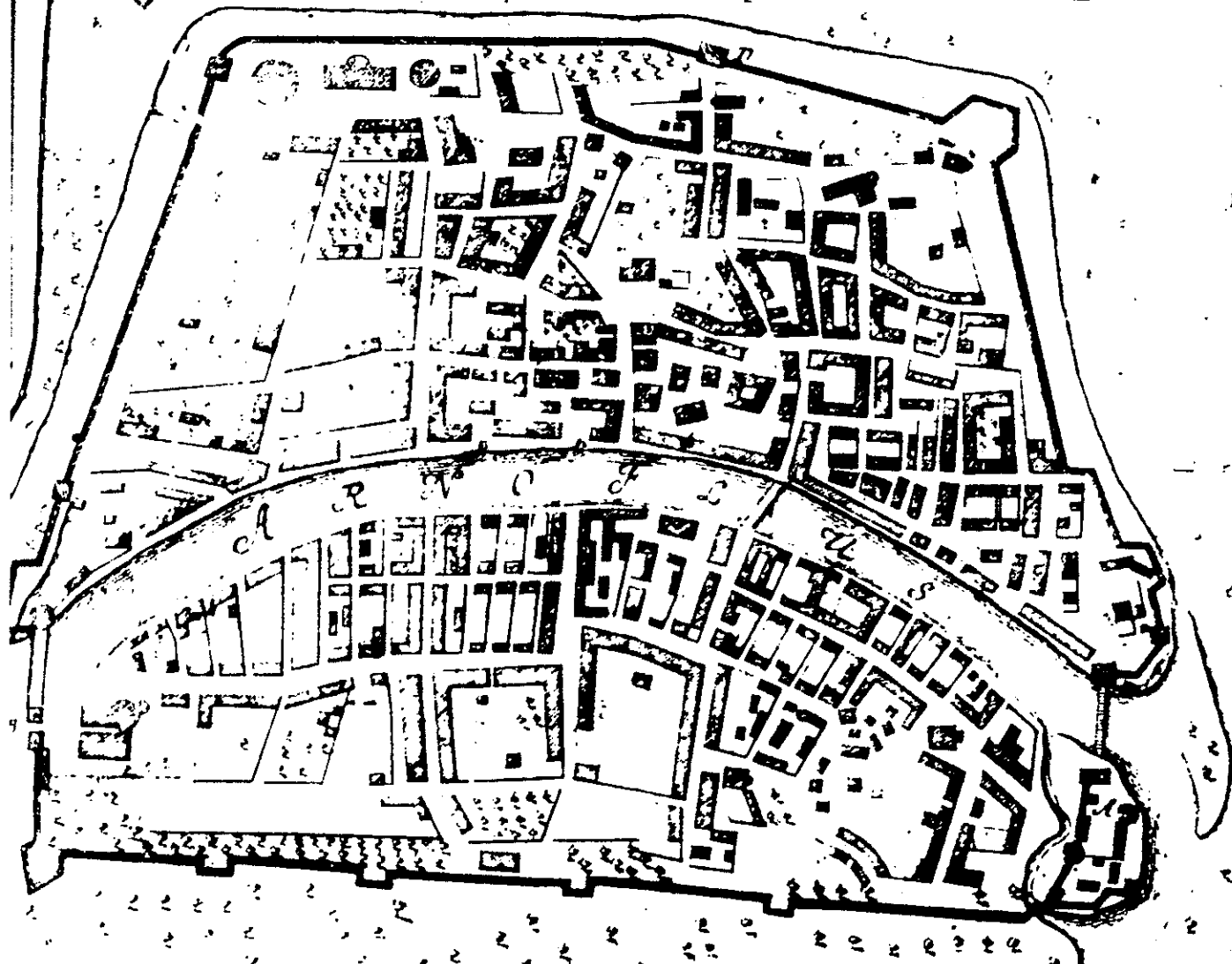


E' COPIA CONT
ALL' ORIGINALI

COMUNE DI PISA



PROVAZIONE

P. R. C. G. di PISA

- adottato con deliberazione consiliare del 2 agosto 1965 n. 114
- approvata dalla G. P. A. il 16 settembre 1965 con decisione n. 7922/

prg



COMUNE di PISA

REDAZIONE

PIANO REGOLATORE GENERALE

Consulenti

Prof. Arch. LUIGI DCEI

Prof. Arch. LUIGI PICCINATO

Luigi DCEI

Luigi Piccinato

Redattori

Dott. Arch. BRUNO DOLCETTA

Dott. Arch. ANDREA TOSI

Andrea Tosi

IL SINDACO

V. Pistoleri

P R E M E S S A

Il territorio pisano, assieme a quello livornese, ha una collocazione territoriale di rilevante importanza, poichè costituisce lo sbocco al mare della valle dell'Arno ed è perciò il luogo della naturale interrelazione di vasti interessi attuali e potenziali di un hinterland che si spinge in direzione est fino ad Empoli e Firenze, con quelli indotti dalle importantissime correnti di traffico interregionale che si svolge in direzione nord- sud lungo la fascia litoranea tirrenica.

La constatazione di questo dato fondamentale e della sostanziale integrazione dei ruoli e delle funzioni economiche ed urbanistiche della città e del territorio di Pisa con quello di Livorno e di un vasto comprensorio territoriale che, in prima approssimazione, si può far coincidere con la valle inferiore dell'Arno, ha reso necessario già in sede di Piano Regolatore Comunale di impostare le scelte fondamentali in esso previste inserendole nel più vasto contesto dei problemi posti dallo sviluppo coordinato di tutto il territorio suddetto ed è solo alla luce di questo criterio informatore generale che esse possono essere qualificate e coerentemente interpretate.

E' infatti ormai acquisita dalla cultura urbanistica e dalla stessa sfera amministrativa la precisa consapevolezza della complessità e vastità dei rapporti che intercorrono fra le varie realtà territoriali e come sia perciò inadeguata, sia sul piano conoscitivo che su quello operativo, la dimensione comunale.

Se ancora oggi infatti per la presente legislazione i P.R. Comunali costituiscono il principale strumento di pianificazione urbanistica, la formulazione tuttavia deve essere inquadrata in quel contesto territoriale, inteso come spazio fisico, economico ed urbanistico cui

La circoscrizione amministrativa comunale appartiene e che sola può consentire corrette ipotesi di lavoro. Ciò è stato fatto e se da un lato quindi, per la metodologia seguita, il P.R.G. di Pisa inserisce le sue scelte fondamentali nella giusta dimensione territoriale dei problemi affrontati e si pone quindi come strumento di attuazione di una valida politica urbanistica del territorio di sua competenza, dall'altro sottolinea come ormai improrogabilmente la necessità da parte degli Enti Democratici di avviare l'attuazione della pianificazione comprensoriale della Valla inferiore dell'Arno che in prima ipotesi abbiamo assunto come territorio avente caratteristiche socio-economiche omogenee e problemi urbanistici interdipendenti ed integrati.

Deve essere perciò fin d'ora rilevato che, conseguentemente a quanto è stato più sopra enunciato, il coordinamento realizzato con altri programmi urbanistici operanti o allo studio a livello comunale sul territorio dovrà necessariamente essere approfondito in tutti i suoi aspetti operativi sulla base degli studi e delle scelte elaborati ed attuali mediante il Piano Comprensoriale suddetto.

EVOLUZIONE STORICA DEL RUOLO TERRITORIALE DI PISA

Nel ripercorrere la evoluzione storica sia dei rapporti della città di Pisa con il territorio nel quale si colloca, sia delle funzioni e dei ruoli da essa svolti nel tempo, sia infine delle ragioni economiche e politiche che li hanno determinati e guidati, è possibile rinvenire gli elementi di giudizio più validi per la analisi della sua attuale situazione. Questo pur breve "excursus" storico ci appare utile perchè, pur senza voler collegare per analogia ed in modo meccanico ed acritico alla evoluzione storica la possibile proiezione

delle scelte che il P.R.G. deve operare, tuttavia, consente una lettura delle caratteristiche economiche ed urbanistiche e delle reali possibilità offerte dal territorio e perciò stabilisce alcune garanzie circa la loro corretta interpretazione ed utilizzazione.

Come si rileva dalla relazione storica (allegato n. 2) non sono note l'origine della città e le sue caratteristiche etniche preromane, ma non appare dubbio che la posizione geografica e politica ne favorì l'insediamento.

Il sito in cui sorge Pisa è infatti punto nodale di importanti traffici fluviali, terrestri e marittimi per la sua collocazione al punto di confluenza dell'Arno e dell'antico alveo del Serchio, al margine delle vaste lagune che costituivano un porto sicuro ed infine collegata al territorio con il raccordo alla strada che si apriva alle pendici dei monti pisani. Il primo insediamento era posto al confine fra il territorio ligure e quello etrusco ed era contemporaneamente aperto, via di mare, agli scambi ed ai commerci che i greci andavano sviluppando su tutte le coste mediterranee.

Attendibilmente il dominio romano ed il tracciato delle vie consolari determinarono l'insediamento di Pisa in un più vasto contestopolitico ed economico e ne rafforzarono notevolmente i legami con l'entroterra essendo venute a mancare le ragioni di un isolamento della città e del suo porto come entità autosufficienti.

La caduta dell'Impero Romano d'occidente con la conseguente crisi della struttura politica ed amministrativa e la necessità di difendersi dalle invasioni che si susseguirono su tutta la Toscana, ricrearono le condizioni perchè, Pisa ritrovasse in modo preminente l'importanza dei traffici marittimi e della notevole autonomia che questi le consentivano e contemporaneamente perciò indebolisse sia sul piano economico che su quello politico i propri rapporti con il territorio circostante.

La necessità di collegarsi saldamente ad un entroterra ricco e sicuro si presentò in tutta la sua importanza solo in epoca comunale quando Pisa già aveva raggiunto il massimo della sua potenza sul mare. La evoluzione della struttura urbana ce ne dà conferma poichè la città che fino ad allora aveva mantenuto la localizzazione del suo primo insediamento posto a nord dell'Arno, in quel periodo per la prima volta sviluppò il tessuto edilizio anche a sud del fiume. Nel 1162 ebbe inizio infatti l'erezione delle mura intorno al borgo medioevale di Kinzica che si allungava, e la sua trama è perfettamente conservata, lungo la via Fiorentina (l'attuale via S. Martino) sede di un intenso traffico commerciale con la piana dell'Arno ed il meridione. In conseguenza di ciò si localizzarono in questo quartiere, già sede dello scalo commerciale del porto pisano, le prime iniziative industriali, quale quella della lana, che contribuirono a rafforzare ulteriormente gli interessi di Pisa, con l'entroterra.

Ciò doveva però suscitare le inevitabili ostilità dei comuni confinanti ed ebbero così inizio le lunghe lotte con Firenze per il predominio sulla bassa valle dell'Arno, terminato il 9 ottobre 1406 con la definitiva vittoria dei Fiorentini a conclusione di un lunghissimo assedio.

L'importanza di questo episodio è enorme poichè pone fine all'indipendenza pisana e ne segna la completa decadenza non solo politica ma altresì economica e demografica poichè i fiorentini per impedire la possibile rinascita della città ne allontanarono le famiglie nobili, cambiarono le istituzioni civili, vietarono l'arte della lana e ne resero infine malarici i dintorni; -

Il risultato di questi provvedimenti fu tragico e determinò la più completa rovina di Pisa che nel 1551 registrava all'interno delle mura solo 8.571= abitanti, mentre per il periodo medioevale un cronista indicava, pur esagerando, la cifra di 150.000= persone. La successiva ripresa economica e demografica fu lentissima, tanto che nel 1901 Pisa contava complessivamente 27.227= abitanti.

E' importante per noi soffermarci a considerare attentamente le conseguenze degli avvenimenti citati, poichè questi furono di vasta portata per tutto il territorio pisano. Anticipando alcune conclusioni cui siamo giunti, possiamo dire che l'attuale situazione di Pisa, per quanto riguarda sia il suo sviluppo urbano, sia il ruolo economico e più generalmente territoriale da essa svolto, trova le sue determinanti ragioni in quel periodo storico.

L'elemento di maggior rilievo è senza dubbio la perdita della autonomia politica, che divenne definitiva con la radicale distruzione da parte fiorentina delle istituzioni e della classe politica ed economica pisana e che determinò l'inserimento della città in un vasto tessuto politico ed economico dipendente da Firenze.

Da un lato dunque la sconfitta di Pisa ne provocò la rovina, dall'altro vincolò definitivamente le sorti della città al territorio. La politica economica fiorentina infine, a maggior garanzia della impossibilità per Pisa di ritrovare un ruolo diverso da quello ad essa assegnato, decise l'abbandono del porto, con tutte le connesse attività, al progressivo interrimento ed affidò la funzione portuale per la Toscana interamente a Livorno, ubicata al margine sud della laguna dell'antico golfo pisano, la cui navigabilità doveva d'altra parte essere stata resa sempre meno agevole dal progressivo consolidarsi della linea dei cordoni sabbiosi costieri, (tomboli) ed alle torbide dell'Arno. Perduto così l'elemento-guida di tutta la sua

stori, Pisa decadde rapidamente svuoltata della sua ragione di essere economica, mentre per contro crebbe e si sviluppò Livorno che ancor oggi, nel suo insostituibile ruolo portuale regionale, trova la premessa dei suoi ulteriori sviluppi.

Dal XV secolo dunque, tutta l'attività pisana fu definitivamente caratterizzata dal più stretto ed esclusivo collegamento con l'entroterra e con la valle dell'Arno in particolare. Il polo di attrazione non fu più il mare ed i traffici con lontani paesi, ma Firenze ed i centri toscani per i quali Pisa divenne un centro commerciale per i prodotti essenzialmente agricoli del suo immediato entroterra.

Il salto di scala del ruolo economico è evidente e la ripresa su queste nuove basi sarà lentissima. Se per misurarla assumiamo il parametro dell'attività edilizia che nel periodo medioevale era stata alacre ed in continua fase espansiva, basterà ricordare che alla fine dello 800 Pisa era ancora quasi interamente contenuta nell'interno della cinta muraria con la sola espansione causata a sud dalla creazione del tracciato ferroviario. Le mura si ergevano improvvisi ed imponenti dalla campagna circostante ed erano separate dagli edifici della città dai vasti orti del tutto conservati.

La stessa conformazione fisica del territorio si definì in quel periodo poichè il litorale pisano, un tempo frastagliato ed interrotto frequentemente da scali marittimi, divenne una verde distesa di foresta litoranea la cui ricchezza floristica e faunistica si conserva in gran parte tuttora e costituisce anzi un patrimonio naturale insostituibile. La città inoltre era praticamente circondata da acquitrini e spesso gli unici elementi rilevati erano le strade, quale la via Vecchia Livornese che congiungeva Pisa a Livorno passando accanto alla antica basilica paleo cristiana di S. Piero a Grado. Le vaste paludi; ideali luoghi di caccia, residui della laguna

del golfo pisano e volute dalla politica di oppressione di Firenze, quali quelle di Coltano e Tombolo, di Fossachiera, della Vettola e del Fiume Morto, solo da alcuni decenni sono state completamente bonificate.

Prostrata economicamente Pisa trovò tuttavia, anche se lentamente e sempre per iniziativa della ormai indiscussa politica fiorentina, una sua caratterizzazione ed un ruolo che si dimostreranno tanto importanti da essere presenti e vitali ancora oggi nella economia pisana. Con l'avvento dei Medici infatti si ebbe la "riforma medicea" dello "Studio pisano" nel 1472, e la costruzione della Sapienza qualche anno dopo. Ha così inizio la splendida tradizione dell'Ateneo cui è legato il nome di molti tra i più illustri studiosi italiani e che oggi accoglie nelle sue facoltà oltre 11.000 studenti che qui vengono da tutta Italia ed anche dall'estero.

D'altra parte a Pisa il clima è mitissimo lungo tutto l'arco dell'anno poichè i Monti Pisani, a nord della città, la proteggono dalla tramontana e la grande foresta costiera ha la funzione di un naturale correttore delle temperature sia invernali che estive. Non stupisce dunque che per primi i Medici la valorizzarono come centro residenziale privilegiato dando inizio ad una consuetudine che porterà più tardi, specialmente nell'800, a lunghi periodi di soggiorno il turismo internazionale, che a Pisa potrà godere di una vita tranquilla e riposante, di splendidi dintorni e dell'intatto ambiente medioevale. Due costanti dunque, l'Università e l'afflusso turistico, che ritroviamo ancora oggi, in posizione di grande rilievo nella economia pisana e che concorrono a configurare chiaramente, allora come oggi, un ruolo specializzato della città in un contesto territoriale articolato e complesso.

Durante la signoria medicea Pisa pose dunque le basi di una sua pur lenta ma costante rinascita, qualificandosi come centro di studi, di soggiorno privilegiato

e come sede di commerci per i prodotti essenzialmente agricoli che raccoglieva dal suo ricco entroterra e smistava verso l'interno lungo le strade che si dipartono a raggiera dalla città; a nord verso la Versilia e i Monti Pisani, a sud verso la Maremma, verso Roma e la vicina Livorno, e ad est verso la piana dell'Arno e Firenze.

L'unità d'Italia intervenne a modificare definitivamente l'assetto politico della Toscana e quindi dei rapporti tra le varie parti di essa, e restituì a Pisa l'autonomia amministrativa perduta da alcuni secoli pur evidentemente inserendola nel contesto politico dello stato italiano. Pisa divenne così capoluogo di una provincia con grande estensione territoriale, comprendente Volterra e Livorno. Quest'ultima in seguito, durante il periodo fascista, verrà staccata assieme ad una parte di territorio costiero per costruire l'attuale provincia. Ma alla autonomia possibile delle decisioni non corrispose una politica economica nuova poichè la struttura del territorio era ormai definita ed anzi la localizzazione degli insediamenti produttivi ed umani, dopo il 1861, la consolidò ulteriormente, potando infine con sostanziale continuità alla situazione attuale.

