

N° 2

COMUNE DI CECINA

PIANO DI RICOSTRUZIONE

RELAZIONE (ALL.3)

NORME EDILIZIE (ALL.4).

DOTT. ING. ENZO CIVILI
DOTT. ARCH. SAVERIO MURATORI

COMUNE DI CECINA

PIANO DI RICOSTRUZIONE

RELAZIONE

PREMESSA

- In seguito al Decreto Legislativo Luogotenenziale del 1 Marzo '45 n.154, riguardante le norme per i piani di ricostruzione degli abitati danneggiati dalla guerra, il Comune di Cecina fu incluso con Decreto Ministeriale del 28 maggio '46 nel 7° elenco dei Comuni danneggiati dalla guerra tenuti ad adottare un piano di ricostruzione.

Il Comune di Cecina aveva già in precedenza fatto eseguire uno studio di piano di ricostruzione dal'ing. Enzo Civili; tale piano presentato al Provveditorato O.O.P.P. della Toscana in data 13/1/46, venne ritras-
smesso al Comune stesso con lettera ^{pr. n° 4394 G.Civ. di Livorno} in data 11 marzo '47 con la quale si richiedevano precisazioni e documentazioni, che il piano, redatto indipendentemente dalle norme stabilite dalle circolari ministeriali in argomento, non riportava.

Il Comune di Cecina richiedeva per la nuova redazione del piano l'approvazione ministeriale di un nuovo nominativo di progettista del piano stesso nella persona del prof. dott. arch. Saverio Muratori, approvazione che fu accordata dal Ministero L.L.P.P. con foglio n° prot.2.124 Direzione Generale Urbanistica e O.O.P.P. in data 30/6/47 indirizzato al Provveditorato per la Toscana e per conoscenza al Comune di Cecina.

Il presente piano di ricostruzione è stato pertanto compilato in base alle norme ministeriali in argomento, alle richieste del Provveditorato O.O.P.P. del

la Toscana e alle direttive preventivamente stabilite con il Comune di Cecina.

GENERALITA'

- Cecina é Comune della provincia di Livorno, sede di mandamento,

La città è situata sulla via Aurelia e sulla ferrovia Livorno-Roma a circa Km.2 dalla costa tirrenica, a circa Km. 34 a sud-est da Livorno e Km. 94 a nord-ovest da Grosseto.

E' nodo stradale e ferroviario cui fanno capo la via nazionale Cecina-Volterra e la ferrovia Cecina-Saline di Volterra.

Il territorio del Comune è assai modesto (circa Km² 44,43) con nucleo principale a forma di rettangolo di Km.6x5, tra le colline e il mare e confina con i Comuni di Bibbona e Rosignano Marittimo sul litorale, della Provincia di Livorno, Montescudaio Guardistallo, Riparbella e Castellina Marittima ^{& Casale Marittimo} nel retroterra, della Provincia di Pisa.

Come l'estensione territoriale anche la popolazione (circa 12.000 abitanti) non è forte e non corrisponde all'importanza della città, mercato e capoluogo economico e commerciale di tutta la zona tra Castiglione-cello e S.Vincenzo. Tale popolazione, data l'esiguità del territorio può considerarsi tutta agglomerata perchè raccolta per la massima parte nel Capoluogo e nelle tre frazioni di S. ^{Pietro} ~~Giorgio~~ in Palazzi (Colle ~~Maz~~ zano) sull'Aurelia 1 Km. a nord del Capoluogo, del Palazzaccio (pure sull'Aurelia e ormai pressochè unito al Capoluogo dal lato sud), di Cecina Marima, antica stazione doganale medicea, ora frequentata stazione balneare nei mesi estivi e quartiere litoraneo di Cecina sito a 2 Km. dal Capoluogo, unito a questo dalla vecchia via di Marina divenuta ora ^{arteria di} una quasi ininter-

rotta fascia industriale, e dal largo viale alberato di recente costruzione.

La popolazione è tuttavia in continuo aumento (da abitanti secondo il censimento del 1901 essa è passata a abitanti del 1911, a 8.877 del 1921, a abitanti del 1931, a 11.024 del 1941, a 11.605 del 1946), solo con lieve flessione nel periodo bellico, più che per eccedenza delle nascite sulle morti, per la continua immigrazione dai Comuni cir costanti, qui attrattà da ragioni commerciali (Cecina è grande mercato agricolo) e dalle industrie notevoli in costante sviluppo. L'aumento di popolazione annuo oscilla tra il 10 e il 20%.

