

E' COPIA CONFORME
ALL' ORIGINALE



MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

DIREZIONE GENERALE DELL'URBANISTICA E DELLE OO.II.

Div. 23^a

L'INGEGNERE CAPO
(Dott. Ing. Raspolli-Gallucci Antonio)

VERBALE DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI TENUTA IL GIORNO 12 APRILE
1965 PER IL PIANO REGOLATORE GENERALE DI PISA.==

=====

Il giorno 12 aprile 1965, alle ore 17,30, nella sala delle
adunanze dell'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei LL.PP.,
si è tenuta una conferenza dei servizi per l'esame dei problemi
riguardanti il piano regolatore generale di Pisa in vista della
sua prossima presentazione all'esame del Consiglio Comunale.

Alla riunione, presieduta dal prof.ing.Cesare Valle, Presiden-
te della VI Sezione del Consiglio Superiore dei LL.PP., hanno par-
tecipato i funzionari di cui in appresso, in rappresentanza del-
l'Ente o dell'Ufficio indicato a fianco di ciascuno di essi:

- Ing.FORTINI Mario - Ministero dei Trasporti - Direzione Generale
delle FF.SS.
- Ing.LUCARONI - Ministero dei Trasporti - Ispettorato Generale Mo-
torizzazione Civile Trasporti in Concessione
- Ing.FERRONI - idem idem
- Col.DEGIANI Albino - Ministero Difesa Esercito - S.M. Ispettora-
to Arma del Genio
- Col. ALTAMURA Leonardo - idem
- Dott.DI PACIO - Ministero del Turismo e dello Spettacolo
- Ing.ORTENSI - Direzione Generale dell'A.N.A.S.
- Ing.DI GIOIA - Presidenza della VI Sezione del Consiglio Superio-
re dei LL.PP.
- Dott.MANTUSCELLI - Direzione Generale Urbanistica
- Dott.SANCINI - Direzione Generale Urbanistica
- Ing.MACHIRINI - Compartimento FF.SS. di Firenze
- Ing.ISOLA - Capo Compartimento A.N.A.S. di Firenze

./.

- Ing. LO CONTE - Direzione Ispettorato Motorizzazione Civile e Trasporti in Concessione di Firenze
- Ing. MARCHETTI - Provveditore alle OO.PP. di Firenze
- Dott. MATTEUCCI - Prefettura di Pisa
- Dott. BOSELLI - Prefettura di Livorno
- Prof. FILIPPELLI - Presidente - Amministrazione Provinciale di LIVORNO
- Geom. MEINI - Assessore OO.PP. dell'Amministrazione Provinciale di LIVORNO
- Ing. LUSVARDI - Ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico Provinciale di LIVORNO
- On.le PUCCI - Amministrazione Provinciale di P I S A
- Ing. PIERROTTI - idem
- Ing. LOMBARO - Ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico Provinciale di P I S A
- Ing. LUMINI Ubaldo - Soprintendente ai Monumenti e Gallerie di P I S A
- Dott. RAGNI - Camera Commercio Industria e Agricoltura di FIRENZE
- Arch. LAMBERTINI - Provveditorato alle OO.PP. - Sezione Urbanistica di FIRENZE
- Ing. FURIO - Presidente dell'Ente Autonomo Tirrenia
- Ing. CHIAVACCINI - Ente Nazionale Energia Elettrica- LIVORNO
- Ing. BRUNI - Società Autostrada Ligure Toscana-Salt LUCCA
- Ing. BARSANTI - idem
- Ing. FOLIGNATI - idem
- Avv. SUPINO - Sindaco del Comune di Pisa
- Ing. RASPOLLI - Ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico Comunale di P I S A
- Dott. AIELLO - Comune di P I S A
- GECCHINI-GIANI - Assessore P.I. - Comune di P I S A
- Prof. BADALONI - Sindaco del Comune di LIVORNO
- Ing. Capo PENCO - Comune di LIVORNO
- RAUGI - Assessore LL.PP. - Comune di LIVORNO
- Dott. GECCHINI Assessore Urbanistica - Comune di LIVORNO
- Geom. CAMPANA - Assessore LL.PP. - V. Sindaco del Comune di GROSSETO