IL TERRITORIO

Facendo riferimento a Pisa, il territorio può essere così sommariamente descritto:
-a Nord lungo l'Aurelia fino alla Bocca di Magra ed oltre la stretta fascia costiera ai piedi delle Apuane è interessata da una massiccia quanto confusa edificazione a prevalente servizio del turismo balneare di massa, nonchè da insediamenti industriali la cui localizzazione ha creato e crea condizioni urbanistiche di dannosa interferenza con gli insediamenti turistici e con gli antichi centri residenziali della Versilia.

La stessa S.S. n. 1 Aurelia che assolve a compiti di strada litoranea per grandi percorrenze ed è l'unica spina longitudinale che collega Genova a Roma, costituisce anche il raccordo stradale degli insediamenti residenziali produttivi e spesso anche turistici che si localizzano lungo il suo percorso e risulta perciò una delle strade più inadeguate della interna rete italiana.

Nella zona vicina a Pisa, compreso tra l'Aurelia ed il mare, si stende invece la macchia di "Migliarino" ancora intatta e parte essenziale di quella foresta litoranea cui abbiamo più volte accennato.

Sempre a Nord del territorio pisano sbocca la valle del Serchio il cui percorso, più volte modificatosi e corretto nei secoli, corre oggi, nella parte terminale, parallelo a quello dell'Arno ad una distanza di pochi chilometri, dividendo la "pineta di S. Rossore" da quella di "Migliarino".

Lungo le sue rive, poi, proseguendo verso lo interno del territorio sulle pendici ed ai piedi dei monti pisani, nella bellissima zona compresa tra questi e l'Arno, sono distribuiti in modo da non presentare mai grosse concentrazioni, una serie di centri minori quali Vecchiano, San Giuliano, Calci, Buti ecc. espressione della più antica struttura degli insediamenti umani della valle inferiore dell'Arno e caratterizzati da una cultura ancora essenzialmente agricola. Questi centri, pur non avendo subito fino ad ora sostanziali trasformazioni economiche, tendono però a creare le condizioni per un loro inserimento nella dinamica che nel dopoguerra ha caratterizzato il restante territorio della valle dell'Arno. Per Calci anzi già si può parlare di un incremento economico notevole.

-Ad Est sulla riva sinistra del fiume si susseguono ininterrotta lungo la S.S. 67 una edificazione che salda praticamente la periferia e le frazioni di Pisa all'abitato di Cascina, poi dopo una breve pausa raggiunge Pontedera.

E' la conseguenza di una serie di fattori concomitanti i quali, soprattutto in questo dopoguerra, hanno consentito la concentrazione demografica ed edilizia lungo la direttrice Pisa-Firenze, che già abbiamo visto essere storicamente consolidata da alcuni secoli.

Anzitutto è lungo la S.S. 67 che, senza possibili alternative, si convoglia su Pisa tutto il traffico che dalla Valle dell'Arno, dalla Val d'Era (la cui viabilità confluisce sulla S.S. 67 a Pontedera e recentemente, a mezzo di un nuovo tracciato, anche a Cascina) dalla Val d'Elsa e dalla Val di Nievole si reca nella città capoluogo di provincia ove sono concentrate le attrezzature commerciali di livello comprensoriale, le scuole superiori, l'Università, le attrezzature ospedaliere generali e specializzate ed infine gli apparati amministrativi principali con tutte le attività connesse, anche professionali.

L'elemento tuttavia di maggiore rilievo di questo dopoguerra è stato il fiorire di una serie di piccole e medie attività industriali, che si appoggiano a questo importante sistema di comunicazioni est-ovest, stradale e ferroviario e che hanno mutato sensibilmente l'ambiente socio-economico della valle inferiore dello Arno. I Comuni maggiormente interessati allo sviluppo industriale e demografico sono quelli di Cascina, Pontedera, Ponsacco e Calci.

Prendendo infatti come base $a = 100$ i valori assoluti risultati dal censimento del 1951, il censimento successivo ha registrato i seguenti incrementi relativi alla popolazione residente:

-PONTEDERA	125,0
-PONSACCO	119,50
-CASCINA	105,6

incrementi maggiori in valori percentuali presentano gli addetti all'industria fino ad oggi in costante aumento ed assorbiti in assoluta prelaenza da industrie manifatturiere. All'incremento degli insediamenti di fondo valle però fa riscontro il depauperamento economico e demografico dei centri collinari e di molti dei Comuni pedemontani minori.

Infatti nei centri e nelle frazioni che si attestano sulla SS. 67 e danno vita a questo insediamento complesso di elementi produttivi ed umani che d'altra parte, anche per quanto riguarda l'attività agricola può contare su coltivazioni pregiate orticole, si verifica un fenomeno migratorio a piccolo raggio causato dal trasferimento di popolazione dai centri collinari soprattutto dalle colline meridionali e dalla Val d'Era e Val d'Elsa agli insediamenti di pianura. Il fenomeno è di vasta portata ed in sede di Piano Comprensoriale dovrà essere attentamente valutato e a nostro avviso controllato. Fino ad oggi ha comunque sensibilmente contribuito a rafforzare quella che può essere definita la spina economica della valle dell'Arno, spina che innerva in profondità il territorio con una distribuzione in cui non si presentano gli aspetti negativi di concentrazioni eccessive e congestioni delle strutture produttive e residenziali e che ha in se la premessa per ulteriori equilibrati sviluppi.

-A Sud dell'abitato di Pisa ha sede l'aeroporto di S. Giusto il più importante della regione e l'unico impianto toscano in grado di ospitare un traffico internazionale. Il recente Piano di Firenze riconosce appunto all'aeroporto di Pisa le caratteristiche suddette.

A sud del campo si stende la campagna bonificata di recente ed è solo ad una distanza di oltre 10 Km. che lungo la via Emilia si incontra l'abitato di Collesalveti, sulle prime pendici delle colline livornesi all'imbocco della valle nella quale corre la via Emilia

verso la Maremma e Roma. Lungo il percorso dell'Aurelia invece, in direzione sud-ovest a circa 18 Km. da Pisa, nella parte iniziale della stretta fascia costiera a ridosso delle sue colline sta Livorno con una consistenza demografica di oltre 160.000 abitanti ed una forte dinamica economica legata all'attività portuale. Abbiamo già detto infatti che alla decisione medicea di attivare un porto pur artificiale ma direttamente sul mare va fatta risalire l'origine cinquecentesca della città ed ancora oggi i traffici marittimi e l'attività portuale costituiscono l'elemento determinante dell'economia livornese.

Alle attività strettamente commerciali, tradizionali per il raggio di influenza regionale del porto, si sono aggiunte in un periodo relativamente recente le attività industriali-portuali operanti in prevalenza nel settore petrolchimico. Gli impianti industriali sono stati collocati nelle zone a diretto contatto con il porto ed hanno rapidamente saturato le disponibilità di aree in territorio livornese.

Molti sono i problemi che limitano ancor oggi una assunzione da parte del porto di Livorno di quel ruolo propulsore della espansione economica comprensoriale e regionale che ad esso deve necessariamente fare organico riferimento. Sono indubbiamente carenze di ordine tecnico strettamente relative alle attrezzature portuali ed alla viabilità territoriale collegata al porto, ma più ancora sono problemi relativi alla non decisa assunzione di un programma di sviluppo e specializzazione della attività portuale-commerciale ad integrazione, appoggio e promozione della complessa industrializzazione dell'entroterra toscano.

E' opportuno comunque ricordare fin d'ora, anticipando alcune conclusioni che le scelte di P.R.G. chiariranno più avanti, che durante la conferenza dei servizi tenuta presso il Ministero dei Lavori Pubblici il giorno

12 aprile 1965, tutti gli Enti Locali presenti, Amministrazioni Provinciale e Comunale, hanno esplicitamente chiarito come sia necessario, per il porto di Livorno, potenziare la funzione commerciale come congeniale al ruolo regionale che gli compete.

-Ad Ovest infine il territorio compreso fra il tracciato ferroviario ed il mare è in gran parte coperto dalla bellissima pineta litoranea che va ininterrottamente dal Calambrone all'Arno poi si estende, sempre in modo continuo, fino a Viareggio con le pinete di S. Rossore e Migliarino. Le zone non boschive sono coltivate.

Gli unici insediamenti residenziali delle zone interne sono quelli di Barbaricina e di S. Piero a Grado, di assai limitata consistenza. Sulla costa stanno invece gli abitati di Marina di Pisa e di Tirrenia collegati, anche se in modo diverso, al turismo balneare. Se infatti per Marina, nata intorno al 1900 e che alcuni decenni orsono assolveva anche alla funzione di stazione balneare di Pisa si può parlare di un deciso consolidamento della residenza permanente, per Tirrenia invece la destinazione attuale prevalente e futura prevista è quella di stazione balneare di importanza nazionale.

La ipotesi territoriale e le scelte di P.R.G.

Fino ad oggi ci siamo limitati ad analizzare la situazione di fatto, ~~al fine~~ di evidenziarne le possibili implicazioni e di rilevare le tendenze in atto.

E' ora importante invece precisare la critica dei "trends" di sviluppo presenti al livello territoriale e vagliare la evoluzione spontanea della struttura economica e sociale ed urbanistica della sub-regione di cui ci occupiamo.

Sarà così possibile individuare le tendenze

che è opportuno accettare e quelle da contestarsi e pertanto da correggere o da invertire nel quadro di una ipotesi di sviluppo del territorio che ne investa globalmente ed organicamente tutti gli aspetti relativi sia alla residenza ed alle attrezzature direzionali e di servizio, sia gli insediamenti industriali e produttivi, sia infine alle attrezzature per il tempo libero.

In sintesi si ritiene che il territorio presenti una struttura urbanistica sostanzialmente ben distribuita ed equilibrata. Essa è caratterizzata come abbiamo visto da insediamenti umani e produttivi diffusi sul territorio in modo però da non presentare nè fenomeno di congestione residenziale, nè dispersione, essendo coordinati fra loro lungo la direttrice est-ovest parallelamente al corso dell'Arno.

Ci riferiamo al sistema dei centri minori che si susseguono lungo la strada pedemontana dei Monti Pisani ed alla spina lineare di fondo valle che si snoda lungo la S.S. 67. Con diversa intensità di episodi insediativi, sia residenziali che industriali, essa si spinge verso est fino ad Empoli e Firenze, ma trova a Pisa la sua conclusione naturale ed il punto di maggior tensione del sistema. Nella struttura del territorio la città di Livorno ed il suo porto infine costituiscono il luogo territoriale di maggior importanza attuale e potenziale. La attività portuale è inoltre sostenuta da importanti attrezzature direzionali e terziarie ed essa necessariamente collegata.

Di grande importanza per le funzioni di tempo libero e già sufficientemente caratterizzata in tal senso, appare infine la fascia litoranea. Questi elementi si riconoscono sostanzialmente validi. E' pertanto opportuno consolidarli ed integrarli con elemento di progetto quale premessa per lo sviluppo della struttura subregionale della Val d'Arno inferiore. Perciò l'ipotesi di progetto, che in prima approssimazione indichiamo estesa al compren-

sorio limitato dal sistema pedemontano a nord, da Pontedera ad est, da Posnacco-Collesalvetti e Livorno a sud ed a ovest dal confine naturale della costa tirrenica, essenzialmente prevede di:

- a) mantenere e rafforzare lo sviluppo residenziale lungo le attuali direttrici, favorendone una migliore qualificazione urbana ed evitando fenomeni di concentrazione residenziale soprattutto nei centri urbani di Pisa e Livorno.

E' d'altra parte evidente che detto sistema territoriale è tuttora assai lontano dall'aver trovato nel suo complesso un consolidamento di quell' "effetto urbano" in termini di servizi ed attrezzature, che renderebbe pensabile l'opportunità di proporre un modello alternativo di sviluppo. Il comprensorio che stiamo esaminando non dispone infatti e non potrà disporre per il prossimo futuro, di una utenza in grado di assicurare la funzione sostenibile di detti servizi cosicchè, sia pure tenendo conto delle nuove possibilità offerte da una mobilità territoriale in corso di rapida accentuazione, la struttura insediativa lineare- Pisa-Cascina-Pontedera- ed i due sistemi pedecollinari, a nord ed a sud di questa, sono suscettibili di una ulteriore assai sensibile crescita nella direzione in cui si sono andati spontaneamente sedimentando. Il discorso va ovviamente interpretato nella sua dimensione sociologica oltre che in quella più specificamente economica-finanziaria.

- b) affidare al porto di Livorno, anche per il futuro, non già la funzione di assorbire nel proprio interno aree industriali che configurerebbero una politica di "polo di sviluppo industriale-portuale" improponibile per il territorio della Val d'Arno, quanto invece quella di promuovere, con le correnti commerciali che è in grado di assicurare, una industrializzazione in

profondità nel territorio, articolata in diversi settori di specializzazione industriale variamente dipendenti dal porto stesso ma d'altra parte integrati con gli insediamenti produttivi già esistenti sul territorio.

La localizzazione perpendicolare alla costa dei possibili sviluppi industriali collegati al porto, discende dalla necessaria corrispondenza con gli insediamenti residenziali, dalla opportunità di trovare organici rapporti spaziali con le industrie esistenti sul territorio, dalla necessità infine di potersi disporre su questo senza interferire con le altre funzioni che su essi si svolgono nè trovare troppo severi limiti fisici geografici e topografici.

c)- affidare le funzioni del "tempo libero" ad un sistema di aree verdi che comprenda le ricchissime occasioni offerte dai Monti Pisani, dalle colline Livornesi, da tutto il percorso dell'Arno e le zone litoranee boschive e di radura comprese tra il mare e la S.S. n. 1 Aurelia lungo tutto il territorio compreso tra Viareggio ed il Calambrone. Il comprensorio litoraneo potrà assai opportunamente essere prodotto quale "parco nazionale".

Si può dire che questo schema tende a realizzare un sistema urbanistico aperto che del territorio riconosce ed esalta gli elementi peculiari, sia naturali e geografici che riferiti agli insediamenti umani, facendo in modo però che ogni sviluppo futuro della residenza, dei servizi e degli insediamenti produttivi si realizzi liberamente, secondo propri parametri, in una crescita modificabile nel tempo e senza reciproche interferenze.

Naturalmente la viabilità territoriale dovrà essere definita in modo da sostenere la ipotesi suddetta e già fin d'ora appare opportuno un nuovo tracciato della S.S. 67 a sud della Ferrovia Pisa-Firenze con diramazioni indipendenti per Pisa e Livorno mediante una biforcazione alla altezza di Pontedera. La viabilità Nord-Sud invece,

dovrà trovare una sistemazione del tutto nuova e fin d'ora si individuano come necessari un percorso autostradale che colleghi rapidamente Genova e Roma ed una radicale miglioramento della viabilità nazionale. I percorsi Est-Ovest e Nord-Sud, opportunamente raccordati, dovranno essere in grado di assicurare i collegamenti tra le strutture portuali, le zone industriali, residenziali e di servizio di tutto il comprensorio ed i rapporti di questo nel suo insieme con tutto il territorio nazionale.

Da questo quadro discendendo in modo del tutto naturale le fondamentali scelte relative al P.R.G. di Pisa, E' d'altra parte il territorio amministrativo del Comune di Pisa data la sua posizione geografica è la sede naturale delle scelte territoriali già espresse. Facendo pertanto preciso riferimento a quanto abbiamo precedentemente esposto, il P.R.G. di Pisa prevede:

- a) di individuare lo sviluppo dell'aggregato urbano non ~~concentrandola~~ sulla città storica che non è in grado di sostenere il peso di ulteriori interessi residenziali e di servizio gravanti sulla struttura medioevale, bensì unidirezionalmente verso Est in una pausa inedificata individuabile lungo l'Arno un corrispondenza di un'ampia ansa dal fiume. Esso potrà offrire la localizzazione di tutte quelle attrezzature di servizio a livello comprensoriale richiesto dalla funzione amministrativa e direzionale che la città assolve nei confronti di tutto il territorio provinciale che proprio ad Est presenta la totalità degli insediamenti residenziali e produttivi. Si realizzerà così una continuità con il sistema urbanizzato lineare sulle due sponde dell'Arno e la nuova espansione potrà soprattutto costituire un efficace diaframma tra il Centro Storico, ormai congestionato, ed i complessi interessi che su di esso convergono da est, organizzandoli in una struttura urbana

nuova che d'altra parte non nega ma integra ed in definitiva salva l'antica.

- b) - di prevedere per quanto riguarda le aree industriali collegate al porto di Livorno la localizzazione di un primo importante settore, individuato a Sud dell'aeroporto, opportunamente distanziato dall'area portuale che si ritiene necessario mantenere esclusivamente a destinazione commerciale.
- c) - di riservare tutta la zona litoranea alle funzioni del "tempo libero" preservandolo rigorosamente da ogni iniziativa che possa pregiudicarne la destinazione prevista e lasciare intatta la pineta localizzando le stesse attrezzature per il tempo libero nelle zone di radura.
- d) - di individuare infine tutte le aree destinate ai servizi generali e di livello comprensoriale lungo la via Emilia a Sud- Ovest del centro storico in modo quindi da assicurarne un rapido collegamento con il territorio della Val d'Arno.

In funzione di queste scelte fondamentali che in particolare hanno ottenuto una unanime adesione da parte degli Enti locali presenti alla Conferenza dei Servizi tenuta il 12 aprile 1965 presso il Ministero dei Lavori Pubblici e che appare essere già in parte coordinata con i Piani Regolatori esistenti ed allo studio nei comuni vicini, sono state elaborate tutte le scelte successive che hanno condotto alla definizione degli elaborati di P.R.G.-

VIABILITA' TERRITORIALE

Il problema che l'assetto generale della viabilità territoriale deve risolvere, risulta sia da alcune fondamentali carenze dell'attuale sistema viario, che dalle scelte di P.R.G. esposte precedentemente.