CARATTERE

DELLA CITTA'

- Il Comune di Cecina è di recente istituzione (1860); l'autonomia amministrativa fu il riconoscimento ufficiale del nuovo nucleo abitato sorto come nodo stradale e commerciale di promettente sviluppo e centro agricolo della zona allora bonificata.

Il suo carattere di centro naturale di tutto il territorio circoscrivito è andato accentuandosi ed imponendosi sempre più decisamente sia dal punto amministrativo, sia da quello industriale e commerciale.

L'aspetto attualmente prevalente della Città è quello di un grande mercato agricolo della zona circostante di produzione intensa e specializzata (specie frutta e prodotti orticoli, prodotti largamente per l'esportazione), ma è rilevante anche l'aspetto industriale sia come capoluogo amministrativo cui fanno capo importanti attività industriali come le miniere della Val di Cecina e soprattutto il poco discosto centro industriale di Rosignano Marittimo (grande stabilimento di fabbricazione della Soda della società Solvay, sia anche per il fiorire di numerose industrie locali, in industrie in continuo sviluppo, prima fra tutte quella dei laterizi, di notevole produzione ed esportazione,

e poi quella dello zuccherificio, della produzione di marmellate, conserve, pesce in scatola, del vetro (esistono sul luogo sabbie silicee particolarmente idonee).

Così che la sfera di influenza di Cecina come centro industriale si allarga molto oltre ai confini territoriali del Comune, sia sotto il riguardo doganale-amministrativo (Cecina è sede di Pretura e di un comando di Guardie di Finanza, da cui dipende anche il centro industriale di Rosignano Solvay), sia per l'attrazione della mano d'opera da tutti i Comuni circostanti.

Immediatamente influenzato da tali caratteristiche agricole, commerciali ed industriali è l'aspetto del traffico, cui contribuiscono non solo le esigenze intrinseche a questa rilevante vita economica, ma anche la sua funzione di nodo stradale cui fanno capo Volterra, la Val di Cecina e tutti i Comuni della zona, nonché la sua funzione di luogo di tappa per il traffico automobilistico sull'Aurelia che ha assunto, specie negli ultimi anni, un ritmo intenso.

Anche la stazione ferroviaria di Cecina ha una certa importanza, benchè assai inferiore a quella del nodo stradale, come capolinea della ferrovia per Volterra e per la prossimità della diramazione di Vada (per Collesalvetta-Pisa e Livorno-Pisa).

Non trascurabile infine è l'interesse turistico per la presenza di un ottimo arenile e di estese e secolari pinete sul litorale, dove è sorto ed ha preso sviluppo un notevole centro balneare, Cecina Marina, a circa Km. 2 dal centro urbano con ville ed abitati che si distendono lungo la costa per ampio tratto e che richiamano durante l'estate una forte popolazione turistica.

CONDIZIONI

CLIMATICHE

IGIENICHE ED EDILIZIE - Il territorio del Comune è quasi del tutto pia

neggiante (massima altezza m.50 sul mare) solo leggermente mosso nella zona a monte lungo il corso del Cecina.

Il suolo bonificato ormai da un secolo è intensamente produttivo. Solo le piene del Cecina, corso d'acqua a carattere torrentizio e male arginato, invadono talora la zona a nord della via Cecina-Marina e qualche tratto della stessa zona urbana tra la ferrovia e la via Aurelia.

L'arginatura di questo tratto del fiume costituisce pertanto anche un grave problema urbanistico che attende tuttora soluzione.

Il clima è temperato marittimo; ma irrigidito nell'inverno dalla presenza costante di venti diversi, quali il libeccio, il ^{grecale} maestro, lo scirocco, e specie la tramontana, così che sono a Cecina relativamente alte le percentuali di morbidità dovute alla tubercolosi ^(10-12‰) e in genere alle malattie reumatiche ^(10‰) e polmonari con tendenza all'aggravamento negli ultimi anni.

Per il rimanente le condizioni igieniche della popolazione, nell'immediato dopo guerra erano in generale buone, e discrete le condizioni dell'edilizia privata e dei pubblici impianti. Le case cadenti e malsane sono limitate e costituiscono piccoli nuclei che potranno essere in avvenire facilmente eliminati.

