

**COMUNE DI MONTEARGENTARIO
ABITATO DI PORTO S. STEFANO**

PIANO DI RICOSTRUZIONE

RELAZIONE

**ING. DR. GAETANO MINNUCCI
ARCHITETTO**

**PROGETTO DEGLI ARCHITETTI
GAETANO MINNUCCI - MARIO PANICONI
GIULIO PEDICONI - PAOLO ROSSI DE PAOLI
ROMA - 1945**

COMUNE di MONTEARGENTARIO

PIANO DI RICOSTRUZIONE DELL'ABITATO DI PORTO SANTO STEFANO

RELAZIONE

I N D I C E

CAP.	I - Notizie e dati sull'abitato di Porto Santo Stefano	pag. 2
"	II - Le condizioni dell'abitato prima delle offese belliche	" 8
"	III - I Problemi urbanistici preesistenti e i problemi sorti in conseguenza della distruzione"	10
"	IV - I danni arrecati dalle offese belliche	" 13
"	V - Le previsioni sul futuro sviluppo del Comune"	17
"	VI - I criteri generali seguiti nella redazione del piano	" 18
"	VII - La viabilità	" 21
"	VIII - La ricostruzione dell'abitato a) nel vecchio nucleo b) in nuove zone c) in zona industriale	" 24
"	IX - Di alcune particolari sistemazioni edilizie del centro cittadino	" 30
"	X - Le zone verdi - Le zone a parco privato e di rispetto - il Campo sportivo - La zona balneare	" 36
"	IX - Gli edifici pubblici o di interesse pubblico	" 39
"	XII - L'attuazione del piano di ricostruzione	" 41

- - - - -

I - NOTIZIE E DATI SULL'ABITATO DI PORTO SANTO STEFANO -

a) - Notizie geografiche e storiche generali

Il Comune di Monteargentario, che si estende lungo una caratteristica e pittoresca località tra il mare e le pendici del Monte Argentario, è formato da due centri abitati, Porto Santo Stefano, il maggiore e sede del Comune, e Port'Ercole, piccolo pittoresco borgo marinaro dominato da una Rocca massosa e da tre forti di costruzione spagnola.

Porto Santo Stefano è costruito sulle pendici del Monte che sorgono dal mare con declivio più o meno accentuato; l'attuale abitato fu iniziato da pescatori liguri ed elbani verso il XV secolo e poi incrementato ulteriormente per opera degli spagnoli che vi costruirono vari edifici fra cui la bella Rocca seicentesca situata in alto, nel cuore del vecchio abitato. Ma nella zona esistono ruderi antichissimi, vi sono importanti resti di ville romane, per cui l'origine di Porto S. Stefano risale ai secoli lontani della dominazione etrusca e poi di quella romana.

Non rientra nel nostro compito il decantare la meravigliosa natura di questi luoghi e la splendida pittoresca conformazione

dell'Argentario con le sue rocce a picco sul mare, le sue baie calde e raccolte, tutto odorante di timo, di ginestra, d'acanto e di lauro, verde di ulivi e di agrumi e di vigneti in un mare azzurro e con le insuperabili visioni delle montagne, della Marsama da un lato, e dall'altro delle isole dell'Elba, del Giglio, fino alla più lontana Corsica.

Certo è che la posizione di Porto S. Stefano è tale da renderlo, sotto molti aspetti, simile a Capri o ad Ischia, tanto da richiamare turisti italiani e stranieri il cui numero potrà sempre più accrescersi purchè il Paese possa degnamente attrezzarsi ed organizzarsi.

Alla cittadina si giunge per la via provinciale, che deviando dalla nazionale Via Aurelia, attraversa Orbetello e lungo la diga costruita sulla laguna, percorre le prime pendici di Monte Argentario e raggiunge Porto S. Stefano, dopo un percorso di km.

14. Un ulteriore tratto della strada prosegue di alcuni chilometri pervenendo, per ora ad alcune località dell'Argentario, (Punta Lividonia, Calagrande, Semaforo) in attesa che la costruzione della strada possa essere proseguita in modo da percorrere le pendici dell'intero perimetro del Monte riallacciandosi sull'altro versante al paese di Port'Ercole.

La città era allacciata poi con una ferrovia secondaria (lunghezza 14 km.) alla linea ferroviaria Roma-Pisa, con inizio alla Stazione P.S. di Orbetello.

b) - Caratteri economici e notizie demografiche del Comune -

La città con la sua ampia rada offre alle navi un ancoraggio abbastanza difeso, mentre battelli minori possono avvantaggiarsi della insenatura del porto del Valle. Il porto presentava, quindi, prima della guerra, un certo movimento commerciale e una industria della pesca in continuo aumento. L'agricoltura è particolarmente dedita alla coltivazione di ulivi, di vigneti, di agrumi e di alberi da frutto. La città contava anche varie attività industriali fra cui la costruzione di pescherecci e in special modo la confezione del pesce secco e sott'olio.

Una linea giornaliera di piroscafi collegava la città e quindi il retroterra, con l'isola del Giglio.

Ogni incartamento e dato statistico del Comune può dirsi completamente disperso a seguito delle gravissime distruzioni belliche, tanto che è stato difficile ricostruire planimetrie degli abitati e notizie statistiche sulla popolazione e sulla consistenza edilizia della città.

La popolazione del Comune di Monteargentario (vedi tabella

n. 1) è in continuo aumento; nel 1944 contava 10.710 abitanti in confronto agli 8939 del 1920. L'aumento apportato dalle nascite è stato sempre ridotto da una sensibile, ma quasi costante prevalenza del numero degli emigrati sugli immigrati.

Per l'abitato di Porto Santo Stefano risulta che dai 1934 abitanti dell'anno 1833, la popolazione è salita ad abitanti 6814 al censimento del 1931; nel 1944 si presume ammontasse a circa 8.000 anime.

