



COMUNE DI PISA

*Veramente
la più alta*

NORME di TIAND di RICOSTRUZIONE

PIANO DI RICOSTRUZIONE
DELLA CITTA'
DI PISA

o-o-o-o-o

RELAZIONE

=====



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 PATITI - PROVVEDIMENTI.

CONDIZIONI DELLA CITTA' PRIMA DELLA GUERRA

Le condizioni della città di Pisa 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 65.000 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 territorio 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 (vasellame 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, erano 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 cannoneggiamenti patiti dalla città divisa in due campi avversi 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	5.000
" feriti	"	15.000
Danni alle strade e ponti	£.	1.000.000.000
" " fognature	"	45.000.000
" agli acquedotti	"	80.000.000
" " impianti del gas	"	83.000.000
" alle trancie urbane ed extra-urbane	"	500.000.000
" alle ferrovie	"	2.500.000.000
" " industrie	"	3.780.000.000
" agli edifici pubblici	"	500.000.000
" " " privati	"	1.800.000.000
" " " monumentali	"	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 fra la porta a Mare,				
la Stazione Centrale e la porta Fiorentina	danni pari al	100%		
Zona di Porta a Mare		"	"	98%
" " S.Marco e S.Giusto		"	"	98%
" " Porta Fiorentina		"	"	95%
" " S. Antonio		"	"	70%
" " S. Martino		"	"	50%
" " Porta a Piagge		"	"	30%
" " S. Francesco		"	"	25%

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

Fabbricati distrutti	N° 612	pari a vani	16.746	
" grav.dann."	1327	" " "	27.810	5520 distrutti
" liev.dann."	1600	" " "	23.000	4320 liev.dann.

Fabbricati distrutti

e danneggiati

N° 3539 pari a vani 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, a mediante la coabitazione, tale cifra è ridotta attualmente a 22.427 persone, delle quali circa 10.000 ancora sfollate perchè impossibilitate 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 si aggira presentemente attorno a 4.000.

PROVVEDIMENTI 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 tranviario 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

polari, dell'Amministrazione Ferroviaria, di Enti Cooperativisti e di Industriali.

Tutti questi provvedimenti dimostrano la ferma volontà di ripresa della nostra città, ma molto, 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.

Il Comune ha provveduto a far fronte alle esigenze di prima necessità, ma per poter affrontare con serenità le conseguenze della guerra, occorre che, anche quando non esistano indicazioni precise, si possa contare su un certo numero di risorse, e che, in ogni caso, si possa contare su un certo numero di risorse, e che, in ogni caso, si possa contare su un certo numero di risorse.

Il Comune ha provveduto a far fronte alle esigenze di prima necessità, ma per poter affrontare con serenità le conseguenze della guerra, occorre che, anche quando non esistano indicazioni precise, si possa contare su un certo numero di risorse, e che, in ogni caso, si possa contare su un certo numero di risorse.

Il Comune ha provveduto a far fronte alle esigenze di prima necessità, ma per poter affrontare con serenità le conseguenze della guerra, occorre che, anche quando non esistano indicazioni precise, si possa contare su un certo numero di risorse, e che, in ogni caso, si possa contare su un certo numero di risorse.

Il Comune ha provveduto a far fronte alle esigenze di prima necessità, ma per poter affrontare con serenità le conseguenze della guerra, occorre che, anche quando non esistano indicazioni precise, si possa contare su un certo numero di risorse, e che, in ogni caso, si possa contare su un certo numero di risorse.

Il Comune ha provveduto a far fronte alle esigenze di prima necessità, ma per poter affrontare con serenità le conseguenze della guerra, occorre che, anche quando non esistano indicazioni precise, si possa contare su un certo numero di risorse, e che, in ogni caso, si possa contare su un certo numero di risorse.

anno	importo	anno	importo
1940	100	1941	100
1941	100	1942	100
1942	100	1943	100
1943	100	1944	100
1944	100	1945	100

Il Comune ha provveduto a far fronte alle esigenze di prima necessità, ma per poter affrontare con serenità le conseguenze della guerra, occorre che, anche quando non esistano indicazioni precise, si possa contare su un certo numero di risorse, e che, in ogni caso, si possa contare su un certo numero di risorse.

