

Servizi pubblici e gestione urbanistica ad Ancona dall'Unità alla seconda guerra mondiale

di Mario Ciani

1. Dall'Unità alla fine del secolo.

1.1 *L'illusione unitaria*. Rinnegato il passato e cancellati i tetri ricordi di «roghi, di carceri, di anatemi», la nuova Ancona italiana entrava con entusiasmo nel giovane Stato¹. Le premesse apparivano felici: il Governo centrale e soprattutto le autorità militari sembravano averla eletta a primario centro strategico per la difesa del Paese.

Quale migliore esordio si potevano aspettare i nuovi amministratori locali? Liberali, monarchici fedeli, protagonisti di incerte imprese risorgimentali, erano balzati prepotentemente al potere, come si conviene ai vincitori e ai lungimiranti, e ora si trovavano a dirigere una città in ascesa.

«Ancona troverassi circondata da un nuovo muro di cinta ora in costruzione. Alla cinta succedono due linee di forti (Scrima, Montepelago, Altavilla la prima; Montagnolo, Montedago, Montaguto la seconda). Esse battono tutte le strade che l'inimico dovrebbe percorrere»². Oltre a queste realizzazioni la città divenne sede dell'unico Arsenalе marittimo dell'Adriatico, del dipartimento marittimo, porto di armamento della navigazione a vapore, «unico propugnacolo in mare di fronte all'Austria»³. Per cui si poteva concludere che: «l'odierna importanza della nostra piazza non ha più rapporto con la preesistente»⁴. Questo soffio di vita novella ebbe l'effetto di stimolare la spinta al rinnovamento e alla modernizzazione. L'esigenza era già stata avvertita in passato: arguti precursori dei tempi, quali l'architetto Michele Bevilacqua, avevano indicato le linee di sviluppo urbano già dal 1841. Non se ne fece niente al momento; ora però le cose stavano diversamente: a questa crescita decretata dall'alto doveva corrispondere necessariamente una immagine diversa della città, non più «ammasso di caseggiati disposti alla rinfusa, una specie di laberinto», ma decoroso centro con «strade ampie, regolarmente livellate e fiancheggiate da linee rette e parallele di fabbricati»⁵.

Il PRG del 1861 condensa tutti questi motivi e testimonia l'assimilazione del

problema urbano, quale esigenza fondamentale di una mutata realtà. Oltre che dai legittimi desideri estetici, il rinnovamento era motivato da impellenze igienico-edilizie, nonché dalla necessità di realizzare quelle infrastrutture ormai vitali in ogni concentrazione urbana (acquedotti, fogne, illuminazione).

Incuranti degli oneri di espropriazione, in pochi anni «si aprirono vie e piazze», si costruirono imponenti palazzi degni, come si disse non senza immodestia ed esagerazione, delle più grandi capitali d'Europa. Nel 1867 si aprì il nuovo Corso Vittorio Emanuele II, che può essere considerato come la prima realizzazione significativa dell'intrapresa via verso la modernizzazione. Il corso si conclude nell'estesa piazza Cavour, che evoca sia nel nome, sia nell'aspetto fisico, la sua vocazione piemontese. L'accusa, da molti mossa, di essere troppo vasta per la città⁶, contribuì a rafforzare la tesi prima espressa della realizzazione della città secondo un grande disegno.

Sempre in quegli anni si costruirono il palazzo Provinciale (iniziato nel 1866), l'anfiteatro Goldoni (inaugurato nel 1864), il teatro Vittorio Emanuele II (iniziato nel 1860, inaugurato nel 1861)⁷, e si cominciò a pensare alla realizzazione di un acquedotto. Ammoniva infatti il cav. dott. Girolamo Orsi, illustre sanitario: «...né Ancona potrà sorgere ai destini cui è chiamata dal nuovo ordine di vita nazionale (uno dei primari centri della difesa del regno) se con prontezza non si provvede a questo primo ed essenziale bisogno dell'uomo»⁸.

1.2. *Le speranze tradite e il cammino verso una dignitosa mediocrità.* Se l'ascesa fu rapida ed esaltante, altrettanto rapido, ma di segno opposto, fu il declino. Con l'annessione del Veneto all'Italia (1866), tutte le attenzioni che erano state dedicate ad Ancona si trasferirono sulla più prestigiosa Venezia. Crudelmente ciò che era stato dato fu tolto:... e pensare che la città «non aveva badato a spese e sacrifici per degnamente rispondere agli oneri dell'alta posizione creata nell'interesse universale dell'Italia Risorgimentale»⁹.

Abbinata a queste sventure, si ebbe contemporaneamente l'abolizione del Punto Franco (1865), definito brutalmente dal Minghetti «il centro e il fortillio donde il contrabbando si irradia e porta alla finanza i suoi colpi esiziali».

Era quasi il caso di rimpiangere il recente passato pontificio, «almeno eravamo porto unico in un unico stato». Ricordava infatti il professore di liceo Enrico Lesti: «vivevamo vita meschina, se vuoi, però sicura e spensierata»¹⁰. Quei felici ricordi giovanili di un professore di matematica si scontravano con la nuova dura realtà; anche in Comune gli umori erano cambiati: «[...] i nostri bilanci mostrano ancora e mostreranno in perpetuo insanabili ferite»¹¹.

Perduti quindi tutti i vantaggi e «asportate tutte le istituzioni concesse», ri-

masero però le servitù militari, che, «avvolgendo nelle sue spire tutto il territorio suburbano, impediscono l'erezione di qualsiasi stabilimento agrario e manifatturiero»¹². Questi vincoli militari, «che ci affliggono più di qualunque imposta» (come disse il caparbio avv. Annibale Ninchi)¹³, furono veramente un notevole peso per lo sviluppo economico e urbanistico di Ancona: per ogni nuova realizzazione si dovrà sempre fare i conti con essi, [...] «unica memoria di essere stata la città nostra dichiarata piazza forte»¹⁴.

Segno dei tempi nuovi può essere considerata la «licitazione» che le autorità militari (le più dirette responsabili del «tradimento» perpetrato) scatenarono nel 1872 per l'edificazione di una caserma, sede del distretto militare. La povera Ancona, già tanto maltrattata, doveva subire quindi questa poco decorosa asta tra comuni per mantenere almeno il distretto. Il commento degli amministratori locali non fu tenero: «la distribuzione degli istituti di pubblico servizio in ragione diretta del maggiore contributo de' diversi gareggianti Comuni nelle spese d'impianto, abbandonato ogni altro criterio dell'opportunità topografica, della consistenza di altre istituzioni, e della tradizione storica, ci è sembrato sì erroneo e sovversivo ed indecente sistema nel triplice rapporto della retta amministrazione, della sana politica e della convenienza pubblica»¹⁵. Fortuna volle che la nuova caserma non si facesse, per cui non si corse il rischio di veder perdere il distretto a vantaggio di bellicosi centri «finitissimi», quali Jesi e Senigallia.

L'edilizia militare in genere, dopo la grandiosa realizzazione della Caserma Villarey (ha una superficie di quasi un ettaro; costruita dal 1865 al 1868), dedicata all'eroico generale, martire di Custoza, si arrestò. Sono da segnalare soltanto la Caserma dei Carabinieri, di fianco al Palazzo della Provincia e la Caserma Ferretti. Abbandonati quindi i sogni di gloria, la città si indirizzò con le proprie forze verso una «dignitosa mediocrità», privilegiando intelligentemente lo sviluppo dei servizi e il rinnovamento.

Queste scelte, in aggiunta ai fallimenti connessi alla realizzazione del grande scalo militare e commerciale, contribuirono a creare quella lenta, ma sempre più accentuata, separazione della città dal suo porto, dal quale era nata. Non mancarono naturalmente commenti ostili, firmati da ottusi soloni metropolitani: «Ancona ha disillusio»¹⁶, fu il lapidario commento del senatore de Vincenzi.

1.3. *Il Corso della città.* L'edificazione del Corso Vittorio Emanuele II può essere considerata come uno dei cardini che ispirarono il PRG del 1861. L'obiettivo principale era quello di eliminare i deformi avanzi di vecchi edifici che «fanno sconcia mostra di sé». L'opera, di grande respiro nei programmi, non

fu facile da portare a termine: l'ultimo edificio fu realizzato infatti nel nuovo secolo (Palazzo Giacchetti).

I problemi maggiori furono di ordine economico: «le condizioni finanziarie del Comune hanno vietato che si adottasse il mezzo più semplice per riuscire nell'intento, vale a dire le espropriazioni delle case e degli avanzi delle medesime, per farvi sorgere nuovi fabbricati»¹⁷. Il Municipio cercò quindi di promuovere l'interesse privato dei proprietari, «venendo magari, ove sia d'uopo, secondo i casi, in loro aiuto, perché possano con facilità riuscire nell'intento»¹⁸; queste agevolazioni potevano avere diversa configurazione, nella forma di indennità a titolo di deprezzamento, esonero dal pagamento della sovrimposta sui fabbricati, ecc. Non sempre si ebbe però la sperata disponibilità da parte dei proprietari e ciò fu dovuto alle «smodate pretese di alcuni, alle ristrettezze finanziarie, o alla noncuranza di altri».

Verso il 1880 la situazione era giunta ad un momento di stallo; mancavano ancora parecchi edifici da costruire: «l'alacrità manifestatasi nei primi tempi venne man mano diminuendo», la situazione sembrava insolubile. La soluzione decisiva venne dal brillante consigliere comunale cav. Cesare Albertini, il quale propose, nella seduta del 20 febbraio 1880, l'approvazione del PRG, per il completamento delle costruzioni su quella «principale strada». «Poiché le richieste dei padroni delle abitazioni - sostenne Albertini - non sono accettabili, non vi è più ragione di attendere per proporre l'approvazione del PRG in uniformità al Capo VI della legge sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica (legge 25 giugno 1865, n° 2358). L'approvazione del PRG equivale ad una dichiarazione di pubblica utilità»¹⁹. In sostanza i proprietari recalcitranti, tra i quali campeggiavano i bellicosi Giovanni Grati e il generale Pietro Roselli, non avrebbero avuto che due alternative: o edificare essi stessi a norma del PRG nel brevissimo termine determinato, oppure lasciarsi espropriare a norma di legge.

Il progetto Albertini fu approvato nella seduta comunale del 29 novembre 1880 (e con Regio Decreto del 1881), ed ebbe per effetto «di far sorgere parecchie altre costruzioni»²⁰. Fra i meritevoli costruttori si distinse il potente Augusto Reinhold, detto l'appaltatore, uomo influente e degno, oltre che nelle grazie municipali: «il signor Reinhold con lodevole premura si dedica alla costruzione del corso, cooperando così al maggior decoro di quella via» [27 aprile 1881]²¹. Per facilitare la sua azione non si risparmiò infatti in agevolazioni, «[...] quale attestato di benemeranza per le opere utili che esso ha saputo compiere» [16 maggio 1884]²², come disse il già citato Albertini.

Se però autorevoli costruttori (quali il Reinhold, o il Mengoni Vincenzo del-

l'omonima ditta) avevano ragioni e convenienze economiche nell'edificare un dignitoso palazzo nella via più prestigiosa della città, i piccoli proprietari di aree «soverchiamente suddivise» non avevano forze, né interesse a sollecitare la costruzione. Fra gli otto fabbricati ancora da realizzare al momento dell'approvazione del PRG, fu infatti quello della casa Roselli (suddivisa tra cinque proprietà) ad essere realizzato per ultimo: le esorbitanti pretese dei titolari inibivano ogni tentativo di acquisto da parte di chi avrebbe potuto [...] e così passarono gli anni (con continue proroghe del PRG) senza risultato. E pensare che l'edificio da costruire si trovava nell'area più in vista del corso, in un punto tradizionalmente delicato per la crescente circolazione urbana; così infatti si doleva il consigliere comunale cav. ing. Achille Buffoni: «occorre eliminare il grave sconcio all'imbocco del corso, di fronte al negozio Stronati. Occorre risolvere questo problema onde favorire la libera circolazione che in quell'angusto spazio innanzi al Sacramento è gravemente intralciata e pericolosa» [28 dicembre 1900]²³. Una situazione molto grave per gli amministratori locali e per i loro desideri di vedere coronati i sogni di decoro e di eleganza. Fortuna volle che il Giacchetti Enrico, imprenditore rampante, riuscisse a rilevare la proprietà e ad iniziare la costruzione [30 aprile 1904]²⁴. Si concludeva quindi la vicenda del corso Vittorio Emanuele II: una storia lunga, durata quasi un cinquantennio, a motivo degli ostacoli di cui si è detto. Per il Comune l'opera fu relativamente indolore in quanto si cercò di limitare l'espropriazione solo ai casi in cui «non si riesce ad ottenere la costruzione sia da parte dei proprietari, sia da parte degli appaltatori»²⁵. Proprio per questo motivo, probabilmente, si impiegò tanto tempo.

1.4. *L'espansione verso il piano San Lazzaro e la nuova cinta.* La costruzione della Stazione Ferroviaria, collocata in luogo eccentrico rispetto al nucleo storico cittadino, favorì lo sviluppo di un'area industriale e operaia ad alta concentrazione popolare. È l'inizio di quella frattura tra la città borghese e la città dei lavoratori, che si accentuerà nel nuovo secolo con l'espansione verso la Palombella e il Pinocchio. Nei dintorni della stazione si collocarono quindi esercizi commerciali e produttivi, nonché il numeroso e vivace personale ferroviario: «quel nostro suburbio sta assumendo sempre maggiore importanza, grazie alla ferrovia, alla fabbrica di mattonelle di polvere di carbon fossile (per uso della Ferrovia), allo stabilimento balneario, al grande sviluppo del commercio in quella adiacenza, e ai numerosi opifici» [25 ottobre 1882]²⁶.

«La crescita di quella zona pianeggiante, che si comprende tra le falde del monte Scrima e quelle del monte Astagno», andava però razionalizzata; si pro-

pose perciò, in consiglio comunale, l'approvazione di un PRG, orientato alla disciplina edilizia nelle tre strade di collegamento: «l'arteria principale del piano, fiancheggiata da viali; la seconda a questa parallela che al piede del colle Scrima va in linea retta dalla provinciale Ancona-Senigallia a quella Ancona-Osimo; la terza serve a far comunicare l'attuale strada del Crocefisso con quella di Capodimonte»²⁷. Si auspicava anche l'istituzione di un mercato: «una comodità vivamente reclamata dai cittadini è quella di un'area sufficientemente scoperta ed estesa per questo uso: a ciò si provvede lasciando verso il mezzo della strada del piano, fra questa via e quella posta al piede del colle Scrima, uno spazio libero di oltre un ettaro»²⁸.

Tuttavia il PRG non si occupava, sorprendentemente, delle comunicazioni del quartiere con il centro cittadino, un problema che peserà gravemente in seguito: in sede di discussione, in consiglio comunale, il prof. ing. comm. Francesco de Bosis fece notare che non vi era traccia nel PRG dei collegamenti con altre parti della città, occupandosi questo solo della parte piana. Replicava, chiudendo il discorso, il conte comm. Michele Fazioli che: «lo scopo del PRG è quello di dirigere le fabbriche che sorgono in quella parte di città e non vedo perché debba il piano allargarsi ad altre parti ove la fabbricazione non sorge»²⁹. Inizialmente gli studi si orientarono a stabilire le comunicazioni con la zona di piazza Cavour mediante un tunnel; si preferì poi a maggioranza la tesi del Fazioli.

Ad integrare il PRG si aggiunse il progetto di includere il Piano San Lazzaro all'interno della cinta daziaria: era l'occasione buona per eliminare la vecchia ed indecorosa cinta di legno, «che dalla porta Capodimonte si prolunga sino alla barriera nazionale» la quale era causa continua «di gravissime spese per le necessarie riparazioni che occorrono ad ogni menomo imperversar del vento»³⁰.

Alla base dell'incorporazione si additavano ragioni di giustizia ed equità con gli abitanti di altri rioni popolari, quali la zona Archi, Capodimonte e San Pietro; a parte questi slanci di dubbia matrice egualitaristica, alla base della progettata manovra vi erano precise convenienze economiche; non si nascondeva infatti che: «si avrebbe un introito di dazio maggiore di L. 80.000» [10 agosto 1883]³¹. Non mancarono in consiglio comunale i contrari; tra questi il già citato conte Fazioli, il quale faceva notare che: «onde ottenere che la fabbricazione continui è d'uopo non aggravare quella popolazione con altri oneri» [27 novembre 1883]³².

La cinta comunque si fece e il progetto, approvato il 27 novembre 1882, fu affidato alla solita perizia e accuratezza dell'ing. Luigi Daretti: la barriera daziaria partiva da via Nazionale, poi in prossimità della stazione raggiungeva il

Piano San Lazzaro, attraversava la valle Miano e si congiungeva con le mura del Campo Trincerato. L'opera fu affidata a quell'Augusto Reinhold, già incontrato precedentemente parlando del corso: il Reinhold, in quest'occasione, fece da prestanome per il suo amico di vecchia data Ferdinando Sani, che la realizzò. Anche questa volta furono necessari accordi con le autorità militari per svincolarsi dalle servitù (il 19 settembre 1884 si ottenne il permesso), a dimostrazione di come Ancona sia stata penalizzata da questa ingombrante e improduttiva presenza.

L'ingresso del Piano San Lazzaro nella città «vera» non rallentò lo sviluppo del borgo, ma indirizzò le costruzioni anche al di fuori della nuova cinta, verso il Pinocchio e la Palombella.

1.5. *Servizi sanitari, acquedotto, igiene pubblica: grandi attenzioni.* Gli eventi non hanno fatto di Ancona, si è visto, una città grande ed influente nel panorama nazionale, e la cosa può essere valutata positivamente, poiché ciò le ha consentito probabilmente di dirottare pensieri e risorse dagli sterili sogni di gloria verso i bisogni più concreti della popolazione.

Nell'Ottocento il problema sanitario aveva una dimensione totalmente diversa da quella odierna: l'ospedale era generalmente considerato un luogo di reclusione e di segregazione per gente immonda, e la salute dei cittadini era una questione prettamente individuale. Il superamento di questa concezione lo si ebbe soltanto nell'ultimo trentennio del secolo e la città di Ancona fu sicuramente in prima linea in campo nazionale, grazie anche all'intervento di uomini illustri e disinteressatamente generosi come il dott. Girolamo Orsi. Attenzioni e realizzazioni vanno valutate naturalmente con un metro storicistico, considerando il fatto che l'assistenza sanitaria muoveva allora i suoi primi passi.

In ogni caso nel periodo post-unitario si aveva già un servizio a piena cura gratuita di medici condotti (per una breve parentesi dal 3 aprile 1875 al 6 marzo 1880 si ebbe un servizio per soli poveri con reddito fino a L. 600)³³. Il servizio, naturalmente, aveva molte pecche e carenze, ma era tenuto in somma considerazione dal consiglio comunale; la ristrettezza delle risorse riproponeva frequentemente il problema dell'estensione della cura gratuita: «chi possiede più del bisogno per provvedere alla propria salute e che sciupa spesso buona parte delle proprie fortune per guastarsela in divertimenti e sollazzi di ogni specie, non deve essere uguagliato nel diritto della cura medica a chi ne ha bisogno per curarsi la salute guastata dalle fatiche, dai patimenti, dagli stenti» [8 luglio 1890]³⁴.

La riforma sarà realizzata però solo con il nuovo secolo.

Anche per quanto riguarda l'ospedale le trasformazioni più significative sono da rimandare al novecento: istituito con i lasciti dei «leggendari» greci Lascaris (1562) e Maurodi (1590) fu sistemato (1817) nei locali dell'ex convento di San Francesco alle Scale e, per interessamento del padre Benedetto Vernò, fu ingrandito, annettendovi, fra l'altro, nel 1840; un nuovo edificio ad uso manicomio³⁵.

La struttura divenne rapidamente insufficiente alle accresciute esigenze, in relazione anche ai progressi compiuti in campo sanitario; dolorosamente si constatava come la sistemazione dei degenti fosse insoddisfacente: «le esigenze della moderna terapia sono sempre crescenti e l'igiene reclama dei provvedimenti di indiscutibile necessità! L'ampia sala contiene infermi di malattie chirurgiche e mediche, promiscuamente, e fra queste ultime, le malattie di natura tubercolare, che dovrebbero assolutamente essere segregate»³⁶.

La direzione ospedaliera, in collaborazione con le amministrazioni locali, si sforzò di realizzare migliorie nel vecchio impianto: «In principio l'ospedale era composto da due grandi cameroni: poi la necessità portò a costruirvi una serie di nuovi locali; ora è un insieme di fabbricati addossati e sovrapposti, che tolgono l'un l'altro luce»³⁷. Nel 1887 si realizzò una nuova camera operatoria, che «fu di grande utilità, in quantoché, d'allora in avanti, le operazioni si fecero nel tempo voluto, e perciò le guarigioni furono più sollecite»³⁸. I miglioramenti della vecchia struttura non potevano però superare quelli che erano i suoi limiti naturali: «Si sono realizzate tutte le migliorie consentite dallo spazio e dal limitato bilancio. Nessuna trasformazione potrà renderlo efficiente»³⁹. Solo la costruzione di un nuovo complesso, modernamente concepito, avrebbe potuto cancellare quelle tetre immagini di lunghi ballatoi che correivano in alto attorno alle sale, «come a contemplarvi da lungi lo spettacolo delle miserie sottoposte»⁴⁰.

Se quindi a livello «ideologico» le moderne concezioni sanitarie erano state già da tempo acquisite, si dovette però aspettare la fine del secolo per vedere concretizzate queste esigenze: nel 1898 (il 28 aprile) si pose la prima pietra per il nuovo manicomio, fortemente voluto dall'intraprendente dott. Gaetano Riva e finanziato dall'intervento della Provincia. Difeso dalle brame espropriatrici di combattivi centri limitrofi, l'impianto fu collocato eccentricamente (ai piedi della salita del Pinocchio), in posizione amena, «perché circondato da vaghe colline, sul pendio delle quali, in mezzo al verde di una vegetazione esuberante scorgonsi superbi villini e linde casette rustiche che rendono il paesaggio circostante grazioso e pittoresco»⁴¹.

Lo studio del piano edilizio si ispirò ai suggerimenti delle moderne cognizio-

ni psichiatriche, cercando di evitare, il più possibile, «le apparenze penose di un ospizio per alienati», nonché «problemi di eccessiva disseminazione dei fabbricati, come il soverchio loro concentramento»⁴². Si seguirono sostanzialmente i criteri, allora in voga, di edificare a padiglioni, separati da ampi spazi a verde, codificati sapientemente con il contributo degli studiosi delle *Académies des Sciences*.

Se le strutture di cura esistenti stavano vivendo un momento di trasformazione molto importante, anche l'organizzazione della pubblica igiene era al centro di un radicale rinnovamento. Dopo le infauste disavventure coleriche della prima metà (abbondante) del secolo (si ebbero epidemie nel 1836, 1854, 1855, 1865, 1867), gli amministratori comunali profusero sempre maggiore impegno, capacità e risorse, al fine di evitare il ripetersi delle tragiche conseguenze del «fatal morbo».