Il numero delle famiglie del Comune nel 1944, era computato a 2703 così ripartite, in cifra tonda :

famiglie di operai	n.	900
" " industriali	"	60
" " pescatori	"	500
" " commercianti	"	150
" " agricoltori	"	500
" " varia attività	"	600

La popolazione scolastica era di circa 800 bambini. L'afflusso di turisti e villeggianti che soggiornassero nel Comune si presume ammontasse a oltre un migliaio di persone.

c) - Dati meteorologici -

Porto Santo Stefano per la sua posizione sul declivio del

Monte, ai bordi del mare, rimane esposto, in linea generale, verso nord-est, ma la conformazione sinuosa della costa (vedi fot. n.2-3-7) e il promontorio centrale - dove sorge la Rocca con il vecchio agglomerato - fanno sì che si abbiano anche esposizioni ad est, sud-est, e parzialmente a sud. Ad esempio tutta la vialletta che sfocia nel porto del Valle è protetta dal nord ed esposta al sole per tutta la durata del giorno.

E' invece soleggiata nelle sole ore del mattino, e quindi molto fresca nelle ore pomeridiane, la parte della costa che va dalla fine del lungomare Corso Umberto, verso le punte Maddonnina e Divisoria. Tale zona infatti è stata sempre preferita per case di villeggiatura che d'estate vi godono una notevole frescura anche nelle calde ore pomeridiane.

Il vento dominante sulla costa è il maestrale (nord-ovest) soprattutto nelle ore del pomeriggio; nella mattina spira sovente il levante grecale e non di rado domina la tramontana.

La temperatura è moderata nei suoi estremi massimi dalla presenza del mare e dalla abbondante ventilazione del luogo: la pioggia scarseggia, specie nei mesi caldi.

Tabella n. 1

NOTIZIE STATICHE DELLA POPOLAZIONE DEL COMUNE DI MONTE
ARGENTARIO (RELATIVE AGLI ULTIMI 25 ANNI)

- - - -

ANNO	INATI	MORTI	IMMIGRATI	EMIGRATI	POPOLAZ.	NUM. FAMIGLIE
1920	306	110	106	136	8939	2092
1921	278	124	68	52	9109	2198
1922	279	172	97	95	9201	2185
1923	268	145	51	88	9232	2180
1924	260	148	99	42	9477	2210
1925	267	110	68	83	9599	2225
1926	230	140	71	110	9650	2238
1927	246	139	94	175	9676	2241
1928	244	130	94	136	9758	2265
1929	194	123	154	221	9773	2274
1930	242	119	152	253	9784	2285
1931	209	98	89	196	9648	2277
1932	192	107	124	218	9584	2287
1933	195	111	139	203	9608	2309
1934	188	98	147	215	9636	2359
1935	201	116	175	226	9669	2372
1936	170	112	292	302	10102	2525
					cens. 1936	
1937	228	109	282	346	10157	2535
1938	214	135	229	294	10171	2540
1939	214	113	290	237	10225	2592
1940	242	109	318	234	10442	2625
1941	208	101	264	230	10583	2678
1942	228	107	239	246	10697	2683
1943	222	144	157	204	10728	2698
1944	186	124	39	120	10710	2705

II. - LE CONDIZIONI DELL'ABITATO PRIMA DELLE OFFESE BELLICHE

La cittadina era, nella più gran parte formata da un agglomerato di vecchi fabbricati dei quali non pochi vetusti forse di oltre un secolo. Questi edifici, generalmente di tre piani (non pochi però a due e a quattro piani) erano allineati lungo vie non più larghe di tre e quattro metri, disposte ortogonalmente alle linee di massima pendenza del terreno (vedi fot. n. 2-4-7). Ne deriva un continuo dislivello tra una via e l'altra e pertanto il piano terreno di quasi tutti i fabbricati si trovava addossato al monte e sercato da un solo lato. Gli edifici erano mal costruiti tanto dal lato strutturale quanto da quello igienico; unico loro vantaggio era che, per essere tutti costruiti su lotti molto ristretti (circa 10 metri da un allineamento stradale a quello opposto) erano generalmente a solo corpo doppio e pertanto gli ambienti sufficientemente aereati.

La costruzione consisteva generalmente in murature di pietrame con coperture dei piani, specie quelli inferiori, a volta. La copertura finale degli edifici era sempre a tetto.

Gruppi di fabbricati più recenti erano sorti verso la zona del Valle (parte industriale) e lungo le pendici a nord di piazza Vittorio Emanuele, specialmente case di villeggiatu-

ra o di soggiorno. Tuttavia le nuove costruzioni venivano spesso a trovarsi quasi prive di vie di comunicazioni salvo sentieri soltanto pedonali e spesso ripidissimi.

Le strade dell'abitato erano quasi tutte lastricate di pietra e recentemente provviste in gran parte di una rete di fognatura.

Edifici pubblici modernamente costruiti per lo specifico scopo cui erano destinati, si può dire non esistessero ad eccezione della unica Scuola elementare e dell'attiguo Asilo di infanzia situati tra la Via Panoramica superiore e il giardino Liuzzi, sopra Piazza Vitt. Emanuele.

Il Mattatoio era una modesta insufficiente costruzione situata nell'abitato; la Stazione della ferrovia poco più di un casello ferroviario; il Comune aveva sede in un vecchio fabbricato, mentre l'Ospedale civile era allogato in un altro piccolo edificio, di origine forse settecentesca, ai piedi della Rocca. Non v'erano speciali adatti uffici nè per le poste, nè per i telegrafi, nè per la dogana, ecc.

Delle condizioni preesistenti di viabilità e di traffico, diciamo estesamente al Cap. VII.

