

COMUNE DI PISA

Servizio Pianificazione Urbanistica

Piano di Recupero delle zone ex-Leopolda - La Cella
inserite nel programma di recupero del quartiere di P.ta
Fiorentina denominato "Contratto di Quartiere"

Relazione (storico-illustrativa)

ALLEGATO 27



Il Dirigente di Settore
Ing. arch. Riccardo Ciuti

Maggio 1998

Premessa

La presente relazione illustra prevalentemente, le vicende storico-urbanistiche dell'area della ex-stazione ferroviaria Leopolda, in quanto l'ambito urbano di via Sempione, ad eccezione di alcuni edifici realizzati sul finire del secolo scorso, si sviluppa a partire dal dopoguerra, soprattutto dal 1955 con la costruzione dell'insediamento di case economiche e popolari di via Sempione per finire con gli ultimi interventi realizzati attraverso la strumentazione urbanistica ancora in vigore.

Gran parte della ricerca storica riportata nelle pagine seguenti è tratta da una tesi di laurea tenuta presso la facoltà di architettura di Firenze e acquistata dal Comune di Pisa.

Laureandi: Roberto Sivestri e Stefano Taccola.

Note sul borgo dalle origini al XVIII secolo

La viabilità che definisce il quartiere di Porta Fiorentina è di antica origine; secondo il Neppi Modona, l'area di studio era attraversata dalla via romana Emilia, anche se sull'esatto tracciato non esistono ancora prove sicure come ha affermato il Prof. Tolaini in una recente conferenza.

Per quanto riguarda invece l'agglomeramento le prime notizie storiche risalgono al XII secolo¹, nei documenti si parla infatti di "borghi" fuori dalle mura; inoltre una Chiesa di San Marco in Guazzolungo fuori della Porta Fiorentina è già nota dal 1153².

Fu costruita dall'antica famiglia dei Cispi lungo la via Fiorentina, per concessione dei Monaci Agostiniani della Chiesa di San Martino. Nel 1789 fu poi riedificata con la facciata prospiciente la via Fiorentina nella posizione in cui si trova attualmente.

Nel Breve Pisanis Communis del 1313 (L. III par. L. VII) si afferma che esistevano in San Marco diversi alberghi che rimanevano aperti anche la notte quando a norma di legge ciò era proibito all'interno delle mura cittadine.

Sorgevano inoltre nel borgo anche Ospedali per pellegrini e per i poveri³⁴.

¹ Emilio Tolaini: "Forma Pisanum" nota 74 pag. 96-97, Nistri Lischi, Pisa, 1979.

² Emilio Tolaini: op. cit., nota 163 pag. 211.

³ Da documenti della parrocchia di S. Marco, da L. Berni e L. Sbrana: "La chiesa di S. Marco alle Cappelle e il Borgo S. Marco o il Portone, Centro Culturale "Il Portone", Pisa, 1978

⁴ Franca Leverotti: "Il Quartiere medioevale d'Oltrarno, Chinzica" in "Un palazzo, una città: il Palazzo Lanfranchi in Pisa" Pacini editore, Pisa, 1980.

Il memoriale del Portovenieri pubblicato dal Bonaini ci informa poi della distruzione dei borghi operata dagli stessi Pisani entro un determinato raggio all'esterno delle mura. Citando il Portovenieri⁵: "Al presente el borgo di San Marco si manda tutto per terra in furia", questo per ragioni di guerra d'artiglieria.

Nel 1479 fu costruita un'altra Chiesa nel borgo: l'Oratorio di S. Bernardino e nel 1645, fu accordato alla parrocchia lo "Ius Seppelliendi" segno che il borgo era diventato abbastanza importante e che la popolazione era, per quell'epoca, numerosa: "*buonissimo e sufficiente numero*", dice appunto il documento⁶.

La non apparizione dei borghi, in alcune carte seicentesche (Florimi, Braun, Merian) che poteva indurre a supporre la non esistenza di agglomerati fuori delle mura, è quindi da attribuirsi a mancate registrazioni in quanto "*la forma urbana assume il tono di una rappresentazione araldica, che scarta volutamente ogni rappresentazione realistica*"⁷.

Il primo importante documento cartografico databile intorno alla prima metà del '700 è la pianta "Scorzi". Analizzando in particolare il lucido del Luperini (Fig. 4) si vede chiaramente la presenza oltre della chiesa di S. Marco e del S. Bernardino anche di abitazioni addensate intorno a queste due strutture.

Tale cartografia ci permette di poter compiere anche una prima analisi strutturale del borgo. In quest'epoca l'agglomerato è collocato nei pressi del bivio della via Fiorentina, ad una certa distanza dalla porta della città (circa 500 metri); le chiese di S. Bernardino e di S. Marco sono le uniche emergenze del borgo; esistono inoltre già i seguenti rapporti: strada-casa-orto-piaggia-fiume sulla parte destra (guardando verso la città) e sulla parte sinistra: casa-orto-campagna aperta.

C'è da notare anche la presenza del fossato, delle fortificazioni di terra e del bastione. Queste strutture creano un ostacolo sia fisico che psicologico che fa gravitare il quartiere più intorno al nodo viario che non alla porta della città murata dove in seguito si creerà l'attuale piazza Guerrazzi.

Nel testo si conferma la costituzione medioevale del Borgo S. Marco e la presenza di ospedali nel secolo XIII, si parla infatti dell'Ospedale di S. Jacopo. D'altra parte la presenza di chiese ed enti ecclesiastici è una caratteristica dei borghi esterni pisani.

⁵ Emilio Tolaini op. cit., nota 74 pag. 96-97.

⁶ Stefano Sodi, Antonio Radi: "L'Oratorio di S. Bernardino e la sua confraternita" Centro Culturale "Il Portone" Pisa, 1979.

⁷ Emilio Tolaini op. cit.

C'è da dire inoltre che nel 1745 ben il 54% della popolazione extra-urbana è localizzata in S. Marco: è questa una prova ulteriore dell'entità consistente del borgo, posto sulla viabilità più importante tra Pisa e l'entroterra⁸.

Indagine sulle carte e sui registri del catasto leopoldino.

Caratteri strutturali al 1844

I documenti reperiti all'Archivio di Stato di Pisa ed all'Ufficio Tecnico delle Ferrovie dello Stato ci hanno dato una visione più chiara del luogo preso in esame intorno al 1835 (è in tale anno che infatti viene attivato il Catasto Leopoldino).

Cronologicamente le cartografie esaminate possono essere così classificate:

1) Planimetria sezione L di Pisa del Catasto Leopoldino (Fig. 5) databile nell'intervallo tra il 1835 e il 1844⁹.

2) Planimetria redatta dai tecnici della Società "Duanina - Leopolda" per l'esproprio dei terreni e la costruzione della ferrovia, databili da documenti manoscritti riguardanti l'indennizzo dei proprietari al 1841(Fig. 6).

Da notare che esistono due carte, la prima è un esproprio di massima, la seconda un esproprio definitivo.

3) Planimetria di Pisa redatta dall'ing. Van Lint, databile al 1846. Infine i registri riguardanti la cauzione del Catasto Leopoldino per i cambiamenti di proprietà comprendono un periodo tra il 186-37 e il 1868-69.