In questo programma di miglioramento igienico può essere incluso il nuovo acquedotto. Pensato fin dagli anni Sessanta, periodo in cui giunsero in Ancona gli inglesi Hawksley e Kervey, «rappresentanti di una solidissima casa inglese»⁴³, l'impianto fu realizzato nel 1882. Questa volta la società contattata era francese, a dimostrazione di una dipendenza tecnologica piuttosto opprimente: il contratto di concessione fu stipulato il 15 ottobre 1880 fra il Municipio e la Società Galopin Süe Jacob & C. «ai fini della costruzione e dell'esercizio del civico acquedotto»⁴⁴. La Società pose la sua centrale presso Fiumesino e, con «impareggiabile premura ed impegno»⁴⁵, costruì due serbatoi all'interno della città; il primo, collocato in via San Giovanni Decollato (ad una altezza di 54 metri sul livello del mare) aveva lo scopo di servire la zona bassa della città; la zona più elevata era alimentata invece da un serbatoio situato a Capodimonte, col fondo a 75 metri sul livello del mare⁴⁶.

Inaugurato nel 1882, l'acquedotto anconetano che «traendo l'acqua dal sottosuolo della valle esina, per forza di vapore la spinge fino alle maggiori altezze della nostra città»⁴⁷, parve di aver risolto uno dei maggiori problemi attinenti all'igiene cittadina. Sicuramente fu una grande conquista, tant'è vero che il Dumolini sul letto di morte affermava: «lascio dietro di me un grande medico, l'acqua»⁴⁸; tuttavia l'impianto non risolse completamente il problema dell'approvvigionamento idrico e dell'igiene in genere. Tutto questo perché l'impianto serviva solo il «comune chiuso» della città, ignorando le frazioni (solo nel 1888 da un allacciamento si iniziò la distribuzione a Falconara); inoltre lo spirito mercenario della società non si confaceva eccessivamente alle esigenze di un servizio pubblico.

I francesi dell'acquedotto erano calati in Ancona non certo per fare favori

a qualcuno: allacci e abbonamenti troppo costosi, contatori bizzarri, impedirono che «con modica spesa l'acqua fosse introdotta in tutte le abitazioni» (792 erano gli abbonati nel 1889); se si aggiunge poi una situazione societaria poco trasparente, caratterizzata da sospette fusioni, liquidazioni o cambiamenti di nome (nel 1883 la società dichiarava di fondersi nella soc. Metallurgique Lyonnaise e il 5 giugno 1893 diventava soc. Franco-Italienne des eaux), il quadro si completa, assumendo una dimensione caotica. A causa proprio di queste eccessive pretese, ottanta proprietari di stabili, irritati dall'insostenibile situazione, minacciarono di costruirsi le condutture dell'acqua per proprio conto. L'episodio curioso ed illuminante, fu al centro di un'intensa discussione comunale circa la fattibilità del progetto: non se ne fece nulla, anche perché la società concesse qualcosa. Il fatto è tuttavia testimonianza del malcontento esistente. Questa conflittualità faceva maturare lentamente l'esigenza di una trasformazione nella conduzione del servizio: era dunque la premessa di quelli che saranno i grandi cambiamenti del XX secolo.

Se la municipalizzazione avrebbe rappresentato la soluzione di molti problemi, l'acquedotto, come si è già detto, va in ogni caso considerato come una grande conquista. La sua realizzazione contribuì senz'altro, in combinazione con i crescenti interventi nel campo dell'igiene (controllo locali di vendita, imbiancatura pareti, riadattamento abitazioni malsane, vaccinazioni, rinnovamento e ristrutturazione fognature, ecc.), a ridurre in modo significativo la mortalità, tant'è vero che a fine secolo Ancona poteva vantare in proposito un primato nazionale. La mortalità scese dal 30‰ del 1870 al 17‰ del 1900: «tale buono stato sanitario si deve - si disse - alle migliorate condizioni della città, alle pratiche di igiene, che entrano ogni dì sempre più nel costume, ed infine all'azione di vigilanza che si esplica con le cautele preventive, le disinfezioni, gli isolamenti»⁴⁹. Risultati anche migliori si sarebbero potuti ottenere, probabilmente, se le autorità governative avessero consentito di applicare al Comune gli artt. 16, 17 della legge 15 gennaio 1885, n° 2.892 sul risanamento di Napoli (colpita da colera): «la legge consentirebbe con mezzi spediti ed il minimo aggravio di fare grosse migliorie. Essa impone obblighi ai proprietari, la possibilità di multarli; consente di costituire una giunta speciale di sanità: le ordinanze del Sindaco non saranno poi suscettibili di impugnazione»⁵⁰.

Speciali commissioni composte di egregi e volenterosi cittadini, furono disminate per la città, con l'incarico di ispezionare e di segnalare «quali parti che avessero avuto d'uopo di essere rese più salubri. I volenterosi individuavano insufficienze nei sestieri di San Pietro, Capodimonte, Porto, Porta Pia, Plebiscito e Montebello, dove «si hanno vecchie case, di cattiva costruzione, umide,

mancanti di luce e malsane: sono intramezzate da luride viuzze, strette alcune un metro di larghezza. Queste case sono immondi ricettacoli, che servono a un tempo da dormitorio, cucina e laboratorio. Si fecero 1.500 intimazioni a' proprietari»⁵¹.

Il Comune approvò in data 9 ottobre 1886 il PRG per il risanamento della città: come abbiamo detto, le autorità competenti non concessero l'applicazione dei citati articoli della legge di Napoli, per cui il programma rimase mutilato del suo strumento più efficace.

In ogni caso le straordinarie morie, attribuite da medici e igienisti allo stato di insalubrità, non si verificavano più dall'ormai lontano 1867.

1.6. *Gas, luce elettrica e tram: rapporti turbolenti.* Anche la società del gas, come quella concessionaria dell'acquedotto, era straniera e, parimenti, si mostrò più interessata ai suoi profitti che al benessere della collettività. Fino agli anni Sessanta buona parte della città era illuminata con le lampade ad olio del misterioso signor Croizat: il contratto con la «Società per l'industria del Gas» di Augsburg era già stato concluso il 9 ottobre 1857, ma si dovette attendere l'epoca italiana per vedere estendere il servizio in modo più significativo; le nuove autorità comunali perfezionarono infatti il rapporto in data 21 marzo 1861 e impegnarono i bavaresi nella costruzione di un gazometro.

Questo fu collocato in rione Archi e distribuiva il «gaz» essenzialmente nelle zone centrali e più prestigiose del Comune chiuso: nel 1880 le lanterne erano in numero di 460, ... ma, dato il loro alto costo, il Municipio fu costretto «a far economie, spegnendone 127 alla mezzanotte, in quei punti che non recano nocimento»⁵².

Dopo combattute trattative si ottenne la riduzione del prezzo del gas (da centesimi 5 per ora e per lanterna, a centesimi 4), sotto la condizione che il risparmio derivante «fosse erogato nella maggiore illuminazione», cioè che si aumentasse il numero delle lanterne; queste crebbero dalle 460 del 1880, a 542 (1885) e salirono a 587 (1886).

Ma conquiste e successi erano alternati da puntuali rovesci che restituivano agli uomini di Augsburg le precedenti condizioni favorevoli; sconsolatamente si ripeteva che: «la società non è disposta a battere la via dell'equità, e tutto questo mentre i guadagni annuali sono ingentissimi, basti pensare alle denunce fatte dalla medesima all'agente delle imposte agli effetti della R.M.»⁵³. Per il momento, tuttavia, non c'era che accettare la situazione: se l'unità della patria, «ottenuta per lungo lavoro di patrioti», aveva restituito la libertà politica, non fu possibile impedire la nuova dipendenza economica, «per poter partecipare

a quei benefici, che la progredita civiltà aveva già saputo consigliare ad altri paesi d'Europa».

Nel caso del servizio di illuminazione anconetano non solo non fu possibile svincolarsi dal rapporto contrattuale, ma addirittura, al fine di poter partecipare ai benefici di cui si è detto, si consolidarono i legami, impegnando i bavaresi anche nell'introduzione della luce elettrica. In data 26 agosto 1891, la società esercente assumeva l'obbligo di sostituire la luce elettrica a quella a gas in alcune vie e piazze: l'impegno era di introdurre 20 lampade ad arco, da ripartire tra il corso Vittorio Emanuele II, via XXIX settembre, piazza Roma, il Teatro, piazza Garibaldi e Plebiscito⁵⁴. Si trattava, per ora, di assaggiare soltanto la nuova energia; il gas rimaneva, e lo sarà ancora nei primi anni del XX secolo, il mezzo illuminante di gran lunga più utilizzato. Ma, anche se maggioritario nell'impiego, il gas perse però, a livello «ideologico», quella centralità che prima deteneva, subendo così una obsolescenza «culturale», che anticipava quella reale.

Anche gli amministratori locali, piuttosto attenti, ad onor del vero, alle novità, subirono la tentazione elettrica: «Fin da quando tale miglioramento nel sistema di illuminazione cominciò in altre città a tradursi nella pratica, fu tra gli intendimenti dell'amministrazione comunale di Ancona, averne ancor qui l'applicazione»⁵⁵.

L'accordo del 1891 produsse nel giro di un anno i primi risultati: «Accresce decoro alla città nostra l'impianto di illuminazione elettrica. Si iniziava esso nell'esercizio di cui discorriamo (1892); sia la costruzione della stazione centrale (sita in zona porto), la messa in opera del macchinario, la rete dei fili di distribuzione, precedettero e si esaurirono con ogni cura, conforme al contratto»⁵⁶. E con un pizzico di orgoglio si aggiungeva: «Ci piace constatare come l'effetto corrispose alle aspettative, dacché la luce, per fermezza, per intensità e per qualità nulla lascia a desiderare, e per generale consenso e giudizio dei tecnici si riconosce che il nostro impianto è sotto ogni aspetto, tra i migliori»⁵⁷.

Finiva quindi il secolo all'insegna dell'entusiasmo per le 20 lampade ad arco, senza però dimenticare il problema di fondo, della difficile convivenza con i concessionari: «[...] il legislatore dovrà trovare il modo di liberare la gran parte dei comuni italiani dagli speculatori privati (per lo più stranieri) che detengono i più importanti e progressivi servizi pubblici» [31 maggio 1899]⁵⁸.

Unico esempio di servizio gestito da una società locale era quello del tram: fu affidato al montemarciante G.B. Marotti, protagonista, fra l'altro, di sorprendenti imprese romane. È questo uno dei pochi casi di «intraprenditori» locali di un certo calibro: eclettico, flessibile, capace di passare dalla realizzazio-

ne di austeri palazzi romani (tra cui il «Palazzaccio», Palazzo di Giustizia), ai teatrini di provincia, per arrivare, nel caso di Ancona, alla gestione del tram e di uno stabilimento bagni. Con il contratto del 7 luglio 1881 (a rogito Nicolò Rossini) veniva infatti conferita all'impresa la concessione del servizio tramviario, nonché l'edificazione di uno stabilimento balneario⁵⁹. Il bagno fu un'esperienza fallimentare che ebbe il suo tragico epilogo nel 1909, tra scarichi di fogne e interramenti ad uso scalo merci⁶⁰: e pensare che l'iniziativa era partita sotto i migliori auspici; sorretta da un volenteroso «Comitato Cittadino per feste e divertimenti, istituito allo scopo di accreditare sin dall'impianto lo stabilimento de' bagni, nell'interesse e decoro della città»⁶¹, naufragò poi a causa di diverse ragioni, tra le quali si possono ricordare la sua sfortunata collocazione (sito in località porto, in zona ben presto poco pulita), la scarsa vocazione turistica degli amministratori dorici, e, non ultima, la negligenza del Marotti, il quale si disinteressò sempre di questa sua creatura.

Miglior fortuna ebbe invece il tramway, nato anche da esigenze ben specifiche di una città, diventata ben presto centro di uffici e servizi: esistevano, quindi, le ragioni economiche per lo spostamento, nonché le distanze di una certa consistenza. Per prudenza, inizialmente, si optò per il tram a cavalli: il sindaco, cav. avv. Terenzio Frediani, spiegò in consiglio che da più parti si era ventilata la possibilità di introdurre direttamente veicoli a trazione elettrica, ma, saggiamente, disse che il «servizio a macchina non sarà istituito sino a quando non andrà senza pericolo, [...] in ogni caso la posa del binario si attaglia tanto alla trazione a cavalli, quanto a quella meccanica» [20 settembre 1881]⁶².

Cominciarono così i lavori che, abbinati a quelli dell'acquedotto, e disturbati dalle straordinarie precipitazioni di quel principio di autunno, resero «le strade delle paludi» [30 settembre 1881]⁶³. A parte le insidie atmosferiche, già nel maggio del 1882 si poteva affermare che «l'opera si è potuta realizzare e mettere in esercizio senza scosse. In accordo con l'impresa si è scelta l'area sulla destra della via Nazionale, in prossimità della barriera, per la rimessa delle vetture» [26 maggio 1882]⁶⁴.

Furono istituite due linee: la prima (km 2 di lunghezza) prendeva il via dalla stazione e giungeva sino alla piazza del Teatro.

«Forastieri» di ogni tipo, una volta scesi dal treno, potevano così raggiungere il centro della città. La seconda linea (lunghezza km 3,5) partiva da piazza Cavour, per arrivare a piazza d'Armi.

Si narra che il movimento giornaliero dei passeggeri fosse di 1.500 unità circa; il biglietto costava 10 centesimi e l'introito annuo medio si aggirava sulle 50.000 lire⁶⁵. Su ogni linea circolavano due vetture: altre sei riposavano nella

rimessa per essere impiegate nelle grandi occasioni. D'estate le vetture erano del tipo a giardiniera (capacità 40 posti); d'inverno si utilizzavano vetture chiuse (capacità 25 posti); i cavalli, spesso stanchi e svogliati, erano circa una ventina, mentre il personale tramviario era costituito di circa 30 persone, ripartite tra cocchieri, bigliettai, pulitori e stallieri, nonché due controllori ⁶⁶.

Il servizio, almeno sulla carta, era fissato dalle 7 alle 20. In pratica pare che i tramvieri, insuperabili per i loro modi inurbani, facessero, secondo quanto affermava il consigliere cav. avv. Augusto Salvi, «tutto ciò che più gli talentava»: «non rispettano mai l'uniforme regolamentare e partono quando loro lo diletta, cessano il servizio prima del tempo» [2 maggio 1890] ⁶⁷.

Confermava, inoltre, l'amico Pacetti: «[...] quando sarebbe di maggiore necessità il tram non si trova né alla mattina di buon'ora, né alla sera alla stazione».

Questa conduzione un po' scanzonata del servizio, in linea con lo spirito del Marotti, rimarrà un po' la caratteristica del servizio anche nel primo ventennio del secolo. Restava la consolazione che: «anche se il servizio non è regolare, tuttavia il notevole concorso di pubblico, meglio di ogni altra cosa, sta a dimostrare l'utilità anche di questa linea, di cui la cittadinanza largamente usufruisce» ⁶⁸.

1.7. *Un caso emblematico: la costruzione del palazzo delle ferrovie.* «La costruzione del palazzo delle ferrovie fu opera importantissima, tanto nell'ordine tecnico, quanto e più specialmente, pel fine che il Comune con essa si proponeva» [7 gennaio 1899] ⁶⁹. Il fine che il Comune si proponeva non era altro che quello di mantenere in Ancona la Direzione delle Ferrovie e di consolidare quell'apparato burocratico-amministrativo, che, in mancanza di opportunità imprenditoriali di una certa consistenza, rappresentava la più sicura garanzia per lo sviluppo della città. Passate le illusioni post-unitarie, si è visto, fu questa la politica adottata dalla classe dirigente locale: dopo aver perso la possibilità di decollare economicamente, sulla scia di un grande porto, non bisognava farsi sfuggire la presenza dei più importanti uffici pubblici.

In quanto capoluogo di regione, erano certamente buone le possibilità di ottenere l'assegnazione dei principali decentramenti amministrativi: in realtà le cose erano un po' meno scontate di quanto poteva sembrare a prima vista, perché la città di Ancona era ormai completamente fuori da ogni attenzione politica nazionale. Nemmeno i centri della provincia e della regione venivano in soccorso al capoluogo: anziché coalizzare le forze per il bene comune, si lanciavano in velleitarie sfide, all'insegna di presunte, quanto inesistenti, supremazie territoriali.

Per tutti questi motivi, il comportamento ferroviario stava per andarsene via dalle Marche, inglobato da quello di Bologna; il consigliere avv. Augusto Salvi, in una interpellanza, ammoniva infatti che «in paese serpeggiano voci circa il poco favore per parte dei capi dell'amministrazione» ⁷⁰. Voci certamente non infondate, avvalorate ancor più dal fatto, a detta dello Jona, che «le spese di trasferimento non avrebbero poi tanta importanza per un servizio, come quello delle ferrovie, che ha a sua disposizione i mezzi di trasporto» ⁷¹. Non rimaneva che affidarsi all'ex garibaldino on. Augusto Elia, l'unico uomo che godeva in campo parlamentare di un certo credito; a lui furono affidate le contrattazioni, fortunatamente fruttuose (anche se non brevi), con il Governo.

Il mantenimento della sede fu salutato con entusiasmo e se ne sottolineò lungamente «il grande vantaggio morale e materiale»; l'assegnazione della costruzione del nuovo palazzo era la prova tangibile che il compartimento sarebbe rimasto. L'onere della costruzione fu però scaricato interamente sul Comune: per ottenere l'area (sita in Piazza Cavour) furono necessarie trattative con l'amministrazione militare, in quanto proprietaria (fu concluso un contratto di permuta); con la Direzione delle Ferrovie si stipulò invece il contratto di locazione dell'edificio [11 giugno 1893] ⁷²: il Municipio lo cedeva in affitto fino al 28 febbraio 1906.

Assistente ai lavori fu nominato il giovanissimo ingegnere Giacomo Beer, fratello dell'assessore Leopoldo, «e della cosa si vocifera molto in città» [10 gennaio 1894] ⁷³. L'incanto per le opere murarie ebbe come aggiudicatario il sig. Icilio Almagià, che cedette il contratto all'impresa Giuseppe Scarlatti. Questa impresa, avuta la consegna dei lavori nel febbraio del 1894, non sempre dette prova di «quell'attività e diligenza che l'entità dell'opera esige», e non spiegò «quell'alacrità necessaria» [23 giugno 1894] ⁷⁴. Molti furono gli avvertimenti e le diffide da parte comunale («il cantiere era persino sprovvisto di pozzolana»): si ottennero, per fortuna, dei risultati, ma solo con minacce di ricorso a mezzi estremi (decadenza). Il Comune era molto interessato al rispetto dei tempi, oltre che per motivi di prestigio, perché nel contratto con la Direzione delle Ferrovie, si era stabilito che l'edificio doveva essere ultimato il 1° marzo 1897, data in cui sarebbe cominciato l'affitto e la decorrenza della corrisposta.

Le spese che il Comune dovette sostenere ammontarono, per tutti i lavori, a L. 694.879, 67 (contro le 650.000 preventivate) e furono finanziate mediante il prestito di L. 300.000 con la Cassa di Risparmio di Jesi, da proventi straordinari, da capitali fruttiferi, dalla proroga di un debito verso lo Stato (di L. 85.500,57) e dall'avanzo risultante alla chiusura del 1897 ⁷⁵. Dimostrando efficienza direttiva, il Comune poté fare la consegna in tempo debito alla società

delle Ferrovie. Con soddisfazione si poté dichiarare: «si son aperti i nuovi uffici e pienamente rispondono allo scopo».

2. Dall'inizio del secolo al fascismo.

2.1 *Il viale Adriatico*. Gli amministratori liberali dell'Ottocento, si è visto, erano stati piuttosto attenti, considerando anche quella che era la maturazione sociale dell'epoca, allo sviluppo dei servizi e agli interessi dei meno abbienti: avevano forse assimilato i precetti del Cavour, che insegnava come preservarsi da insidiose «commozioni rivoluzionarie»; «occorre dar lavoro a questi incolti» si diceva, e il Municipio si preoccupò di stimolare la crescita di importanti attività produttive, come lo zuccherificio presso il Lazzaretto o lo stabilimento metallurgico.

Nell'alba radiosa del XX secolo le vecchie dinastie di patrioti ed eroi, che continuavano ad avvicinare i loro figli sui banchi comunali, accentuarono questo atteggiamento «populista», forse anche perché minacciati dalla presenza di nuovi colleghi dall'oscuro lignaggio.

Modernizzando il pensiero del Cavour in versione giolittiana seppero accogliere anche le volontà di quei giovani e fastidiosi contestatori, imbevuti di pericolose idee venute da lontano e, quel che più contava, raggiungere anche i loro obiettivi.

Non è poi cosa tanto facile, ad esempio, in un periodo di sommosse e tumulti, portare, con successo, a termine la realizzazione di un quartiere, palese espressione del trionfo borghese.

Ma se le case erano per i ricchi, a costruirle ci pensavano i poveri; i lavori al quartiere Adriatico costituivano quindi: «ciò che di più opportuno può compiersi nell'attuale momento, per aver modo di procurare i mezzi di vita a non pochi lavoratori che altrimenti resterebbero disoccupati»⁷⁶.

Trovata quindi la «giustificazione», non rimaneva che programmare la crescita al di fuori di porta Cavour: alla base del piano di sviluppo vi era «l'eccessiva deficienza di nuove e buone case di civile abitazione che lamentasi nella nostra Ancona»⁷⁷.

«Gran parte della popolazione trovasi notoriamente a disagio nella parte anteriore della città, anche per le condizioni igieniche tutt'altro che felici. Segno evidente di queste esigenze sono la costruzione di nuovi fabbricati che per via autonoma hanno cominciato a sorgere in diversi luoghi e specialmente lungo via del Conero»⁷⁸.

Qualcuno, come l'anziano ex sindaco Terenzio Frediani, non percependo, evidentemente, le intenzioni della giunta, chiese se era intenzione costruirvi case operaie.

L'assessore conte Nappi fece comprendere al Frediani che: «le zone incluse nell'ampliamento non sarebbero le più adatte a costruzione di case operaie, sia nel riguardo economico, sia perché sono distanti da tutti gli stabilimenti. Per le case operaie meglio si prestano le aree di Capodimonte e del Corso Carlo Alberto»⁷⁹.

Il primo PRG che si occupava del quartiere Adriatico fu approvato dal Consiglio comunale il 25 aprile 1903 e disciplinava l'espansione edilizia nelle attuali via Matteotti e corso Amendola (e traverse).

