

PIANO DI RICOSTRUZIONE
DELLA CITTA' DI PISA

Relazione e Norme Edilizie

Dicembre 1946

Pme Aff. Gen. 21/1

CONSIGLIO SUPERIORE DEL LAVORO PUBBLICO
SEZIONE 1^a - 570

Adunanza del 16 APR. 1970

IL SEGRETARIO



| | |
|--------------|---------------|
| - 9 GEN 1947 | |
| N. 764 | di Protocollo |
| Titolo | Classe N. |

PIANO DI RICOSTRUZIONE

della guerra **DELLA CITTÀ**

DI PISA

RELAZIONE

Supremo Pire

A. Bellini

di n. cinque

Gianni Lanni

P A R T E P R I M A

NOTIZIE GENERALI SULLE CONDIZIONI DELLA CITTA' PRIMA E
DOPO LA GUERRA - DATI STATISTICI SUI DANNI - PROVVEDI-
MENTI -----

CONDIZIONI DELLA CITTA' PRIMA DELLA GUERRA

Le condizioni della città di Fina alla vigilia della guerra 1940-45 erano assai fiorenti. La sua popolazione residente che nel 1911, cioè prima della guerra 1914-18 era di circa 55.000 abitanti, si era gradualmente accresciuta raggiungendo un massimo di 75.979 abitanti nel 1941, con un incremento annuale medio di 366 unità nel trentennio 1911-41.

Le sue industrie nel 1940 erano in piena attività e comprendevano complessivamente, nel comprensorio Comunale, oltre centocinquanta fra stabilimenti e laboratori piccoli, medi e grandi con una popolazione operaia di circa 25.000 unità.

Le maggiori industrie erano quella vetraria, tessile, ceramica (vassellame e laterizi) chimica-farmaceutica ecc.

L'Università ospitava una popolazione scolastica di oltre 2.000 studenti.

Il complesso alberghiero, costituito da un insieme di circa 25 tra alberghi e pensioni delle varie categorie, capaci approssimativamente di un migliaio di posti letto, fronteggiava le richieste di una clientela rappresentata essenzialmente da commercianti, turisti, studenti e impiegati.

DANNI CAUSATI DALLA GUERRA

Gli eventi bellici e più precisamente i numerosi bombardamenti aerei, le mine tedesche, i continui cannoneg-

giamenti patiti dalla città divisa in due campi avversari durante circa 50 giorni di permanenza del fronte sulle rive dell'Arno, la susseguente gravissima inondazione di quest'ultimo, causarono ingentissimi danni alle persone ed alle cose che possono riassumersi nel seguente prospetto:

| | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------|
| Cittadini morti | circa | 5000 |
| " " " feriti | " | 15000 |
| Danni alle strade e ponti | L. | 1.000.000.000.= |
| " " fognature | " | 45.000.000.= |
| " " acquedotti | " | 80.000.000.= |
| " " impianti del gas | " | 83.000.000.= |
| " " tramvie urbane ed extraurbane | " | 500.000.000.= |
| " " ferrovie | " | 2.500.000.000.= |
| " " industrie | " | 3.780.000.000.= |
| " " edifici pubblici | " | 500.000.000.= |
| " " " " privati | " | 1.800.000.000.= |
| " " " " manumentali | " | 1.000.000.000.= |

I fabbricati esistenti nel 1940 nel Comune di Pisa, esclusa la zona di Marina di Pisa, di Barbaricina e di S. Rossore erano in n° 9.483 e comprendevano n° 142.000 vani circa.

In seguito ai bombardamenti ed alle operazioni belliche succitate, l'intera regione cittadina (interna ed esterna) è rimasta danneggiata, ma più specialmente nelle seguenti zone:

| | | |
|---|---------------|-------|
| Zona adiacente alla ferrovia compresa fm la porta a Mare, la Stazione Centrale e la Porta Fiorenina | danni pari al | 100 % |
| Zona di Porta a Mare | " " " | 98 % |
| " " S. Marco S. Giusto | " " " | 98 % |
| " " Porta Fiorentina | " " " | 95 % |
| " " S. Antonio | " " " | 70 % |
| " " S. Martino | " " " | 50 % |
| " " Porta alle Piagge | " " " | 30 % |

Zona di S. Francesco

danni pari al 25 %

In rapporto alla consistenza quindicata dei fabbricati e dei vani nel 1940, riportiamo la consistenza presente. cioè:

Fabbricati distrutti n° 612 pari a vani 16.746

| | | | | | | | |
|---|---|---|-----------------|---|---|--------|-----------------|
| 9 | | | | | | 5520 | distrut |
| 1 | " | " | gavy. danneg. | " | " | 27.810 | 17970 |
| 9 | " | " | leivem. danneg. | " | " | 4320 | lievem. danneg. |
| 2 | " | " | leivem. danneg. | " | " | 1600 | 230000 |

Fabbricati distrutti e danneggiati

n° 3529 " " " 67.556 distrutti o danneggiati

Facendo il rapporto fra la consistenza dei vani al 1940 (n° 142.000) e quelli distrutti o danneggiati in conseguenza della guerra (n° 67.556), si desume che percentualmente i danni subiti dalle sole abitazioni, investono circa il 48 % del complesso edilizio urbano.

A causa di tali danni la popolazione senza tetto ammontava nel settembre 1944 a 32.427 persone. Considerando che circa 10.000 persone sono state sistemate alla meglio in alloggi costruiti " ex novo " o restaurati, o mediante la coabitazione, tale cifra é ridotta attualmente a 22.427 persone, delle quali circa 10.000 ancora sfollate perché impossibilitate assolutamente a rientrare in città per la carenza di case e per l'estrema saturazione degli alloggi disponibili.

Il numero dei disoccupati in conseguenza delle distruzioni industriali si aggira presentemente attorno a 4000.

PROVEDIMENTI FINORA ADOTTATI

E' stato provveduto ai risarcimenti (non ancora completamente ultimati) degli impianti idrici e delle strade. Si sta lavorando alla riattivazione di un servizio ridotto tramviario e di distribuzione del gas.

Qualche industria ha ripreso il lavoro, ma spesso in

forma ridotta.

Sono stati allestiti a cura dell'Ufficio del Genio Civile 100 alloggi comprese 32 baracche in legno e 10 baracche in muratura di 4 alloggi ciascuna.

Altri alloggi sono stati allestiti o sono in preparazione a cura del Comune e dell'Ente Provinciale Autonomo delle Case Popolari, dell'Amministrazione Ferroviaria, di Enti Cooperativistici e di Industriali.

Tutti questi provvedimenti dimostrano la ferma volontà di ripresa della nostra Città, ma molte, anzi moltissimo rimane da fare ed occorrono mezzi adeguati per affrontare le gravissime conseguenze di una guerra che si è particolarmente accanita su questo centro per la sua particolare posizione nello scacchiere bellico, rappresentando un importantissimo nodo stradale e ferroviario, ed essendo stata attraversata dalla cosiddetta "Linea Gotica" preparata dalla difesa Tedesca.

*** 0 ***

PARTE SECONDA

CRITERI GENERALI DEL PIANO DI RICOSTRUZIONE

+ + + +

PREMESSE

Il Comune di Pisa non possiede un Piano Regolatore approvato dal Ministero del L.L.P.P. e dovendo il Piano di Ricostruzione esserne il presupposto, sono stati adottati provvedimenti che, anche quando non abbiano interamente risolto taluni problemi urbanistici, hanno notevolmente migliorato le condizioni presenti non compromettendo, né vietando per l'avvenire l'attuazione di quei perfezionamenti e di quelle soluzioni che, per la loro ampiezza e dispendio, saranno oggetto di studio del futuro Piano Regolatore già in elaborazione.

RILIEVO DELLE DISTRUZIONI E DETERMINAZIONE DELLA LORO ENERZIA.

Nella planimetria generale sono indicati, secondo le tre categorie prescritte, gli edifici distrutti, gravemente danneggiati e lievemente danneggiati; essa planimetria fornisce perciò il quadro esatto delle catastrofiche distruzioni patite dalla città e delle possibilità da queste stesse distruzioni offerte per eliminarne il Piano di Ricostruzione.

Comunque la determinazione delle cennate distruzioni apparisce più completa consultando anche i dati statistici riportati nella prima parte della relazione. Da questi dati infatti fu già desunto che in percentuale i danni patiti dalle sole abitazioni si aggirano attorno al 48 %.