⁸ L. Pedreschi: "Ricerche di geografia urbana" Firenze, 1971.

⁹ 1835 data di attivazione del Catasto e 1844 data in cui dovrebbe essere presente sulla carta la stazione di testa della "Ferrovia Leopolda" essendo l'anno della sua inaugurazione.

Da un'analisi delle particelle e dei registri del Catasto Leopoldino può essere evidenziata la struttura della proprietà, il tipo di coltura, ed elementi essenziali per la comprensione della tipologia edilizia e della morfologia.

Si osservano proprietà grandi nella zona subito fuori la Porta con lavorazione a vite e a pioppi intorno alla fortificazione (area bassa ed umida) e a vite sotto le mura.

Si osserva inoltre una casa colonica tuttora esistente. Si notino l'integrità della fortificazione e le delimitazioni della fossa della fortezza (Cfr. pianta Scorzi).

Ancora una grande proprietà con la presenza di un palazzo, con casa colonica; si notino i terreni part. 192 con lavorazione a vite e part. 193 a pioppi; sarà su quest'ultima che si attesterà la "Ferrovia Leopolda"; si osservi la strada di campo che delimiterà poi l'attuale via Francesco da Buti.

Lungo l'attuale via Cattaneo quasi tutte le unità edilizie rivolte verso la strada e verso il fiume hanno un sistema casa-orto-fiume (come ad esempio la proprietà Camarughi G.B. e Giuseppe) o casa-orto-piaggia-fiume (Banti Carlo e Donato), mentre quasi tutte le case allineate sull'altro lato della via possiedono un orto, anche se la proprietà è piccola (part. 125-126 e 127-128).

Una seconda analisi può essere fatta alla luce del Catasto Leopoldino e delle carte dell'esproprio.

La formazione della piazza prospiciente la Porta Fiorentina con l'interramento del fossato davanti la cittadella e la conseguente smilitarizzazione di essa¹⁰ favorisce l'urbanizzazione della zona situata nelle vicinanze della Porta; si crea così un secondo nodo fondamentale nella struttura del quartiere.

Il reperimento della pianta dell'abitazione espropriata ed abbattuta per aprire l'ingresso alla stazione di testa testimonia la presenza di negozi e di fabbriche di prodotti alimentari, di strutture di servizio alla piazza (che appunto appare per la prima volta come "piazza del Mercato", attuale piazza Guerrazzi); il borgo è quindi già intorno al 1835 un nodo di traffico e di commerci, esterno alle mura, di una certa importanza per la città.

Tale piazza era alberata sui tre lati¹¹ e nasce dall'intersezione di due vie di comunicazione: la via S. Martino e il suo prolungamento esterno della via Fiorentina con la via lungo le mura

¹⁰ Fu trasformata in giardino nel 1798. Era stata precedentemente venduta nel 1781 per 4445 a G. Chiesa, nel 1798 passò a Domenico Scotto che ne affidò la trasformazione all' Ing. G. Caluri. Cfr. E. Tolaini: "Forma Pisarum" seconda edizione, pag. 227, nota 8, Nistri Lischi, Pisa, 1979.

¹¹ Cfr. Carta Van Lint del 1846.

Nella parte sud della città di Pisa non si riscontrano altri nodi importanti e non si può parlare di urbanizzazione vera e propria, ma di case isolate e di piccole borgate agricole o religiose in aperta campagna.

Permangono inoltre, per quanto riguarda le abitazioni, i rapporti precedentemente descritti con il fiume da una parte e con la campagna aperta dall'altra.

La ferrovia "Leopolda"

L'origine della Ferrovia, favorita dal granduca Leopoldo II di Lorena (1824-1859) e perciò detta "Leopolda", risale agli anni 1841-1844 con la costruzione del primo tratto Livorno-Pisa, mentre il tratto Pisa-Pontedera fu attivato il 19 ottobre 1845, quello Pontedera-Empoli il 20 giugno 1847 e quello Empoli - Firenze il 12 giugno 1848 : nel gennaio dell'anno successivo vennero sospese le diligenze postali.

Un progetto per questa linea era stato anticipato nel 1826, seppur in modo abbastanza estemporaneo, da Leopoldo Carlo Ginori-Lisci, ma poi lasciato cadere, e finalmente nel 1838 l'impresa era stata assunta da una Società Anonima che la finanziò con l'emissione di 30.000 azioni di £. 1.000 ciascuna; il progetto fu predisposto da Robert Stephenson sulla base dei piani elaborati da una commissione di ingegneri Toscani presieduta da Luigi Serristori e composta dal padre Giovanni Inghirami e dagli ingegneri Ridolfo Castinelli, Francesco Leoni, Tommaso Bianchi, Giuseppe Pianigiani, Giuseppe Martelli, Luigi Bettarini, Domenico Giraldi. L'esecuzione dei lavori fu affidata a William Hoppner sostituito nel 1845 da Willam Bray.

Il fatto che la predisposizione del progetto e l'esecuzione dei lavori fossero affidati a dei tecnici inglesi, evidenzia come l'Inghilterra fosse all'avanguardia nella tecnologia del ferro e della strada ferrata.

In Pisa la stazione d'arrivo della Leopolda fu costruita a Porta Fiorentina, al termine del piazzale dei Platani (fra le odierne piazza Guerrazzi e via Francesco da Buti) espropriando il lotto di terra di proprietà del sig. Roberto Dell'Omodarme (Fig. 12).

Era posizionata subito fuori le mura a stretto contatto con la via Fiorentina, importante arteria di traffico commerciale con la città di Firenze e con la piazza del mercato (piazza dei Platani) che costituiva un centro di scambio e di interesse per l'intera città.

Il reperimento della pianta dell'abitazione espropriata ed abbattuta per aprire l'ingresso alla stazione, testimonia la presenza sulla piazza di negozi, fabbriche di prodotti alimentari e strutture di servizio.

La stazione sorge quindi in un borgo, Porta Fiorentina, che nel 1840 è un nodo di traffici e commerci esterno alle mura.

E' opera dell'architetto fiorentino Giuseppe Martelli (1791-1876); se ne conservano i disegni progettuali in pianta e in alzato nel Gabinetto Disegni e Stampe degli Uffizi a Firenze (nn. 6431-A 6432-A 6433-A 6434-A)

Da un rilievo effettuato nel 1880 e conservato presso l'archivio delle Ferrovie dello Stato a Pisa si nota come siano state rispettate le caratteristiche principali del progetto Martelli pur apportando diverse modifiche

Il piazzale della stazione occupava un'area di circa 6300 mq ed in esso si trovavano due capannoni lunghi 66 metri e larghi 9.40 metri accoppiati longitudinalmente.

I piazzali interni della stazione (l'attuale via Francesco da Buti era uno di tali piazzali) comunicavano con la prospiciente piazza del mercato attraverso un piccolo percorso pedonale.

Tutta la stazione era circondata da un muro, vi si accedeva da due cancelli che costituivano l'allineamento interrotto al bordo della piazza del mercato per l'abbattimento dell'edificio di proprietà di Dell'Omodarme.