Per notizie particolari sulla situazione viaria territoriale ed interna al centro urbano, rimandiamo alla relazione sul traffico (allegato n. 4) ma sinteticamente rileviamo che la situazione ormai insostenibile deriva dalla configurazione radicale convergente su Pisa di tutte le linee di traffico nazionale e provinciali, le quali proprio nel centro storico trovano i tronchi di raccordo e di smistamento dei traffici. Ciò comporta fenomeni di congestionamento e di rallentamento del traffico stesso per la promiscuità di quello a lunga percorrenza con quello globale e provoca una crescente pressione indotta di interessi insidiativi sul centro storico stesso, che non può essere più a lungo tollerata. Il necessario coordinamento delle scelte operate dal P.R.G. in merito allo sviluppo unidirezionale, verso Est, alla localizzazione dei servizi generali, all'insediamento industriale ed ai rapporti del territorio aperto con il comprensorio litoraneo destinato "tempo libero", collegandosi strettamente all'analisi delle insufficienze attuali, ha condotto ad alcune decisioni riguardanti la viabilità territoriale.

Le radiali di traffico convergono su Pisa da Nord, per le provenienze da Genova, con l'Aurelia, da Lucca con la via del Brennero e dalla fascia pedecollinare con la strada provinciale; del settore est per le provenienze da Firenze con la S.S. 67 ed infine a sud con la via Emilia per la provenienza da Roma ed ancora con l'Aurelia per il traffico costiero e livornese. D'altra parte la espansione della città verso Est richiede un collegamento con la viabilità territoriale agevole e selezionata, tale da innervare

le nuove aree di espansione in modo diretto ed indipendente dal Centro Storico.

E' apparso importante perciò raccordare tra loro, prima che interessino il Centro abitato, le provenienze suddette smistando così all'esterno di Pisa, i traffici di scorrimento e determinando tronchi di penetrazione distinti per il Centro Storico e per la nuova espansione. La soluzione proposta è quella di un semianello che costituisca una variante al percorso attuale della via Aurelia e che partendosi da questa poco più a nord della località Madonna dell'Acqua, si diriga verso Est raccogliendo il traffico dell'Abetone Brennero, della strada Provinciale, poi, oltrepassando l'Arno, incroci il nuovo tracciato della strada statale "67 e successivamente via Emilia per raccordarsi infine con il tracciato attuale della stessa Strada Statale Aurelia a sud del campo di aviazione. Dal semianello si staccano le diramazioni che conducono al Centro Storico utilizzando i tracciati esistenti, oppure alla nuova espansione attraverso tronchi viari di nuova realizzazione. Sostanzialmente questa operazione relativa all'Aurelia coordina gli altri interventi viari e li riannoda all'esterno del nucleo urbano facendo in modo che non interferiscano con questo. Di eguale importanza è il nuovo percorso della S.S. 67 che prevede debba avere elevate caratteristiche tecniche e che si sviluppa parallelamente al percorso attuale a sud della ferrovia. E' infatti ormai accertata la insufficienza della sede attuale la cui funzione preminente è decisamente quella di servizio interno alle localizzazioni residenziali e produttive che su essa si attestano e che rendono estremamente lento e pericoloso il traffico a lunga percorrenza.

L'attuale S.S. 67 viene quindi dedicata alla funzione che già attualmente svolge e risulterà alleggerita dal traffico di scorrimento, assorbito dal nuovo tracciato proposto. Il sistema di comunicazioni con la Val d'Arno viene inoltre rafforzato con ulteriore tracciato

viario minore di livello urbano individuato in una fascia compresa tra la attuale S.S. 67 e l'Arno e che penetra mediante un nuovo ponte nella parte est della nuova espansione della città. Infine, in prosecuzione del nuovo tracciato dalla S.S. 67, è previsto un asse di scorrimento -sud che si sviluppa in direzione est-ovest nella fascia compresa tra la ferrovia ed il perimetro nord dell'aeroporto, tracciato che, superata la sede ferroviaria, sia raccorda, prima con l'attuale Aurelia a Sud della zona industriale - Vis- Saint Gobain e poi con il viale Gabriele D'Annunzio.

Un problema viario di larga importanza deve essere considerato inoltre il tracciato della autostrada E 1 che dovrà assolvere al compito di collegare Genova e naturalmente tutto il Nord Europa con Roma prima e Napoli e Palermo poi. Si tratta quindi di una spina longitudinale per il traffico veloce il cui percorso è individuato sul versante litoraneo tirrenico. A questo proposito non vi è alcun dubbio che la situazione stradale sul percorso medesimo sia decisamente drammatica. Basta pensare alla situazione del traffico attualmente esistente lungo tutto il tracciato dell'Aurelia da Genova a Roma.

Questo problema deve essere risolto e la autostrada E 1 vi contribuirà indubbiamente. Tuttavia, per le caratteristiche tecniche e funzionali che l'autostrada medesima ha, deve essere fin d'ora rilevato che di gran lungo più importante è la soluzione del traffico a piccolo e medio percorso più decisamente collegato, alla complessa struttura territoriale che la strada deve servire. In sostanza il problema della rete viaria da Genova a Roma non potrà dirsi risolto se non in parte dalla E.1, ferma restando cioè la necessità dell'adeguamento funzionale dell'attuale Aurelia con caratteristiche di superstrada aperta, il cui tracciato sia inquadrato in un disegno di pianificazione regionale.

Per quanto riguarda la E 1 dunque tenendo conto delle sue caratteristiche di strada chiusa, si è ritenuto opportuno individuarne il tracciato ad ovest della città; lungo una fascia che presenta il minor potenziale di interessi insidiativi sia residenziali che produttivi e che nel Piano Regolatore è vincolata a zona agricolo-panoramica. La E 1 attraversa, a sud della città, il Canale dei Navicelli, l'Aurelia, e la ferrovia all'altezza della località "mortellini" e successivamente si dirige verso la vallata percorsa dalla via Emilia evitando così di portare ulteriore elementi di congestione sullo scosceso litorale che va da Livorno a Cecina. Un ramo dell'autostrada si stacca però alla altezza dei Mortellini e si dirige al "terminal", costituito dalla zona portuale di Livorno. I due caselli che interessano più direttamente Pisa, sono collocati: uno a Nord in località Migliarino al punto d'incontro della E 1 con l'autostrada Firenze- Mare, l'altro a sud in località "I Mortellini".

Il terzo punto della viabilità territoriale che era necessario risolvere in sede di P.R.G. era costituito dalla penetrazione al mare da parte del flusso turistico proveniente dal territorio aperto. Il traffico automobilistico attualmente gravita, senza possibilità di alternative, sui Lungarni e sul tracciato parallelo che da Piazza Guerrazzi porta alla Piazza Vittorio Emanuele e poi alla zona di Porta a Mare. A questo punto i traffici paralleli convergono in un unico infelicissimo tronco stradale che sottopassa la Aurelia e prosegue poi sul Viale Gabriele D'Annunzio per giungere fino a Marina.

Questa trama viaria presenta il duplice inconveniente di ricondurre all'interno del Centro Storico un traffico esclusivamente di transito e di risultare inoltre, all'altezza dell'attraversamento della Aurelia, decisamente insufficiente anche soltanto per le esigenze del traffico urbano. Il piano Regolatore ha operato

le proprie scelte distinguendo innanzi tutto le provenienze territoriali da quelle urbane ed ha indirizzato le prime, provenienti dalla Valdarno, lungo il tronco sud della variante Aurelia fino al nodo dei Mortellini che raccoglie a sua volta anche tutte le provenienze da Sud, compresa quella in uscita dalla autostrada. Oltrepasato il fascicolo della ferrovia dell'Aurelia e del Canale dei Navicelli, un tronco stradale sottopassa la E 1 e si raccorda col viale Pisorno, raggiungendo poi il mare.

Le provenienze da nord utilizzano invece il nuovo Ponte del C.E.P. e da questo raggiungono il viale Gabriele D'Annunzio. Le provenienze urbane infine, che in periodo estivo raggiungono volumi di traffico rilevantissimi, potranno utilizzare sia (soprattutto dalla nuova espansione) l'asse di scorrimento sud compreso tra l'aeroporto e la già descritta ferrovia; sia il percorso attuale, notevolmente migliorato ed utilizzato a senso unico. (vedi la soluzione prevista nella parte di relazione dedicata alla "viabilità urbana").

L'AGGREGATO URBANO

Abbiamo già precedentemente notato nel richiamare la storia urbanistica di Pisa, come la città fino alla seconda metà dell'800 sia stata contenuta all'interno della cinta medioevale e come anzi all'interno di queste si fossero conservati ampi spazi verdi a protezione delle mura urbane.

A rompere l'antico equilibrio intervenne il tracciato ferroviario che determinò un importante sfondamento della cinta muraria verso Sud e la creazione del tracciato di Corso Italia, in prosecuzione del tracciato viario principale Nord-Sud che da Porta a Lucca, attraverso il Borgo Largo e il Borgo Stretto, conduce al Ponte di Mezzo.

Il percorso che di qui piegando verso Est sul Lungarno o sulla via S. Martino portava alla antica

Porta Fiorentina, viene sostanzialmente sostituito, per importanza, dal tracciato di Corso Italia che conduce alla nuova area di attrazione commerciale e direzionale costituita dalla Piazza Vittorio Emanuele adiacente alla Stazione Ferroviaria e direttamente alimentata dal traffico proveniente dalla Val D'Arno.

Questo intervento urbanistico è particolarmente importante perchè determina un progressivo rafforzamento degli interessi urbani e commerciali lungo l'esile sistema viario centrale depotenziando progressivamente, di conseguenza, i percorsi Est-Ovest quali i Lungarni e la via S. Martino.

Le conseguenze di ciò sono notevoli perchè la morfologia urbana di Pisa non è predisposta a sostenere un traffico rilevante su percorsi Nord-Sud che sono praticamente, per la parte centrale del tessuto urbano, affidati senza possibilità di alternativa al percorso che grava sul Ponte di Mezzo e d'altra parte la creazione di Corso Italia e di piazza Vittorio Emanuele ha non solo esaltato i traffici suddetti, ma altresì posto le premesse per orientare sempre più su quella direttrice i futuri sviluppi dell'organismo urbano.

Ed infatti nel periodo corrispondente al primo dopoguerra, sorge a nord della città il quartiere di Porta a Lucca e si rafforza considerevolmente la struttura dei borghi rurali di S. Marco e S. Giusto a sud della sede ferroviaria. Il raccordo con il resto della città di questo settore urbano è realizzato inoltre, in modo veramente precario, mediante un insufficiente viadotto. Le zone citate, a nord ed a sud, sono anzi soggette, anche ora, a forti interessi insediativi.

Rari sono invece inizialmente gli episodi edilizi che interessano la parte Est della città, verso Cisanello e ciò in parte stupisce perchè, oltre ad avere caratteristiche per l'insediamento residenziale qualitativamente assai rilevanti, è perfettamente e rapidamente collegata

al Centro Storico da un ventaglio di strade che convergono sui Lungarni e sulle piazze di S. Paolo all'Orto e di S. Caterina. Tuttavia evidentemente, per alcuni decenni, la capacità attrattiva dei percorsi Nord-Sud riuscì ad esercitare una influenza dominante sulle scelte spontanee insediative delle nuove residenze e solo nel secondo dopoguerra, nuovi insediamenti si orientarono sulla zona Est in misura considerevole.

La zona ad ovest di Pisa era invece rimasta sempre libera da interessi residenziali e ciò appare strettamente e necessariamente collegato alla storia urbanistica del territorio cui ci siamo precedentemente riferiti. La presenza del porto e delle lagune prima, il successivo abbandono di ogni attività connessa con il mare, l'orientarsi di ogni interesse economico quindi esclusivamente verso la valle dell'Arno a Firenze, la morfologia stessa infine della città che necessariamente non aveva strutturato una continuità di percorsi interni verso ovest, avevano garantito la destinazione esclusivamente agricolo-forestale della zona. Se poi si considera la barriera determinata dal tracciato ferroviario, la chiusura verso ovest della città appare veramente notevole. Tuttavia anche in questa Direzione si sono orientate recentemente iniziative edilizie di una certa consistenza e cioè: il viallaggio operaio della Saint-Gobain non ancora del tutto completato ed il C.E.P. che prevedeva un insediamento di oltre 10.000 abitanti ma fin'ora realizzato solo in parte.

Da quanto abbiamo esposto la città appare al centro di una espansione a macchia d'olio che del resto i precedenti Piani Regolatori non avevano contestata, condizionando quindi l'Amministrazione Comunale ad una politica urbanistica oltretanto indifferenziata. Anche da una analisi della struttura urbana dunque appare indispensabile sottrarre il Centro Storico ad un ulteriore accerchiamento e la scelta dello sviluppo unidirezionale verso est appare il più opportuno non solo per le ragioni già individuate al livello territoriale ma anche per la predisposizione stessa della morfologia urbana di Pisa, nella quale sono bene assicurati

solo i percorsi paralleli all'Arno ed in direzione est.

Ciò consente un'ultima analisi di conformare quella scelta e di indirizzare gli sviluppi urbani in una sola direzione prevalente, tale da assicurare al nuovo organismo una configurazione aperta verso il suo entroterra economico.

L'Amministrazione Comunale di Pisa ha d'altra parte già ampiamente resa operante la scelta di espansione urbana ad oriente mediante i Piani di Zona ai sensi della legge 18 aprile 1962 n. 167 adottati dal Consiglio Comunale il 13 aprile 1964 e che investono per circa 160 ha la zona di Cisanello. Nell'ambito di questa espansione, sia in sede di P.R.G. che di 167, è stata possibile una certa misura l'entoleazione di unità insediative in grado di permettere l'attuazione del Piano per successivi stadi ciascuno dei quali è dotato di un certo grado di equilibrio interno, in relazione alla possibilità di godere di opportune attrezzature di vicinato e di settore, dimensionate sulla base di standard che consentano una civile integrazione del fatto abitativo con esigenze della vita culturale, assistenziale e sociale in genere.

E' chiaro d'altra parte che, mentre l'espansione ad oriente si qualifica con caratteristiche di struttura, che traendo spunto dalla vocazione naturale della zona e dalle scelte di P.R.G. la rendono idonea ad ospitare con stimoli propulsivi, condizioni di vita adeguate a nuove esigenze insediative, per contro gli interventi sia nel quartiere di Porta a Lucca a nord che in quello di S. Giusto e S. Marco a sud che in fine del C.E.P. e Barbaricina ad ovest si pongono con evidenti limiti, da un lato di razionalizzazione gli episodi disorganici non facilmente recuperabili, dallo altro di deciso contenimento dell'espansione in queste direzioni che, come abbiamo notato, contribuiscono in modo decisivo alla creazione di flussi di interessi non più oltre sostenibili dalla struttura del Centro Storico già

tanto gravemente affaticata, particolarmente nella direzione nord-sud.

In queste zone è più precisamente previsto l'arresto degli indici di edificabilità sui valori medi attuali, scoraggiando da un lato le iniziative sostitutive dell'edilizia più minuta con altra di maggiore consistenza e dallo altro il fenomeno di saturazione dei residui spazi inedificati che un tipo di insediamento tradizionale, a maglia allargata, ha fin'ora conservato e che sono state in diversi casi utilizzate dal P.R.G. per la localizzazione dei servizi di cui le zone in parola sono largamente deficitarie.

Le zone per attrezzature sono state per il quartiere di Porta a Lucca individuate all'interno di alcuni grossi isolati quadriangolari che ne caratterizzano la trama, mentre per le zone di S. Marco e S. Giusto è stata proposta un'operazione di ricucitura delle spine edilizie, che ora sono orientate lungo le strade nelle direzioni nord-est, sud-ovest, con un percorso pedonale e per il traffico automobilistico lento, ortogonale ad esse e ne propone un'adeguata integrazione mediante l'attestarsi sul percorso stesso delle attrezzature scolastiche ricreative e di servizio vicinali e di quartiere. Particolare attenzione è stata posta nelle zone di tangenza di detti abitati con la viabilità di interesse urbano così da assicurare una integrazione degli interessi che si svolgono all'interno dei nuclei ed i necessari rapporti con quelli che si realizzano ad un livello superiore.

Infine la convizione già maturata in sede di Piano di Zona "167" della inaccettabilità di incrementi insediativi nella direzione occidentale alla città e pertanto della necessità di contenere il completamento del C.E.P. negli stretti limiti dimensionali corrispondenti alla utilizzazione delle opere di urbanizzazione primaria già realizzate, ha condotto coerentemente ad indicare anche per i nuclei limitrofi di Barbaricina e del quartiere Saint-Gobain un criterio di assai contenuto completamento delle strutture edilizie

già consolidatesi, integrandole solo in ragione della necessità di una loro più idonea organizzazione anche in tema di servizi.

Criterio non dissimile è stato seguito nell'intervenire sui centri minori e sulle frazioni. Il P.R.G. , per i centri di S. Ermete, Putignano, la Vettola e S. Piero a Grado, ha inteso proporre un limitato completamento ed un adeguamento delle attrezzature.

Per quanto riguarda Riglione-Oratoio, che già partecipa dell'insediamento lineare che già si snoda lungo la attuale S.S. 67 si sono confermate e parzialmente integrate le scelte individuate in sede di Piano "167".

Eventuali sviluppi futuri dovranno essere precisati mediante approfondimento in sede di Piano Compresoriale.

LA VIABILITA' URBANA

Strettamente determinata dalla situazione attuale della viabilità del Centro Storico e dalla scelta unidirezionale di sviluppo dell'aggregato la viabilità urbana prevista dal Piano Regolatore realizza efficienti collegamenti fra il Centro Storico e la nuova espansione, collegandola inoltre in modo indipendente l'una dall'altra alla viabilità territoriale mediante distinti tronchi di penetrazione.

La espansione verso est ha richiesto anzitutto la definizione di un asse attrezzato che partendo dal tratto terminale dell'attuale Abetone-Brennero attraversa in direzione nord-sud la zona di Cisanello, giunge all'Arno in località S. Michele degli Scalzi, l'oltrepassa mediante un nuovo ponte e quindi, superata l'attuale via Fiorentina e la sede ferroviaria, incrocia prima il tratto terminale della nuova SS. 67 poi, si riporta definitivamente sulla attuale via Emilia. Questo tronco, che chiaramente d'ora innanzi "Asse Attrezzato Est", indirizza sulle nuove aree di espansione residenziali e di servizio i traffici che ad

esse si dirigono dal territorio facendo in modo che non interferiscano con il Centro Storico. Esso costituisce perciò una prima e necessaria garanzia per la soluzione dei problemi connessi con la struttura monocentrica attuale ed è il luogo delle possibili attrezzature direzionali.