DATI E PREVISIONI DEMOGRAFICHE

Richiamandoci ancora agli elementi segnalati nella prima parte di individua come l'incremento demografico annuale medio del trentennio 1911-1941 è di 366 unità, mentre le stam-

tistiche ci segnalano che la differenza fra il movimento emigratorio e immigratorio non ha portato sensibili spostamenti sulla entità della popolazione, il cui progressivo aumento è dovuto essenzialmente alla prevalenza delle nascite sulle morti.

Esaminando la tabella qui riportata

| Anno | Nascite | Morti | Residenti |
|------|---------|-------|-----------|
| 1940 | 1122 | 918 | 75.309 |
| 1941 | 1060 | 954 | 75.979 |
| 1942 | 1998 | 1163 | 76.055 |
| 1943 | 992 | 1697 | 75.810 |
| 1944 | 800 | 1694 | 74.839 |
| 1945 | 1164 | 1420 | 74.776 |

siamo in grado di osservare che durante il periodo bellico la popolazione si è mantenuta in continuo aumento fino a tutto il 1942 dopodiché nel triennio 1943-1945 si è manifestato un decremento annuale medio di circa 430 abitanti. Tale decremento tuttavia non è assolutamente attendibile per l'incertezza dei dati statistici rilevati nel periodo più critico della guerra, è perfettamente spiegato dagli esodi della popolazione che si iniziarono proprio nel 1943, cioè quando la città divenne bersaglio dei primi violenti bombardamenti aerei.

Comunque oggi, pur permanendo una notevole contrazione nella popolazione residente a causa della scarsezza degli alloggi, che costringe tuttora circa il 20 % degli abitanti a risiedere nei luoghi di sfollamento, non si segnalano apprezzabili correnti emigratorie che possano giustificare la previsione di una permanente diminuzione della popolazione. Anzi la progressiva ripresa industriale fa presumere, a scadenza più o meno breve, un ristabilirsi delle condizioni normali, tanto più che poche industrie di guerra comprese nel territorio comunale, vanno rapidamente trasformandosi in industrie di pace, riassorbendo per intero la primitiva

va mano d'opera.

CONDIZIONI CLIMATOLOGICHE E SANITARIE

E' conosciuto il mite clima di Pisa, che, protetta dai freddi venti del Nord dai vicini monti, é invece aperta alla benefica influenza dei temperati venti marini. Il clima é prevalentemente asciutto con periodi di piogge ricorrenti in primavera e in autunno. Le condizioni climatiche possono quindi definirsi buone.

Invece le condizioni igieniche di quella parte della città inclusa nella cinta muraria, si presentano gravissime soprattutto nelle zone baricentriche occupate dai più antichi quartieri, dove, già prima della guerra, la densità di popolazione superava di molto i 1.500 abitanti per ettaro; densità che sappiamo essere ben lungi dai massimi ammissibili nelle regioni più popolate degli abitati; mentre oggi, dopo tante distruzioni, l'estrema penuria di vani, ha provocato un indescrivibile agglomeramento umano aggravato da malefici effetti della coabitazione e dell'occupazione dei più luridi ambienti a scopo di abitazione.

La situazione nei quartieri eccentrici (più moderni) sia interni che esterni dove prevale il tipo edilizio semintensivo ed estensivo, pur apparendo meno grave sotto l'aspetto della densità di popolazione per ettaro, e di fatto sostanzialmente precaria per l'estrema saturazione di ogni singolo alloggio.

E' da osservare inoltre che nella parte più vecchia della città, l'accentuata prevalenza negli isolati, dalle superfici coperte su quelle libere, l'angustia delle strade e dei vicoli la cui ampiezza si riduce il più delle volte a pochi metri, l'eccessiva altezza dei fabbricati fin 5 - 6 volte superiore alla larghezza stradale, l'esiguità delle piazze e l'assenza quasi assoluta di giardini pubblici e privati denunciano quella carenza di aria e di sole che, assieme

alla vetustà degli immobili costituzionalmente antiigienici, tanto si presta a creare quegli ambienti malsani dove le statistiche della mortalità (principalmente per la tubercolosi) raggiungono i loro massimi. Più precisamente in tali condizioni trovano le zone centrali a nord dell'Arno e più che altro il quartiere Medioevale di "Forisporta" che gravita attorno alle chiese di S. Michele in Borgo, di S. Pietro in Vincoli e la zona a sud che gravita attorno alla Piazza dei Facchini.

La precisazione di questi stati di fatto aiuterà a comprendere i criteri seguiti nella stesura del progetto, sia per raggiungere nei limiti consentiti dal Piano di Ricostruzione ed in funzione delle distruzioni, il risanamento delle suddette zone, sia per determinare le norme edilizie.

Volendo infine fornire gli elementi necessari alla definizione della futura espansione della città, anche e soprattutto ai fini del Piano di Ricostruzione, onde poter convogliare e disciplinare la ricostruzione degli edifici che non potranno più trovare ospitalità entro la cinta urbana, segnaleremo come sotto l'aspetto igienico (orientamento; salubrità dei terreni ecc.) ed urbanistico (vie di collegamento esistenti, naturale indirizzo espansionistico ecc.) le località che meglio si prestano sono quelle site ad est della città in prossimità della Via Calcesana e a sud nella zona di S. Giusto e S. Marco.

CARATTERE DEL CENTRO URBANO

Nella definizione dei caratteri del centro urbano non si può più parlare come per altre città toscane (ad es. Siena, Firenze, Lucca) di un centro in cui emergono spiccatamente i caratteri di un determinato periodo storico-artistico.

L'origine della città è troppo remota e troppe sono state le distruzioni e le mutilazioni da essa sofferte nel volger dei secoli, sì che i conseguenti rifacimenti ne hanno profondamente alterato il carattere medioevale che si forse più intimamente incise la propria impronta in questo antichissimo centro e che oggi è identificabile solo dalla struttura strada-

le, dai monumenti chiesastici e civili ancora in luce nei vecchi quartieri i quali stranamente convivono entro la stessa cinta di mura, coi più moderni.

Comunque, anche se artisticamente eterogeneo, ci troviamo indiscutibilmente di fronte ad un centro storico-artistico di primaria importanza, sia per le sue vicende storiche, che in catena ininterrotta si dipartono dall'età etrusca per giungere fino a noi attraverso un continuo fiorire e rinnovarsi nel periodo imperiale romano, comunale, mediceo e granducale; sia pel numero e l'importanza dei monumenti e delle opere d'arte che essa contiene.

Inoltre il clima mite, la prossimità di stazioni balneari e termali, i pittoreschi siti della sua provincia ne hanno fatto e ne fanno un notevole centro turistico e climatico, mentre la pluricentennaria Università degli Studi sede di ben dieci facoltà, della Scuola Normale Superiore e di due Collegi Universitari ne fanno un centro culturale fra i più importanti d'Italia cui affluiscono allievi dalle provincie litoranee di Apuania, Livorno e Grosseto, oltre che da quelle di Pisa e di Lucca.

Fissato questi dati preliminari necessari all'impostazione del progetto, diremo subito che, esaminate le succitate condizioni igieniche e lo stato della densità edilizia e di popolazione entro le vecchie mura, nonché un presumibile incremento di popolazione, considerata l'inopportunità di restituire al vecchio centro abitato la primitiva capienza, abbiamo ritenuto consigliabile proporre la ricostruzione dell'abitato, in parte entro il perimetro preesistente ed in parte fuori di esso.

DETERMINAZIONE DEL PRIMITIVO PERIMETRO

Il primitivo perimetro della città è ben delineato a sud ed a ovest dalla barriera ferroviaria, a nord ed a est dalle mura medioevali. Si può affermare che esso segue sostanzialmente lo sviluppo delle antiche mura salvo un

lieve sconfinamento a sud e ad ovest dove la cinta fu quasi per intero demolita, presentando disordinati tentativi di espansione ad est nei sobborghi di Fiorentina e di S. Michele degli Scalzi ed a Nord oltre Porta a Lucca, prodottisi, o spontaneamente (Fiorenzina e S. Michele) o senza una chiara divisione dell'avvenire urbanistico della città (Porta a Lucca).

PROVVEDIMENTI PROPOSTI NEL PIANO DI RICOSTRUZIONE

Tenuto presente che dobbiamo agire su di un importante centro storico-artistico e che le distruzioni belliche ci offrono oggi alcune possibilità irraggiungibili ieri, abbiamo cercato, nei provvedimenti adottati, di utilizzare, laddove si è ritenuto necessario e conveniente per imprescindibili ragioni igieniche e di traffico, gli effetti delle cennate distruzioni belliche, senza turbare l'ambiente originario.