- NANNI - Sindaco del Comune di COLLESAIVETTI
- Arch.MENICHETTI - Comune di COLLESAIVETTI
- Geom.FAZZI - Comune di COLLESAIVETTI
- MACCHERONI - Sindaco del Comune di PONTEDERA
- VINCOLETTI - Sindaco del Comune di S.GIULIANO TERME
- ASSIRELLI - Sindaco del Comune di EMPOLI
- Ing.GIUSTI - Ingegnere Capo dell'Ufficio del Genio Civile di P I S A
- Ing.GAUDIO - Ingegnere Capo dell'Ufficio del Genio Civile di LIVORNO
- Prof.Arch.Piccinato - Progettista del piano
- Prof.Arch.DODI - Progettista del piano

Risultavano invece assenti i rappresentanti dei seguenti

Enti:

- MINISTERO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE -- Direzione Generale della Belle Arti
- MINISTERO INDUSTRIA E COMMERCIO
- MINISTERO DELLA SANITA'
- PRESIDENZA DEL C.O.N.I.
- MINISTERO DEL TURISMO E DELLO SPETTACOLO
- CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA E AGRICOLTURA DI P I S A
- CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA E AGRICOLTURA DI LIVORNO
- SINDACO DEL COMUNE DI CASCINA
- ENTE PER LO SVILUPPO DELLA ZONA PORTUALE INDUSTRIA DI LIVORNO-PISA

Componevano l'Ufficio di Segreteria l'Architetto Bardone e il Geom.Caruso.

Alle ore 17,30, il Presidente Valle dichiara aperta la seduta e, dopo aver rivolto il saluto agli intervenuti, dà la parola al Sindaco di Pisa il quale, dopo una breve premessa, fa presente che l'illustrazione del piano sarà svolta dagli architetti progettisti.

Dopo un breve intervento dell'assessore ai LL.PP. del Comune di Pisa circa le finalità e i criteri di impostazione del piano, prende la parola il Dott. Ragni, il quale precisa che la Camera di Commercio di Firenze ha recentemente deliberato di partecipare al "Consorzio per lo sviluppo della zona industriale Livorno-Pisa" e che in passato si era attivamente interessata alla costruenda nuova arteria Firenze-Livorno. Fa inoltre presente che le Camere di Commercio della Toscana, riunite nella Unione regionale, hanno dato incarico al Centro Studi e Piani Economici di Roma, di predisporre uno studio, già terminato, concernente una "prima ipotesi di una nuova configurazione territoriale della regione toscana". A questo studio se ne collega un altro, in corso di svolgimento, sugli aspetti strutturali, previsioni e obiettivi di un piano di sviluppo regionale con indicazione dei problemi di priorità.

Un altro studio collaterale è quello del Dott. Innocenti sul retroterra del Porto di Livorno.

Il Dott. Ragni conclude chiedendo che sia indetta un'altra riunione, allo scopo di permettere agli Enti interessati assenti di apportare il loro contributo alla soluzione più idonea dei problemi riguardanti l'economia non solo di Pisa e di Livorno ma di tutta la regione Toscana.

Il Presidente dell'Amministrazione provinciale di Livorno precisa, a chiarimento di una richiesta dell'Ispettore Martuscelli che l'Ente per lo sviluppo della zona portuale industriale Livorno-Pisa è solo un Ente di diritto privato.

L'architetto Lambertini, su richiesta del Presidente Valle, fa presente che gli studi del piano territoriale della Toscana, a cura del Provveditorato alle OO.PP. di Firenze, dopo le prime indagini svolte a cura della Sezione urbanistica e l'incarico affidato ad un gruppo di esperti, hanno subito una stasi.

Il Presidente Valle dà quindi la parola al prof. Piccinato il quale passa ad illustrare il piano regolatore generale di Pisa, facendo presente che quella città, con la vicina Livorno, fa parte di un sistema economico e geografico più vasto che trova i suoi termini esatti in tutto lo sviluppo del corso inferiore dell'Arno. Pisa si trova, rispetto alla costa, proprio nel punto mediano di un importante hinterland che si diparte da Firenze e che fa corona alla città, con un sistema del quale fanno parte Lucca, Viareggio, Cascina e Livorno.