III. - PROBLEMI URBANISTICI PREESISTENTI E PROBLEMI SORTI IN
CONSEGUENZA DELLA DISTRUZIONE.

Premettiamo che dell'abitato di Porto Santo Stefano non esiste alcun piano regolatore, né remoto né recente; per cui nello studio del piano di ricostruzione si sono dovute compiere quelle ricerche preliminari e tracciare quelle linee essenziali senza le quali il piano di ricostruzione non poteva risultare dalla necessaria organicità.

Le questioni essenziali da risolvere, relativamente al centro urbano, possono così riassumersi :

a) - Risanamento di alcuni agglomerati, specie nelle zone di Via della Chiesa, di Via S. Paolo, di Via dell'Oratorio, di Via delle Vigne e simili. Si è già detto dei caratteri del vecchio centro urbano per cui non crediamo necessaria una ulteriore descrizione.

b) - Viabilità per la penetrazione e per le comunicazioni interne. Il traffico da e per il centro urbano si svolgeva per l'unica via carrozzabile provinciale (strada di serie n. 265) che proviene da Orbetello e prosegue poi a monte dell'abitato, lungo la costa dell'Argentario.

L'accesso in città avveniva tanto per la banchina lungo il porto del Valle, quanto per la retrostante Via Roma, proseguendo

per il Corso Umberto. Qui serie difficoltà si opponevano al traffico a causa della limitata ampiezza della strada (in un punto non superiore ai 4 metri) e per la strozzatura esistente tra l'albergo La Pace e il muro di sostegno del piazzale della contigua Chiesa parrocchiale.

Di viabilità interna, nelle viuzze cittadine, non è neppure il caso di parlare, salvo che nel Lungomare (o Corso Umberto), che si estendeva oltre Piazza Vittorio Emanuele fino alla Capitaneria di porto, e nella già detta strada superiore o panoramica, che proseguiva lungo le pendici di Monte Argentario.

Le vie interne dell'abitato con la loro pendenza, spesso superiore al 10 %, e con la loro insufficiente larghezza (che variava tra i 3 e i 4 metri) non consentono in genere alcun traffico.

c) - Edifici pubblici o di interesse pubblico -

Di edifici pubblici non esisteva che una Scuola, relativamente moderna e due Asili d'Infanzia.

Il Comune e l'Ospedale, erano sistemati in vecchi inadeguati edifici - Non esistevano veri e propri locali per mercati, per uffici pubblici, per il mattatoio, per alberghi, e simili - Come in molti vecchi piccoli centri italiani, erano vecchi edifici che, adattati alla meglio, dovevano rispondere alle nuove

funzioni richieste dalla vita moderna.

d) - Spazi verdi -

La cittadina era completamente sprovvista di spazi verdi di godimento pubblico. Vi si contava qualche spoglio giardinetto, in qualche large stradale, ma neppure degno del nome di spazio verde. E' anche vero però che grande necessità di ampi giardini non può profondamente essere sentita in un abitato posto in mezzo a vasti spazi di mare e di natura ricca e verdeggiante. Tuttavia non si può non considerare questo problema nello studio del piano.

e) - Servizi pubblici -

Da rivedere la posizione del mattatoio, quella dell'ospedale, il problema dei serbatoi dell'acquedotto, la rete delle fognature, l'ampliamento del cimitero, la questione del mercato annonario e di quello del pesce.

f) - Campo sportivo -

Non esisteva alcuna possibilità di svolgere attività sportive, salvo quelle di carattere nautico e marinaro.

IV. - I DANNI ARRECATI DALLE OFFESE BELLICHE -

Porto Santo Stefano è senza alcun dubbio uno dei centri abitati più danneggiati d'Italia. Le fotografie allegate nell'apposito album danno solo una pallida idea di quello che su questo popoloso e fiorente centro ha potute portare la tecnica della guerra inumana. La cittadina fu colpita per decine e decine di volte da intensi bombardamenti aerei: quel poco che si era salvato e che poteva rivestire una qualche importanza, fu infine minato e fatto crollare dai fuggenti tedeschi sia per ostacolare il passaggio nelle strade, sia per distruggere edifici ancora utilizzabili, sia infine per il piacere stesso alla rovina delle cose altrui.

Porto Santo Stefano, distrutto (vedi tabelle 2 e 3) per il 90 % nei suoi edifici, privato di tutti gli impianti industriali rasi interamente al suolo, danneggiato gravemente nel suo porticciolo industriale di cui banchine e attrezzatura furono fatte saltare, Porto S. Stefano si presenterebbe oggi come un grande cimitero di rovine se non fosse per la sua indigente popolazione che già ravviva le morte vie rabberciando case, riaprendo botteghe e vivendo accampata tra i ruderi e sotto quelle volte che ancora offrono qualche possibilità di riparo.

Degli edifici pubblici nessuno si è salvato dalla distruzione, salvo uno degli asili d'infanzia che fu solo danneggiato: dei vani delle abitazioni che si calcola ammontassero a circa 7.500, ne furono distrutti circa 5.800, gravemente danneggiati 1.000, leggermente 700. Si può affermare, senza esagerazione, che nel centro abitato non vi fu un solo edificio che non avesse subito danni o per i violenti bombardamenti o per i numerosi scoppi di mine.

Tabella n. 2

DANNI AGLI EDIFICI PUBBLICI O DI INTERESSE PUBBLICO

	! entità del danno	! Osservazioni
! Chiesa arcipretale	! 1 distrutta	!
! Municipio	! 1 distrutto	!
! Ospedale civile	! 1 gravemente danneggiato	!
! Mattatoio	! 1 distrutto	!
! Scuola elementare	! 1 distrutto	!
! Asili d'infanzia	! 2 (1 danneggiato ! (1 distrutto	!
! Caserma Guardia Finanze	! 1 distrutto	!
! Alberghi	! 2 (1 semidistrutto ! (1 danneggiato	!
! Mercato coperto	! 1 distrutto	!
! Capitaneria Porto	! 1 danneggiata	!
! Dogana	! 1 distrutto	!
! Stazione ferroviaria	! 1 distrutta	!
!	!	!
!	!	!
!	!	!
!	!	!