La zona dell'odierno viale della Vittoria, «poiché, per essere troppo bassa ed umida, non si ritiene adatta alla fabbricazione» sarebbe stata adibita a pubblici giardini, attraversati da una lunga arteria⁸⁰.

Non si registrarono significative opposizioni al PRG; ad eccezione del ricorso promosso dal vetusto signor Eduardo Guglielmi, (il quale voleva «addimostare» l'inesistenza dell'attuale necessità di estendere l'abitato) il consenso fu unanime. Legato gelosamente alle sue terre, si impose quale titanico difensore della destinazione agricola di quella zona; «alla di lui morte», la moglie Pia e in seguito l'erede, il dottor Achille Guglielmi, raccolsero la combattività del capostipite, impugnando le decisioni comunali, per insufficiente indennità di esproprio.

Troppi interessi opposti rendevano però già perdente in partenza la battaglia dei Guglielmi; all'insoddisfazione della borghesia emergente (come si è detto), desiderosa di allontanarsi sempre più dai quartieri popolari, si aggiungeva un boom demografico mai registrato nei decenni precedenti.

Nel giugno 1913 il solenne cav. avv. Umberto Veschi sottolineava infatti che: «nell'ultimo decennio la crescita è di 800 persone all'anno»⁸¹. Questo imprevisto incremento di popolazione rendeva già obsoleto il PRG del 1903, il quale, tra l'altro, dopo l'approvazione in data 31 ottobre 1904 da parte della Giunta Provinciale Amministrativa (GPA), non ottenne mai il decreto di definitiva sanzione da parte delle autorità superiori, nonostante che nel 1906 l'ing. Cinelli si fosse prodigato nel suo perfezionamento.

Il dibattito comunale si concentrava essenzialmente sull'«opportunità di lasciare quell'ampia area ad uso giardini»; la tentazione edilizia cresceva, stimolata anche dal contributo dell'ing. cav. Francesco Fanti, detto «Fides», il quale presentava un disegno di massima, che comprendeva il viale edificato.

Alla fine il Commissario Prefettizio Veschi non ebbe più esitazione e pose ai voti la realizzazione di «una arteria di 30 metri di larghezza che, in prosecuzione del corso Vittorio Emanuele, ma leggermente piegando a nord, incontra, presso il tiro a segno, l'attuale via Santa Margherita, ed immedesimandosi con

essa prosegue fino a raggiungere il giardino pubblico, da sistemarsi con terrazza prospettante il mare. Spesa prevista L. 1.070.000» [3 giugno 1913] ⁸².

Le proposte del Veschi, concentrate in un nuovo PRG, furono approvate dal consiglio comunale in data 7 giugno 1913; anche per il viale si confermava la vocazione borghese, già imposta all'intero quartiere: «Stante il costo di costruzione dei fabbricati, dipendente in specie dal prezzo elevato del suolo, le abitazioni di esso piano non possono accogliere la classe men agiata, per la quale si vanno altrove costruendo case più economiche» ⁸³.

«L'opera - sottolineava il Veschi - sarà completata in venticinque anni; i lavori saranno suddivisi in cinque quinquenni, e il primo di questi sarà dedicato essenzialmente ai movimenti di terra. Ora non resta che principiare l'esecuzione» ⁸⁴.

Il lavoro cominciò di buona lena, tant'è vero che, cacciato il colono Giacomo Belvederesi, e con lui tutti i ricordi dei tempi che furono, «si son già compiuti, grazie al mutuo ottenuto, quasi tutti i lavori del 1° quinquennio: si son costruiti circa ottocento metri lineari del viale Adriatico, col sottostante collettore in muratura a sezione ovoidale, si è provveduto alla costruzione ed alla sistemazione e relativa fognatura di parecchie centinaia di metri di strade longitudinali e trasversali e si è inoltre iniziata la sistemazione delle vie esterne a porta Cavour, demolendo i muraglioni in curva ed eseguendo sui terrapieni, che erano sostenuti da detti muraglioni, gran parte degli sterri» [18 dicembre 1916] ⁸⁵.

«Inoltre tutte le strade edificate sono munite di marciapiede, vi è il servizio dell'acquedotto, gas, luce elettrica, tram, telefono» ⁸⁶. Tutto quello che stava avvenendo in questo nuovo rione, che «ha tutti i caratteri dell'abitato urbano», rese inevitabile l'estensione della cinta daziaria a tutto il quartiere Adriatico: «la vecchia cinta, che dal mare va a 250 m da porta Santo Stefano, costituita da bastione a terrapieno, nella sua odierna e ingombrante sede è stata tagliata in un punto prossimissimo a porta Cavour (punto di congiungimento della via Farina con il corso Tripoli). La cinta daziaria nel tratto di cui noi ci occupiamo, non può dunque rimanere; in armonia con il piano stesso essa non può essere che alla periferia di detto piano» ⁸⁷. In precedenza, dopo l'inclusione nel 1882 del Piano San Lazzaro, la cinta daziaria aveva accorpato nel 1908 l'area della stazione, nonostante la vivace opposizione del Bocconi, che vedeva nel provvedimento l'ennesimo affronto al popolo lavoratore, sul quale venivano a ricadere quasi tutti gli oneri dei tributi indiretti. La Barriera Nazionale venne allora spostata oltre la stazione ferroviaria, e cioè all'imboccatura della via provinciale Flaminia [11 gennaio 1908] ⁸⁸.

Ritornando al viale Adriatico, prima del «ventennio» si ultimarono tutti i lavori di allestimento, non ultimo quello della posa degli alberi portati dal sig. Francesco Marcelli di Castellone di Suasa (14 ottobre 1921): l'opera di edificazione sarà realizzata invece quasi completamente in periodo fascista, in modo particolare per quanto riguarda gli edifici siti nell'odierna banda dispari di numeri civici.

2.2. Sanità; gestione del servizio e nuove strutture. Il secolo XIX aveva lasciato in eredità al Novecento la soluzione del problema del servizio sanitario: era meglio limitare la cura gratuita ai soli poveri, oppure coprire l'intera popolazione? L'orientamento culturale degli amministratori, stimolato anche dal confronto-scontro con nuove ideologie, lasciava presupporre, a dire il vero, quella che sarebbe stata la scelta finale. In consiglio comunale si era infatti più volte ripetuto che «è perfettamente inutile curare anche gli abbienti, i quali scelgono il sanitario, che per la continuità della sua opera, chiamasi medico di casa». A far maturare la decisione in questi termini contribuiva, probabilmente in maniera decisiva, l'invito governativo (rivolto ai Comuni) ad adeguarsi alla nuova normativa.

Il 7 marzo 1901 finalmente si stabiliva che «l'assistenza sanitaria sia gratuita soltanto per i poveri e i non abbienti, secondo le disposizioni organiche» ⁸⁹. Il concetto di povero-non abbiente era piuttosto vasto, poiché erano considerati tali i titolari di un reddito non superiore alle 2.000 lire annue: in pratica si includevano nella categoria 21.000 dei 33.000 abitanti del Comune «chiuso». La decisione, lodevole, di rendere così ampia la categoria, aveva lo scopo di aiutare quelli che, come si diceva, «sono poveri, ma non sembrano poveri». Costoro «sono forse i più sfortunati, poiché si trovano in bisogni e nell'impossibilità di pagare un sanitario non meno dei poveri apparenti. Essi sono e devono considerarsi in maggior bisogno degli altri, e meritevoli di maggiore considerazione, perché il pudore vieta loro di manifestarsi poveri» ⁹⁰. Si trattava, come si vede, dell'aggiornamento all'età liberale di un vecchio concetto caro alla politica assistenziale delle classi dirigenti d'*ancien régime*: quello di povero «vergognoso».

I risultati della riforma sanitaria furono soddisfacenti, anche perché snellirono l'impegno dei sanitari-condotti, tradizionalmente stressati da un eccessivo lavoro. Frequenti erano i casi di medici che non sopportavano fisicamente il carico di lavoro imposto: «[...] essi non reggono nei momenti poco propizi alla pubblica salute; l'onere contrattuale del sanitario è pesante, e ne sono prova manifesta le numerose supplenze e le ricorrenti infermità» ⁹¹. Furono aumen-

tate le condotte nelle frazioni esterne, imponendo ai medici, coadiuvati da giovani e valenti levatrici, l'obbligo della cavalcatura, in quanto continuamente chiamati ad intervenire all'interno di un ampio ed accidentato territorio.

Nel 1911 si limitò, anche nelle frazioni, la cura ai soli poveri: «ragioni di umanità e di giustizia consigliano di far uguale trattamento a tutta la classe dei lavoratori della campagna»⁹². In pratica la decisione del sindaco, il progressista avv. Alfredo Felici, non modificava la situazione perché la popolazione di quelle zone era già quasi tutta inclusa nella categoria dei non abbienti.

Più interessante, forse, fu la distribuzione dei medicinali e «farmachi» gratuiti a coloro che «sono in istato di assoluta indigenza» (circa 300 famiglie); oltre 9.000 famiglie avevano poi diritto alla cura ospedaliera (contributo annuo municipale: L. 90.000 circa)⁹³. Questi dati, oltre a testimoniare un lodevole impegno comunale in campo sanitario, dimostrano come l'onere finanziario della salute pubblica fosse pesantemente a carico delle casse municipali: se nel passato la modestia degli interventi rendeva però sopportabile la spesa, ora invece la crescita delle esigenze reclamava un indifferibile soccorso dello Stato.

Ma, come nel caso della costruzione del nuovo ospedale Umberto I, si dovette proseguire da soli; pensato e voluto da tempo, vista l'insufficienza della vecchia struttura, si cominciò la sua edificazione solo nel 1906, dopo aver superato fastidiosi assilli economici e logistici. Grazie all'interessamento dell'avv. prof. Domenico Pacetti, che già dall'aprile del 1898 coltivava queste idee, si coalizzarono le forze comunali e private per raggiungere la somma preventivata: «A quest'opera altamente civile e umanitaria noi dobbiamo dare il maggiore aiuto, agevolando la nobile iniziativa dei privati, aggiungendo ai loro sforzi tutto ciò che all'ente Comune sarà consentito di fare»⁹⁴, anche le entrate derivanti da una bizzarra tombola telegrafica furono impiegate per «sì alta finalità».

Nel 1904 si potevano tirare i primi bilanci, perché, «tra lasciti, offerte raccolte, l'amministrazione ospedaliera ha 250.000 lire; se aggiungiamo le offerte dell'Oriundi e del Giacchetti, nonché il contributo del Comune, essa ha già disponibili 700.000 lire» [30 aprile 1904]⁹⁵. Mancavano ancora 200.000 lire per raggiungere le 900.000 preventivate («somma che sarà di certo superata»), ma si confidava positivamente nell'estensione della cintura daziaria e nella possibilità di accendere qualche mutuo risolutivo. Veniva inoltre cambiata la denominazione «ricevuta sino dalla sua origine, di ospedale della Santissima Trinità e Sant'Anna; [...] si intitola ora Umberto I, è la forma di tributo più degno alla memoria del re martire, che tutti gli atti ispirò sempre e soltanto al dovere, accorse fra tutti i pericoli, palpitò per tutte le sventure»⁹⁶.

Se con il dissanguamento del Comune, la conversione di rendite di secolari

opere pie, il contributo di generosi e interessati (vedi il Giacchetti), si ottennero i mezzi necessari, più difficile fu mettere tutti d'accordo per la scelta dell'area. Il famoso igienista Angelo Celli aveva già da tempo sentenziato che, per esposizione, ventilazione, facilità d'accesso, tranquillità, «ben difficilmente un'area più adatta di quella del Cardeto si può trovare»⁹⁷. Il Celli avallava, in sostanza, il progetto dell'ing. Cinelli, un progetto che a suo dire, era «pienamente accettabile». Ma molti, capeggiati dall'Angiolani, non erano d'accordo, per le difficoltà che si sarebbero incontrate, «per avere quell'area necessaria al demanio militare», per la posa delle fognature (dato il dislivello del terreno) e per la sua eccentricità. Alcuni proponevano in cambio l'edificazione presso il campo di Marte, «ma tutti conoscono l'umidità di quella zona»; altri consigliavano la vallata del Miano, «ma chiunque conosce quella località sa bene che sia sotto tutti gli aspetti inadatta per un ospedale»; un ultimo sparuto gruppetto parteggiava per la zona del tiro a segno.

Prevalsero, ma solo nel 1905, i sostenitori dell'igienista Angelo Celli, i quali sottolineavano che la collocazione migliore «trovasi in un terreno alquanto elevato e più libero possibile da altri fabbricati». Ricordavano inoltre i precetti raccolti in un trattato sull'igiene degli ospedali «pubblicato si può dire in questi giorni», che così recitava: «uopo è ancora tener presente la direzione dei venti dominanti, perché non vengano trasportati verso l'ospedale, dalle abitazioni, o dagli stabilimenti, correnti d'aria inquinate, fumo, pulviscolo, o vapori dannosi»⁹⁸; sotto questo punto di vista la zona del Cardeto allora era perfetta, e le scelte di urbanizzazione del quartiere non lasciavano intravedere i caotici sviluppi della contemporaneità.

L'obiettivo era quello di mettere al servizio della città, ma soprattutto dell'emergente rione dei benestanti, un impianto moderno ed efficiente. «Trattasi di una costruzione a padiglioni» come disse il sindaco Luigi Dari; «essa consente che in avvenire altri corpi di fabbrica possano essere aggiunti»⁹⁹.

Il 24 giugno 1906 si pose la prima pietra alla presenza dei sovrani (ben otto anni dopo le intuizioni del Pacetti): i lavori furono affidati al bolognese ing. Giulio Marcovici, che si rifece fedelmente al progetto del già citato ing. Cinelli. Dopo cinque anni, il 20 dicembre 1911, avvenne l'inaugurazione. Il vecchio nosocomio passava invece dalla proprietà dell'amministrazione ospedaliera al Comune, che lo acquistava il 15 marzo 1912 (a rogito Lorenzo Pratalli, figlio d'arte, il notaio più affermato della città) per L. 300.000¹⁰⁰. L'ex convento, si vedrà, sarà utilizzato per differenti scopi (scuola di musica, pinacoteca, questura, ecc.).

Con la costruzione dell'Umberto I Ancona si arricchiva così di un ospedale moderno, che in accoppiata con l'ospedale psichiatrico di Gaetano Riva (con-

dotto con nuovissimi criteri pedagogico-morali), contribuiva al compimento di quella trionfale rivoluzione strutturale sanitaria del nuovo secolo.

Determinante, ai fini di questo successo, fu anche l'istituzione dell'Ospedale per i bambini, nato dall'ispirazione del dott. Emilio Baldassarri, primo pediatra di Ancona e del suo amico dott. Giovanni B. Branzati: la prima sede, angusta ed umile, fu collocata presso l'antico Ospizio dei Poveri, sito sul colle Guasco; il desiderio era quello di separare i piccoli degenti dagli adulti e di stimolare la crescita di un personale specializzato. Le ricche e benefiche signore della Congregazione di Maria Santissima della Misericordia si impegnarono nella costituzione di un Patronato, che, tra feste di beneficenza e sottoscrizioni, raccolse i mezzi per dare il via all'iniziativa. Non mancarono i commenti ostili di laici e laicisti, come l'avv. prof. Domenico Pacetti, il quale disse che: «Dame caritatevoli si occupano di un ospedale, ma esso ha carattere confessionale, e lo statuto, che presenta per la sua erezione in ente morale, è informato a concetti antiquati» [16 settembre 1904]¹⁰¹. Ma la presidentessa, l'instancabile e vivace contessa Anna Ricotti, l'intraprendente segretaria Elisa Manciforte e la cassiera Antonietta Bosdari (per non dimenticare le contesse Lucrezia Ferretti e Teresa Nappi) non si intimorirono di fronte a queste sterili accuse. I consensi per l'Ospedale crescevano, aumentavano gli oblatori, e al motto: «Per i bambini infermi, lontano dalla mamma - Pietà v'accenda in cuore la dolcissima fiamma», il gruppo delle nobildonne (i più bei nomi della città) trionfava in ogni dove. La grande svolta la si ebbe quando, per volontà del benefattore Gaspare Salesi e della sorella Virginia, si ottenne un lascito di L. 400.000 a favore dell'istituzione. Si poteva quindi trasferire, con donazione 30 maggio 1920, il complesso in via Farina, presso l'ex villa Dari. Qui si potenziarono le strutture, dotandole di un reparto di isolamento, una sala operatoria, nonché di altri servizi specialistici¹⁰².

2.3. Illuminazione, acquedotto e tram: alla conquista della municipalizzazione. Proseguiva in consiglio comunale l'accesa battaglia per le municipalizzazioni: i servizi si erano mostrati largamente insufficienti, tuttavia non era facile liberarsi di quelle «agguerrite e competenti organizzazioni, alle quali riuscì sempre facile di frustrare le inerti ricchezze comunali»¹⁰³. Bene a proposito si poteva allora accogliere la nuova legge 29 marzo 1903, presentata dal binomio Zanardelli-Giolitti: «l'unico» problema veniva da quell'infelice art. 25 della legge, il quale, «nella maggior parte dei casi riuscirà a frustrare gli scopi della municipalizzazione»¹⁰⁴. Quel deplorabile articolo poneva in sostanza degli oneri di riscatto assai pesanti, per cui, da un punto di vista economico, quasi sempre

non conveniva svincolarsi, dato che: «È enorme la capitalizzazione degli utili di un ventennio in base alla cifra di reddito di R.M.»; venivano così a perdersi i vantaggi sociali («tendenti a portare un miglioramento delle condizioni del vivere delle classi più bisognose») e amministrativi («finalizzati a liberare i comuni da contratti stipulati in tempi anteriori, nei quali si misurarono con molta correttezza gli oneri assunti») che i due statisti si erano prefissi.

Le difficoltà poste dal legislatore fecero quindi accantonare i programmi anche per il servizio dell'acquedotto, «un servizio facile da disimpegnarsi e che non richiede cognizioni particolari»; i costi da sostenere sarebbero stati eccessivi, dato che i profitti della società erano ingentissimi.

Non rimaneva quindi che proclamare una tregua e, nel frattempo, cercare di risolvere i problemi della distribuzione dell'acqua nel Comune; l'insufficienza del servizio si manifestava essenzialmente nel territorio: infatti «le frazioni del comune di Ancona difettano quasi tutte di acqua potabile; in alcune la mancanza è costante per tutto l'anno, in altre si limita alla stagione estiva[...] il Fornetto, ad esempio (all'infuori di poche case aventi la cisterna alimentata da acque pluviali) non ha affatto acqua da bere, e così tutti i gruppi di case della Madonnetta (Pinocchio) e la Pecora (sulla strada di Pietralacroce). Sono così elevati sul livello del mare che non possono, allo stato attuale delle cose, essere serviti dal pubblico acquedotto»¹⁰⁵. Mancando l'impianto di distribuzione «il Comune deve perciò spendere annualmente una somma rilevante per trasportare tutto l'anno acqua con botti alle frazioni (spesa circa di L. 7.000). E notisi che nonostante così grave spesa, il servizio è inadeguato, perché l'acqua giunge calda ed in quantità insufficiente»¹⁰⁶. Nonostante la tregua proclamata, la freddezza dei rapporti rendeva più difficile questa urgente realizzazione. Si scelse così una via intermedia tra lo svincolo e la subordinazione. Il Comune, in data 11 febbraio 1909, si impegnava ad acquistare entro un quinquennio l'impianto dell'acquedotto, ma la società avrebbe mantenuto l'esercizio fino al 31 dicembre 1920. Addolorato, Alessandro Bocconi vedeva nella decisione una resa nei confronti della società: «Dopo gli studi e i progetti effettuati è doloroso notare come la municipalizzazione possa dirsi sostanzialmente fallita. Questo dileguarsi del progetto di riscatto contraddice il programma della stessa amministrazione». Ribatteva il sindaco Alfredo Felici che «la legge, per quanto attiene ai riscatti, anziché aiutare i propositi della pubblica amministrazione, li han resi o inattuabili o li hanno a tal segno intralciati; sono infatti ben rari i casi in cui si è potuto municipalizzare attraverso il riscatto». Mediava le due posizioni il prof. Domenico Pacetti sostenendo che, in fondo, si trattava d'«una municipalizzazione dilazionata» [11 febbraio 1909]¹⁰⁷.

La scelta comunale può, sotto certi versi, essere considerata una resa; tuttavia consentì di avviare la costruzione dell'acquedotto per le frazioni. Nel 1910 il Bonarelli segnalava che «la posa delle condutture si viene eseguendo, ed è già a buon punto; anche i lavori per la costruzione del serbatoio sono iniziati, e vertenze in relazione agli espropri non ne esistono, se non quelle con i fratelli Melappioni» [10 marzo 1910] ¹⁰⁸. Il compimento del programma lo si ebbe agli inizi del 1911, e l'inaugurazione si tenne il 19 febbraio 1911.

Posto un serbatoio principale sul colle Montagnolo, furono realizzate le condutture a Candia, Pinocchio, Varano, Fornetto, Posatora e Montacuto ed inoltre «coloro che non si trovano lungo le strade percorse dai tubi principali possono costruire in consorzio diramazioni brevi» ¹⁰⁹. La rete esterna, che era molto più grossolana e semplificata di quella cittadina, veniva a colmare una lacuna gravissima, anche se ancora non tutte le frazioni erano servite dal nuovo impianto.

Nel 1912, il 1° febbraio, il Comune acquistava dalla società la proprietà dell'acquedotto per L. 2.050.000: la società Metallurgique des eaux manteneva però, come si è detto, l'esercizio del servizio fino al termine fissato del 31 dicembre 1920 ¹¹⁰.

Questa «municipalizzazione dilazionata» fu, probabilmente, data l'impossibilità di applicare subito la legge sul riscatto, la soluzione migliore: consentì di alleviare gli oneri finanziari di acquisto, rese «accettabili» i rapporti con la società, ed inoltre consentì di affrontare il trapasso verso la piena gestione comunale in modo graduale e indolore.

Negli anni che ancora mancavano al 1920 si potenziarono ulteriormente le strutture periferiche ed interne: «è stata costruita una nuova conduttura da 150m/m lunga 1 km in via delle Due Barriere, per alimentare convenientemente tutta la parte della città disposta intorno al Piano San Lazzaro ed il Manicomio Provinciale» ¹¹¹.

Cresceva inoltre il problema del consumo, determinato dall'incremento demografico, da crescenti esigenze industriali e, non ultimi, dagli sprechi o dalle esigenze voluttuarie. Lo sviluppo di alcuni centri balneari come Palombina e Falconara (il cui acquedotto dipendeva da Ancona) fece crescere vertiginosamente il consumo, «poiché si verifica nella stagione estiva un maggiore utilizzo d'acqua in quella località di numerosi bagnanti». In città poi «se ne fa un uso eccessivo» ¹¹². Intervenne il Veschi; irritato dagli sprechi, ordinò innanzi tutto (nonostante l'ostilità della società) «una graduale sostituzione delle fontanelle a getto continuo, con quelle della Bopp & Renther, che dettero buona prova a Bologna» ¹¹³.