I provvedimenti proposti sono:

- 1° = Riordinamento della ^{rete} sede stradale
- 2° = Risanamento della città vecchia mediante:
 - a) l'immissione nell'uso pubblico di vecchie aree costruite creando nuove strade e nuove piazze;
 - b) l'opportuno diradamento degli edifici in talune zone sinistrate;
 - c) il divieto di ricostruzione ed altre prescrizioni contenute nelle " Norme Edilizie ".
- 3° = Creazione di un centro di affari e di un centro commerciale.
- 4° = Sistemazione della zona alberghiera della Stazione Centrale.
- 5° = Sistemazione della zona di Porta a Mare.
- 6° = Utilizzazione di alcune zone interne disponibili per la ricostruzione.
- 7° = Costruzione di due nuclei suburbani verso i quali dovrà convogliarsi la nuova edilizia.

8° = Riordinamento e potenziamento di zone monumentali.

RIORDINAMENTO DELLA RETE STRADALE

Consapevoli della preminente funzione che ha nel piano di Ricostruzione la rete viaria la quale ne costituisce l'ossatura, nonché della insufficienza del sistema circolatorio, tanto interno che esterno; insufficienza che può riassumersi:

- a) Nella inadeguatezza dei collegamenti del centro cinematico della città (zona della stazione) con le varie zone abitate interne ed esterne site nella regione nord, particolarmente sensibile nel quartiere di S. Francesco e S. Zeno;
- b) Nella inadeguatezza ed anche inesistenza di arterie di penetrazione e di uscita destinate ad unire le grandi vie di comunicazione suburbane, cioè la Statale Aurelia, Tosco-Romagnola e dell'Abetone e Brennero, col centro cinematico ed atte a distribuire il traffico proveniente dall'esterno nell'interno della città.
- c) Nella esiguità della sezione stradale della dorsale mediana nord-sud rappresentata dal Corso Italia, Ponte di Mezzo, Borgo Stretto, Via Oberdan, Via Carducci, soprattutto nel tronco di Sottoborgo ed alla strozzatura delle Logge di Banchi;
- d) Nella mancanza quasi assoluta di piazze e larghi di sorta per autoveicoli siti nelle adiacenze di vie interne di grande traffico necessarie principalmente alla predetta dorsale mediana che per la sua ristrettezza non consente nemmeno una sottamarginale a tempo limitato;
- e) Nella assenza di una strada di circonvallazione per convogliarvi il traffico di transito ed assolvere alla funzione di smistamento di quello di penetrazione;
- f) Nella necessità di collegare la statale Tosco-Romagnola con quella dell'Abetone e del Brennero con l'Aurelia avvalendosi di strade interne di attraversamento opportunamente sistemate finché non sia in efficienza l'anello di circonvallazione;

Si è proposto perciò un complesso di provvedimenti diretti a risolvere quanto meno a ridurre le insufficienze segnalate

provvedimenti che abbiamo riunito in due gruppi:

- 1° = Riordinamento della rete stradale interna
- 2° = " " " " " " esterna

RIORDINAMENTO DELLA SEDE STRADALE INTERNA

Esso comprende

- 1° = IL RACCORDO DIRETTO DELLA TESTA NORD DEL PONTE SOLFERINO CON LA VIA BONANNO.

Questo raccordo si avvale delle demolizioni avvenute a Nord del Ponte Solferino e si concreta nel tracciamento di un nuovo tronco stradale che si diparte ai piedi della rampa del ponte stesso, sul fondo di una piazzetta trapezoidale ed, attraverso superfici di minima resistenza, si innesta alla Via Bonanno.

Una tale soluzione elimina gli inconvenienti derivati dal fatto che le correnti di traffico centrifugo e centifugo che hanno capo alla zona della stazione centrale (Piazza della Libertà) e quelle di transito dovute ai rapporti fra le Statali Tosco-Romagnola ed Aurelia (attraverso la Via Pietrasantina) aventi per capisaldi la Piazza Guerrazzi e la Piazza Marina nella regione a Nord del Ponte in oggetto si incanalano presentemente su due percorsi entrambi molto difettosi. Più precisamente: quello che passa per la via Volturmo, Via Niccola Pisano, Via Risorgimento, Via Bonanno il quale apparisce molto tormentato, ha tre gomiti ad angolo retto e presenta condizioni di visibilità negative ed attraversa vie molto strette (Via Volturmo e Via N. Pisano) quello che segue la Via Roma e La Piazza del Duomo, attraversa una via incapace di assorbire un forte traffico promiscuo (la Via Roma) lambendo per di più l'ingresso principale dell'Ospedale e si diffonde contro ad ogni buona regola su di una Piazza, che, per il suo carattere monumentale e turistico, dovrebbe rimanere il più possibile tranquilla e non mai essere attraversata dal traffico pesante.

Il provvedimento proposto tende adunque a risolvere:

* la insufficienza ^(a) migliorando il sistema delle comunicazioni della regione Nord-ovest della città col centro cinematico; la insufficienza b) perfezionando il percorso sul tronco nord dell'arteria di penetrazione e di uscita che fa capo alla Pietrasantina; la insufficienza f) stabilendo un più pronto collegamento fra la Tosco-Romagnola e l'Aurelia.

di via Notari
e all'ovest
via e. Ballant

27. IL RADDOPPIO STRADALE CON SENSO UNICO SUL TRONCO DI BORGOSTRETTO

Il raddoppiamento ed il senso unico proposti, hanno lo scopo di raggiungere, col minimo lavoro, l'alleggerimento del traffico nel tronco di sottoborgo che, sul percorso della dorsale mediana, facente capo a sud con la Stazione Centrale e a Nord con quartiere delle Palazzine di Porta a Lucca, costituisce il tronco, dove per l'esigua sezione stradale, si verifica il maggior attrito.

Ancora in ~~questo~~ questo caso, come nel precedente, l'attuazione del raddoppio è facilitata dalle vaste distruzioni verificatesi in quella zona. Il raddoppiamento indicato in progetto è da realizzare con l'apertura di una nuova strada parallela a sottoborgo che nasce sulla Piazza del Pozzetto (di lato alla Piazza Garibaldi) e, lambendo il tergo di S. Michele in Borgo, si innesta alla Via S. Cecilia. Tale strada può, in proseguo di tempo, essere prolungata fino a Porta a Lucca, realizzando così il raddoppio completo del tronco nord della trasversale mediana;

VARIANTE = Poiché la soluzione proposta, se si presenta praticamente ed economicamente di facile attuazione, non apparisce altrettanto soddisfacente dal punto di vista circolatorio a causa dei vari angoli retti che si incontrano sulla Piazza del Pozzetto e sulla Via S. Francesco e S. Lorenzo che ostacolano il deflusso del traffico, segnaliamo, come variante, l'allargamento di Via Notari e di Via delle Sette Volte.

Con questo tracciato il raddoppio è raggiunto in forma più radicale e più risolutiva; ma con grave sacrificio di cose

Tuttora integre. Comunque una tale soluzione migliorerebbe le condizioni igieniche di due strade (o meglio di due vicoli) che attualmente sono deplorabili e risolverebbe il problema dell'accesso al Mercato vecchio che é oggi assolutamente insufficiente.

LA CORREZIONE DEL CROCEVIA FORMATO DAL BORGOSTRETTO

3 = VIA OBERDAN CON LA VIA S. FRANCESCO - VIA DINI =

Questo quadrivio rappresenta uno dei punti più nevralgici di tutta la città poiché su di esso confluiscono due forti correnti di traffico: una in senso nord-sud, un'altra in senso est-ovest. Quest'ultima si fa sempre più intensa, dopo il collegamento di Via S. Giovanni Bosco con la Calcesana.

I difetti gravi che si riscontrano in questo punto di conflitto sono rappresentati, oltre che all'angustia del sito, dall'infelice sfalzamento degli imbocchi della via S. Francesco e Via Dini che rende pressoché nulle le condizioni di visibilità nel senso est-ovest.

La correzione proposta prevede l'abbattimento del fabbricato all'angolo di Via Oberdan e Via Dini si da rendere più agevole la circolazione sul nodo e migliorare la visibilità.