Tabella n. 5

DANNI AGLI EDIFICI PRIVATI - ABITAZIONI

<u>vani esistenti</u>	<u>vani distrutti</u>	<u>vani gravemente danneggiati</u>	<u>vani leggermente danneggiati</u>	<u>vani integri</u>
n. 7.500	n. 5.860	n. 1.000	n. 700	nessuno

Danni agli impianti e stabilimenti industriali :

Tutto completamente raso al suolo.

V. - PREVISIONI SULLO SVILUPPO FUTURO DEL COMUNE -

Avvenuta la cacciata dei tedeschi, la popolazione, per quanto concesso dalla tragica situazione edilizia e da quella precaria della vita ha rifluito nel centro urbano e ha ripreso in parte le sue attività soprattutto quelle commerciali e quelle relative alla industria della pesca.

Dal vivo desiderio espresso da molti cittadini di procedere a ricostruzione di stabili (vari edifici sono sorti anche abusivamente, senza attendere alcuna autorizzazione ufficiale) e da molti altri segni (costituzioni di società, programmi di lavoro o industriali, progetti di edifici o di stabilimenti) si desume una certezza nella ripresa della città tale da far ritenere che nel prossimo avvenire la sua consistenza potrà subire un notevole impulso.

Per la mancanza di ogni dato statistico ufficiale ed ufficioso non ci è stato possibile procedere ad indagini esatte ed analitiche, salvo le notizie assunte o attraverso informazioni private o per nostro apprezzamento individuale.

VI. - I CRITERI GENERALI SEGUITI NELLA REDAZIONE DEL PIANO -

Criterio fondamentale, generale fu quello di conservare la fisionomia di questo centro, sia nel suo essenziale tracciato stradale, sia nella forma dell'agglomerato, sia nei caratteri delle sue abitazioni.

In conformità a questo criterio base e per evidenti ragioni economiche si è ritenuto conveniente di procedere alla ricostruzione dell'abitato essenzialmente in sito. Alle suddette ragioni se ne aggiungevano altre di non minore importanza, di carattere tecnico, vale a dire la necessità di conservare il centro abitato lungo e intorno alla baia naturale e agli attuali porticcioli, commerciale e della pesca, centri di lavoro e di vita per gran parte della popolazione.

D'altronde se le distruzioni sono gravissime, e in gran parte praticamente totali, pur degli edifici resta molta parte delle murature base e, sempre, le fondazioni cosicchè ne resta facilitata e avvantaggiata la ricostruzione sia tecnicamente che economicamente.

Restava però il problema del risanamento e quello della viabilità, di fronte ai quali non era facile trovare soluzioni senza ricorrere a profondi mutamenti del preesistente organismo cittadino.

Sono stati pertanto esaminati parzialmente i singoli aggregati urbani, procedendo diversamente a seconda delle zone e delle loro condizioni come specificiamo nei capitoli VII e VIII.

In merito alla viabilità si è deciso di apportare solo poche modifiche indispensabili ad ottenere un miglioramento per la penetrazione del traffico nel centro e per le comunicazioni di collegamento tra la parte bassa e quella alta dell'aggregato urbano. Si è inoltre riscontrato opportuno il tracciamento di alcune poche nuove strade allo scopo di consentire la ricostruzione in nuove aree di quel numero di abitazioni che, o per diradamento imposto da ragioni igieniche, o per la creazione di nuovi spazi e strade pubbliche, non potevano essere comprese nel numero delle ricostruzioni da eseguire in sito.

Tali abitazioni comprendono circa 1500 vani e sono distribuite nelle zone di cui al piano generale e alla tabella allegata n. 4.

Per le nuove zone sono stati fissati i tipi edilizi con carattere soprattutto semintensivo ed estensivo quale si addice ai caratteri del complesso urbano, all'accidentalità del terreno e all'aspetto del paesaggio.

A seguito del parere espresso dal Comitato tecnico Amministrativo del Provveditorato regionale alle Opere Pubbliche per la Toscana che respinse il piano primitivo bocciando quasi tutte le soluzioni proposte per il risanamento igienico e viabile del vecchio nucleo abitato, il nuovo piano segue i criteri dettati dal detto Comitato Tecnico-Administrativo tenendo in più conto delle costruzioni nel frattempo eseguite dalla popolazione. Rimane di conseguenza prevista la ricostruzione del vecchio nucleo così com'era, salvo alcuni leggeri ritocchi come in particolare di seguito descritto.

VII. - LA VIABILITA' -

L'accesso, o penetrazione, nel centro abitato è conservato attraverso l'unica esistente possibilità, la strada provinciale che proviene da Orbetello. All'arrivo la strada si biforca per il porto industriale e per il piazzale della stazione donde prosegue per Via Roma e poi continua, nella parte bassa dell'abitato, per Via Bacchieri e infine per il lungomare detto Corso Umberto. Alla parte alta della cittadina sale la stessa strada provinciale che prosegue poi per M. Argentario. (strada provinciale di serie n. 265). Questo è anche il percorso del traffico esterno o tangenziale, traffico però di importanza limitata al solo movimento turistico e a non numerosi trasporti agricoli.

Nel tratto del Corso Umberto dalla Via Scoscesa alla Piazza Vittorio Emanuele vengono conservati gli attuali allineamenti in base al criterio che con la futura costruzione della sottostante banchina lungomare sarà possibile avere nel futuro una nuova via di accesso alla Piazza Vitt. Emanuele cosicchè il traffico nel Corso Umberto potrà suo tempo essere vincolato a senso unico.

