

23

Urbanistica

rivista trimestrale dell'istituto nazionale di urbanistica

URBANISTICA

Rivista Trimestrale
dell'Istituto Nazionale di Urbanistica
N. 23 - marzo 1958 - Anno XXVII

Direttore
Comitato direttivo

Giovanni Astengo

Domenico Andriello, Piero Bottoni, Eduardo Caracciolo, Pasquale Carbonara, Luigi Cosenza, Salvatore Cossu, Luigi Dodi, Eugenio Fuselli, Adalberto Libera, Armando Melis De Villa, Giovanni Michelucci, Alberto Morone, Saverio Muratori, Adriano Olivetti, Ludovico Quaroni, Giuseppe Samonà, Virgilio Testa, Giuseppe Vaccaro

Redazione

Maria Vernetto
Mario Coppa

Redattori regionali

Piemonte: Nello Renacco
Lombardia: Ezio Cerutti, Vincenzo Columbo, Eugenio Gentili
Veneto: Giovanni Barbin
Liguria: Alessandro Christen, Mario Labò
Emilia: Renzo Sansoni, Vittorio Gandolfi
Toscana: Edoardo Detti, Leonardo Savioli
Marche: Mariano Pallottini
Lazio: Federico Gorio, Ludovico Quaroni
Campania: Domenico Andriello
Puglia: Enzo Minchilli
Sardegna: Vico Mossa, Fernando Clemente
Stella: Eduardo Caracciolo, Gianni Pirrone

Legislazione urbanistica
Letteratura urbanistica

Francesco Cuccia
Bruno Zevi

Amministrazione
Pubblicità

Piero Ossola
Valentino Remorini

sommario

- Pag. 1 Temi urbanistici per la prossima legislatura
» 4 Problemi urbanistici ai margini del Convegno di Lucca
» 7 Siena: città e piano
» 17 Il Piano Regolatore Generale di Siena
» 32 Lucca in pericolo
» 44 Napoli in eruzione
» 48 L'urbanizzazione del litorale e il concorso per la pineta di Donoratico
» 63 Rassegna legislativa
» 67 Castro città scomparsa
» 76 Scavi a Selinunte
» 81 In memoria di Alberlo Calza Bini
» 82 La preparazione degli urbanisti in Polonia
» 84 Cronache urbanistiche - Rassegna dei nuovi quartieri
» 107 In tema di dimensionamento dei quartieri: rapporto tra i futuri assegnatari e le abitazioni
» 110 Lettere al Direttore
» 111 Attualità urbanistica del monumento e dell'ambiente antico
» 115 Difesa e valorizzazione del paesaggio urbano e rurale
» 123 Roma e il Piano Regolatore
» 131 Notiziario dell'Istituto

Giovanni Astengo

Giuseppe Samonà
Luigi Piccinato

Piero Bottoni, Aldo Luchini, Luigi Piccinato
Eugenio Luporini

Edoardo Detti
Francesco Cuccia
Enrico Sisi
Jole Marconi Bovio
Ludovico Quaroni
Waclaw Ostrowski

Mario Coppa

Mario Coppa

In copertina collage di Egidio Bonfante

Prezzo del presente fascicolo L. 1.500

Abbonamento ordinario a 4 fascicoli L. 5.000 - C. C. P. 2/37471
Spedizione in abbonamento postale gruppo IV

Direzione, Redazione, Amministrazione e Pubblicità: Torino, Corso Vittorio Emanuele 751

Consiglio Direttivo
Nazionale dell'Istituto

Domenico Andriello
Carlo Aymonino
Giovanni Barbin
Giorgio Calza Bini
Edoardo Caracciolo
Salvatore Caronia
Alfredo Carpeggiani
Leone Cattani
Ezio Cerutti
Carlo Cocchia
Giorgio Conato
Francesco Cuccia
Luigi Carlo Daneri
Edoardo Detti
Silvano Filippelli
Arnaldo Foschini
Eugenio Fuselli
Italo Insolera
Alberto Legnani
Enzo Minchilli
Giovanni Muzio
Fausto Natoli
Adriano Olivetti
Luigi Piccinato
Nello Renacco
Aldo Rizzotti
Paolo Rossi de Paoli
Giuseppe Samonà
Leonardo Savioli
Umberto Toschi
Cesare Valle

Presidente
dell'Istituto Nazionale
di Urbanistica

Adriano Olivetti

Vicepresidente

Luigi Piccinato

Giunta Esecutiva

Ezio Cerutti
Carlo Cocchia
Adriano Olivetti
Luigi Piccinato
Paolo Rossi de Paoli
Giuseppe Samonà
Cesare Valle

Tesoriere

Paolo Rossi de Paoli

Segretario della Giunta
e del Consiglio

Bruno Zevi

Sede dell'Istituto:
Roma

Lungotevere Tordinona, 1

SIENA





2

Siena: città e piano

di Luigi Piccinato

« La scelta dei consoli si fa per elezione. Le attribuzioni di « questi magistrati vanno mano a mano aumentando: esse « sono di natura politica, giudiziaria ed amministrativa in « quanto i consoli sono capi dell'esercito, trattano con le altre « città, sorvegliano l'annona e amministrano l'erario, atten- « dono quasi ogni giorno alla giustizia, fanno giurare i capi « delle arti, nominano gli altri ufficiali, provvedono alle strade, « ai fossi di confine, ai ponti, alle importazioni dei prodotti « ecc. Quando i consoli entravano in carica prestavano un « giuramento davanti alla cittadinanza, elencando i loro vari « obblighi. E queste formule di giuramento, accresciute col « tempo dai deliberati dei Consigli e dalle clausole principali « dei trattati politici con le altre città, come lo provano il « Breve consulum di Genova e di Pisa, i Sacramenta delle « città Lombarde e le Promissiones dei dogi di Venezia,

« costituiscono il primo nucleo degli statuti italiani. Paral- « lelamente a questa prima redazione scritta, i consoli redi- « gono, ad uso dei successori, una specie di memoriale con « elencate le opere di pubblico interesse, da essi iniziate « ma non condotte a termine: e ciò perchè la breve du- « rata dell'ufficio non rompa la continuità dell'azione di « governo» (1).

In questo stupefacente clima, pervaso di democrazia e di coscienza civica, lungo i primi quattro secoli del millennio è stata creata Siena. Nelle pubbliche assemblee popolari, presenti i consoli e i « boni homines » sono state prese quelle decisioni che hanno portato alla pianificazione mirabile della città. Gli sparsi « castellari » vennero allora uniti conducendo la rete stradale sui crinali delle tre lunghe colline; le cinte



4

murarie si tracciarono includendo le «fonti» e gli orti bastevoli alla popolazione in caso di assedio; si scelse, dopo lungo discutere, il sito per il Palazzo Comunale e, colmando parte della valle, si creò, marginale alle strade di traffico e da queste distaccata, la conca spettacolosa del «Campo» centro di tutto l'organismo urbano; si dispose in alto, sulla collina, la duplice piazza della cattedrale e si diede il via alla costruzione del tempio; si stabilirono norme e regolamenti di vita cittadina dividendo la città in «terzi» e in «contrade». Il diritto pubblico e privato; delitti e pene; viabilità ed edilizia; corporazioni, mercati e agricoltura; pace e guerra; assistenza spedaliera e istruzione; religione e politica; ...formavano un unico quadro di vita civica, comprensibile a chiunque e al quale ogni cittadino portava il suo contributo, sentendosi sorretto dalla amministrazione democratica alla quale coscientemente partecipava.

Gli affreschi di Ambrogio Lorenzetti del buon e del cattivo governo acquistano in questo clima il loro pieno significato; essi sono ritratto dei tempi ed insieme parlano come insegnamento e come monito.

E quale chiara conseguenza del buon ordinamento cittadino suona il motto scritto nella cartiglia che la Securitas sventola sulla porta della città: «Senza paura ognuom franco camini, e lavorando semini ciascuno».

Il retaggio di quei quattro secoli di vera urbanistica a Siena

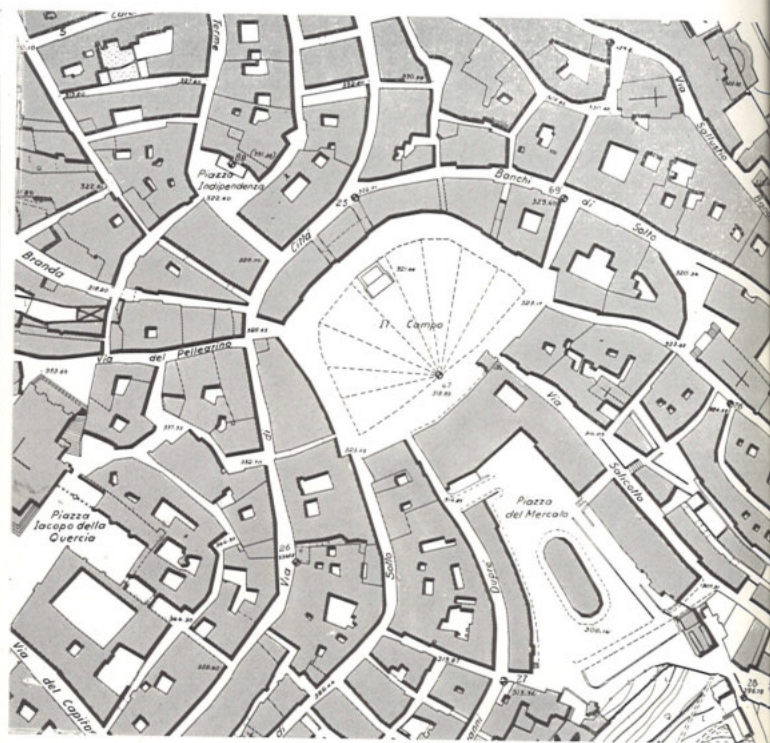
non si è mai spento del tutto. Fino alla fine del secolo scorso, fino a quando cioè problemi più vasti di quelli dello stretto quadro urbano non hanno richiesto interventi non facilmente comprensibili o assimilabili dalla civitas: fino a quando organismi di industria edilizia hanno cominciato ad agire nel loro proprio interesse particolare o di gruppo, anziché in quello generale.

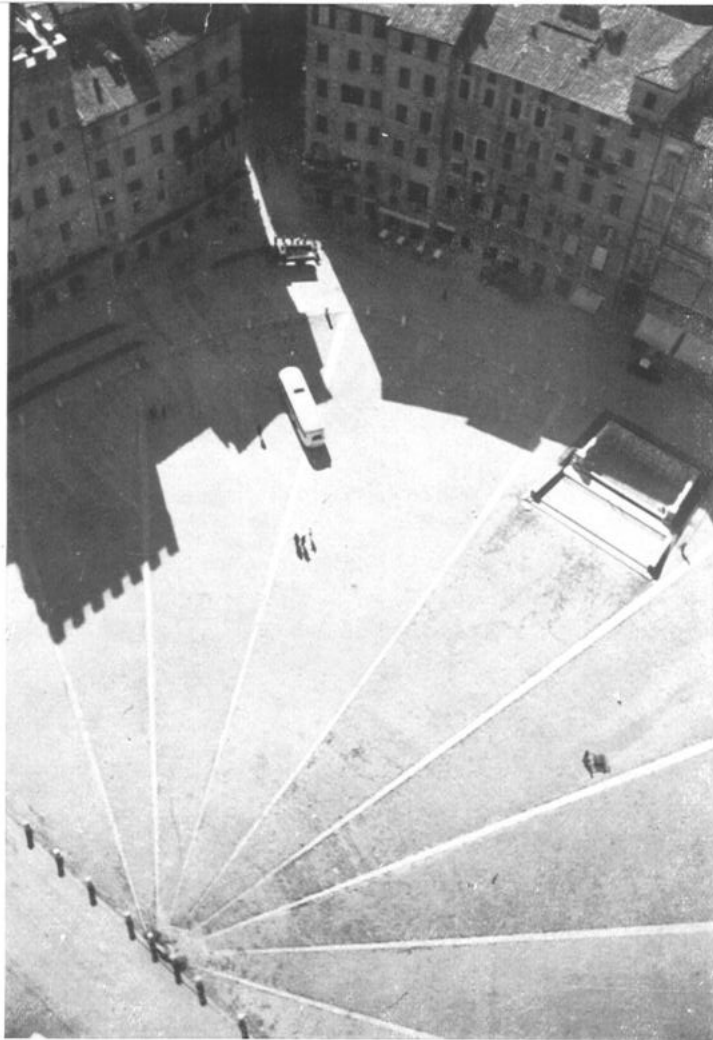
Ma anche così stando le cose, a Siena un substrato di coscienza civica è ancor oggi presente in maniera più forte che in altre comunità: in fondo, a Siena, si è sempre parlato, da secoli, di «città» e di «piano regolatore».

Senonchè lo spirito «contradaio» che talvolta viene additato come forza civica propulsiva comunitaria (e anticamente lo era) oggi ha perso l'antico significato. Ed è incapace di affermare il quadro più vasto e complesso dei termini di una più grande città, nella quale agiscono forze diverse, nuove e sconosciute; sì che esso finisce per aver peso di remora più che forza di azione: nè in tal modo esso ha la forza di proiettarsi.