LO SPOSTAMENTO A VALLE DEL NUOVO PONTE DI MEZZO

4 =

Il lieve spostamento indicato che porterà l'asse del Ponte pressoché sull'asse delle due piazze di testa, ha lo scopo di migliorare lo smistamento delle due correnti di traffico (ascendente e discendente) che in passato si concentravano nelle regioni orientali delle Piazze stesse, lambendo gli edifici posti in quel lato e generando un fortissimo attrito. Ciò anche nella previsione di un possibile allargamento avvenire della Via Notari che consentirebbe un perfetto frazionamento sulla Piazza Garibaldi delle due correnti predette. L'ascendente da convogliarsi in Borgo Stretto e la discendente in Via Notari.

5 - LA FISSAZIONE DEL SENSO UNICO NELLA ZONA DELLE LOGGE
DI BANCHI

Questa zona presenta una molta accentuata strozzatura sull'angolo nord-est delle Logge stesse che consiglia a non costringere in quel sito il traffico ascendente e discendente.

Per realizzare il senso unico é stato proposta l'allargamento della strada ad ovest delle Logge il che consentirà di risolvere anche il riordinamento del fianco del Palazzo Comunale (da tanti anni ventilato e discusso) e l'allargamento dell'imbocco di Via Toselli che migliorerà e fornirà un più ampio respiro l'accesso principale del Comune.

6 - LA CORREZIONE DEL CROCEVIA FORMATO DAL CORSO ITALIA
CON VIA S. MARTINO E VIA TOSELLI

In questo luogo la correzione é facilitata dalle demolizioni all'^{intorno} interno del Corso Italia che consentano la formazione di un largo mediante l'arretramento dei nuovi fabbricati rispetto al vecchio filo stradale, migliorando nettamente le condizioni di circolazione e di visibilità sul crocevia che rappresenta, con quello già segnalato, un'altro punto nevralgico sul percorso della dorsale mediana.

E' opportuno rilevare come i provvedimenti indicati ai n° 2 - 3 - 4 - 5 - 6 sono tutti diretti se non a risolvere, a mitigare gli inconvenienti che si manifestano sul percorso della dorsale mediana (insufficienza e), tenendo ben presente che su essa dorsale non dovrebbe aver la funzione di assorbire un traffico pesante poiché non fa direttamente capo a nessuna via suburbana importante , ma quella prevalente di collegare i quartieri intermedi della città con la stazione centrale. Con le soluzioni proposte si é perciò ritenuto sufficiente risolvere in sede di Piano di Ricostruzione solo i problemi più urgenti, demandando allo studio del Piano Regolatore le soluzioni più ampie e più economicamente impegnative.

7 - IL COLLEGAMENTO DELLA VIA CONTE FAZIO CON LA VIA LAVAGNA
PROLUNGAMENTO DELLA VIA LAVAGNA E RIORDINAMENTO DELLA
PIAZZA D'AZEGLIO -

L'unione della Via Conte Fazio con la Via Lavagna può porsi in atto aprendo opportuni vani (per i veicoli e per i pedoni) nel tratto sud occidentale delle mura urbane presso il Bastione di Stampace.

Qualora dovesse essere mantenuto in vita l'ultimo braccio del canale dei Navicelli, questo sarà superato con un ponte e qualora (come sembra) detto braccio dovesse essere interrato l'allacciamento delle due strade sarebbe notevolmente semplificato.

Il prolungamento di Via Lavagna, attraverso zone totalmente distrutte, trova il suo naturale sbocco sul largo d'Azeglio e da qui; per la via omonima, sulla Piazza Italia, cioè sul centro, mentre il largo stesso avente in passato una conformazione a imbuto è stato trasformato in Piazza di forma rettangolare.

Questo complesso di provvedimenti ha lo scopo di stabilire un più facile e diretto collegamento fra la Via Livornese (rappresentata dal tronco sul dell'Aurelia ed il centro, si fa formare una principale arteria di penetrazione e di uscita nella quale canalizzare il traffico centifetro e centrifugo con Livorno. Tale traffico che, per i rapporti col centro, oggi segue il percorso Via Conte Fazio, Via di Porta a Mare, Via Battisti, è gravemente intacciato da due gomiti ad angolo retto, da un angusto ponticello sul Canale dei Navicelli posto proprio innanzi degli stessi gomiti, dall'attraversamento della ferrovia elettrica Pisa-Firrenia-Livorno.

La Piazza d'Azeglio, dalla quale si diparte un sistema di strade avente la caratteristica disposizione a turbina, assume l'importante funzione di piazza di smistamento del traffico predetto nel cuore della città e nelle zone morte potrà servire anche proficuamente per la sosta dei veicoli.

Comunque una tal soluzione, che può avere una immediata

applicazione, non pregiudica un più perfetto e razionale collegamento fra la Via Livornese e il centro attraverso la Via di Porta a Mare, Via Battisti e fra la Via Livornese e la Tosco-Romagnola, proseguendo pel viale Bonaini; collegamento che potrà effettuarsi solo quando sia resa inattiva l'ultima parte del Canale dei Navicelli la cui sede attuale potrebbe essere utilizzata per crearvi un sottopassaggio ferroviario nel quale inserire tanto la strada quanto la ferrovia elettrica Pisa-Tirrenia-Livorno.

8 - IL PROLUNGAMENTO DELLA VIA MANZONI E DELLA VIA PIUSUDSEI

La Via Manzoni attualmente muore sul Corso Italia, sviluppandosi nell'ultima tratto (compreso tra la Via d'Azeglio e il Corso Italia) in una sede angusta.

Le distruzioni avvenute sul Corso Italia, proprio di fronte allo sbocco della Via Manzoni consentono il suo prolungamento attraverso regioni di minore resistenza. La via in progetto si sviluppa dapprima in direzione di est per ripiegare poi in ampia curva verso nord-est e giungere sulla Piazzetta di S. Martino; quindi approfittando ancora delle distruzioni avvenute in quei pressi, sbocca sul lungarno Galilei attraverso un largo da ricavarsi mediante l'abbattimento di un mancone rimasto intero della spina compresa fra la Via Silvestri e la Via Lanfranchi, la quale è rimasta per almeno due terzi abbattuta e danneggiata. Rileviamo comunque che fu accertato che gli edifici più o meno sinistrati rimasti in piedi non hanno nessuna importanza artistica o ambientale, ma costituiscono un complesso di quegli alloggi estremamente malsani per carenza di sole e di aria, e chetutta quella plaga eccessivamente densa, si avvantaggerebbe molto sotto l'aspetto igienico con l'attuazione del largo proposto e l'introduzione di poco di verde.

La strada pertanto varcherebbe l'Arno all'altezza di Piazza Mazzini, dove si proporrebbe di ricostruire il nuovo Ponte della Fortezza, e per la Piazza stessa, seguirebbe il percorso di strade esistenti ormai empie (la Via S. Bibbiana, che lambisce il nuovo Palazzo di Giustizia, la Via Giovanni

di Simone, e passando sul rovescio di S. Francesco, giungerebbe per la via degli Orefici (la cui rettifica é in atto) alla Porta S. Zeno (recentemente riattivata) che immette sulla statale dell'Abetone e del Brennero.

La Via Pilsudski di prolungherebbe a sud per sfociare sulla Piazza della Stazione e a nord per innestarsi all'altezza testé descritta della quale verrebbe a costituire il tronco meridionale.

La realizzazione di questo programma porterebbe i seguenti vantaggi:

- 1° = Il collegamento della statale dell'Abetone-Brennero col centro poiché l'arteria delineata costituirebbe la via più diretta di penetrazione e di uscita ai traffici fra Pisa e Lucca.
- 2° = Il collegamento diretto fra la Tosco-Romagnola e l'Emilia con la statale dell'Abetone e del Brennero. Deservendo infatti come la Tosco-Romagnola e l'Emilia confluiscono alla periferia della città nella Via Cattaneo, si constata come il collegamento in parola avverrebbe attraverso la Piazza Guerrazzi, la Piazza Ceci e il primo tratto della Via S. Martino (che é il più ampio) fino all'altezza della Piazza S. Martino, dove avverrebbe l'innesto con la nuova arteria progettata il cui tronco nord sbocca direttamente come si é visto, sulla statale dell'Abetone e del Brennero.
- 3° = L'unione della regione nord-orientale interna ed esterna della città con la stazione centrale.

Non é però ancora accertato se questa soluzione, che apparisce ottima sotto l'aspetto urbanistico, sia attuabile perché essa imporrebbe lo spostamento di circa 170 m. a valle del nuovo Fonte della Fortezza il quale sorgeva quasi nel punto dove l'Arno forma uno stretto gomito. Cioè in un sito dove il vecchio ponte, anche per le sue caratteristiche, assumeva una funzione idraulica regolatrice delle acque nella traversa a Valle.