La costruzione della stazione, pur rispettando tale allineamento ed inserendosi senza sconvolgerla nella primitiva figurazione del quartiere, costituisce anche la creazione di un'area di uso parzialmente pubblico di fatto bloccante le abitazioni circostanti (strette ormai tra la strada Fiorentina e il muro di cinta della ferrovia.

Inoltre numerose strade vicinali che mettevano in comunicazione il quartiere con la campagna e con le colline, vengono tagliate dal tracciato ferroviario alterando tale tradizionale tipo di rapporto.

La stazione venne inaugurata con l'arrivo del primo treno da Livorno il 13 marzo 1844. Nei primi tempi furono commessi atti di sabotaggio contro la nuova ferrovia da parte dei contadini che la consideravano causa delle malattie dei vigneti, e da parte degli ordinari trasportatori di merci che si sentivano danneggiati dalla sua concorrenza.

Nel 1848, al di là dell'attiguo piazzale dei Platani, fu demolita la Porta Fiorentina e costruita al suo posto la porta daziaria per rendere più agile e veloce il collegamento con la stazione di Porta a Lucca che serviva la linea Pisa-Lucca.

Nel 1858 la Società Anonima andò fallita e la proprietà della ferrovia venne acquistata da Leopoldo II di Lorena per il tramite di Alessandro Malenchini.

Il 21 agosto 1863 si inaugura la stazione Centrale, che sostituirà d'ora in poi sia la stazione Leopolda che quella di Porta a Lucca, permettendo la continuità del troncone ferroviario Livorno-Lucca. La Leopolda viene declassata a semplice scalo merci perdendo definitivamente la funzione di stazione passeggeri questa scelta è probabilmente favorita dalla presenza della piazza del mercato.

Nel 1929 la stazione perde completamente la sua attività con la chiusura del deposito merci, vengono smantellate anche le ultime attrezzature ferroviarie inghiottite dall'espansione sempre più crescente del quartiere, e la "Leopolda" viene trasformata in mercato ortofrutticolo all'ingrosso che, sopravvissuto ai bombardamenti del 31 agosto 1943, è arrivato fino ai giorni nostri, essendo stato dismesso nel 1992.

Solo fra il 1940 e il 1960 si nota, attraverso la cartografia a disposizione, che l'edificio attiguo alla stazione, comprendente gli uffici, i magazzini e i servizi igienici, scompare forse perché danneggiato dai bombardamenti o solo perché recava disturbo alla vita del mercato. Oggi, dopo la cessazione dell'attività del mercato ortofrutticolo, l'edificio appare in completo stato di abbandono e senza uno specifico progetto di ristrutturazione ed utilizzo.

Descrizione della stazione Leopolda

La stazione, nel corso dei decenni, ha subito delle vere e proprie trasformazioni, causate dal cambiamento della destinazione d'uso, come già descritto nell'analisi storica, mantenendo però l'impianto strutturale quasi intatto.

Per meglio collocare cronologicamente queste variazioni si possono individuare tre periodi salienti dell'utilizzazione dell'edificio, nei quali questo ha cambiato gradatamente aspetto

Questa suddivisione generale è dovuta alla mancanza di notizie più precise e alla difficoltà di recuperare documentazione storica da cui ricavare datazioni certe degli interventi subiti dall'edificio.

Primo Periodo: 1844-1863

Realizzazione dell'opera ed uso a stazione passeggeri.

Secondo Periodo: 1863-1929

Uso a scalo merci.

Terzo Periodo : 1929-1992

Uso a mercato ortofrutticolo all'ingrosso.

Primo periodo: 1844-1863

In questo periodo si ha la realizzazione del progetto Martelli (solo in parte realizzato) che segue la tipologia ed il modello costruttivo di quel tipo d'edificio ottocentesco.

L'edificio è costituito da due capannoni accoppiati longitudinalmente per i 66 mt. della loro lunghezza, larghi ciascuno 9.40 mt, per una larghezza totale di 20.55 mt. I tre setti murari, paralleli tra loro, che definiscono longitudinalmente i capannoni, sono realizzati in muratura di mattoni pieni e pietrame squadrato e sono resi permeabili da un sistema continuo di archi ribassati.

La struttura, assimilabile ad un loggiato coperto, è quindi definita da campate modulari larghe 9.40 mt e lunghe 3.55 mt (interasse dei pilastri portanti gli archi ribassati).

Gli archi sono diciotto per ogni fila ed i piedritti di questi sono anche i montanti della struttura di copertura a due falde per capannone, composta da capriate classiche in legno sostenute al centro da un doppio sottotrave passante da parte a parte nella muratura, garantendo così l'equilibrio nello scaricare le sollecitazioni alla muratura sottostante. Il sottotrave è composto da due mensole appoggiate l'una sull'altra che gravano direttamente sul pilastro, queste sono legate alla capriata con una cerchiatura metallica per rendere più uniforme la risposta alle sollecitazioni.

L'intera struttura lignea (capriate, mensole, travi e travetti) è trattata con vari strati di vernice di colori diversi, probabilmente per i vari lavori di manutenzione che si sono succeduti nel tempo, ed ha uno stato di conservazione abbastanza buono.

Le travi principali (arcarecci) sorreggono travetti e pianelle in cotto; questi sottotegoli erano probabilmente intervallati da dei punti luce, forse dei lucernari o delle semplici aperture scoperte, poste a metà distanza fra capriata e capriata e su tre delle quattro falde della copertura (Fig. 18), per tutta la sua lunghezza; il manto di copertura era realizzato con coppi ed embrici in cotto (alla toscana), sostituiti di recente con tegole marsigliesi.

Il sistema di copertura è poi rifinito mediante sottomensola in legno alla fiorentina e gronde in rame, poste sulle due linee di displuvio ai lati est ed ovest e su quella di compluvio interna, i cui discendenti sono visibili sul lato est dell'edificio.

Le due strade ferrate, poste ad un livello inferiore rispetto al piano di calpestio e protette da un basso muretto, erano poste ai lati della serie di archi centrali.

Accanto ai due capannoni, sul lato est dell'edificio, vi era la biglietteria con il suo corpo annesso comprendente gli uffici, i magazzini e i servizi igienici. Ai lati del fabbricato vi erano ampi piazzali di servizio con la presenza, nella parte sud, di pedane girevoli per la rotazione delle locomotive, essendo la Leopolda una stazione di testa.

Secondo periodo: 1863-1929

Durante questo periodo, sicuramente dopo il 1880, come testimonia un rilievo di quell'epoca, conservato presso l'archivio delle Ferrovie dello Stato a Pisa che mostra la stazione nel suo stato originale (Fig. 17), si presume vengano tamponate le due campate iniziali per creare l'attuale facciata.

E' infatti in questo arco di tempo che la Stazione Leopolda, a causa dell'apertura della Stazione Centrale, viene declassata a semplice scalo merci.

Probabilmente per la nuova destinazione d'uso furono costruiti gli uffici daziari e amministrativi per poi permettere la vendita anche nell'antistante piazzale o nella piazza del mercato.

