



COMUNE DI PISA

CONCORSO
PER IL PIANO-REGOLATORE
DELLA CITTÀ E DELLA MARINA
DI PISA



COMUNE DI PISA

CONCORSO
PER IL PIANO-REGOLATORE
DELLA CITTÀ E DELLA MARINA
DI PISA

BANDO DI CONCORSO

ART. 1 — È indetto un concorso fra gli Ingegneri e Architetti italiani per il progetto di massima del Piano-Regolatore di ampliamento e di sistemazione interna della Città di Pisa, e per quello di sviluppo della Marina di Pisa.

Art. 2. — Il progetto dovrà essere informato e corrispondere ai seguenti principi che costituiscono programma fondamentale del concorso:

a) Nel vecchio nucleo cittadino, così ricco di elementi monumentali e pieno di carattere architettonico ed edilizio diffuso pur in modesti edifici, debbonsi il più possibile evitare trasformazioni e sventramenti, che con l'abbattimento di vecchie fabbriche e con la costruzione di altre nuove si risolverebbero in danni gravi per le dette condizioni di arte e di ambiente; e solo sono da promuovere alcuni allargamenti e diradamenti in quelle non molte località che richiedono un risanamento igienico e sociale e che, d'altro lato, non hanno vera importanza artistica. Non è da escludere che taluno di siffatti provvedimenti isolati possa avere anche per fine di valorizzare e porre in luce antichi edifici nascosti, eventualmente associandosi ad opere di restauro e di liberazione.

b) Per la stessa ragione fondamentale di non creare condizioni che rechino, direttamente o indirettamente, alterazione al carattere storico-artistico della vecchia città, è necessario che tutto il sistema

delle comunicazioni interne ed esterne sia organicamente studiato per modo da non aumentare, ma anzi da diminuire il traffico nella zona interna, opportunamente sviluppando i sobborghi, collegandoli tra loro mediante arterie esteriori, dando separata sede al traffico di diverso tipo. In particolare è opportuno suggerimento quello di valersi di un viale esteriore alle mura urbane, delle quali si impone la conservazione, quale strada periferica di circonvallazione o di arroccamento, alla quale le vie interne potrebbero congiungersi praticando, ove occorra, nelle mura aperture a fornice.

e) Quanto allo sviluppo esterno della città, occorrerà tener conto, oltre che delle possibilità planimetriche, anche delle condizioni già esistenti di vasto avviamento ad una speciale fabbricazione che in alcune regioni della periferia sono richieste, o dallo sviluppo industriale, ovvero da quello agricolo che fa capo a centri prossimi importanti e ricchi, quasi congiunti tra loro in una serie continua.

E non dovranno ignorarsi le possibilità offerte da opere di prossima attuazione, quale il ponte che ora si intende costruire sull'Arno al Politeama, e quale il prossimo completamento della sistemazione del Canale navigabile Pisa-Livorno con la costruzione della nuova Darsena nella zona della Porta a Mare.

Da tale ultima opera, di alta importanza, sorgeranno condizioni particolarmente favorevoli all'impianto di nuove industrie, che il Piano-Regolatore dovrà prevedere ed indirizzare, definendo al sobborgo il carattere di quartiere industriale e disponendo adeguatamente aree, strade e allacciamenti ferroviari.

d) Lo studio del Piano regolatore dovrà partire da uno schematico studio di piano regionale, e comprenderà la determinazione delle principali arterie di viabilità, la designazione delle diverse zone fabbricative, a cui si attribuisce diverso tipo edilizio; e nei quartieri dell'ampliamento dovrà ottemperare ai moderni criteri dell'urbanistica per quanto si riferisce all'ampiezza delle vie, alla distribuzione delle piazze e dei giardini, alla assegnazione delle aree per pubblici edifici.

e) Il progetto che si richiede non può essere che di larga massima: concorso di idee e di schemi programmatici più che di piani particolareggiati, che potranno essere preparati in un secondo tempo, esaminando le molteplici speciali condizioni della realtà, in collaborazione tra il vincitore e gli uffici municipali.

