

IL CONTESTO URBANISTICO DEL RECUPERO DELL'AREA DI S. CHIARA: I PIANI, GLI ACCORDI, LE GRANDI TRASFORMAZIONI IN CORSO

Dario Franchini, Giuseppe Sardu e Gabriele Berti

La nostra storia inizia dieci anni fa, nel febbraio del 1996, quando il Consiglio Comunale, approvando il documento “*Per Pisa. Indirizzi per la pianificazione urbanistica*”, votava, in realtà per un cambiamento complessivo del punto di vista sulla città.

In effetti, quell'ordine del giorno, definiva il futuro piano strutturale non più un piano di crescita dell'assetto urbano, ma "un grande piano di recupero della città".

Questa era la prospettiva indicata, complice la Legge Regionale 5/95 di governo del territorio, questa, in effetti, la estrema sintesi del lavoro che ne sarebbe seguito, proprio a partire dal contenimento del consumo di suolo, che il Piano Strutturale, nella sua versione definitiva, ridurrà al minimo storico, a poco più di 11 ettari per la residenza.

Lo sforzo compiuto sia dal Piano Strutturale che dal Regolamento Urbanistico e da tutti gli atti di governo del territorio che, da allora ad oggi, si sono susseguiti è stato incentrato nel pensare Pisa in chiave di città europea del XXI secolo, prendendo atto, nel pianificare e nell'attuare le scelte di piano, di alcune fondamentali questioni:

- *Anche se nelle città si concentrano numerosi problemi di ordine ambientale, esse sono comunque il motore dell'economia, il centro degli affari e degli investimenti. Una qualità elevata dell'ambiente urbano è in linea con la priorità accordata, nell'ambito della strategia di Lisbona, all'obiettivo di “rendere l'Europa più capace di attrarre investimenti e lavoro”.*
- *Una volta rese più attraenti, le città rafforzeranno le loro potenzialità di crescita e di creazione di posti di lavoro; esse sono pertanto fondamentali per la realizzazione dell'agenda di Lisbona ed è ormai risaputo che le autorità locali ottengono i migliori risultati se ricorrono a un approccio integrato per la gestione dell'ambiente urbano, adottando piani di azione strategici e a lungo termine.*
- *Al fine di disporre di un quadro di riferimento per guidare e dirigere le scelte di gestione quotidiane sono necessari una visione chiara, una strategia globale e un piano di azione per conseguire gli obiettivi e i traguardi stabiliti.*

Il Piano Strutturale del 1998

Per il *Piano Strutturale*, approvato nel 1998, le linee di sviluppo della città, ma anche dell'intera area urbana, sono state così legate alle prospettive future derivanti dalle caratteristiche socio-economiche locali e dalla localizzazione geografica della città, oltre che dal potenziale di conoscenze, competenze professionali e dai tassi di innovazione differenziali: complessivamente questi fattori sono stati ritenuti in grado di innestare un processo di crescita e sviluppo dell'economia locale che si fonda sui presupposti di base più volte evidenziati:

- importanza della dimensione locale dello sviluppo;

- univocità di una riflessione che operi a livello di sistema economico e di relazione tra sistemi;
- necessità di creare tutti i presupposti necessari per la piena utilizzazione delle condizioni di vantaggio competitivo;
- urgenza di condurre a scelte strategiche unitarie l'insieme di programmi e progetti dei soggetti istituzionali locali;
- cooperazione sul territorio tra pubblico e privato.
- creazione del sistema di "ricerca & sviluppo" che operi e abbia maggiori ricadute dirette sul territorio pisano
- individuazione della città come learning city
- riqualificazione e la diversificazione dell'offerta turistica, verso il turismo tradizionale, di cultura e congressistico
- politica di conservazione e tutela del paesaggio culturale e naturale, elemento fondante l'identità del territorio.

Scelte che fanno dello "sviluppo di qualità" l'elemento guida delle politiche urbane e accettano la sfida europea della riorganizzazione territoriale della città, centro di reti, momento fondamentale per la riconquista di una maggiore sostenibilità ambientale complessiva, luoghi in grado di creare occupazione, economia, ambiente capace sfruttare le nuove tecnologie per non aumentare la propria configurazione spaziale.