Tale modifica è tuttora evidente, visto che piccole lesioni e tracce di polvere (individuabili sul muro intonacato) fanno affiorare la curva dell'arco ribassato originario sui muri laterali.

Questa parte iniziale era caratterizzata da due vani d'ingresso simmetrici voltati a botte, la cui costruzione portò all'eliminazione delle capriate della prima e terza campata e forti variazioni strutturali alla capriata della seconda campata.

Gli ingressi vennero chiusi con due cancelli in ferro, di cui uno è tuttora esistente.

Gli altri vani, accessibili probabilmente da entrambi i lati e successivamente tamponati sul retro, erano adibiti ad ufficio.

La facciata, risalente dunque al periodo 1880-1929, è caratterizzata da sei aperture (le due d'ingresso più i quattro uffici), è divisa in sei campate mediante lesene sormontate da una cornice..

Il trattamento della superficie è ad intonaco verniciato con un colore, detto giallo pisano, scurito dal tempo.

Sicuramente alcune zone sono state riverniciate anche successivamente, come appare chiaro guardando la muratura esterna.

Altre zone, comprese tra gli archi delle aperture, la trabeazione superiore e le lesene, sono di mattoni a faccia vista che presentano tracce d'umidità, ma sono ancora in buono stato di conservazione.

Terzo periodo: 1929-1992

Dal 1929 si hanno le modifiche più gravose che cambiano notevolmente la fisionomia dell'edificio.

Le esigenze del mercato ortofrutticolo, aperto da quell'anno, portano ad un interrimento dei binari della ferrovia, riscontrabile ancora oggi per i cedimenti del pavimento nelle zone ai lati della serie di pilastri centrali, dove, come già accennato, vi erano le due linee ferroviarie.

La pavimentazione, con tutta probabilità di questo periodo, è costruita con mattonelle quadrate di cemento e copre l'intera superficie della stazione con eccezione delle stanze della testata pavimentate con gettate di cemento passato a rullo in alcuni casi coperto con piastrelle di linoleum.

Per creare i magazzini del mercato, gli archi del muro centrale sono tamponati e, all'interno del capannone ovest si costruiscono dei divisori con muratura di mattoni intonacati ad intervalli di una campata e mezzo.

Sono costruiti inoltre dei piccoli casottini, ad uso delle varie ditte, per tenere la contabilità. Questi si trovano all'interno dei magazzini e, con ogni probabilità, sono stati realizzati dagli stessi operatori del mercato, perché fatti con vari materiali di recupero come pannelli di compensato, masonite, plastica, ecc.

Nella parte ovest che dà su via Francesco da Buti, i muri inferiori di alcune finestre sono demoliti e sono create delle aperture chiuse da saracinesche al fine di consentire lo scarico delle merci.

Le finestre superstiti sono ingombrate a metà dai muri ortogonali dei magazzini, ciò fa perdere completamente l'unità della tipologia originaria e la sua modularità. Altri tamponamenti, non visibili dall'esterno, sono fatti nel corpo di testa, modificandolo ulteriormente, come ad esempio il divisorio dell'ufficio dell'amministrazione dell'ex mercato o il tamponamento sul retro con conseguente chiusura di uno dei due ingressi dell'edificio

Il locale è oggi utilizzato come deposito per il bar situato in altri locali dell'ex-stazione Leopolda sulla piazza Guerrazzi.

Per ottenere questo magazzino e quello del custode che gli è attiguo, è stato variato il prospetto principale facendo delle nuove architravi in c.a. per montare due saracinesche, rompendo così la simmetria della facciata.

Come già accennato, le aperture dei lucernari nel tetto sono chiuse con tavelloni, probabilmente durante i lavori di rifacimento del manto di copertura, originariamente in embrice-coppo, rifatto con tegole marsigliesi. Il tetto è un recente rifacimento, risalente con

ogni probabilità agli anni '60, realizzato forse durante la costruzione degli uffici per la circoscrizione sopra il rifugio antiaereo nella parte sud della Stazione.

Sulla pavimentazione vengono fissati, con gettate grossolane di cemento, ganci e aste di ferro per montare telai al momento delle vendite e reti di separazione tra le varie ditte.

Anche la pensilina in ferro, ormai in stato di abbandono, è di questo periodo e serviva ad aumentare la superficie coperta e a tirare i tendaggi dei banchi mediante dei contrappesi. Alcune parti sono corrose dalla ruggine e la gronda è in pessimo stato di conservazione. Anche le gronde della stazione Leopolda, quasi sicuramente quelle originarie, sono in pessimo stato di conservazione.

Gli infissi in legno, sempre collocabili in questo periodo sono in stato d'abbandono, sciupati dagli agenti atmosferici presentano parti marcite e distacchi della vernice e delle cornici.

Vi sono dei piccoli lavori, fatti probabilmente dagli operatori del mercato, che non rispettano il valore dell'edificio e della sua breve storia: la disposizione dei contatori e delle luci, che sono collocate in maniera alternata sulle architravi delle capriate del lato est (forse risalenti all'apertura del mercato) e di altre lampade fissate in maniera caotica, il posizionamento dei tubi dell'acqua lasciati in vista, le stufe per il riscaldamento nel corpo di testa che fanno affiorare le canne fumarie sul tetto, la copertura con pannelli in legno o mani di vernice della fascia di piastrelle rosse che risalgono al secondo periodo e caratterizzavano i muri verticali interni dell'edificio, ed infine le insegne delle ditte poste in chiave agli archi del muro esterno sul lato est della stazione.

Altri segni d'incuria sono le tracce d'umidità, sparse un po' ovunque, dovute alla scarsa manutenzione della copertura, gli annerimenti delle pareti dovuti probabilmente all'accensione di fuochi, sbrecciature e fessure dell'intonaco della facciata causate dagli agenti atmosferici, ed infine suppellettili e rifiuti, sparsi un po' ovunque, lasciati con ogni probabilità due anni or sono al momento del trasferimento del mercato.

Caratteri strutturali al 1875: la nuova ferrovia

I documenti relativi a questo periodo reperiti all'ufficio tecnico delle FF.SS. e all'archivio di Stato di Pisa sono i seguenti:

- 1) carta degli espropri per la costruzione della nuova ferrovia;
- 2) carta catastale del quartiere, foglio L di Pisa del 1875;

Dopo l'abbattimento nel 1850 del pignone della Cittadella Nuova prospiciente la piazza della Porta Fiorentina il terreno su cui era collocato fu edificato.

Nel catastrale del 1875 si vede infatti che le abitazioni si avvicinano notevolmente alla porta, determinando una piazza rigidamente murata e riducendo il rapporto coi fiume ai soli passaggi viari. Lungo i margini della via Fiorentina fino al bivio dove sorge l'oratorio di S. Bernardino, se si escludono alcuni vicoli di comunicazione con l'Arno e la campagna retrostante agli orti, non ci sono più soluzioni di continuità nel filo delle abitazioni.

Inoltre si riconferma il rapporto casa-orto-piaggia-fiume e si osserva anche un notevole frazionamento di proprietà con presenza più diffusa di unità edilizie minime.