L'impianto idrico a distribuzione continuata è alimentato da acquedotto costruito nel 1910-2 con capacità di sorgente di circa 15 l/sec. e sviluppo di condotta di circa 25 Km., integrato nel 1929 con l'impianto di pozzi artesiani, dotato di serbatoio in c.a. interrato della capacità di 1000mc.

L'impianto di fognatura del tipo misto è costituito da alcuni tronchi più vecchi, integrato via via e recentemente ampliato (1945-46) così che l'impianto oggi serve in modo sufficiente la quasi totalità della città.

Esistono, tuttavia, numerosi pozzi neri per la scarsa diffusione dell'impianto idrico richiesto come condizione per l'allacciamento alla pubblica fognatura.

L'abitato è largamente dotato di elettricità, l'impianto di illuminazione pubblica un tempo dotato di 460 lampade è ora in via, di riassetamento.

Assai più deficienti sono le condizioni dell'edilizia pubblica, che ancora non ha potuto colmare le distruzioni belliche del suo già insufficiente patrimonio.

Il Comune in sede insufficiente, gravemente danneggiato, è ora allogato in una casa requisita. Così pure sono alloggiati provvisoriamente gli altri uffici: la Pretura, l'ufficio erariale, il Comando guardie di Finanza, e quello delle guardie Forestali, l'ufficio postale e i Carabinieri.

Più gravi ancora le condizioni delle scuole: delle 8 scuole elementari comunali, 4 sono in locali affittati inadeguati, una sola ha una sede ampia (22 aule) e costruita appositamente (piazza Carducci). Esistono in città un ginnasio ^{liceo scientifico} e una scuola tecnica agraria comunale di avviamento al lavoro. E' allo studio la trasformazione di quest'ultima in un Istituto tecnico agrario statale.

Esiste inoltre una palestra (ex sede G.I.L.) ora occupata per altro uso e un campo sportivo di recente sistemazione, situato sul viale Marconi,

Insufficiente è la dotazione di alberghi, delle auto stazioni inadeguate all'afflusso commerciale e di transito e dei locali di svago, (esiste solo un grande cinema recente) e in genere tutta l'attrezzatura commerciale (negozi) e di ristoro (ristoranti, bar ecc.) che risente di una situazione non ancora normalizzata.

Così pure è sentita l'esigenza di ^{bagni pubblici e di} un pubblico mercato.

L'ospedale, distrutto dalla guerra, è stato costruito in sede non adatta, ma accuratamente e dispone di 40 letti, sufficienti per le esigenze normali della popolazione urbana. Altri pubblici impianti (cimitero, macello ecc) sono in buone condizioni di efficienza.

Cecina dispone altresì di un magnifico viale di accesso alla sua Marina che tuttavia non esplica efficace-

mente per l'infelice sottopassaggio alla Ferrovia che obbliga l'arteria ad un abbassamento di quota ed ad un restringimento di sezione inopportuno, già ricostruito purtroppo nella sua primitiva difettosa versione.

La zona industriale infine, si sviluppa per le sue industrie maggiori lungo la vecchia via di Marina, zona nord-ovest, servita da comoda derivazione ferroviaria. Fa eccezione il vecchio stabilimento della Magoma (la maggiore fabbrica di laterizi) ora molto ampliata situata a nord-est e nuclei di piccole industrie sparse nell'abitato con preferenza sul lato sud-est del tratto verso Roma.

I DANNI DI GUERRA

§ I bombardamenti recenti hanno colpito particolarmente Cecina come nodo stradale e per la vicinanza dei ponti stradale e ferroviario che sono andati distrutti insieme a buona parte dell'abitato.

Nel complesso le case totalmente distrutte furono ¹¹⁴ (vani 1632-1368 ab.), quelle gravemente danneggiate ^{2832 ab.} 236 (vani 1096), mentre la quasi totalità dei rimanenti caseggiati ha subito danni più o meno gravi ma riparabili: 445 (vani 3.027-5340 ab.).

Più gravi perchè nulla è stato fatto in questo campo, sono le conseguenze della guerra nell'edilizia pubblica: Comune, Pretura, uffici erariali, Comando gurdie di Finanza e Forestale, Poste e Telegrafi, Carabinieri e varie scuole hanno avuto le proprie sedi distrutte e sono tuttora alloggiate provvisoriamente.