Non essendo nelle competenze della Commissione del Piano di Ricostruzione l'entrare in merito ai problemi

idraulici, nell'ipotesi che ragioni idriche costringano a ricostruire nel vecchio sito il Ponte della Fortezza, abbiamo previsto una variante alla soluzione prevista che è delineata in colore azzurro nella planimetria Generale del Piano.

VARIANTE - Tale variante prevede solo un raccordo più diretto fra la Piazza Ceci e il Ponte della Fortezza; raccordo che passando lungo il lato occidentale del Giardino Scotto sboccherebbe su di una Piazza che le distruzioni consentono di ricavare sulla testa sud del Ponte stesso. Il raccordo in parola si svilupperebbe su terreni liberi, toccando solo un edificio semidistrutto e di nessuna importanza ed avrebbe il grande vantaggio di eliminare i due gomiti ad angolo retto che i veicoli dovevano subire nel vecchio percorso di Via Bovio, Lungarno Galilei, Ponte della Fortezza.

Con questa variante il collegamento della Statale dell'Abetone e del Brennero col centro, si realizzerebbe a nord del Ponte della Fortezza, attraverso la Via S. Marta, la Piazza delle Gondole ed un tronco della via di arroccamento che si sviluppa ad oriente fuori delle mura urbane sboccando sulla Statale in questione; a sud del Ponte, attraverso il nuovo raccordo su descritto, la Piazza Ceci, la Via Curtatone e Montanara (oppure il Viale Bonaini).

Il collegamento della statale predetta con la Tosco-Romagnola e l'Emilia avverrebbe sul percorso a nord del Ponte già indicato e a sud troverebbe il punto di congiunzione sulla Piazza Guerrazzi dove sbocca la Via Cattaneo sulla quale si è detto confluiscano la Tosco-Romagnola e l'Emilia.

Con l'attuazione di questo progetto, l'unione della regione nord-orientale della città col centro e con la stazione centrale, diverrebbe più difficoltosa e confusa, mentre il prolungamento della via Lanzoni, diminuito assai nella sua importanza, sfocerebbe nella Via S. Casciani e di lì in Via Curtatone e Montanara, il tronco che dirigendosi a nord sbocca sulla Piazza S. Martino sarebbe abbandonato e così pure l'abbattimento di quanto rimane della spina compresa tra i vicoli.

9 - IL COLLEGAMENTO DELLA PORTA A MARE CON LA VIA BONANNO

Questo collegamento sarà possibile se verrà ricostruito il Ponte a Mare dove sorgeva il vecchio ponte di ferro a traliccio e si realizzerà con l'apertura di una nuova strada che, attraversando in senso sud-nord l'area dell'ex Caserma del 7° Artiglieria, sboccherà sulla via Bonanno. Una tale soluzione canalizzerebbe il traffico pesante di attraversamento fra la Tosco-Romagnola e la Pietrasantina e quello di penetrazione e di uscita fra Pietrasantina e centro, sul percorso più periferico di: Via Battisti, Via di Porta a Mare, Ponte a Mare, nuovo tronco attraverso la ex Caserma, Via Bonanno, allontanandolo dal percorso più centrale di Via Crispi, Ponte Solferino, nuovo tronco, Via Bonanno già delineato al n° I.

10 - ALTRI PROVVEDIMENTI DI CARATTERE SECONDA IO come:

- 1° - La formazione di una rampa sull'asse del Cavalcavia di S. Giusto diretta verso la Piazza Guerrazzi e l'allargamento del Cavalcavia stesso, per migliorare i rapporti di traffico fra l'aeroporto di S. Giusto e la zona suburbana di S. Marco e S. Giusto con la città; rapporti che oggi avvengono in modo molto infelice attraverso due rampe dirette entrambe sulla Via Corridoni e piegate entrambe ad angolo retto col Cavalcavia in parola.
- 2° - La formazione di una strada a carattere residenziale che si diparte dal lato orientale di Piazza S. Caterina ed attraverso orti sbocca su via degli Orefici all'altezza dello stabilimento Marzotto. Tale strada avrebbe lo scopo di valorizzare per uso edilizio una parte dei terreni disponibili in quel luogo (cioè anche in funzione della creazione del "Villaggio Marzotto") pur mantenendo a nord di detta strada una riserva di terreno sul quale è stato posto il vincolo della non costruzione, che costituisce un polmone di aria vitale ai fini igienici ed a eventuali possibilità edilizie avvenire.
- 3° - La formazione di una strada a carattere residenziale che partendosi dal cosiddetto "Bagno di Kerona" seguendo l'

note
RIORDINAMENTO DELLA SEDE STRADALE ESTERNA

Esso comprende:

I° = LA CREAZIONE DI UN ANELLO DI CIRCONVALLAZIONE =

Per la formazione dell'anello in parola ci siamo valse, per quanto è stato possibile, delle strade esistenti. Più precisamente esso è rappresentato: ad ovest dalla Via Aurelia nel tratto compreso fra il Cimitero di Porta a Mare e il crocevia all'altezza della Via Andrea Pisano, della Via Andrea Pisano stessa fin oltre la linea ferroviaria Lucca-Genova e da un nuovo tronco stradale che lambisce la stazione di Porta Nuova (S. Rossore) e la ferrovia di Lucca; a nord, dalla Via del Parmigliaio a dal primo tratto della via di Fratale fino all'altezza del Canale demaniale dei molini; ad est da un nuovo tronco che, attraversando la regione di Calcesana e di S. Michele degli Scalzi, discende fino all'arno che sarà attraversato da un nuovo Ponte; a sud ancora da un nuovo tronco che passerà per la zona della "Cella", S. Marco, S. Giusto e attraversando la ferrovia di Livorno si ricongiunge all'Aurelia all'altezza del Cimitero di Porta a Mare.

L'anello testé descritto servirà al convogliamento sulla periferia del traffico di transito (soprattutto di quello pesante) che intercorre fra le arterie suburbane di grande comunicazione (cioè le statali: Aurelia, Tosco-Romagnola e dell'Abetone e del Brennero) e le altre più o meno importanti zone; L'Emilia, la Calcesana ecc. ed allo smistamento del traffico di penetrazione e di uscita inerente ai rapporti fra la città e l'esterno.

Oltre a tali prevalenti funzioni, esso collegherà i quartieri periferici esistenti che attraverserà col suo percorso e più precisamente quelli: Porta Mare, Porta Nuova, Porta a Lucca, S. Michele degli Scalzi, la "Cella", S. Marco, S. Giusto, nonché i due nuovi nuclei di Calcesana e dell'Aeroporto sui quali verranno dirette le nuove costruzioni.

2° = IL TRACCIAMENTO DI DUE VIE RADIALI PER L'ALLACCIAMENTO ALLA CITTA' DI DUE NUOVI NUCLEI SUBURBANI =

Entrambe le radiali in questione sono ormai pressoché ultimate e sono rappresentate:

1° = Dalla strada che unisce il Cavalcavia di S. Giusto con l'Aeroporto.

2° = Dalla via che collega le nuove Carceri con la Via Calcesana (prolungamento della Via S. Giovanni Bosco.

3° = IL SISTEMA STRADALE PER SERVIZIO DEI NUOVI NUCLEI DI CALCESANA E DELL'AEROPORTO =

Esso é costituito da un ossatura viaria sufficiente a dare inizio alla vita dei nuclei stessi e che; opportunamente ampliata secondo le esigenze dell'avvenire, permetterà lo sviluppo di eventuali quartieri periferici.

RISANAMENTO DELLA CITTA' VECCHIA

Ancora in questo ordine di provvedimenti abbiamo agito seguendo il carattere generale di approfittare al massimo grado delle distruzioni per raggiungere lo scopo. Perciò il risanamento é limitato alle zone che interessano il Piano di Ricostruzione e fra questa abbiamo soprattutto fermato la nostra attenzione su tre, che, in considerazione della loro eccessiva densità forzata e delle pessime condizioni igieniche, richiedevano particolare cura nello stabilire i criteri per la loro ricostruzione. Sono esse le zone di Piazza dei Facchini a sud; delle Case Dipinte e di Via delle Belle Torri a Nord.