Il piano regolatore di Siena partiva certo in vantaggio rispetto a quello di altre città, appunto per la presenza latente di una antica coscienza civica; ma delicato diveniva il problema di una scelta delle forze sulle quali far leva perchè si qualificasse modernamente lo spirito di democratica collaborazione per la elaborazione e l'accettazione di una struttura organica

10	12
11	13
	14





15



17



18

16



solo perchè ha servito di guida allo studio del piano ma, soprattutto, perchè costituisce un documento di saggezza urbanistica.

I progettisti del piano hanno trovato davanti a loro, con quella relazione, una strada diritta ed aperta che ha permesso di compiere il cammino e di giungere alla meta, confortati da un consenso che proveniva da una antica maturità e da questo nuovo sforzo di reinserire nella vita il problema di Siena.

Sappiamo tutti quanto sia difficile una intesa sui problemi urbani, tra gli interessi coagulati e chi ha il compito di compiere quella sintesi programmatica che è il piano. Questa intesa è sempre resa difficile proprio dalla diversità del linguaggio: e questa diversità si è manifestata anche a Siena e si è tentato di superarla con i lunghi colloqui, con conferenze pubbliche, con azioni dirette.

Se, da un lato, lo spirito di «contrada» portava a vedere i singoli problemi sminuzzati nel ristretto quadro dell'antagonismo, talvolta fazioso, delle singole comunità (talchè in qualche caso si è avuto, per esempio, affermazione che l'ampliamento della città si sarebbe dovuto svolgere nell'ambito territoriale delle singole antiche contrade) d'altro lato anche alcuni liberi professionisti dell'edilizia erano portati a proporre soluzioni o programmi ancorati piuttosto a interessi della clientela che a una più vasta coscienza del problema edilizio. Vero è che la cristallizzazione mentale intorno all'usuale schema regolamentale edilizio, con il quale tante malefatte si sono compiute nei nuovi quartieri di San Prospero o di Santa Barbara o di viale Mazzini, era fortissima perchè sorretta da tutta una economia edilizia.

I tre piani fuori terra a monte diventavano otto piani a valle: tutto il paesaggio a Nord e a oriente di Siena è stato distrutto o compromesso dalla formula dell'altezza, misurata sul ciglio del marciapiede, senza tener conto dell'unico vero fattore compositivo: il volume. Ed anche quando si è riusciti a formulare una norma più umana e flessibile, adagiata sul terreno, ci si è talvolta trovati dinanzi a proposte, anche di giovani professionisti in buona fede, che affermavano grattacieli isolati sulle colline orientali o su cigli panoramici adiacenti a importanti monumenti, i quali non riuscivano a liberarsi da alcuni presupposti ricevuti in eredità dall'ambiente, talvolta appesantito da un qualche provincialismo. Per creare una più viva coscienza urbanistica non v'è altro da fare che fare dell'urbanistica. Trasferire cioè il pensiero teorico in una sede di pragmatismo quotidiano nella quale il pensiero diventa azione e obbliga quest'ultima a costruirsi all'ombra del pensiero. E, in un certo senso, Siena era in parte preparata a questa dialettica, giacchè il precedente piano regolatore, che va sotto il nome del podestà Bargagli-Petrucci, già aveva aperto il campo a un certo esercizio critico, già aveva avvicinato i cittadini alla loro città.

Più facile è stato raccogliere intorno al tema urbanistico enti ed istituzioni che nel quadro unitario sono chiamati ad operare: Amministrazioni varie, ANAS, Soprintendenza ai Monumenti, Università, Ospedali, Ferrovie, ecc.

Qui la Conferenza dei Servizi, presso la Direzione Generale dell'Urbanistica è stata di sommo ausilio, quale sede naturale degli incontri.

E di grande aiuto è stata la viva presenza del Soprintendente ai Monumenti prof. Carli, alla fermezza del quale sarà affi-

dato non solo il compito della difesa dei vincoli monumentali e paesistici di Siena ma, addirittura, in un certo senso, la difesa di tutto il piano di Siena.

Qui infatti l'articolazione della nuova struttura a settori, e la conservazione di quella antica sono affidate, per la massima parte, a vincoli panoramici che sono codificati nel piano. Le spaziature necessarie alla precisazione dei quartieri, nel caso di Siena, si identificano infatti inevitabilmente con fondovalli, scosciamenti, zone libere, antiche ville... che sono il paesaggio stesso di Siena: coincidono insomma con le zone soggette a vincolo. Venir meno alla difesa dei vincoli significherebbe venir meno alla difesa della struttura articolata del piano; e, reciprocamente, una difesa dell'articolazione della struttura significa difendere i vincoli e la bellezza di Siena. Pochi problemi di città sono stati fonte di esperienza come questo di Siena: e poche città offrono un quadro più definito di quello di Siena.

Siena è una città-città: inserita nel suo territorio comunale, Siena è da questo nettamente distinta. Non vi è possibilità di compromesso con la campagna.

La campagna di Siena è ancora esattamente quella raffigurata da Lorenzetti o dalle tavolette della Biccherna: una campagna quasi senza frazioni, con pochi casolari sparsi, ricche ville, qualche convento e una terra cretosa che poco produce e che non è suscettibile di essere trasformata.

Non vi è una possibilità di miglioramento agrario attraverso irrigazioni, rimboschimenti, nuove culture; la terra è quello che è, intorno a Siena. Ed il piano regolatore generale non può provvedere ad un assetto territoriale che non sia strettamente in funzione della città, quasi in contrapposto alla campagna: strade, industrie, sottopassaggi, ponti, raccordi... Ciononostante Siena-città accentra in sé tutte le forze; e la sua vita economica trascende quella del suo territorio comunale per rappresentare ben di più del capoluogo di un comune. Siena, in un certo senso, è un organismo completo; è ancor oggi uno stato-cittadino con la sua amministrazione, il suo bilancio, la sua finanza.

Il Monte dei Paschi è, ancor oggi, la banca della città ed intorno ad esso gravitano le soluzioni pratiche dei suoi problemi. Semmai è da rammaricarsi che la politica amministrativa finanziaria del piano regolatore non sia ancor più compiutamente legata al banco della città come già in antico. È ciò, che noi abbiamo sperato che fosse possibile. Che fosse possibile, cioè, che attraverso alla banca della città si programmasse, non solo la creazione delle nuove cliniche ospedaliere o quella dell'acquedotto (ciò che si sta facendo), ma anche, attraverso tempestivi interventi, lo svolgimento di una vera politica delle aree con la formazione di un demanio a incoraggiamento della realizzazione del piano regolatore.

Per questa speranza forse il tempo sta maturando e sono state spese molte energie: se dovesse divenire realtà Siena sarebbe un esempio perfetto.

Le parole di Paolo Brezzi varrebbero anche oggi!

Luigi Piccinato

(1) Da PAOLO BREZZI: *I comuni cittadini italiani. Origine e primitiva costituzione* (secolo X-XII) - Milano, 1940.

Fotografie: "Foto Grassi" - Siena (1-2-4-5-8-9-10-11-16-17).
"Foto Moncalvo" - Torino (6-7-12-15-18).

Il Piano Regolatore Generale di Siena

Relazione di

Piero Bottoni, Aldo Luchini, Luigi Piccinato

Nell'accingersi ad affrontare il problema del Piano regolatore, l'Amministrazione Comunale ha voluto che il lavoro fosse preceduto da uno studio generale programmatico al quale fossero chiamati, in proficua collaborazione, studiosi, specialisti e amministratori.

Fu attraverso il lavoro di questa *Commissione di Orientamento*, dall'ottobre del 1953 all'ottobre 1954, che furono fissate le linee programmatiche consegnate in una relazione (in data 21 ottobre 1954); esse hanno costituito la base e il binario dell'opera dei tre tecnici chiamati alla redazione del Piano regolatore.

Durante il lungo lavoro della suddetta Commissione, e con l'ausilio degli uffici del Comune e dell'Istituto di Statistica dell'Università, furono compiute le copiose ed accurate indagini sulla demografia, sulla situazione urbanistica in generale (edilizia, traffico, servizi, istruzione, turismo, autotrasporti ecc.) che sono assolutamente indispensabili per avere un quadro completo della struttura urbana: indagini che poi sono state completate e puntualizzate dal collegio dei progettisti con ricerche di dettaglio (in particolare sulla storia edilizia di Siena) per possedere il materiale che poi è stato selezionato ed interpretato.

A cura dei progettisti (e valendosi del materiale in possesso dell'Ufficio Tecnico Comunale) è stato provveduto nel contempo all'aggiornamento completo del già ottimo materiale cartografico, il quale è stato anche ridotto dalla scala 1:2.000 a quella 1:4.000.

È stata redatta anche un'indagine storica topografico-edilizia della antica città, indagine che è raccolta in una pianta in scala 1:2.000, la quale racconta e chiarisce il valore storico contenuto nella città e rappresenta una specie di canovaccio della storia urbanistica di Siena.

Abbozzato il Piano regolatore nei suoi termini generali questi sono stati illustrati alla Commissione di orientamento che li ha controllati e confortati: sono stati precisati poi i singoli problemi attraverso una conferenza dei servizi presso la Direzione Generale dell'Urbanistica (Ministero dei Lavori Pubblici); è stata stesa infine una seconda bozza finale, la quale, approvata dalla suddetta Commissione, confortata dal parere del Soprintendente ai Monumenti, illustrata da copioso materiale fotografico, controllata da ulteriori sopralluoghi di accertamento, ha permesso

la stesura finale del Piano regolatore che qui si presenta. Non è qui il caso di rifare minutamente la storia urbanistica di così illustre città (la quale ha già una così copiosa e nota letteratura): è utile piuttosto riassumere sinteticamente lo spirito del problema urbanistico di Siena sia pure ripetendo quanto, con somma chiarezza, è detto nella succitata relazione della Commissione di controllo.

«L'organismo della città di Siena è tutto impostato sulla struttura urbanistica derivante dalla orografia, sulla quale la saggezza degli antichi costruttori ha adagiato il Piano della Città. La quale, come si è detto, è disposta a forma di Y, rovesciato, percorso dall'asse di tre arterie principali, alla confluenza delle quali, fuori della linea di traffico (ma a questo adiacente), è la conca del Campo, l'antico centro cittadino.

«Lungo le tre arterie sono stati creati i tre grossi e lunghi settori che compongono Siena, i quali risultano separati da altrettante profonde e scoscese valli a orti, vigneti e uliveti: l'ultimo giro murario abbraccia e racchiude il tutto. La città dunque è divisa in terzi (così si chiamano i quartieri) corrispondenti ai 3 bracci dell'Y. E dalle strade strette spesso si aprono improvvise visuali sulle verdi vallate o verso lontani orizzonti, determinando viste sorprendenti, panorami sommamente pittoreschi e suggestivi.

«L'antica Siena, insomma, ha acquistato la sana e logica struttura di un organismo urbanistico a settori residenziali distanziati dal verde, che oggi si direbbe modernissimo e quale oggi l'urbanistica cerca sempre di realizzare: organismo che fa parte di Siena, opera d'arte collettiva, che è tutt'uno con i suoi monumenti e da essi è inscindibile; che è la vita stessa della stupenda città, che è, infine, monumento vivo esso stesso».

A queste parole, che nella relazione della Commissione di orientamento sintetizzano la struttura organica dell'antica Siena, è da aggiungere come, a differenza di tante altre città, Siena abbia in grandissima parte mantenuto, anche nei recenti sviluppi, questo carattere di città disposta sulle dorsali collinari.

E, del resto, ciò avveniva abbastanza spontaneamente. Le quattro più importanti comunicazioni stradali che si annodano a Siena (da Roma, da Firenze, da Arezzo e da Grosseto) salgono alla città e confluiscono sulle tre branche

del famoso *ipylon*: fuori porta lungo alcune di tali arterie si è sviluppata recentemente una edilizia lineare che costituisce quasi dei borghi: il più importante di tutti è lo sviluppo a Nord, fuori Porta Camollia, là dove la dorsale collinare ha un andamento pianeggiante; molto meno importante quello a Sud, fuori Porta Romana, ancor più episodico quello lungo l'Arno, fuori Porta Pispini; addirittura nullo quello verso la Grossetana, fuori Porta San Marco e fuori Porta Fonte Branda, dove le colline che sorreggono l'antica città precipitano ripide senza concedere spazi adatti all'edilizia.

Con la creazione della ferrovia, che fino a poco tempo fa attestava la sua stazione di testa sulle pendici Nord-orientali del sistema, Siena rompe la cerchia delle antiche mura con la barriera San Lorenzo. E con il trasporto della stazione (di transito) nel fondo valle, è ora incominciato anche in questo settore un importante sviluppo edilizio.

Ma la spinta maggiore continuò e continua tuttora, come si è detto, proprio verso Nord, fuori Porta Camollia. E non bastando gli spazi lungo la dorsale della Cassia, in questi ultimi tempi l'edilizia senese marciò alla conquista delle pendici intorno alla fortezza e intorno alla Lizza, scendendo a grandi tappe verso la valle occidentale del Tressa, insinuandosi dove era possibile e dove lo spazio e le stradette lo consentivano.