Nell'insieme le distruzioni di guerra investirono l'abitato per il 60% . Tuttavia l'attività e l'iniziativa della popolazione ha dato rapido impulso alla ricostruzione, anche là dove sarebbe stato preferibile ritoccare il piano. Ma nonostante ciò il largo impianto stradale ha consentito che la ricostruzione non guidata da piani studiati ^{non} provocasse errori (al di fuori di quelli già segnalati del ponte dell'Aurelia e del sottopassaggio alla Ferrovia, purtroppo già ricostrui

ti totalmente o parzialmente secondo i vecchi tracciat^{ti}). Ciò anche per l'avvedutezza dell'Amministrazione Comunale che ha impedito che alcuni punti essenziali fossero compromessi.

IL PROBLEMA URBANISTICO DI CECINA

- Per tutte le caratteristiche anzidette Cecina ~~ne~~ offre un interesse urbanistico di gran lunga superiore all'entità territoriale e demografica del Comune, così da trascendere i limiti di spazio e di tempo di un piano locale per fare sentire piuttosto l'esigenza di un piano regionale, sempre più viva là dove lo sviluppo in atto non solo pone problemi ed assestamenti nuovi di larga influenza ma nello sviluppo stesso urta contro il conflitto di aspetti in contrasto, non ancora coordinati in un indirizzo unitario.

Un problema così vasto è troppo eccedente i limiti concessi ad un piano di ricostruzione perchè possa in esso trovare adeguata soluzione. Tuttavia per determinare un'indirizzo, è stato necessario esaminare e studiare la situazione generale della città onde trarne un orientamento adeguato e segnalare almeno i quesiti salienti lasciando ad un futuro piano regolatore la loro definizione in sede più propria.

La vita della città si accentra principalmente nell'attività commerciale. È il giorno del mercato che Cecina assume il suo aspetto caratteristico e la sua piena funzione, poichè la popolazione residente non costituisce che una parte della popolazione che gravita con la sua attività sul suo centro. La via Aurelia, le vie adiacenti e la piazza Guerrazzi sono allora gremitte di pubblico con grave intralcio del traffico di transito e della stessa normalità della vita urbana e amministrativa.

A questa funzione di città-mercato si adeguava allora egregiamente l'impianto urbano ottocentesco della

piazza Guerrazzi innestata ortogonalmente alla via Aurelia e che allineava come fondali i tre edifici della Stazione, del Municipio e della Chiesa.

Tale impianto sia per l'accresciuto traffico di transito, sia per lo sviluppo urbano e commerciale di Cecina non è più sufficiente, oltre che per una ragione di spazi per l'accentuata antitesi tra le esigenze di residenza, di mercato e di transito dei veicoli.

A grandi linee, insomma, il problema urbanistico di Cecina si identifica nel coincidere anche planimetricamente di un grande mercato con una stazione di tappa di una grande arteria di traffico.

Ad una stazione di transito si sovrappone una stazione di testa e nei giorni di mercato un centro di affari talora affollatissimo, il tutto in una sede inadatta costituita dalle vie e dalle piazze principali dell'abitato, sorto sui due lati della via Aurelia (che l'attraversa da un capo all'altro) e per di più in via di costante accrescimento.

Intorno alla vecchia piazza (fortunatamente Cecina non è un vecchio centro) si è venuto man mano costituendo l'attuale abitato a macchia d'olio, ma con il beneficio di un tracciato stradale largo e abbastanza regolare così da consentire una certa disciplina e non pregiudicare gravemente un futuro sviluppo, poichè la disposizione a scacchiera rimane aperta ad un largo impianto di ampliamento.

Tuttavia ci sono elementi come la posizione dell'attuale unico ponte sull'Aurelia, che incanala il traffico di passaggio sull'asse centrale dell'abitato e lo sbarramento a sud-ovest verso il mare costituito dalla ferrovia, che costituiscono ostacoli gravi ad un più ordinato sviluppo e che l'urgenza della ricostruzione non ha permesso modificare o meglio coordinare e resteranno almeno per ora come inconvenienti non superabili.

IL PIANO DI
RICOSTRUZIONE

- Il problema essenziale è dunque apparso quello di dare una disciplina tra le diverse funzioni del centro urbano separando e coordinando per quanto possibile il traffico di transito, la zona del mercato commerciale e la vita urbana e amministrativa, senza tuttavia isolarle in modo troppo rigido.