Una città, quindi, che limita l'espansione dei confini, a favore di un assetto urbano compatto e multifunzionale, che tende a comprimere gli spostamenti: una città da vivere, in ogni sua parte, 24 ore al giorno per 12 mesi.

“La città è un prodotto sociale, il suo degrado è il frutto del processo sociale, la sua rinascita non può essere che il risultato di un impegno collettivo ... la sua realizzazione presuppone la collaborazione di tutti ... la città amica non si coniuga con l'individualismo, essa garantisce l'individualità, ma vuole collaborazione, rispetto delle norme e delle regole, impegno comune, partecipazione alle scelte, la necessità di riconoscere i propri problemi insieme a quelli degli altri; essa crea l'opportunità di trovare una soluzione comune, cioè insieme”

Il Regolamento Urbanistico del 2001

Per questo, in coerenza con il Piano Strutturale, il **Regolamento Urbanistico** nel 2001 disegna uno scenario imperniato su scelte strategiche di natura funzionale, cui si associano corrispondenti scelte di natura fisica ed infrastrutturale:

- completamento dell'assetto urbano dell'area centrale di Cisanello (il cuore della "città nuova" voluta nel 1970 da Piccinato), con creazione di un polo di servizi urbani integrati in un vasto parco, connesso con l'intero quartiere mediante interventi mirati al miglioramento delle relazioni pedonali oltre che dell'accessibilità veicolare;
- completamento del polo di servizi pubblici nell'area di S. Cataldo con trasferimento degli uffici finanziari dello Stato ed altre sedi pubbliche;
- assunzione definitiva della decisione di trasferire la sanità pubblica (ospedale) nell'area ospedaliera di Cisanello, oggi sostanziata con atti amministrativi e scelte operative concrete;

- stabilizzazione delle sedi universitarie nei poli individuati;
- trasferimento ad Ospedaletto di funzioni di servizio con caratteristiche non urbane e una nuova interpretazione del ruolo produttivo dell'area;
- mantenimento al Centro Storico di un ruolo funzionale complesso;
- nuova attenzione al Litorale.

La Variante al Piano Strutturale del 2005

Infine la recente *Variante al Piano Strutturale* persegue come obiettivi strategici:

- il consolidamento, la valorizzazione e il potenziamento delle aree produttive esistenti di interesse sovracomunale (Ospedaletto, Via delle Cascine), anche al fine del contenimento dei carichi infrastrutturali in altre aree del territorio comunale;
- la definizione di un sistema di progetti integrati che favoriscano sia l'insediamento di residenza stabile, sia il prioritario recupero di aree degradate ed in abbandono, pervenendo in tal modo a limitare l'uso della "risorsa territorio" e a contenere le recenti criticità connesse con l'aumento della mobilità urbana ed extraurbana;
- il recupero di una specifica identità locale per il litorale pisano, mediante la creazione di opportunità che favoriscano l'insediamento di residenti stabili, l'aumento della mixité funzionale, l'inserimento di nuove funzioni ed attività attraverso la riconversione funzionale ed il recupero architettonico degli spazi e del patrimonio edilizio esistente a Calambrone;

GLI ACCORDI E LA PIANIFICAZIONE D'AREA

La città di Pisa, e soprattutto il suo centro antico, sono stati e sono ancora caratterizzati dalla presenza di funzioni dello Stato e, più in generale, pubbliche e di interesse sovracomunale. La non ampia estensione della città, che fino a pochi decenni fa portava a far coincidere il centro urbano con quello storico, ha provocato la concentrazione e lo sviluppo di funzioni diverse in un'area di limitate dimensioni: accanto alle sedi storiche dell'ospedale, dell'università, degli uffici finanziari e delle caserme, la città ha visto insediarsi banche, attività di ricerca, attività direzionali, artigianali e, un tempo, produttive.