Contemporaneamente negli anni successivi al 1853 e fino al 1875 si compiono a livello urbano le prime grandi opere di sventramento e di ricostruzione che cambiano il volto dell'intera città e preludono allo sviluppo edilizio degli anni '80.

Il 23 marzo 1871, il Consiglio Comunale approva il Piano Micheli, *"dove tornano come nuove e vergini molte delle scelte fatte vent'anni prima dal Dell'Hoste"*¹².

Si demoliscono quindi alcuni tratti di mura urbane, ivi compresa la Porta di S. Gilio, e si crea una piazza al loro posto, necessaria per mettere in comunicazione la nuova stazione centrale con la città, fornita di due edifici tardo neoclassici, progettati dal Micheli, ad uso della barriera daziaria Vittorio Emanuele II.

Il piano urbanistico del Micheli ha come fulcro la nuova ferrovia e sull'asse della stazione prevede una piazza-giardino di forma ellittica, da cui partono a stella le vie di comunicazione alla città.

¹² Emilio Tolaini, op. cit. pag. 258.

Il piano Dell'Hoste è il primo tentativo organico di riorganizzare la viabilità della città di Pisa. Prevedeva infatti la costruzione di una circonvallazione interna nel centro storico, per mezzo di sventramenti risanatori, e la costruzione di due ponti che avrebbero facilitato i collegamenti fra le due parti della città separate dall'Arno e fra le due stazioni ferroviarie di testa.

Si prevedeva anche lo spostamento più ad est della stazione della strada ferrata Lucchese, all'imbocco di un nuovo importante asse viario parallelo a via di Borgo. La costruzione di uno dei due ponti, localizzato proprio in prossimità della Porta Fiorentina rendeva necessario l'abbattimento del pignone della Fortezza (che, come abbiamo visto, fu attuato, ma seguito da un'edificazione dei terreni su cui era costruito). Tale progetto verrà poi realizzato in parte nel nostro secolo, come altri interventi previsti da questo piano.

E' in questa occasione che si ha una trasformazione fondamentale degli assi urbani.

Il vecchio percorso su cui gravitava la città (ponte di Mezzo - via S. Martino- via Fiorentina) che aveva favorito lo sviluppo del borgo di S. Marco, perde in parte la propria funzione con la nascita della direttrice stazione centrale - piazza Vittorio Emanuele - corso Italia - ponte di Mezzo.

La costruzione della nuova infrastruttura porta infatti alla soppressione della stazione di testa della "Leopolda", che funzionerà in seguito (fino al 1929) come scalo merci.

Così il borgo S. Marco viene di fatto emarginato, anche per motivi di avvenuta saturazione, e parteciperà solo relativamente al complesso sviluppo del territorio posto a sud della città. Si è determinata infatti una nuova area delimitata da: mura medioevali, nuova ferrovia, piazzale della stazione soppressa, che, perdendo la fisionomia di terreno agricolo aperto viene negli anni successivi interamente urbanizzato.

Formulando una nuova analisi strutturale del quartiere rileviamo che:

- 1) della Stazione Leopolda permangono solo gli effetti negativi precedentemente riscontrati, e in particolare l'intasamento dei retri delle abitazioni da parte del piazzale della ferrovia; ci sono inoltre anche i problemi per l'aumentato volume di traffici, di merci e di persone. Questi fatti segnano l'inizio di una fase di crisi dell'area che purtroppo durerà fino ai giorni nostri.
- 2) formazione di una nuova parte del quartiere morfologicamente diversa (già, presente nella carta del 1875 in cui sono indicate le prime lottizzazioni) che chiuderà nella direzione a mare il borgo S. Marco, fino ad allora, al di là della Stazione Leopolda, aperto sulla campagna.

L'area al 1900

Nel periodo compreso tra il 1875 e il 1900 si ha la conferma dello sviluppo, edilizio iniziato negli anni '70.

Proprio nell'intervallo di tempo considerato si verifica la nascita di nuove strade nella zona compresa tra la stazione centrale e le mura urbane: via della Stazione, via Galileo, via del Cancellone e avviene la lottizzazione dei terreni prospicienti¹³.

¹³ Questo sistema di lottizzazioni non interessa solo le città più importanti della Toscana, ma anche i centri minori, sia in entroterra che lungo la costa. Un esempio tra gli altri assai interessante è quello delle lottizzazioni fuori mura della cittadina di Empoli. Il meccanismo si articolava in un accordo preliminare tra le parti in causa (Sindaco e proprietari) alla presenza di pubblici ufficiali; tale accordo passava poi all'approvazione del consiglio comunale. Di solito i proprietari donavano le aree per costruire le strade, e in cambio potevano lottizzare i terreni prospicienti, con limitazioni solo per quanto riguardava decoro e stile della facciata (è stato riscontrato infatti la mancanza quasi totale di piante nelle domande di fabbricazione, almeno fino al 1900 e sono invece presenti i prospetti).

Nei venticinque anni che ora trattiamo la zona presa in esame viene quasi completamente urbanizzata: essa è caratterizzata dalla costruzione di villini monofamiliari con giardino e di case binate anch'esse con giardino, con densità edilizia non molto alta (ne rimangono alcuni esempi nella zona).

Questo quartiere si configura quindi come “una modernissima superficie di larghe strade e villini, e palazzette all'inglese con eleganti giardini”¹⁴.

Non si notano confrontando il catastale al 1875 con quello al 1900 modificazioni significative nella zona di Porta Fiorentina; gli interventi sono marginali e avvengono al di là della cortina di abitazioni aumentando il frazionamento della, proprietà.

Si completa anche la linea tranviaria a vapore, Pisa-Marina (12 Gennaio 1891) che, dalla barriera Vittorio Emanuele, dove si allacciava alla linea Pisa-Pontedera-Calci (1881), porterà i Pisani al mare ristabilendo un legame perso da tempo.

La tramvia a vapore è premonitrice del futuro sviluppo in Pisa delle tramvie elettriche che entreranno in funzione nel 1910. Tale tramvia tesa a servire specialmente il nuovo quartiere, darà un'ulteriore spinta alla già sua forte crescita.

Nel 1897 viene completato un altro lato sul prolungamento di via Vespucci e via del Cannello e la lottizzazione raggiunge i terreni della ex "Ferrovia Leopolda"; il processo di sviluppo del nuovo quartiere è veloce ma ordinato, mentre nel borgo antico la stasi è sempre più evidente.

Inoltre la linea ferroviaria favorisce lo sviluppo edilizio a sud di Pisa, ma allo stesso tempo impedisce, ed ora in modo assai più forte, i rapporti tra questa zona e la campagna a sud di essa.

Tra le due guerre mondiali

Nel 1912 si inaugurano le tramvie elettriche urbane, realizzate attraverso una convenzione con la Società Elettrica Toscana, che si impegnava nella costruzione e gestione di due linee: stazione - Duomo e stazione - Porta a Piagge.

Con una successiva convenzione la stessa Società in data 1/3/1928 costituiva una nuova linea: la Cella - Porta a Lucca, il cui tratto da la Cella a S. Bernardino verrà soppresso da una variante approvata il 27 maggio seguente e prolungata da Porta a Lucca al cosiddetto “quartiere degli impiegati”.