È in atto, a Siena, un vero processo di duplicazione assiale verso Nord, dettato proprio dalla natura stessa del terreno. Ma è un processo ormai giunto ad un limite massimo ed estremo. In mancanza di linee programmatiche di Piano regolatore che servono a contenere, indirizzare e polarizzare le espansioni in adatti spazi, sta verificandosi anche per Siena quello che in congiunture simili si è verificato in altre città: raggiunto il limite massimo di espansione lineare consentito dalle distanze, l'edilizia ora tende a ripiegare sul corpo stesso della città e torna a guardare al vecchio e al nuovo centro urbano, cercando affannosamente aree più prossime anche a costo di maggiori difficoltà urbanistiche, minacciando il soffocamento e l'annullamento del sistema.

L'edilizia infatti tende disperatamente a trovare aree verso le valli che fiancheggiano e limitano le dorsali della città; è di ieri la proposta di costruire nella valle di Follonica proprio dentro le antiche mura e a ridosso dell'antico centro storico; ed è di oggi la ricerca di ogni lembo di pendio o di scarpata stradale a ridosso delle pendici della fortezza atta a sopportare una casa. Casa che, se a monte prospetta con soli tre piani, ne ha poi otto verso valle.

Questo processo di duplicazione, tutto proteso verso Nord, fortunatamente ha servito, fino ad oggi, a provocare il giovevole fenomeno della creazione di un nuovo centro cittadino intorno alla Piazza Matteotti ed intorno alla Lizza, che rappresentano, in certo qual modo, la zona di saldatura tra il Nord ed il Sud, tra la città di oggi e la città più antica. Quello « spostamento » del centro cittadino, che tante altre città cercano di provocare attraverso l'azione programmatica di un Piano regolatore saggio e bene inteso; quello « spostamento » che sempre è oggetto di supremi sforzi, di sacrifici edilizi e di spese, qui a Siena si è verificato spontaneamente per la struttura orografica stessa.

A vero dire, più che di un completo spostamento del centro, si è avuto sinora quasi un prolungamento del vecchio centro che ha conquistato lentamente nuovi interessi lungo Banchi di Sopra, sfociando infine, con l'edificio postale, con alcune banche, con il più grande cinematografo, con il teatro civico, con la Camera di Commercio, con il grande albergo, ecc. ecc. nella zona della Lizza.

Qui oggi si annodano, sia pure malagevolmente, tutte le penetrazioni viarie dirette: dalla stazione, da Firenze e da Grosseto. Solo la penetrazione da Roma e quella da Arezzo

sono costrette all'attraversamento delle vecchie arterie dorsali dell'antica Siena.

In questa situazione, Siena (a parte particolari problemi di dettaglio) ha già precisato in sé le linee fondamentali di un chiaro organismo che così si possono riassumere: la città si è già duplicata con i recenti sviluppi distinti dall'antica composizione; questi recenti sviluppi non gravano direttamente sull'antico centro; una nuova zona centrale si è già polarizzata nel settore di saldatura. Questa situazione in atto è giunta però al punto critico nel quale occorre intervenire per strutturare il tutto in un nuovo e più efficiente organismo, precisando innanzitutto le future aree residenziali e le nuove attrezzature, sotto pena, non intervenendo, di annullare una situazione favorevole.

Se, dunque, il primo problema di Siena (come del resto quello di ogni intervento urbanistico) è quello di identificare, fissare e dosare in luogo organicamente adatto gli spazi per la nuova edilizia, il secondo problema è quello della strutturazione della rete viaria in rapporto al nuovo organismo urbano.

E qui a Siena il problema ha un aspetto molto evidente. Le grandi arterie di comunicazione regionale (da Firenze, da Roma, da Grosseto, da Arezzo, dal Chianti) sono, ancor oggi, confluenti nella città e in questa, in gran parte, si annodano.

Infatti la circolazione interna soffre grandemente non solo per la esiguità delle sezioni delle antiche strade dorsali che solcano l'antica *ipylon*, ma anche perché si convogliano in queste le grandi comunicazioni di scorrimento che così inutilmente gravano sull'antica compagine.

Di ben poco giovamento sono le parziali circonvallazioni. La Cassia, con il suo transito notevolissimo (più pesante degli altri), attraversa la città per tutta la sua lunghezza (solo gli autotreni vengono obbligati a percorrere la circonvallazione Romana-Pispini-Camollia), e comunque i transiti da Firenze per Roma, per Grosseto, per Arezzo sono sempre costretti all'attraversamento del lungo moderno quartiere fuori Porta Camollia oppure arrivare addirittura, per via Garibaldi, al centro della Lizza.

E a queste condizioni negative sono da aggiungere quelle derivanti dalle comunicazioni reciproche da settore a settore dell'antica città, che sono sempre costrette, da una porta all'altra, ad attraversare l'antica zona centrale.

Nè con provvedimenti di viabilità a senso unico si possono, evidentemente, considerare risolti i problemi. I quali invece devono trovare la loro giusta luce solo nel quadro di un completo organismo stradale, distinto per tipi di viabilità.

Questi sono i problemi di fondo di Siena: o per lo meno quelli che più evidenti appaiono. Ma accanto ad essi altri si manifestano, tutti conseguenziali ad uno sviluppo, fino ad oggi, non guidato da programma.

Così le attrezzature collettive, insufficienti a rispondere ai sempre crescenti bisogni e alla struttura economica e sociale in continuo divenire. Le scuole, per esempio, presentano problemi di ubicazione, di spazio e di edilizia. In molti settori cittadini le scuole sono insufficienti davanti alla crescente popolazione scolastica; istituti di istruzione secondaria e media reclamano nuove sedi in posizione adatta; palestre, campi da gioco e campi-scuola richiedono spazi che un tempo non si potevano prevedere.

Il crescente volume di trasporti su strada reclama una efficiente stazione per gli autopullmann di linea, che oggi stazionano in disordine ed in ristrettezze di spazi presso la chiesa di San Domenico. Ed anche i nuovi sviluppi del turismo trovano la città impreparata a offrire parcheggi per i grossi autotrasporti turistici che finiscono per ingombrare le storiche piazze.

La moderna attrezzatura tecnica degli impianti industriali e artigiani non può più accontentarsi di vivere nelle ristrettezze di spazi di una città poco preparata e poco adatta,

nè può pretendere di invadere le vecchie case o di distribuirsi alla rinfusa, creando l'attuale disordine.

Per un quadro preciso di tutti questi problemi rimandiamo alle minute indagini statistiche che accompagnano lo studio del Piano: a chi le esamini esse raccontano chiaramente gli aspetti della vita della città e ne puntualizzano i singoli problemi.

Su uno di questi vogliamo ancora soffermarci perchè utile a lumeggiare le dipendenze di causa ed effetto: quello della conservazione e della valorizzazione del patrimonio storico-monumentale.

Anche a Siena, come in tante altre città, finora quanto si è ottenuto per la tutela dell'ambiente urbano e paesistico è stato poggiato quasi esclusivamente su di una azione negativa: impedendo cioè con interventi di divieto e di negazione (da parte delle autorità preposte) contro intenzioni e progetti, limitando insomma la sfera della libertà, o meglio della licenza. È questa la sola azione di intervento che la legge consente ed è quanto è possibile fare, appunto in carenza di un piano regolatore. Ma ove si ponga mano a strutturare il nuovo organismo urbano con lungimirante previsione che sproni ed inciti a determinati sviluppi edilizi in determinate zone e con determinati concetti (tesi a salvare il paesaggio urbano, i suoi monumenti, la sua atmosfera ed il suo carattere), la tutela del patrimonio artistico diviene automaticamente positiva ed operante. Siena, appunto, abbisogna di linee precise di piano regolatore, non solo e non tanto per vincolare, per dire «no»; ma, e ancor più, per precisare dove si può dire «sì», per stimolare anzi gli interessi verso zone previste come adatte e libere da certi limiti e confini.

Questo è uno degli aspetti più seri e più gravi del tema generale di Siena che non ha potuto trovar finora soluzione perchè mancava il quadro generale del Piano regolatore. Ed in mancanza di questo i problemi cittadini dell'edilizia e della circolazione, per esempio, rischiavano di essere risolti nel dettaglio, nella soluzione particolare del taglio della strada, nella piccola demolizione, nello sventramento di qualche quartiere, nella sopraelevazione di alcune case, nell'abbattimento e nella ricostruzione di altre, nella distruzione di qualche giardino...

Non si è voluto qui analizzare in questa premessa tutto il problema di Siena; a ciò soccorrono, come si disse, le indagini e le ricerche raccolte a parte e alle quali si rimanda.

Si è voluto solo lumeggiare, grosso modo, lo spirito del problema urbanistico della città nelle sue linee fondamentali e più evidenti quali sono state, del resto, espresse dalla summenzionata relazione della Commissione di Orientamento.

Ciò premesso è necessario ora precisare e chiarire le ragioni dei vari problemi e lo spirito delle soluzioni adottate. L'aver impostato il problema generale di Siena sul concetto di programmare, attraverso il Piano regolatore, un organismo completo e vivo, sul quale gli sviluppi futuri siano il logico completamento della città di oggi e di ieri, ha portato anzitutto ad uno studio accurato delle zone destinate a rappresentare i futuri quartieri residenziali; in secondo luogo a strutturare le maglie della grande viabilità esterna, di scorrimento e quelle della viabilità principale di penetrazione in un completo sistema; in terzo luogo a precisare la identificazione del centro direzionale cittadino; in quarto luogo a risolvere il problema della viabilità interna in funzione di tutto il sistema; ed infine a distribuire gli spazi più adatti, necessari alle principali attrezzature collettive.

E tutto questo tenendo sempre presente l'ossatura generale del problema e l'unità dell'organismo programmato; discendendo quindi, attraverso fasi alterne, da una sintesi, sì da non perdere mai di vista il quadro generale di Siena. Con queste premesse dobbiamo qui accennare partitamente ai vari temi espressi.

1° - Il territorio e la città

Il territorio del Comune di Siena è caratterizzato dall'agricoltura ad insediamento sparso con poderi di media grandezza tipici nella Toscana, con case coloniche e grandi e, spesso, stupende ville padronali a coronamento delle sommità collinari.

La popolazione sparsa (12.000 ab.) è relativamente modesta rispetto a quella concentrata nella città (39.916) e fa capo alla città stessa anzichè polarizzarsi intorno alle poche frazioni modestissime.

I problemi più specificatamente urbanistici del territorio sono principalmente due: risolvere in un quadro più vasto ed efficiente la incompleta rete della grande viabilità intercomunale ed interregionale; provvedere alla conservazione ed alla valorizzazione del ricco patrimonio paesistico panoramico.

Ed anche questi problemi sono così strettamente connessi con quelli della città che, in un certo senso, da quest'ultimo vanno guardati. La città insomma, rispetto alla produzione ed all'economia del territorio amministrativo comunale, rappresenta l'unico elemento importante: in essa si danno convegno i contadini di una vasta regione, ivi si svolgono i mercati e le fiere; vi si trattano gli affari e le compere in giorni fissi.

La popolazione sparsa non attende da un piano regolatore altro che completamento di qualche attrezzatura collettiva (segnatamente scuole) che valga a migliorare il livello della abitabilità.

Nè vi è incremento nella popolazione rurale che meriti la programmazione di interventi urbanistici.

Nè vi è del resto un forte incremento nella popolazione della città stessa (anzi negli ultimi quattro anni questa presenta un leggero decremento), la quale si accresce annualmente di pochi elementi per immigrazione dalla campagna (soprattutto dalle «masse») di popolazione per incremento naturale, con un incremento generale medio di soli 350 abitanti circa per anno.

Siena insomma richiede spazio per una nuova edilizia solo in piccola parte per l'aumento della sua popolazione, in maggior parte invece per le nuove necessità marcate da un migliore tenore di vita, da un frazionamento delle unità familiari, da una costante richiesta di abitazioni più moderne e più sane.

Partendo dai dati offerti dalle indagini di un ventennio sulla situazione demografica (debolissimo incremento naturale, costante incremento migratorio) si può dedurre che in un trentennio circa, la città porti a 50.000 il numero dei suoi abitanti.

Ciò darebbe un fabbisogno di superfici di nuove zone residenziali di 60 ettari circa per circa 10.000 abitanti. Dobbiamo nel contempo tener conto della necessità di nuove aree edilizie necessarie da un lato a rispondere alla richiesta di miglioramento edilizio vivissima da parte delle nuove unità familiari e conseguenti al miglioramento del tenore di vita (basta infatti studiare le statistiche dell'andamento dell'edilizia per accertare l'ampiezza del fenomeno) e dall'altro a rispondere alle conseguenze di un risanamento edilizio di alcuni quartieri (Bruco, Nicchio, Oca) che porterà, con lo sfollamento, alla necessaria costruzione di nuovi alloggi su nuove aree.