Il boom edilizio degli anni sessanta ha coinvolto le periferie quasi esclusivamente con la saturazione della funzione residenziale e solo dopo i primi anni ottanta ha iniziato a sortire effetto la previsione urbanistica di decentramento contenuta già nel Piano Regolatore del 1965, con il consolidamento della zona artigianale e per piccole e medie industrie e con l'inizio della realizzazione del cosiddetto Centro Direzionale, nel cuore della nuova periferia.

I trasferimenti di attività e di funzioni hanno riguardato, però, le sole attività produttive, quelle commerciali di media e grande distribuzione e, in minima parte, funzioni pubbliche. A fronte del decentramento spontaneo (Azienda USL ed alcuni uffici dell'Amministrazione Provinciale nel Centro Direzionale) l'Amministrazione Comunale alla fine degli anni '90 ha operato una sua propria scelta incisiva riunendo a margine del comparto produttivo di Ospedaletto le grandi aziende ex municipalizzate ed ormai di rilievo intercomunale.

Il CNR, che a Pisa annovera una straordinaria concentrazione di strutture di ricerca, ha realizzato un grande trasferimento nella nuova sede di S.Cataldo, liberando una serie di edifici nel centro storico, già residenziali ed in prevalenza di proprietà privata.

Nel corso degli anni, la situazione urbanistica e strutturale degli enti e delle istituzioni presenti nel centro della città è stata occasione di confronto tra le varie amministrazioni, in primo luogo con quella comunale che detiene la potestà regolamentare di pianificare il territorio.

Se in passato, alcune amministrazioni hanno operato, come è possibile, in deroga alle previsioni urbanistiche, ricorrendo alle possibilità offerte dall'art.81 del DPR 616/77, la consapevolezza che operare all'interno di una pianificazione integrata del territorio costituisce, in ultima analisi, un vantaggio per tutte le amministrazioni, ha condotto verso soluzioni concordate.

Questa maturata consapevolezza rappresenta uno degli risultati più importanti conseguiti dall'Amministrazione Comunale, punto di forza sul quale vigilare, per impedire che i particolarismi, istituzionali ed economici, riprendano il sopravvento su una visione complessiva della qualità urbana. Da questa consapevolezza traggono spunto e forza una serie di accordi che modificano profondamente il volto della città e ne disegnano alcune grandi direttrici di sviluppo.

Gli Uffici Finanziari dello Stato

E' stato il primo accordo firmato, poi confluito nell'accordo principale sulle Caserme, che consente di trasferire alcune presenze dello Stato in centro storico nell' area demaniale di S. Cataldo, liberando contenitori storici e razionalizzando la presenza degli uffici statali del centro.

Le Navi Romane, le Caserme e il Piano Regolatore delle grandi Istituzioni

Nel 1998 avviene lo straordinario ritrovamento archeologico del Porto Antico di Pisa e delle navi romane. Il cantiere di scavo delle navi di Pisa si è sviluppato fino ad assumere un rilievo ed un'importanza scientifica senza precedenti per la conoscenza della navigazione antica e delle connesse tecnologie, degli oggetti, soggetti, percorsi e mezzi del commercio antico, del regime idrico e delle coste, e rappresenta oggi uno dei più promettenti cantieri archeologici del Mediterraneo.

La scoperta archeologica ha rappresentato per la città di Pisa una opportunità eccezionale per riorganizzare e riordinare il suo tessuto urbano sulla base di un progetto di trasformazione incentrato sul Museo delle Navi Romane. Le caratteristiche di un Museo di questa portata debbono essere identificate facendo riferimento al particolare momento della storia urbana di Pisa in cui si stanno intraprendendo politiche di rinnovamento e rilancio della città sul piano urbanistico (spostamento caserme e Ospedale S. Chiara; asse pedonale Torre – Stazione; modifica viabilità zona Arsenali; nuova 'porta' di accesso a Pisa), sul piano economico e commerciale (promozione dell'offerta alberghiera), sul piano turistico e culturale (allargamento del flusso turistico dalla Torre al resto del centro storico, allungamento dei tempi di permanenza a Pisa, rilancio degli altri musei pisani, recupero di un'identità pisana).