¹⁴ E. Tolaini op. cit. pag. 260.

Altri ampliamenti verranno successivamente eseguiti sulle linee già menzionate sempre nel 1928.

Nel 1920 viene abbattuto il tratto di mura che va dalla piazza Vittorio Emanuele sino alla Porta Fiorentina (salvo un breve tronco) e di conseguenza si determina via Margherita; si procede poi all'edificazione su tutto l'isolato delimitato da: piazza Guerrazzi, via Livornese-Fiorentina, piazza Vittorio Emanuele, via Margherita.

Dalla carta catastale del 1924 anche nella parte sud entro la cinta murata medioevale, parallelamente alla via Livornese-Fiorentina.

Nel 1929 viene chiuso il deposito merci localizzato nella ex-Stazione Leopolda trasformandolo in mercato. Il tratto della sede ferroviaria fu smantellato e i terreni relativi lottizzati.

Pochi anni dopo, nel 1931, viene pubblicato il nuovo piano regolatore della città (3P-S-T); numerosi interventi previsti saranno in seguito attuati, in particolare gli sventramenti nel centro storico.

Nel 1931 fu costruito il ponte a Porta Fiorentina, che si raccorda a piazza Guerrazzi per mezzo di un viale tracciato sull'area del pignone della fortezza .

Vengono perciò demolite le abitazioni qui costruite nel secolo XIX e la piazza perde definitivamente la configurazione consolidatasi nel secolo precedente: abbattute le rimanenti parti delle mura e la Porta Fiorentina, creato un nuovo rapporto con la zona al di là dell'Arno, aperta una nuova area sulla confluenza di via Margherita e via S. Martino, la piazza diviene un vero e proprio nodo di traffico.

Sempre in questo periodo si aprirà la strada lungo l'Arno praticando larghi varchi nel muro della Cittadella Nuova collegando così il ponte con il centro antico della città.

Come si vede in questi anni sono assai numerosi gli interventi che portano a una significativa modificazione della struttura del vecchio quartiere; si completa infatti in modo definitivo tramite lottizzazioni tutta l'area tra la Stazione Leopolda e la stazione centrale.

La carta del 1940 fornisce un'immagine dell'intera zona prima della seconda guerra mondiale; si notano nella nuova area suburbana alcuni impianti commerciali e produttivi (in parte demoliti a causa dei bombardamenti) che testimoniano il carattere non solo residenziale della zona, così ben servita dalle vie di comunicazione a carattere sia locale che comprensoriale (tramvia), sia territoriale (ferrovia e strada statale Firenze-Pisa-Livorno).

La carta dei danni di guerra mette in risalto le gravi conseguenze che il bombardamento del 31 agosto 1943 portò soprattutto nella zona sud di Pisa, ovvero dove si ha la maggior concentrazione di servizi; furono distrutti i ponti, la stazione Centrale, il parco ferroviario, il teatro Politeama

(sostituito solo nel 1984 con il Palacongressi di Tomassi-Spadolini) e gran parte degli isolati interposti tra la stazione Centrale e la ex-stazione Leopolda.

Dal piano di ricostruzione ad oggi

Nel 1946 il 2 settembre il Consiglio Comunale approva il piano di ricostruzione che per la portata degli interventi previsti nel Centro Storico e fuori, ha le caratteristiche di un P.R.G.

Nelle parti del quartiere costruite dal 1875 in poi i danni provocati dai bombardamenti sono rilevanti: quasi tutte le abitazioni furono infatti rase al suolo, mentre si salvarono in larga parte quelle su via Cattaneo.

Gli effetti negativi del piano di ricostruzione sono tuttora visibili; la zona tra le due stazioni, una volta a bassa densità, è oggi invece a densità altissima con edifici anche di sei o sette piani; il vecchio quartiere di Porta Fiorentina, dopo la scelta di urbanizzazione massiccia e fuori scala nelle zone più danneggiate, si avvia verso una situazione di crisi estrema; la strada Livorno-Firenze che era stata la molla del suo sviluppo, è ora la causa del problema più grave: il traffico, aumentato in maniera vertiginosa; le abitazioni tendono ad essere trascurate e il degrado architettonico ed igienico raggiunge livelli insopportabili per gli abitanti mentre le superfetazioni si moltiplicano.

Negli ultimi anni anche l'Arno ha subito un grave processo di degrado per l'inquinamento; dell'equilibrato sistema urbanistico ed ambientale del secolo scorso rimangono le testimonianze edilizie compatte su via Cattaneo con l'area centrale della Stazione Leopolda schiacciate ad ovest dal sistema delle nuove unità abitative che non sono certo più i "villini e giardini" del secolo precedente.

La ferrovia che ha in Pisa uno scalo importante di livello nazionale e perciò di vaste proporzioni, costituisce una barriera invalicabile a sud per tutto il quartiere.

Gli strumenti urbanistici dal secondo dopoguerra ad oggi

Per capire lo sviluppo edilizio della città e della sua periferia è indispensabile fare riferimento agli strumenti urbanistici che dal dopoguerra ad oggi si sono susseguiti.

Gli strumenti urbanistici, classificati in successione cronologica, sono costituiti:

- 1) dal Regolamento Edilizio 1934;
- 2) dal Piano di Ricostruzione e relative Norme Edilizie (approvato dal C.C. nel settembre 1946 e dal Ministero dei LL.PP. il 21 novembre 1947) e successive varianti;
- 3) dal P.R.G. Dodi-Piccinato adottato dal C.C. nel '65 e approvato con D.P.R. nel 1970;

4) dal Regolamento Edilizio 1980 approvato con Delibera n°12485 del 17/10/1979 G.R.T.

Il primo strumento urbanistico in atto nel periodo postbellico è il “Piano di ricostruzione della città” approvato con modifiche e prescrizioni dal Ministero dei LL.PP. il 21/11/1947, da attuarsi entro due anni da tale data, termine prorogato in un primo momento al 21 novembre 1954 e successivamente fino alla entrata in vigore del piano regolatore generale. Interessava “10 zone maggiormente danneggiate dalla guerra o destinate allo sviluppo edilizio”: sei zone entro le mura (Stazione e piazza Vittorio Emanuele II, Corso Italia, Borgo Stretto e via Oberdan, S. Caterina, S. Martino, Cittadella); quattro zone della periferia (Porta a Mare, Calcesana, cavalcavia di S. Giusto, S. Giusto).

All'esterno della cinta murata gli interventi più importanti sono:

- la realizzazione del viale Gramsci e relativi edifici con portici, per alberghi, uffici, residenze (anni 1948-'50); in ordine di tempo l'ultimo edificio (quello sovrastante la galleria “B” non prevista dal piano di ricostruzione) è del 1960. Da segnalare il “fuori allineamento” dell'Hotel La Pace e il “fuori altezza” dell'edificio in angolo fra via Puccini e via Corridoni: l'altezza di 30 mt era prevista solo per gli edifici prospicienti il Viale Gramsci e la Piazza della Stazione.