Su questo percorso viene ridotta la strozzatura esistente tra l'edificio dell'Albergo La Pace e il muro di sostegno del piazzale della Chiesa, oggi distrutta. Tale passaggio viene

portato da m. 4.50, a m. 6 circa limitandolo leggermente la costruzione dell'edificio La Pace nella parte distrutta.

Per il traffico di collegamento interno, doveva essere risolto il problema dell'accessibilità tra la parte bassa e quella alta dell'abitato. Occorreva quindi stabilire una comunicazione tra le due strade già dette, che possono dirsi litoranea bassa e litoranea alta panoramica.

Senza tale nuova via di comunicazione sarebbe rimasto il grave inconveniente che ogni veicolo che volesse recarsi dal lungomare, o dal porto, o comunque dalla parte bassa della cittadina, alla litoranea superiore, avrebbe dovuto compiere tutto il giro inverso per Via Baschieri.

La proposta nuova comunicazione consiste in una strada che si verrà formando con la ricostruzione di tutto l'agglomerato soprastante Piazza Vittorio Emanuele, strada che passando dietro il nuovo Municipio avrà la pendenza di circa il 10 % percentuale non alta in confronto alle condizioni altimetriche locali.

La via raggiunge, la già Via Carchidio, il vecchio edificio scolastico, e sale poi con due bracci opposti : l'uno verso sud-ovest arriva alla Rocca, l'altro, verso nord-est, seguendo la vecchia Via dell'Aia del Dottore, opportunamente ampliata,

raggiunge la via panoramica.

Con questa strada a forcella, dal centro dell'abitato come si può definire in Piazza Vittorio Emanuele, si raggiunge la strada provinciale panoramica sia nella zona della Rocca sia nella zona estensiva, verso Lividonia.

Non è stato possibile proporre altre comunicazioni interne, perché sarebbero stati necessari sensibili espropri e costose opere, sproporzionate con le possibilità del bilancio comunale.

Viene soltanto proposta una lieve rettificata tra Via Cavour e Via del Mandorlo fino alla Piazza dei Quattro Venti. - Non si tratta di avere una vera via di traffico, ma soltanto di una possibilità di far giungere qualche veicolo per le maggiori necessità, in un punto interno dell'abitato.

Un'altra via secondarissima di comunicazione è ricavata tangente alla Rocca sul lato a mare, al doppio scopo di mettere in valore l'antica costruzione bonificando la zona, e di avere insieme una strada di arroccamento nella parte alta dell'abitato : più che altro una passeggiata lungo il nuovo parco con belle visioni panoramiche sul mare, verso sud-ovest.

Anche la piazza della Stazione è stata opportunamente tracciata di nuovo per avere maggior spazio per la sosta dei veicoli o autobus che affluissero al centro abitato.

VIII. - LA RICOSTRUZIONE DELL'ABITATO. -

a) - Nel vecchio centro.

Abbiamo già detto come per le condizioni geografiche, ambientali e paesistiche, non fosse opportuno un trasferimento altrove dell'abitato. Ciò era sconsigliato anche da evidenti ragioni pratiche presentando la ricostruzione in sito notevoli vantaggi dal lato dell'economia e della rapidità.

In tutta la zona tra la Rocca e il Corso Umberto, vale a dire lungo le Vie Roma Ugazzi e Via XX Settembre, e tra la Rocca e la Chiesa, cioè per Via Stella, Via Cavour, Via dei Galli, le distruzioni non sempre intaccano le murature del piano terreno e pertanto la ricostruzione potrà attuarsi con minori difficoltà che non nel caso di completo nuovo impianto.

Pertanto il piano prevede come nucleo essenziale della ricostruzione dell'abitato la rifabbricazione del vecchio centro, salvo le trascurabili rettifiche già dette per ragioni di viabilità. Si potrà forse obiettare che il risanamento sarebbe stato più radicale ed effettivo, ove si fossero abolite alcune strade strettissime, veri vicoli (quale Via dell'Oratorio) alcuni tratti di Via XX Settembre, di Via Stella ecc. Ma occorreva tener presente, a parte altre importanti considerazioni

di ordine economico, che l'allargamento anche di soli due o tre metri di una di queste viuzze avrebbe reso impossibile la ricostruzione nei lotti di terreno rimasto. Difatti a causa della ravvicinata posizione delle varie vie, parallele fra loro, la profondità attuale dei lotti è appena di una decina di metri. D'altra parte abolire completamente una fila di lotti fabbricabili fra due strade avrebbe portato a spazi eccessivi e a spreco di aree, con un diradamento fuori di ogni rapporto con il carattere del vecchio centro. Si consideri che l'abitato sorge su di un notevole declivio e pertanto tra una via e quella parallela sottostante esiste un dislivello variabile fra tre e quattro metri; che la zona è molto battuta dai venti e che pertanto l'antica preferenza a costruire strade di sezione strettissima è dovuta senza dubbio anche a ragioni pratiche di protezione dalle intemperie.

La poca profondità dei lotti costruiti, in genere attorno ai 10 metri, fa sì che le abitazioni non siano malsane, nonostante siano spesso costruite senza rispetto alle più comuni norme igieniche. La popolazione ha goduto difatti di ottime condizioni sanitarie, il che dimostra che, nonostante tutto, l'abitato non era in quelle cattive condizioni igieniche che il suo aspetto poteva far credere.