Nel 2001 si avvia dunque un progetto ambizioso, un vero e proprio piano regolatore delle grandi Istituzioni presenti in città, che prevede la realizzazione di un Museo della Navigazione destinato a ospitare le Navi Romane, un accorpamento degli Uffici Finanziari dello Stato, il recupero delle aree e delle strutture oggi occupate da alcune Caserme Militari, individuando per le funzioni della Difesa aree più adeguate dal punto di vista logistico, residenziale e dei servizi. Una parte importante di questo progetto ha preso corpo in questi ultimi mesi con l'approvazione del Piano Attuativo sull'area di

S.Cataldo destinata ad ospitare la nuova caserma della Guardia di Finanza, il DSU e alcuni uffici finanziari e soprattutto il finanziamento e l'appalto dei lavori della nuova caserma.

Il cuore del progetto riguarda tuttavia la realizzazione di una nuova caserma in Ospedaletto ed il recupero delle tre strutture militari situate nel centro cittadino che appaiono oggi non più adeguate allo svolgimento delle funzioni originali.

Lo Studio di fattibilità derivato dall'Accordo del 2001 evidenziava che era molto difficile raggiungere l'equilibrio finanziario in rapporto alle esigenze della Difesa rappresentate dal progetto della nuova caserma. Questo elemento ha purtroppo prodotto una situazione di stallo e di incertezza che si è protratta per molto tempo. Tuttavia il positivo evolversi del mercato immobiliare, frutto anche delle nuove attese in relazione al forte sviluppo delle attività turistico-ricettive della città, e il paziente lavoro di mediazione politico – amministrativa con la Difesa rendono oggi assai più vicino il punto di equilibrio finanziario e più sostenibile il confronto diretto con il mercato che, in ultima analisi, esprimerà il giudizio definitivo sulla fattibilità delle trasformazioni urbane in questione.

Oggi disponiamo della bozza di un Accordo di Programma che prevede il recepimento definitivo del progetto preliminare della nuova caserma redatto dal Genio Militare all'interno degli strumenti urbanistici del Comune di Pisa, la tempistica e gli strumenti per gli interventi di trasformazione urbana, l'attivazione delle procedure di evidenza pubblica per l'individuazione della partnership privata negli interventi di trasformazione urbana e di realizzazione delle nuove strutture per la Difesa. Intorno a questa bozza si sta sviluppando il confronto decisivo.

L'Ospedale di Cisanello – l'area del Santa Chiara

Il 26 Gennaio 2006 il Consiglio Comunale ha approvato definitivamente il Piano Attuativo per il nuovo polo ospedaliero–universitario di Cisanello. Il dibattito politico e l'ampiezza dei consensi hanno sottolineato la portata di un piano urbanistico atteso da molti anni, in sintonia con il forte impegno progettuale e finanziario dell'Assessorato alla Salute della Regione Toscana e con le scelte coraggiose e non scontate dell'Università in tema di ricollocazione della Facoltà di Medicina.

Insieme all'accordo sul trasferimento delle Caserme, quello relativo al nuovo polo ospedaliero di Cisanello può definirsi una pagina unica nella storia urbanistica della città.

La realizzazione del nuovo polo ospedaliero di Cisanello significa dotare la Regione Toscana e la città di Pisa di un nuovo, più grande centro di servizi d'eccellenza.

Possiamo affermare che il nuovo polo ospedaliero porterà a ripensare profondamente il territorio e il nostro rapporto con esso: la vastità delle opere di bonifica, i nuovi collegamenti viari e le loro implicazioni, l'impatto sul trasporto pubblico locale, il nuovo rapporto con la Provincia e con il Comune di San Giuliano Terme, la ricollocazione delle funzioni pubbliche fuori dal centro storico, il nuovo peso della città moderna, un nuovo bilanciamento delle attività universitarie e di ricerca, la diversificazione dei flussi studenteschi e dei servizi di DSU.