PARTE SECONDA

CRITERI GENERALI DEL PIANO DI RICOSTRUZIONE

PREMESSE

Il Comune di Pisa non possiede un Piano Regolatore approvato dal Ministero dei lavori pubblici e dovendo il Piano di Ricostruzione esserene il presupposto, sono stati adottati provvedimenti che, anche quando non abbiano intieramente risolto taluni problemi urbanistici, hanno notevolmente migliorate le condizioni presenti non compromettendo, nè 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 DISTRIBUZIONI E DETERMINAZIONI DELLA LORO ENTITA'

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 delinearne 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 essi 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, si individua come l'incremento demografico annuale medio del trentennio 1911-1941 è di 366 unità, mentre le statistiche 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; dopochè, nel trentennio 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, ed 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 scarsità degli alloggi, che costringe tutt'ora 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 ribaltarsi delle condizioni normali, tanto più che le poche industrie di guerra comprese nel territorio comunale, vanno rapidamente trasformandosi in industrie di pace, riassorbendo per intero la mano d'opera.

CONDIZIONI CLIMATOLOGICHE E SANIATRIE

È conosciuto il mite clima di Pisa, che, protetta da freddi venti del Nord dai vicini monti pisani, è invece aperta alla benefica influenza dei temperati venti marini. Il clima è prevalentemente asciutto, con periodi di pioggia 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 molto gravi, 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 intensivo, pur apparendo meno grave sotto l'aspetto della densità di popolazione per ettaro, e di fatto sostanzialmente prevaria per l'estrema saturazione di ogni singolo alloggiamento.

È da osservare inoltre che, nella parte più vecchia della città, l'accentuata prevalenza negli isolati delle 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 la tubercolosi) raggiungano i loro massimi. Più precisamente in tali condizioni trovansi 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 San Pietro in Vincoli e di S. Andrea, e la zona a sud che gravita

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, ~~stessa~~ ed in funzione delle costruzioni, il risanamento delle succitate zone, sia per determinare le norme edilizie.

Volendo infine fornire gli elementi necessari alla definizione della futura espansione della città, anche 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 (via di collegamento esistenti, naturale indirizzo espansionistico ec;) 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 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 remoto 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 forse più intimamente incise la propria impronta in questo antichissimo centro, e che oggi è identificabile solo dalla struttura stradale dai monumenti religiosi 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 per il 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 pluricentennale 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 prevalentemente allievi dalle provincie litoranee di Apuania, Livorno e Grossetto, oltre che da quelle di Pisa e Lucca.

Fissati 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 Medieevali. Si può affermare che esse segue sostanzialmente lo sviluppo delle antiche mura, salvo un lieve sconfinamento a sud ed a ovest, dove la cinta fu quasi per intero demolita, e disordinati tentativi di espansione ad est nei sobborghi di Fiorentina e di S. Michele degli Scalzi ed a nord oltre Porta a Lucca, prodotti, o spontaneamente (Fiorentina e S. Michele), o senza una chiara visione dell'avvenire urbanistico della città (Porta a Lucca).

PROVVEDIMENTI PROPOSTI NEL PIANO DI RICOSTRUZIONE

Tenuto presente che abbiamo da 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 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 destinata ad unire le grandi vie di comunicazione suburbane (cioè: la Statale Aurelia, la Tosco-Romagnola e quella dell'Abetone e Brennero) col centro cinematico ed atta a distribuire nell'interno della città, il traffico pro-

veniente dall'esterno;

- c) Nella esiguità della sezione stradale della dorsale mediana nord - sud, rappresentata dal Corso Italia, Ponte di Mezzo, Borgo Stretto, Via Oberdan, Via Carducci, particolarmente sensibile nel tronco di Borgo Stretto ed alla strozzatura delle Logge dei Banchi;
- d) Nella mancanza quasi assoluta di piazze e larghi di sosta 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 sosta marginale 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 ~~xxxxxxxx~~ collegare la statale Tosco-Romagnola con quella dell'Abetone e del Brennero e con l'Aurelia, avvalendosi di strade interne di attraversamento opportunamente sistemate, finchè non sia in efficienza l'anello di circonvallazione;

Si è proposto perciò un complesso di provvedimenti diretti a risolvere, e quanto meno a ridurre, le insufficienze segnalate nei provvedimenti che abbiamo riunito in due gruppi:

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

RIORDINAMENTO DELLA RETE 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 derivanti dal fatto che le correnti di traffico centripeto e centrifugo 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 Manin nella regione a nord del ponte in oggetto, si incanalano presentemente su due percorsi entrambi molto difettosi. Più precisamente: quello che passa per la Volturno, Via Nicola Pisano, Via Risorgimento, Via Bonanno, il quale appare molto tormentato, ha tre gomiti ad angolo retto, presenta condizione di visibilità negativa ed attraversa vie molto strette (Via Volturno 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 essere mai attraversata dal traffico pesante.