Delle convenzioni già in corso e dei piani regolatori già esistenti si comunica ciò che rappresenta vincoli ormai indissolubili; chè, del resto, un piano regolatore fin qui vigente può essere annullato da un altro piano regolatore più perfetto, più completo, più rispondente alle condizioni che solo da pochi anni i moderni concetti dell'urbanistica ed i criteri del rispetto dell'ambiente storico sono venuti ad imporre. Perfino le convenzioni già avviate per l'attuazione possono essere modificate od addirittura riscattate allorquando rappresentino ostacoli disastrosi al sano, decoroso e logico sviluppo cittadino.

f) Quanto al Piano-Regolatore della Marina di Pisa, che rappresenta un tema completamente a parte, avendo stabiliti i confini del suo sviluppo, si desidera che siano conservati tutti gli elementi di vegetazione ivi esistenti; e, nei riguardi dell'opportuno sviluppo, sia progettata una suddivisione il più possibile netta fra il quartiere tranquillo e aristocratico dei villini (possibilmente uniti a gruppi anzichè disseminati sporadicamente in minuscole unità isolate), ed il quartiere, pieno di movimento, delle invasioni domenicali della città, dei diporti, dei bagni, del traffico.

ART. 3. — Il perimetro estremo del piano di ampliamento della Città è quello indicato nella planimetria che sarà data ai concorrenti come all'art. 14.

ART. 4. — Per quello che riguarda la Marina di Pisa, il Piano-Regolatore che si domanda è destinato a creare la **Marina Nuova** che dovrà sorgere a fianco della strada litoranea, recentemente iniziata e da costruirsi fino al confine del Comune di Livorno in prosecuzione della via della Repubblica Pisana, per una lunghezza di 6000 metri, dal termine attuale del Paese di Marina, su di un'area della Tenuta di Tombolo che si estende in larghezza per 300 metri, a monte della detta strada, e fino alla zona demaniale della battigia del mare a valle.

Il Piano-Regolatore, pure prevedendo la estensione della Marina Nuova per tutta la lunghezza litoranea di 6000 metri, potrà intanto essere limitato al primo tratto di strada fino ad oggi eseguito, lungo circa 2000 metri a partire dall'attuale confine di Tombolo.

ART. 5 — Nella compilazione del progetto di Piano-Regolatore della città saranno tenuti presenti i piani regolatori parziali già approvati e già in vigore e i provvedimenti edilizi già decisi, di cui sarà data all'uopo notizia ai concorrenti come all'art. 14, avvertendo che non è impedito di parzialmente derogarvi se e per quanto si reputi necessario nel prevalente interesse della più perfetta riuscita dello stesso nuovo Piano-Regolatore.

ART. 6. — Il progetto sarà rappresentato e illustrato:

a) da disegni di planimetria generale in scala di 1:2000, nei quali verranno indicati la suddivisione in zone di vario tipo fabbricativo, i tracciati delle vie, la disposizione dei giardini, il collocamento dei principali pubblici edifici nuovi e quanto altro occorra per determinare i caratteri delle opere previste;

b) da eventuali planimetrie in scala 1:1000 di particolari sistemazioni, e da eventuali disegni prospettici, di superficie non superiore a 1 mq., a chiarimento delle sistemazioni suddette;

c) da una relazione esplicativa dei criteri adottati, anche nei riguardi dei vari impianti cittadini.

ART. 7. — Tutti gli atti dei progetti presentati al concorso dovranno pervenire alla Segreteria del Comune non più tardi del giorno 28 Febbraio 1930.

ART. 8. — Tutti gli atti dei progetti presentati al concorso saranno contrassegnati da un motto, che sarà ripetuto entro una busta, contenente il nome cognome e indirizzo del concorrente, da unirsi chiusa e suggellata a gli atti stessi.