L'accordo di programma del Marzo 2005 non si limita a fissare i tempi e i modi del trasferimento dall'area di S. Chiara ma prevede, finalmente, a supporto di una così importante trasformazione una serie di opere di accompagnamento che tracciano però, di fatto, una nuovo assetto dell'interfaccia tra i Comuni di Pisa e San Giuliano, in un'area delicata del territorio pisano, dal punto di vista della mobilità e dell'assetto idraulico.

Altro elemento fondamentale dell'accordo è il recupero a fini complessi dell'area del Santa Chiara. Ma questo è appunto il tema di oggi.

Il Porto Turistico di Marina di Pisa

Il 15 Febbraio 2006 la Conferenza dei Servizi composta da Regione, Parco, Autorità di Bacino, Soprintendenza, Provincia e Comune ha approvato il progetto definitivo di Piano Attuativo per il Porto Turistico di Marina di Pisa.

E' opportuno sottolineare come il progetto approvato, per la prima volta dopo molti anni, si caratterizza per la coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti. Questo risultato non è arrivato per caso: è la conclusione di un lavoro lungo e difficile che dal 2000 al 2005 ha coinvolto a vario titolo tutti gli Enti locali e le istituzioni interessate con lo scopo di definire norme urbanistiche chiare e condivise.

Un lavoro certosino di accordi, concertazione e pianificazione che ha visto impegnati soprattutto il Comune e il Parco.

Il lungo dibattito sul porto, spesso slegato da regole urbanistiche e da elementi concreti di fattibilità, è alle spalle. La parola è passata al Consiglio Comunale di Pisa il quale nel Dicembre 2006 ha approvato definitivamente il Piano di Recupero. Sarà la Valutazione di Impatto Ambientale a dire la parola conclusiva nelle prossime settimane.

Gli altri accordi

Di portata diversa, dal punto di vista delle quanti/qualità in gioco, ma altrettanto significativi per le trasformazioni indotte e per il metodo concertativo adottato sono:

- L' accordo per la nuova sede della Provincia, da localizzarsi come previsto dal Regolamento Urbanistico, nel Parco centrale di Cisanello, con la conseguente liberazione dei contenitori del centro storico, finalizzabili ad altri usi;
- L' accordo con il Comune di Cascina per l' ampliamento della zona produttiva al confine di Ospedaletto: scelta che consente di risparmiare consumo di territorio e di fare sinergia tra le aree produttive dei due comuni; il Piano Attuativo è stato adottato in questi mesi quasi contemporaneamente da Cascina e Pisa;
- L' accordo per la realizzazione della piattaforma logistica costiera, un accordo di importanza strategica per il programma di governo della Regione Toscana, con interessanti sviluppi di sistema che coinvolgono il porto di Livorno, la Darsena Pisana, l'Aeroporto Galilei, l'Interporto, la navigabilità dello Scolmatore, i Navicelli, il nodo ferroviario. L'alta intermodalità dell' area apre prospettive interessanti in un settore innovativo e costituisce fattore determinante per la competitività del territorio, ma l'accordo prevede anche la possibilità di estendere il Parco Naturale nell'entroterra livornese
- L'accordo con SAT, SALT, Anas, Aeroporto Militare, istituzioni locali per la realizzazione del sovrappasso sull'Aurelia tra l'aeroporto e la Darsena Pisana

- Gli accordi con le FFSS per la realizzazione dei sottopassi ferroviari in Quarantola, Putignano e Oratoio, lavori di grande importanza per la vivibilità dei quartieri e oggi in corso d'appalto
- Va infine ricordato l'accordo finalizzato alla riapertura dell'Incile, per le sue ricadute sul sistema della nautica pisana, sul turismo nautico, sulla fruibilità del Parco Naturale e sulla riqualificazione della Golena d'Arno.