Pertanto si resterà nel vero, calcolando che in un trentennio si dovranno coprire in totale più di 80 ettari di nuova edilizia (con una densità media di 180 ab. per ettaro, comprese strade, giardini e piazze) dei quali 60, come si disse, per sopperire all'incremento e circa 20 per le ragioni di cui sopra.

Su queste basi è stato programmato il fabbisogno di zone residenziali portando però gli ettari disponibili da 80 a circa 90 complessivamente per una certa prudenzialità. Ma se la popolazione residente presenta un movimento

relativamente modesto (la città sembra aver raggiunto ormai un suo equilibrio) la popolazione fluttuante all'opposto, con il turismo italiano e straniero, ha una importanza straordinaria ed è in continuo aumento.

Nel 1953 infatti si ebbero ben 118.252 presenze di cui più di 16.000 nel solo mese di settembre.

Si può dire insomma che nei mesi di agosto e di settembre la popolazione di Siena aumenta della metà!

E questo ha naturalmente un notevole riflesso sulla vita della città ed impone speciali criteri nella soluzione dei problemi della circolazione interna.

Si è seguito, come è detto nella premessa, nel distribuire l'edilizia futura e nel completare gli sviluppi edilizi attuali, il criterio fondamentale di porre un freno definitivo all'attuale sviluppo lineare antieconomico lungo le grandi strade periferiche, infrenando anche la « discesa a valle » dell'edilizia più prossima all'antica compagine urbana (il fenomeno della « macchia d'olio » caratteristico nella carenza di indirizzi programmatici di piano regolatore). Siena si è precisata disponendo la sua edilizia sui crinali del grande promontorio collinare disposto da Nord a Sud, lasciando libero e verde il piede della collina e le due lunghe valli del Riluogo e del Tressa.

Di qui il suo aspetto particolare: nel piano regolatore si è inteso conservare e rafforzare tale aspetto fin dove è stato possibile.

E dove gli sviluppi edilizi lo richiedevano, anziché discendere a valle (nel caso appunto della valle del Riluogo), si è preferito impostare la nuova edilizia sulle creste collinari seguendo la tendenza tipica di Siena.

Tutto ciò concorda e collima con il criterio generale urbanistico, che impone spaziature e pause di spazi liberi tra i vari settori e quartieri che costituiscono l'organismo di una città; in questo caso insomma logico e spontaneo, quasi connaturato con la antica struttura, risulta quanto indicano i moderni principi dell'urbanistica.

Naturalmente si è preferito dare a queste espansioni edilizie più la forma di piccoli quartieri, completi di ogni elementare attrezzatura collettiva, piuttosto che l'aspetto delle disposizioni di villini sparsi che, punteggiando la campagna, ne annullano il significato.

I quartieri o comunità programmati dal Piano sono disposti principalmente in due settori.

A Nord sulle propaggini collinari che successivamente si diramano, verso occidente, dalla dorsale dell'attuale via Cassia, separate da successive valli a pettine, affluenti della valle del Tressa, e più precisamente: un più grande quartiere sulla collina del Pietriccio, Chiarenna, Chiarennone e Chiarennina (che si connette con gli attuali sviluppi di Oncinello); un quartiere sulla collina di Marciano, che si collega al Palazzo dei Diavoli; un quartiere sulla collina del Poggiarello, con sviluppi fin oltre i Cappuccini, collegato con gli attuali sviluppi a mezza costa a valle di via Mameli.

Ad oriente, sul parallelo sistema collinare dell'Osservanza oltre il Riluogo, da Nord a Sud e più precisamente sulla sommità della valle un grande settore in corrispondenza di Vico Alto; più a Sud, pausati dalla Villa di Vico Bello e dalla Villa della Malizia, quattro o cinque più modeste unità di quartiere, intorno alla Villa il Pino, al Palazzetto ed a Scacciapensieri.

Nessun sviluppo edilizio è previsto a Sud della città mentre a Sud-Est sono programmati dei completamenti di piccoli settori già in fase di espansione, quali Santa Eugenia-Fontanello, Busseto, Ravacciano.

Con questa distribuzione della nuova edilizia la compagine generale della città viene rafforzata e polarizzata nei settori nei quali essa è, in parte, già in atto e che gravitano automaticamente su Porta Camollia e su via Garibaldi per la Porta S. Lorenzo, insomma sul sistema viario Nord-orientale che, alla fine, fa capo alla Lizza.

2° - Il sistema della grande viabilità

L'attuale struttura della viabilità soffre, come del resto in quasi tutte le città italiane, della mancanza di una coesione e di una chiarezza delle funzioni dei vari tronchi aggravata dallo sviluppo edilizio lineare che annulla l'efficacia delle strade stesse.

Nella carenza attuale di un sistema, le grandi arterie nazionali di comunicazione interregionale si identificano con le penetrazioni nella antica città oberandola di traffico inutile e rendendovi la circolazione impossibile.

Solo parzialmente le comunicazioni di attraversamento sono aiutate da qualche tronco di circonvallazione (come ad esempio ad oriente) i quali però sono inefficienti a causa dei loro tracciati eccessivamente aderenti alla città e si identificano parzialmente con tronchi di raccordo locale, riportando comunque il traffico in mezzo ai quartieri periferici.

Il problema della circolazione interna di Siena incomincia al di fuori ed è di lì che occorre guardarlo, ove si voglia alleviare la attuale situazione di disagio nell'interno della città.

La città è infatti incisa da penetrazioni o scorrimenti delle grandi strade nazionali e provinciali e principalmente: dalla Cassia (Firenze-Roma) che, anche quando non penetra da Porta Romana con la sua altissima circolazione (la più onerosa), attraversa in tutta la sua lunghezza il lungo quartiere di Camollia; dalla Aretina che è costretta allo stesso attraversamento per la direzione di Firenze e non trova raccordi per la direzione di Roma e Grosseto; dalle due Chiantigiane che sono costrette agli stessi attraversamenti od a lunghi giri per i raccordi con Roma, con Firenze, con Grosseto; dalla Grossetana che, se è ben collegata con la Cassia per la direzione di Roma, non lo è affatto per la direzione di Firenze, costretta com'è a risalire fin quasi alla Lizza attraverso i suoi quartieri e fino alla Porta Camollia.

Il Piano dunque risolve il problema prevedendo essenzialmente un sistema di due tronchi paralleli, a fuso, da Nord a Sud, rispettivamente l'uno lungo il Tressa, l'altro lungo il Riluogo.

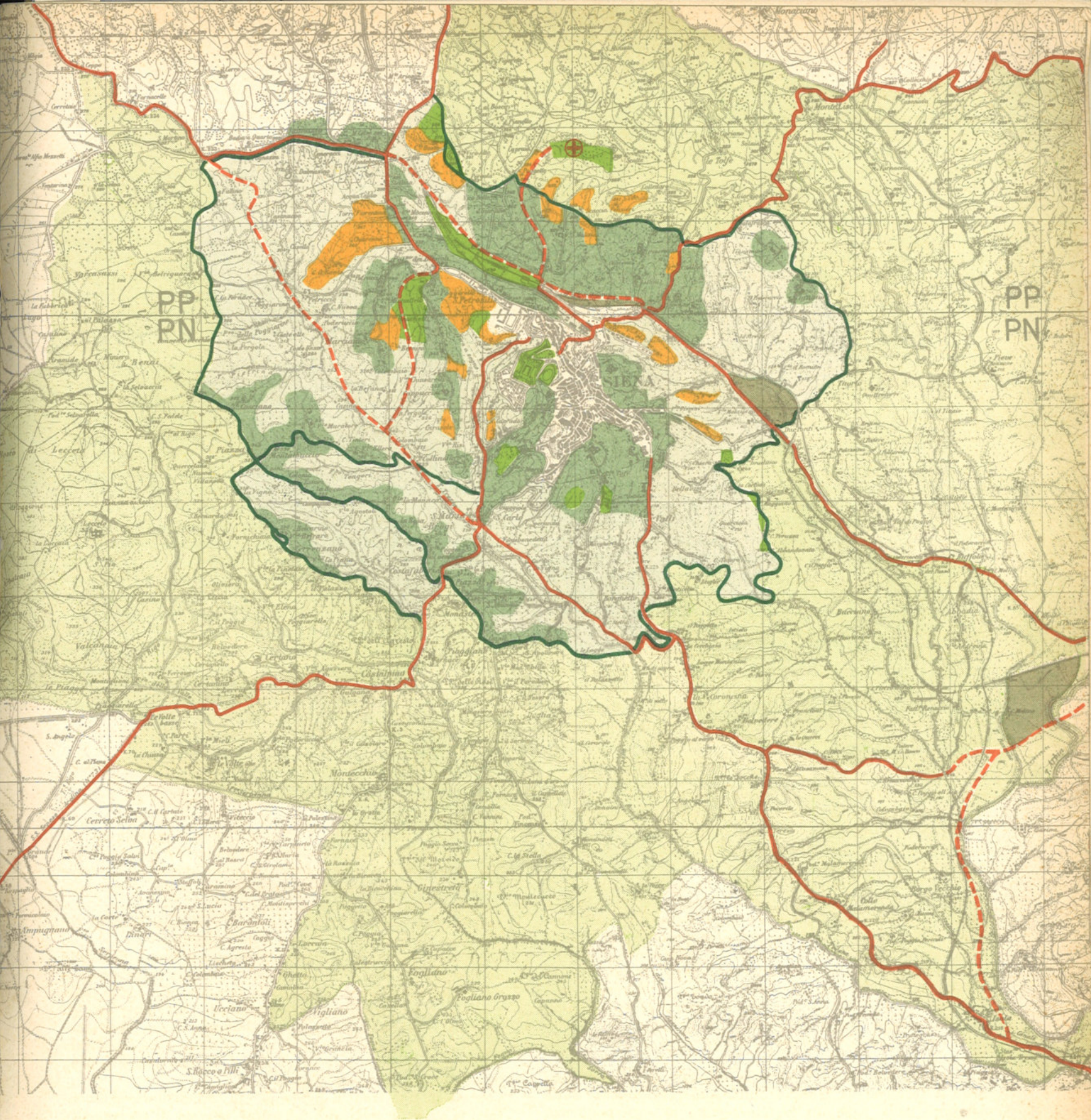
Il primo si stacca dalla Cassia, a Nord, in prossimità del podere « Il Palazzetto » e scende la valle fino ad incrociare con la Grossetana, alla Colonna, per annodarsi con l'attuale Traversa, che prosegue fino alla Cassia, logico e naturale prolungamento di quest'ultima.

Con questo tronco occidentale sono così annodate le tre direttrici di Firenze, di Roma e di Grosseto.

Il secondo tronco si stacca dalla Cassia a Nord, dal nodo di Fontebecci, che raccoglie anche la strada settentrionale del Chianti per scendere lungo la ferrovia alle spalle della stazione proseguendo poi nel fondovalle, a confine con gli impianti ferroviari, fino alla Madonnina Rossa dove raccoglie l'altra Chiantigiana e si innesta finalmente (mediante un nodo a sottopassaggio) al ponte attuale con l'Aretina in prossimità del Foro Boario.

Con questi due tronchi fondamentali (occidentale ed orientale) si viene a costituire un primo sistema di scorrimento tangenziale delle grandi comunicazioni, al quale si annodano tutte le provenienze regionali, le quali possono poi smistarsi in tutte le direttrici esterne senza interferire con la città ed i suoi antichi e nuovi quartieri.

Questo sistema di grande viabilità interregionale intorno a Siena è completato anche da due tronchi uniti a iposilon che valgono a congiungere la Cassia con l'Aretina (da Isola a Taverne d'Arbia, lungo il torrente Arbia, e da Taverne d'Arbia a Le Querci), al km. 222,400 della Cassia, permettendo la connessione fra Grossetana ed Aretina, senza risalire fino a Siena; e tra Cassia ed Aretina, senza usare il lontanissimo e faticoso tronco Monteroni d'Arbia-Asciano. Questo primo sistema si completa poi con le varie penetrazioni che ne formano il logico completamento, per le quali



Siena: Piano regolatore generale del territorio

Rappresentazione nel rapporto 1 : 50.000
(riduzione dal rapporto 1 : 10.000)

- | | |
|---|--|
| nuova zona residenziale | zone industriali |
| zona a vincolo assoluto | grandi strade esistenti |
| zona rurale soggetta a vincolo | tronchi stradali in progetto |
| zona rurale | strade panoramiche in progetto |
| parco pubblico e attrezzature | |

sono utilizzate le attuali strade dall'esterno, che vengono così a ricevere la loro più precisa e vera classificazione funzionale.

La penetrazione da Nord è assolta dall'attuale tronco di Cassia (ormai divenuto suburbano e cittadino) da Fontebecci a Camollia; da Ovest dall'attuale tronco della Grossetana da S. Maria a Tressa fino alla Lizza; da Sud dall'attuale Baldassarre Peruzzi, che a Porta Pispini riassume le provenienze da Roma e da Arezzo per condurle alla Lizza da via Garibaldi e da Porta S. Lorenzo; la penetrazione da oriente, dall'attuale via Simone Martini che riassume ancora una volta le provenienze da Roma, da Arezzo e dal Chianti per condurle anch'esse a Porta S. Lorenzo ed alla Lizza.