I collegamenti diretti della nuova espansione con il vecchio centro sono assicurati invece dal miglioramento delle radiami minori che da Pisa si dipartono verso est. L'intervento più importante in questo senso è costituito dal tracciato che va dalla piazza Vittorio Emanuele, che è anche l'attuale area direzionale, al ponte sull'Arno a sud del Giardino Scotto, prosegue lungo l'attuale via Matteucci e che, nelle previsioni di Piano Regolatore, prosegue poi oltre il limite attuale fino a raccordarsi più ad est l'attuale via Cisanello.

Questo tracciato stradale costituisce la vera e propria spina longitudinale della nuova città.

Nella zona di S. Biagio esso incrocia poi un asse di viabilità nord-sud realizzato per collegare rapidamente, mediante un nuovo ponte sull'Arno, l'attuale via Emilia e perciò le zone di lavoro e dei servizi generali poste nella parte meridionale del territorio comunale con la viabilità provinciale pedecollinare.

La spina longitudinale prosegue infine ancora in direzione est-ovest ed oltrepassa l'Arno proseguendo verso Cascina con un nuovo tracciato previsto anche nel P.R.G. di quel Comune, che abbiamo citato anche parlando della viabilità territoriale e che si può definire come tronco di alleggerimento dell'attuale S.S.67 e luogo di nuovi possibili insediamenti.

L'asse attrezzato est, dunque, insieme allo asse longitudinale ora descritto ed al raccordo nord-sud degli insediamenti pedecollinari con la via Emilia, più sopra richiamato, definisce la struttura viaria principale della nuova espansione urbana. L'attuale situazione

della viabilità del Centro Storico richiede invece la soluzione di alcuni problemi particolarmente gravi.

Si rende anzitutto necessario alleggerire il più possibile la pressione di interessi di ogni tipo che dalle zone di Porta a Lucca e di S. Giusto - S. Marco, premono sul centro ed è altresì necessario risolvere i collegamenti della città storica e della nuova espansione con il parco di S. Rossore e con tutto il comprensorio ovest.

Per consentire la soluzione congiunta di questi due problemi si è ritenuto necessario individuare una strada di scorrimento a nord del centro urbano che collegandosi allo asse attrezzato est, si raccordi alla via Ugo Rindi e la utilizzi per l'intero percorso (opportunamente raddoppiato mediante copertura del canale parallelo), attraversi poi la sede ferroviaria del tracciato Pisa-Lucca prima, e quella del tracciato Pisa-Genova, poi, per innestarsi infine sulla attuale viale delle Cascine, prima dell'incrocio con l'Aurelia.

Un secondo tronco viario di grande importanza e che svolge però funzioni anche a livello territoriale e l'asse attrezzato sud che già abbiamo descritto, e che, in continuità con il nuovo tracciato della S.S. 67 serve l'aeroporto e, proseguendo poi verso ovest si raccorda al viale D'Annunzio. Nel loro insieme gli Assi attrezzati sud ed est, l'asse di scorrimento a nord e l'utilizzazione di un tratto dell'Aurelia attuale costituiscono un quadrilatero per la viabilità che consente una mobilità interna al territorio comunale veloce e non interferente con la insufficiente trama viaria del Centro Storico.

Per spostamenti invece di minor raggio, che però ugualmente non intendono attraversare la città antica, il F.R.G. consolida un altro quadrilatero di tronchi stradali, meno veloci dei precedenti ma ugualmente distinti dalla trama viaria medioevale e costituiti a nord dalla via Contessa Matilde; ad ovest dal viale Bonanno, a sud dalla via Cesare Battisti, via Bonaini e via Matteucci e ad est

infine dalla via delle Trincere, opportunamente completata.

La corretta utilizzazione di questi due sistemi stradali consentirà ampie possibilità di soluzione per i problemi ormai insostenibili del traffico nel centro storico.

Il terzo intervento di notevole importanza è quello che intende realizzare una continuità di percorso dei Lungarni sia ad Est che ad ovest del centro storico. Verso Est il lungarno posto sulla riva destra non necessita di interventi, mentre quello posto sulla riva sinistra e che si interrompe alla altezza del Giardino Scotto viene fatto proseguire fino a raccordarsi più oltre con l'attuale via Fiorentina. Verso ovest invece si ritiene necessario che il lungarno sulla riva destra debba proseguire oltre la Cittadella sottopassando la ferrovia prima, utilizzando un'opera d'arte già realizzata e l'Aurelia poi per giungere infine al nuovo ponte del C.E.P. che, attraversato l'Arno, lo collega al viale Gabriele D'Annunzio; sulla riva sinistra invece il problema risulta essere più complesso, come già abbiamo avuto occasione di dire, deve essere risolto in modo definitivo l'accesso del mare del flusso veicolare che dall'interno della città, specialmente d'estate, si dirige verso il viale Gabriele D'Annunzio.

Il P.R.G. prevede la realizzazione di un breve tronco stradale che sottopassando la ferrovia e l'Aurelia all'altezza dello stabilimento Saint Gobain raccordi l'attuale strada della Vettola con la via Cesare Battisti. Il percorso attuale a questo secondo tronco stradale, utilizzati entrambi a senso unico per le provenienze verso e dal mare, consentiranno il deflusso rapido del traffico pendolare turistico, soprattutto se si tiene conto che non interferiranno in alcun modo con l'attuale tronco della Aurelia. Va detto anzi che questi due tronchi si raccordano più ad ovest con l'asse di scorrimento sud per proseguire poi con un unico sistema stradale parallelo all'Arno formato da due distinte sedi a senso unico: la prima, per il flusso verso il mare, costituita dall'attuale viale Gabriele D'Annunzio e la seconda per

le prevenienze verso Pisa di nuova esecuzione e che ricalca il percorso dell'ex tramvia. Si tratta nel suo complesso di una strada - parco che sarà in grado di proteggere ed accrescere ancor più con una opportuna sistemazione dello ampio spazio a verde che separa i due distinti sensi-marcia, la consistenza del già eccezionale patrimonio paesistico e naturale costituito dal Viale Gabriele D'Annunzio.

Per quanto riguarda la viabilità delle zone litoranee gli interventi più importanti sono costituiti dalla valorizzazione e potenziamento di tracciati già esistenti. La viabilità est-ovest è infatti assicurata dalla strada-parco suaccennata e dal viale di Pisorno per le prevenienze territoriali che alimentano la viabilità nord-sud costituita da una strada già esistente in pineta a circa 2 Km. dal mare e da un tracciato viario di nuova realizzazione individuato sulla sede della ex tramvia opportunamente allargata.

Queste due strade sono fra loro raccordate da ulteriori tronchi esistenti e paralleli all'Arno che servono, con disposizione "a pettine", tutta la zona turistica intermedia.

La strada che trova sede sul tracciato della ex tramvia e si raccorda al Calambrone alla viabilità livornese sostituisce, per il traffico di scorrimento, l'attuale viale litoraneo che risulta così esclusivamente destinato al servizio turistico interno.

CENTRO STORICO

Non crediamo opportuno richiamare diffusamente quanto è già stato più volte detto in questa stessa relazione e soprattutto in quella dei Proff. Dodi e Piccinato (allegato n. 1) a proposito del Centro Storico e dei problemi ad esso connessi.

Ricorderemo soltanto che le operazioni fondamentali per la salvaguardia della città medioevale, realizzate nel P.R.G. sono quelle di dirottare all'esterno della cinta muraria tutte le correnti di traffico territoriale, di transito, organizzandole lungo nuovi tracciati stradali e consentendo, con un opportuno sistema viario di interessare il centro storico esclusivamente al traffico di penetrazione strettamente ad esso connesso e di individuare la espansione della città nella sola direzione est. Sono queste le premesse di ogni possibile valorizzazione del Centro Storico che non porti ad un ulteriore sconvolgimento della compagine urbana già in molte zone sia centrali che marginali notevolmente alterata.

Il perdurare infatti di una maglia urbana isotropa attorno al vecchio centro ha portato e porta tuttora ad una pressione speculativa rilevante che ha culminato di recente nella richiesta di edificare nella zona di Piazza delle Gondole nelle aree adiacenti e d'altra parte porta anche alla necessità di localizzare sempre nella città storica nuove attrezzature direzionali e di servizio i cui episodi più infelici per il loro negativo inserimento nel tessuto storico sono la sede de "La Nazione" in Borgo Stretto, il palazzo di Giustizia che ha sconvolto il vecchio quartiere di S. Andrea e la sede della T.E.T.I. in piazza dei Facchini, che oltre a localizzarsi in una zona anch'essa tecnicamente rilevante, tende, per le proprie esigenze di collegamento a sconvolgerla ulteriormente.

Questi ed analoghi episodi debbono essere necessariamente fin d'ora circoscritti e negati e l'intervento

sul centro storico è, nel P.R.G. regolato dal Piano Particolareggiato ed ispirato a criteri di rigorosa conservazione e restauro edilizi ed ambientali.

Entro il perimetro individuato quasi esattamente dal tracciato delle mura urbane anche nei tratti dove queste sono state da tempo abbattute, saranno consentite solo operazioni di restauro conservativo e risanamento per zone unitarie ed omogenee individuate mediante studi ed indagini accurate urbanistiche storico-edilizie ed igienico-sanitarie. Le operazioni di ristrutturazione sono previste, sempre attraverso Piani Particolareggiati, nelle zone di saturazione novecentesca, mentre in alcuni casi è invece richiesto il ripristino del verde, come ad esempio nelle zone intorno a Porta S. Zeno, in quelle occupate dal complesso industriale di Marzotto e nella stessa zona di Piazza delle Gondole. A protezione delle mura urbane sono state individuate anche allo esterno ampie zone verdi di rispetto.

Con il consolidamento della nuova struttura urbana ad est, il centro storico potrà essere così alleggerito da una parte di attrezzature amministrative che non è in grado di ospitare convenientemente, conservando però le altre interamente la residenza e le attrezzature commerciali, parte degli istituti universitari e le attrezzature alberghiere turistiche a garanzia della vitalità della città vecchia, che nei nuovi sviluppi ad oriente deve trovare una necessaria integrazione e non una struttura sostitutiva del resto improponibile.

E' necessario infine richiamare l'attenzione sull'intervento di strutturazione più rilevante costituito dall'area attualmente occupata dagli Ospedali di S. Chiara e dalla Caserma Artale dei quali il P.R.G. prevede lo spostamento in zone esterne alle mura. L'area è vasta e si prevede che possa essere convenientemente utilizzata per ospitare alcune attrezzature urbane di grande interesse, quale un museo negli edifici monumentali adiacenti alla

Piazza dei Miracoli, un poliambulatorio di servizio alla città, attrezzature sociali, una "Casa per Anziani" ed infine alcune aree universitarie. La destinazione d'uso delle singole aree saranno comunque meglio precisate in sede di Piani Particolareggiati. Sull'area degli Ospedali attuali è inoltre previsto uno dei due interventi viari del "Centro Storico", intervento che intende realizzare un percorso est-ovest che colleghi la via S. Maria con la viabilità esterna alle mura, eliminando così il traffico sul corrispondente tratto della strada che lambisce il Campo dei Miracoli. Il secondo limitatissimo intervento è previsto per ottenere un analogo risultato per la piazzetta dell'Arcivescovado. Infine il P.R.G. conserva liberi sia lo spazio retrostante alla chiesa di S. Michele in Borgo sia quello attualmente occupato dalla ex Corte di Assise, destinato il primo ad integrazione dei Mercati di Piazza delle Vettovaglie e di Piazza S. Paolo ed il secondo essenzialmente ad area di parcheggio.

ZONA PORTUALE E ZONA INDUSTRIALE

Nella parte di relazione riguardante l'ipotesi di sviluppo territoriale sono state esaurientemente motivate le scelte relative alla qualifica esclusivamente commerciale del Porto di Livorno ed alla localizzazione della futura zona industriale distribuita a settori coordinati, con vettore perpendicolare alla costa, in profondità nel territorio toscano. Per ulteriori più precisi chiarimenti in proposito rimandiamo alla "Relazione Economica" (allegato n. 3 a-b). Ci limiteremo perciò ad evidenziare come le scelte indicate non comportino alcun pregiudizio per le altre attività che si svolgono sul territorio pisano e segnatamente per il territorio turistico di Tirrenia per la zona delle colonie per la pineta litoranea (o macchia mediterranea) e per l'aeroporto internazionale di S. Giusto che non potrebbero

invece convivere con una zona portuale-industriale localizzata a ridosso del Calambrone e lungo il canale dei Navicelli quale è stata ad esempio definita in una proposta avanzata dal "Consorzio industriale - portuale Pisa-Livorno" appositamente costituito per iniziativa delle Camere di Commercio delle due città.

Per una critica a quella infelice scelta insediativa rimandiamo alla "Relazione Dodi e Piccinato" (allegato n. 1) al pro memoria dell'Ufficiale Sanitario di Pisa relativa all'argomento (allegato n. 5) al voto espresso dalla sezione pisana della Associazione "Italia Nostra" (allegato n. 6) ed infine al verbale della Conferenza dei servizi tenuta a Roma il 17 aprile 1965 (allegato n.) che la contestano da ogni possibile punto di vista, ed evidenziano in quale vuoto culturale sia stata formulata.

Passando dunque alle scelte di P.R.G., sinteticamente possiamo dire che si è ravvisata la opportunità di riservare ad una eventuale espansione dell'attività commerciale del porto di Livorno le aree ad esso adiacenti a nord del Calambrone.

Pur non essendo infatti ancora del tutto satura, l'area portuale interterritorio livornese è in gran parte occupata da attività industriali e in un prossimo futuro, in relazione alle maggiori richieste del territorio industrializzato interno, sia del Comprensorio della bassa Val d'Arno che di tutta la Toscana, potranno essere richieste ulteriori espansioni in territorio pisano che può d'altra parte essere agevolmente servito dal prolungamento di canali ad alto fondale già esistenti nel porto stesso.

In ogni caso l'attuazione della "zona portuale" è vincolata nel P.R.G. alla adozione di appositi Piani Particolareggiati.

Per le zone industriali invece, il P.R.G. prevede una maggiore articolazione sia di localizzazione che di destinazioni merceologiche. Sono infatti in generale confermate le zone industriali attuali ed in particolare quella della V.I.S. e Saint Gobain a cavallo dell'attuale Aurelia

in località "Porta a Mare, con limitata espansione delle industrie esistenti. Vicino a queste su una darsena del Canale dei Navicelli è localizzata una limitata area per attività caratteristiche da diporto.

Una nuova zona per attività artigianali e piccolo industriali è altresì prevista ad est dell'aeroporto.

Si prevede invece lo spostamento dell'officina FIAT di Marina di Pisa, della Richard Ginori di Cisanello e della Marzotto localizzata all'interno delle mura urbane.

L'intervento più massiccio è quello relativo alla nuova zona per medie e grandi industrie localizzato nella parte meridionale del territorio comunale di Coltano con una estensione complessiva di ha....K.... Fa parte della futura industrializzazione del territorio collegata al porto di Livorno.

A questo proposito è opportuno ricordare che in una prima bozza di P.R.G. (Piccinato, Dodi, novembre 1963) era stato indicato un nuovo canale che, partendo dal porto, serviva la zona industriale.

Non si intende negarne, nell'elaborato definitivo, la possibilità, ma si ritiene altresì che una decisione così importante dovrà essere giustificata da approfonditi studi relativi alla qualificazione tecnologica e merceologica delle industrie da insediare; e decisa quindi nell'ambito di studi per la pianificazione economica ed urbanistica relativi a tutto il territorio toscano ed al Comprensorio della Valle inferiore dell'Arno in particolare. D'altra parte l'articolo relativo alle Norme di Attuazione ne prevede esplicitamente la possibilità e vincola infine la esecuzione delle previsioni di P.R. a mezzo di Piani Particolareggiati. Sono assicurati collegamenti efficienti con la viabilità territoriale di ogni livello ed in particolare con la E 1 utilizzando il casello di Pisa in località i Mortellini. La zona industriale è inoltre servita dalla linea ferroviaria Pisa-Collesalvetti; attualmente considerata un "ramo secco" delle FF. SS.

e che potrà essere quindi proficuamente utilizzata,

L'area di interesse di questa zona industriale può dirsi infine extra comunale ed è già inquadrata, per quanto riguarda il rapporto tra zona di lavoro e residenza dei lavoratori, in quel disegno territoriale più volte delineato che rende a distribuire quest'ultima con libertà nei sistemi pedecollinari e di fondo valle con possibilità di uno sviluppo autonomo quanto a localizzazione successive e qualificazione urbana.

IL TERRITORIO LITORANEO - TIRRENIA - MARINA

E' anzitutto importante affermare che il problema delle zone litoranee deve essere visto in modo unitario da Viareggio al Calambrone e nello spirito delle risoluzioni emerse durante il convegno di Studi tenuto dalla Associazione "Italia Nostra" a Pisa nei giorni 16 e 17 gennaio 1965 che prevede la istituzione, estesa a tutto il comprensorio, di un Parco Nazionale.

La proposta è del tutto corrispondente all'importanza eccezionale del territorio in esame e le soluzioni proposte dal P.R.G. di Pisa sostanzialmente vi si adeguano per il territorio di competenza. Infatti si mantiene la integrale intangibilità della tenuta di S. Rossore ed anzi, scoraggiando decisamente la edificazione nella zona ad ovest del Centro Storico nella parte a nord dell'Arno, crea le condizioni migliori perchè non si verifichino, a lungo andare, pressioni pericolose sulla pineta. Per la zona a sud dello Arno invece, il discorso da fare è del tutto diverso anche se, a nostro avviso, sempre rigorosamente in appoggio alla proposta di "Parco Nazionale" la decisione fondamentale è quella di salvaguardare interamente il patrimonio naturale insostituibile esistente e la localizzazione della zona industriale ne è una conferma, ma di dedicarlo altresì allo svago

ed al tempo libero, esteso a tutto l'arco dell'anno e per la popolazione di tutto il comprensorio della Val d'Arno.