Il provvedimento proposto tende adunque a risolvere: la insufficienza suindicata con la lettera a) migliorando il sistema delle comunicazioni della regione nord-ovest della città col centro cinematografico; la insufficienza suindicata con la lettera b) perfezionando il percorso sul tronco nord dell'arteria di penetrazione e di uscita che fa capo alla Via Pietrasantina; la insufficienza suindicata con la lettera d) stabilendo un più pronto collegamento fra la Tosco-Romagnola e l'Aurelia.

2° - 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, facendo 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 maggiore attrito.

Anche in 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 = Poichè la soluzione proposta; se si presenta praticamente ~~XXXXXXXXXX~~ 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 raggiunte in forma radicale e più risolutiva; ma con grave sacrificio di edifici tuttora integri. 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 che è oggi assolutamente insufficiente.

3° - LA CORREZIONE DEL CROCEVIA FORMATO DAL BORGOSTRETTO-VIA ~~XXXXXXXXXX~~ OBERDAN CON LA VIA S. FRANCESCO-VIA DINI.

Questo quadrivio rappresenta uno dei punti più nevralgici di tutta la città poichè 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 dall'angustia del sito, dall'infelice sfalzamento degli imbocchi della Via S. Francesco

e Via Dini che rende pressochè 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.

4° = LO SPOSTAMENTO A VALLE DEL NUOVO PONTE DI MEZZO

Il lieve spostamento indicato che porterà l'asse del Ponte pressochè sull'asse delle due Piazze di testa, ha lo scopo di migliorare lo smistamento delle due correnti di traffico (scendente 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 convogliare si in Borgostretto e la discendente in Via Notari.

5° = LA FISSAZIONE DEL SENSO UNICO NELLA ZONA DELLE LOGGE DEI 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 è stato proposto l'allargamento della stradetta 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 è facilitata dalle demolizioni all'intorno 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 e 6 sono tutti diretti se non a risolvere, a mitigare gli inconvenienti che si manifestano sul percorso della dorsale mediana (insufficienza c.), tenendo ben presente che su essa la 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 è perciò ritenute sufficienti 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 (pei veicoli e pei pedoni) nel tratto occidentale delle mura urbane presso il Bastiche di Stam-
pace.

Qualora dovesse essere mantenuto un vita l'ultimo braccio del canale dei Navicelli, questo sarà superato con un ponte e qualo-
ra (come sembra) detto braccio dovesse essere interrato l'allac-
ciamento 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 cui; 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 ~~xxxxxx~~ collegamento fra la Via Livornese (rappresentata dal tronco sull'Aurelia ed il centro, si da for-
mare una principale arteria di penetrazione e di uscita nella quale canalizzare il traffico centrifugo e centrifeto con Livor-
no. Tale traffico che, per i rapporti con il centro, oggi segue il percorso Conte Fazio, via di Porta a Mare, via Battisti, è gravemente intralciato da due gomiti ad angolo retto, da un an-
gusto ponticello sul Canale dei Navicelli posto proprio in uno degli stessi gomiti, dall'attraversamento della ferrovia elet-
trica Pisa-Tirrenia-Livorno.

La Piazza d'Azeglio dalla quale si diparte un sistema di stra-
de avente la caratteristica disposizione a turbina, assume l'impo-
portante funzione di piazza di smistamento del traffico predetto nel cuore della città e nelle zone potrà servire anche profi-
cuaente per la sosta dei veicoli.