ART. 9. — Il giudizio dei progetti presentati e l'assegnazione dei relativi premi sono, in modo inappellabile, deferiti dal Comune ad una Commissione regolatrice e giudicatrice del Concorso, nominata dal Podestà nelle seguenti persone:

SENATORE CORRADO RICCI - *Presidente.*

PROF. ING. ARCHITETTO GUSTAVO GIOVANNONI.

ARCHITETTO GHINO VENTURI.

ING. PIERO CUPELLO.

ING. FRANCESCO BERNIERI - *Ingegnere Capo del Comune di Pisa.*

ART. 10. — La relazione della Commissione sarà resa pubblica. I progetti presentati al concorso saranno esposti al pubblico dopo che su di essi avrà dato il suo giudizio la Commissione suddetta.

ART. 11. — Sono assegnati pel concorso i seguenti premi:

di L. **60000**, — al progetto classificato primo;

di L. **30000**, — al progetto classificato secondo;

di L. **15000**, — al progetto classificato terzo;

ART. 12. — Nel caso che, a giudizio della Commissione, l'esito del concorso dovesse considerarsi non riuscito, in quanto nessuno dei progetti presentati corrispondesse allo scopo e alle condizioni come sopra indicate, o per difetto delle opere progettate od anche per eccessiva loro grandiosità per cui sorgessero difficoltà di pratica attuazione: potrà venir sospesa l'assegnazione dei premi ed essere indetto un secondo concorso fra i concorrenti giudicati migliori e meritevoli di prendervi parte.

In tal caso saranno assegnati ai vincitori del concorso di secondo grado gli stessi premi come sopra disposti per il primo concorso.

ART. 13. I progetti premiati diverranno proprietà intera ed assoluta del Comune, che potrà usarne in tutto o in parte a suo completo insindacabile piacimento, senza alcun obbligo verso i progettisti oltre al pagamento del premio come sopra stabilito.

Il Comune si riserva quindi fin d'ora l'assoluta libertà di adottare parte dei progetti premiati col secondo e col terzo premio, di procedere o meno alla esecuzione del progetto vincitore, e di apportarvi nella pratica attuazione tutte quelle modificazioni o varianti che da insindacabili suoi apprezzamenti e considerazioni esso ritenesse opportune e di suo interesse.

Gli autori dei progetti premiati non potranno per ciò sollevare eccezioni di sorta, nè richiedere speciali compensi.

I progetti non premiati verranno restituiti ai concorrenti a cura del Municipio.

ART. 14. — Coloro che intendono prendere parte al concorso potranno chiedere ed avere dall'Ufficio Tecnico del Comune previo rimborso delle relative spese:

a) Copia della pianta aggiornata della Città e sebborgli in scala da 1:2000, con indicazione, fornita dalla R. Soprintendenza ai Monumenti, degli edifizii monumentali di primaria e secondaria importanza e dei giardini elencati nelle bellezze naturali.

b) Copia della pianta di Marina e dell'area assegnata alla Marina Nuova in scala di 1:5000.

c) Copia dei disegni e dei piani regolatori che, come all'articolo 2, indicano opere già approvate e predisposte, e sono quindi da tenersi presenti nella compilazione del progetto in concorso.

d) Fotografia da aereo della città.

e) Carta dello Stato Maggiore del territorio del Comune in scala di 1:25000.

ART. 15. — Si intende che i concorrenti, partecipando al concorso, accettano per tale fatto incondizionatamente tutte le condizioni e disposizioni del presente avviso.

Pisa, 1.º Agosto 1929 - VII.