Con queste penetrazioni le grandi comunicazioni risultano inquadrare in un unico sistema estremamente logico, preciso ed efficiente che, da un lato, esclude le interferenze con il centro urbano degli attraversamenti e, dall'altro, convoglia chiaramente verso la zona centrale tutte le penetrazioni dirette alla città.

Ed a questo sistema si riallacciano anche le comunicazioni reciproche dei vari quartieri nuovi e vecchi, che risultano collegati alla città dalle penetrazioni stesse e collegati tra loro dai tronchi delle vecchie circonvallazioni (che assumono nuova funzione) e da nuovi tronchi di arroccamento progettati, segnatamente verso l'Osservanza, a collegamento dei nuovi settori orientali.

E da osservare come in questo sistema i due grandi tronchi, che diramano la Cassia dal Nord lungo il Tressa ed il Riluogo, non hanno esattamente il medesimo significato: il primo costituisce di fatto la vera via Cassia (scorre infatti lungo un antico tracciato della antica consolare) e rappresenta una spina dorsale fondamentale del traffico interregionale e nazionale. Il secondo, oltre ad una funzione di scorrimento marginale periferico della Chiantigiana, dell'Aretina e della Fiorentina, ha anche quella di assolvere allo smistamento ed alla distribuzione dei traffici locali provenienti da vari quartieri e di quelli di alcune penetrazioni: è insomma in parte un vero e proprio «asse cittadino attrezzato», almeno nel suo tratto mediano alle spalle degli impianti della stazione, ed è perciò che è stato progettato con una certa ampiezza e ricchezza di tracciato e di sezione.

Sarà dunque oltre tutto un gran viale in mezzo al verde tra la città e la collina dell'Osservanza, con i suoi sviluppi residenziali.

3° - Il centro cittadino

È nella zona della Lizza, come è detto nella premessa, che gli interessi del centro direzionale di Siena si sono recentemente spinti.

Effettivamente siamo qui in presenza di uno spostamento o, meglio, di una puntualizzazione importante del centro cittadino quasi lineare che da Banchi di Sopra ha ormai raggiunto Piazza Matteotti con la Posta, la Camera di Commercio, le vicine banche, gli alberghi, il grande cinema... Lizza e Piazza Matteotti fuse insieme sono, in un certo senso già da oggi, ed ancor più lo saranno in avvenire con gli sviluppi futuri a Nord, il vero centro direzionale della città.

E qui, abbiamo visto, il Piano regolatore raccoglie alcune e principali penetrazioni che oggi ancora sono invece in parte convogliate lungo le antiche strade della antica città.

Il Piano regolatore prevede qui di precisare la struttura, la forma e la viabilità di questo centro facendovi anzitutto accedere direttamente la via Garibaldi, rompendo il diaframma di via Montanini (antica soluzione già proposta in altri piani); e poi raccordando Porta Camollia con la

Lizza scorrendo fuori dalle mura, senza quindi attraversare il vecchio quartiere di Camollia.

Qui, la Lizza-Piazza Matteotti, con il previsto teatro, con nuovi edifici a completamento di quello della Camera di Commercio, con gli attuali uffici di vario tipo, con la futura stazione delle autolinee, prevista in immediato contatto, con gli spazi liberi del giardino e della fortezza, viene a vestirsi della forma concreta e varia di un nuovo ed elegante centro moderno, quale ultima propaggine (e quale porta d'ingresso) di tutto il vecchio centro commerciale-lineare della vecchia città.

La quale invece conserverà in sé, con gli uffici amministrativi, con l'Università, le biblioteche, i musei, ecc., quella parte degli affari più legata alle funzioni amministrative ed educative.

4° - La viabilità interna

Alleggerite con il sistema esterno di scorrimento le vecchie arterie di Siena dal traffico di attraversamento, che oggi in gran parte vi si convoglia, polarizzato intorno alla Lizza il nodo centrale, che oggi invece si identifica con la Croce del Travaglio, aperte a nuovi sviluppi edilizi le zone settentrionali e quelle orientali, che non avranno ragione di gravare più sulle vecchie arterie, si può considerare impostata una certa duplicazione laterale della città.

I problemi dell'assetto della vecchia città e quelli della sua circolazione interna, assumono quindi un altro aspetto, certo più chiaro e più semplice.

Le linee di traffico attuali sono polarizzate:

a) sul sistema dorsale principale di Banchi di Sopra, Banchi di Sotto e via di Città;

b) sull'altro sistema secondario di via della Sapienza, via delle Terme, via di Diacceto.

I due sistemi, in un certo senso, si aiutano a vicenda e si completano.

Però entrambi si svolgono con estrema fatica, non solo per il volume del traffico, ma anche per la ristrettezza delle sedi.

Il Piano regolatore prevede di chiarire la funzione del primo tronco dorsale con la creazione di una nuova strada «tangenziale» al margine edilizio orientale, avente per funzione di collegare direttamente la Lizza con «Il Campo» e di avvicinare lungo il suo tracciato vari punti dell'antico centro cittadino e dell'antica dorsale.

Sul lato occidentale poi prevede di migliorare e snellire l'attuale sistema Sapienza-Terme-Indipendenza-Diacceto, dandogli maggior efficienza e fluidità fino al Pian de' Mantellini.

La nuova arteria tangenziale orientale, muovendo naturalmente dal centro della Lizza per via Garibaldi, si snoda da Piazza del Sale, incrocia Vallerozzi, sottopassa in breve galleria i Ferri di S. Francesco, scende ai piedi di Piazza Provenzano, prosegue lambendo l'abside di S. Giovannino di Follonica, scorrendo sulla sommità della valle di Fonte di Follonica lungo il crinale dell'antica cinta muraria, tra orti e giardini, fino a risalire a Piazza S. Spirito.

Di qui, usufruendo di via del Sasso, Ponte di Romana, via S. Girolamo, imbocca via del Sole, allargata nel suo primo tratto, per raccordarsi infine con la piazza del mercato passando sotto la via dei Malcontenti con la soppressione dell'attuale lavatoio.

Questa strada tangenziale dovrà assolvere vari compiti, tutti però volti ad alleggerire grandemente la pesantezza del traffico su via Pantaneto-Banchi di Sotto e di Sopra. Anzitutto la tangenziale avrà una funzione di collegamento diretto e veloce centro Lizza-Campo, centro Lizza-S. Viene, centro Lizza-Porta Romana.

La possibilità di creare sotto l'attuale Piazza del Mercato un grande spazio di posteggio semisotterraneo e quella

di usufruire per la sosta dei veicoli della stessa Piazza del Mercato, offrono la soluzione dell'avvicinamento turistico diretto del Campo e del Centro Monumentale, sgomberandoli di autovetture e di pullmann.

Lungo la strada stessa sono previsti vari innesti e raccordi con spazi di sosta per i veicoli, a S. Francesco, a Provenzano, a via Sallustio Bandini, e naturalmente a S. Spirito ed al Ponte di Romana: sono altrettanti [punti dai quali è possibile innestarsi nella strada o, abbandonandovi le vetture, raggiungere a piedi vari punti dell'antica zona centrale che è adiacente alla nuova strada.

Infine quest'ultima ha un carattere eminentemente panoramico sia lungo il percorso che si svolge sulla sommità della bellissima valle di Follonica, tutta orti e giardini, sia nell'ultimo tratto, sulla via del Sole, dalla quale, togliendo i due piani superiori della recente casa costruita a valle, si scopre, improvviso e grandioso, il panorama Sud della città, affacciata a corona verso la valle sottostante al palazzo comunale.

L'altro sistema viario centrale ad occidente, invece, ha necessariamente un tracciato meno unitario e risulta, come si disse, da un miglioramento del tracciato attuale. Nè è possibile altrimenti senza sconvolgere o ferire notevolmente la struttura e l'aspetto della città.

Anch'esso ha inizio dal Centro della Lizza-Piazza Matteotti con l'attuale via F. Tozzi, S. Domenico.

Di qui è previsto un raddoppio di via della Sapienza, passando tra questa e via del Paradiso lungo il vicolo della Palla a Corda fino a via delle Terme, proseguendo a senso unico su via dei Termini (innestata con la precedente da via Cavalletto) e su via delle Terme fino a Piazza dell'Indipendenza.

Di qui (naturalmente a due sensi) il percorso si svolge su via di Diacceto di dove, piegando verso occidente, mediante un sottopasso, e in tracciato del tutto nuovo sui muraglioni degli orti che prospettano verso S. Domenico, raggiunge Piazza della Selva.

Da qui, attraverso S. Ansano, sotto l'antico ospedale, sbocca sulla Piazza delle due Porte fino al Piano dei Mantellini.

Il miglioramento del sistema viario tangenziale attuale di questa strada raggiunge fini abbastanza importanti, pur essendo estremamente contenuto e modesto nella spesa, e pur restando nell'ambito delle attuali sue funzioni: quelle di collegamento diretto col centro di Piazza Matteotti, delle zone di Porta Laterina e di Porta S. Marco (che fanno capo ai Mantellini); quello di avvicinamento turistico della zona monumentale del Duomo e di S. Giovanni; ed infine quelle di sgravare quasi totalmente dal traffico l'arteria dorsale del vecchio centro.

Si deve dire anzi che con questo sistema stradale e con il precedente orientale, sarà possibile senz'altro chiudere all'occorrenza al traffico veicolare, lasciandola a quello pedonale, tutta Banchi di Sopra ed il primo tratto (se non anche il secondo) di via di Città, giacchè via dei Termini assumerebbe il carico veicolare da Nord a Sud e via delle Terme-via della Sapienza da Sud a Nord.

Il Piano dettagliato 1:1.000 di tutto il sistema delle due strade e le fotografie illustrano nel particolare le caratteristiche dei tracciati e mostrano all'evidenza la modestia dei rari ritocchi edili necessari.

5° - Le attrezzature collettive, i servizi, le industrie

Precisate le vecchie e le nuove zone residenziali, individuato il centro della città, provveduto a creare il sistema della viabilità, distribuito funzionalmente in rete di scorrimento esterno, rete di penetrazione, tronchi di comunicazione dei quartieri e rete interna tangenziale, la struttura dell'intero organismo urbano appare ben delineata.

Essa va completata con la organizzazione consona dei servizi e delle attrezzature necessarie alla vita dell'organismo stesso.

Osserviamo a questo proposito come sia ormai necessario riorganizzare molti servizi che fino ad oggi hanno trovato distribuzione e spazi incerti ed insufficienti.

Le industrie: già la relazione della Commissione di Orientamento precisava e lumeggiava il tema di una zona industriale, riducendo le dimensioni a quelle necessarie ad ordinare uno sviluppo medio-industriale o grosso-artigianale. Lo studio del piano regolatore, nel precisare l'area necessaria, compresa tra Madonnina Rossa e Due Ponti, lungo l'Aretina, vi ha collocato il mattatoio (che così risulta prossimo al vicino Foro Boario) ed i mercati generali rimandando ad un futuro studio di Piano regionale la precisazione di una eventuale zona adatta ad industrie vere e proprie di maggior peso.

Per la quale, allo stato attuale degli studi, si può indicare le piane intorno a Taverne d'Arbia, già servite da ferrovie e da corso d'acqua.

I mercati generali: si impone a Siena la soluzione completa di un problema che si è già reso acuto con l'ampliarsi della città, quello dei suoi mercati di generi alimentari.

Oggi ancora l'unico mercato, quello sul retro del Palazzo Comunale, funge da mercato generale e da mercato al minuto.

Ad esso accede tutta la città costringendo i cittadini a percorsi che diventano sempre più lunghi.

Il piano prevede la riorganizzazione dei mercati con la creazione di un mercato generale, dotato di depositi e frigoriferi, nella zona di Due Ponti e con la creazione, nei nuovi quartieri di espansione e nei quartieri della antica città, di vari mercati rionali, accessibili anche direttamente dai produttori della campagna.

Così un mercato rionale è previsto ad occidente dell'area dell'attuale mercato centrale (da adibirsi, come abbiamo visto, a sopportare il peso del parcheggio delle autovetture) nello spazio ricavato dalla demolizione di qualche casa per creare nel contempo un giardino con passeggiata pedonale fino alla via delle Fontanelle.

Un altro mercato è previsto presso la Fonte Nuova od addirittura nella Piazza d'Ovile, un terzo a Camollia, tra via Paparoni e via Pignattello, ed altri ancora saranno creati nei nuovi quartieri di espansione della città.

Con questi mercati proposti si renderà più agevole e più comodo il rifornimento dei vari settori della città.