La proposta di "Parco Nazionale" infatti nasce dalla necessità di impedire la sistematica distruzione del patrimonio naturale e la sua privatizzazione (il che è avvenuto invece in tutte le coste italiane) conservandolo alla collettività sia per la utilizzazione come campo di indagini scientifiche, per la straordinaria ricchezza floristica e faunistica, segnatamente delle zone di San Rossore e Migliarino, sia per i bisogni connessi alla utilizzazione del tempo libero.

Se infatti gli interessi scientifici sono rilevantissimi, altrettanto importante è soddisfare le esigenze della popolazione organizzando un comprensorio adeguato per il turismo di massa, non solo estivo.

Questa articolazione d'uso del territorio litoraneo consentirà la conservazione dell'ambiente naturale su tutta la fascia costiera ed inoltre convogliando opportunamente nella zona di Tirrenia le varie esigenze insediative turistiche che il territorio esprime, garantirà la salvaguardia integrale di S. Rossore.

Ciò premesso, esaminiamo in modo più approfondito la situazione del territorio delimitato a nord dall'Arno, ad est dall'attuale Aurelia, a sud dal fosso del Calambrone e ad ovest dal mare. Anche questa zona, come del resto quella di S. Rossore e Migliarino, per una profondità di alcuni chilometri dalla linea di costa è geologicamente caratterizzata dal susseguirsi di "tomboli", lunghe dune di sabbia che corrono parallelamente al mare e di "lame", depressioni spesso acquitrinose, comprese fra i tomboli. Questi sono ricoperti da una vegetazione costituita quasi esclusivamente nella zona in esame da pini marittimi e domestici, mentre nelle lame si riscontra un bosco ceduo formato in prevalenza da lecci e ontani. Ampie zone di radura si alternano alla pineta che si estende per migliaia di ettari.

Il territorio è stato fin'ora, a nostro avviso, non giustamente interpretato. Infatti esso appare oggi suddiviso in tre parti essenziali che corrispondono a diverse destinazioni d'uso. La prima è costituita dalla fascia di pineta litoranea profonda da 500 a 1500 mt. destinata al turismo balneare e che ospita l'abitato di Tirrenia e le attrezzature balneari vere e proprie. Ciò ha comportato una progressiva privatizzazione della pineta che dal 1932 ad oggi è stata lottizzata e venduta per la costruzione di edifici per le vacanze portando alla distruzione inevitabile di gran parte del patrimonio arboreo. In periodo estivo è notevole la congestione di detta fascia che risulta ad es. del tutto priva di attrezzature per il traffico. La seconda è costituita dalle zone di radura che, quando sono sufficientemente estese, hanno destinazione rurale. Una radura di importanza particolare soprattutto per le previsioni di P.R.G. è quella detta del "Lamone" recentemente bonificata. Essa separa lungo tutto il territorio dall'Arno al Calambrone la fascia di pineta litoranea da quella retrostante e nella parte verso Livorno a destinazione agricola. La terza parte in cui oggi appare suddiviso il territorio è appunto la pineta ad est del Lamone. E' in gran parte di proprietà demaniale e concessa in uso all'Università di Pisa; ma è stata sempre considerata come sostanzialmente improduttiva ed ancor oggi infatti vi sono localizzati il CAMEN (Centro di Studi per la Energia Nucleare) ed il Campo Darby che è un Centro Militare NATO.

La zona di pineta residua non interessata da queste due grossissime installazioni non ha alcuna destinazione d'uso specifica. Nelle previsioni del P.R.G. il territorio viene concepito invece come unitario e legato ad una unica destinazione d'uso, quella già citata per il tempo libero al livello territoriale ed esteso a tutto l'arco dell'anno. Non vi è alcun dubbio infatti che nel prossimo futuro i problemi connessi allo svago ed al riposo dei lavoratori assumerà importanza e proporzioni sempre maggiori e si ren-

deranno perciò necessari spazi ed attrezzature adeguate.

La prima scelta operata è dunque quella di estendere gli interessi turistici di svago dalla fascia litoranea fruita solo d'estate, a tutto il territorio utilizzato senza soluzioni di continuità, anche se con intensità diversa, nei vari periodi dell'anno. Questa comporta la necessità di liberare, non appena ciò sarà possibile, almeno il Campo Darby dalla servitù militare ed analogamente di spostare in altra località la stazione radio della Marina Militare che si trova attualmente sul Lamone.

La seconda scelta è quella invece di porre decisamente termine alla edificazione ed alla privatizzazione della fascia di pineta litoranea e di realizzare invece i nuovi insediamenti turistici nella radura del Lamone, concentrandoli in nuclei distribuiti in modo da consentire un'ampia permeabilità e continuità di percorsi fra le due zone di pineta. Dalle residenze al mare il percorso da effettuarsi a piedi o con mezzi diversi quali la bicicletta ecc. si snoderà nella pineta con itinerari selezionati, lungo i quali si potranno organizzare zone sportive di svago e di ristoro. E' consentita solo la localizzazione di qualche albergo in pineta, con edifici a blocco ed indice $I_f = 0,5$ mc. e con il vincolo della manutenzione e della agibilità pubblica del parco corrispondente da parte delle gestioni alberghiere.

Infine di grande importanza risulta la decisione espressa nel P.R.G. e garantita da un apposito articolo delle Norme di Attuazione, di impedire nella fascia compresa fra l'attuale litoranea ed il mare la edificazione permanente o precaria di qualsiasi edificio residenziale anche alberghiero, poichè si ritiene che il litorale propriamente detto debba essere attrezzato esclusivamente per il servizio balneare temporaneo e di massa. Ciò vale in prospettiva anche per le colonie marine che dovranno trovare posto nella zona loro dedicata ad est della strada litoranea.

Solo così l'arenile risulterà sufficiente ad ospitare la migliaia di bambini che fruiscono di questo servizio durante l'estate. L'unica attrezzatura di cui è prevista la localizzazione sul litorale è naturalmente l'attuale "Ospedale Elioterapico" per il fatto che questa attrezzatura necessita, per le cure che presta, del contatto anche con la sabbia ed il mare (Elio-Talasso-Psammo-Terapia). Una decisione importante ma indispensabile è quella che vincola l'attuazione del P.R.G. in questa zona a mezzo esclusivamente di piani Particolareggiati di esecuzione.

Tutte le zone di radura ricadono invece sotto il vincolo agricolo-panoramico, con la esclusione della strada parco e del Lungarno che ha destinazione a verde pubblico, e che comporterà perciò la graduale attuazione di una politica di liberazione della importantissima zona paesistica dagli "chalôts" privati che su essa insistono. Ovviamente è rigorosamente vietato costruirne altri d'ora in avanti.

Quanto all'abitato di Marina, il P.R.G. conferma quanto già è stato detto in sede di Piano "167" cui ci riferiamo e che indicava come necessario non già uno sviluppo alternativo in zone attualmente inedificate di radura o boschive ad est dell'abitato attuale, quanto invece una riqualificazione e rinnovazione del patrimonio edilizio esistente attraverso interventi di ristrutturazione. Naturalmente appare di importanza vitale consolidare anzitutto il litorale che è da tempo giunto a limiti critici di sicurezza, ma si ritiene comunque opportuno creare una spina di interessi urbani anzichè sulla strada litoranea su una spina interna ad essa parallela.

A tal fine sono stati differenziati gli indici di edificabilità individuando quelli più elevati in corrispondenza della fascia centrale, al fine di favorire un necessario ricambio edilizio.

E' stata infine indicata una sistemazione della località "Bocca d'Arno" con spostamento dell'industria FIAT,

per il ripristino di una continuità con il litorale realizzato mediante destinazione dell'area da essa occupata a verde pubblico ed in misura limitata ad attrezzature turistiche.

Tuttavia le indicazioni debbono considerarsi di massima nel caso che l'Amministrazione Comunale intenda bandire un concorso per la sistemazione della località.

- T U R I S M O

L'attuale movimento turistico a Pisa è rilevante e si può dire sia sommariamente diviso secondo due interessi principali:

- a) - Centro Storico
- b) - Turismo balneare.

Si ritiene che le possibilità del comprensorio della valle inferiore dell'Arno sotto questo profilo siano ben poco sfruttate e che quindi, in sede di Piano Comprensoriale siano da coordinare le iniziative del settore e da valorizzare monumenti, siti, paesaggi attualmente poco conosciuti (tutto il percorso dell'Arno, i Monti Pisani, i nuclei e gli insediamenti storici minori, i monumenti sparsi, il comprensorio litoraneo ecc.) in modo da accrescere e rendere vario l'interesse turistico nella zona e prolungare di conseguenza la permanenza media, attualmente assai bassa (specie per il Centro Storico).

Nelle previsioni di P.R.G. si ritiene che la città storica possa assorbire ancora alcune iniziative alberghiere, mediante risanamento del tessuto edilizio esistente, mentre per quanto riguarda il turismo stagionale e balneare, il suo sviluppo è garantito dalle previsioni fatte per il comprensorio litoraneo e boschivo.

EVOLUZIONE MOVIMENTO FORESTIERI NEGLI ESERCIZI ALBERGHIERI ED EXTRAALBERGHIERI
DI MARINA DI PISA E TIRRENIA

TABELLA " A "

Periodo	Arrivi	Presenze	Permanenza Media
1953	5.226	22.811	4,36
1954	5.385	26.679	4,95
1955	6.370	30.729	4,82
1956	7.421	39.147	5,26
1957	13.262	91.982	6,93
1958	11.687	69.913	6,98
1959	12.073	62.154	5,14
1960	13.435	65.343	4,86
1961	14.295	93.652	6,55
1962	22.270	144.397	6,48
1963	27.007	159.088	5,89

EVOLUZIONE MOVIMENTO FORESTIERI NEGLI ESERCIZI ALBERGHIERI ED EXTRALBERGHIERI

DI P I S A - CAPOJUNGO

TABELLA "B"

<u>P e r i o d o</u>	<u>A r r i v i</u>	<u>P r e s e n z e</u>	<u>Permanenza Media</u>
1953	83.614	128.688	1,53
1954	94.497	138.952	1,47
1955	119.124	163.776	1,37
1956	156.564	224.892	1,43
1957	175.242	255.301	1,45
1958	181.965	276.639	1,52
1959	197.166	289.358	1,46
1960	203.238	305.093	1,50
1961	224.521	393.539	1,75
1962	233.368	372.277	1,59
1963	237.805	391.580	1,64

SITUAZIONE DELL'ATTREZZATURA RICEETTIVA ALLA DATA DEL 31 DICEMBRE 1963

PISA - INTERO COMUNE

TABELLA "C"

Alberghi	N° Eserc.	Camere	Letti	Bagni
Cat. Lusso	1	102	155	103
" I	2	239	401	226
" II	15	697	1.195	464
" III	11	268	486	88
" IV	10	185	328	34
TOTALE	40	1.491	2.565	915
Pensionati				
Cat. I	3	66	116	50
" II	6	83	150	46
" III	12	117	202	27
TOTALE	21	266	468	123
Locande	14	91	168	14
TOTALE GENERALE	75	1.848	3.201	1.052

EVOLUZIONE MOVIMENTO FORESTIERI NEGLI ESERCIZI ALBERGHIERI ED EXTRAALBERGHIERI

DI P I S A - INTERO COMUNE -

TABELLA D

<u>P e r i o d o</u>	<u>A r r i v i</u>	<u>P r e s e n z e</u>	<u>Permanenza media</u>
1953	88.840	151.499	1,70
1954	99.832	165.631	1,65
1955	125.500	194.505	1,54
1956	163.985	264.039	1,61
1957	188.504	347.283	1,84
1958	193.652	346.552	1,78
1959	209.239	351.512	1,67
1960	216.673	370.436	1,70
1961	238.816	487.191	2,04
1962	255.638	516.674	2,02
1963	264.812	550.668	2,07

ATTREZZATURE SCOLASTICHE ED UNIVERSITARIE

a) Asili, scuola dell'obbligo e medie superiori

Un rilievo molto preciso delle attrezzature scolastiche relative alla scuola dell'obbligo ed a quelle pre-elementari ha posto in evidenza l'attuale stato di ancor grave carenza sia quantitativa che qualitativa del settore, malgrado le considerevoli recenti realizzazioni dell'Amm.ne Comunale in ordine all'edilizia scolastica.

All'interno del Centro storico il problema si presenta soprattutto come miglioramento funzionale delle scuole esistenti, ma nelle zone di recente urbanizzazione si riscontrano invece grossi vuoti. Il P.R.G. ha dedicato cura particolare alla ricerca di aree scolastiche nelle zone già urbanizzate ed ha in effetti reperito spazi sufficienti alle scuole di ogni ordine e grado, tenendo conto degli standards previsti dal Ministero della Pubblica Istruzione.

La zona di Porta a Lucca e S. Giusto-S. Marco in particolare, ma anche gli altri settori urbani esistenti ed in progetto, tutti i centri minori e le frazioni sono stati dotati di aree scolastiche relative sia alla scuola dell'obbligo, sia agli asili richiesti dai crescenti impegni di lavoro della donna ed anche più recenti indirizzi educativi.

Per le scuole medie superiori si è invece ritenuto opportuno, per il livello di attrezzature complementari da esse richieste (biblioteca, impianti sportivi, auditorium ecc.) concentrarle in poche aree sufficientemente ampie. Mentre restano confermate sia le zone interne al centro storico lungo il viale Bonaini che quella fuori le mura in via Contessa Matilde, nella nuova espansione ad est sono state individuate due zone che sono integrate dalla destinazione a verde sportivo di aree adiacenti.

In particolare quella più a Est è diretto contatto con la viabilità provinciale proveniente dalla fascia pedemontana e da Cascina. Fin d'ora deve essere però chiarito che nell'ambito del Piano Comprensoriale potranno essere individuate altre zone, esterne al territorio comunale, da destinarsi all'istruzione superiore.

b) Universitarie

Nella relazione dei Proff. Dodi e Piccinato del novembre 1963 (allegato n. 1) era enunciata l'ipotesi di un "campus" universitario da localizzarsi a Tombolo, nella zona di pineta affidata in uso all'Università.

In sede di elaborazione di P.R.G. questa possibilità è stata attentamente vagliata ma si è ritenuto alla fine, d'accordo anche con i Professori suddetti, preferibile mantenere l'Università direttamente inserita nel tessuto urbano, sia per continuità con una tradizione secolare, sia perchè fra la città e l'Università sia è stabilita e sedimentata nel tempo una serie così complessa di rapporti vitali da prefigurare Pisa stessa come "città universitaria" e come tale da migliorare e potenziare.

Tuttavia si rileva che è mancato fino ad ora un disegno unitario di espansione degli Istituti Universitari e se la maggior parte di questi si attesta nella zona individuata dalla Sapienza, dalla Piazza dei Cavalieri e dalla via S. Maria, altri si trovano dispersi in posti lontani dalla città e nella impossibilità quindi di trovare rapidi ed organici collegamento fra loro (vedi ad es. alcuni istituti presso Porta S. Zeno dei quali sarebbe previsto un potenziamento).

Un problema aperto è poi quello delle attrezzature ricettive per gli studenti che nella grande maggioranza convergono a Pisa da altre provincie ed anche dall'estero e che attualmente sono ospitati in alloggi privati o alberghi.

Il P.R.G. propone anche per l'Università uno sviluppo coordinato dove già si trovano alcune facoltà scientifiche (agraria e veterinaria) ed assume come elemento coordinatore il percorso dell'Arno, lungo il quale individua due grossi episodi: il primo, come potenziamento delle aree già di proprietà dell'Università intorno alla via Matteucci ed ^{il} secondo riguardante una area allungata e contigua al Policlinico. In quest'ultima potranno essere ospitate le facoltà scientifiche che non trovano sede adeguata in edifici preesistenti.

Nelle sedi attuali e comunque nel centro storico si prevede di mantenere le facoltà umanistiche creando così una viva corrente di interessi sui Lungarni che consentirà di individuare lungo questi e proprio nei quartieri più antichi opportune quanto libere localizzazioni per i collegi universitari ed altre attrezzature complementari, favorendo altresì un'opera di restauro conservativo quanto mai opportuno.