IL PODESTÀ
GUIDO GUIDI-BUFFARINI

Il segretario Generale - G. GIACOMELLI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE GIUDICATRICE

CONCORRENTI

1. - *C. M. V.*
2. - *Forma Urbis Disarum.*
3. - *Spes nutrit patientiam.*
4. - *Pisa Alma Mater.*
5. - *P. 8.*
6. - *Per terra e per mare.*
7. - *La Torre.*
8. - *Non più novella Tebe.*
9. - *D. V. P. S.*
10. - *A tempo a tempo chi sa sa e chi non sa su danno.*
11. - *S. P. Q. P.*
12. - *Perchè no?*
13. - *3. P. S. T.*
14. - *Ulteriora mirari praesentia sequi.*
15. - *Ponte di mezzo.*
16. - *T. RA. - ACAM - PA.*

Molte Città Italiane, che vantano un passato glorioso, hanno riconosciuta la necessità di conciliare il movimento invadente del traffico e della edilizia moderna col rispetto del loro carattere artistico e storico, così come l'ha sentita Pisa, celebre per la bellezza dei suoi monumenti e per l'ambiente mirabilmente conservato. - È perciò degna del massimo elogio la iniziativa dell'ON. PODESTA AVV. GUIDO GUIDI BUFFARINI, che, con ponderato criterio, ha voluto un piano organico dello sviluppo cittadino, in pieno accordo con la conservazione del patrimonio artistico che, attraverso tanti secoli di storia e di gloria, Pisa ha potuto accumulare. Ed è a tale scopo ch'egli con savio e particolareggiato programma ha bandito un concorso tra architetti ed ingegneri italiani.

L'esito di tale concorso, che i sottoscritti sono stati chiamati a giudicare, è stato indiscutibilmente felice. Se si considerano le enormi difficoltà dei temi proposti dal bando, è più ancora quelle emergenti dalla natura stessa della Città, si può affermare che i risultati della gara sono pienamente riusciti, nel complesso, alla loro finalità, anche se il progetto che la Commissione ha designato meritevole del primo premio, è a sua volta in qualche lato bisognevole di modificazioni.

La Commissione si è trovata di fronte a ben 16 progetti, quasi tutti degni di considerazione e dei quali i due terzi rappresentano un notevole sforzo ed un progresso sensibilissimo negli studi della moderna urbanistica.

Il livello del concorso è stato dunque elevato anche rispetto ai più recenti concorsi per la sistemazione di città importanti, e di questo progresso generale conseguito dai tecnici la Commissione si compiace vivamente.

I concorrenti si sono presentati tutti nella forma e con gli elaborati richiesti dal Bando e quindi nessuna esclusione dal giudizio è stata fatta.

Nell'esame compiuto, la Commissione ha proceduto per eliminazione e dopo lo studio singolo e comparativo dei vari lavori, ha concentrato le sue osservazioni su un gruppo di 12 progetti, ridotti poi a 8 in un esame successivo.

Su questi la Commissione ha lungamente fermato la sua attenzione esaminando ogni elemento di giudizio per arrivare ad un'equa classifica.

Tali progetti portano i motti: *C. M. V. - Forma Urbis Disarum - Spes nutrit patientiam - P. 8 - 3 P. S. T. - Torre - S. P. Q. P. - Pisa Alma Mater* - Una volta riconosciuta la superiorità indiscussa di questi lavori sugli altri, si trattava di stabilire quali di essi dovevano esser prescelti per l'assegnazione dei premi.

La Commissione, dopo nuovo e ponderato esame, ha stabilito unanimemente di assegnare il

1.° premio al progetto contrassegnato col motto *3 P. S. T.*

2.° " " " " " " *C. M. V.*

3.° premio exaequo ai progetti contrassegnati col motto { *Spes nutrit patientiam*
P. 8.

Anche gli altri progetti sopra menzionati hanno interessato la Commissione per alcune soluzioni geniali di carattere particolare, pur risultando nel loro complesso inferiori ai progetti *Spes nutrit patientiam* e *P. 8*.

* * *

Le osservazioni principali che la Commissione ha fatto sulle opere presentate al Concorso e che hanno servito di base al proprio giudizio riguardano anzitutto i criteri seguiti dai progettisti nella previsione del futuro estendersi della Città.