La stazione delle autolinee: è una attrezzatura di primaria importanza per una città come Siena che, già da ora, è legata alla regione toscana da una poderosa rete di autotrasporti viaggiatori (più di 18.000 corse in un anno) che, necessariamente, devono far capo al centro della città senza interferire (come oggi purtroppo avviene) con la circolazione interna, e che sono in continuo incremento. Si è scelta per la stazione delle autolinee un'area adiacente al centro, attestata sulla confluenza della via Nazario Sauro ed A. Diaz con possibilità di accesso da sopra e da sotto, situata proprio su una delle penetrazioni al centro. Da questa autostazione i grossi veicoli potranno diramarsi in tutte le strade nazionali e provinciali senza percorrere nel modo più assoluto le anguste vie centrali dell'antica città.

Le scuole: particolare cura si è posta nella soluzione del problema scolastico.

Si sono disposte scuole elementari ed asili in ogni nuovo quartiere, di modo che ogni comunità sia provvista di questo servizio essenziale.

La città nelle mura deve poi accogliere nuove scuole elementari onde sopperire all'attuale carente situazione.

Sono previste due nuove scuole elementari: l'una a Pian d'Ovile, l'altra a S. Domenico (al posto dell'attuale Istituto Sarrocchi), entrambe a servizio della zona del centro.

Le scuole medie invece sono ubicate in zone più prossime al centro o nella vecchia città stessa.

Più particolarmente: l'Istituto Tecnico ed il Liceo Scientifico dove già si è iniziata la costruzione; l'Istituto Industriale Edili in una nuova area sotto il Poggiarello; la Scuola di Avviamento Professionale a tipo Industriale e la Scuola Tecnica Industriale, in via delle Sperandie, in una parte dell'ex Convento ora occupata dai militari; una Scuola Media sotto S. Domenico, a via di Camporegio, trasformando o ricostruendo una ex conceria.

Sono questi gli Istituti medi bisognevoli di nuova adatta sede: gli altri potranno restare nelle sedi attualmente occupate.

Le quali del resto sono ubicate abbastanza convenientemente nell'antica città, in isolati tranquilli, ben soleggiati per la prossimità di vasti spazi verdi.

Le attrezzature sportive: necessario complemento dell'educazione, esse trovano nel Piano regolatore un generale riassetto.

D'accordo con il C.O.N.I. il Piano programma un'area adatta per la creazione di un impianto polisportivo, con grande stadio, campi di allenamento, posteggi ecc., circondato dal verde, disposto sulla sommità del fondo valle, compresa tra le propaggini di Poggiarello-Cappuccini e di Marciano, di dove è facile l'accesso da Camollia (Palazzo dei Diavoli) e della nuova via Cassia.

L'attuale campo della Lizza, mentre manterrebbe l'attuale destinazione, finché non sarà realizzato il nuovo stadio, dovrebbe poi essere considerato come un grande campo di allenamento e, in futuro lontano, essere trasformato in un complemento del parco pubblico della Fortezza, con tennis, teatro all'aperto, pattinaggio, piscina.

Altri due campi-scuole sono intanto programmati dal Piano regolatore, non lontani dalle principali istituzioni scolastiche, uno a Sud, fuori Porta S. Marco, fra S. Marco e Tufi, nel fondo della valle; l'altro a Nord, presso il nuovo centro della città, sopra la zona del tiro a segno, presso le nuove sedi degli Istituti Tecnici e Liceali e presso l'Istituto Industriale Edili, zona facilmente accessibile dal gruppo scolastico Nord.

Le attrezzature turistico-alberghiere: disgraziatamente per un Paese come il nostro, che dal turismo trae una gran parte di ricchezza di bilancio, la legge urbanistica non consente di fissare nel Piano regolatore le zone destinate ai nuovi alberghi.

Le tabelle delle indagini ci mostrano per Siena una situazione che non è lontana da quella di tante altre città italiane: quella che denuncia una notevole carenza di medi alberghi turistici ben attrezzati.

Siena allinea solo diciotto servizi che, affiancati dalle camere ammobiliate, assolvono modestamente il compito di ospitare, nelle settimane di punta, ben 18.000 turisti, di cui metà italiani e metà stranieri.

La rigogliosa vita di alcune istituzioni culturali (quali la Chigiana) che attirano sempre più studiosi e visitatori, imporrebbe una migliore, più efficiente e diversa attrezzatura.

Per quanto riguarda il Piano regolatore è nella nostra speranza che nel nuovo centro della Lizza (tra questa e Piazza Matteotti) in luogo di uffici sorga un nuovo albergo.

Ed altri sorgono, per esempio, con la trasformazione di molti stabili che, con la creazione della strada tangenziale orientale, offrono migliore assetto, posizione panoramica, centralità rispetto ai centri culturali ed alla zona monumentale e facilità di comunicazioni.

Il Policlinico: dopo molti studi e ricerche si è convenuto, d'accordo con le autorità Accademiche, di assegnare al costruendo Policlinico una vasta area (circa 10 ettari) ad oriente, oltre la collina dell'Osservanza, nella zona delle Scotte.

Posizione assolutamente favorevole ed ottima sotto ogni aspetto: ventilazione, soleggiamento, comunicazioni, accessibilità (anche della stazione ferroviaria) per una grande istituzione ospitaliera. Ed è da notare che gli edifici del Policlinico non verranno mai ad incidere sul panorama della città.

6° - Il risanamento della città

Il Piano regolatore sotto questo riguardo è muto: non progetta cioè nessuna demolizione e nessun sventramento. Opere care alla speculazione edilizia di un tempo, quando si confondeva il risanare una città con il distruggerla. Il risanamento di una città come Siena non può essere condotto col metodo radicale impiegato nel Salicotto, con i risultati che tutti conoscono.

Deve piuttosto essere condotto con uno studio accurato, metodico e preciso delle singole case e dei singoli lotti, nei quali sarà possibile operare solo caso per caso, risanando edificio per edificio, liberando i vecchi cortili, ripristinando gli antichi spazi liberi, restaurando le case, dando loro quelle attrezzature igieniche di cui oggi mancano, riconducendo il sole là dove le costruzioni addensatesi nell'ultimo secolo ve lo hanno cacciato.

Vi sono settori della città (per esempio il Bruco) dove è alta la mortalità, forte l'affollamento e la morbidità.

È chiaro che in questi settori si dovrà intervenire.

Ma l'intervento (che del resto non deve essere concentrato in un solo quartiere, ma piuttosto diffuso un po' dappertutto) non può essere programmato in sede di Piano generale, ma precisato solo in sede di Piano particolareggiato.

Ed in questa sede sarà possibile anche affiancare e sorreggere l'opera dell'urbanista con provvedimenti finanziari e creditizi che valgono a dare possibilità di realizzazione alle opere.

Comunque, tale attenta ed amorosa messe di interventi non può entrare in azione altro che quando vi siano sul mercato le nuove abitazioni sane, programmate nei nuovi quartieri.

Solo allora sarà possibile impostare un programma serio e preciso di risanamento.

7° - Norme edilizie

Un Piano regolatore si completa solo con la sua terza dimensione appoggiata alle norme edilizie che lo accompagnano.

Si è voluto qui a Siena ridurre i tipi edilizi a pochi, commisurati alle abitudini edilizie della città.

Una zona edilizia A comprende la città entro le mura: in essa si sono conservate le vigenti prescrizioni di conservare il carattere dell'edilizia attuale, intento che limita fortemente l'attività nuova. Le prescrizioni e le norme che regolano il tipo edilizio B sono state dettate nell'intento di completare dove possibile, ma con criteri più limitativi nell'interpretazione dell'attuale regolamento edilizio, le zone già quasi del tutto urbanizzate fuori delle mura, soprattutto a Nord ed a oriente, fuori Porta S. Lorenzo. I tipi edilizi C e D, infine, sono destinati alle nuove zone di espansione costituenti i nuovi quartieri e sono stati dettati nell'intento di permettere una edilizia meno intensa o più intensa, a secondo della posizione, dell'importanza o del carattere della zona.

Dalle case isolate a villetta, fino alla palazzina od alla schiera continua, essi offrono varie possibilità che saranno precisate nei successivi Piani particolareggiati.

8° - Le zone vincolate

Il problema di Siena, è ben chiaro ed è stato già qui ripetutamente affermato, non è quello della sola città, ma anche (ed in pari grado) quello delle sue campagne, quello dei suoi dintorni, quello dei suoi stupendi panorami.

Il Piano regolatore è stato condotto fin da principio tenendo fermo il criterio di salvare, valorizzare, esaltare e scoprire l'aspetto di Siena nel quadro del suo territorio.

E ciò sia guardando dalla città verso la corona stupenda delle colline punteggiate di ville e di poderi, sia guardando da queste verso il profilo caratteristico della città turrita. Il materiale fotografico mostra quale ricchezza di panorami impensati offra l'ambiente di Siena; ambiente che è parte integrante del suo quadro urbanistico, monumento esso stesso.

Il Piano regolatore traduce questi criteri e questi studi provvedendo innanzi tutto ad estendere a Nord ed a Sud il vincolo panoramico imposto dal Ministero della Pubblica Istruzione sulla campagna senese, conducendolo fino ai limiti racchiusi da una grande strada panoramica.

Questa strada panoramica è, per la massima parte, già tracciata e già in atto e non richiede altro che un tronco di raccordo a Sud ed il miglioramento della sua sede con la creazione di una serie di giardini di sosta a Belvedere, per essere completa.

Essa permetterà una escursione delle più grandiose che si possono immaginare, attraverso una suggestiva campagna, tra ville stupende e con panorami inaspettati da Nord (Fontebecchi) all'Osservanza; da questa alla Certosa fino a Maggiano, alle Luglie ed alla Cerchiaia. Di qui, ad occidente della città, la strada si sviluppa raggiungendo le Logge e Sant'Abbondio-Monastero, fino al nodo di Costa-fabbri.

Da questo nodo la «Panoramica» si raddoppia in due tronchi paralleli; l'uno più esterno, tocca Belcaro; l'altro prosegue per Montalbucco, Casciano delle Masse per annodarsi, a Nord, alla Cassia presso Palazzetto, e di qui fino a Fontebecchi richiude il grande anello.

In secondo luogo, attraverso il piano, si è provveduto ad imporre un vincolo assoluto di *non costruzione* a tutte le ville, poderi, crinali, dorsali e valli che, per loro caratteristica ricchezza di verde e di architettura (anche rustica) o per i loro profili, rappresentano altrettanti punti fermi per il volto di Siena.

Queste zone a vincolo panoramico generico ed assoluto, integrate dai nuovi giardini, parchi e campi sportivi, costituiscono, nel Piano, un completo *sistema di verde*, che vale a spaziare e ad individuare le nuove e le vecchie zone edilizie.

E tra queste ultime le stupende e caratteristiche valli ad orto e ad olivi, racchiuse dalle mura, quale la valle di Follonica, la valle di Montone, e le altre ancora, che sono parte assolutamente *integrale* dell'organismo urbanistico e monumentale di Siena.

Programma di attuazione del Piano

Il Piano, si è detto, è un programma che, sia pure senza limiti di tempo, deve tuttavia essere posto innanzi all'operare delle Amministrazioni Comunali per una sua graduale realizzazione.

Occorre insomma sia accompagnato da una visione programmatica della gradualità delle opere da eseguire, con la evidente gradualità di quelle più urgenti e tali da deter-

minare esse stesse la spinta economica di quelle attività edilizie che formano, per la massima parte, il contenuto del Piano stesso. Nel caso specifico il programma di Siena va graduato nel quadro seguente:

1° opere urgenti di viabilità, utili a rafforzare ed a migliorare la struttura generale viaria e la distribuzione della nuova edilizia:

- a) tronco superiore dell'arteria di scorrimento orientale dalla Valle del Riluogo, da Fontebecchi al cavalcavia di Malizia (da completarsi in un secondo tempo nel tronco inferiore fino a Madonnina Rossa);
- b) viale di allacciamento da Madonnina Rossa al futuro Policlinico, del quale è già stata programmata la realizzazione;
- c) brevi tronchi di allacciamento dell'attuale strada Cassia fuori Camollia con le zone di futura urbanizzazione di Marciano e del Pietriccio;
- d) realizzazione dei due inserimenti al centro della Lizza e di via Garibaldi e da Fonte Giusta (Teatro Comunale);

2° Piani particolareggiati di quartieri edilizi da impostare subito per far fronte alla richiesta di suoli per case popolari e per impiegati (Fondo Incremento Edilizio, Istituto Case Popolari, case Legge Romita n. 640, ecc.):

- a) zona del Pietriccio;
- b) zona di Marciano;
- c) zona esterna alla passeggiata dell'Osservanza;
- d) zone varie all'Osservanza ed alla punta di Marciano per far fronte alla richiesta di aree residenziali private;

3° opere di pubblica utilità ed attrezzature collettive urgenti necessarie alla vita dei quartieri nuovi e alla vita cittadina:

- a) scuole elementari alla zona di Marciano e al Pietriccio; Istituto Industriale Edili sotto la zona del Poggiarello;
- b) stazione autolinee;
- c) campo sportivo, scuola.

Dovrà seguire in un secondo tempo programmatico la impostazione:

- a) dell'arteria tangenziale interna da Piazza del Sale a Piazza S. Spirito-via del Sole-Piazza del Mercato;
- b) arteria di scorrimento esterno occidentale nella valle di Tressa a sussidio della Cassia, dalla Cerchiaia al km. 233;
- c) mercati generali e mercati rionali.