Conseguentemente si è cercato:

- a) - di ottenere un percorso distinto dall'asse centrale urbano, almeno per il traffico pesante, creando altresì un luogo di sosta e di rifornimento degli autotreni e furgoni che oggi ingombrano le vie e le piazze centrali.
- b) - di migliorare le zone destinate agli affari sia liberandole dal traffico sia assicurando la possibilità di un futuro ampliamento.
- c) - di creare un centro amministrativo intorno al quale possano sorgere le nuove sedi dei nuovi uffici: Municipio, Pretura, Ufficio Erariale e Comandi Guardia di Finanza e Guardia Forestale, l'Ufficio Postale ecc.
- d) - di congiungere la via Marconi, asse eminentemente residenziale, con tale centro amministrativo e con il grande viale di Marina, essenziale appendice urbana, specie nel periodo estivo.
- e) - di accentuare la disciplina distributiva già spontaneamente manifestatasi nella distinzione della zona residenziale dalla zona industriale, creando un'ordine anche verso sud sulla via Aurelia, già pericolosamente costretta da officine che tendono a far tutt'uno con le costruzioni rurali della frazione Palazzaccio.
- f) - di disciplinare ed dimensionare il continuo sviluppo urbano anche per il futuro in modo da evitare l'espansione a macchia d'olio, spezzandola con zone destinate a verde a piazze ed a edifici pub

blici, opportunamente predisposte, con criteri abbastanza larghi da consentire un buon assetto anche nel caso, non improbabile, di un forte accrescimento di popolazione.

Al primo quesito è stato provveduto con un tracciato per il traffico pesante, che dipartendosi dal ponte ora in costruzione devia ad ovest per seguire la ferrovia e innestarsi nuovamente all'Aurelia a sud dell'abitato. La soluzione non è integrale: esiste un attraversamento con il traffico pedonale davanti alla stazione ferroviaria, ma data l'attuale scarsa importanza del traffico viaggiatori della stazione, la mancanza di altri percorsi abbastanza rapidi e gli effettivi vantaggi che essa arreca, la soluzione è apparsa opportuna.

Il grande spazio libero verso il fiume da sistemare opportunamente con l'arginamento del fiume stesso è stato destinato a posteggio, sosta e rifornimento degli autotrasporti con spazi riservati a stazioni autolinee, stazioni di servizio, officine di riparazioni.

La via Aurelia e la piazza Guerrazzi resteranno così il vero foro cittadino e nei giorni di mercato il centro degli affari.

Per il nuovo centro amministrativo non era utilizzabile la piazza Carducci, decentrata rispetto alla vita urbana, mancante di aree costruibili, sulla quale si affaccia il maggiore edificio scolastico della città. Tale centro amministrativo è stato invece previsto nella zona libera da costruzioni corrispondente al quadrante sud-ovest dell'abitato per varie ragioni: anzitutto è perchè qui può operarsi il congiungimento secondo uno schema a baionetta dell'asse residenziale del viale Marconi e di quello turistico-balneare del viale Marina; per la vicinanza e insieme per la distinzione dalle altre piazze; infine per

la prossimità di un grande spazio libero che potrà, condizioni esigendolo, consentire la creazione di un maggiore centro degli affari , cotiguo al centro amministrativo, ma da esso distinto in una cornice edilizia adeguata (uffici, negozi, caffè ecc.) da destinarsi con opportune norme all'iniziativa privata.

Nel centro amministrativo troverebbero posto invece, anzitutto le sedi degli edifici pubblici anzidetti e in posizione preminente la nuova Sede Comunale.

Un tal centro non può tuttavia isolarsi dalla vita cittadina esso deve aprirsi come un invito sulla via Aurelia , offrendo così un nuovo elemento di decoro urbano e attraendo il pubblico, il turista di passaggio verso il viale di Marina , il cui accesso oggi rimane isolato ed ignorato. Ciò tanto più che le case esistenti da quel lato della via Aurelia sono state del tutto demolite dai bombardamenti e che ai proprietari è possibile destinare un equivalente di area con fronte proprio sulla nuova piazza.

Nascerebbe così un complesso di piazze ciascuna con proprie ben definite funzioni (la Chiesa, la scuola, la stazione, il centro degli affari, i pubblici uffici), ma opportunamente collegate in modo da formare un quadro urbano vario, accogliente, veramente rispondente alle diverse esigenze ed elastico perchè estremamente adattabile agli sviluppi imprevedibili di domani.