Ritenuto che i due Lungarni, opportunamente raccordati all'est e all'ovest, possono servire magnificamente e ben a lungo al traffico fra le zone di Porta a Mare all'ovest e di Porta Fiorentina e alle Piagge a sud, sembra logico creare zone di ampliamento sull'asse est-ovest, anzichè sull'asse nord-sud.

Infatti questa direzione che è trasversale al fiume, oltre ad avere in esso il maggior ostacolo, ha poi quello costituito dalla vecchia città, le cui strade debbono rimanere inalterate.

Se si considera che il Ponte di Mezzo appare già insufficiente al traffico attuale non v'ha dubbio che l'insistere nello sviluppo del quartiere di Porta a Lucca e di S. Giusto, non farebbe che peggiorarne la situazione. È ovvio quindi che, pur ammettendo che costruzioni possano sorgere in queste zone per iniziative private, le grandi direttive del piano di ampliamento cittadino dovranno essere rivolte sul-

l'asse est-ovest, ove i collegamenti colla città sono molto meno ostacolati.

La Commissione ritiene altresì molto opportuno il nuovo collegamento della zona fiorentina, mediante la creazione di una arteria che alleggerisca il traffico sull'attuale strada già congestionata dal traffico presente.

Circa il piano stradale regionale, la Commissione trova buone le strade di collegamento fra i borghi Fiorentina e S. Ermete, con quelli di Porta a Mare e Porta Nuova, studiate in modo da evitare l'attraversamento della Città. Lo stesso dicasi per i raccordi tra la Porta a Piagge e Porta Nuova con le vie Fiorentina ed Emilia collegate a mezzo del nuovo Ponte del Politeama.

Infine circa l'ampliamento della zona industriale a Porta a Mare presso il Canale dei Navicelli, la Commissione ritiene che molte delle soluzioni proposte abbiano per base notevoli e logici cambiamenti nell'attuale assetto ferroviario. Ora, pur disponendo il piano d'ampliamento industriale in quella zona, sarà bene subordinare i dettagli a quello che, d'accordo con l'Amministrazione ferroviaria, si potrà fare in materia.

Secondo quanto era chiaramente espresso nel Bando di Concorso molti progettisti hanno tenuto conto della necessità di conservare la vecchia cinta delle mura, creando attorno ad essa delle zone di rispetto e delle macchie di verde. Tale logico provvedimento non è stato però osservato da tutti, e anzi qualche concorrente ha ritenuto di poter addirittura addossare i fabbricati della Nuova Pisa alle vetuste e gloriose mura che hanno tutta una storia degna di rispetto.

Quanto ora si è esposto riguarda l'avviamento allo sviluppo avvenire. Ma non mancano in Pisa problemi urgenti, pur limitati, che occorre risolvere per evitare l'aggravarsi di condizioni di traffico o di igiene o di scarsa comodità. Il principale di questi si riferisce al Ponte di Mezzo ed alle vie che vi adducono, specialmente il Borgo Stretto, in cui l'addensamento ed il congestionamento del traffico sono veramente preoccupanti.

Pur suggerendo di riprendere lo studio di provvedimenti di allargamento del Ponte e di miglioramento delle vie di accesso, (specialmente di Via Vittorio Emanuele ove il Portico di Banchi può essere utilizzato pel passaggio dei pedoni) rimarrà sempre l'inconveniente grave per cui la vita ed il movimento di Pisa hanno il loro centro in un tratto breve ed insufficientissimo. Per rimediarvi, da alcuni concorrenti sono stati proposti nuovi ponti, tali da deviare il traffico da quel centro, e non v'ha dubbio che la collocazione più efficace di uno di essi sarebbe quella intermedia tra il Ponte di Mezzo ed il Ponte Solferino, sì che per esso potrebbe una nuova arteria congiungersi da Via Mazzini fino alla Zona di Porta a Lucca.