Per la zona della Piazza dei Facchini, dove all'inizio della guerra era già in atto un programma di risanamento; é stato provveduto mediante, l'ingrandimento dell'antica Piazzetta, la creazione di un largo sistemato a verde che si estende a nord della medesima ed ha per sfondo la chiesetta di S. Cristina; l'allargamento di Via La Nunziatina; la formazione di

una nuova strada che unisce la Piazza dei Fauchini al Corso Italia; la ricostruzione di nuovi isolati secondo i criteri indicati nelle "Norme Edilizie".

Per la zona delle Case Dipinte la creazione della nuova strada che unisce la Piazza del Pozzetto alla Via S. Cecilia, ma principalmente il grande largo compreso tra il Borgostretto e le "Case Dipinte" la Piazzetta proveniente dalla rettificazione del chiosco di S. Michele in Borgo ed i diradamenti e prescrizioni delle "Norme Edilizie" per le nuove costruzioni, garantiscano un notevole miglioramento igienico in quel sito.

Per la zona di Via delle Belle Torri è stato delineato un diradamento negli edifici adiacenti al S. Pietro in Vincoli ed una riduzione della profondità dei palazzi da ricostruire compresi fra il Lungarno Mediceo e la via in parola.

Una tale riduzione genera l'arretramento, rispetto al primitivo filo stradale, delle fronti degli edifici affacciatisi sulla via delle Belle Torri sulla quale avvanzeranno a guisa di giunte le antiche case-torri rimaste in piedi. I tre larghi che si vengono così a formare se da un conto saranno utilizzati per la sosta dei veicoli che solitamente si fermano in quel luogo fuori del transito, dall'altro daranno modo di arieggiare e soleggiare le abitazioni di tutta la strada e dei vicoli che vi immettono. A ciò aggiungasi la formazione di due nuovi vicoli che uniscono il Lungarno Mediceo con la Via delle Belle Torri e che costituiscono altre fonti di luce e di aria infresche fra i grandi palazzi.

CREAZIONE DI UN CENTRO DI AFFARI E DI UN CENTRO COMMERCIALE

Volendo individuare quali siano i luoghi dove spontaneamente si è indirizzata l'attività affaristica e commerciale della città, possiamo affermare che questi sono rappresentati; per l'attività affaristica, dalla zona a nord-ovest del Corso Italia dove sorgono le Logge di Banchi (centro delle contrattazioni nei giorni di mercato) e dove risiedono alcuni Istituti

bancari, uffici privati e pubblici, studi professionali ecc. per l'attività commerciale, dalla zona di Borgo Stretto dove prevalentemente hanno sede negozi, magazzini ecc.

Osservando come nell'ambito di queste due regioni siano avvenute ingenti distruzioni belliche, fu pensato essere opportuno avvalersene per incrementare le naturali tendenze testé segnalate creando un centro affari ed un centro commerciale.

IL CENTRO AFFARI avrebbe come fulcro la Piazza dei Facchini, adeguatamente riordinata e col lato nord fornito di portici. Il centro è collegato al Corso Italia con una nuova via che, lambendo il tergo della distrutta chiesa di S. Sebastiano, sfocia sul largo formato all'imbocco del Corso stesso. Gli edifici da ricostruire in questa zona ospiteranno

IL CENTRO COMMERCIALE graviterebbe sul grande largo che si è detto estendersi fra il Borgo Stretto e le "Case Dipinte". Questo largo prodotto dai bombardamenti, apparisce assai profondo. Esso è stato utilizzato ricavandovi un quadriportico nella parte occidentale ed una piazzetta nella parte orientale.

Il quadriportico delimita un'area interna da sistemarvi eventualmente a verde si da costituire come un piccolo foro di cui il lato ovest ristabilisce la continuità dei portici del Borgo Stretto interrotta dalle distruzioni ed il lato est separa il foro stesso dalla Piazzetta e chiude l'anello dei portici.

Sui lati lunghi del quadriportico e nella piazzetta si apriranno nuovi negozi e la passeggiata coperta di sottoborgo, tanto cara a i Pisani, accrescerà il suo percorso.

Non fu ritenuto opportuno di approfittare più abbondantemente delle distruzioni di questo luogo per crearvi piazze e piazzette più ampie, per non eccedere nell'immissione all'uso pubblico di aree private, per non appesantire il gravame economico degli espropri e per non aggravare il danno dei proprietari. Le garanzie igieniche, comunque già segnalammo essere state ancora perfezionate dalle "Norme Edilizie" relative a questa zona.

SISTEMAZIONE DELLA ZONA ALBERGHIERA DELLA STAZIONE CENTRALE

Il complesso edilizio che un tempo si sviluppava ad est e ad ovest del Viale Amedeo é andato completamente distrutto. Esso era costituito soprattutto nella parte occidentale, da un agglomerato molto denso, disordinato e igienicamente scadente.

Vari alberghi erano ubicati in vecchie case di civile abitazione adattate al nuovo uso, altri in fabbricati ai quali si erano aggiunte numerose iperpetazioni edilizie che tendevano a saturare le aree interne, togliendo luce ed aria agli ambienti.

La sistemazione delineata nel Piano di Ricostruzione prevede l'apertura di due tronchi stradali pressoché paralleli al Viale Amedeo; uno ad est sul prolungamento della Via Pilsudski; l'altro ad ovest, diretto verso il Palazzo della Provincia. Tali vie, oltreché assolvere a funzioni di traffico già segnalate, dovrebbero alimentare tutti i servizi degli alberghi e dei negozi che si affacciano sul Viale Amedeo; servizi che non sarebbe opportuno per ovvie ragioni, il disbrigare dalla parte del Viale.

Dette strade, avendo una notevole ampiezza ed un traffico non molto accentuato, possono inoltre servire utilmente per la sosta di autoveicoli.

Per quanto si riferisce al viale Amedeo, dopo vari tentativi, ci siamo orientati verso la soluzione delineata in planimetria che segue più da vicino il vecchio allineamento degli edifici. Infatti questa disposizione a lati inclinati oltre a l'essere meno onerosa per la Pubblica Amministrazione e per i proprietari delle aree riducendo al minimo gli espropri della zona, meglio si presta, delle tentate soluzioni a lati paralleli, a mitigare le anomalie provenienti dalla non coassialità della Piazza Italia, del viale e della Piazza della Stazione.

La convergenza dei lati verso la stazione sorte inoltre in quell'interessante effetto scenografico che fu tanto caro agli architetti del periodo rinascimentale e barocco.

Considerando inoltre la diversa funzione degli edifici

che si affacciano sul Viale Amedeo, poiché non tutti sono destinati ad uso alberghiero, (diversità di funzione che può ripetersi anche in caratteristiche architettoniche diverse); considerando ancora l'inopportunità di vincolare i vari proprietari e l'Amministrazione Comunale a soluzioni architettoniche impegnative (intese tanto nel senso estetico, quanto nel senso distributivo e costruttivo), non abbiamo ritenuto consigliabile il fissare delle rigide direttive, ma bensì un complesso di norme generali il cui rispetto sia atto a garantire quella armonia d'insieme desiderabile in quell'ambiente.

Queste norme (cfr anche le "Norme Edilizie") si riassumono nelle seguenti:

- 1° = Presenza di un portico sui lati del viale Amedeo e della Piazza della Stazione. Questo portico, oltre che rappresentare una comodità pedonale trovando la loro continuità nei portici dei palazzi delle Poste e della Provincia, costituisce: sia un fattore armonico sulla Piazza della Stazione dove, tanto l'edificio principale (stazione centrale) quanto i secondari (palazzetto delle Poste e Telegrafi delle F.F. S.S.) posseggono portici; sia una garanzia di fusione e di omogeneità negli edifici che sorgeranno lungo il Viale Amedeo e che potranno avere caratteristiche architettoniche diverse.
- 2° = Altezza dei fabbricati contenuta in limiti fissi (20 - 30 m.) avente analogia con gli edifici già esistenti nel sito (stazione centrale che sarà rialzata di un piano, palazzotti delle Poste e del Dopolavoro delle F.F.S.S. sulla Piazza della Stazione e Palazzi della Provincia e delle Poste sulla Piazza Italia), onde garantire una omogeneità volumetrica
- 3° = Doppia alberatura che delimita la regione centrale del Viale da quelle laterali destinate al traffico ascendente e discendente dei veicoli. L'elemento verde ha impiegarsi anche a grandi masse data l'ampiezza della strada (50 - 32 m.) ha lo scopo di mantenere a questa il carattere di Viale e di costituire un'altro elemento fondamentale di fusione che, col por-

tico, garantisce ancor più l'omogeneità e l'armonia dell'insieme, distraendo l'occhio da eventuali anomalie.