Gli ultimissimi anni prima del passaggio definitivo di consegne furono carat-

terizzati dal disimpegno più assoluto della società, conscia del suo destino, e da un ulteriore incremento dei consumi: arrivò quindi il tanto atteso 1920 e l'improvvisata azienda speciale del Comune constatò «le tristi condizioni del macchinario dell'acquedotto all'atto della consegna» ¹¹⁴. Era necessario, quindi, un rinnovamento pressoché totale, anche perché l'utilizzazione dell'acque cresceva vertiginosamente: «i consumi passarono dai 100.000 m³ del 1882 a 500.000 nel 1890; salirono a 1,293 milioni di m³ nel 1901, per arrivare a 1,8 milioni nel 1910 e a 2,803 milioni di m³ nel 1919».

Alcune innovazioni furono immediatamente realizzate presso l'officina; come sottolineava il cav. ing. Enrico Piccioni, il 19 luglio 1922, «furono pensionate le vecchie ed impossibili pompe Girard, con ingranaggi in legno, per azionare le quali occorrevano parecchie ore; funzionano oggi ottimamente quattro gruppi di pompe, di cui tre sono azionati da energia elettrica (motori-pompe) e un gruppo è azionato da un diesel (di riserva)». Ci fu anche chi si compiacque del nuovo macchinario, tant'è vero che «un esperto, capitato nel nostro porto, visitò l'impianto e ammirò le ottime qualità del macchinario e si rallegrò per le condizioni veramente buone della nostra officina» [29 luglio 1922] ¹¹⁵.

La grande rivoluzione nell'acquedotto sarà però realizzata negli anni successivi.

Anche nel caso del servizio del gas, la nuova legge del tandem Zanardelli - Giolitti non facilitava il cammino verso la municipalizzazione. Il sindaco Felici non si stancava mai di ripetere che «bisogna liberarci da un congegno industriale che è così dannoso ai nostri interessi». I prezzi imposti dagli uomini di Augsburg erano spropositati... e pensare che il prof. Colombo, «nel suo aureo manuale dell'ingegnere a pag. 361 offre la formula esatta per stabilire il prezzo medio del gas. Esso non costa più di 10 centesimi e noi paghiamo 20, 22, 23 centesimi al m³» ¹¹⁶. Ma lo svincolo veniva a costare oltre un milione e mezzo, poiché «il reddito della società oggi supera le 200.000 lire». Qualche rinnovamento si fece all'impianto, ma, sempre a detta del Felici, «il materiale è quasi tutto mal ridotto, logoro, incompleto ed incontrollato» ¹¹⁷. Il servizio elettrico che, come si ricorda, era stato affidato, per quanto riguarda l'illuminazione pubblica, alla medesima società «funzionava male, anzi peggio del gas».

La legge 7 giugno 1894 che stabiliva un regime concorrenziale nel campo dei servizi elettrici aveva prodotto più danni che vantaggi, nonostante che, sempre il Giolitti sostenesse che «come conseguenza del monopolio i prezzi di questi servizi e prodotti sono molto più alti di quanto lo siano in regime di concorrenza» ¹¹⁸. Se i principi ispiratori di questa legge erano lodevoli, di fatto essa provocò il sorgere di diversi centri di speculazione, che si ripartivano il mercato secondo i loro interessi.

In Ancona la nuova normativa aveva indirettamente partorito la Società Marchigiana per imprese elettriche, con sede, non si sa perché a Torino; dopo un periodo di spietata concorrenza con i tedeschi di Baviera, le due imprese arrivarono ad un sindacato, «infausto per la città», che permetteva alle due di lavorare con maggiore libertà.

I tedeschi, ad esempio, facendo servire i loro utenti dalla Società Marchigiana, eludevano il controllo comunale: «si stanno accaparrando una sempre maggiore forza, che determinerà un sicuro rialzo di prezzo»¹¹⁹. Se è vero che i criteri ispiratori, come nel caso delle disposizioni sul riscatto dei servizi, avevano finalità sociali redistributive, non si può negare il fallimento degli intenti del legislatore: ebbero l'effetto contrario di tenere in vita situazioni di privilegio, ormai culturalmente superate.

Il sindaco avv. Alfredo Felici dovette quindi arrendersi (dopo il caso dell'acquedotto) per la seconda volta: veniva revocata la disdetta intimata alla società l'8 giugno 1908 e, approvando la nuova convenzione, si prorogava la concessione fino al lontanissimo 30 giugno 1936. Era la sconfitta più totale di un uomo che, più di ogni altro, si era battuto per la municipalizzazione dei servizi: soddisfazione completa poteva invece manifestare il gelido ing. Giulio Geyer, direttore generale della società: il municipio gli aveva riconfermato fiducia per un lasso di tempo piuttosto ampio.

Si poteva quindi continuare nella gestione confusionaria e insufficiente di sempre; la conseguenza fu che «il servizio della pubblica illuminazione è andato peggiorando, tanto nei riguardi del gas che della luce elettrica, al punto da diventare un disservizio completo, sia perché le lampade elettriche non hanno mai l'intensità luminosa che dovrebbero avere, ed assai spesso si spengono del tutto, sia perché i fanali a gas di sostituzione non sono mantenuti. E il 10 novembre la città rimase completamente al buio» [18 novembre 1912]¹²⁰. Avvenne in quel giorno di buio «il grottesco spettacolo di un accenditore che, per far funzionare le lampade a gas era costretto a salire con la scala sopra ogni lampada, facendo uso di fiammiferi, senza riuscire ad accendere le lampade stesse, per il pessimo stato in cui si trovavano»¹²¹.

La società non cambiò registro: anche per il potenziamento dell'impianto delle frazioni i tedeschi seguirono l'indolente comportamento di sempre. Per la realizzazione della rete esterna, il Comune si dovette rivolgere, non solo alla società del gas, ma anche alla Società Marchigiana perché «in quelle zone ha impiantato le sue linee proprie»; l'ormai consolidato connubio si avvaleva anche di sub-distributori, tra i quali emergevano enigmatiche figure, come quella di Oddo Perez¹²². La guerra consentì al sindaco avv. Alfredo Felici di rifarsi delle

recenti sconfitte. I tedeschi erano diventati nemici, e il Felici non perse tempo ad inviare un dispaccio telegrafico al ministero, nel quale segnalava che «certo sembrami pericoloso lasciare in mani nemiche questo essenziale pubblico servizio, specialmente in zona costiera»¹²³... e con un pizzico di rabbia aggiungeva che «se finora il Comune di Ancona non ha potuto sciogliere i suoi rapporti con la società bavarese, questo deve essere esclusivamente allo Stato». Il decreto luogotenenziale 10 agosto 1916 sottoponeva a sindacato la società (sindacatore il signor Alfredo Settembri) e veniva poi posta sotto sequestro il 10 marzo 1917¹²⁴. In base al trattato di «Versaglia» (Versailles) furono «devoluti al demanio dello Stato le aziende industriali e commerciali, i beni immobili, mobili, esistenti nel territorio del Regno e appartenenti ai sudditi germanici». Il prezzo di riscatto non fu più quindi pagato alla società, ma allo Stato (sarà pagato nel 1926, con spesa di L. 550.000).

La situazione post-bellica vedeva la storica separazione tra il servizio del gas e quello elettrico: il Comune dopo il sequestro della società ereditava nel 1917 quello del gas (con l'istituzione di una «Azienda del gas di Ancona - gestione diretta»); l'erogazione elettrica rimaneva privata, perché gli uomini di Augsburg, prima di scomparire dalla circolazione, avevano fatto in tempo a cedere nel 1915 l'officina termoelettrica alla Società Marchigiana, alla quale bisognava ora fare riferimento.

Il 16 agosto 1916 il Comune approvava il contratto concluso con quest'ultima per l'illuminazione delle frazioni Grazie, Tavernelle, Pinocchio, Borgaccio, Pietralacroce, Torrette, Posatora, Palombina, Varano, Candia, Montacuto¹²⁵. L'Unione Esercizi Elettrici assorbiva poi la Marchigiana, assumendo il monopolio locale del servizio.

Il servizio tramviario. «I cavalli non sono adatti, o non sono in numero bastevole ai turni, per il lavoro che devono compiere». Avvenivano ritardi, interruzioni «perché i cavalli non sono in grado di spostare le carrozze, le quali non di rado deragliano, onde i passeggeri sono costretti a discendere». Nonostante il generoso sforzo di quei poveri animali, il carico era spesso eccessivo «in onta alle prescrizioni regolamentari» [31 agosto 1907]¹²⁶.

Così Wenceslao D'Ottavi, consigliere comunale d'opposizione, sottolineava i problemi del servizio tramviario che, dopo la morte di G.B. Marotti, era andato ancora peggiorando perché gli eredi si dimostrarono ancor più svogliati, ma soprattutto completamente privi di un minimo di propensione imprenditoriale. Dalle parole del D'Ottavi, oltre l'insoddisfazione gestionale, emergeva anche il problema dell'ormai necessaria sostituzione dei cavalli, martoriati da ca-

ricchi «impossibili»; era quindi venuto il momento di provvedere ad una radicale trasformazione del sistema, magari con il passaggio della conduzione nelle mani del Comune. Ma anche in questa situazione il sindaco Alfredo Felici, che inizialmente era parso come «un fervente apostolo della municipalizzazione», tentennava, indugiava e, alla fine, «addiveniva ad una nuova concessione». Ma, sottolineava il prof. Guglielmo Camurali, «se questo doveva essere l'epilogo, almeno si poteva adottare il sistema della cointeressenza sugli utili, come si fece per il contratto con la Edison a Milano»¹²⁷. Le giustificazioni del sindaco Felici erano sempre le stesse: «La procedura di municipalizzazione non sarebbe stata breve e il prezzo che si richiedeva era elevato in relazione a quanto il Comune poteva offrire»¹²⁸.

Il nuovo accordo consentiva di riscattare senza spese il fallimentare Bagno Marotti, che l'imprenditore montemarcianese aveva gestito insieme con il tram. E così, in data 25 aprile 1908, un sabato, l'avv. comm. Alfredo Felici, il sig. prof. Carlo Andreucci di Dante (parente di prosperi pellicciai) e i signori Luigi Marotti e Fernando Trasatti (il primo erede e proprietario del fu comm. Gio Batta Marotti, il secondo nel nome della signora Olimpia Gagliani fu Carlo, vedova ed erede usufruttuaria dello stesso Gio Batta Marotti) si riunirono per decidere il futuro della tramvia¹²⁹. Dopo «lunghi e laboriosi dibattiti» si risolleva il contratto con l'eredità Marotti e si concludeva un rapporto di concessione con il prof. Carlo Andreucci (il quale agiva a nome dei componenti di una costituenda società).

«Escirono così di scena» i Marotti, e la nuova società, detta «Tramvie ed imprese elettriche» (con la quale il Comune perfezionò i precedenti accordi, in data 1 luglio 1908), si impegnava al prolungamento delle linee, all'intensificazione del servizio, all'elettrificazione (quest'ultima da realizzare entro un anno dal 1° luglio 1908).

L'esordio dei nuovi concessionari non fu dei migliori, perché non riuscirono ad intraprendere, entro i dodici mesi pattuiti, l'esercizio del tram elettrico; «l'esercizio non solo non fu iniziato, ma per lo stato in cui si trovano i lavori di impianto, così l'officina centrale di produzione dell'energia, come nelle linee, appare manifesto che non potrà essere sollecitamente intrapreso» [26 luglio 1909]¹³⁰. La società fu quindi multata dal Comune per inadempienza contrattuale, dopodiché cercò di mettersi in regola e vi riuscì nell'ottobre dello stesso anno.

Cominciò quindi a provvedere all'estensione delle linee, e nel 1913 le fu anche concesso il servizio extra-urbano per Falconara (lunghezza m 7.800). Si trattava di un'importantissima novità, maturata essenzialmente per effetto della

crescita di alcuni centri balneari come Palombina, oltre che la stessa Falconara. Nell'accordo, oltre che Comune e società, interveniva anche la Provincia, che «si impegnava di provvedere a sue spese alla prosecuzione e al completamento della linea». La convenzione fu sottoscritta il 19 maggio 1913 alla presenza «dell'onorevole comm. ing. Carlo Moroder (per la Provincia), dell'onorevole cav. avv. Umberto Veschi (sindaco di Ancona), degli onorevoli signori ing. comm. Francesco Rossi e l'ing. Aurelio Polacco (rispettivamente consigliere d'amministrazione e direttore delegato della società). Il rapporto fu poi definito mediante contratto 7 gennaio 1914»¹³¹.

Alla vigilia della guerra si avevano quindi, oltre alla rete extraurbana, le tre seguenti linee: Linea 1 - Tiro a segno, corso Tripoli, via Farina, via Marsala, corso V. Emanuele, piazza Umberto I, via XXIX settembre, stazione centrale. Linea 2 - piazza Cavour, corso V. Emanuele, piazza Umberto I, via XXIX settembre, stazione centrale, Piano San Lazzaro. Linea 3 - piazza Cavour, corso V. Emanuele, piazza Umberto I, via XXIX settembre, stazione centrale, Palombella¹³².

I progressi, innegabili, erano, come al solito, controbilanciati dagli immancabili inconvenienti: ad esempio «continue», come ricordava il Bonarelli, «sono le interruzioni di corrente, per effetto della deficienza della forza idraulica (del Tronto); queste interruzioni si prolungano anche per lungo tempo. La società poi non dispone di riserva termica, il che costituisce una violazione grave del contratto»¹³³. La riserva termica fu poi istituita, ma esigeva un'ora di tempo per essere utilizzata: a che serviva?

E pensare che l'autorevole ing. Filippo Ricciardi, collaudatore nel 1912, disse che la centrale elettrica era «ottima e abbondante» (24 novembre 1915). Altri problemi erano dati dall'orario di cessazione del servizio (20.30) e, ancora una volta, dal sovraccarico delle vetture (fissate per 38 posti): «[...] il tram per piazza d'Armi parte quasi sempre al completo da piazza Cavour e si viene stracaricando indecentemente e pericolosamente per il corso Vittorio Emanuele: per trovare un posto per quelle corse bisogna spingersi sino a piazza Cavour, se non si vuole partecipare all'assalto che si fa per salire sulle vetture in moto al corso»¹³⁴. Le continue citazioni per inadempimento non intimorirono più di tanto la società. Gli anni passavano in attesa delle grandi trasformazioni del periodo successivo.

2.4. *Le prime case popolari e il piano di edilizia scolastica.* Il giorno 22 maggio 1907 si parlò per la prima volta delle case popolari in consiglio comunale: la discussione era stimolata dalla recente normativa che conferiva agevolazioni

per tali realizzazioni edilizie. I primi dibattiti non approdarono a nulla; cominciavano però a circolare strani nomi di comitati e cooperative, istituiti per la costruzione di case operaie. Tra questi si possono ricordare il «comitato per la costruzione delle case popolari», costituitosi in seno all'associazione generale di mutuo soccorso, animato dalla carica e dall'entusiasmo del Panzini, e la «società anonima cooperativa per la costruzione e l'acquisto di case popolari» (costituita con atti 15 luglio, 25 agosto 1907, rogito Pratilli)¹³⁵. A quest'ultima il Comune decise di cedere delle aree.

Limitarsi però alla semplice concessione gratuita delle aree parve ai consiglieri di opposizione un concorso poco efficace; ribatteva infatti il combattivo Alessandro Bocconi che «il Comune dovrebbe provvedere esso direttamente alla costruzione delle case per gli operai, da affittarsi al più tenue prezzo». Il sindaco dott. avv. Rigoberto Petrelli conveniva che «certamente, sarebbe la cosa migliore, ma il Municipio non si trova in condizioni di costruire le case, e contribuisce concedendo le aree»¹³⁶.

Il Bocconi, nel suo programma di municipalizzazione delle case, era inoltre contrario al fatto che i lavoratori diventassero proprietari: «essi dovrebbero avere in affitto gli appartamenti dal Comune; coi meschini salari non possono essi, oltre la quota di affitto, corrispondere quella di acquisto. Il rendere proprietari delle case gli operai, i quali nei loro interessi debbono rimanere nomadi, non giova alla loro classe, e riprodurrà quello sfruttamento che oggi si deplora»¹³⁷. La cooperativa, ricevuta poi l'area in questione, «per un complesso di circostanze non poté sviluppare il suo programma» (in quell'area sarà poi costruito l'asilo Garibaldi).

Più successo ebbero invece le iniziative della «Previdente» (la cooperativa dei ferrovieri), forse perché agevolata da determinati appoggi politici (ispirati dall'esigenza di accattivarsi i favori di quell'impudente e chiassosa categoria di lavoratori).

In poche parole, i ferrovieri erano fastidiosi ed era preferibile accontentarli, almeno in parte: in Ancona erano poi una corporazione molto forte, che si concentrava nei quartieri popolari del Piano San Lazzaro e della Polombella. La «Previdente», fondata nel 1910 dall'ing. Matteucci, esordì con la costruzione (1910-1913) di un palazzo per il personale in piazza Santa Margherita (ora don Minzoni) e di un altro nel corso Carlo Alberto; realizzò quindi (1913) un complesso di case economiche, «composte di un sol corpo a elle», sul baluardo di San Pietro, proprio sopra un'area di risulta (oggi via Oddo di Biagio). Il Comune non fu ingeneroso nelle agevolazioni, in quanto concorse anche con L. 25.000 per la costituzione del capitale di esercizio della società e, oltre alla con-

cessione gratuita delle aree, poneva a suo carico le spese per la sistemazione delle strade, per l'impianto dell'acquedotto e dell'illuminazione¹³⁸.

Ancora non erano maturi i tempi, però, per un intervento municipale in prima persona; dopo la guerra, invece, di fronte ad una crescita notevole della domanda di alloggi, il Comune decise, finalmente, di fare da sé poiché «la necessità di provvedere alle abitazioni in genere, e particolarmente alle abitazioni popolari, non ha bisogno di dimostrazione»¹³⁹. Grazie alle agevolazioni del decreto luogotenenziale 23 marzo 1919, n° 455 (consisteva nel concorso dello Stato nel servizio degli interessi per il mutuo), il progetto dell'ingegnere, nonché consigliere, Giovanni Bianchi poté prendere il via. Egli così puntualizzava i suoi criteri operativi: «la località scelta è fra la vecchia e la nuova strada di Posatora. In merito alle singole costruzioni si è ritenuto opportuno seguire una via media fra le piccole casette per una sola famiglia e i grandi casermoni realizzati in tante città. Devono essere tutte a conveniente distanza l'una dall'altra; tale costruzione a villini, i cui vantaggi principalissimi sono quelli della poca densità di popolazione di fronte all'estensione occupata, e dell'abbondante ventilazione delle abitazioni, il che le rende al massimo igieniche e godibili». Concludeva il Bianchi con un tocco vagamente poetico: «[...] non si trascurò completamente l'estetica, ché l'armonia e il bello son pur maestri di gentilezza e di educazione»¹⁴⁰.

L'ingegnere comunale, però, in questo suo entusiastico slancio umanistico aveva forse dimenticato quali fossero le difficoltà da superare per realizzare un programma così ambizioso; vista la ritrosia della Cassa Depositi e Prestiti, nonché le ingrate spese di esproprio, si riuscirono purtroppo a costruire, a malapena, e solo nel 1924, due delle case progettate (di fronte ai programmi iniziali che prevedevano la costruzione di un intero villaggio). L'impresa Ettore Pauri si aggiudicò l'appalto per le opere murarie (vincendo la concorrenza di pretenziose società, come la «Anonima per costruzioni» di Roma)¹⁴¹.

I vantaggi che la nuova legge del 1919 offriva stimolarono, oltre la sfortunata iniziativa del Comune, anche la nascita di organizzazioni, quali l'«Associazione ex combattenti», che riuscì a costruire al viale della Vittoria. In consiglio comunale inizialmente si era incerti: «non potranno costruire al viale Adriatico (ora della Vittoria), perché i fabbricati che sorgeranno lungo il detto viale, dovendo soddisfare a taluni particolari requisiti, importeranno una spesa molto maggiore». Si suggeriva agli ex combattenti di edificare sulla linea immediatamente retrostante. Per Bonarelli si rischiava di far scadere la qualità dell'arteria: «Basta considerare il carattere di signorilità che dovrà assumere il viale Adriatico, per convincersi della necessità che vi sorgano non già comuni caseggiati,

o costruzioni da adibirsi a scopo industriale, ma edifici di un certo lusso, costruiti secondo rigorosi criteri d'arte. Ben ha fatto, ad esempio, l'amministrazione a negare alla società FIAT il consenso per costruirvi un garage»¹⁴². Ma, raffinato il progetto, i combattenti (ex) riuscirono a costruire.

Questo episodio è significativo perché testimonia come la domanda di case «a buon mercato» si stesse ampliando e diversificando: oltre alla necessità di case semplici e spoglie per i più poveri, cresceva la richiesta di abitazioni a basso prezzo, ma con qualche pretesa di eleganza. A richiederle era la piccola borghesia, che, pur non ricca, rifiutava l'equiparazione alla classe operaia: da queste esigenze nascevano quindi le prime cooperative degli impiegati. La loro importanza tenderà proporzionalmente a crescere durante il periodo fascista; la prima realizzazione è comunque del 1921 (progetto dell'ing. Arturo Vitali): un edificio fuori Porta Cavour.

Sempre più delineata appariva quindi la suddivisione della città tra poveri, benestanti e ricchi, dopo che dal lontano 1860 Ancona aveva deciso di uscire dal suo guscio: nella zona del nuovo quartiere Adriatico sorgevano le case signorili e medie, mentre dall'altra parte continuavano a potenziarsi i quartieri operai del Piano San Lazzaro, Posatora, Montirozzo, Palombella.

Per quanto riguarda l'edilizia scolastica, all'inizio del secolo «la carenza dei locali, tanto di città, quanto di campagna» era «una questione grossa finanziariamente, e seria dal punto di vista igienico ed educativo»¹⁴³. Non si era fatto, fino ad allora, quasi nulla; d'altra parte il fenomeno scolarizzazione era nel complesso contenuto.

Poi, con l'istituzione dell'istruzione obbligatoria, cominciarono i problemi; «all'interno della città siamo andati avanti con rabberciature e ritocchi, che lasciano le cose come stanno, dacché è impossibile un vero miglioramento là dove manca completamente il mezzo»¹⁴⁴. Mai si era costruito appositamente: si erano adattati vecchi stanzoni sottratti al clero, oppure si ricorreva alla locazione presso privati, ma gran parte di queste aule «non sono abbastanza ampie ed hanno poco felice ubicazione».