Comunque una tale soluzione, che può avere una immediata ap-
plicazione, non pregiudica un più perfetto e razionale collega-
mento fra la Via Livornese e il centro attraverso la Via di
Porta a Mare, via Battisti e fra la Via Livornese e la Tosco-Ro-
magnola, proseguendo pel Viale Bonaini; collegamento che potrà
effettuarsi solo quando sia resa inattiva l'ultima parte del
canale del Navicelli la cui sede attuale potrebbe essere utiliz-
zata per crearvi un sottospassaggio ferroviario nel quale inserire
tanto la strada quanto la ferrovia elettrica Pisa-Tirrenia-Livo-
vorno.

8° = IL PROLUNGAMENTO DELLA VIA MANZONI E DELLA VIA PILSUDSKI

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

Le distruzioni avvenute sul Corso Italia, proprio allo sboc-
co di 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; quin-
di approfittando ancora delle distruzioni avvenute in quei

pressi, sbocca sullungarno Galilei attraverso un largo da ricavarsi mediante l'abbattimento di un moncone rimatto intero della spiga 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 che tutta quella plaga eccessivamente densa, si avvantaggerebbe molto sotto l'aspetto igienico con l'attuazione del largo proposto e l'introduzione di poco 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 ampie (la Via S. Bibbiana, che lambisce il nuovo Palazzo di Giustizia, la Via Giovanni di Simone, e passando sul rovescio di Via S. Francesco, giungerebbe per la Via degli Orefici (la cui rettifica è in atto) alla Porta S. Zeno (recentemente riattivata) che immette sulla statale dell'Abetone e del Brennero.

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

La realizzazione di questo programma porterebbe i seguenti vantaggi:

- a) Il collegamento della statale dell'Abetone-Brennero col centro poichè l'arteria delineata costituirebbe la via diretta di penetrazione e di uscita ai traffici fra Pisa e Lucca.
- b) Il collegamento diretto fra la Tosco-Romagnola e l'Emilia con la Statale dell'Abetone e del Brennero. Osservando infatti come la Tosco-Romagnola e l'Emilia confluiscono alla periferia della città nella Via Cattaneo, si constata come il collegamento in parola verrebbe attraverso la Piazza Guerrazzi, la Piazza Ceci e il primo tratto della Via S. Martino (che è più ampio) fino all'altezza della Piazza S. Martino, ove avverrebbe l'innesto con la nuova arteria progettata il cui tronco nord sbocca direttamente come si è visto, sulla statale dell'Abetone e del Brennero.
- c) L'unione delle regione nord-orientale interna ed esterna della città con la Stazione Centrale.

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

Non essendo nelle competenze della Commissione del Piano di Ricostruzione l'entrata 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 sud 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 confluiscono 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 Manzoni, diminuito assai nella sua importanza, sfocerebbe nella Via Sancasciani 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 l'apertura di una nuova strada che, attraversando il senso sud-nord l'area dell'ex caserma del 7° Artiglieria, sboccherà sulla Via Bonanno? Una tale soluzione scanalizzerebbe il traffico pesante di attraversamento fra la Tosco-Romagnola e la Pietrasantina e quello di penetrazione e di uscita fra Pietrasantina e il centro, sul percorso più periferico di: Via Battisti, Via di Porta a Mare, Ponte a Mare nuovo tronco, al reverse la ex caserma, Via Bonanno, allontanandolo dal percorso più centrale di Via Crispi, Ponte Solferino, nuovo tronco, Via Bonanno già delineato al N° 1.

10° - ALTRI PROVVEDIMENTI DI CARATTERE SECONDARIO come:

- a) La formazione di una rampa sull'asse del Cavalcavia di San 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 sul-

la Via Corridoni e piegate entrambe ad angolo retto col Cavalcavia in parola.

b) 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 (ciò anche in funzione della creazione del "Villaggio Marzotto") pur mantenendo a nodi detta strada una riserva di terreno sul quale è stato posto il vincolo della non ricostruzione, che costituisce un polmone di aria inutile ai fini igienici ed a eventuali possibilità edilizie avvenire.

c) La formazione di una strada a carattere residenziale che partendosi dal ~~estremo~~ cosiddetto "Bagno di Nerone" seguendo l'andamento delle mura urbane alla porta S. Zeno di fianco alla Chiesa omonima.