La realizzazione di un tale ^{programma} piano dovrebbe essere compito dall'Amministrazione comunale che, opportunamente agevolata dallo Stato , potrebbe o espropriare o provvedere alla costituzione di un Consorzio tra i singoli proprietari per attuare un piano coordinato e secondo unità direttive e di realizzazione per il beneficio comune,

Gli utili ricavati dalla messa in valore di molte aree oggi non sfruttabili ai fini edilizi permettere

be così di affrontare le spese di espropria^zzione e di sistemazione .

Altro provvedimento opportuno è sembrato quello di risanare una zona centrale, ma interna e occupata ora da stalle (vicolo Bargilli) per destinarla al nuovo mercato di generi alimentari e albergo Diurno con mo-
Per la spesa di impianto e di manutenzione di servizi.

Per quanto riguarda la disciplina edilizia ed il dimensionamento delle maglie stradali, si è previsto come probabile l'occupazione graduale in un cinquantennio della zona compresa tra la via vicinale parallela all'Aurelia e a monte di questa di circa 700 m, la frazione Palazzaccio (inclusa), la ferrovia e il fiume Cecina come aree residenziali e l'intensificazione della zona industriale lungo la vecchia via di Marina.

Per il prossimo ventennio sarà sufficiente l'ampliamento previsto dal presente piano che comprende l'occupazione delle aree residue interne dell'abitato e di due strisce di terreno lungo la via Aurelia, cioè nella zona di attuale sviluppo operando un collegamento disciplinato con il vecchio nucleo rurale del Palazzaccio. Esso comprenderà circa 1.000 alloggi nuovi (vedi tab.)

Per realizzare disciplinatamente un tal piano si è ritenuto indispensabile porre dei vincoli di non costruzione:

- a) - nella zona di secondo ampliamento onde non compromettere il futuro piano di ampliamento che dovrà essere determinato in base a condizioni per ora non prevedibili.
- b) - nelle zone destinate ad edilizia pubblica, a giardini e a fasce di verde, previste per spezzare l'uniforme estendersi dell'abitato a macchia d'olio e ordinare i nuovi quartieri residenziali in nuclei organici e ben definiti.
- c) - nell'ambito dei singoli nuclei residenziali per predisporre una equa intensità edilizia, e conseguen

temente un ordine architettonico sia nel tipo che nella disposizione dei caseggiati e degli spazi liberi (strade di lottizzazione, orti e giardini).

In particolare le fasce di verde sono state disposte lungo la via Aurelia (per l'isolamento dell'abitato dal traffico dei veicoli e il decoro urbano della massima arteria) e in due zone parallele alla stessa via Aurelia e al viale G. Marconi (quest'ultima coincidente con la zona altimetricamente più depressa e percorsa dal fosso della Latta) che delimitano la prima zona di ampliamento e separandola dalle successive frappongono tra i relativi caseggiati aree libere a giardino atte anche ad includere le scuole all'aperto, le palestre, i campi di gioco per la gioventù ed altri pubblici edifici con il risultato di ordinare ed a d un tempo ravvivare il monotono susseguirsi dell'edilizia privata.

Appunto lungo una di queste fasce di verde (quella parallela al viale Marconi) sono state stabilite le aree riservate ai nuovi edifici scolastici (scuole elementari, scuola media, scuola di avviamento al lavoro) in modo da beneficiare oltre che di un buon orientamento dei vasti spazi liberi antistanti.

Al progettato Istituto Tecnico Agrario con i suoi campi sperimentali ed ad un eventuale nuovo e più ampio impianto ospedaliero capace di servire anche i Comuni circostanti sono state invece destinate le due vaste aree comprese tra la via Magenta, la via Curtatone e la via Montanara.

Così organicamente con le zone verdi il piano proietta una buona sistemazione edilizia scolastica e sportiva ricollegandola all'attuale campo sportivo.

Infine fasce verdi con vincolo di non costruzione sono state previste ai due lati del grande viale di Marina (onde da preservarlo da costruzioni rurali

e industriali inadatte al suo carattere) e nella necessaria zona di rispetto intorno al Cimitero.

Per la frazione Palazzaccio ricollegata al nucleo urbano è stata predisposta la creazione di un centro rionale con mercato, sala di riunione, Chiesa (la Chiesa Gattdrale è già ora insufficiente).