Più felice era la situazione, ma solo per il minore numero di frequentanti, negli istituti superiori: «l'istituto tecnico ha una sede decorosa, come l'ha la scuola normale; il liceo-ginnasio, con la costruzione di tre nuove aule, nella casa parrocchiale di San Domenico, ha quanto basta per contenere gli alunni», anche se si aggiungeva «non certo per presentarsi con quel decoro che sarebbe desiderabile per un istituto di istruzione classica»¹⁴⁵.

Le prime attenzioni, data la maggiore impellenza, furono concentrate sulle scuole elementari e negli ultimi anni del secolo XIX fu costruito il fabbricato

della scuola Benincasa alla Palombella (300 alunni) e quello maggiore della scuola de Bosis al corso Carlo Alberto (1.200 alunni).

A parte le due nuove realizzazioni, la situazione cittadina era piuttosto insufficiente: «gli altri locali sono inadatti come il vecchio casamento Faiani, in via degli Esposti (la scuola più frequentata); abbiamo poi la succursale di via Torrioni, la scuola Stamura (via Torrioni), la Maratta (via Saffi), la Da Chio (via Saffi), la Baldi (via del Comune)» [11 aprile 1908]¹⁴⁶.

Ovunque, «frequentatissimi e rigurgitanti di bambini e bambine sono tutti questi casamenti e le loro succursali». Erano talmente tanti questi bambini che, «per mancanza di aule si dovette ridurre in alcune classi l'insegnamento a metà orario. Ciò si fece nella scuola Faiani per le due classi prime in modo che ciascuna ebbe lezioni il mattino e l'altra il pomeriggio, alternativamente [...] ma come possono le insegnanti con metà orario svolgere l'intero programma?» [27 novembre 1911]¹⁴⁷.

I problemi maggiori erano, come al solito nelle frazioni, dove non esistevano neanche quei locali rabberciati della città: si aveva così la scuola unica rurale, «una vera mostruosità pedagogica», secondo il parere del commissario regio comm. avv. Vittorio Menzinger¹⁴⁸. Si varò quindi, a carico del Comune, un intenso programma di edilizia scolastica per le frazioni: nel 1918 erano pronti otto fabbricati a Candia, Pietralacroce, Posatora, Torrette, Montacuto, Pinocchio, Grazie e Piano San Lazzaro, comprendenti tutti insieme 31 aule della capacità complessiva di 1.860 alunni (60 per aula) e 13 alloggi per gli insegnanti» [3 gennaio 1918]¹⁴⁹.

Nella città si costruirono invece un edificio scolastico in via Cavorchie «scuola Mazzini» (1922) e le nuove Faiani in via Oberdan, già via degli Esposti (1920). Per effetto di questi interventi la situazione migliorò, anche se rimanevano ancora situazioni difficili, come quella della povera maestra del Poggio, Maria Palamà che stava in un'aula di m 5,20 × 7,50 con 53 alunni, o come Orsolina Orsolini della Baraccola (52 alunni in m 8,60 × 4,40 o come Curio Curi della scuola Benincasa (71 alunni in m² 51,30) [29 novembre 1921]¹⁵⁰.

Con il passare degli anni anche la situazione negli istituti superiori, che agli inizi del secolo era definita «soddisfacente», si fece più difficile: effetto della crescita della popolazione e della domanda di istruzione, tant'è vero che nel 1908 «i locali del liceo-ginnasio erano già diventati assolutamente insufficienti» e «alcune aule sono collocate nei locali sotto la pinacoteca»¹⁵¹. Tuttavia per il liceo-ginnasio non si riuscì ad andare oltre la solita rabberciatura nella sede di San Domenico. Per quanto riguarda gli istituti tecnici, il problema era certamente più urgente: dato il maggior numero di alunni, si edificarono una nuova scuola

industriale in zona Montebello e una scuola tecnica presso gli Archi.

Il progetto della scuola industriale porta la firma di quel noto e stimato ing. Giacomo Beer, classe 1867, già assistente ai lavori per il palazzo delle ferrovie. Anche questa volta, come allora, la sua nomina suscitò delle polemiche: al tempo della costruzione del palazzo delle ferrovie suo fratello Leopoldo era infatti assessore e, a parere di molti, il non ancora ventisettenne Giacomo si era imposto, di fronte ad una agguerrita concorrenza, solo per i favori di cui godeva in consiglio, compresi quelli dell'ing. Vincenzo Pergolesi (che fu assessore) e di Carlo Moroder (che fu sindaco). Leopoldo, a causa di queste maligne insinuazioni, si dimise, ma la sua rinuncia non fu accettata: tutti rimasero al loro posto e così il giovane Giacomo poté iniziare una brillante e fortunata carriera. Questa volta, uscito di scena il fratello, era lo stesso ingegnere a ricoprire la carica di consigliere: come allora fece Leopoldo, per evitare polemiche, presentò le dimissioni, ma il sindaco Pacetti le respinse e giustificò la cosa dicendo che «non c'è incompatibilità, trattandosi di attribuzioni non aventi carattere continuativo» [26 novembre 1920]¹⁵². Tutto quindi si risolse per il meglio; difficile comunque immaginare un diverso epilogo, dato che il progetto del Beer godeva dei più pieni favori, inclusi quelli del noto comm. Zagarese, ispettore generale dell'industria, giunto in Ancona il 26 luglio 1917, allo scopo di prendere accordi per l'organizzazione della scuola industriale. La sua fama di valente ingegnere era poi saldamente consolidata, dato che aveva anche realizzato nel 1913 il palazzo della Cassa di Risparmio in Piazza Roma, in stile «vagamente veneziano».

La scuola industriale cominciò a funzionare dal 1920 e i lavori di sistemazione dei locali, dopo la guerra, furono affidati al Consorzio Edile Antonio Maffi. Sempre a questo Consorzio fu affidato l'appalto delle opere murarie della scuola tecnica, pronta nel 1922¹⁵³ (sarà successivamente «declassata» a scuola elementare).

2.5. *Opere realizzate, non realizzate, agognate.* Il fenomeno del ritardo tra progettazione e realizzazione è certamente tipico delle iniziative pubbliche; tuttavia, nel periodo in questione, questa «discrasia» (come molti commentatori la definiscono) appare più accentuata. I motivi possono essere diversi: eccessiva litigiosità politica, interessi personali, scarsa disponibilità da parte dei poteri centrali, burocrazia opprimente, insufficienza finanziaria; difficile dire quale, tra queste ragioni, incise di più. Sta di fatto che tra progettazione e costruzione passarono a volte parecchi decenni, e spesso poi non se ne faceva più nulla.

Un esempio tipico di ritardo è rappresentato dal nuovo palazzo delle poste.

Le esigenze di un nuovo edificio si fecero sentire agli inizi del nuovo secolo «perché i locali destinati agli uffici delle poste e del telegrafo nel palazzo provinciale sono poco adatti alla regolare distribuzione dei servizi; sono anche divenuti insufficienti di fronte alle accresciute funzioni ed al maggior movimento cui gli uffici stessi provvedono, movimento che qui come altrove, è in continua, progressiva crescita [...] nel palazzo provinciale nessun ampliamento è possibile». [11 marzo 1904]¹⁵⁴.

Molte furono le aree proposte: «potrebbe collocarsi in uno spazio al corso Vittorio Emanuele, dov'è la Società Sport, o nella proprietà Giacchetti, o nell'incrocio tra via Piana e Stamura»; infine venne la scelta: «la cosa migliore ci parve essere indubbiamente quella di edificare il palazzo sul largo che dà accesso allo scalo Vittorio Emanuele [...] avverrebbe così la tanto sospirata sistemazione della piazza Umberto I»¹⁵⁵. Disponibilità parvero esserci anche da parte governativa, tant'è vero che «tale necessità è stata riconosciuta dall'uomo egregio che ora regge con tanto amorevole sollecitudine e con tanta equanimità il dicastero delle poste e telegrafi»¹⁵⁶.

Le speranze si infransero a causa delle assurde richieste di Nestore Cinelli, ingegnere comunale: egli, autore del progetto di massima, pretendeva compensi esagerati, relevantissimi, «quasi che tal progetto e prestazione egli avesse compiuti come libero professionista e non come ingegnere comunale» [22 settembre 1906]¹⁵⁷. La cupidigia del Cinelli, che nel frattempo si era trasferito a Roma, fece saltare tutti i programmi comunali: ora non c'era più il progetto, e neanche il denaro, poiché colui che reggeva il dicastero non era più tanto equanime come il suo predecessore.

Tutto era ritornato quindi allo stato iniziale: si ricominciarono le trattative con l'amministrazione postale, che durarono più di un decennio: finalmente, nel giugno del 1918, intervenne l'accordo sulla scelta dell'area. Questa volta la collocazione prescelta era oltre porta Cavour, e il programma si inseriva nel PRG di espansione della città. Le premesse per un buon fine dell'operazione c'erano tutte, anche se, come disse il comm. A. Liverani, Capo Servizio del Ministero delle Poste, «occorre liberare l'area, occupata dalle baracche militari [...] per parte nostra son state fatte insistenti premure presso il Ministero della Guerra, perché sia al più presto resa libera».

Bisognava poi fronteggiare anche la resistenza degli ultimi, coriacei oppositori; il consigliere Novelli si dichiarava infatti alquanto scontento per la scelta della località, perché del tutto eccentrica, e pretendeva che si ricominciasse tutto da capo. Irritatissimo gli replicava il sindaco Rinaldo Vignini: «Sono dieci anni che si studia e si cerca una località conveniente per tale palazzo ed ora per

ragioni di estetica, ed ora per altri motivi, tutti gli studi e le ricerche si erano sin qui arenati fra ostacoli di ogni sorta. Prego quindi di non volere più insistere sopra una questione che deve ritenersi ormai risolta» [13 settembre 1919] ¹⁵⁸.

L'11 dicembre 1920 fu deliberato lo spianamento dell'area per lo sterro; la prima pietra fu posta il 31 luglio 1921. L'architetto, ex assessore, comm. Guido Cirilli fu il progettista. Alla data della conclusione dell'opera (1926), erano passati più di vent'anni dal momento «ispirativo»: vent'anni persi tra litigi, interessi privati, mancanza di denaro.

Per rimanere in tema di opere realizzate dal Cirilli, si rammenta che anche il monumento ai caduti ebbe un parto travagliato. Doveva essere realizzato subito dopo la guerra, tant'è vero che il consiglio comunale l'11 novembre 1918, in sede di festeggiamenti per la vittoria, deliberava: «che sull'estremità del viale, in cospetto del nostro mare liberato, sorga un perenne ricordo, in memoria dei cittadini di Ancona caduti nella santa guerra. Per affermare l'imperitura gratitudine sarà immediatamente edificato un monumento alla memoria» [11 novembre 1918] ¹⁵⁹. Solo nel 1933, però, sarà ultimato (si vedranno gli sviluppi nella prossima sezione).

L'esigenza di un nuovo macello fu avvertita invece per la prima volta nel 1909: «Basta aver visto l'attuale mattatoio, il quale ai suoi tempi avrà segnato un progresso di fronte all'uso medievale di abbattere gli animali nelle botteghe dei macelli o nelle pubbliche vie, per intendere come esso sia insufficiente di tutti quei mezzi e presidi che la tecnica moderna richiede. L'area prescelta è presso la Barriera Castelfidardo; confina con la cinta daziaria, la ferrovia, il fosso Miano. Un separato ingresso si potrà aprire al corso Carlo Alberto» [26 novembre 1909] ¹⁶⁰. L'allontanamento del mattatoio era poi necessario perché era sito nella nuova zona di espansione, al di fuori di porta Cavour: «va tolto dalla località attuale, perché sarà uno dei quartieri più belli di Ancona» ¹⁶¹. Il mantenimento della struttura in quel luogo avrebbe significato una decisa penalizzazione del nuovo elegante rione, ma si dovrà ancora aspettare per il suo trasferimento: i lavori per il nuovo mattatoio, infatti, inizieranno solo nel 1931.

Per quanto riguarda il mercato coperto, in Consiglio si rammentava che: «L'egregio e solerte industriale della città nostra, Belisario Giacchetti, che nel 1902 aveva già presentato un progetto, ne ripropone uno di massima con una tettoia a tre campate (soprastante via Magenta) e annessa pescheria - spesa L. 26.000» [3 maggio 1904] ¹⁶². Avvenne che il Giacchetti andò in rovina, non se ne fece nulla e passarono più di venti anni prima che fosse realizzato il mercato coperto (1926).

Ancor più lento fu l'avviamento a soluzione del problema igienico, edilizio

e sociale che si annidava nel centro cittadino, ove rimaneva un'ampia zona, detta dell'Astagno, da sistemare. La necessità era antica, ma, con il crescere del traffico urbano, essa era divenuta indilazionabile. Nel 1915 l'avv. cav. uff. Umberto Veschi scriveva che «un ulteriore problema si impone e dovrà essere risolto quanto prima: la nuova strada parallela al corso Vittorio Emanuele, perché Ancona più non respira e non si muove» (19 agosto 1915). Ma, nonostante la fretta del Veschi, la strada da lui auspicata sarà ultimata soltanto nel 1932 e classificata come corso, intitolato all'eroina anconitana Stamira.

Nel caso della Caserma d'artiglieria il progetto non venne mai realizzato. Dopo la costruzione delle caserme Villarey e Ferretti, l'edilizia militare si era arrestata, segno anche di quel «trend» declinante dell'importanza militare della città. Nel 1912 le autorità militari avevano pensato di costruire una nuova caserma nella zona di via Santa Margherita (in località Maurodina); notevole, naturalmente, l'interesse dell'amministrazione locale: «sono in corso pratiche con l'autorità militare all'effetto di assicurare in Ancona la sede di un nuovo reggimento di artiglieria da campagna» [30 gennaio 1912] ¹⁶³. Ancora una volta il Ministero della Guerra adottò il metodo del ricatto, promuovendo una vergognosa asta, con aggiudicazione al miglior offerente. Ma, come allora, qualcosa si inceppò a livello ministeriale, perché «sono sorte difficoltà da parte dei tecnici militari circa l'idoneità di detta area per la caserma» [9 dicembre 1914] ¹⁶⁴. Due anni dopo, la vicenda era già completamente archiviata: «in considerazione delle attuali eccezionali circostanze l'amministrazione militare non ritiene opportuno procedere alla costruzione della caserma per l'artiglieria da campagna in Ancona» [22 giugno 1916] ¹⁶⁵.

L'unico esempio di opera realizzata in tempi brevi è il cavalcavia: reso necessario dalla crescita incessante del traffico cittadino, il comune di Ancona stipulò una convenzione di un cavalcavia in via Nazionale e corso Carlo Alberto, sopra l'attuale passaggio a livello» [5 giugno 1913] ¹⁶⁶. Non mancarono anche qui contrasti: alcuni consiglieri proponevano soluzioni alternative, «grandiose e costosissime», quali lo spostamento della ferrovia. Ribatteva realisticamente il Beer che «è meglio accontentarsi di progetti mediocri, come quello del cavalcavia, che andare alla ricerca di alternative irrealizzabili, perché, come tutti sanno, il meglio è nemico del bene» ¹⁶⁷. Sorsero poi dissidi tra autorità comunale e le società dell'acquedotto, del gas-luce e della tramvia, riguardo alle esagerate pretese da queste accampate per lo spostamento delle tubature e delle rotaie. Dopo l'intervento di Umberto Veschi, sostenuto dal contributo del comm. ing. Landini, direttore del Compartimento ferroviario, le pretese delle società si ridimensionarono. L'appalto dei lavori fu affidato alla ditta Visetti di Torino;

alla fine del 1919 l'opera era realizzata, con imbrecciatura tipo Macadam. La spesa del Comune fu di L. 447.000 [5 settembre 1919] ¹⁶⁸.

3. Il fascismo.

3.1 *Azioni rapide, ovvero l'importanza delle Opere Pubbliche.* Il primo impegno dei nuovi amministratori fu quello di rendere evidente agli occhi dell'opinione pubblica il contrasto tra vecchio e nuovo: «i demoliberali», come con disprezzo erano definiti i predecessori, si erano persi in una marea di cavilli, lasciandosi contagiare dalla «nefasta influenza di forze sovversive». «In quell'epoca infatti bastava che un segretario della Camera del Lavoro, analfabeta o pregiudicato, si fosse presentato al prefetto, per vedere questi abdicare ogni autorità ed ogni potere. Così gli incomposti cortei dei negatori della Patria potevano passare indisturbati tra urli blasfemi e i carabinieri venivano tolti dalla circolazione, perché erano considerati, non i benemeriti tutori dell'ordine, ma dei provocatori» ¹⁶⁹.

Ma adesso le cose erano cambiate: Ancona, liberata dall'«infaticabile» Silvio Gai, aveva un'altra amministrazione. Al suo vertice si era posto il commissario prefettizio gr. uff. gen. Giovanni Maggiotto, il quale, immediatamente, volle esordire all'insegna dell'efficienza e della rapidità di decisione. Dopo neanche un mese dal suo insediamento ordinava la trasformazione della linea daziaria, perché «capesaldo di un sano programma di amministrazione deve essere, in questo momento, la ferma volontà di dare un assetto stabile alla finanza del Comune. Sì che questo possa, d'ora innanzi, provvedere ai propri più indispensabili bisogni, senza dovere ricorrere di continuo a ripieghi di carattere transitorio, i quali, anziché migliorare, peggiorano la situazione» ¹⁷⁰.

La nuova «cerchia», assoggettando al regime del comune chiuso gli abitanti dei sobborghi Palombella, Posatora, Piano San Lazzaro (la parte rimanente), Grazie e Pietralacroce, avrebbe consentito un maggiore introito di circa 900.000 lire. Poiché il dazio-consumo, che costituiva «il 46% delle entrate», era il provento più significativo, quale migliore intervento si poteva trovare per risanare un'eredità così dissestata?

La cinta da rimuovere misurava m 5.150 (senza linea costiera); la nuova (sempre senza costa) m 7.250: oltre ai già citati vantaggi fiscali, quest'ultima avrebbe apportato «il prezioso requisito di una più facile e sicura vigilanza [...] poiché sarà tolto finalmente come già in altre città, l'inconveniente creato dalle barriere daziarie situate al centro di popolosi rioni, con grande vantaggio per il pubblico transito» ¹⁷¹. Come già avvenne in passato, i sobborghi esterni al Comune chiuso si erano sviluppati economicamente, proprio grazie ai vantaggi

di vivere al di fuori della barriera: la zona della Palombella era diventata, ad esempio, una specie di centro commerciale e industriale della città, dopo che agli inizi del secolo il confine fiscale aveva inghiottito la stazione e il suo intorno; vi risiedevano grossisti ed altri intermediari del commercio, imprese alimentari, chimiche e farmaceutiche. Ora però il generale la inseriva abbondantemente nella città, perché la barriera era fissata al Borghetto.

Anche le altre postazioni daziarie si dovevano collocare ampiamente al di fuori degli abitati, proprio per l'esigenza di agevolare il controllo.

La nuova cinta fu quindi realizzata con le seguenti barriere: 1^a barriera *Adriatica* (presso l'edificio scolastico di Pietralacroce); 2^a barriera *Grazie* (sulla cameranense, presso l'edificio scolastico delle Grazie); 3^a barriera *Piazza d'Armi* (sulla strada Flaminia per Osimo); 4^a barriera *Castelfidardo* (sulla strada provinciale per Osimo, presso le ville Daretti-Merone); 5^a barriera *Fornetto* (sulla strada Fornetto); 6^a barriera *Savio* (sulla strada ex postale di Posatora); 7^a barriera *Nazionale* (presso la strada provinciale Flaminia a ponente dell'officina tramviaria); 8^a barriera presso lo *scalo ferroviario* piccola velocità, con ufficio di sdaziamento (ufficio scalo merci p.v.) ¹⁷².

Come ogni dittatura, anche quella fascista puntò, ai fini della politica del consenso, sulla realizzazione di opere pubbliche. L'immagine da dare ai cittadini era quella di un'amministrazione rapida ed efficiente, che traduce in pratica le soluzioni per le esigenze della collettività.

La mancanza di interlocutori, se da un lato annullò ogni parvenza di forma democratica, dall'altro favorì questi obiettivi di concretezza: con la riforma del 1926, queste caratteristiche si accentuarono ulteriormente; l'istituzione del podestà infatti «rende più agile il funzionamento delle cose, perché si procede più speditamente alla soluzione di quei problemi che con l'antico funzionamento di organi collegiali, avrebbero richiesto enorme sciupio di tempo» ¹⁷³. Non sempre questo corrispose al vero, tuttavia, nel complesso, si operò più rapidamente rispetto al più recente passato. Il lavoro realizzato doveva poi essere rumorosamente sbandierato nelle frequenti celebrazioni del regime e, massimamente, in occasione dell'anniversario della rivoluzione fascista. Quel giorno, alla presenza di tutte le autorità locali, venivano inaugurate le opere realizzate nell'anno.

Per prima cosa bisognava far vedere ai cittadini che quelle opere, che da tempo erano state promesse, potevano essere realizzate in pochi anni. Le prime attenzioni furono quindi riposte sui problemi annosi e pluri-decennali, come quello del mercato coperto.

Immediatamente il commissario prefettizio fascista, il gen. gr. uff. Maggiotto, «con quella energia e quella rara versatilità di pensiero fecondo e fattivo

che gli sono caratteristiche, ha affrontato risolutamente lo studio del problema e l'ha risolto genialmente»¹⁷⁴. E pensare che la questione «si dibatteva in Ancona da molti anni e le varie amministrazioni si sono succedute, senza che nessuna di esse abbia mai voluto o saputo affrontare la soluzione»¹⁷⁵. Si era passati inutilmente dai progetti di Belisario Giacchetti a quelli di Altidoro Paladini e la gente doveva ora convincersi che il governo fascista, con «il suo stile meraviglioso» avrebbe soddisfatto ogni esigenza. La costruzione sarebbe stata in ferro «per renderla il più possibile leggera ed elegante»; l'appalto fu affidato ai Cantieri Navali, sempre a corto di commesse. Una scelta, quest'ultima, tatticamente oculata dal punto di vista sociale, perché avrebbe soddisfatto anche le esigenze di lavoro degli arsenalotti: con una sola mossa si accontentavano quindi le richieste dell'intera collettività e quelle specifiche dei lavoratori.

Il capitano Enrico Fabi, il «fascista buono», succeduto nel 1923 al Maggiotto nel ruolo di sindaco, portò a termine la realizzazione del mercato coperto. Anche le opere in legname furono commissionate ai Cantieri Navali, mentre quelle murarie alla «cooperativa muratori e cementisti ex combattenti». Fu completato nel 1926 e la spesa totale fu di L. 736.576,82, suddivisa nel modo seguente: L. 523.158 per le opere in ferro, L. 85.129, per quelle in legname, L. 128.289,14 per quelle murarie¹⁷⁶.

Un altro dei problemi ereditati dal passato era quello del mattatoio, per il quale si conveniva ancora una volta che «non è più possibile conservare nel nuovo e grazioso quartiere, che è sorto sulla destra del viale Adriatico e che assume ogni giorno uno sviluppo notevolissimo, tutti gli inconvenienti e le brutture che derivano a tale zona dall'attuale macello» [27 marzo 1925]¹⁷⁷.