La Commissione non si nasconde che un simile provvedimento potrebbe alterare notevolmente il carattere della Città nel punto ove questa mostra tutto lo sflogorio della sua bellezza. È indubbio che il tratto di Lungarno ove si rispecchiano il Palazzo Gambacorti, il Palazzo alla Giornata e dell'Ussero, S. Maria della Spina e tanti altri edifici interessanti, costituisce un quadro di riconosciuta bellezza che verrebbe forse guastata dall'inclusione di un nuovo Ponte.

Tuttavia le necessità del traffico attuale e quelle di un prevedibile sviluppo futuro potrebbero indurre a questo sacrificio, col quale per altro sarebbe scongiurato ogni pericolo per il Borgo Stretto che gravita col suo asse sul Ponte di Mezzo.

Delle sistemazioni interne relative all'isolamento dei monumenti, molti concorrenti si sono valse con sapienza e con arte, altri hanno molto semplicemente ritenuto di fare attorno ad essi il vuoto per valorizzarli. Occorre quì far rilevare come questo criterio semplicista sia errato dal punto di vista estetico e spesso anche statico, e quanto sia necessario studiare il problema caso per caso e nei rapporti fra monumento, estetica, traffico ecc. ecc. ricongiungendosi a quel sistema dello spicciolo diradamento edilizio, che gli autori del progetto premiato hanno seguito con opportuno e felice senso pratico si da unirvi i criteri di estetica e di igiene.

Sul piano d'ampliamento della Marina di Pisa il parere della Commissione si riassume in questi capisaldi: sviluppo della fabbricazione ordinaria, ma estensivo il più possibile; conservazione di larghe zone verdi, intermedie fra nucleo e nucleo di fabbricazione; costruzione rada a larghi giardini privati e pubblici e disposta in modo che il mare sia visibile il più possibile anche dalle strade parallele alla battigia del mare, creazione di nuclei più intensi per edifici di carattere e di uso collettivo come negozi, uffici, scuole ecc.

In generale, massima cura nella conservazione del verde esistente ed adattamento delle costruzioni al terreno, tanto nelle dimensioni quanto nell'ubicazione.

A questi concetti fondamentali rispondono in gran parte i progetti premiati dalla Commissione e più di tutti quello cui è stato assegnato il 1.º premio. Per altro, vi sono ottime idee e buone soluzioni anche negli altri progetti premiati, dei quali l'Amministrazione potrà valersi per lo studio definitivo che i tecnici del Comune di Pisa con la collaborazione dei progettisti potranno portare a compimento.

Con tanto materiale scaturito dal concorso e col contributo di idee nuove e felici, non sarà difficile compilare un Piano definitivo che risponda pienamente alle esigenze cittadine del presente e del futuro, tenendo conto e valorizzando sempre più quelle che sono le maggiori bellezze storiche, monumentali e paesistiche di Pisa.

Pisa, li Novembre 1930 - VIII.

LA COMMISSIONE

Senatore CORRADO RICCI

Ing. Architetto GUSTAVO GIOVANNONI

Ing. PIERO CUPELLO

Ing. FRANCESCO BERNIERI

Architetto GHINO VENTURI - Relatore.