- Il nuovo impianto viario di via Mascagni e via Puccini con il prolungamento di via Vespucci con edifici a profilo continuo e non arretrato (anni 1948-60). L'ultimo edificio in ordine di tempo realizzato è del 1970.

Da segnalare, non dal punto di vista quantitativo o di mole ma in quanto prefigurano l'inizio di quello che sarà il modello di sviluppo della città, sono gli interventi privati costituiti da case unifamiliari singole o binate, nelle aree di prima periferia, interventi che si concretizzano nel seguito con “pseudo-lottizzazioni”.

L'espansione urbana nel periodo che va dal 1950 al 1965, segue in un qual modo le indicazioni del P.R.G. Pera-Clemente (adottato dal C.C. nel 1956) nonostante il piano fosse stato respinto dal Ministero dei LL.PP. Lo sviluppo edilizio si manifesta in prevalenza a nord dell'Arno lasciando la zona di Porta Fiorentina pressoché incolta da edificazioni “intensive e semintensive” molto in voga in questo periodo.

Nel 1965 viene adottato il P.R.G. Dodi-Piccinato il cui iter di approvazione segna un periodo tormentato di cinque anni: infatti viene approvato con D.P.R. nel 1970.

Nella zona a sud dell'Arno si costruisce nell'area di via Quarantola a ridosso della ferrovia e si continua l'edificazione lungo la via dell'Areoporto, sino al limite del vincolo aeroportuale.

Il P.R.G. voleva significare nei fatti un argine all'espansione a “macchia d'olio”, il controllo pubblico del suolo, lo sviluppo razionale degli insediamenti, la diffusione su tutto il territorio di una rete di

servizi e attrezzature, la salvaguardia dell'ambiente naturale e del centro storico assunti come beni da preservare.

Dal 1970 al 1990 il piano ha subito una serie di varianti che lo hanno alterato nella struttura e mutato nel dimensionamento.

Gli studi condotti negli ultimi anni, ad incominciare dal Prof. G. Astengo individuavano alcune priorità come "il riordino, la ristrutturazione funzionale e la riqualificazione ambientale dell'intero insediamento pisano" infatti solo da una equilibrata distribuzione spaziale delle principali funzioni pubbliche e private, che costituiscono poli di attrazione per gli utenti, si può determinare uno stato di equilibrio dinamico interno, essendo ben noto che la eccessiva concentrazione nelle aree centrali di tali funzioni genera sempre maggiori congestioni di traffico e difficoltà di accesso, così come una eccessiva perifericità può determinare altrettanti disagi.

Analisi del quartiere di P.ta Fiorentina

La popolazione

Il quartiere di Porta Fiorentina conta una popolazione di circa seimila persone, l'affollamento è più alto nelle zone di moderna costruzione (quelle più a sud), mentre nel quartiere più vecchio si ha un calo di affollamento soprattutto sulla parte prospiciente via Cattaneo, in corrispondenza dell'antico Borgo di S. Marco (Fig. 34).

L'affollamento minore nell'area compresa fra la stazione Centrale e la stazione Leopolda è da imputare probabilmente alla maggiore superficie delle abitazioni che vi sorgono, e cioè ad un livello più elevato di residenzialità.

Il titolo di godimento delle abitazioni più frequente è l'affitto, la proprietà dell'alloggio risulta sensibilmente inferiore rispetto alla media comunale e se si confronta con il dato nazionale lo squilibrio è ancora maggiore.

Questo fatto è da imputare al degrado ambientale che fa emigrare i residenti in altre zone di Pisa più accoglienti, liberando così alloggi da dare in affitto preferibilmente a studenti fuori sede.

Popolazione residente al 1991

Sezione censuaria 381	n° 551
Sezione censuaria 395	n° 183
Sezione censuaria 397	n° 71
Sezione censuaria 398	n° 163
Totale	968

Analisi tipologica

Per un lungo periodo di tempo le uniche emergenze architettoniche che troviamo nell'area sono le due chiese di S. Marco e di S. Bernardino che costituiscono per secoli i due unici luoghi coperti in cui la comunità si è potuta incontrare.

La situazione è mutata solo parzialmente con l'arrivo della "Leopolda" che però aveva solo un carattere di servizio cittadino.

Fino a pochi anni fa i luoghi pubblici di relazione oltre la chiesa, non sono stati altro che la piazza Guerrazzi e la via Fiorentina, cioè i vuoti intorno a cui gravitavano le residenze che compongono l'area.

Esisteva inoltre un altro tipo di spazio che definiremo semipubblico al di là delle abitazioni e cioè gli orti, i campi, la golena, che ampliavano le possibilità di rapporti della comunità.

Un'emergenza significativa è la scuola elementare costruita nel 1925, in cui la struttura edilizia è caratterizzata da un corridoio finestrato, con aule in linea, una tipologia assai diffusa tra le due guerre.

Per quanto riguarda le abitazioni e le attività produttive esse erano strettamente connesse in un rapporto casa - negozio, casa - bottega artigiana che in certi casi si è mantenuto fino ad oggi.

Le tipologie abitative più diffuse che osserviamo nel quartiere possono essere comprese cronologicamente, se escludiamo le abitazioni costruite dopo la seconda guerra mondiale, in tre periodi diversi: tipologie della prima metà dell'800 (che portano con sé talvolta parti di strutture più antiche), tipologie di fine '800, tipologie di primo novecento.

Del primo periodo fanno parte i manufatti edilizi di via Cattaneo, vi sono due tipologie caratteristiche: quella della casa con bottega al piano terra, vedere anche la pianta della casa Dell'Omodarme, abbattuta per la costruzione dell'accesso alla Stazione Leopolda, e quella a due piani di abitazioni con scala centrale, tipica del chiassetto S. Marco, tipologia minima, databile intorno al 1860.

Del secondo periodo l'esempio tipologico più caratteristico è il palazzo a tre piani con marcapiani orizzontali in facciata, bugnato in malta, scala centrale interna e gronda in legno lavorato.

Originariamente al piano terra si svolgevano funzioni di rappresentanza e in alternativa, nei vani laterali, si potevano localizzare magazzini o negozi, inoltre il primo piano funzionava da zona giorno ed il secondo da zona notte.

La scala al centro divideva l'abitazione in due parti simmetriche.

Nel primo novecento troviamo tre diverse tipologie: la casa monofamiliare, il villino monofamiliare e la casa plurifamiliare .

Si tratta ancora di esempi di architetture che riprendono elementi del linguaggio classico, in tono minore rispetto alle architetture di fine '800 di cui conservano però le caratteristiche.

La casa monofamiliare è costituita da due piani, il piano terra funziona da zona giorno (cucina salotto), il primo piano da zona notte (camere e bagno); la casa plurifamiliare deriva dall'abbinamento di tipologie, di superficie corrispondente alla casa monofamiliare che si sviluppano però ad un solo livello; il villino aveva una superficie maggiore, praticamente doppia e la facciata più decorata con cornici alle finestre, marcapiani e falsi bugnati in malta .

La divisione funzionale era la stessa della casa monofamiliare, aumentava solo il numero di vani, di solito usati per studio, ricevimento, ed anche, a piano terra, per magazzino.