ASILI ESISTENTI

Direzione Didattica di Pisa - 1

- 1 - PRINCIPE AMEDEO
Via Mazzini 17
- 2 - SAINT GOBAIN
Via Conte Fazio 63
- 3 - MARIA AUSILIATRICE
via Maiorca 2
- 4 - MARIA IMMACOLATA
via Milazzo 5
- 5 - PADRE AGOSTINO
via Padre Agostino 1
- 6 - IMMACOLATA CONCESSIONE
via del Cimitero 5
- 7 - SAN ROSSORE
San Rossore

Direzione Didattica di Pisa - 2

- 1 - M. CALANDRINI
via del Carmine 5
- 2 - SACRO CUORE DI GESU'
via Italo Possenti 23
- 3 - P. AGOSTINO DA MONTEFELTRO
via S. Bernardo 25
- 4 - S. FRANCESCO
via della Goletta 1
- 5 - LILIA ROSATI
via Carlo Cattaneo 58
- 6 - IGINIO GIANFALDONI
via Carlo Cattaneo 22
- 7 - S. BARTOLOMEO A.
via Arginone 11
- 8 - DIVINA PROVVIDENZA
via Sepolcri 4

Direzione Didattica Pisa - 3

- 1 - SAN GIUSEPPE
Via S. Francesco
- 2 - OPERA CARDINALE MAFFI
Via Garibaldi 33
- 3 - BUON CONSIGLIO
via Cuppari 22
- 4 - SAN FRANCESCO
via Cisanello 8
- 5 - SOC. FONDAZIONE MARZOTTO
via Valdagno 7
- 6 - ANGELI CUSTODI
Villaggio Pratale
- 7 - ANGELI CUSTODI
via Gimignani
- 8 - C.I.F.
Piazza S. Croce
- 9 - S. PIETRO
Via Caprera 47

Direzione Didattica Pisa - 4

- 1 - LUIGI FRASSI
via Derna 17
- 2 - FIGLIE DI S. FRANCESCO
Via A. Pisano 56
- 3 - MARIA AUSILIATRICE
Via S. Giuseppe 20
- 4 - S. GIUSEPPE
Via A. Pisano 226
- 5 - SACRO CUORE
Via S. Stefano 30
- 6 - S. RITA
via Roma 36

Direzione Didattica Pisa - 5

- 1 - ISTITUTO DI CURE MARINE DI TIRRENIA
Calambrone via del Tirreno
- 2 - REGINA MUNDI
Calambrone - via del Tirreno 62
- 3 - CADUTI DEL MARE
via degli Oleandri

RILEVAMENTO DELLA ATTREZZATURA SCOLASTICA ANNO 1963-1964																
D'ORDINE	NOME E INDIRIZZO DELLA SCUOLA	TIPO E ORDINE DI SCUOLA	N° DEI PIANI	N° AULE ORDinarie	N° AULE SPECIALI	N° PALESTRE E O-CAMPI	STATO DI CONSERVAZIONE	N° PERSONALE INSEGNANTE	N° ALTRO PERSONALE	N° CLASSI ISTITUITE	TURNI DOPPI	N° ALUNNI MASCHI	N° ALUNNE FEMMINE	N° TOTALE ALUNNI	AFFOLLAMENTO ECCESSIVO	PROVENIENZA DEGLI ALLIEVI E NOTE
1	"G. Mazzini" Porta a Jacca	Scuola Media di obbligo	3	22	1	2+1	Buono	44	10	22	-	306	256	562	si	97% dalla Città, 3% fuori Comune-
2	Ronato Dueini Via Sancasciani Succursale Maria- ne di Pisa - Succursale al Cas- lambrone ospite di una Colonia.	Scuola Media di obbligo-	3	24 6	- -	2 -	Mediocre -	60	13	25 4	- -	338 53	312 20	650 73	si -	da Marina e Tirrenia
			-	-	-	-	-	-	-	2	-	45	5	50	-	Residenti in Collegio
3	G. Marconi ex Corte di Assi- se- Palazzo Pre- torio e Caserma dei Pannieri	Scuola Media dell'obbligo	-	-	-	-	Indecoroso	64	15	30	-	833	37	870	-	Dalla Città la scuola non ha sede pro- pria ed esercita in ambienti divisi e di fortuna.
4	L. Fibonacci Via S. Francesco Succursale scuol- a differenziale organizzata den- tro l'Istituto di Rieducazione Minore S. Sil- vestro-	Scuola Media di obbligo	3	14	3	1	Mediocre	53	11	21	-	171	290	461	-	Dalla Città
			-	21						1						
5	G. Carducci Piazza S. France- sco-	Scuola Media di obbligo	2	21	6	2+1	Inadeguato	43	10	21	-	265	264	529	-	Dalla Città La scuola è installata in un vecchio stabile umido e poco sicuro ricavato dai vecchi locali dell'ex Museo Civico
6	G. Toniolo Via della Qual- gnonia - Via S. Paolo	Scuola Media di obbligo	3	14	-	1+1	Buono	42	9	20	-	165	314	479	si	70% Città, 30% località pe- riferiche - La sede aggiunta di Via S. Paolo è in prefabbrica- to -
			1	6	-	-	Impossibile									
7	N. Pisano- Marina di Pisa-	Scuola Media di obbligo-	2	10	5	-	Mediocre	21	9	10	-	150	50	200	-	Provengono tutti da Marina Tirrenia e dintorni-

RILEVAMENTO DELLA ATTREZZATURA SCOLASTICA ANNO 1963-1964

N° D'ORDINE	NOME E INDIRIZZO DELLA SCUOLA	TIPO E ORDINE DI SCUOLA	N° DEI PIANI	N° AULE ORDINARIE	N° AULE SPECIALI	N° PALESTRE E O-GAMPI	STATO DI CONSERVAZIONE	N° PERSONALE INSEGNANTE	N° ALTRO PERSONALE	N° CLASSI ISTITUITE	TURNI DOPPI	N° ALUNNI MASCHI	N° ALUNNE FEMMINE	N° TOTALE ALUNNI	AFFOLLAMENTO ECCESSIVO	NOTE
1	-Leonardo Cambini Via Niosi	Elementare	2	13	1	-	Buona	14	8	14	-	153	141	294	si	
2	Aspromonte Biagi Porta a Mare	"	2	12	-	-	Buona	10	4	10	-	110	109	219	-	
3	Newbery Marina di Pisa	"	2	10	-	-	Mediocre	10	4	10	-	80	90	170	-	
4	G. D'Annunzio Marina di Pisa	"	1	5	-	-	Mediocre	5	2	5	-	45	37	82	-	
5	- C.E.P. Barbaricina	"	-	5	-	-	-	6	1	6	1	72	57	129	si	Attualmente la scuola è ospite di locali di fortuna essendo in costruzione fabbricato scolastico.
6	- F. Rismondi S. Piero a Grado	"	2	5	-	-	Pessimo	5	1	5	-	51	52	103	-	E' stato studiato un piano di risanamento completo
7	- S. Rossore	"	1	2	-	-	Buono	2	1	5	-	16	13	29	-	
8	- A. Manzoni Via del Carmine	"	1	5	-	-	Pessimo	5	3	5	-	-	96	96	-	
9	- E. Zerboglio Via del Carmine	"	2	5	-	-	Pessimo	5	2	5	-	81	-	81	-	
10	- C. Battisti Via Corridoni	"	2	16	3	1	Mediocre	16	4	16	-	188	188	386	-	
11	- F. Baracca Cospedaletto	"	1	5	-	-	Buono	4	2	5	-	27	32	59	-	
12	- A. Moretti Putignano	"	2	8	1	-	Mediocre	8	2	8	-	75	65	140	-	
13	- Lorenzini S. Marco	"	1	6	-	-	Buono	6	2	6	-	76	65	141	-	
14	- N. Sauro Via S. Agostino	"	2	10	-	-	Buono	10	5	10	-	106	132	238	-	
15	S. Ermete S. Ermete	"	1	5	-	-	Mediocre	5	2	5	-	66	50	116	-	

RILEVAMENTO DELLA ATTREZZATURA SCOLASTICA ANNO 1963-1964																
N° D'ORDINE	NOME E INDIRIZZO DELLA SCUOLA	TIPO E ORDINE DI SCUOLA	N° DEI PIANI	N° AULE ORDINARIE	N° AULE SPECIALI	N° PALESTRE E O-CAMPI	STATO DI CONSERVAZIONE	N° PERSONALE INSEGNANTE	N° ALTRO PERSONALE	N° CLASSI ISTITUITE	TURNI DOPPI	N° ALUNNI MASCHI	N° ALUNNE FEMMINE	N° TOTALE ALUNNI	AFFOLLAMENTO ECCESSIVO	NOTE
16	Scuola Differenziale per minorati - Area ex Politeama	Elementare	1	5	-	-	Mediocre	5	2	5	-	22	13	35	-	Edificio prefabbricato.
17	D. Chiesa Via S. Francesco	"	3	23	1	1	Discreto	23	15	23	-	322	248	570	si	
18	A. Parmeggiani P. a Lucca Est	"	1	5	-	-	Buono	8	2	8	3	78	78	156=	si	
19	G. Oberdan Via S. Michele	"	1	10	2	-	Pessime	10	2	10	-	104	125	229=	-	
20	Genovesi Riglione	"	1	8	-	-	Buono	10	5	10	-	104	90	194	-	
21	S. Giagio Cisanello	"	1	5	1	-	Buono	5	3	5	-	34	37	71	-	
22	N. Pisano Via S. Frediano	"	2	20	1	-	Pessimo	20	10	20	-	224	176	400	-	
23	C. Collodi Porta a Lucca	"	2	15	1	-	Buono	15	4	15	-	185	170	355	si	
24	F. Filzi Via C. Matilde	"	2	9	-	1	Pessimo	9	3	9	-	97	89	186	si	
25	" I PASSI"	"	1	6	-	-	Pessimo	9	2	9	3	88	64	152	si	Edificio prefabbricato
26	E. Toti Barbaricina	"	2	9	-	-	Buono	10	3	10	1	85	99	184	si	
27	U. Maddalena Tirrenia	"	1	5	-	-	Buono	6	3	5	-	41	48	89	-	
28	G. Marconi Coltano	"	1	4	-	-	Mediocre	4	1	5	-	31	26	57	-	
29	"LE TREDICI"	"	1	1	-	-	Pessimo	1	1	5	-	3	4	7	-	
30	Biscottino Coltano-Arnaccio	"	1	1	-	-	Pessimo	1	1	5	-	4	5	9	-	

RILEVAMENTO DELLA ATTREZZATURA SCOLASTICA ANNO 1963-1964

[illegible]

RILEVAMENTO DELLA ATTREZZATURA SCOLASTICA ANNO 1963-1964

N° D'ORDINE	NOME E INDIRIZZO DELLA SCUOLA	TIPO E ORDINE DI SCUOLA	N° DEI PIANI	N° AULE ORDINARIE	N° AULE/ SPECIALI	N° PALESTRE E-O-CAMPI	STATO DI CONSERVAZIONE	N° PERSONALE INSEGNANTE	N° ALTRO PERSONALE	N° CLASSI ISTITUITE	TURNI DOPPI	N° ALUNNI MASCHI	N° ALUNNE FEMMINE	N° TOTALE ALUNNI	AFFOLLAMENTO ECESSIVO	PROVENIENZA DEGLI ALLIEVI E NOTE
8	Istituto Professionale per il Commercio - Via M. Lalli - Succursale Palazzo Pretorio.	Scuola Secondaria Superiore	1	6	4	-	Buono	20	7	9	-	41	148	189	si	60% proveniente dalla zona Cascina e Pontedera, 40% provenienti da Pisa.
1	M. Calandrini - Via del Carmine	ASILO	1	3	2	1	Buono	3	3	3	-	47	53	100	-	

se per sport non agonistico, addirittura inesistenti. Pisa non fa eccezione e presenta nel settore un bilancio del tutto deficitario.

Gli impianti sportivi esistenti sono infatti quelli di Riglione, di S. Piero a Grado, di Marina e dell'Abetone, tutti per il gioco del calcio. Attrezzata^{ra} per lo spettacolo sportivo è invece l'Arena Garibaldi, in località Porta a Lucca, soffocata dagli alti edifici che la circondano da ogni parte. Ad ovest del Centro Storico invece, oltre la ferrovia vi è il complesso poli-sportivo costituito dal Campo CONI per l'atletica leggera, da alcuni campi da tennis e dalla piscina. E' in costruzione un Palazzetto dello Sport.

Le attrezzature descritte sono palesemente insufficienti e il P.R.G. individua anzitutto aree sportive di base in ogni quartiere e le reperisce anche nelle zone già edificate.

Le aree di livello superiore per lo sport vero e proprio sono invece tre, localizzate: la prima nella zona di Cisanello lungo la omonima via che costituisce la spina longitudinale della nuova espansione, la seconda nella zona nord della città, la terza integra invece la zona polisportiva già esistente ad ovest della ferrovia occupando la attuale piazza d'Armi.

Il nuovo stadio è previsto a nord della città lungo l'attuale via Abetone-Brennero e risulta collegato efficientemente sia alla viabilità territoriale che a quella urbana.

Restano confermate le destinazioni d'uso attuali per tutte le attrezzature esistenti.

IL POLICLINICO E LE ATTREZZATURE SANITARIE

Le cliniche universitarie e l'Ospedale cittadino sono riunite attualmente in un unico complesso costituito dagli Ospedali Riuniti di S. Chiara ospitato in quel complesso montanale che chiude il lato lungo della "Piazza dei Miracoli" costruito nel 1300.

La situazione attuale è grave per:

- 1) - inestensibilità degli impianti;
- 2) - vetustà tecnica edilizia del complesso
- 3) - irrazionale disposizione degli edifici;
- 4) - irrazionale disposizione dei servizi;
- 5) - impossibilità di organizzare le attuali e le future necessità della esistenza e della ricerca scientifica.

Da tempo gli organi responsabili e tutta l'opinione pubblica hanno maturato la convinzione che l'unica soluzione valida è quella di costruire un nuovo Policlinico su una area diversa da quella attuale e di dare alle costruzioni del complesso ospedaliero una destinazione da stabilirsi ma può in prima approssimazione - come abbiamo detto parlando del "Centro Storico" - essere ipotizzata anzitutto pubblica ed in particolare:

- a) - complementare almeno in parte al Policlinico per le lunghe degenze e come poliambulatorio al servizio della città storica;
- b) - istituti per anziani con ricostruzione di un grande giardino ed edifici sociali;
- c) - collegi universitari ed istituti vari di ordine universitario;

destinazioni queste previste anche in sede di P.R.G., come già abbiamo avuto modo di precisare parlando del Centro Storico.

Come si evince da una recente relazione riguardante il problema e redatto a cura dell'Amministrazione Ospedaliera, l'area di influenza del Policlinico Pisano si estende fino a Volterra, Grosseto, Massa, oltre a comprendere naturalmente tutto il Comprensorio della Bassa Valle dell'Arno fino ad Empoli.

Il nuovo Policlinico, nel sostituire il complesso attuale, dovrà pertanto assolvere ai compiti di:

- 1) - servizio ospedaliero per un ampio hinterland interprovinciale;
- 2) - ricerca scientifica a livello anche universitario.

Per quanto riguarda le previsioni relative ai posti-

letto, la relazione succitata contesta ai dati I.S.T.A. T. relativi all'anno 1962 sulla "reale ricettività degli Spedali di S. Chiara riducendo a 1480 (effettivi) i 2116 ufficiali.

In ogni caso, ed in prima approssimazione, la relazione prevede come necessari nei prossimi dieci anni circa 3.000= posti-letto in "Ospedali Generali", localizzandone 2.000= nel nuovo Policlinico di Pisa e ridistribuendo gli altri 1.000= in ospedali minori della Provincia.

Come si può notare, anche se solo per decisioni settoriali, le esigenze della pianificazione degli interventi estesa ad uno spazio extra comunale, sono da tempo maturate ed è necessario ricordare che la localizzazione di detti interventi conterrà tanto più margine d'errore quanto più sarà lontana da un contesto di pianificazione globale del territorio.

In particolare gli "Ospedali per Acuti" sono solo una parte della complessa struttura ospedaliera e per garantirne il sufficiente livello del servizio è necessario integrarli con quelli per le "lunghe Degenze", i Cronicari, i Convalescenti, i Poliambulatori, i Gerontocomi, ecc. che solo in una organizzazione comprensoriale possono essere utilmente localizzati.

Per quanto riguarda il nuovo Policlinico, comunque, il P.R.G. ha individuato un'ampia area ad esso destinata nella parte terminale della nuova espansione urbana, a ridosso della ansa del fiume, in una zona con caratteristiche di insediamento particolarmente favorevoli e contigua all'attuale Sanatorio che mantiene la sua destinazione di attrezzatura sanitaria senza peraltro essere vincolata a quella sanatoriale. Infatti, in un piano generale delle attrezzature ospedaliere, si potrà forse localizzarlo più utilmente in altra zona, quale ad esempio sulle pendici dei Monti Pisani.

Il nuovo Policlinico è servito dalla nuova rete viaria longitudinale di Cisanello e da quella trasversale che collega la pedemontana nord con la via Emilia e risulta essere quindi rapidamente raggiungibile da tutto il territorio interprovincia-

le.

Nell'area del Policlinico infine potranno essere poste anche le Cliniche Universitario e le attrezzature per la ricerca scientifica in modo da individuare un vero e proprio complesso sanitario che integri gli aspetti funzionali con quelli didattici e di studio.

Per quanto riguarda invece le attrezzature sanitarie mutualistiche o specializzate, Pisa non presenta un livello soddisfacente. Necessita infatti di consultori O.N.M.I. e di ambulatori e poliambulatori a livello di quartiere, nonché di centri psico-pedagogici e scuole speciali.

Il P.R.G. prevede aree per attrezzature sanitarie in ogni quartiere sia esistente che di progetto, integrando le carenze ove esistono. Si ritiene infatti utile una politica di concentrazione dei vari servizi inerenti al ramo. Maggiore diffusione è invece riservata agli asili nido non sempre associati, come avviene ora, ai consultori O.N.M.I..

Quanto alle "Case per anziani" viene confermata l'attuale posta in via Garibaldi e riservate alcune aree dell'attuale Ospedale di S. Chiara. Ma a questo proposito si sottolinea che eventuali nuove localizzazioni potranno avvenire anche in "Zona Residenziale".

Alle Colonie Marine, come già abbiamo detto parlando di Tirrenia, è riservata un'ampia zona di pineta con il corrispondente tratto di spiaggia.

ELENCO DELLE COLONIE ESTIVE CHE HANNO FUNZIONATO NELL'ANNO

1962 (Litorale pisano).