TAVOLE



3P-ST

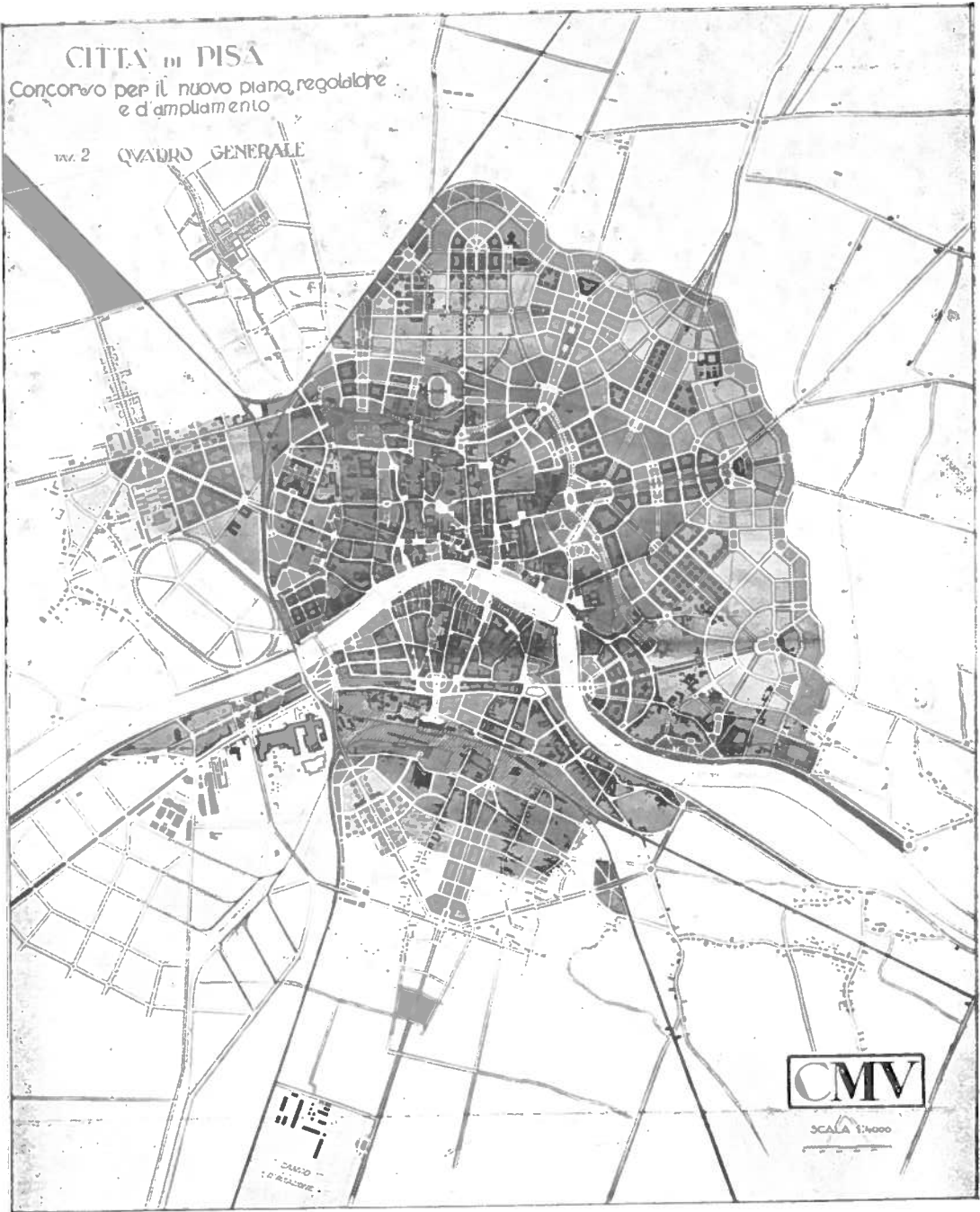
PIANO REGOLATORE DELLA CITTÀ E DELLA MARINA DI PISA

PLANIMETRIA GENERALE
RAPP. 1:2 000

COLORI CONVENZIONALI

- EDIFICI DI PRIMARIA IMPORTANZA
- " " " SECONDARIA
- DEMOLIZIONI
- NUOVE COSTRUZIONI
- GIARDINI PUBBLICI
- " " PRIVATI E ORTI
- FERROVIE
- ZONA INDUSTRIALE
- EDIFICI ESISTENTI







PLAN DE LA VILLE
DE SAINT-PETERSBOURG
DRESSÉ PAR
M. DE LAUNAY
1793

— mur de ville
— mur de fort
— mur de bastion
— mur de casernes
— mur de casernes
— mur de casernes
— mur de casernes



PLAN DE LA VILLE
DE SAINT-PETERSBOURG
DRESSÉ PAR
M. DE LAUNAY
1793

PIANO REGOLATORE DI PISA

P.8.

RAPPORTO 1:2000

1930 ANNO VIII E F