Ci pensava poi il nuovo podestà, il cav. Riccardo Moroder, ultimo discendente di una gloriosa dinastia di amministratori, «uomo d'azione e senza intralci», con determinazione 30 maggio 1927, ad approvare il progetto definitivo (spesa L. 2.880.000) e a dare immediato inizio ai lavori mediante esecuzione del primo lotto. «Veniva in appresso esperita la licitazione, ed i lavori venivano aggiudicati alla nuova cooperativa muratori e cementisti ex combattenti»¹⁷⁸. L'area prescelta era quella di Valle Miano.

3.2. Il Viale della Vittoria e il risanamento della Zona Astagno. In questo periodo la zona del viale della Vittoria (già viale Adriatico) assumeva la sua fisionomia moderna, consolidando il suo aspetto di quartiere dei benestanti. Sorgevano abbastanza velocemente gli edifici, a volte in modo disordinato, tant'è vero che il consigliere Ascoli, in seduta comunale, così si lamentava: «Sorgono costruzioni disparatissime al viale; è importante che si segua un criterio armo-

nico che non turbi l'estetica della magnifica passeggiata» [2 luglio 1924]¹⁷⁹. Per evitare questi problemi, e per ridurre gli interlocutori, si unificarono le numerose commissioni igienico-edilizia, «ciò ad evitare che mansioni analoghe siano variamente distribuite, in relazione al nuovo regolamento edilizio» [29 aprile 1925]¹⁸⁰. L'attenzione estetica era motivata da una duplice esigenza: oltre che centro residenziale, il nuovo quartiere doveva essere luogo di passeggio lungo il viale della Vittoria, fino alla sosta di piazza IV novembre: «In questa piazza la popolazione si sofferma volentieri a godere il magnifico panorama; i bambini si rincorrono o giuocano al cerchio o con la palla; il Municipio molto opportunamente vi ha vietato il transito dei veicoli»¹⁸¹.

La realizzazione del monumento ai Caduti completava lo scenario suggestivo: pensato fin dal 1918, a guerra ultimata, si dovette attendere più di un decennio per l'ultimazione dell'opera, nonostante i propositi di una pronta edificazione. Si perse tempo con la commissione incaricata di giudicare i bozzetti e, in particolar modo, con l'ostinato comm. Coppedè, che, a quanto pare, tardava inspiegabilmente a pronunciare il suo assenso¹⁸². Vinte finalmente le ultime resistenze del Coppedè, l'opera poté prendere il via e fu affidata al più blasonato professionista anconetano, il gr.uff.arch. Giulio Cirilli: «quest'opera va posta in primissimo piano nel quadro delle attività del Regime. La mole imponente, modellata nel gesso dall'artista illustre si eleva e si completa, giorno per giorno, pietra su pietra sotto l'occhio vigile dell'autore [9 ottobre 1928]¹⁸³. «Essa però non sarà completa, se non quando saranno risolti i molteplici motivi architettonici e ornamentali fondati sulla sistemazione della rupe a mare che, col tempio propriamente detto, dovranno eternare nei secoli la memoria dei Caduti»¹⁸⁴. Questi problemi furono risolti negli anni successivi e i lavori furono affidati all'impresa Cesaroni: «sono state aperte nella rupe delle fenditure e riempite di cemento; un lavoro meraviglioso compiuto alla perfezione»¹⁸⁵. La scalinata sarà poi completata nel secondo dopoguerra.

Il Cirilli aveva realizzato, oltre porta Cavour, il palazzo delle Poste: delle vicissitudini in fase di progettazione e di scelta dell'area si è già parlato nella precedente sezione; fu ultimato nel 1926. Generalmente meno considerato dalla critica è l'edificio che lo fronteggia: il palazzo del Littorio. Fortemente voluto dal regime, «diventerà sede delle organizzazioni fasciste (politiche, culturali, sindacali, giovanili, assistenziali, sportive)»¹⁸⁶. Inizialmente si pensava di costruirlo nell'area occupata dalla caserma Ferretti, poi si preferì contrapporlo al palazzo delle Poste. Contribuirono alla raccolta dei finanziamenti molti benestanti della città, tra i quali si distinsero i Ricotti, i Ferretti, gli Angiolani, i Barbarelli, i Ninchi, gli Almagià, i Ginesi, gli Honorati, a dimostrazione di come la geo-

grafia dei potenti non fosse molto cambiata, nonostante il nuovo regime. Con entusiasmo il Corriere Adriatico comunicava il 28 agosto 1929, l'ormai imminente inizio dei lavori: «una sede ben degna e veramente monumentale è per sorgere nella nostra città. L'area è di 3.500 m². La linea austera dell'edificio sarà alleggerita da un'architettura prettamente fascista»¹⁸⁷. L'opera fu affidata alla «ferrea volontà di una mente creatrice e direttiva», come quella di Amos Lucchetti e alla «fervida laboriosità» di cento operai, condotti dall'impresa Grifoni. Il primo colpo di piccone portò la firma del segretario federale Rodolfo Vecchioni, figlio di Arturo, in data 21 aprile 1928. «Dopo 120 giorni di lavori, sono già spiccati i muri del piano soprastante a quello terreno, ormai tutto finito»¹⁸⁸. Alla fine del 1930, l'edificio era praticamente ultimato e comportò la spesa di tre milioni, rispettando le previsioni del signor Giulio Marini, segretario amministrativo della Federazione Fascista di Ancona.

Il quartiere si arricchiva, inoltre, di nuove strutture, quali, ad esempio, il campo sportivo Dorico e la scuola elementare De Amicis. Il primo nasceva dalla necessità di realizzare un impianto adeguato all'ormai diffusa pratica sportiva: «l'intensa vita sportiva anconitana, che riassume un trentennio di attività ininterrotta in tutti i rami, che ha raggiunto le più alte vette in campo nazionale e internazionale, si è svolta sino ad oggi entro limiti troppo angusti a causa della mancanza di un ben attrezzato campo vicino al centro, nel quale il gioco del calcio, divenuto ormai il perno del movimento sportivo locale, potesse richiamare le folle sempre più numerose degli appassionati»¹⁸⁹. La costruzione dello stadio, «nuova palestra della gioventù, che il Fascismo vuole allenata, oltre che nello spirito, nel corpo» fu affidata al progettista ing. Giorgetti e comportò la spesa di circa un milione. Fu realizzato al posto del vecchio «Tiro a segno».

La scuola De Amicis è uno dei pochi esempi di intervento nell'ambito dell'edilizia scolastica. Dedicata allo scrittore ligure, nel XXV anniversario della morte, «affinché le generazioni le quali sorgono sappiano ispirarsi alla sublime poesia della bontà, all'esempio dell'amore e della fratellanza» [16 marzo 1917]¹⁹⁰. La costruzione fu affidata alla solita cooperativa «muratori e cementisti ex combattenti». Il Corriere Adriatico del 9 ottobre 1928 così definiva la nuova scuola: «l'edificio è ultimato da poco tempo e rappresenta una vera conquista nel campo della moderna pedagogia».

Dotandosi di queste strutture, e con l'espansione di via Trieste (parallela al viale della Vittoria) e traverse, il quartiere Adriatico perdeva definitivamente tutte quelle caratteristiche di eccentricità, che, secondo molti, ancora aveva agli inizi degli anni Venti.

Il risanamento della zona Astagno. «Il problema igienico che, per la sua gravità, più di ogni altro si imponeva all'esame del fascismo anconitano era quello del risanamento della cosiddetta zona Astagno»¹⁹¹. I progetti non erano mancati, più volte era parso che «in un non lontano avvenire lo sventramento avrebbe avuto attuazione»; si erano mossi anche «avidhi speculatori che trattavano l'acquisto dei luridi edifici, allo scopo di largamente lucrare, ai danni del Municipio, se direttamente fosse addivenuto agli espropri o ai danni dell'appaltatore»¹⁹²... ma questi avidi speculatori rimasero delusi, perché il momento esecutivo era puntualmente rinviato, e i progetti saltavano.

Erano state effettuate solo alcune demolizioni di sordide catapecchie danneggiate dalla guerra. L'avv. prof. Domenico Pacetti, ultimo sindaco democratico, lasciava in eredità al nuovo regime una situazione di non facile soluzione: [...] questo problema affatica la mente di illustri compatrioti, come gli ingegneri Beer e Cecon[...] non è bene creare illusione circa il più o meno prossimo inizio dei lavori, essendo questi subordinati alla soluzione di molte questioni che certamente dovranno sorgere tra Comune e privati»¹⁹³. Ora però l'intervento non era più dilazionabile: oltre alle esigenze di «salubrità di un quartiere popoloso», vi erano i problemi di viabilità, «oggi concentrata quasi esclusivamente al corso Vittorio Emanuele». Cominciavano ad affacciarsi delicati ed allarmanti assilli: «l'automobile rappresenta un pericolo continuo, sia per l'incoscienza dei guidatori, sia per la salute pubblica, particolarmente a causa della polvere che solleva al suo passaggio. Ma c'è un altro importante problema connesso all'intenso movimento di autoveicoli, quello del gas di combustione, che incomincia seriamente a preoccupare tossicologi e medici»¹⁹⁴. L'illustre prof. Guido Rigobello di Pavia, giunto in Ancona per tenere una conferenza sul traffico cittadino si augurava che «presto venga trovato un carburante innocuo». Oltre alle impellenze del traffico, la sistemazione della zona era necessaria per la ristrutturazione fognaria, con la costruzione di un nuovo collettore.

Il bravissimo arch. prof. Luigi Garlatti Venturi e l'ing. Battenti con il camerata ing. Guido Galeazzi, «prepararono un progetto di sventramento che, a tutti gli altri, numerosi, presentati in trent'anni, si è fatto preferire per le originali, razionali e pratiche soluzioni, particolari e d'insieme, e per la cifra globale del finanziamento, assai inferiore a tutte quelle indicate negli studi precedenti»¹⁹⁵.

Dopo l'approvazione delle autorità locali, il progetto ottenne anche «l'altissimo consenso» del Capo del Governo.

Il piano, «imponente, pur essendo costretto nei limiti della necessità assoluta per quanto riguarda l'azione di esproprio», consisteva nella demolizione della zona abitata parallelamente al corso Vittorio Emanuele, da piazza Roma sino

a piazza Garibaldi, per creare una nuova arteria di 16 metri di larghezza, ai lati della quale dovranno sorgere, divisi in grandi masse, quattro per lato, fabbricati di vasta capacità, rispondenti in tutto alle esigenze dell'architettura moderna»¹⁹⁶.

Per quanto riguarda le spese «l'impresa colossale alla quale il Comune si accinge richiederà un finanziamento di circa 40 milioni, ormai definitivamente assicurato, con un piano nel quale figureranno istituti bancari, enti pubblici, assuntori di lavori e privati»¹⁹⁷. Per il Comune l'impegno economico era limitato alle sole opere stradali «e per una spesa di circa 6 milioni, per la quale contrarrà un prestito con la Cassa Nazionale delle Assicurazioni»¹⁹⁸. L'importante impegno avrebbe inoltre assicurato lavoro alla classe edile, un po' in difficoltà, specialmente nella stagione invernale; e tutto ciò «rappresenterà una delle tante benemeranze del nostro Segretario Federale», quell'ing. Rodolfo Vecchini, del fu Arturo.

Il programma di risanamento fu approvato con R.D. 10 ottobre 1929, n. 1939; il terremoto del 1930 creò qualche problema per la realizzazione dei lavori, «perché la ferrea legge sulle costruzioni antisismiche ha svalutato enormemente le aree fabbricabili»; i costi degli espropri erano stati invece più pesanti del previsto, «gonfiati dalle perizie giudiziali» [11 agosto 1932]¹⁹⁹.

Il terremoto rallentò lo sgombero delle vecchie abitazioni, perché «Il Comune, pur avendo già provveduto all'acquisto di numerosi appartamenti soggetti ad esproprio, a causa del recente sisma si è dovuto ritardare, per quanto possibile, lo sgombero degli alloggi, almeno sino a quando non saranno completate le costruzioni in corso, già iniziate dall'ICP a Montirozzo e Posatora». «Il Comune ha consentito agli inquilini di conservare mese per mese, e cioè in via assolutamente provvisoria, gli alloggi anzidetti, salvo il diritto di richiedere immediatamente la restituzione, ove se ne presenti bisogno»²⁰⁰. Soluzione inevitabile, perché altrimenti questa gente sarebbe rimasta senza tetto.

Pur con queste difficoltà, i lavori proseguirono: cadevano le vecchie case, i materiali erano gettati un po' alla rinfusa, «anche su strade di pubblico passaggio, sollevando nugoli di polvere carica di microbi»²⁰¹. Nel 1935, per il completamento della zona non mancava «che dare corso a due lavori: il palazzo mutilati (piazza 3 aprile) e il palazzo maternità-infanzia» [8 marzo 1935]²⁰².

3.3. Il piano di edilizia popolare. Il Municipio aveva iniziato a costruire case popolari al Piano San Lazzaro (due); poi «purtroppo l'intero programma non può essere realizzato per mancanza di fondi»²⁰³.

E pensare che era stata approntata puntigliosamente ogni cosa; si era persino

redatto un regolamento che selezionava moralmente gli inquilini; uno degli articoli recitava infatti che «non saranno presi in considerazione coloro che tengono condotta riprovevole o coloro che vivono con persone che tengono tale condotta»²⁰⁴.

Se detto piano comunale era naufragato ci si poteva però consolare constatando che, finalmente, il palazzo per gli impiegati statali poteva prendere il via. Non fu cosa semplice, perché «tempo addietro il competente ministero aveva stanziato i fondi, ma non c'era l'area [...] ora l'area è stata concessa e [...] i fondi sono spariti. Sono stati concessi ad altra città che ha avuto l'avvedutezza di non discutere troppo sui particolari e di condurre a termine le pratiche in poco tempo, mentre da noi si discuteva tra Comune e autorità militare sulla questione dell'area»²⁰⁵. Il denaro tornò e, su un fondo nazionale di mezzo miliardo, furono destinati, ad Ancona, in prima ripartizione, tre milioni.

Addetto alla costruzione era l'Incis (Istituto Nazionale Case Impiegati dello Stato), che si prefiggeva l'obiettivo di concentrare l'iniziativa cooperativistica e di favorire le soluzioni abitative in affitto, a svantaggio della proprietà. L'ing. Eleuterio Stefanini, tra le altre cose capo dell'ufficio tecnico dell'Intendenza di Finanza, fu autore del progetto; realizzato, probabilmente, in un momento di scarsa vena creativa, ne venne fuori un tetro edificio, di gusto quanto meno discutibile. Fu inaugurato nel 1929. Si trova in via Piave nn. 1-3-5.

Il Comune, dopo le delusioni subite, ci riprovò nel 1927, contribuendo in modo determinante alla costruzione di un edificio (sempre per impiegati) sui Bastioni di San Pietro. Modesto il contributo statale: L. 150.000.

Ma la più significativa mole di realizzazioni provenì dall'azione dell'Istituto Case Popolari di Roma. In Comune l'intervento dell'ICP fu salutato con entusiasmo: «Dopo il terremoto l'Istituto di Roma ha accolto con slancio la proposta del Governo di estendere anche fra noi l'opera di rapide costruzioni»²⁰⁶. Abituati a fronteggiare l'abusivismo e a bruciare sul tempo gli speculatori nelle zone ove sorgevano baracche, gli uomini dell'Istituto si erano guadagnati la fama della celerità e della concretezza operativa. D'Altra parte godevano anche di tutti i vantaggi possibili, non ultimo quello della mancanza di problemi di esproprio e di demolizione. Tutto ciò avrebbe sottratto tempo e denaro: meglio, molto meglio, farsi cedere dal Comune delle aree improduttive e, senza ostacoli, cominciare subito.

Anche in Ancona, infatti, si fece così: «Si avverte la necessità ed opportunità di assicurare la pronta edificazione di case ultraeconomiche, in vista anche dell'imminente cessazione del regime vincolistico degli affitti. Si è pensato di utilizzare alcune aree dalle quali, nell'attualità, il Comune non trae alcun reddito,

e che si prestano per varie ragioni ad essere adibite allo scopo più sopra indicato. Il Comune si propone di cedere gratuitamente tali aree, purché sulle medesime venga edificato prontamente e purché gli alloggi che si andranno a costruire vengano, almeno per un determinato numero di anni, ceduti in affitto a prezzi accessibili (non maggiori di L. 25 per vano)» [22 febbraio 1930] ²⁰⁷.

Al vertice dell'ICP vi era il noto arch. prof. Alberto Calza Bini, il quale sognava continuamente di dare case «a tutti coloro che lavorano e producono umilmente per il bene della nazione» ²⁰⁸. Grazie al consistente numero di 500 operai, «reclutati tra elementi locali», e ad un carico di lavoro serratissimo, «diurno e notturno», si realizzarono, nel giro di due anni, seguendo i moderni criteri antisismici, ben 291 alloggi (849 vani), ripartiti tra Posatora, piazza d'Armi e Montirozzo ²⁰⁹.

Il sogno del podestà Moroder era però quello di costituire un istituto autonomo case popolari, avente carattere locale, che potesse amministrare i fabbricati realizzati, costruirne di altri «nell'interesse degli sfrattati e dei senza tetto» ²¹⁰. Grazie all'intraprendenza dell'arch. prof. Calza Bini queste speranze si concretizzarono: con RDL 13 dicembre 1937 n. 2248 veniva costituito in ente morale un Istituto Autonomo Case Popolari della provincia di Ancona.

Nel recente passato, nelle Marche, si era fatto qualche tentativo di organizzare tali istituti: uno di questi era quello fondato dall'ing. Silvio Gai a Recanati. Ma l'ing. Gai aveva esaurito tutto il suo slancio della prima ora (che lo vide come trascinatore e propagatore convinto del fascismo nelle Marche), perdendosi in meno nobili, ma più redditizi, investimenti alberghieri.

L'Iacp anconetano non ebbe molto tempo per operare: cominciata la sua attività nel 1939, fu sospesa, causa guerra, nel 1942. Si fece però in tempo a realizzare, tra le varie opere, due edifici (in via Montebello e Viale De Pinedo), distrutti poi dai bombardamenti.

3.4. La politica sanitaria. La situazione sanitaria, ereditata dal vecchio regime liberale, era piuttosto buona: gli impianti erano stati da poco rinnovati e si mostravano efficienti. Si poteva affermare, quindi, che: «Ancona è giustamente orgogliosa del nuovo ospedale. Posto in elevata ed aprica posizione, allietato dal verde della campagna, ha luce ed aria in abbondanza» ²¹¹; ma si volle proseguire ulteriormente sulla strada della funzionalità sanitaria.

Tra il 1924 e il 1926 furono realizzate opere di riordinamento e ingrandimento: il comm. Giovanni Manzoni e il valoroso prof. Cappelli si distinsero per i miglioramenti apportati al reparto chirurgico, «ideato ed organizzato con criteri improntati alle esigenze dei progressi scientifici» ²¹². «Raffronti con il pas-

sato non possono istituirsì: ora si fa dell'alta, altissima chirurgia» ²¹³. Nel 1934, inoltre, grazie all'interessamento delle autorità locali, si fondò un Consorzio Provinciale per la diagnosi e la cura dei tumori, «una struttura d'avanguardia per i tempi, che divenne ben presto e rimase una delle più avanzate d'Italia» ²¹⁴.

Il vecchio ospedale, invece, aveva perso completamente ogni impiego sanitario: dopo essere stato acquistato nel 1912 dal Comune, fu utilizzato per diversissimi impieghi. Nel 1925 vi si trasferì, con i suoi 50.000 volumi, la biblioteca, «che ha l'entrata nello scalone di San Francesco, e precisamente accanto al maestoso ingresso del museo archeologico» ²¹⁵. Quest'ultimo vi si trovava già da qualche tempo, «grazie all'interessamento dell'illustre prof. Dall'Osso» ²¹⁶. Nello stesso anno anche la pinacoteca veniva «trasferita e stabilita nel medesimo edificio, nei locali adiacenti a quelli assegnati al museo archeologico» ²¹⁷.

Tornando agli impianti di cura a quel tempo in funzione, bisogna ricordare che il manicomio fu seriamente danneggiato dal terremoto del 1930; riparato e ristrutturato, «fu riaperto nel 1933 sotto la guida del prof. Modena» ²¹⁸.

In continua crescita era l'Ospedaletto, che nel 1924 fu eretto ente morale: pur nella diversa configurazione giuridica, una rappresentanza delle Patronesse fondatrici fu ammessa nei consigli di amministrazione. L'ulteriore sviluppo fece sì che anche la sede di villa Dari si rendesse insufficiente: nel 1933 fu quindi necessario trasferirsi nella nuova sede, in prossimità del viale della Vittoria, dove furono ulteriormente specializzati i reparti di cura. In particolar modo la specializzazione si sviluppò nel settore della cura della poliomielite: nel 1936 fu quindi riconosciuto dal Ministero degli Interni come «Centro Nazionale per la cura e il recupero della paralisi infantile» ²¹⁹.

Nel campo del servizio dei medici condotti si manteneva la vecchia formula di assistenza per soli poveri. Nel 1926 l'organigramma era così composto:

n.	qualifica	stipendio annuo in lire (singolo)
7	medici chirurghi in città	10.000
9	medici chirurghi di campagna	13.000*
1	chirurgo ostetrico	11.000
4	levatrici urbane	4.500
8	levatrici rurali	4.500
1	ufficiale sanitario	13.500

* lire 3.000: indennità cavalcatura ²²⁰

La spesa per il Comune era sempre particolarmente ingente, in quanto comprendeva innanzi tutto la distribuzione dei medicinali agli aventi diritto: «Il Mu-

nicipio somministra gratuitamente i farmaci ai propri amministrati che si trovano in condizione di povertà assoluta»; vi erano poi gli oneri delle rette ospedaliere e del personale medico: «l'ammissione nell'ospedale civile è accordata gratuitamente ai componenti le famiglie che hanno un reddito non superiore alle L. 3.000 annue; [...] è concessa la cura medico-chirurgica ed ostetrica gratuita a coloro che non raggiungono un reddito di L. 3.000 annue. Nel caso di famiglie molto numerose potrà farsi luogo eccezionalmente all'iscrizione nell'elenco, purché il reddito annuo non superi le L. 4.000»²²¹. Le famiglie numerose non mancavano di certo, poiché «la statistica del censimento di Ancona e suburbi ha accertato ben 73 coppie che contano 10 e più figli [...] e quando un popolo prolifica come il popolo italiano, il domani è suo»²²².