- 1°) - COLONIA COMUNALE - Via Del Tirreno n.8 - Marina di Pisa;
- 2°) - " CASA RIEDUCAZIONE MINORENNI - Lido - Marina di Pisa;
- 3°) - " ISTITUTO SALESIANO - Via Ord.S.Stefano n.3 - Marina di Pisa;
- 4°) - " BREFOTROFIO DI CALCI - Via Ord.S.Stefano n.159 - Marina di Pisa;
- 5°) - " ORFANOTROFIO S. ANTONIO DA PADOVA DI CASCIAVOLA - Via Cagliaritana;
- 6°) - " FIGLI DIPENDENTI OSP.S.CHIARA - Via Ord.S.Stefano 161 - Marina di Pisa;
- 7°) - " SCUOLA MATERNA M. IMMACOLATA - Via Milazzo 159 - Marina di Pisa;
- 8°) - " ISTITUTO DON BOSCO DI PESCIA - Lido - Marina di Pisa;
- 9°) - " ISTITUTO PATROCINIO S. GIUSEPPE DI FIRENZE - Via Arnino - Marina di Pisa;
- 10°) - " ASILO INFANTILE PORTA A MARE (diurna) - Lido - Marina di Pisa;
- 11°) - " O.N.A.O.M.A.C. - Viale del Tirreno, 76, Calambrone;
- 12°) - " R.I.V. - Viale del Tirreno, 84 - Calambrone;
- 13°) - " FERROVIERI A e B - presso Villa Rosa, Via del Tirreno, 76 - Calambrone;
- 14°) - " VIGILI DEL FUOCO - Viale Del Tirreno, 66 - Calambrone;
- 15°) - " UNIONE INDUSTRIALI PRATESE - Viale del Tirreno, 82 - Calambrone;
- 16°) - " P.O.A. DI PRATO - presso Villa Rosa, V.le del Tirreno, 80 - Calambrone;
- 17°) - " P.O.A. DI TRENTO - Presso Villa Rosa, V.le del Tirreno, 82 - Calambrone;
- 18°) - " P.O.A. DI FIRENZE - Presso Col.F.I.E. - V.le del Tirreno, 355 - Calambrone;
- 19°) - " G.I. VITT. EMANUELE - V.le del Tirreno - Calambrone;
- 20°) - " G.I.F. - presso Col. Regina Mundi - V.le del Tirreno - Calambrone;
- 21°) - " ISTITUTO S. CUORE - Viale del Tirreno - Calambrone;

- 22°) - COLONIA ISTITUTO SALESIANO DI LIVORNO - V.le del Tirreno
Calambrone;
- 23°) - " U.R.A.I.T. DI FIRENZE - V.le del Tirreno - Calam
brone;
- 24°) - " OP. DIOCESIANA S. MINIATO - presso Col. Stella
Maris - V.le Tirreno;
- 25°) - " P.O.A. DI PISTOIA S. MARIA - V.le del Tirreno -
Calambrone;
- 26°) - " CITTA' DEI RAGAZZI - Marina di Pisa.

I SERVIZI GENERALI

Per quanto riguarda le grandi attrezzature di servizio il P.R.G. tiene conto del fatto che molte di esse sostengono un ruolo decisamente territoriale e propone una soluzione non frammentaria ed episodica ma complessiva, tenendo conto del fatto che Pisa non ha fino ad ora risolto alcuno dei problemi inerenti ai servizi generali.

Perciò il P.R.G. prevede una localizzazione delle nuove aree di servizio in una zona a cavallo del ramo ferroviario Pisa-Collesalveti che potrà assicurarne il raccordo con la stazione di smistamento di Pisa, mentre il collegamento viabilistico sarà assicurato dall'Emilia e dalla variante Aurelia.

Questa ubicazione consentirà un notevole grado di efficienza a servizio di tutto il territorio e potrà essere raggiunta rapidamente utilizzando strade di scorrimento veloce.

Anche il raccordo con la E. 1 è assicurato dalla sua prossimità al Casello di Pisa-sud.

Analizzando brevemente le attrezzature previste :

a) Foro boario e macelli

Attualmente il Macello ha sede entro il Centro Storico in un'area a nord della Cittadella e mentre risulta essere già chiaramente limitato dalla infelice ubicazione, necessita anche sotto il profilo tecnologico di radicali trasformazioni. Il suo spostamento appare pertanto urgente in un'area tale da consentire anche la costruzione di impianti industriali per la lavorazione dei prodotti della macellazione.

Il foro boario sarà ad esso utilmente contiguo per consentire una razionalizzazione dei trasporti. L'area lasciata libera dai macelli è destinata dal P.R.G. in parte a verde pubblico ed in parte alle attrezzature universitarie.

b) Mercati generali

La zona che ospita i Mercati generali si trova attual-

mente nei pressi del Giardino Scotto ed è quindi interna alla città, congestionata dal traffico e difficilmente raggiungibile. Risulta anche di dimensione insufficiente e non è in grado di assicurare un servizio efficiente.

Lo spostamento dei Mercati Generali è pertanto molto opportuno e consentirà di espandere l'area di influenza che oggi risulta notevolmente limitata a favore di altri centri commerciali.

c) Impianto Nettezza Urbana

Deve trovare invece una sua localizzazione lontano dalla città ed in zona aperta, che consenta l'installazione di impianti di trasformazione di rifiuti solidi.

Potrà servire eventualmente un'ampia zona extra comunale qualora si trovino in sede di comprensorio opportuni accordi.

d) Officina del Gas

Attualmente è ubicata in un limitata zona ad ovest della stazione ferroviaria ed è completamente circondata da case che ne impediscono eventuali trasformazioni.

La localizzazione è di per sé stessa pericolosa e consiglia lo spostamento dell'Officina stessa.

Si è ritenuto opportuno ubicarla nelle aree di servizio predisposte ed in particolare a confine con la zona industriale per eventuali allacciamenti con le industrie installate. Ove ciò fosse possibile la Officina del Gas risulterebbe essere una interessante fonte di energia per i processi industriali e potrebbe migliorare notevolmente i propri utili di gestione.

e) Centrale del Latte

Attualmente non esiste ma se ne avverte da tempo la

necessità, tanto che l'Amministrazione Comunale ha già predisposto alcuni provvedimenti in proposito. Si ritiene opportuno localizzarla nella zona predisposta ad Est dell'Aeroporto.

f) Deposito A.T.U.M. - A.T.I.P. - A.C.I.T.

Appare innanzi tutto opportuno unificare i servizi generali per le tre gestioni dei trasporti pubblici ATUM-ATIP - ACIT ed in considerazione della inadeguatezza delle attuali aree, di prevederne lo spostamento in una zona esterna al tessuto urbano.

L'area ad Est appare ben servita dalla viabilità e sostanzialmente vicina sia alla città storica che alla nuova espansione.

L'area lasciata libera, a ridosso delle mura urbane, lungo la Via Cesare Battisti, potrà utilmente essere destinata a verde pubblico particolarmente carente in quel settore urbano ripristinando così una fascia di rispetto nelle mura, ancora perfettamente conservate.

AREE PER ESPOSIZIONE

Manca a Pisa un'area specializzata ed attrezzata per eventuali esposizioni di ogni tipo, mentre con lo sviluppo degli aspetti commerciali ed industriali del territorio, non appare improbabile, il presentarsi in un prossimo futuro di esigenze in questo senso.

Il P.R.G. riserva a questa funzione un'area compresa tra il parco ferroviario di S. Ermete e la via Fiorentina.

STAZIONE AUTOCORRIERE

Con lo spostamento dell'Officina del Gas si renderà libera un'area che potrà essere utilmente destinata alla Stazione per autocorriere che risulterà prospiciente sulla Via Cesare Battisti, nonchè contigua alla Stazione ferroviaria.

L'AEREOPORTO

L'aeroporto internazionale d. S. Giusto è il più importante della Toscana.

Ogni cura è stata quindi posta nel P.R.G. per assicurarne la migliore utilizzazione.

In particolare ne è stato previsto l'ampiamiento per piste fino a 4.000 = metri che consentono l'atterraggio di aerei a reazione intercontinentali ed è stata data soluzione sia alla viabilità che attualmente serve in modo del tutto inadeguato l'importante attrezzatura, sia alle aree di servizio ora insufficienti.

Per quanto riguarda la viabilità, il collegamento veloce con Firenze, e tutti i centri toscani può dirsi risolto con il tracciato dell'asse attrezzato - sud che si raccorda con la nuova S.S. 67 per i collegamenti rapidi con Firenze, con la via Emilia e la variante Aurelia, ed attraverso questa con la E.1 al Casello Pisa-Sud. Alle attrezzature aero-portuali, quali aerostazione, spazi per parcheggio, per un Motel, Ristoranti ecc. è stata riservata l'area compresa tra l'attuale confine dello Aeroporto e l'asse attrezzato Sud, completandola con ampie zone verdi a nord di questo.

LE ZONE MILITARI

Le aree per uso militare sono a Pisa molte ed importanti e per alcune, nel P.R.G. si prevede lo spostamento.

Esse sono la Caserma Artale e la Piazza D'Armi per le quali sono stati avviati, intercorsi, alcuni contatti con la Amministrazione Militare al fine di stabilire una eventuale localizzazione alternativa.

Come già detto in altra parte della relazione si ritiene inoltre necessario prevedere la eliminazione, per la integrazione dell'uso della pineta, della servitù militare di Campo Darby e quella relativa alla stazione radio della M.M. a Tirre-

nia che potrebbe essere spostata a S. Rossore, in una zona opportuna.

Resta confermata la "Caserma Gamera" nella zona di Porta a Lucca mentre per quanto riguarda il C.A.M.E.N. si precisa di non avere notizie sufficienti per proporre eventuali variazioni e che dovranno perciò essere fatti ulteriori accertamenti. Per ora, di massima, si conferma la destinazione d'uso attuale.

ZONE AGRICOLE ED AGRICOLO-PANORAMICHE

Da lunghi anni la campagna italiana e segnatamente le zone più vicine ai centri urbani, è interessata da una edificazione sparsa di edifici di abitazione a destinazione non rurale, ma che sono stati realizzati in terreno agricolo soprattutto per sfuggire alla speculazione sulle aree urbane. Il risultato è che le case si sono attestate lungo tutte le altre rendendo su queste pericoloso e lento il traffico, oppure si sono riunite in nuclei disordinati, rendendo comunque sempre difficile ed estremamente dispendioso per i comuni raggiungerle anche soltanto con le attrezzature tecnologiche primarie.

Non lieve danno infine è quello causato dalla trasformazione del paesaggio rurale che è tanta parte del patrimonio paesaggistico e culturale italiano.

La legge "167" pone la premessa per edifici residenziali a basso costo in aree urbane ed è pertanto possibile proporci, attraverso il P.R.G. di contenere entro termini ragionevoli la edificazione in campagna.

Le Norme di Attuazione contengono articoli che tendono a consentire nelle zone rurali una edificazione assai limitata ma nella zona compresa tra il mare ed il tracciato attuale dell'Aurelia cui viene riconosciuto nel P.R.G. particolare interesse paesaggistico i vincoli sono più rigorosi per la precisa volontà di mantenere il più possibile integra la situazione

LE ZONE VERDI URBANE

Lo abbiamo già detto nel corso della relazione ma, occupandoci delle aree verdi, dobbiamo dire ancora che non è rimasto molto oggi a Pisa degli orti interni alle mura che ancora nell'800 " erano ampi e bellissimi, nè all'esterno della cinta medioevale si riscontrano grosse aree verdi che proteggono il centro monumentale dalla aggressione della nuova edilizia, ed anche la consistenza delle aree verdi a servizio dei quartieri urbani è praticamente nulla.

Il P.R.G. si è proposto di ottenere in questo settore un miglioramento sostanziale della situazione attuale.

Per il Centro Storico prevede il rigoroso vincolo su tutte le aree verdi esistenti, il potenziamento ove possibile di quelle attuali ed il ripristino di una ampia fascia di protezione per le mura sia all'interno che all'esterno di queste.

Per i quartieri esistenti inoltre, opera un recupero di aree verdi attualmente private destinandole all'uso pubblico mentre per la nuova espansione di Cisanello le previsioni comportano la definizione di standards urbanistici elevati con spazi verdi di vicinato e di quartiere preferibilmente ubicati in continuità con le aree scolastiche.

Lungo l'Arno in particolare sono state vincolate a verde ampie zone che consentiranno di godere interamente la singolare bellezza del patrimonio naturale. Sono vincolate infine a verde pubblico tutte le zone di "golena" sulle due rive del fiume ed una ampia zona posta ad ovest della città, oltre la ferrovia prospiciente all'Aurelia.

LE AREE SPORTIVE

Allo sport non è stata attribuita fino ad ora in Italia l'importanza che in realtà ha sul piano delle educazione e della salute fisica.

Le attrezzature sono perciò carenti, irraggiungibili, spesso esclusive e per quanto riguarda la organizzazione di ba-

attuale. In particolare si prevede di assoggettarla anche al controllo della Soprintendenza ed alle leggi del 1/6/1939 n.1089 e 26/6/1939 n. 147.

ZONA DESTINATA ALLE ATTIVITA' IPPICHE

In località Barbaricina, nella zona compresa fra la Aurelia, il Viale delle Cascine, la pineta di S. Rossore, la via delle Lenze e l'Arno, da molti decenni sono insediate numerose scuderie per cavalli purosangue da galoppo. L'attività ippica caratterizza tutta la zona che ogni anno, nel periodo invernale e primaverile ospita circa 300 cavalli che vengono qui condotti esclusivamente per l'attività di svernamento ed allevamento.

Sono presenti le più importanti scuderie italiane (Razza del Soldo, Dormello, Ologiata, Latina ecc.) che preparano i cavalli nell'Ippodromo e nel complesso di piste rettilinee di S. Rossore concesse per i mesi dal novembre ad aprile dalla Segreteria Generale della Presidenza della Repubblica mediante convenzione stipulata con l'U.N.I.R.E..

Il clima stabile e temperato della fascia litoranea pisana, costituisce la condizione naturale più favorevole allo svernamento dei cavalli e d'altra parte il complesso di S. Rossore offre le necessarie attrezzature per l'allenamento dei cavalli da galoppo.

A febbraio, marzo ed aprile, nel bellissimo ippodromo ritagliato nella pineta secolare, si svolgono le gare di apertura della stagione. Alla fine di aprile l'attività della zona ippica cessa completamente poichè i cavalli si spostano su altri campi di corse e con essi tutto il personale al seguito.

Il P.R.G. riconosce come preminenti nella zona di Barbaricina le caratteristiche di zona speciale destinata alla Ippica e pone precise norme atte a salvaguardare detta attività la cui rilevanza economica è notevole e che ha conferito al-

la zona un volto di naturale e singolare bellezza, che deve essere interamente rispettata.

Particolare attenzione è stata posta al viale monumentale delle Cascine che la E.1 sottopassa lasciandolo intatto ed alla zona agricola limitrofa che nel P.R.G. è sottoposta al vincolo agricolo-panoramico fino alla ferrovia. In particolare le prospettive di sviluppo del settore ippico nella zona si possono così riassumere:

- a) - normale sviluppo delle attività di svernamento ed allevamento dei cavalli purosangue da galoppo che può essere agevolmente assorbito da un ammodernamento ed incremento delle scuderie che ora dispongono complessivamente di circa 320 box;
- b) - possibile introduzione di una analoga attività per i cavalli del trotto, attualmente del tutto assenti dalla zona;
- c) - possibile introduzione di un grande centro di allevamento che, giovandosi del clima particolarmente adatto durante tutto l'anno, utilizzi vasti impianti già esistenti o trovi nella zona una localizzazione adeguata per nuovi impianti.
- d) - un generale maggiore interesse nazionale ed internazionale per il settore ippico di Pisa con la creazione di aste nazionali ecc.

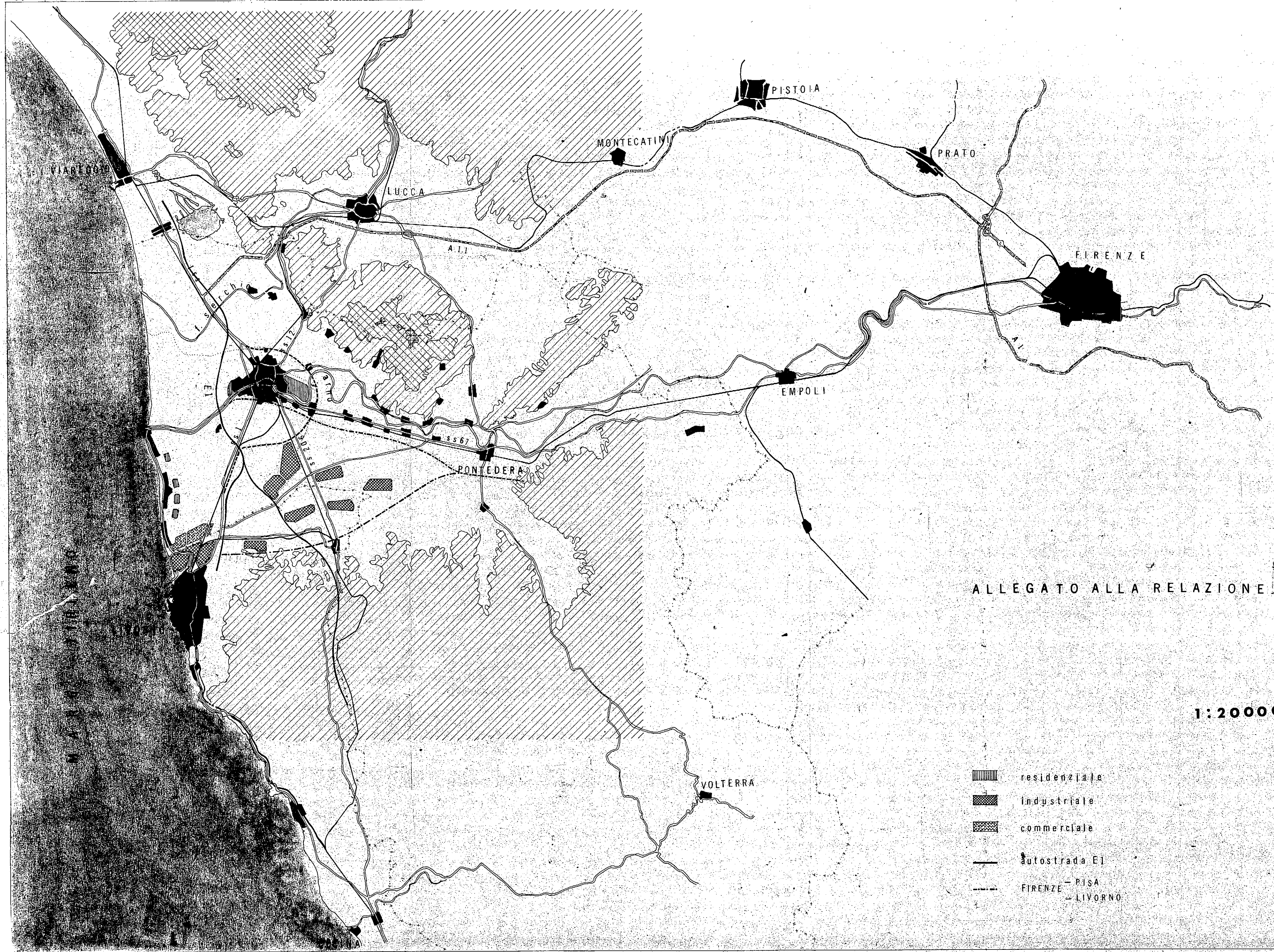
In relazione a questo programma, e pur prevedendo di utilizzare gli impianti di S. Rossore che, soprattutto per la natura del fondo delle piste sabbiose appaiono insostituibili, il P.R.G. vincola un'area ad est della pineta e del tracciato della E.1 da destinarsi ad un nuovo Ippodromo. Il nuovo impianto permetterebbe, assieme alla attività di allevamento, un interesse ininterrotto anzichè esclusivamente stagionale, per l'attività ippica pisana.