Particolare cura è stata posta nella disciplina delle zone residenziali per le quali ha prevalso il criterio estensivo e semiestensivo.

Ai lati della Via Aurelia, ma da questa separati sono previsti due nuclei di case popolari predisposte prevalentemente secondo il tipo a schiera cioè a case individuali contigue a piano terra e piano elevato, proviste di orto-giardino proprio.

Case a tre piani ad appartamenti sono disposte lungo le vie longitudinali maggiori, disposte in prosecuzione dei tracciati urbani attuali, mentre le vie di lottizzazione trasversali saranno di carattere pedonale onde evitare le spese inutili e dare maggiore intimità e grazia al quartiere residenziale.

A case isolate sono destinate altre zone a lotti maggiori e infine per altri isolati sono state adottate anche case abbinate con il vantaggio di mantenere il distacco dalla via senza occupare una troppo onerosa ampiezza di fronte stradale e garantendo anche, mediante lo sfalsamento planimetrico dei due alloggi, l'isolamento quasi completo su 4 lati.

Data l'attuale scarsità di abitazioni si è evitato le demolizioni anche se talvolta esse avrebbero accelerato l'assestamento organico dell'abitato, rimandandole a tempi più opportuni, senza tuttavia deformare il piano per interessi del tutto contingenti.

Naturalmente queste disposizioni edilizie sorpassano i limiti degli interessi tutti immediati di un piano di ricostruzione, anche per il fatto che data

la larghezza di impianto della città molte case distrutte hanno potuto essere ricostruite quasi ovunque in sito senza danno.

Non sono invece state ricostruite case a più piani intensamente abitate nella zona più vecchia della città dando luogo ad una crisi di alloggi per le classi meno abbienti.

Il programma edilizio immediato del piano di ricostruzione si limita pertanto a prevedere alcuni nuclei di case popolari e ^{nuove scuole} la sistemazione del primo lotto edilizio della nuova piazza, quello cioè riguardante i pubblici edifici. Gli alloggi compresi sono 300 circa.

Tuttavia il piano di ricostruzione, prima regolamentazione edilizia ufficiale della città, è apparsa occasione opportuna per disciplinare con vincoli adeguati l'iniziativa privata alla vigilia di una sicura ripresa e in un momento di grande importanza per gli sviluppi futuri.

Cecina, 20 Gennaio 1948.

dot. arch. Lorenzo Muratori
conf. 1948

PIANO DI AMPLIAMENTO DELLA CITTA DI CECINA

Sviluppo delle zone residenziali

Dato l'incremento annuo oscillante tra il 10 e il 20% della popolazione (120-250 unità annue) e considerato che occorre in media un alloggio ogni quattro persone, si dovranno approntare dai 30 ai 60 alloggi per anno con graduale aumento in proporzione all'accrescersi della popolazione (per la quota accrescimento naturale, anche considerando costante la quota immigrazione).

Si ha così che i 300 alloggi previsti dal piano per la realizzazione immediata saranno sufficienti per un periodo di 7-8 anni; i mille alloggi previsti per la zona lottizzata nel piano per circa un ventennio, oltre il quale non è possibile fare previsioni fondate, ma solo prendere provvedimenti di carattere generale. Ecco il quadro dello sviluppo edilizio previsto:

case isol. | case accopp. | C. a sch. | ^{Alloggi} in C. | _{83 p.} | totale

A) ampliamento immediato
(entro la linea rossa di planimetria)

Zona nord v. Magenta	-	-	75	-	75
" sud V. Marconi	1	28	24	126	176
" sud-est (Aurelia)	-	-	47	48	95
	1	28	143	174	346

B) ampliamento entro 20 anni
(lottizzazione prevista nel piano)

Zona nuova piazza	-	-	24	64	88
" sud-est (Aurelia)	-	-	50	72	122
" sud-ovest ()	15	17	120	162	314
" oltre il Palazz.	-	-	116	60	176
	15	17	310	358	700

C) Ampliamento entro 50 anni
(zona non lottizzata vincolata a non costruzione)

numero di alloggi non prevedibile

NORME EDILIZIE

Per la buona esecuzione del piano si richiama l'attenzione sul carattere della rete stradale e della costruzioni da realizzare.