Questa strada, come la precedente, valorizzerebbe per uso edilizio i terreni posti a sud di essa e lascerebbe a nord una striscia di terreno da sistemarsi a verde per proteggere le mura dalle ~~imperfezioni~~ imperfettazioni edilizie. La strada in oggetto costituirebbe in un certo senso la continuazione della Via Torelli.

d) Un sistema di strade a carattere residenziale che si ancorano gravitano sulle direttrice fondamentale costituita dal tronco suddescritto che unisce il Ponte a Mare con la Via Bonanno. Detto sistema ha lo scopo di creare in quel sito un vero e proprio piccolo quartiere residenziale, rendendo il terreno atto alla costruzione edilizia.

e) L'applicazione di un porticato sul lato meridionale della Via S. Francesco nel tratto compreso fra la Via Oberdan e la Via delle Case Dipinte. Tale provvedimento è stato consigliato (per non dire imposto) dal fatto che, la sezione stradale del tronco in parola è talmente angusta da essersi dimostrata incapace, anche in passato, di accogliere le correnti di traffico provenienti o dirette verso una zona così centrale come quella di Borgostretto e di Piazza dei Cavalieri, tanto che vi era stato stabilito il senso unico deviando il traffico diretto verso l'interno, sulla Via S. Cecilia e sulla Via S. Lorenzo.

Una situazione, già così grave, diviene sempre più precaria, come già fu segnalato al n° 3, per l'avvenuto collegamento della Via S. Giovanni Bosco (prolungamento di Via S. Francesco fuori le mura) con la Via Calcesana; convogliamenti che sortono l'effetto di convogliare sulla Via S. Francesco (più centrale) una urgente parte del traffico fra città e centri rurali serviti dalla Calcesana e dalla Vicarese, il quale finoggi si dirigeva prevalentemente sulla Via Garibaldi attraverso la Porta Calcesana.

La situazione, già così grave, diviene sempre più precaria, come già fu segnalato al n° 3, per l'avvenuto collegamento della Via S. Giovanni Bosco (prolungamento di Via S. Francesco fuori le mura) con la Via Calcesana; convogliamenti che sortono l'effetto di convogliare sulla Via S. Francesco (più centrale) una urgente parte del traffico fra città e centri rurali serviti dalla Calcesana e dalla Vicarese, il quale finoggi si dirigeva prevalentemente sulla Via Garibaldi attraverso la Porta Calcesana.

RIORDINAMENTO DELLA RETE STRADALE ESTERNA

Esso comprende:

1° - LA CREAZIONE DI UN ANELLO DI CIRCONVALLAZIONE

Per la formazione dell'anello in parola ci siamo valsi, 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 Marmigliaio e dal primo tratto della Via di Pratale fino all'altezza del Canale demaniale dei molini; ad est da un nuovo tronco che, attraversando la regione di Calcesana e di S. Michene degli Scalzi, discende fino all'Arno che sarà attraversato da un nuovo Ponte; a sud ancora da un nuovo tronco che passando dalla 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 testè 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 sono: l'Emila, la Calcesana ect. 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 a 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 pressochè 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 PEL SERVIZIO DEI NUOVI NUCLEI DI CALCESANA E DELL'AEROPORTO.

Esso è 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 se-

guendo il carattere generale di approfittare al massimo grado delle distruzioni per raggiungere lo scopo. Perciò il risanamento è limitato alle zone che interessano il Piano di Ricostruzione e fra queste 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; è stato provveduto mediante, l'ingrandimento dell'antica Piazzetta, la creazione di un large 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 Facchini 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 rettifica del Chiostro di S. Michele in Borgo e 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 di 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 inframesse 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 dei Banchi (centro delle contrattazioni nei giorni di mercato) e dove risiedono alcuni Istituti bancari, uffici privati e pubblici, studi professionali ect. per l'attività commerciale, dalla zona di Borgostretto dove prevalentemente hanno sede negozi, magazzini, ect.

Osservando come nell'ambito di queste due regioni siano av-

venute ingenti distruzioni belliche, fu pensato essere opportuno avvalersene per incrementare le naturali tendenze testè 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 (pag. 16 comma 2°) stendersi fra il Borgostretto 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 sistemarsi eventualmente a verde si da costituire come un piccolo fóro di cui il lato ovest ristabilisce la continuità dei portici di Borgo Stretto interrotta dalle distruzioni ed il lato est separa il fóro stesso della Piazzetta e chiude l'anello dei portici.