Tabella n. 4

RICOSTRUZIONE DELL'ABITATO

Zona	superficie totale mq.	intensiva va	semintensiva va	estensiva va I	numero dei vani	numero abitanti	Osservazioni
A	6.000	-	2.000	4.000	105		
B	6.000	-	6.000	-	120		
C	4.000	4.000	-	-	180		
D	4.000	-	4.000	-	80		
E	13.000	-	13.000	-	260		
F	3.000	-	3.000	-	60		
G	4.000	-	4.000	-	80		
H	6.800	-	3.600	3.200	155		
in altre zone di espansione	-	-	-	-	500		
Totali	46.800	4.000	35.600	7.200	1500	1300	
nel numero di presunte ricostruzione di					6500	6100	
					8000	7400	
vani riparabili circa					700	600	
IN TOTALE					8700	8000	

In tempi economicamente così difficili come gli attuali, non si poteva prevedere la ricostruzione prescindendo da tutte le precedenti considerazioni.

La conclusione è stata quella presentata con il piano : ricostruzione dell'abitato in sito sul vecchio tracciato salvo piccole modifiche per ragioni viabili. Vediamo quindi nel piano rimanere tutte le vecchie strade tra il Lungomare, Corso Umberto, e la Rocca verso est e tra questa e Piazza Vittorio Emanuele, sul lato nord.

b) - In zone nuove -

Sono state prescelte delle aree libere soprattutto nel tratto tra la zona della Rocca (vecchio nucleo) e la zona del Valle (parte industriale e porto).

Tali aree, oltre presentare buoni requisiti per la fabbricazione, hanno altresì il vantaggio della più logica posizione urbanistica, essendo situate tra il vecchio centro del paese e la più importante espansione naturale, quella nella parte pianeggiante del Valle dove erano già le industrie, e dove si prevede esse possano risorgere, e nella immediata vicinanza del porto industriale.

Tali zone sono indicate nel piano con le lettere A, B, C, D,

E, e comprendono complessivamente la possibilità di ricostruzione per vani 745.

Altre zone sono state invece prescelte verso la strada panoramica superiore, come espansione sul lato nord-ovest in modo da seguire anche l'altra tendenza di sviluppo della città per quella parte della popolazione che non ha preminenti interessi nella zona industriale.

Queste zone sono quelle indicate con le lettere F, G, H, e comprendono 255 vani.

Nel complesso, comprese le costruzioni private che si prevedono in altre aree del Comune, sono previsti 1500 vani da ricostruire fuori del vecchio nucleo urbano, ma sempre in aree inserite nelle vaste maglie della irregolare formazione cittadina.

Il piano di ricostruzione ha dovuto prevedere la zonizzazione di tutto il territorio del centro urbano non esistendo alcuna precedente regola in materia e in considerazione che tra i cittadini di Porto Santo Stefano c'è forte tendenza a costruire. Era quindi indispensabile che il piano di ricostruzione, oltre indicare le specifiche aree soggette a possibilità di esproprio e di vincolo per la ricostruzione, disciplinasse anche la costruzione privata nei restanti terreni compresi nella zona dell'abitato.

c) - La zona industriale -

E' stata prevista nelle stesse aree già fabbricate con edifici industriali. Si tratta di superfici modeste, ma sufficienti agli sviluppi immediati e futuri della cittadina. La loro posizione è ottima sotto tutti gli aspetti trattandosi di zona pianeggiante, in immediato contatto con il Porto e con la Stazione Ferroviaria. Trattasi d'altra parte di industrie o dedicate a costruzione o riparazione di pescherecci, o alla preparazione di pesce secco o sott'olio.

IX. - DI ALCUNE PARTICOLARI SISTEMAZIONI EDILIZIE DEL CENTRO

CITTADINO -

Le sistemazioni di particolare carattere architettonico urbanistico sono :

- a) - La piazza tra l'imbocco di Via Baschieri e l'inizio del Corso Umberto
- b) - Il tratto di Corso Umberto prima della Chiesa.
- c) - La Rocca e dintorni.
- d) - La nuova Chiesa arcipretale.

a) - Sistemazione della nuova Piazza tra Via Baschieri e l'inizio del Corso Umberto -

La persistente piazza, scomparsa a seguito delle esplosioni, aveva forma a semicerchio poco definita, tagliata dal traffico ed evidentemente sorta un po' ad arbitrio dei costruttori. E' sembrata più logica la nuova forma tracciata dal piano con la zona di riposo posta di lato alla linea del traffico, qui d'importanza rilevante. Si ottiene così una piazza anche residenziale sulla quale possono affacciarsi locali pubblici e commerciali sia ad uso del gruppo di abitazioni circostanti, sia per il movimento del porto su cui

la piazza direttamente affaccia.

b) - Tratto del Corso Umberto prima della Chiesa -

Su questa via furono distrutti soprattutto i fabbricati sul lato a mare. La strada in questo tratto è rettilinea e sopraelevata rispetto al mare di circa 7 metri; i vecchi edifici avevano i prospetti a mare, a picco sull'acqua.

Le soluzioni che si presentavano per la ricostruzione erano sostanzialmente due : o lasciare completamente libero, sgombero da fabbricati il lato a mare, allargando così la via (la cui sezione preesistente era tra m. 4 e m. 5,50 circa) e formando come una lunghissima terrazza panoramica, oppure ricostruire gli edifici secondo concetti aggiornati.

Abbiamo scartata la prima ipotesi, per le due seguenti ragioni essenziali.

L'una economica, cioè che l'esproprio di tutte le aree private su lato a mare della strada sarebbe stato un grave onere per l'Amministrazione comunale, non giustificato da sole ragioni di estetica e di abbellimento cittadino. Altra ragione d'ordine estetico è che una strada tutta libera verso mare, benchè bella, risulterà senza dubbio meno attraente di una strada solo parzialmente aperta in alcuni tratti verso un panorama vasto come quello marino. Ciò anche in conside-

razione che a Porto Santo Stefano non è il panorama del mare che faccia difetto tanto è vero che tutto il percorso del Corso Umberto che inizia al Valle e finisce praticamente oltre l'ex Siluripedio, per una lunghezza di circa 1500 metri, è tutto sul mare e verso di esso aperto liberamente.