Con questi due tempi l'intero programma del Piano regolatore si consoliderà nella sua ossatura fondamentale: potranno seguire in un terzo tempo i miglioramenti viari del sistema stradale interno da San Domenico ai Mantellini e i Piani particolareggiati dei quartieri intorno a Vico Alto e quelli di altri tronchi secondari di strade residenziali e panoramiche.

Questo vasto programma va naturalmente confortato da una costante linea programmatica amministrativa.

Con questo Piano Siena ha affrontato organicamente il tema di un programma di vita avvenire, nel quale il passato ed il futuro sono guardati insieme, onestamente, con equilibrio ed infinito amore.

I molti studi statistici, le indagini e le ricerche raccolti da cittadini, Enti e Commissioni e forniti dal Comune di Siena attestano la cura con la quale è stato posto mano allo studio del Piano generale ed i punti programmatici dettati, dopo lungo lavoro, dalla Commissione di Orientamento, sono a loro volta, una chiara manifestazione della maturità, della coscienza urbanistica di Siena.

Tutto ciò conforta a guardare con sicurezza e tranquillità di coscienza all'avvenire di questo Piano regolatore.

Bottoni, Luchini, Piccinato

P. R. G. di Siena

Viabilità interna

Planimetria nel rapporto 1 : 5000

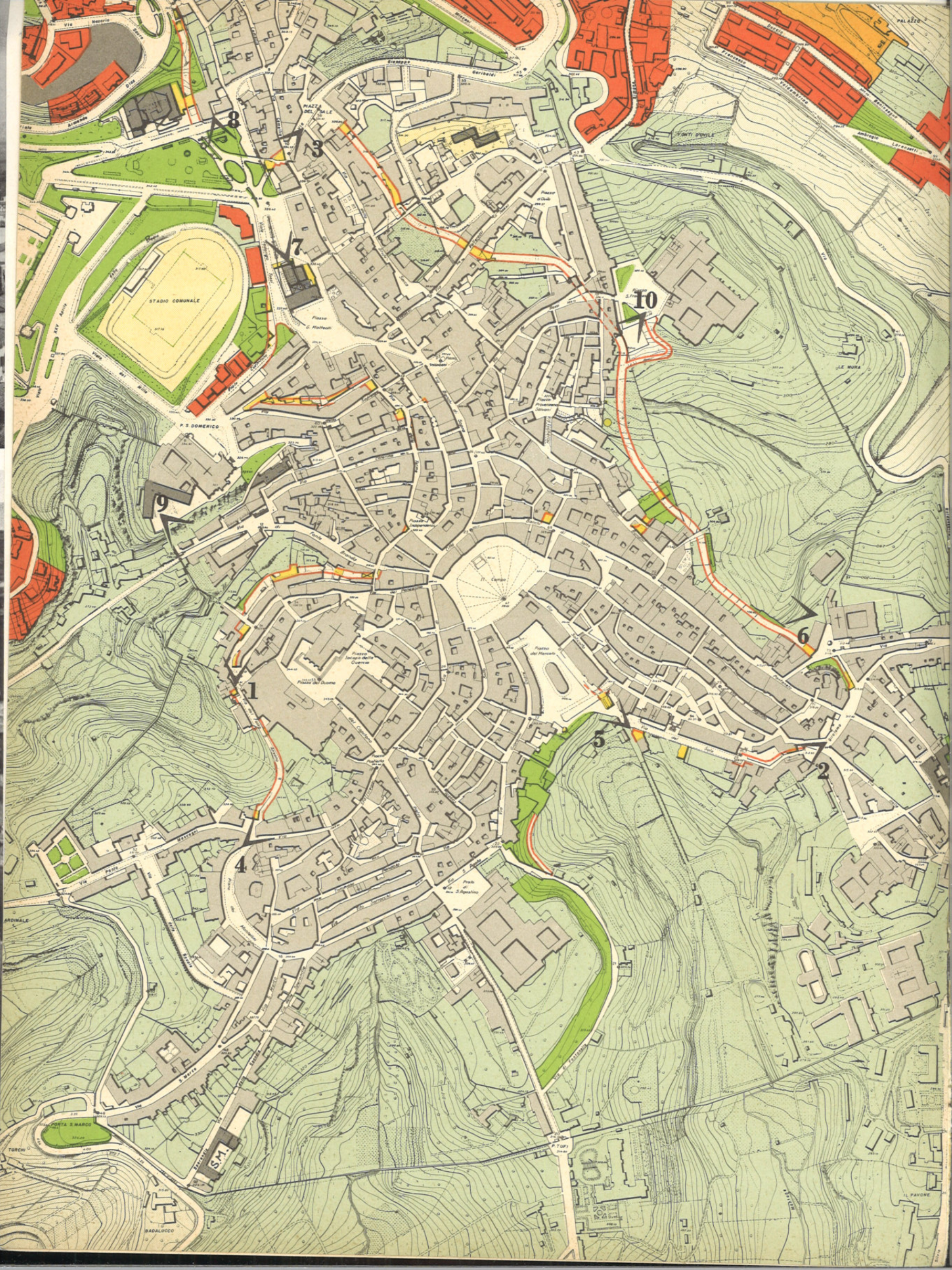
pag. 26

(riduzione dal rapporto 1 : 4000)

Fotografie delle zone di intervento

pag. 27

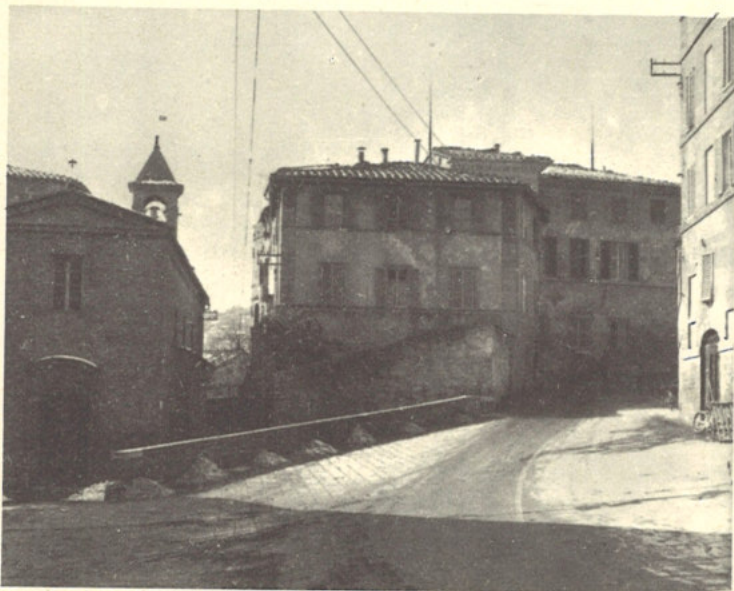
- 1 - *Piazza della Selva. L'imbocco della « tangenziale occidentale ».*
- 2 - *Via del Sole. Imbocco della « tangenziale orientale ».*
- 3 - *Il nuovo tratto di collegamento tra la Lizza e via Garibaldi.*
- 4 - *Piazza delle due Porte. Imbocco della « tangenziale occidentale ».*
- 5 - *Raccordo della « tangenziale orientale » con la piazza del Mercato.*
- 6 - *Il tratto della « tangenziale orientale » lungo il crinale dell'antica cinta muraria.*
- 7-8 - *Sistemazione della Lizza.*
- 9 - *Il nuovo tratto della « tangenziale occidentale » sul muraglione degli orti che prospettano verso S. Domenico.*
- 10 - *Il tratto della « tangenziale orientale » prima dell'imbocco della galleria sotto i Ferri di S. Francesco.*



1



2



Interventi entro le mura

in nero lo stato di fatto e in colore l'intervento; i numeri si riferiscono ai punti di vista indicati nella tavola a fronte.

3



4



5





6

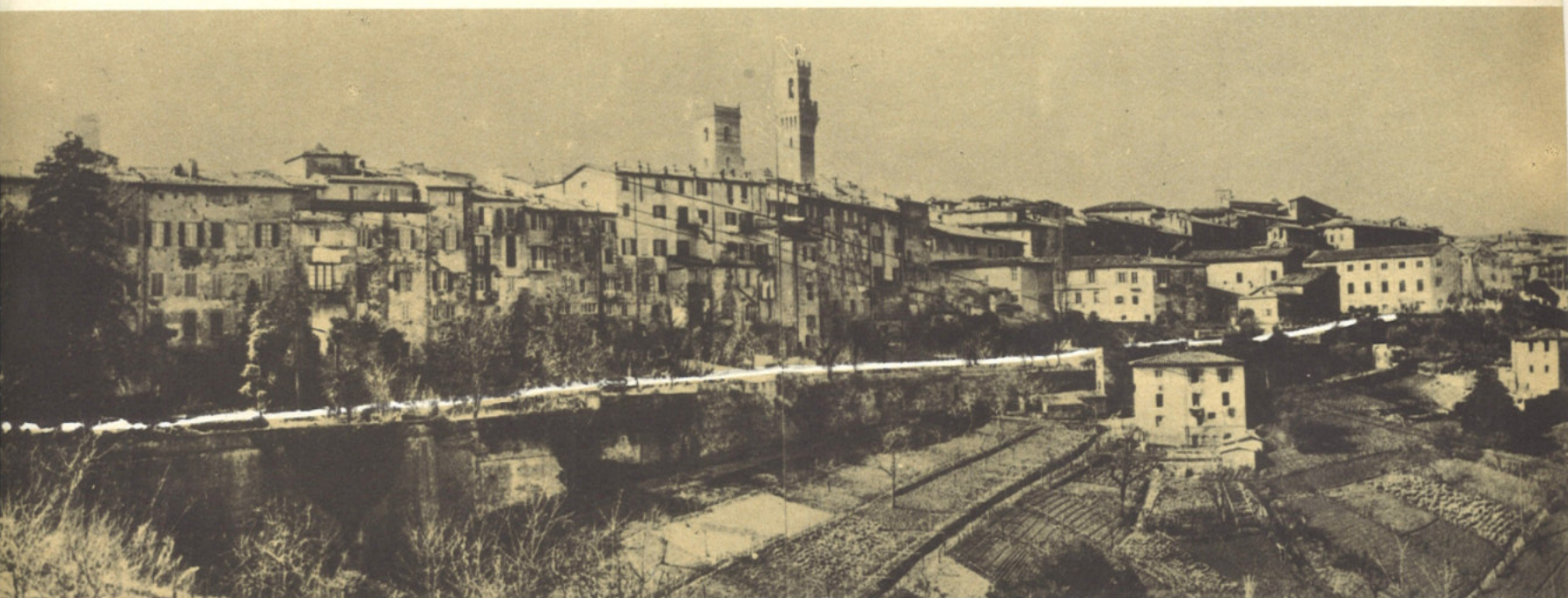


7



8





9



10

Norme tecniche per l'attuazione del P.R.G. della città di Siena.

Titolo I

Parte generale

Art. 1 - Elaborati del progetto di P.R.G. - Tutto il territorio comunale si intende interessato dal Piano Regolatore Generale nei modi indicati nei seguenti elaborati e tavole componenti il progetto:

1. Planimetria al 1.250.000 riguardante il territorio della regione.
2. Planimetria al 100.000 riguardante l'inserimento del Comune nella Provincia.
3. Planimetria al 10.000 riguardante il piano generale del territorio comunale.
4. Planimetria al 4.000 rappresentante l'intero aggregato urbano di progetto e le zone interessate al Piano Regolatore.
5. Planimetria al 1.000 rappresentante il progetto di P.R. di particolari zone del centro cittadino compreso entro le vecchie mura.
6. Tavole complementari fotografiche illustranti alcuni problemi particolari.
7. Norme tecniche per l'attuazione del P.R.G.
8. Relazione e i suoi allegati.

Art. 2 - Modalità di esecuzione del P.R.G. - L'esecuzione del P.R. avverrà:

- 1) in primo luogo esclusivamente a mezzo di piani particolareggiati il cui ordine di successione sarà stabilito dal Comune di Siena (fatta sempre l'applicazione degli articoli 23 e 28 della legge urbanistica 17 agosto 1942 n. 1.150), procedendo questo da valere:
 - a) per tutte le zone residenziali di espansione;
 - b) per le principali sistemazioni viarie ed urbanistiche previste nella zona centrale;
 - c) per le nuove zone speciali (industriale, ospitaliera, ecc.);
- 2) in secondo luogo in base alle prescrizioni di zona e agli allineamenti stradali indicati nelle planimetrie sopra elencate per i vari tipi edilizi e nelle altre prescrizioni che qui seguono, salvo le disposizioni di eventuali piani particolareggiati che il Comune intendesse adottare.

In ogni caso la fabbricazione dovrà essere preceduta almeno dall'approvazione di comparti edificatori e di piani di lottizzazione ai sensi degli articoli 23 e 28 della citata legge urbanistica e rispondere:

- a) alle norme edilizie di cui agli articoli che seguono;
- b) alle norme prescritte da altre leggi e regolamenti vigenti in materia ed in particolare a quelle del regolamento edilizio igienico che è da ritenersi valido per tutte le parti che non siano modificate dalle presenti norme.