AREE CIMITERIALI

Il P.R.G. non prevede particolari interventi nel settore cimiteriale limitandosi a confermare i Cimiteri esistenti, compreso quello di S. Michele che è inserito, salvo naturalmente la distanza regolamentare, nelle previsioni della nuova espansione urbana.

Gli unici interventi sono:

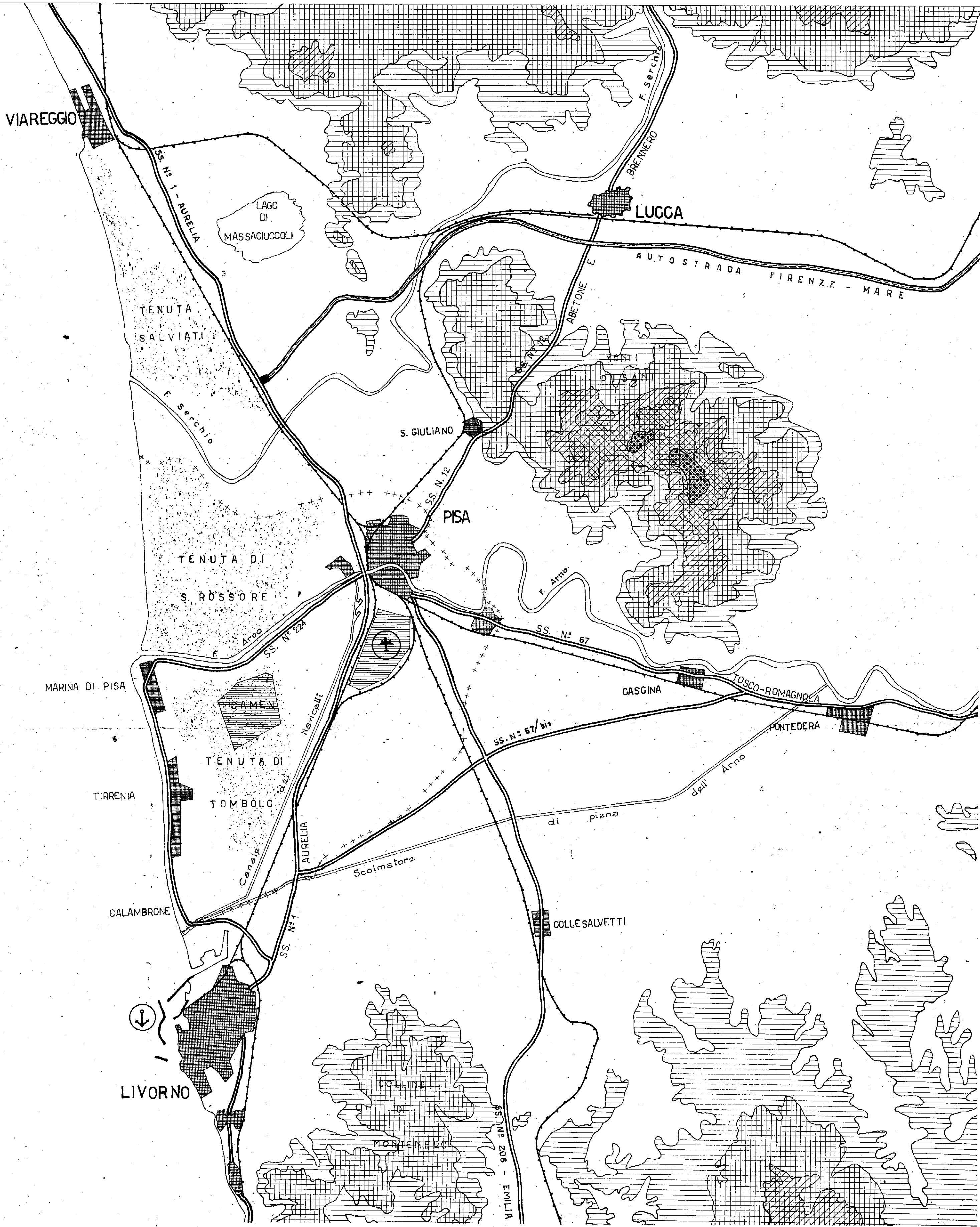
- a) - la creazione di un Cimitero per Marina di Pisa che attualmente utilizza quello, invero troppo lontano, di S. Piero a Grado;
- b) - soppressione di quello di S. Giusto ormai inutilizzato e separato dall'abitato dall'Asse attrezzato sud.



ALLEGATO ALLA RELAZIONE **B**

1:200000

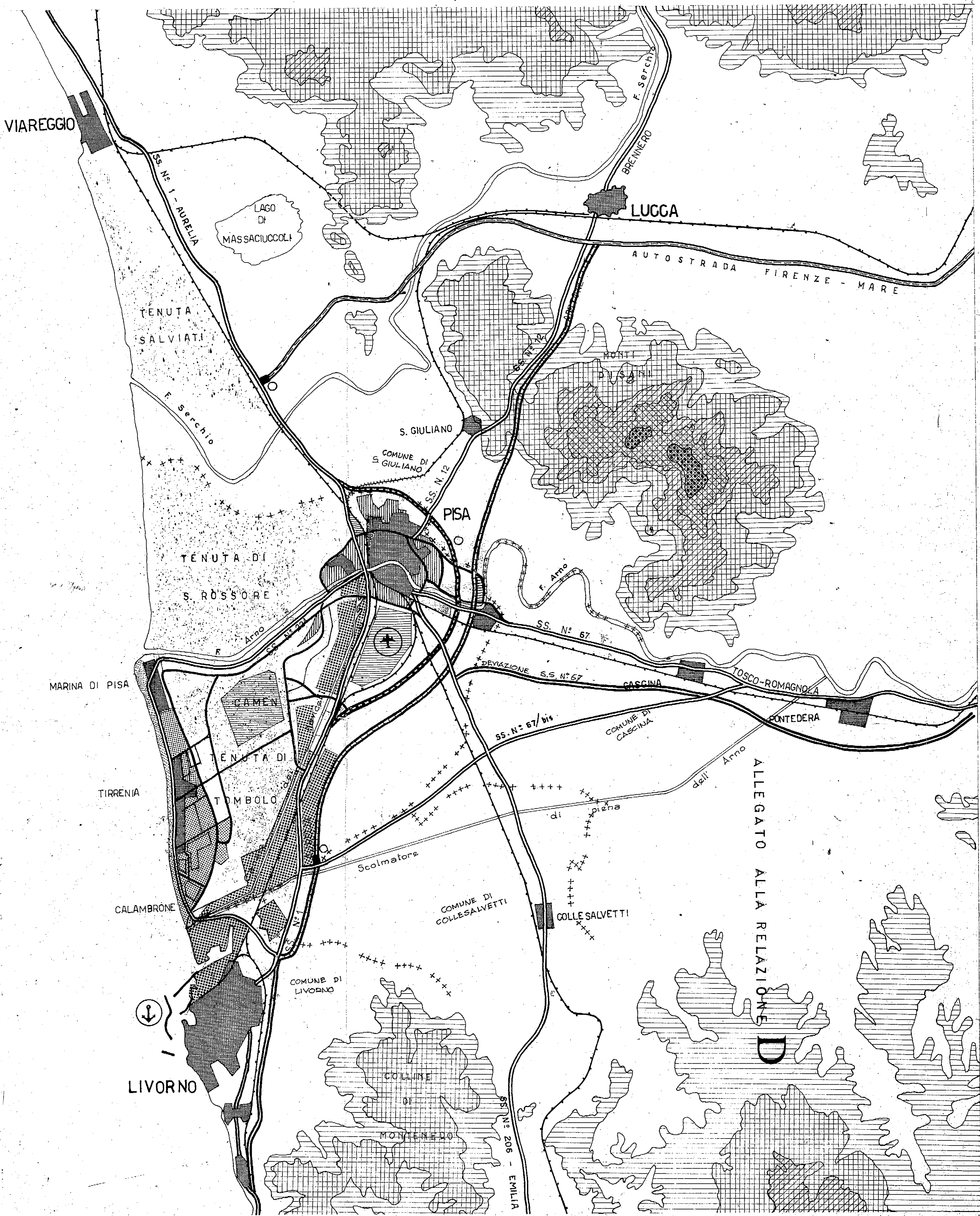
-  residenziale
-  industriale
-  commerciale
-  autostrada E1
-  FIRENZE - PISA
FIRENZE - LIVORNO



stato attuale

1:100 000

ALLEGATO ALLA RELAZIONE **C**

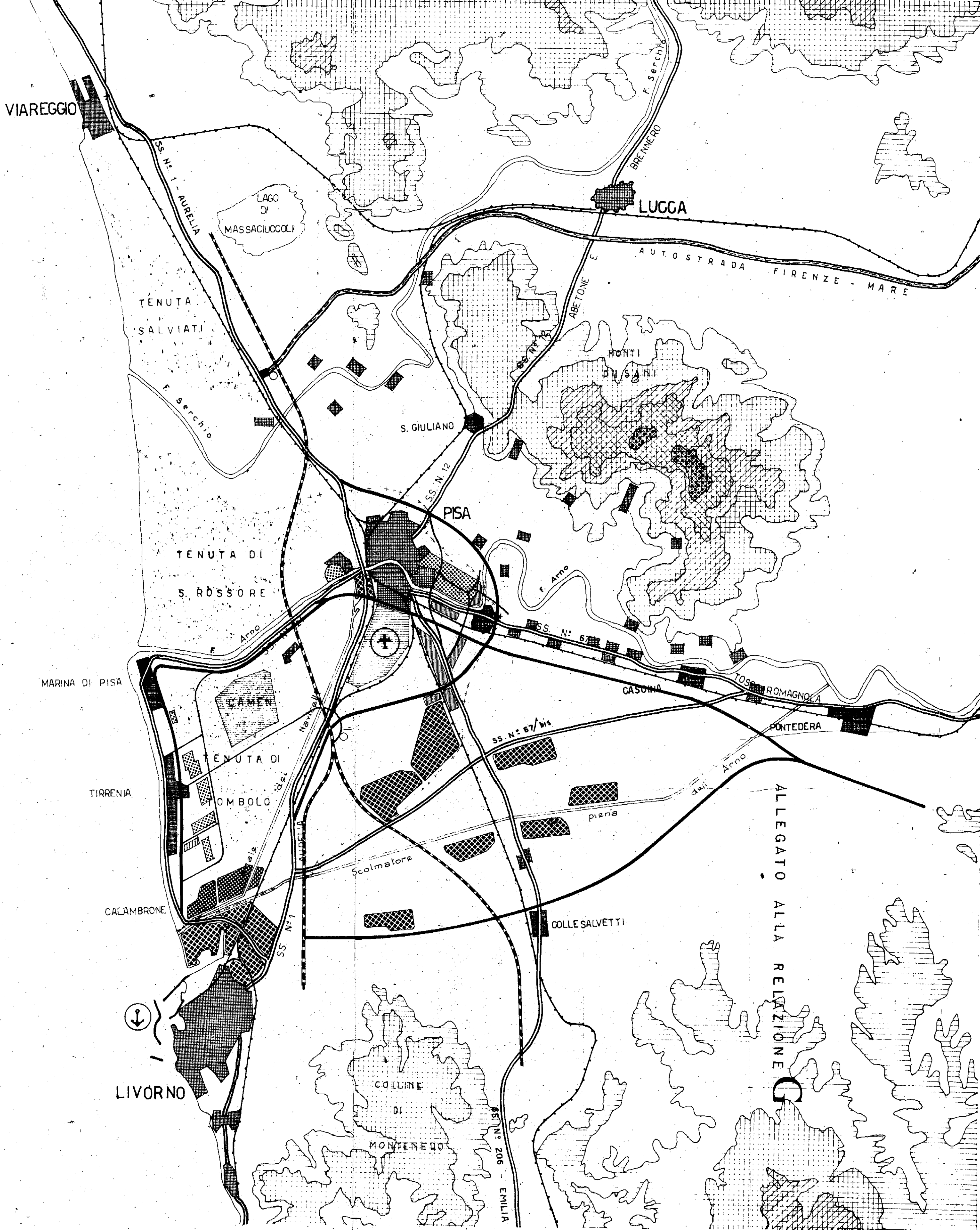


PISA PIANO REGOLATORE

scala 1:100000

anno 1960

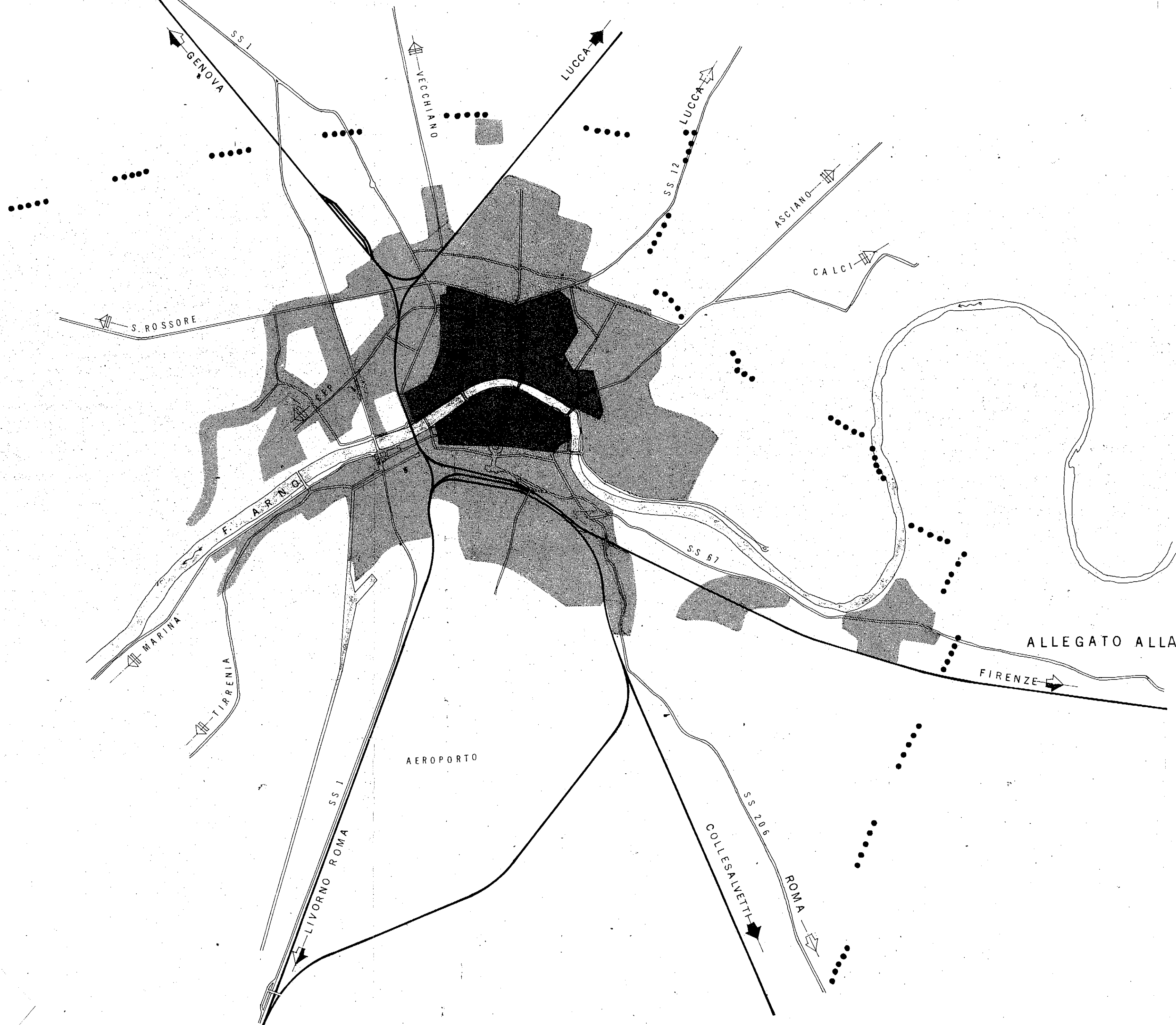
	AUTOSTRADA LUCCA-PISA-LIVORNO		ABITATI ESISTENTI		DEVIATIONE FERROVIA PISA-LUCCA
	AUTOSTRADA FIRENZE-MARE		NUOVE ZONE RESIDENZIALI		CANALE NAVIGABILE
	DEVIATIONE S.S. AURELIA		IMPIANTI SPECIALI		LIMITE COMUNALE
	STRADE STATALI		ZONA INDUSTRIALE		da 0 a 100 m.s.l.m.
	STRADE INTERNE E DI PENETRAZIONE		ZONA TURISTICA		da 100 a 200 m.s.l.m.
	ACCESSO AUTOSTRADA		BOSCHI		da 200 a 400 m.s.l.m.
					oltre 400 m.s.l.m.



PISA PIANO REGOLATORE

anno 1965

	AUTOSTRADA "EUROPA 4"		ABITATI ESISTENTI		PORTUALE COMMERCIALE
	AUTOSTRADA FIRENZE-MARE		NUOVE ZONE RESIDENZIALI		CANALE NAVIGABILE
	DEVIAZIONE S.S. AURELIA		IMPIANTI SPECIALI		LIMITE COMUNALE
	STRADE STATALI		ZONA INDUSTRIALE		da 0 a 100 m.s.l.m.
	STRADE INTERNE E DI PENETRAZIONE		ZONA ALBERGHIERA		da 100 a 200 m.s.l.m.
	ACCESSO AUTOSTRADA		BOSCHI		da 200 a 400 m.s.l.m.



ALLEGATO ALLA RELAZIONE **H**

1:25000