Ci sembra quindi certo non essere opportuno rendere monotono anche questo unico tratto del Corso che aveva la caratteristica di strada cittadina chiusa con negozi e altri locali pubblici.

Era stata presentata quindi la ricostruzione con zone parziali libere e con terrazze pubbliche verso il mare onde creare viste panoramiche più suggestive perché inquadrare da edifici e da portici. La sezione stradale doveva essere portata ad una larghezza libera non inferiore a m. 6 ed in più i nuovi fabbricati sul lato a mare dovranno avere portici lungo la strada, onde assorbire in essi il traffico pedonale.

I fabbricati dovevano avere altezza massima di tre piani complessivi contati sul livello del Corso Umberto. Questa sistemazione, oltre il notevole vantaggio economico che presentava per l'amministrazione, permetteva di avere completamente rinnovato un lato della principale strada cittadina, con negozi e locali pubblici moderni. La ricostruzione dei quali sa-

rebbe stato fattore che avrebbe spinto i proprietari di quei fabbricati a monte che siano riparabili, a migliorare, a rimodernare le loro proprietà, in modo da non vederle deprezzate in confronto alle nuove costruzioni che sorgeranno loro di fronte.

In conseguenza delle osservazioni fatte al primitivo progetto di piano, la sistemazione sopradescritta è stata quasi totalmente abbandonata e sostituita dalla proposta di ricostruire tutti i fabbricati negli allineamenti preesistenti salvo il vincolo *di* un piccolo portico di interruzione sul lato mare per una larghezza di circa m. 8.00 in vista sul mare. Come prima detto, per la viabilità rimane l'inconveniente di impossibilità di incrocio veicoli nei punti di deficiente larghezza: tale inconveniente sarà eliminato allorchè si potrà provvedere alla costruzione della banchina viabile sul mare, al piede degli edifici attuali.

c) - La Rocca e dintorni -

Sarebbe stato opportuno proibire la ricostruzione di alcuni edifici secondari distrutti o danneggiati dalle bombe (vedi fot. 36-39-41) che ostruivano in parte la visione di questa bella costruzione secentesca, unico monumento d'interesse ar-

tistico che sorge nell'abitato.

Ma per venire incontro alle esigenze dei privati si è consentita la ricostruzione; ^{tuttavia} ~~ma~~ abbiamo creduto almeno indispensabile impegnare le aree già libere a sud e a sud-ovest a parco pubblico.

d) - La Nuova Chiesa -

La ricostruzione del Tempio fu decisa nel sito stesso dove sorgeva primieramente, essendo questo il luogo migliore per la centralità, per la comodità di accesso e per la preferenza mostrata dalla popolazione.

Fu accuratamente vagliato l'orientamento della Chiesa, tra le sue opposte soluzioni consentite dall'area; la facciata a sud-ovest o la facciata a nord-est.

L'una e l'altra delle soluzioni presentano vantaggi e svantaggi, pratici ed estetici. La vecchia Chiesa era orientata con l'abside a Nord-est e la facciata a sud-ovest è ciò consentiva di avere antistante all'ingresso del tempio una piazzetta opportunamente raccolta e riparata. Ma d'altra parte l'ingresso della Chiesa rimaneva nascosto, nell'interno del vecchio abitato, e non visibile dal Corso Umberto, via principale del traffico e del passaggio. L'altra soluzione, quel-

la adottata dal piano, è quella preferita dalla popolazione locale, dalle Autorità ecclesiastiche e consente la visione della facciata della Chiesa dalla strada principale e dal mare, pur rimanendo il tempio arretrato e appartato dal traffico principale.

L'edificio rimane sopraelevato rispetto al Corso Umberto; vi si accede con due scalinate, l'una sul versante nord-est e l'altra su quello nord-ovest. Una breve rampa potrà consentire eccezionalmente l'accesso ai veicoli.

X. - LE ZONE VERDI = LE ZONE A PARCO PRIVATO = LE ZONE DI RI-
SPETTO = IL CAMPO SPORTIVO = LA ZONA BALNEARE =

a) - Le zone verdi -

Abbiamo già detto al Cap. III come la città fosse sprovvista di ogni giardino o parco pubblico.

Sono stati previsti nel piano un Parco, quello fiancheggiante l'antica Rocca, in posizione bellissima ed esposto a sud-est, o alcuni Giardini, quali quelli ad ovest e vicini alla Rocca e l'altro nella piana del Valle, sul porto industriale.

Altre fasce verdi sono previste nei pressi della Stazione.

L'insieme verde proposto non è certo eccessivo, ma lo si è ritenuto sufficiente in base a due considerazioni : l'una economica onde non creare un eccessivo aggravio finanziario di espropri, impianto e manutenzione al Comune, e l'altra, di ordine funzionale, in quanto l'abitato essendo posto sul mare e molto ventilato è già provvisto ampiamente di zone verdi private, non ha grande necessità di ulteriori spazi verdi.

b) - Le zone a parco privato e le zone di rispetto -

si è invece largheggiato, in certo qual modo, nel vincolare ampi spazi e non costruzione o zone di rispetto ed altri a

parco privato, onde conservare il carattere paesistico d'insieme alla cittadina, salvaguardando i magnifici panorami e mantenendo intatti i gruppi di alberi esistenti.

Delle zone a parco privato è da citare in primo piano quella della Villa Veroli, nel quartiere del Valle, splendido insieme di verde formato da una bellissima pineta che potrebbe domani, in periodo meno difficile per le finanze comunali, divenire di uso pubblico.

Altra zona a parco privato è quella a sud-est e sotto il giardino pubblico a fianco della Rocca, zona che deve rimanere verde per ragioni di visuali e di estetica onde non alterare con costruzioni nuove l'attuale aspetto della collina per chi giunge in città proveniente da Orbetello.