Il numero dei poveri era sempre elevatissimo, tant'è vero che nel 1940 la spesa sanitaria, per il servizio dei medici condotti, raggiungeva la cifra di L. 384.756,4²²³: buona parte della popolazione viveva modestamente del proprio lavoro e quando veniva a mancare erano tragedie. Accadde così all'operaio «Strappati Gaspare, del fu Giovanni di anni 60. Egli si è suicidato; dalle indagini subito iniziate è risultato che il poveretto era da circa sei mesi malato alle gambe e non poteva più recarsi al lavoro presso la ditta Panzini, della quale era da molti anni uno dei migliori operai» [10 gennaio 1927]²²⁴. Per alleviare il disagio dei meno fortunati si promuovevano iniziative meritevoli, come la refezione gratuita (si avevano 733 assistiti nelle scuole elementari nel 1933)²²⁵, o il calmierie sui beni di prima necessità. Questo tipo di intervento non sempre, però, raggiungeva gli obiettivi sperati, perché «le uova e il latte calmierati scompaiono dalla circolazione. Le uova vanno fuori Ancona e il latte le venditrici preferiscono portarlo direttamente ai caffè o nelle abitazioni, anziché al mercato. Pochi, purtroppo, fanno rispettare il prezzo imposto dal comitato intersindacale per tema di non averne» [17 dicembre 1927]²²⁶. Altre iniziative erano invece già in partenza limitate, o dal sapore vagamente elemosiniero come quella della signorina Betty Violini, che per Pasqua raccoglieva le uova offerte dai generosi, per regalarle ai poveri fanciulli, «poiché tale omaggio fa la gioia di un povero bimbo, che non ha altre leccornie»²²⁷.

A parte la modestia di certi aiuti, o l'insufficienza di altri, vi era sicuramente una crescita della solidarietà sociale; inoltre i reparti di cura, si è visto, si erano profondamente rinnovati; tutto ciò contribuì al miglioramento della salute generale, per cui, con eccesso di ottimismo, qualcuno si azzardava a dire che «La salute di Ancona è ottima: continuando di questo passo si corre il rischio di non morire più»²²⁸.

Nel gruppo delle opere di carattere igienico può essere inserito anche il ba-

gno pubblico: il 19 gennaio 1927 un oscuro cittadino si lamentava sulle pagine del Corriere Adriatico, «perché manca un bagno pubblico. Quello che c'era è chiuso e non sa dove andare, non avendo il bagno in casa [...] ma l'oscuro cittadino può star tranquillo: il podestà cav. Moroder sta pensando anche a questo; è in trattativa con una ditta forestiera»²²⁹. La ditta forestiera era quella del comm. Cobianchi, esperto in alberghi diurni (ne costruì una catena in tutt'Italia); Moroder fu di parola: si fece tutto in pochissimo tempo. «Quando nel settembre del '27 il piccone demolitore, spezzando il sottile strato di asfalto nella parte di piazza Roma verso il palazzo della Provincia, iniziava i lavori di sterro per la costruzione dell'albergo diurno Cobianchi, nessuno avrebbe immaginato che, ad appena un anno di distanza, sarebbe uscita fuori, in quel largo sotterraneo, un'opera così completa, così elegante, fatta con gran lusso di particolari. Esso è il 15° fatto costruire dal comm. Cobianchi. Vincenzo Griffoni è l'appaltatore delle opere murarie»²³⁰. Ad opera ultimata: «La costruzione di un lussuoso albergo diurno, dovuto all'iniziativa della ditta Cobianchi, appoggiata dal Comune, appaga un legittimo desiderio della popolazione e risponde alle esigenze di una città, ormai decisamente in marcia verso un sano modernismo. L'inaugurazione si è avuta il 29 u.s.» [9 ottobre 1928]²³¹.

3.5 *I servizi*. Il servizio tramviario, a differenza di quello del gas e dell'acquedotto, era rimasto ancora in mani private, trasformandosi «in disservizio che non finisce mai». Lo stile della società esercente era lo stesso dei concessionari del secolo scorso: cura esclusiva dei propri interessi, nella convinzione di essere insostituibile. «Alla società manca un po' di buon volere»; ma, minacciava il consigliere comunale Olderico Fiorelli, «ora i tempi sono cambiati e tutti devono compiere il loro dovere» [15 aprile 1923]²³².

Non è facile trovare una risposta al fatto che «acquedotto» e «gas» avessero ormai da tempo imboccato la via della municipalizzazione, mentre per il tram si era rimasti alle origini: eppure quest'ultimo servizio era, probabilmente, ancora più scadente e irregolare. Forse, nel caso di «acquedotto» e «gas» la convivenza era più opprimente e fastidiosa, perché le imprese erano gestite da stranieri (diventati in un caso anche nemici): il «tram», invece, fu sempre italiano, e, durante la gestione Marotti, addirittura anconitano (di Montemarciano). Adesso, però, i rapporti all'interno della società si erano fatti più confusi: la sede veniva trasferita prima a Reggio Emilia, e poi a Roma. Cominciava quindi una lunga serie di fusioni e incorporazioni che si conclusero con la trasformazione della denominazione sociale (il 9.6.1923) in «Imprese agricole ed industriali» con sede a Roma²³³.

La cosa non piacque molto agli uomini del Municipio di Ancona: queste aggregazioni di società «sapevano di torbido», e poi il vecchio patto «vietava espressamente la cessione ad altri enti»²³⁴. Questa instabilità non poteva che nuocere al servizio, tant'è vero che il consigliere rag. Alberto Bertacca, così sentenziava: «Basta con questo stato di cose indecoroso e pericoloso»²³⁵. Ma le cose peggioravano sempre di più: ricordava Aldo Giorgetti che «le vetture sono in cattivo stato. Nei giorni di pioggia il pubblico è costretto a subire un vero bagno gratuito per la cattiva copertura [...] la società usò dei mastici considerati il toccasana della situazione, ma non bastò» [2 luglio 1924]²³⁶. Il tram veniva chiamato «tram funerale», perché «Dal viale Cristoforo Colombo alla Stazione si fa prima a piedi»²³⁷, oppure: «in mezz'ora non basta per giungere da piazza Roma alla Stazione. È fiorito un notevole servizio automobilistico, nato dal disservizio tramviario. Quei quattro carrozzoni sconocchiate non costituiscono un servizio!» [19 ottobre 1929]²³⁸. «Le vetture sono metà verde pisello, metà giallo-rosso. Le divise dei tramvieri sono scompagnate, impataccate, sdrucite»²³⁹.

Vista la situazione, non era più il caso di insistere: la società cominciava anche a vacillare dal punto di vista finanziario (chiedeva di essere ammessa al concordato preventivo); meglio liberarsene al più presto: il Comune l'8 ottobre 1930 approvava l'intimazione di formale preavviso di riscatto. Il 14 maggio 1932 si concluse il contratto, mediante il quale il Municipio assumeva il servizio, dietro riscatto di L. 2.500.000²⁴⁰. Il trapasso ufficiale fu fissato per la mezzanotte del 15 luglio 1933.

La situazione ereditata non era certamente idilliaca, perché «l'impianto si trova in un pessimo stato di manutenzione ed è assolutamente insufficiente per lo sviluppo del servizio con criteri di modernità»²⁴¹. Più che pensare ad una estensione delle linee, era opportuno assestare e rinnovare il materiale esistente: la risposta fu positiva, perché i viaggiatori passarono dai 3.650.000 del 1933 ai 4.268.000 del 1939²⁴². Il 16 settembre 1943, dalla conduzione diretta, si passava all'azienda municipalizzata; il 26 aprile 1944, a seguito dei devastanti bombardamenti, si sospendeva l'attività²⁴³.

Acquedotto. Uno dei primi impegni dell'appena insediato generale Maggiotto fu quello di promuovere il rinnovamento delle attrezzature dell'acquedotto: «i serbatoi di San Giovanni Decollato a Capodimonte sono ancora quelli del 1880!» [2 marzo 1923]²⁴⁴. Ma i difetti non erano solo questi: «l'acqua consumata lungo la linea e nella città bassa è distribuita ad una pressione non necessaria. I pozzi di attingimento (di San Giovanni Decollato e di Capodimonte)

sono troppo vicini l'uno all'altro»²⁴⁵. Proponeva il generale di aumentare la potenzialità dei mezzi di presa nella falda acquifera di Fiumesino, aumentare la sezione della tubazione principale di adduzione e procedere ad una migliore disposizione e ad un aumento del macchinario dell'officina»²⁴⁶.

Esistevano poi delle frazioni non ancora dotate di acquedotto (Gallignano, Sappanico, Ghettaello, Pecora, Massignano; in parte il Poggio). La soluzione era sempre la solita: si utilizzavano «le antidiluviane e antigieniche botti, trainate da animali»²⁴⁷, il tutto con «notevole dispendio del Comune (più di 80.000 lire annue) e scarsa soddisfazione del pubblico».

I primi interventi portarono già qualche risultato: «sono condotti a termine i lavori per la costruzione di un nuovo pozzo di presa, per la costruzione di un primo tronco della terza condotta, per l'impianto delle nuove tubazioni e per la sistemazione, in gran parte, dell'officina principale a Fiumesino, e per la costruzione di una nuova cabina di trasformazione elettrica» [13 ottobre 1924]²⁴⁸. Ma l'incremento dei consumi comportava spesso problemi di interruzione, sui quali intervenne felicemente il podestà: «è questo un nuovo merito del podestà cav. Moroder, il quale aveva subito compreso che non era possibile mantenere un servizio così deficiente, assolutamente inadeguato alla popolazione di Ancona. Il cav. Moroder è riuscito ad ottenere un contratto con la Terni per la fornitura delle tubature con pagamento rateale. Di modo che nell'anno venturo la popolazione non dovrà più lamentare le tanto dannose interruzioni»²⁴⁹. Ancora una volta i promotori ci tennero a segnalare che «le costruzioni sono state redatte con una rapidità eccezionale. Infatti dal 16 aprile al 18 luglio 1928 sono corsi appena 55 giorni. In questi giorni è stato innestato un tronco di tubazioni di 400 mm, lungo 3.800 m, del peso di 570 t, ciò che ha permesso di aumentare la capacità complessiva della condotta. Si distribuiscono 11.000 m³ di acqua al giorno (4.015.000 m³ annui), contro i 9.800 del 1927». Il direttore dell'azienda, ing. Giuseppe Venturi, poteva essere soddisfatto: l'impianto si era profondamente rinnovato per corrispondere alla domanda della popolazione anconitana e di quella di Falconara (molto alta in estate), da poco annessa al capoluogo. L'iniziativa di unire i due Comuni (1928) stimolò i programmi di rinnovamento, «poiché la nostra Ancona si avvia ad assumere sempre più l'aspetto di grande città (90.000 abitanti). È innegabile che un soffio vivo di rinnovamento ci percorre tutti»²⁵⁰. A parte i compiacimenti, forse illusori, di sentirsi grandi e importanti, l'idea del Comune unico non era, probabilmente, del tutto priva di logica: vantaggi se ne potevano trarre nelle economie di scala, derivanti da un'unica gestione dei servizi e nei più agevoli accessi ai finanziamenti e ai contributi statali.

L'esempio dell'acquedotto è, in proposito, indicativo. Al termine dei lavori si poteva trarre questo bilancio: «All'insufficiente tubatura dell'acquedotto, a causa dell'incremento della popolazione, e quindi al maggior consumo, si è provveduto con un nuovo e più razionale impianto che sostituisce quello del 1882 e che, congiungendo il fiume Esino al serbatoio di Capodimonte, attraverso 14 km di tubature a 14 m/m, assicura acqua in abbondanza e senza dannosa interruzione anche nel periodo estivo»²⁵¹.

Gas ed elettricità - Approfittando dell'epilogo vittorioso della guerra, si è visto, i tedeschi di Augsburg erano stati violentemente espropriati degli impianti per la produzione del gas di città. Da quel momento, il Comune si autoproclamava gestore del servizio del gas, sperando di potere evitare concretamente ogni onere di riscatto. Invece non fu così, perché in base al trattato di «Versaglia», i beni dei suddetti tedeschi erano passati allo Stato: «nonostante le nostre preghiere, il Ministero esclude che la cessione gratuita potesse aver luogo, avendo il Comune illegalmente dichiarato, di sua autorità, risolto il contratto» [26 maggio 1926]²⁵². Di fronte alle prepotenze dell'autorità sopordinata, si dovette cedere e pagare allo Stato L. 550.000.

Dimenticato l'episodio, si cominciò a lavorare per la ristrutturazione degli impianti, in preparazione della costituzione dell'azienda autonoma; per ora il Comune operava in gestione diretta. Per prima cosa si realizzò un nuovo gazo-metro, della capacità di m³ 2.100, e si riassettarono le tubature, ma gli utenti non aumentavano eccessivamente.

I prezzi praticati erano probabilmente troppo alti; portavoce delle lamentele presso il consiglio comunale fu Aldo Giorgetti; fatti rapidamente alcuni semplici conti, egli sosteneva che «il prezzo attuale del costo del gas è di cent. 57,23 al m³, quello di vendita di 90 cent. al m³. L'utile netto che si ha per ogni m³ è, tolta la tassa governativa e il dazio, di cent. 27,27, ossia il 31,4%. L'utile dell'azienda del gas sorpassa il mezzo milione. Riducendo il prezzo avremo un aumento degli utenti che sono già 3.600»²⁵³.

Il sindaco, cap. Enrico Fabi, era d'accordo col Giorgetti, ma, purtroppo, non vedeva altra soluzione praticabile, perché: «Diminuendo il prezzo del gas è certa la riduzione degli utili per il Comune, e il Comune non può, in questo momento, decurtare le sue entrate. Inoltre non abbiamo impianti che permettono il recupero completo dei sottoprodotti della distillazione del carbone. È vero, il nostro prezzo è più alto che in altre città, ma sono città più importanti che possiedono officine più grandi, le quali possono ripartire più comodamente le spese generali. Inoltre l'azienda impiega nei propri impianti solo materiali di

primissima scelta, il cui prezzo è assai rilevante»²⁵⁴.

Nonostante il problema delle tariffe, il miglioramento del servizio ridusse l'ostilità degli utenti: «dopo periodi di lamentele il servizio procede bene, o perlomeno meglio: le officine di produzione dell'azienda sono site in fondo a via Mamiari, presso il cavalcavia. L'approvvigionamento del materiale viene fatto dal porto a mezzo di un servizio di autocarri. Da sei mesi per il viale della Vittoria (il centro più forte di consumo) funziona una speciale conduttura sotto pressione che dall'officina porta in via Giannelli. Simile progetto sarà fatto per il Piano San Lazzaro»²⁵⁵.

Il miglioramento organizzativo raggiunto rendeva ormai maturo il salto verso l'azienda municipalizzata: il 29 dicembre 1934, il podestà Moroder, «l'uomo che tutto vede, e che tutto provvede», dava il consenso per la sua costituzione. Il 1° luglio 1935 iniziava la nuova gestione municipalizzata, con ben 7.311 utenti²⁵⁶. Anche qui furono i drammatici eventi bellici ad interrompere l'attività: il 1° novembre 1943 gli impianti furono completamente distrutti, quando l'azienda aveva raggiunto gli 8.559 utenti²⁵⁷.

A differenza del gas, l'energia elettrica era rimasta in mano alla distribuzione privata: dalla caotica situazione concorrenziale emergeva l'«Unione esercizi elettrici», che, rapidamente, raggiungeva il monopolio nel territorio di Ancona.

Già nel 1924 la società aveva «in gran parte provveduto alla trasformazione dell'energia elettrica della rete di Ancona da corrente continua in corrente alternata, con distribuzione trifase, 220 volts, 50 periodi, ed intende completare la trasformazione entro il più breve tempo possibile»²⁵⁸. Il Comune pagava regolarmente, per i suoi consumi, un canone all'Unes, mentre l'appalto per il mantenimento degli impianti di illuminazione pubblica fu conferito all'«affidabile Mario Bevilacqua»²⁵⁹.

3.6. *La Fiera della pesca*. Il graduale abbandono delle imbarcazioni a vela, sostituite da quelle a motore, coincide, verso la fine degli anni Venti, con il decollo del porto peschereccio di Ancona. «Nel nostro scalo si sbarcano in un anno circa 1.220 tonnellate di pesce. Detto quantitativo di produzione è stato raggiunto solo quando nel nostro porto si è sviluppata la pesca a vapore, poiché, prima d'allora, con la sola pesca a vela, il pesce prodotto dai nostri pescatori era pochissimo e ben lungi dall'essere sufficiente al consumo locale. Tant'è vero che i negozianti di pesce tutti i giorni salivano sui treni per recarsi a San Benedetto, Porto San Giorgio e Porto Recanati. Ora, invece, collo sviluppo della pesca meccanica, le parti si sono invertite. Ecco perché delle 1.220 tonnellate di pesce, solo un terzo viene venduto alla nostra popolazione» [14 aprile

1927] ²⁶⁰. Per volontà del solito Moroder si anticiparono addirittura i tempi sui programmi del Governo: «Ancona infatti costruì un mercato del pesce, prima della promulgazione della legge (R.D. 8.10.1931 n. 1604, art. 72). La sua istituzione permise una più equa retribuzione al produttore, che spesso veniva strozzato dal bagarinaggio coalizzato del commercio all'ingrosso» ²⁶¹. Con un certo entusiasmo c'era chi affermava che «la città dorica è ormai sulla via di divenire (si pensi che San Benedetto è nella giurisdizione marittima di Ancona) il centro commerciale più importante d'Italia» ²⁶².

Lo sviluppo del capoluogo era accompagnato quindi da una certa vitalità dell'intera regione; questo fenomeno di «concentrazione peschereccia» fu certamente uno degli elementi ispiratori che portarono all'organizzazione della fiera. Un altro motivo può essere individuato nelle crescenti attenzioni che il regime stava ponendo nel settore: «solo in questi ultimi anni, per l'impulso che il Fascismo ha dato all'economia del Paese, la pesca ha cominciato ad avere, nel quadro delle attività e possibilità nazionali, il posto che merita» ²⁶³. Dello stesso parere era anche il camerata locale dott. Carlo Paolucci, il quale affermava che «dopo la battaglia del grano è ora la volta di quella del pesce» ²⁶⁴. Fu quindi possibile, in un raro momento di vivacità organizzativa, far decollare una manifestazione originale «ed unica per la sua singola materia».

Da molti il programma fu giudicato ardito e non privo di rischi, ma, «finalmente con la mostra il problema esce dal pelago ove finora ha brancolato molto al buio e si manifesta con tutti i suoi aspetti» ²⁶⁵. Già dalla prima edizione del 1933, e particolarmente negli anni successivi, la fiera prendeva subito la sua caratterizzazione di polo d'incontro per addetti ai lavori: «Da quest'anno la mostra ha un contenuto ed una fisionomia eminentemente fieristica, cioè economica, poiché non si tratta di una esposizione nel senso scolastico della parola, e cioè una fiera per curiosi, per studiosi, ma di una vera e propria sezione mercantile, merceologica, ove i prodotti vengono raccolti in interpretazioni pienamente corrispondenti, al fine specifico di fare valutare dai tecnici il valore costruttivo industriale e commerciale e di trovare compratori attraverso mercati vecchi e nuovi» ²⁶⁶.

Folto e variato era il numero degli espositori: «Tra di essi, innanzi tutto, abbiamo cinque ministeri (Interno, Colonie, Agricoltura, Comunicazioni, Corporazioni), tutte le Federazioni nazionali della pesca, le industrie del ramo, gli enti produttori e commerciali, i consorzi e le cooperative, i principali comuni rivieraschi, gli istituti scientifici e culturali» ²⁶⁷. Ogni espositore era collocato in un padiglione e l'intera mostra si suddivise razionalmente nelle tre branche fondamentali relative alla pesca: la produzione, la conservazione ed il consumo.

Grande interesse suscitava il padiglione dei motori: «In questo edificio, il più vasto di tutti, trovano posto motori di case italiane e straniere (alcuni dei quali in funzione), nonché tutta l'infinita gamma degli accessori» ²⁶⁸.

Nei settori dedicati alla conservazione e al consumo si invitano i visitatori a preferire, in campo alimentare, i prodotti della pesca: «L'alimentazione ittica è assai sana e igienica, soprattutto per gli elementi fosfatici e vitaminici di cui è ricca e con i quali reintegra le continue perdite cui è soggetto l'organismo umano nel logorio fisico quotidiano» ²⁶⁹.

Contro i primi allarmi di spopolamento dei mari si cercava di tagliar corto, e non drammatizzare. Per Gustavo Brunelli, del Ministero dell'Agricoltura, «certe periodiche e ricorrenti lagnanze risorgono per vizio reiterato, tradizionale ed incorreggibile, di gazzettieri incolti ed impenitenti» ²⁷⁰.

I risultati e i consensi ottenuti dalle prime manifestazioni andarono oltre i programmi degli stessi ideatori; nel quadro di una generale ristrutturazione e modernizzazione del settore, ma soprattutto nel carattere di specificità della fiera, che le consentì di suscitare interessi oltre i confini regionali: Luigi Spazzi ricordava infatti che «il risultato acquisito in tempo relativamente breve, è la conferma migliore della considerazione nella quale la rassegna anconetana è tenuta nei ceti pescherecci, ed è soprattutto la prova della sua tipica funzione, della cospicua finalità che può attingere attraverso la specializzazione e la esclusività» ²⁷¹.

Furono gli eventi bellici a concludere questo primo ciclo della fiera: dal 1939 al 1948 si sospesero le esposizioni.

Note

1 «Corriere delle Marche», 13 gennaio 1863. In questo numero, come in altri successivi, si spiegano le ragioni «scientifiche» dell'inefficienza del governo pontificio.

2 «Corriere delle Marche», 23 aprile 1863.

3 Archivio Comunale Ancona, d'ora in poi ACAN, 27 luglio 1872, vol. XL, p. 441.

4 «Corriere delle Marche», 23 aprile 1863.

5 *Rapporto ed appendice sull'ampliamento della città di Ancona*, Baluffi, Ancona 1862.

6 F. Mariano, *Ancona 1895-1945. La città e le immagini*, Canonici, Ancona 1987, p. 164. Il monumento a Cavour fu inaugurato nel 1867.

7 *Ibidem*. Il palazzo provinciale (in piazza Roma) si iniziò nel 1866 (progetto dell'ing. Gabuzzi) e ospitava la sede delle poste a piano terra; p. 87. L'anfiteatro Goldoni è situato nell'angolo fra via San Martino e via Marsala; progetto di Michele Boni, realizzato nel 1864; p. 17. Il teatro Vittorio Emanuele (ora Metropolitan) è situato nell'odierno corso Garibaldi (già Vittorio Emanuele); iniziato nel 1860 (ing. Corrado Pergolesi), fu inaugurato nel 1861; p. 98.