UTILIZZAZIONE DI ZONE INTERNE DISPONIBILI CHE SI PRESTANO PER LA RICOSTRUZIONE =

Ad occidente della città nell'area contenuta in un'ansa delle antiche mura, sorgeva la caserma del 7° Artiglieria i cui edifici furono dalla guerra o distrutti o gravemente danneggiati. Poiché tale area è stata ceduta dall'Autorità Militare per usi civili, abbiamo creduto opportuno utilizzare per crearvi un piccolo quartiere residenziale moderno a palazzette bene orientate e largamente fornite di terreno libero. Sulla testa del quartiere, che definiremo "La Cittadella" si estende una zona verde che, qualora sia ricostruita la Torre Guelfa e restaurato il bastione cinquecentesco, costituirà un interessante giardino pubblico anche dal punto di vista artistico.

Altra zona sulla quale può orientarsi la nuova costruzione all'interno della città è quella ubicata a nord-est che comprende gli orti a nord della Via S. Zeno e della Via S. Lorenzo. Questi appezzamenti di terreno sono stati valorizzati dal tracciamento delle strade suddescritte. Il tipo edilizio da prescriversi sarà l'estensivo o tutt'al più il semintensivo.

SISTEMAZIONE DELLA ZONA DI PORTA A MARE

Nella zona portammarese possiamo distinguere due regioni: quella ad oriente e quella ad occidente della Statale Aurelia.

Nella regione orientale, in considerazione della soppressione dell'ultimo tratto del Canale dei Navicelli fino all'altezza del bacino della Saint Gobain, è possibile la prosecuzione della Via Battisti entro l'alveo del canale abbandonato, così da costituire un nuovo sottopassaggio, oltrepassato il quale la strada risalirebbe ed entrerebbe nel-

la sede della vecchia Via Livornese, all'altezza del bacino predetto. Questo tronco, che apparisce di non difficile attuazione, oltre il miglioramento dei traffici fra Aurelia e Tosco-Romagnola già segnalati, consente la rettifica del percorso della Ferrovia elettrica Pisa-Calambrone-Livorno il quale da luogo a gravi inconvenienti sul percorso attuale della Via Conte Fazio.

Nella regione orientale, seguendo l'iniziativa presa vari decenni orsono dalla Società Saint Gobain che possiede in quei paraggi un'importantissimo stabilimento vetrario, si è sviluppato un piccolo villaggio operaio, utilizzando quando è stato possibile della vecchia struttura stradale e degli edifici preesistenti.

Della sistemazione fa parte anche il riordinamento del nodo stradale costituito dalla confluenza sull'Aurelia, della via Livornese, della via Conte Fazio e della via lungo l'Arno che conduce alla Marina di Pisa.

COSTITUZIONE DI DUE NUCLEI SUBURBANI VERSO I QUALI DOVERA' CONVOGLIARE LA NUOVA EDILIZIA =

Si è già accennato come per ragioni igieniche non abbiamo ritenuto opportuno ricostruire la totalità dei vani preesistenti entro i limiti del primitivo perimetro cittadino, ma abbiamo preferito seguire il criterio di dirigere la nuova costruzione, in parte nei luoghi meno densi della città vecchia ed in parte al di fuori.

Si è ancora segnalato come le regioni extra urbane ritenute più adatte allo scopo, tanto dal punto di vista igienico, quanto dal punto di vista urbanistico, siano quelle ubicate ad est e a sud della città.

Infatti la regione ad est (regione di Calcesana) non è direttamente investita dai venti dominanti provenienti da ovest-nord-ovest; possiede i terreni notoriamente più elevati in livello; ha una falda freatica assai profonda (livello mas-

sino m. 2.50-3.00); inoltre è collegata alla città dalla Via S. Giovanni Bosco.

Il luogo dove sorgerà il nuovo nucleo di Calcesana è posto all'incrocio della via predetta col tronco orientale dell'anello di circonvallazione.

Dalle mappe allegate si possono osservare le caratteristiche di questo nucleo concepite come unità urbanistica capace di avere vita propria. Esso perciò possiede la propria Piazza, la Chiesa, la Scuola, la Posta, le botteghe. Il tipo edilizio è prevalentemente quello estensivo a casette isolate o riunite a gruppi da ordinarsi in modo da raggiungere un buon sfruttamento di terreni.

Con l'ordinamento di questa zona suburbana abbiamo provveduto anche alla sistemazione dell'Acquedotto Mediceo, che rimane inserito, in parte in una regione di verde ed in parte entro un doppio viale, e ad un miglior collegamento delle Carceri col Palazzo di Giustizia prolungando la via Privata di S. Bibbiana fino all'anello di circonvallazione.

L'altra regione prescelta per il secondo nucleo è quella posta a Sud, oltre la cinta ferroviaria, compresa fra la via S. Agostino e la Via Gafforio. Il nuovo nucleo, che definiremo nucleo dell'aeroporto, inizierà la sua vita sull'incrocio formato dalla nuova via dell'Aeroporto col tronco meridionale

dell'anello di circonvallazione.

Ancora in questo caso l'ubicazione apparisce buona tanto per l'esposizione a mezzogiorno quanto per la posizione coperta dai venti del nord, quanto ancora per la natura dei terreni.

Le caratteristiche ~~xxx~~ migliori del nucleo sono analoghe a quello dell'altro già descritto ed appaiono chiaramente dall'apposita mappa.

PROGETTO DI PIANO DI RICOSTRUZIONE DELLA CITTÀ DI PISA

NORME EDILIZIA

ART. 1° = Premessa

Il progetto di piano di ricostruzione della città di Pisa consta di una planimetria generale e di N° 10 piante particolari delle zone maggiormente danneggiate dalla guerra o destinate allo sviluppo edilizio.

I piani particolari, che non comprendono tutta l'area della città, sono i seguenti:

- 1 = Zona della Stazione e Piazza Italia
- 2 = " di Corso Italia
- 3 = " del Borgo Stretto e Via Oberdan
- 4 = " di S. Caterina
- 5 = " di S. Martino
- 6 = " della Cittadella
- 7 = " di Porta a Mare
- 8 = " di Calcesana
- 9 = " del Cavalcavia di S. Giusto
- 10 = " di S. Giusto

ART. 2° =

Le presenti norme sono dirette a disciplinare le nuove costruzioni che sorgeranno in generale in conseguenza diretta o indiretta delle distruzioni belliche ed in particolare nelle zone investite dalle sistemazioni inserite al Piano di Ricostruzione.

Rimangono pertanto valide tutte le altre norme contenute nel vigente Regolamento Edilizio che non contrastino con le presenti.

ART. 3° = Tipi edilizi per le nuove costruzioni.

Salvo le disposizioni particolari che saranno successivamente indicate, le nuove costruzioni risponderanno ai seguenti tipi edilizi:

- 1) Tipo intensivo : fabbricati accostati dall'altezza massima di m. 18 altezza del pianterreno non minore di 4 m. altezza dei piani superiori non minore di 3 m. (da pavimento a soffitto) interruzione della continuità dei fabbricati possibilmente ogni 50 m. per larghezza non inferiore a m. 10, massima superficie coperta $\frac{2}{3}$ della superficie totale della presella e qualora la presella abbia una superficie inferiore a mq. 50 può essere ammessa la ricostruzione su tutta superficie disponibile salvo il parere della Commissione Edilizia ed il rispetto delle norme contenute nel vigente Regolamento Edilizio.
- 2) Tipo semi intensivo : a palazzette non superiori a tre piani con arretramento non minore di m. 3 dagli allineamenti stradali, area coperta non maggiore del 50% dell'area totale
- 3) Tipo estensivo : a casette accoppiate o non con sviluppo di fronte non superiore a m. 30 intervallate non meno di m. 10; numero dei piani due con altezza massima di m. 8, superficie coperta non maggiore del 20% dell'area totale.

ART. 4° = Norme particolari per le nuove

costruzioni nelle varie zone della città

1°) Zona della Stazione e Piazza Italia

Zona destinata prevalentemente ad alberghi. Gli edifici che si affacciano sul Viale Amedeo e sulla Piazza della Stazione avranno un'altezza contenuta tra i 20 e i 30 m. e su questi stessi lati saranno forniti di portici larghi metri 5.

La via Vespucci e adiacenze sarà del tipo semi intensivo a palazzette a profilo non arretrato con altezza non superiore a 15 metri.