Sui lati del quadriportico e nella piazzetta si apriranno nuovi negozi e la passeggiata coperta di sottoborgo, tanto cara ai 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 ed a ovest del Viale Amedeo è 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 del Piano di Ricostruzione prevede l'apertura di due tronchi stradali pressochè paralleli al Viale Amedeo; uno a est sul prolungamento della Via Pulsudski; l'altro a ovest, diretto verso il Palazzo della Provincia. Tali vie, oltrechè 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, poichè 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 (che 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 FF.SS) 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 FF.SS sulla Piazza della Stazione e Palazzi della Provincia e delle Poste sulla Piazza Italia), onde garantire una omogeneità volumetrica.

3° = Doppia alberatura che delimiti la regione centrale del Viale da quelle laterali destinata al traffico ascendente e discendente dei veicoli. L'elemento verde da impiegarsi anche a grandi masse data l'ampiezza della strada (50 - 32m.) ha lo scopo di mantenere a questa il carattere di Viale e di costituire un'altro elemento fondamentale di fusione che, col portico, garantisce ancor più l'omogeneità e l'armonia dell'insieme, ~~distraendo~~ distraendo l'occhio da eventuali anomalie.

UTILIZZAZIONE DI ZONE INTERNE DISPONIBILI CHE SI PRESENTANO PER LA RICOSTRUZIONE

Ad occidente della città nell'area contenuta in un'aura delle antiche mura, sorgeva la Caserma del 7° Artiglieria i cui edifici furono dalla guerra o distrutti o gravemente danneggiati. Poichè 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 sul 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 Ca,aledei 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 nella 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-Tirrenia-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 le della vecchia struttura stradale e degli edifici preesistenti.

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

Il luogo dove sorgerà il nuovo nucleo di Calcesana posto all'incrocio della predetta via 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 del 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.

A 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 del nucleo sono analoghe a quello dell'altro già descritto ed appariscono chiaramente dall'apposita mappa.

PROGETTO DI PIANO DI RICOSTRUZIONE DELLA CITTA' DI PISA

NORME EDILIZIA

ooooo

ART. I° = 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 inerenti 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:

- a) Tipo intensivo: fabbricati accostati dall'altezza massima di m. 18 altezza del pianterreno non minore di 4 metri altezza dei piani superiori non minore di 3 metri (da pavimento a soffitto) interruzione della continuità dei fabbricati possibilmente ogni 50 metri per la 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 costruzione su tutta la superficie disponibile salvo il parere della Commissione Edilizia ed il rispetto delle norme contenute nel vigore Regolamento Edilizio.
- b) 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.
- c) Tipo estensivo: a casette accoppiate o non con sviluppo di fronte non superiore a m. 30 intervallato 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 delle Stazione e Piazza Italia

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

La Via Vespucci e adiacenze sarà del tipo semiintensivo 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 Banche, 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 metri 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 e la Via delle Case Dipinte sarà costruito un large destinato a centro commerciale contornato da negozi e antistanti portici. Sarà provveduto al riordinamento architettonico dei fronti degli edifici che si affacciano sul large.

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

4° Zona di S. Caterina

Destinata al tipo edilizio semi-intensivo

5° Zona di S. Martino e Palazzo della Giustizia

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

Lungo di essa le costruzioni saranno del tipo intensivo con numero di piani non superiore a quattro ed altezza massima di m. 16 nel tronco compresa tra il Corso Italia e Via Sancasciani 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 uguale a quella dei fabbricati preesistenti.

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

X 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 fili stradali sarà di m. 3 sulla via in asse al vecchio ponte a Mare e di m. 5 sulle Vie alberate conformi le indicazioni della planimetria.

Per la nuova strada tra il Ponte Solferino e la Via Bonanno nel tratto entro le mura sarà ammesso il tipo edilizio semi-intensivo con costruzione sui margini della strada ed interruzione non 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 super

riore a due e superficie coperta non maggiore del 20%.

7° Zona di Porta a Mare

Per il tratto di lungarno 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 lungarno 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 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 superiore a 8 metri e numero dei piani non superiore 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 industria non potranno essere costruiti nella zona recinta dalle vecchie mura.

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

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