LE GRANDI TRASFORMAZIONI IN CORSO

Il lavoro svolto dall'Amministrazione Comunale tra il 1998 e oggi ha teso a definire, pianificare, avviare, realizzare, oltre ad altre importanti trasformazioni delle quali sarebbe troppo lungo dare conto, operazioni urbanistiche riferibili a temi presenti nella discussione cittadina da oltre venti anni, addirittura dalla faticosa e tormentata approvazione del Piano Dodi – Piccinato, che possono essere così sintetizzate:

- Il recupero del “**centro storico**” è stato finalizzato alla rilocalizzazione di alcune funzioni pubbliche in altra zona della città, al fine di allentare la pressione sul centro dei “city users” , alla razionalizzazione della presenza universitaria, al miglioramento dell' accoglienza turistica, per altro distribuita anche in altre parti della città, ma anche all' offerta di nuovi spazi residenziali determinati dai piani di recupero previsti dal Regolamento Urbanistico, anche a prescindere dai progetti relativi alle caserme e al Santa Chiara; tra tutti i piani vale la pena di menzionare per dimensione e significato il piano di recupero dell'area ex Gentili in S. Antonio e i lavori in corso presso l'area ex GEA;
- Nella **aree esterne** al centro storico, le trasformazioni in atto previste dallo strumento urbanistico hanno teso a dare organicità a soluzioni interstiziali, con moderato consumo di suolo, garantendo ampi spazi pubblici e la previsione di una piazza per ogni quartiere. Sono state previste e sono state realizzate però nuove funzioni che contribuiscono a rivoluzionare la monofunzionalità di molte aree cittadine, con la nuova presenza di alberghi, case per studenti e altri servizi; tra gli sviluppi più significativi non possiamo non citare il recupero di una delle più importanti aree industriali dismesse, la ex Lavaggi in Putignano;
- Centrale per la città si è rivelato il rapporto con il **Parco Naturale**. Ben lungi dalla visione caricaturale di freno allo sviluppo che alcuni ambienti politici hanno cercato, peraltro senza grande successo, di accreditare, il Parco si è proposto come partner primario e come co-pianificatore dello sviluppo di qualità. Non è un caso che diversi tra i più grandi progetti di recupero e di riqualificazione si sviluppino entro i confini del Parco: il porto, la Cosmopolitan, le colonie del Calambrone, la riqualificazione dei bagni, l'ippodromo, il progetto della Sterpaia, il recupero della golena d'Arno, l'accordo sulla piattaforma logistica costiera, le nuove offerte turistiche e gastronomiche. Decisivo è stato l'apporto della Comunità del Parco e in particolare del Comune di Pisa perché la nuova legge regionale sul governo del territorio lasciasse intatti i confini e le prerogative del Parco;
- Sul fronte dell'edilizia popolare si porta a conclusione il **PEEP '95** e si rilancia con il PEEP 2003 (vedi in particolare Barbaricina e S. Piero a Grado) affiancato dai Programmi Integrati di Intervento che coinvolgono sia il recupero urbanistico a fini residenziali, direzionali ed

artigianali dell'area Saint Gobain Ovest sia il recupero a fini residenziali delle aree del Calambrone esterne al Parco;