Sarà fatto divieto di costruire nell'interno dei giardini se non edifici di un solo piano e di limitata estensione.

2°) Zona di Corso Italia

Il nuovo centro degli affari sarà destinato prevalentemente a sedi di Banchi, negozi, Uffici, e Studi professionali.

Gli edifici saranno a cortile aperto con superficie coperta non superiore a 2/3 della superficie totale delle preselle e comunque degli isolati.

I fabbricati saranno alti al massimo 20 metri sulla nuova piazza e sulla via di collegamento con Corso Italia e limitati a 16 m. nelle vie adiacenti.

3°) Zona del Borgo Stretto e Via Oberdan

Anche i fabbricati sulla nuova piazzetta di Piazza S. Michele in Borgo avranno l'altezza e le caratteristiche degli edifici esistenti.

La nuova via in asse alla Via delle Case Dipinte avrà larghezza 9 metri.

Il tipo edilizio sarà intensivo con utilizzazione dell'area fino al 70% delle vecchie superfici coperte riferite alle preselle e comunque all'isolato, con applicazione di cortili in quanto possibile aperti su di un lato verso la Via.

Nel Borgo Stretto dovrà essere ristabilita la continuità dei portici.

Tra il Borgo Stretto e la Via delle Case Dipinte sarà costruito un "largo" destinato a centro commerciale contornato da negozi e antistanti portici. Sarà provveduto al riordinamento architettonico dei fronti degli edifici che si affacciano sul largo.

Nella Via S. Francesco si dovrà realizzare un portico pedonale sul lato meridionale della Via tra il Borgo e Via delle Case Dipinte.

4°) Zona di S. Caterina

Destinata al tipo edilizio semi intensivo.

5°) Zona di S. Martino e Palazzo di Giustizia

La nuova via dal prolungamento della Via Manzoni alla Piazza S. Martino avrà una larghezza compresa tra 10 e 12 m.

Lungo di essa le costruzioni saranno del tipo intensivo con numero di piani non superiori a quattro ed altezza massima di m. 16 nel tronco compreso tra il Corso Italia e Via S. Casciani e del tipo semi intensivo nella parte rimanente.

Per la Via delle Belle Torri la superficie coperta dai fabbricati è indicata nel piano di ricostruzione.

L'altezza sarà eguale a quella dei fabbricati preesistenti.

Tra Via delle Belle Torri ed il Lung'arno, saranno aperti tre vicoli di cui uno aperto e due coperti a volta.

6°) Zona della Cittadella Il nuovo nucleo entro la Cittadella sarà del tipo semi intensivo a palazzette non superiori a tre piani con disposizione trasversale.

costruzioni nelle varie zone della città

1°) Zona della Stazione e Piazza Italia

Zona destinata prevalentemente ad alberghi. Gli edifici che si affacciano sul Viale Amedeo e sulla Piazza della Stazione avranno un'altezza contenuta tra i 20 e i 30 m. e su questi stessi lati saranno forniti di portici larghi metri 5.

La via Vespucci e adiacenze sarà del tipo semi intensivo a palazzette a profilo non arretrato con altezza non superiore a 15 metri.

Sarà fatto divieto di costruire nell'interno dei giardini se non edifici di un solo piano e di limitata estensione.

2°) Zona di Corso Italia

Il nuovo centro degli affari sarà destinato prevalentemente a sedi di banchi, negozi, Uffici, e Studi professionali.

Gli edifici saranno a cortile aperto con superficie coperta non superiore a 2/3 della superficie totale delle preselle e comunque degli isolati.

I fabbricati saranno alti al massimo 20 metri sulla nuova piazza e sulla via di collegamento con Corso Italia e limitati a 16 m. nelle vie adiacenti.

3°) Zona del Borgo Stretto e Via Oberdan

Anche i fabbricati sulla nuova piazzetta di Piazza S. Michele in Borgo avranno l'altezza e le caratteristiche degli edifici esistenti.

La nuova via in asse alla Via delle Case Dipinte avrà larghezza 9 metri.

Il tipo edilizio sarà intensivo con utilizzazione dell'area fino al 70% delle vecchie superfici coperte riferite alle preselle e comunque all'isolato, con applicazione di cortili in quanto possibile aperti su di un lato verso la Via.

Nel Borgo Stretto dovrà essere ristabilita la continuità dei portici.

Tra il Borgo Stretto e la Via delle Case Dipinte sarà costruito un "largo" destinato a centro commerciale contornato da negozi e antistanti portici. Sarà provveduto al riordinamento architettonico dei fronti degli edifici che si affacciano sul largo.

Nella Via S. Francesco si dovrà realizzare un portico pedonale sul lato meridionale della Via tra il Borgo e Via delle Case Dipinte.

4°) Zona di S. Caterina

Destinata al tipo edilizio semi intensivo.

5°) Zona di S. Martino e Palazzo di Giustizia

La nuova via dal prolungamento della Via Manzoni alla Piazza S. Martino avrà una larghezza compresa tra 10 e 12 m.

Lungo di essa le costruzioni saranno del tipo intensivo con numero di piani non superiori a quattro ed altezza massima di m. 16 nel tronco compreso tra il Corso Italia e Via S. Casciani e del tipo semi intensivo nella parte rimanente.

Per la Via delle Belle Torri la superficie coperta dai fabbricati è indicata nel piano di ricostruzione.

L'altezza sarà eguale a quella dei fabbricati preesistenti.

Tra Via delle Belle Torri ed il Lung'arno, saranno aperti tre vicoli di cui uno aperto e due coperti a volta.

6°) Zona della Cittadella

Il nuovo nucleo entro la Cittadella sarà del tipo semi intensivo a palazzette non superiori a tre piani con disposizione trasversale.

L'arretramento dei filii stradali sarà di m.3 sulla via in asse al vecchio ponte di Porta a Mare e di m. 5 sulle Vie alberate conformi le indicazioni della planimetria.

Per la nuova strada tra il Fonte Solferino e la Via Bonanno nel tratto entro le mura sarà ammesso il tipo edilizio semi intensivo con costruzione sui margini della strada ed interruzioni minore dei 10 metri per gruppi di fabbricati di lunghezza non maggiore di m.40.

L'area coperta sarà non superiore del 50% dell'area totale.

Per il tratto fuori le mura il tipo edilizio sarà l'estensivo con arretramento di fronte di m.5. Altezza dei piani non superiore a due e superficie coperta non maggiore del 20%

7°) Zona di Porta a Mare

Per il tratto di Lung'Arno tra la Via Ranieri Sardo e la Via Porta a Mare il tipo edilizio sarà l'intensivo con numero di piani non superiore a sei.

Per la Via Conte Fazio ed il tratto di lung'Arno tra la Via Aurelia e la Via Ranieri Sardo, il tipo edilizio sarà il semi intensivo a palazzette arretrate m.4 dal filo stradale, affiancate a gruppi con estensione di fronte non maggiore di m.30 e con intervalli tra i gruppi non minore di 10 metri.

Il numero dei piani sarà al massimo di tre e l'altezza massima dei fabbricati di m.12

La Via Livornese nel tratto tra la Via Aurelia e la Via di Porta a Mare sarà ricostruita con tipo edilizio semi intensivo a edifici affiancati possibilmente con intervalli non minori di m.10.

Il numero dei piani sarà non superiore a tre e l'altezza dei fabbricati non superiore a 12 metri.

La zona tra la Via Aurelia ed il nuovo sbocco in Arno del Canale dei Navicelli sarà ricostruita con tipo edilizio estensivo a casette accoppiate ed in serie con sviluppo di fronte non superiore a m.30 con intervalli non minori di 10 metri.

Altezza dei fabbricati non superiori a 8 metri e numero dei piani non superiori a due.

8°) Zona di Calcesana

Tipo edilizio estensivo con rispetto della zona dell'acquedotto Mediceo.

9°) Zona del Cavalcavia di S.Giusto

Valgono le disposizioni indicate per la Via Vespucci.

10°) Zona di S.Giusto

Tipo edilizio estensivo.

ART. 5° - Costruzioni industriali

Gli edifici da edibirsi all'esercizio di industrie non potranno essere costruiti nella zona recinta dalle vecchie mura.

Il Sindaco potrà vietare che sia destinato a stabilimento e esercizio industriale qualsiasi edificio esistente in località che ritenesse non adatta.

Inoltre il Sindaco potrà vietare l'ampliamento di stabilimenti delle zone abitate dal Comune, nonché disciplinare l'esercizio di essi, quando rechino incomodo o molestia.