- 8 *Relazione sull'acquedotto*, Baluffi, Ancona 1863.
- 9 ACAN, 27 luglio 1872, vol. XL, p. 441.
- 10 E. Lesti, *Le arti e le industrie in Ancona*, in «Rivista marchigiana di scienze, lettere e arti», 7, 1871, p. 198.
- 11 ACAN, 27 luglio 187, vol. XL, p. 441.
- 12 *Ibidem*.
- 13 ACAN, 4 ottobre 1872, vol. XLI, p. 25.
- 14 *Ibidem*.
- 15 ACAN, 27 luglio 1872, vol. XL, p. 441.
- 16 Associazione Commercianti di Ancona, *Movimento commerciale di Ancona*, Civelli, Ancona 1878.
- 17 ACAN, 29 ottobre 1873, vol. XLII, p. 206, 210 e allegati.
- 18 *Ibidem*.
- 19 ACAN, 29 novembre 1880, vol. LIV, p. 27.
- 20 ACAN, 15 novembre 1884, vol. LIX p. 228.
- 21 ACAN, 27 aprile 1881, vol. LIV, p. 97.
- 22 ACAN, 16 maggio 1884, vol. LIX, p. 85.
- 23 ACAN, 28 dicembre 1900, vol. LXXXI, p. 400.
- 24 ACAN, 30 aprile 1904, vol. LXXXV, p. 160.
- 25 ACAN, 31 maggio 1880, vol. LIII, p. 73.
- 26 ACAN, 25 ottobre 1882, vol. LVI, p. 109.
- 27 *Ibidem*.
- 28 *Ibidem*.
- 29 *Ibidem*.
- 30 ACAN, 10 agosto 1883, vol. LVIII, p. 10.
- 31 *Ibidem*.
- 32 ACAN, 27 novembre 1883, vol. LVIII, p. 259. In regime di Comune «chiuso», Ancona, come altre città, aveva registrato uno sviluppo edilizio extra-cinta, a motivo di non marginali benefici che gli strati popolari ritrovavano dal costruire, in una situazione di esenzione dai dazi sui materiali da costruzione e, in genere, dal disporre di generi di prima necessità a prezzi inferiori rispetto all'interno della cinta. Confrontare in proposito A.A. Ferri, *L'agente daziarario nei comuni aperti e chiusi*, tip. R. Simboli, Recanati 1888.
- 33 ACAN, 6 marzo 1880, vol. LII, p. 168.
- 34 ACAN, 8 luglio 1890, vol. LXVII, pp. 36 e 70.
- 35 M. Natalucci, *Ancona attraverso i secoli*, vol. III, Unione arti grafiche, Città di Castello 1961, p. 443.
- 36 ACAN, 17 dicembre 1898, vol. LXXIX, allegato al 17 dic. 1898. Si veda sullo sviluppo della politica sanitaria A. Piperno, *La politica sanitaria*, in U. Ascoli (a cura di), *Welfare state all'italiana*, Laterza, Bari 1984.
- 37 ACAN, 26 giugno 1905, vol. LXXXVI, p. 576.
- 38 ACAN, 9 dicembre 1892, vol. LXXII, pp. 276 e 288.
- 39 ACAN, 26 giugno 1905, vol. LXXXVI, p. 576.
- 40 *Ibidem*.
- 41 G. Riva, *Il manicomio provinciale di Ancona*, Stab. F.lli Marchetti, Ancona 1901.
- 42 *Ibidem*.
- 43 «Corriere delle Marche», 13 maggio 1863.
- 44 ACAN, 11 febbraio 1909, vol. XCI, p. 48 e allegati. Il contratto fu stipulato con istru-

- mento 15 ottobre 1880, a Rogito Rossini (segretario del Comune).
- 45 ACAN, 26 maggio 1882, (*Resoconto Morale della Giunta per il 1881*), vol. LVI.
- 46 ACAN, 2 marzo 1923, Vol. CXXXI, p. 389.
- 47 ACAN, 31 maggio 1899, vol. LXXX, V oggetto.
- 48 ACAN, 9 ottobre 1886, vol. LXV, p. 322.
- 49 ACAN, 6 luglio 1899, (*Resoconto Morale della Giunta per il 1898*) vol. LXXX, V oggetto, p. 21 opuscolo. La situazione era sicuramente migliorata, anche per quanto riguarda la rete fognaria. Uno dei problemi era, però, sempre quello degli scarichi nel porto. Già nel 1861 il prof. ing. F. De Bosis proponeva un'ingegnosa soluzione: «più di ogni altra cosa, però, è da riflettere che a caro prezzo vengono acquistati i letami, mentre una città intera e la primaria della provincia, insozza il porto con le deiezioni di circa 28.000 abitanti». Si veda F. De Bosis, *Le industrie della provincia di Ancona*, Le Monnier, Firenze 1861, p. 8.
- 50 ACAN, 9 ottobre 1886, vol. LXII, pp. 322 e seguenti.
- 51 *Ibidem*. Sulle condizioni di vita nelle Marche e nell'Italia centrale, si veda P. Sorcinelli, *Miserie e malattie nel XIX secolo. I ceti popolari nell'Italia centrale tra tifo petecchiale e pellagra*, Milano 1979.
- 52 ACAN, 20 maggio 1881 (*Resoconto Morale della Giunta per il 1880*), allegato, vol. LIV.
- 53 ACAN, 11 aprile 1907, vol. LXXXVIII, p. 93.
- 54 ACAN, 8 giugno 1908, vol. LXXXIX, p. 357. Sull'elettrificazione del territorio marchigiano si veda G. Emanuelli, *Gli impianti idroelettrici nelle Marche dalle prime utilizzazioni ad oggi*, Ancona 1960.
- 55 ACAN, *Resoconto Morale della Giunta per il 1891*, vol. LXXII, p. 314 (p. 5 opuscolo).
- 56 ACAN, *Resoconto Morale della Giunta per il 1892*, vol. LXXXIV, p. 274 (p. 27 opuscolo).
- 57 *Ibidem*.
- 58 ACAN, 31 maggio 1899, vol. LXXX, V oggetto.
- 59 ACAN, 20 settembre 1881, vol. LV, p. 32. Ricordiamo che il Marotti realizzò nella sua Montemarciano un teatrino per «profittare della presenza dei bagnanti di qui e delle città vicine»; si veda G. Meletti *Montemarciano alla fine dell'ottocento*, in «Storia Urbana», 21, 1982, pp. 171-172.
- 60 ACAN, 26 maggio 1909, vol XCI, p. 302.
- 61 ACAN, 30 maggio 1882, vol. LVI, allegato n. 1, p. 188.
- 62 ACAN, 20 settembre 1881, vol. LV, p. 32.
- 63 ACAN, 30 settembre 1881, vol. LV.
- 64 ACAN, 26 maggio 1882 (*Resoconto Morale della Giunta per il 1881*) vol. LVI.
- 65 ATMA, *Cinquantenario ATMA, 1909-1959*, Ancona 1960.
- 66 *Ibidem*.
- 67 ACAN, 2 maggio 1890, vol. LXVI, p. 271.
- 68 ACAN, 17 dicembre 1898, (*Rosoconto Morale della Giunta per il 1897*), vol. LXXXIX.
- 69 ACAN, 7 gennaio 1899, vol. LXXX, oggetto n. 2 e allegato n. 1.
- 70 ACAN, 26 marzo 1890, vol. LXVI, pag. 179.
- 71 ACAN, 23 marzo 1892, vol. LXXI, pag. 253.
- 72 ACAN, 11 giugno 1893, vol. LXXXIII, pag. 330.
- 73 ACAN, 10 gennaio 1894, vol. LXXXV, pag. 4.
- 74 ACAN, 23 giugno 1894, vol. LXV, pag. 254.
- 75 ACAN, 20 dicembre 1897 (*Resoconto Morale della Giunta per il 1896*), vol. LXVIII (p. 9 opuscolo).
- 76 ACAN, 18 dicembre 1916, vol. CVIII (p. 17 opuscolo).

- 77 ACAN, 25 aprile 1903, vol. LXXXIV, p. 105.
 78 *Ibidem.*
 79 *Ibidem.*
 80 *Ibidem.*
 81 ACAN, 3 giugno 1913, vol. C, All. A (p. 13 opuscolo).
 82 *Ibidem.*
 83 ACAN, 7 giugno 1913, vol. C, p. 314.
 84 ACAN, 3 giugno 1913, vol. C, All. A (p. 13 opuscolo).
 85 ACAN, 18 dicembre 1916, vol. CVIII (p. 17 opuscolo).
 86 ACAN, 31 agosto 1916, vol. CVIII, p. 106.
 87 *Ibidem.*
 88 ACAN, 11 gennaio 1908, vol. LXXXIX.
 89 ACAN, 7 marzo 1901, vol. LXXXII, p. 58 e All.
 90 ACAN, 26 luglio 1880, vol. LIII, p. 88. Ancora veniva applicato il concetto di «povero vergognoso», caro alle classi dirigenti d'ancien régime, poiché esso si riferiva prevalentemente a nobili decaduti e simili.
 91 ACAN, 7 marzo 1901, vol. LXXXII, p. 58.
 92 ACAN, 18 dicembre 1911, vol. XCVI, p. 764.
 93 ACAN, 19 agosto 1915, vol. CVI, All. *Resoconto del Commissario Regio* (p. 57 opuscolo).
 94 ACAN, 14 novembre 1900, *Resoconto Morale della Giunta per il 1899*, vol. LXXXI, All. 3° (p. 16 opuscolo).
 95 ACAN, 30 aprile 1904, vol. LXXXV, p. 152.
 96 ACAN, 14 novembre 1900, *Resoconto Morale della Giunta per il 1899*, vol. LXXXI, All. 3° (p. 16 opuscolo).
 97 ACAN, 29 dicembre 1904, vol. LXXXV, p. 393.
 98 ACAN, 26 giugno 1905, vol. LXXXVI, p. 599.
 99 ACAN, 30 aprile 1904, vol. LXXXV, p. 152.
 100 ACAN, 1 aprile 1912, vol. XCVIII.
 101 ACAN, 16 settembre 1904, vol. LXXXV, p. 283.
 102 *Celebrazione 85° anno di fondazione dell'Ospedale dei Bambini «G. Salesi»*, Sanimarche, Ancona 1985.
 103 ACAN, 4 giugno 1904, vol. LXXXV, All. 1.
 104 *Ibidem.*
 105 ACAN, 17 settembre 1903, *Resoconto Morale della Giunta per il 1901*, vol. LXXXIV, (p. 17 opuscolo).
 106 *Ibidem.*
 107 ACAN, 11 febbraio 1909, vol. XCI, p. 48 e All.
 108 ACAN, 10 marzo 1910, vol. XCII, p. 57.
 109 ACAN, 30 giugno 1911, vol. XCV, p. 397.
 110 ACAN, 18 dicembre 1913, vol. CI, p. 678.
 111 ACAN, 10 maggio 1915, vol. CV, All. *Resoconto del Commissario Regio* (p. 49 opuscolo).
 112 ACAN, 2 agosto 1920, vol. CXX, p. 351.
 113 ACAN, 19 agosto 1915, vol. CVI, All. *Resoconto del Commissario Regio*.
 114 ACAN, 8 luglio 1922, vol. CXXIX, p. 73.
 115 ACAN, 29 luglio 1922, vol. CXXIX, p. 258.
 116 ACAN, 11 aprile 1907, vol. LXXXVIII, p. 93.
 117 ACAN, 24 ottobre 1910, vol. XCII, p. 327.

- 118 ACAN, 11 aprile 1907, vol. LXXXVIII, p. 93.
 119 ACAN, 24 ottobre 1910, vol. XCII, p. 327.
 120 ACAN, 18 novembre 1912, vol. XCVIII, p. 369.
 121 *Ibidem.*
 122 ACAN, 27 novembre 1914, vol. CIV, p. 711.
 123 ACAN, 30 novembre 1916, vol. CVIII, p. 265.
 124 ACAN, 9 luglio 1917, vol. CXI, p. 11.
 125 ACAN, 16 agosto 1920, vol. CXX, p. 517.
 126 ACAN, 31 agosto 1907, vol. LXXXVIII, p. 375.
 127 ACAN, 7 maggio 1908, vol. LXXXIX, p. 294 e All.
 128 *Ibidem.*
 129 *Ibidem.*
 130 ACAN, 26 luglio 1909, vol. XCII, p. 21.
 131 ACAN, 30 gennaio 1914, vol. CI, p. 361 e All. Sempre in questo periodo furono intavolate trattative, infruttuose, per la realizzazione di ambiziose strutture tramviarie extra-urbane: tra i programmi vi era quello di raggiungere Osimo, Recanati, Jesi, mediante l'istituzione di servizi intercomunali. Le difficoltà tecniche, logistiche e finanziarie fecero fallire queste iniziative, a vantaggio dei più semplici e promettenti servizi automobilistici. Si veda in proposito E. Sori, *L'amministrazione provinciale di Ancona dall'Unità alla seconda guerra mondiale*, in S. Anselmi (a cura di), *La provincia di Ancona, storia di un territorio*, Laterza, Bari 1987, p. 415.
 132 ATMA, *op. cit.*, p. 12.
 133 ACAN, 30 ottobre 1915, vol. CVI, p. 757.
 134 *Ibidem.*
 135 ACAN, 21 dicembre 1907, vol. LXXXVIII, p. 531. La prima legge che si occupava delle case popolari fu quella del Luzzatti: il RDL 31 maggio 1903, n. 254. La sua finalità era quella di riordinare e favorire lo sviluppo di questo tipo di edilizia. Furono previste anche agevolazioni fiscali. Successivamente, nel T.U. 27 febbraio 1908, n° 89, si precisarono i vantaggi conferiti agli istituti autonomi case popolari. Si veda in proposito: R. Petrelli, *L'edilizia sovvenzionata da enti pubblici: Ancona 1900 - 1930*, A.A. 1984-1985 (tesi di laurea).
 136 *Ibidem.*
 137 *Ibidem.*
 138 ACAN, 15 dicembre 1911, vol. XCVI, p. 740.
 139 ACAN, 5 settembre 1919, vol. CXVII, p. 214.
 140 *Ibidem.*
 141 ACAN, 26 febbraio 1923, vol. CXXXI, p. 305.
 142 ACAN, 28 febbraio 1920, vol. CXIX, p. 348.
 143 ACAN, 14 novembre 1900, *Resoconto Morale della Giunta per il 1899*, vol. LXXXI.
 144 *Ibidem.*
 145 *Ibidem.*
 146 ACAN, 11 aprile 1908, vol. LXXXIX, p. 232.
 147 ACAN, 7 novembre 1911, vol. XCVI, p. 702.
 148 ACAN, 20 dicembre 1906, vol. LXXXVII, All. *Resoconto del Commissario Regio*.
 149 ACAN, 3 gennaio 1918, vol. CXIII, p. 1.
 150 ACAN, 29 novembre 1921, vol. CXXVI, p. 47.
 151 ACAN, 11 aprile 1908, vol. LXXXIX, p. 232.
 152 ACAN, 26 novembre 1920, vol. CXXII, p. 301.

- 153 ACAN, 9 settembre 1920, vol. CXXI, p. 94.
 154 ACAN, 11 marzo 1904, vol. LXXXV, p. 37.
 155 *Ibidem*.
 156 *Ibidem*.
 157 ACAN, 22 settembre 1906, vol. LXXXVII, p. 382.
 158 ACAN, 13 settembre 1919, vol. CXVIII, p. 280.
 159 ACAN, 11 novembre 1918, vol. CXIV, p. 313.
 160 ACAN, 26 novembre 1909, vol. XCII, p. 285.
 161 *Ibidem*.
 162 ACAN, 3 maggio 1904, vol. LXXXV, All. A.
 163 ACAN, 30 gennaio 1912, vol. XLVIII, p. 88. Il nome Maurodina si deve al greco Maurodi che, insieme con il connazionale Lascaris, fondò l'Ospedale di Ancona; grazie ai lasciti ottenuti, si poté avviare questo importante servizio. Si veda in proposito G. Bagaloni, *L'Ospedale Umberto I*, Biblioteca Comunale di Ancona.
 164 ACAN, 9 dicembre 1914, vol. CIV, p. 741.
 165 ACAN, 22 giugno 1916, vol. CVII, p. 436.
 166 ACAN, 5 giugno 1913, vol. C, p. 294.
 167 *Ibidem*.
 168 ACAN, 5 settembre 1919, vol. CXVII, p. 187.
 169 «Corriere Adriatico», 6 gennaio 1927.
 170 ACAN, 28 dicembre 1922, vol. CXXX, p. 457.
 171 *Ibidem*.
 172 ACAN, 17 febbraio 1923, vol. CXXXI, p. 258.
 173 «Corriere Adriatico», 8 gennaio 1927.
 174 ACAN, 28 giugno 1923, vol. CXXXII, p. 488.
 175 *Ibidem*.
 176 ACAN, 25 gennaio 1926, vol. 1926 n° 1, ogg. n° 25.
 177 ACAN, 25 marzo 1925, vol. 138, p. 367.
 178 ACAN, 13 gennaio 1931, Atti Podestarili Va 1930-1931, p. 84.
 179 ACAN, 2 luglio 1924, vol. 136, p. 206.
 180 ACAN, 29 aprile 1925, vol. 138, p. 490.
 181 «Corriere Adriatico», 25 agosto 1932.
 182 ACAN, 13 ottobre 1924, vol. 137, p. 147.
 183 «Corriere Adriatico», 9 ottobre 1928.
 184 *Ibidem*.
 185 «Corriere Adriatico», 18 febbraio 1933.
 186 «Corriere Adriatico», 9 ottobre 1928.
 187 «Corriere Adriatico», 28 agosto 1929.
 188 «Corriere Adriatico», 25 ottobre 1929.
 189 «Corriere Adriatico», 9 ottobre 1928.
 190 ACAN, 16 marzo 1923, vol. CXXXI, p. 419.
 191 «Corriere Adriatico», 9 ottobre 1928.
 192 ACAN, 19 agosto 1915, *Resoconto del Commissario Regio*, vol. CVI (p. 33 opuscolo).
 193 ACAN, 8 luglio 1923, vol. CXXIX, p. 118.
 194 «Corriere Adriatico», 6 gennaio 1927.
 195 «Corriere Adriatico», 9 ottobre 1928.
 196 *Ibidem*.

- 197 *Ibidem*.
 198 *Ibidem*.
 199 «Corriere Adriatico», 11 agosto 1932.
 200 ACAN, 12 gennaio 1930, Atti Podestarili 1930-1931, p. 82.
 201 «Corriere Adriatico», 8 marzo 1935.
 202 *Ibidem*.
 203 «Corriere Adriatico», 16 novembre 1927.
 204 ACAN, 20 febbraio 1925, vol. 138, p. 203.
 205 «Corriere Adriatico», 4 novembre 1927.
 206 «Corriere Adriatico», 28 dicembre 1930.
 207 ACAN, 22 febbraio 1930, *Atti podestarili 1930*, 28 dicembre 1930.
 208 *Relazione* presso la biblioteca dell'Istituto Case Popolari della Provincia di Roma.
 209 «Corriere Adriatico», 29 dicembre 1930.
 210 «Corriere Adriatico», 13 marzo 1935.
 211 «Corriere Adriatico», 25 ottobre 1928.
 212 *Ibidem*.
 213 «Corriere Adriatico», 25 ottobre 1929.
 214 F. Mariano, *Ancona 1895-1945, La città e le immagini*, Canonici, Ancona 1987, p. 180.
 215 «Corriere Adriatico», 29 ottobre 1928.
 216 ACAN, 2 maggio 1912, vol. XCVIII, p. 256.
 217 ACAN, 12 gennaio 1925, vol. 138.
 218 F. Mariano, *Op. cit.*, p. 180.
 219 *Celebrazione 85° anno di fondazione*, cit., p. 35.
 220 ACAN, 13 agosto 1926, vol. 1926 n° 2, Bilancio 1926.
 221 ACAN, 31 marzo 1924, vol. 135, p. 759.
 222 «Corriere Adriatico», 17 dicembre 1926.
 223 ACAN, *Atti Podestarili 1940*, n° 1.
 224 «Corriere Adriatico», 10 gennaio 1927.
 225 «Corriere Adriatico», 10 gennaio 1933.
 226 «Corriere Adriatico», 17 dicembre 1927.
 227 «Corriere Adriatico», 13 aprile 1927.
 228 «Corriere Adriatico», 25 maggio 1925.
 229 «Corriere Adriatico», 19 gennaio 1927.
 230 «Corriere Adriatico», 1 ottobre 1928.
 231 «Corriere Adriatico», 9 ottobre 1928.
 232 ACAN, 16 aprile 1923, vol. CXXXII p. 328.
 233 ACAN, 26 maggio 1930, Atti podestarili, vol. IV A, p. 138.
 234 *Ibidem*.
 235 ACAN, 16 agosto 1923, vol. CXXXII, p. 328.
 236 ACAN, 2 luglio 1924, vol. 136, p. 204.
 237 «Corriere Adriatico», 13 agosto 1928.
 238 «Corriere Adriatico», 19 agosto 1929.
 239 «Corriere Adriatico», 12 ottobre 1929.
 240 ACAN, 19 dicembre 1932, Atti podestarili, vol. VII A, p. 292.
 241 ACAN, 26 maggio 1930, Atti Podestarili, vol. IV A, pg. 138.
 242 ATMA, *Cinquantenario ATMA, 1909-1959*, Biblioteca Comunale Ancona, p. 12.
 243 *Ibidem*.

- 244 ACAN, 2 marzo 1923, vol. CXXXI, p. 389.
245 *Ibidem*.
246 *Ibidem*.
247 ACAN, 14 agosto 1923, vol. CXXXIII, p. 200.
248 ACAN, 13 ottobre 1924, vol. 137, p. 168.
249 «Corriere Adriatico», 11 novembre 1927.
250 «Corriere Adriatico», 31 agosto 1928.
251 «Corriere Adriatico», 9 ottobre 1928.
252 ACAN, 26 maggio 1926, vol. 1926 n° 2.
253 ACAN, 18 dicembre 1924, vol. 137, p. 540.
254 *Ibidem*.
255 «Corriere Adriatico», 14 ottobre 1930.
256 Azienda municipalizzata del gas di Ancona, *Centenario dell'azienda municipalizzata*, 1957.
257 *Ibidem*.
258 ACAN, 27 marzo 1924, vol. 138, p. 373.
259 ACAN, 5 febbraio 1938, *Atti podestarili*, vol. 1°, 1938, p. 155.
260 «Corriere Adriatico», 14 aprile 1927.
261 *IV Mostra nazionale mercato della pesca. Fiera di Ancona, Ancona peschereccia*, 1936.
262 *Ancona. Mostra nazionale mercato della pesca, numero unico della 3ª mostra mercato del pesce*, 1935.
263 *Ibidem*.
264 «Corriere Adriatico», 29 gennaio 1927.
265 *Ancona. Mostra nazionale*, cit.
266 *Ibidem*.
267 *Ibidem*.
268 *Ibidem*.
269 *Ibidem*.
270 *Ibidem*.
271 *Ibidem*.