Circa la rete stradale si nota che si è voluto di proposito limitare all'indispensabile le normali strade di traffico per veicoli, dando grande sviluppo alle vie di lottizzazione pedonali di assai minore ampiezza, di costo modesto e di carattere più raccolto e proporzionato alla piccola mole delle costruzioni residenziali.

Naturalmente in queste piccole arterie pedonali grande importanza estetica assumono i particolari, che pur non eccedendo nel costo, richiederanno una maggior cura di progetto onde mantenere, pur nella modestia, un aspetto proprio ed ordinato.

Atal fine sarà opportuno che, almeno per i singoli lotti, si adottino uniformi sistemi di pavimentazione, sistemazioni accessorie come banchine, cunette, eventuali piantagioni e aiole, recinzioni degli spazi a orto o giardino, siano queste costituite da muretti, staccionate in legno, ringhiere o recinzioni metalliche, siepi e spalliere di arbusti sempreverdi, tutti sistemi che se applicati con cura e uniformità possono ottenere particolari effetti di ordine e di grazia conferendo gaiezza e decoro alla zona residenziale.

Circa le costruzioni si nota che si è volutamente ridotto ad alcuni tipi fondamentali più idonei l'edilizia residenziale con prevalenza dei tipi estensivi e semi-intensivi. I tipi prescelti hanno caratteri e limiti di altezza e ampiezza ben definiti in modo da evitare nell'ambito dei singoli isolati, l'anarchia e il contrapporsi di caratteri diversi, limiti ai quali

II

occorrerà nell'interesse comune attenersi scrupolosamente . Meglio ancora sarebbe costruire i singoli lotti secondo progetti unitari. Se a questo non si potrà arrivare si esiga sempre una estrema semplicità ed elementarità di strutture preferibilmente murarie, che oltre ad offrire vantaggi pratici ed economici, risulteranno più schiette e garantiranno contro il pericolo dei campionari stilistici.

La planimetria del piano fissa già la distribuzione dei tipi edilizi, la lottizzazione, le dimensioni e i distacchi dalla strada.

Per i singoli tipi si stabiliscono inoltre i seguenti caratteri:

- A) - Case isolate nel verde - ad 1 e 2 piani - con distacco di m.4 dalla strada e dai confini, altezza massima m.7,00 , rapporto massima ^{tra} area coperta e area totale: $1/4$, larghezza dei lotti m.18,00 - 20,00.
- B) - Case doppie - a 1 o 2 piani a 2 o 4 appartamenti - lotti della larghezza di m.15,00 , distacco dai confini dei lotti contigui e dalla strada m.4,00 , altezza massima m.7,00, rapporto massima tra area coperta e area totale: ~~m~~ $1/4$. I singoli isolati dovranno essere trattati uniformemente secondo il tipo ^{a volume} unitario od ad appartamenti sfalsati.
- C) - Case a schiera - lotti della lunghezza di m.7,00 , case singole con muro in comune con la casa contigua - 1 o 2 piani , altezza massima m.7,00, linea di gronda comune per i singoli isolati , orto individuale da un lato e arretramento di 2 m. della costruzione dalla strada, sistemato ad aiuola, rapporto massimo tra area coperta e area totale: $1/4$.

• III

D) - Case in blocco ad appartamenti - a 3 piani di abitazioni o a 2 piani di abitazioni e 1 di negozi e botteghe. Scale disimpegnanti 2 appartamenti per piano, distanza massima tra assi di scala m.20 - blocchi di almeno 2 lotti, (40 m.) - linee di gronda comuni.

Per quanto riguarda l'progettazione edilizia specie nei casi in cui occorre coordinare diversi edifici, si rediga sempre un progetto d'insieme delle costruzioni, non potendo bastare un regolamento a garantire risultati soddisfacenti.

Ciò vale particolarmente dove l'edilizia impegna il decoro e il carattere urbano come nelle nuove piazze, e negli edifici di maggior mole come scuole, ospedali ecc.

E' ovvio che qui un regolamento sarebbe ~~una~~ più dannoso che utile e solo valga la raccomandazione di incaricare dello studio di progetto professionisti di provata esperienza e capacità.

Celina 20 Gennaio 1948

Rob. Aeli Severio Muratori
ing. prof. int.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione Generale dell'Urbanistica e delle Opere Igieniche
DIVISIONE 23

Visto, con riferimento al proprio Decreto n. 2723

in data 23 DIC. 1940

Il Ministro dei LL. PP.

[Signature]