Il Comune potrà però negare la licenza di costruzione qualora, entro sessanta giorni dalla data di presentazione della domanda di licenza di costruzione, dichiarerà di voler adottare per la zona ove si intende costruire un piano particolareggiato di esecuzione, sempre che dal piano stesso venga deliberata l'adozione entro centotanta giorni dalla data suddetta.

Titolo II

Norme edilizie speciali

Delle zone, dei tipi edilizi, dei vincoli.
Art. 1 - Nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni, nelle modifiche ed ampliamenti di qualsiasi entità e natura ad edifici esistenti, debbono essere osservate le norme e le prescrizioni ed i vincoli stabiliti per singole zone nelle quali è diviso il P.R.
Ciascuna zona comporta la costruzione solo dei specifici tipi edilizi e l'osservanza di particolari prescrizioni e vincoli che qui si precisano.

Art. 2 - Zona A. Comprende il vecchio nucleo cittadino entro le mura, secondo i limiti già indicati nella zona tratteggiata in grigio nella planimetria allegata al regolamento edilizio in vigore.

In questa zona è valido il regolamento edilizio vigente, salvo le norme per le zone speciali vincolate, comprese entro il perimetro stesso, e le varianti

agli articoli del regolamento edilizio ed igienico vigente che risultassero dalle norme di cui in appresso.

Art. 3 - Zona B. Facendo salve le limitazioni e le prescrizioni imposte dalla Soprintendenza dei Monumenti e facendo salve parimenti le prescrizioni normative dettate per particolari zone da precedenti piani particolareggiati che si ritengono tuttora valide le nuove costruzioni dovranno avere le seguenti caratteristiche: numero massimo dei piani 4 (compreso il piano terreno o il piano rialzato); altezza massima m. 15,50 e comunque mai superiore alla larghezza della strada nel caso che la costruzione debba sorgere sul margine stradale per prescrizione di piano particolareggiato.

La costruzione deve essere isolata e distanziata dalla strada non meno di m. 3; dai confini metà della sua altezza e qualunque sia la sua altezza, non meno di m. 4.

Art. 4 - Zona C. Le costruzioni dovranno avere le seguenti caratteristiche: costruzione isolata a blocco; superficie coperta 1/5 dal lotto dei piani 4 (compreso il piano terreno o il piano rialzato), altezza non superiore a metri 15 e cm. 50 e comunque non superiore alla larghezza della strada nel caso che la costruzione debba sorgere a filo strada.

Comunque, qualunque sia la larghezza della strada il filo di fabbrica dovrà distare almeno m. 7 dall'asse stradale. La lunghezza dei fronti non dovrà superare m. 28.

Sono vietati i cortili chiusi. La distanza della fabbrica dai confini non deve essere inferiore alla metà della sua altezza.

Sono vietate le costruzioni accessorie negli interspazi; eventuali costruzioni accessorie (autorimesse, lavanderie, depositi, ecc.) dovranno trovare posto nel corpo stesso della costruzione. In sede di piano particolareggiato potrà essere disposta la utilizzazione del suolo con edilizia anche di vario tipo al fine di realizzare dei complessi edilizi di carattere vario ed unitario. A tale scopo dovrà essere predisposto, a cura dei proprietari riuniti in consorzio o, in sua mancanza, a cura del Sindaco (ai sensi degli artt. 23 e 28 della Legge Urbanistica 1942 n. 1150) che ne ravvisi l'utilità, un completo piano di lottizzazione e planivolumetrico per ogni isolato o, meglio, per gruppi di isolati da approvare preventivamente (ove ciò non figuri nei piani particolareggiati).

In questo caso l'utilizzazione del suolo dovrà rispondere ai seguenti requisiti: a) il volume medio di fabbricazione per ogni isolato o gruppi di isolati non dovrà superare i mc. 50.000 per ettaro (escludendo dal computo dell'area le superfici stradali e le zone di verde pubblico o vincolato a parco privato); b) le costruzioni non potranno avere un numero di piani superiore a 6 (sei) — (compreso il terreno o il rialzato); c) i fronti degli edifici dovranno avere una distanza pari alla loro altezza e comunque mai inferiore ai m. 3 qualunque sia la loro altezza.

Art. 5 - Zona D. Comprende edilizia di carattere estensivo di tre categorie: a) villi, b) casette e c) case a schiera distribuite secondo le indicazioni e le precisazioni contenute nei piani particolareggiati.

Le costruzioni della categoria a) ville e villini dovranno corrispondere alle seguenti prescrizioni:

- a) superficie minima del lotto metri quadrati 1.000 (mille);
- b) superficie coperta non superiore ad 1/5 della superficie del lotto con un massimo di mq. 300 (trecento);
- c) il numero dei piani non superiore a due, compreso il piano terreno, e ciò anche a valle, per le costruzioni poste in pendio;
- d) distacchi dai confini e dalla strada non meno di m. 5.

Le costruzioni della categoria b) casette singole debbono rispondere alle seguenti prescrizioni:

- a) superficie minima del lotto mq. 400 (quattrocento);
- b) numero dei piani non superiore a due, compreso il piano terreno;
- c) superficie coperta non superiore ad un quarto (1/4) dell'area del lotto con un massimo di mq. 250 (duecentocinquanta);

d) distacco minimo dei confini della strada non meno di m. 4.

Nella «zona D», categoria b), in sede di piano particolareggiato o predisponendo attraverso consorzio per comparto edificativo (ai sensi degli artt. 23 e 28 della Legge Urbanistica) apposito piano di lottizzazione, potranno essere realizzati anche complessi di case a schiera (cat. c) con le seguenti caratteristiche:

- a) superficie minima del lotto metri quadrati 200 (duecento);
- b) superficie coperta non superiore ad 1/3 dell'area totale con un massimo di mq. 150 (centocinquanta);
- c) lunghezza massima della schiera m. 80;
- d) numero dei piani non superiore a due, compreso il piano terreno.

Art. 6 - Zona rurale. Saranno in essa consentite solo costruzioni al servizio dell'agricoltura e cioè fabbricati rurali, abitazioni per fittavoli, coloni, ville padronali, laboratori a carattere artigianale-agricolo nonché industrie agricole, quali caseifici, magazzini e lavorazione di prodotti agricoli, il tutto commisurato alle normali esigenze delle aziende agricole su cui devono sorgere o a cui devono servire con un massimo di cubatura di mc. 500 per ettaro.

Le suddette costruzioni dovranno sorgere alla distanza di almeno m. 20 dal ciglio delle strade statali e provinciali e di m. 6 dalle strade comunali e vicinali.

Le licenze per le costruzioni di cui sopra dovranno essere subordinate alla prevista stipulazione per atto pubblico da trascriversi da apposite convenzioni vincolanti l'area relativa alle costruzioni stesse.

Possano essere esclusi dalle prescrizioni di cui sopra, in via eccezionale e con deliberazione del Consiglio comunale, gli edifici pubblici e quelli di carattere collettivo.

Art. 7 - Zona rurale vincolata. Ha le medesime caratteristiche della precedente zona rurale, art. 6, ma è soggetta a vincolo di protezione del paesaggio a norma delle vigenti leggi delle bellezze naturali (legge 29 giugno 1939 n. 1947) ed altre disposizioni.

Art. 8 - Zona a vincolo assoluto. Vi è vietata qualsiasi nuova costruzione. È ammessa tuttavia la costruzione di piccoli edifici accessori (autorimesse, stalle, ecc.) a ville o edifici esistenti, purché di modeste dimensioni e tali da non alterare l'aspetto del luogo.

Art. 9 - Zone industriali. Le zone industriali dovranno essere esclusivamente destinate a edifici di carattere industriale con esclusione di quelle industrie che a giudizio dell'Amministrazione comunale dovessero per qualsiasi ragione recare molestia od essere comunque pregiudizievoli alle zone residenziali.

Nelle zone industriali saranno consentite, oltre alle costruzioni destinate al processo produttivo industriale (officina, uffici, laboratori per studi, per ricerche), anche le costruzioni destinate ad attività connesse con l'industria, quali le abitazioni dei custodi, ecc.

Per la nuova zona industriale dovranno essere adottati appositi piani particolareggiati che dovranno definire l'organizzazione razionale della zona stessa per quanto riflette specialmente la rete stradale interna, l'impianto di raccordi ferroviari, la lottizzazione di aree in rapporto ai tipi di industria e la loro consistenza, eventualmente arretramenti dal ciglio stradale per gli accessi alle industrie e le operazioni di carico e scarico in modo che queste non possano invadere, con sosta di veicoli, le strade comunali.

Art. 10 - Zone vincolate a protezione delle strade. In tali fasce di rispetto stradale è inibita ogni costruzione e per esse è fatto obbligo di tenerle in buono stato di coltivazione, salvo sempre la facoltà del Comune di espropriarlo in tutto o in parte per ricavare strade sussidiarie per il traffico lento o per il traffico locale o per creare strisce a parco.

È inoltre inibita l'apertura di accessi privati alle dette arterie dalle proprietà limitrofe senza opportuno inserimento degli schemi di un piano particolareggiato.

Titolo III

Norme generali

Art. 1 - Altezza dei fabbricati. L'altezza dei fabbricati agli effetti dell'applicazione delle norme speciali va computata alla metà della lunghezza del fronte dalla quota del marciapiede alla linea di gronda.

L'altezza delle costruzioni sorgenti sul ciglio stradale di strade poste a mezza costa di terreni in pendenza, le quali costruzioni vengono ad avere altezze diverse sulle due fronti a seconda che prospettano a monte o a valle, non dovrà di regola superare sul lato a valle l'altezza che compete per regolamento alla fronte posta sul lato a monte.

Sarà tollerata tuttavia una maggiore altezza solo nel caso che la differenza di altezza fra le due fronti non superi i m. 3,50.

Art. 2 - Altezza degli edifici in arretramento. Qualora un fabbricato sia costruito anche parzialmente in arretramento rispetto al ciglio stradale, le altezze saranno determinate per le parti arretrate, aggiungendo allo spazio pubblico corrispondente l'arretramento stesso, fermo restando i massimi stabiliti per le altezze di cui agli articoli precedenti.

Comunque gli arretramenti di altezza superiore ad un piano potranno essere concessi qualora siano adottati gli accorgimenti necessari per ottenere un razionale ed estetico finimento dei fianchi delle costruzioni laterali che per effetto dell'arretramento rimangono esposti alla pubblica vista.

Art. 3 - Fabbricati in angolo. Per i fabbricati in angolo fra due spazi pubblici, di larghezza diversa, l'altezza massima competente allo spazio di maggior larghezza è consentita anche per il prospetto sullo spazio di larghezza minore per una estensione corrispondente alla larghezza dello spazio minore e con un massimo di m. 13, ma senza superare in genere la larghezza della fronte prospiciente lo spazio più largo.

Nel caso che nell'angolo di due spazi pubblici venga progettato e concesso uno smusso o una rientranza, la misura di lunghezza della fronte laterale partirà dallo spigolo sulla strada di larghezza minore.

Per i fabbricati in angolo può essere concessa dal Sindaco un'altezza unica di conguaglio delle altezze delle varie fronti, altezza che risulterà dividendo la superficie complessiva delle fronti calcolata con le altezze regolamentari relative ai vari tratti di strada per lo sviluppo lineare delle fronti stesse.

L'adozione del conguaglio delle altezze priva il proprietario ed i suoi successori del diritto di qualunque sopralzo frontale anche nella parte di fabbricato prospiciente lo spazio di ampiezza maggiore.

L'adozione del conguaglio e la conseguente perdita del diritto di sopralzo deve farsi risultare mediante convenzione stipulata con l'intervento del Comune e regolarmente trascritta.

Art. 4 - Riduzione dei limiti di altezza. Il Consiglio comunale, previo parere della Commissione Consultiva Edilizia e della Soprintendenza dei Monumenti, potrà prescrivere altezze minori di quelle ammesse dagli articoli precedenti quando in rapporto all'altezza dei vicini edifici monumentali, vincolati a norma di legge o alla contiguità o vicinanza di edifici di minore altezza, ciò sia da ritenere indispensabile onde evitare pregiudizio agli edifici monumentali o alla estetica della via o località dove la costruzione dovrebbe eseguirsi.

Il Sindaco, caso per caso, potrà provocare le misure indispensabili a tutela del paesaggio.

Art. 5 - Gli ampliamenti e le sopraelevazioni di edifici esistenti potranno essere ammessi solo nel caso in cui la cubatura complessiva dell'edificio ampliato e sopraelevato risponda alle prescrizioni del tipo edilizio previsto nella zona e sempreché le parti in ampliamento o in sopraelevazione rispettino i distacchi dai confini prescritti per i vari tipi edilizi e siano esteticamente ammissibili.

Art. 6 - Sono validi, a tutti gli effetti, gli articoli dei regolamenti vigenti di igiene ed edilizi per tutte le parti che non siano in contrasto con le presenti norme.