I servizi

L'analisi degli standards urbanistici nel quartiere evidenzia un'insufficienza degli stessi e soprattutto una non corretta distribuzione in rapporto alla residenza.

Sintetizzando in senso qualitativo ne discendono alcune considerazioni in merito al verde pubblico, alle aree a parcheggio, alle attrezzature civiche e religiose.

Per quanto riguarda il verde pubblico si constata la sua pressoché totale assenza (dato che le aree previste dal P.R.G. sono aree marginali, lontane dalla residenza e non attrezzate); la previsione della strada sul lungofiume toglie inoltre dall'uso del quartiere un'area naturale direttamente in contatto con l'abitato.

Al centro dei due sistemi morfologici, il più antico e il più recente, l'area del mercato e spazi occupati da capannoni chiudono zone che, come vocazione, sono idonee per la realizzazione di spazi aperti di uso pubblico.

Dopo le previsioni ad alta densità del piano di ricostruzione il problema dei parcheggi, con la presenza della stazione centrale, è particolarmente grave; ad esso potrà essere data parziale risposta in rapporto però alla creazione di spazi aperti e del verde pubblico nel quartiere.

L'intero quartiere non è dotato di attrezzature civiche e di spazi pubblici coperti per un uso sociale, mentre il servizio religioso si svolge con una certa difficoltà data la presenza del forte traffico davanti alla Chiesa di S. Marco, costringendo a decentrare l'attività nel prefabbricato sul fondo di via Vespucci.

Tabella riepilogativa aree standard per ambiti soggetti a piano di recupero

STATO DI FATTO

	servizi	verde	parcheeggi	istruzione
	mq.	mq.	mq.	mq.
area ex-Leopolda	1050	1800	750	100
area via Sempione	---	---	---	1990
totale	1050	300	750	2060

TOTALE AREE STANDARD MQ. 4160
 ABITANTI INSEDIATI 968
 STANDARD MQ./ABIT. 4,29

STATO DI DIRITTO (PRG 1970)

	servizi	verde	parcheeggi	istruzione
	mq.	mq.	mq.	mq.
area ex-Leopolda	8800	1500	---	---
area via Sempione	1500	4700	700	1960
totale	10300	6200	700	1960

TOTALE AREE STANDARD MQ. 19160
 ABITANTI INSEDIATI 968
 STANDARD MQ./ABIT. 19,79

PROGETTO

	servizi	verde	parcheeggi	istruzione
	mq.	mq.	mq.*	mq.
area ex-Leopolda	8328	4100	4500	100
area via Sempione	---	5375	1800	1960
totale	8328	9475	6300	2060

* i parcheggi interrati sono computati al 50% (vedi art. 12 N.T.A.)

TOTALE AREE STANDARD MQ. 26163
 ABITANTI INSEDIATI E INSEDIABILI 968+247=1215
 STANDARD MQ./ABIT. 21,53

(se venissero conteggiate tutte le aree pedonali di progetto la dotazione standard salirebbe a oltre 24 mq./abit.)

Il Traffico

La zona in esame si trova al crocevia di importanti arterie stradali quali la via Emilia che collega Pisa con Cecina, la Tosco-Romagnola che raggiunge Firenze e l'asse ponte della Vittoria-via Matteotti che è il collegamento di Pisa centro con la superstrada Firenze-Livorno.

Queste tre arterie stradali caricano la parte sud di Pisa di notevoli quantità di auto e furgoni specialmente nelle ore di punta: il rilevamento del traffico effettuato sulle vie di accesso alla città dalla Sezione Circolazione e traffico del Comune di Pisa nel maggio 1992, evidenzia il problema delle difficoltà di scorrimento su via Cattaneo che è la strada più caricata tra tutte quelle che immettono nella città.

Il degrado ambientale che ne deriva (inquinamento acustico, atmosferico, pericolo degli attraversamenti) ha contribuito senz'altro a provocare sia l'invecchiamento della popolazione del quartiere, sia quei fenomeni di abbandono delle abitazioni nelle zone prospicienti la via Cattaneo.

Le proposte del piano di recupero

Il piano di recupero è diviso in due ambiti

Area n° 1 Ex-Leopolda

Include tutto l'edificato compreso tra la P.za Guerrazzi, P.za Don Minzoni, via Barattularia, via Cattaneo, via Marco Polo, via Vespucci e via Fratti, interno alle sezioni censuarie n°395, 397, 398 con l'esclusione dell'edificio attualmente in costruzione su via Barattularia.

Area n° 2 Zona di via Sempione

Include tutto l'edificato compreso tra la Tosco-Romagnola, via Montebianco, ferrovia, via Emilia, interna alla sezione censuaria n°381 escluso l'area del distributore carburanti e della ferramenta.

Il piano è rivolto alla tutela del patrimonio edilizio esistente di interesse storico e alla riduzione, anche mediante operazioni di sostituzione edilizia, dei fenomeni di degrado emersi nella fase dell'analisi dell'insediamento.

La tutela del patrimonio di interesse storico-architettonico è garantita dalla classificazione dell'edificato fatta attraverso una analisi delle carte storiche e applicando le categorie di intervento previste dall'allegato alla legge regionale n°59/80.

Il piano propone anche operazioni di riordino viario e la creazione di nuove aree pubbliche per aumentare le dotazioni standard previste dalla legge e innalzare la vivibilità complessiva del quartiere, inoltre individua le unità minime di intervento definendo parametri edilizi ed urbanistici da rispettare.

Le UMI riguardano aree e interventi complessi di sostituzione edilizia e di nuova progettazione, al fine di aumentare anche le dotazioni standard.

Il progetto di recupero muove inoltre dalla considerazione di estendere le zone a traffico pedonale o le zone a traffico limitato ai soli residenti in maniera da liberare il tessuto edificato dalla presenza delle auto e innalzare la qualità della vita nel quartiere.

In questa ottica va letta la proposta di limitare le auto in accesso alla via Marco Polo dalla via Cattaneo (dal nuovo varco previsto nella UMI n°5), fino al parcheggio interrato da costruire sotto i nuovi edifici pensati al posto del capannone ex-Piaggio e la interdizione al traffico di attraversamento della via F. Da Buti tale da creare con il rimodellamento della P.za Guerrazzi e con la nuova P.za Leopolda, una grande isola pressoché pedonalizzata.

Lo stesso atteggiamento progettuale è stato la guida per la proposta sulla via Sempione, la quale viene ridotta a semplice viabilità a servizio dei residenti il villaggio di case popolari di proprietà del comune e dell'Ater .

Contemporaneamente viene prevista una serie di garage collettivi per rispondere alla esigenza di sosta del quartiere.

La UMI n° 6 propone inoltre la realizzazione di un grande spazio aperto agli abitanti, una sorta di nuova piazza del quartiere affacciata su di un nuovo edificio avente attività commerciali al piano terra, attraverso un collegamento pedonale si arriva fino alla UMI n° 7 all'interno della quale sono previste nuove aree pubbliche sul retro della nuova costruzione prospiciente la via Tosco Romagnola.