- Grazie alla realizzazione del nuovo polo ospedaliero, alla progettazione della nuova sede della Provincia, accompagnata da un luogo centrale costituito da piazze e verde e da un nuovo complesso bibliotecario, frutto di un concorso internazionale di architettura, nonché alla già avvenuta e prossima realizzazione di strutture alberghiere, alla futura edificazione di nuove residenze e servizi, sta prendendo forma “**una nuova Pisanova**”, non più periferia esclusivamente residenziale, affaticata dall'ingombrante presenza della grande distribuzione, ma quartiere complesso e multifunzionale, nel quale le nuove funzioni di scala comunale e sovracomunale, lungi dall'essere disvalori espulsi dal centro storico, diventano motori per nuove relazioni urbane;
- Con la dizione “**la grande Ospedaletto**” si è inteso riferirsi ad un'idea di area produttiva da terzo millennio, sede di innovazione e produzioni alte e per questo bisognosa di riqualificazione e di nuova dotazione di servizi ed impianti (a partire da quelli sportivi). I risultati sono interessanti, sia dal punto di vista della quantità degli interventi, ma soprattutto della qualità, al punto da divenire luogo deputato a forme di sperimentazione di architetture contemporanee (Torre e Piazza del nuovo millennio);
- Il completamento delle previsioni urbanistiche riguardanti il rilancio del **Canale dei Navicelli** ha segnato un punto di svolta decisivo. Oggi il Canale dei Navicelli sta acquistando grande forza nel quadro d'infrastrutturazione d'Area Vasta ed è il luogo di elezione di investimenti pubblici e privati che guardano al rilancio della cantieristica e allo sviluppo dell'economia del mare che tanto peso ha nei piani strategici regionali. Fondamentale la connessione con le produzioni tradizionali (settore del legno) ma anche con lo sviluppo della new economy;
- Una “**città sul litorale**” è ciò che nei tre strumenti urbanistici prima descritti si è voluto individuare sul litorale pisano, uscendo dalla asfittica discussione “porto sì/ porto no”. E' prevalsa, invece, l'idea che anche sul litorale si potesse configurare un'offerta residenziale stabile che consentisse di “affidare il presidio del territorio” ai residenti, ai commercianti, a chi sul litorale può trovare un luogo di lavoro: il tutto per 24 ore al giorno, per 12 mesi all'anno. Il contributo degli investimenti privati si è rivelato decisivo e la costituzione di un consorzio di operatori per il Calambrone ne è la dimostrazione più recente;
- Una **nuova accessibilità** sta per essere consentita grazie alla realizzazione dei grandi lavori al nodo ferroviario e alla realizzazione del nuovo binario per Lucca, consentendo anche la possibilità di un uso metropolitano delle linee ferroviarie esistenti. Per questo, ma anche per la sempre maggiore importanza dell'aeroporto pisano e, infine, per la consapevolezza del ruolo di porta dell'area vasta che Pisa può interpretare, il nodo stazione ferroviaria – stazione autobus – aeroporto, ma anche Darsena Pisana, è stato investito da una progettazione unitaria che si va concretizzando e che crea connessioni tra i diversi vettori, al fine di garantire la massima intermodalità ed anche la possibilità di trasferire su ferro o, comunque, su trasporto pubblico, una quota sempre crescente di utilizzatori della città;
- La straordinaria crescita dell'**Aeroporto Internazionale G. Galilei** merita un'attenzione particolare; vero e proprio fattore propulsivo dell'economia cittadina, esso pone la città di Pisa

al centro di un network di collegamenti internazionali molto vasto, ne fa una vera e propria porta d'accesso della Toscana e ne esalta le potenzialità di città d'Europa non solo nel settore turistico e culturale ma anche in quello della formazione, della ricerca e dell'assistenza.

La portata delle trasformazioni di assetto urbano, formale e funzionale della città, impone il coordinamento delle iniziative di programmazione e di realizzazione dei diversi enti che insistono sul territorio perché si armonizzino in una “vista d'insieme”.

Questo costituisce il compito principale per il governo della città nel prossimo futuro; l'integrazione delle politiche e delle scelte costituisce invece il metodo di governo del territorio da assumere.

La proposta di sviluppo di un **Piano Strategico** che il Sindaco ha lanciato alla città e ai suoi protagonisti va anche in questa direzione.

Il lavoro svolto negli ultimi due anni sul nuovo polo ospedaliero – universitario e sul recupero del S. Chiara da un numero assai significativo e inusuale di Enti e Istituzioni rappresenta un esempio concreto di cosa intendiamo per “vista d'insieme” e per “integrazione delle politiche e delle scelte”.

Se il progetto di riordino della presenza statale in città, nelle sue varie accezioni, rappresenta un fatto forse unico nella storia dell'urbanistica italiana, almeno per la portata delle trasformazioni rispetto alla dimensione cittadina, la trasformazione del Santa Chiara costituirà a sua volta un evento epocale nella storia della città ma anche un evento di portata mondiale per la collocazione fisica degli interventi da programmare.