Così pure l'area ancora libera sotto la Rocca, nel versante nord-est, è vincolata alla costruzione di un edificio ad uso pubblico in mezzo ad un vasto spazio verde onde conservare libero questo lato del monumento e non soffocare con nuove costruzioni il vecchio quartiere già così rinserrato nelle sue viuzze e nelle sue ripide scalinate.

Altre zone vincolate, per ovvie evidenti ragioni panoramiche, paesistiche e d'igiene, sono l'agrumeto sotto l'edificio scolastico, lungo Via Carchidio, e le pendici a sud della stes-

sa scuola, fino alla via panoramica.

Allo scopo di conservare la bellissima vista a chi passi per la via superiore panoramica, è stata fissata una zona di rispetto sul lato a mare della detta strada. L'ampiezza di questa fascia è calcolata in 15 metri sufficienti affinché gli edifici vengano a sorgere su di una quota del declivio tale che essi non possano più sensibilmente ostruire la vista della strada verso il mare e verso i monti della Maremma.

e) - Il campo sportivo -

E' stata esaminata ogni eventuale possibilità per la sistemazione di un campo sportivo, ma senza esito favorevole a causa della assoluta mancanza di zone piane libere.

Di parti pianeggianti non vi sono che quelle occupate della zona industriale, della zona ferroviaria e infine del Demanio Militare (Aeronautica). Non potendosi usufruire di alcune di queste aree occorre rinviare la formazione del campo sportivo ad un futuro in cui si renda libera o parte della zona militare o di quella ferroviaria, per trasformazione in autolinea dell'attuale servizio ferroviario.

Oppure rimane la possibilità di impiantare il campo in qualche area piana lungo la strada provinciale a circa tre quattro

chilometri prima dell'abitato. Può costruirsi tuttavia nell'ambito cittadino un modesto campo di giuoco, di dimensioni minime, nelle aree al di là della zona ferroviaria, prima del nuovo mattatoio - Saranno però indispensabili alcuni movimenti di terra per lo spianamento dell'area necessaria.

XI. - GLI EDIFICI PUBBLICI O D'INTERESSE PUBBLICO -

Nel corso di questa relazione si è già accennato a diversi problemi inerenti gli edifici pubblici.

In riassunto nel piano si prevede :

La sede Comunale, oggi distrutta dovrebbe trovar posto in un nuovo fabbricato prospiciente su piazza Vittorio Emanuele, molto adatto allo scopo, sia come centralità rispetto l'abitato, sia per decoro di aspetto e posizione. La Rocca ove oggi si sono sistemati gli uffici comunali, potrà avere la funzione di sede rappresentativa del Comune.

Le scuole elementari previste nel Piano sono due, una dove sorgeva quella già esistente, e l'altra nuova, in località Valle : simile dislocazione è prevista per i due asili infantili :

Il mattatoio Comunale sarà ricostruito fuori dell'abitato e fuori del perimetro del piano per concorde decisione delle Autorità Comunali.

Il mercato del Pesce potrà essere ricavato al piano della banchina lungomare nella ricostruzione lungo il Corso Umberto mentre al piano superiore dello stesso troverà luogo il Mercato delle verdure. Ad essi si accederà con scale pubbliche sia dalla banchina che dal Corso Umberto stesso. La posizione è baricentrica e comoda rispetto l'abitato.

La Chiesa arcipretale viene ricostruita nella stessa area di quella distrutta; ma era da prevedere per i bisogni della cittadina una seconda Chiesa nel quartiere del Valle. L'area è stata designata in fondo a Via Beschieri, verso l'interno, prossima alla curva della strada panoramica.

Per il Gimitero è stata prevista una zona di ampliamento sui terreni contigui e retrostanti all'attuale impianto. L'attuale campamento è molto prossimo all'abitato, ma non si bitie-

ne opportuno per ora, prevedere un suo spostamento in altra zona. Ragioni pratiche ed economiche sconsigliano una simile decisione.

La Caserma della Guardia di Finanza dovrebbe risorgere nella precedente stessa area : edifici per gli uffici di dogana e del porto potranno essere costruiti in edificio attiguo.

XII. - L'ATTUAZIONE DEL PIANO DI RICOSTRUZIONE -

Le opere che il piano prevede a carico dell'Amministrazione pubblica non sono rilevanti in confronto alla entità e vastità del problema.

Poche sono le nuove strade, modesti gli allargamenti e ritocchi a quelle esistenti per cui gli espropri per spazi pubblici non risultano eccessivamente onerosi.

Alcune zone, come quella per il parco di fianco alla Rocca, possono essere considerate di carattere agricolo come in effetto risulta la loro destinazione a tutt'oggi.

Per la esecuzione dei gruppi essenziali di fabbricati si può ritenere, per ora e in linea di massima, che sarà possibile procedere alla costruzione di nuove abitazioni per sinistrati soltanto con fondi forniti dallo Stato e alla ricostruzione dei principali complessi cittadini, mediante formazione di consorzi edilizi fra i proprietari.

Tuttavia la esecuzione del piano potrà essere notevolmente facilitata e potrà essere tolto al Comune l'aggravio per le opere e gli impianti pubblici, mediante la costituzione di un importante Demanio comunale di terreni attuato con un vostro esproprio di aree secondo la Legge sui piani di ricostruzione.

Tale procedura potrà convenire anche in considerazione delle difficoltà che si incontreranno per giungere a consorzi fra proprietari di entità molto suddivise e d'importanza spesso minima.

Degli edifici pubblici i più urgenti da ricostruire sono la Scuola Elementare, il secondo Asilo d'Infanzia, la Chiesa Arcipretale, la Stazione Ferroviaria, la Caserma della Guardia di Finanza.

Roma, 20 settembre 1948

ING. DR. GAETANO MINNUCCI
ARCHITETTO
Arch. Gaetano Minnucci

Gaetano Minnucci