Dietro a Pisa, ad oriente, si ha il territorio economico, davanti a Pisa, verso occidente, le distese fortunatamente ancora intatte di S. Rossore e di Tombolo che attendono semmai il completamento della loro qualificazione turistica regionale. Da questo quadro sommario, che ogni studio di piano territoriale conferma, appare evidente come verso monte e non verso mare di Pisa si debbano trovare gli snodi delle grandi comunicazioni, i nuovi sviluppi edilizi, la ristrutturazione degli sviluppi esistenti, l'inquadramento generale degli sviluppi industriali. Il piano regolatore di Pisa deve assumere come punto di base lo sforzo per la rottura dell'attuale accerchiamento rappresentato dalle espansioni settentrionali e occidentali, con la creazione di un nuovo sistema di sviluppi riuniti in una direzione prevalente, verso un nuovo organismo a sistema aperto anziché chiuso, in direzione orientale, verso il suo entroterra. Un altro punto fondamentale del piano è quello di respingere il programma del Consorzio industriale di stendere una fascia di industrie quasi continua da Pisa a Livorno, lungo il canale dei Navicelli, che costituirebbe un deciso sbassamento rispetto alla zona turistica balneare costiera, senza inserirsi nel quadro dell'attività regionale. Va affermato decisamente che il pro-

blema di una zona industriale di quelle dimensioni va rapportato non tanto al formale congiungimento fra il porto di Livorno e la città di Pisa, ma va inserito in un contesto urbanistico più profondo e più vasto che, pur facendo capo al porto di Livorno, si sviluppi nell'entroterra, riassumendo le esigenze di Livorno, di Pisa, di Collesalvetti, di Cascina, e della Val d'Arno: un vero e proprio programma intercomunale a più largo raggio. Per queste ragioni è affermata la necessità che la fascia industriale anzichè disporsi parallelamente alla costa, alle spalle della pineta, sia invece distribuita a settori coordinati perpendicolarmente alla costa. Si ha così a occidente la zona turistica balneare costiera completata dalle pinete di S. Rossore e di Tombolo, facilmente raggiungibili con un apposito sistema viario perpendicolare alla costa; verso l'interno della Val d'Arno lo sviluppo industriale; verso oriente, lungo il fiume, lo sviluppo prevalente della nuova Pisa. Un tale complesso rappresenta il sistema di un organismo aperto, con sviluppi successivi unidirezionali, con una coerente corrispondenza tra gli sviluppi residenziali e quelli industriali. In tal modo trova soluzione anche il problema della valorizzazione e della salvezza dell'antico nucleo urbano di Pisa. Per quanto riguarda il problema della viabilità è evidente la necessità della creazione ad oriente della città di una serie di scorrieri marginali atti a raccogliere ed a convogliare le provenienze della Val d'Arno, da Collesalvetti, da Livorno, da Lucca, per smistarle nelle varie direzioni e segnatamente sul tracciato dell'Aurelia. Già il piano del 1960 impostava il problema e lo risolveva con una tangenziale tracciata a levante di cui si è ritenuto opportuno ampliare il raggio d'azione. A occidente, le funzioni dell'attuale Via Aurelia saranno alleggerite dalla presenza della suddetta tangenziale orientale e dalla realizzazione della Europa 1. I due punti di immissione

alla E1 debbono essere posti uno a Nord, allo sbocco della Firenze-mare, e l'altro a sud, in località "I Mortellini". Essa dovrà dirigersi verso Collesalveti per imboccare la Valle nella quale già scorre la Via Emilia per proseguire verso Roma oltre Rosignano Marittimo. E' infatti questo il tracciato più breve che lascerà agli sviluppi turistici tutta la costa dell'ampio promontorio fino a Castiglioncello. La stessa Europa 1 potrà avere sempre in località "I Mortellini" il tronco di raccordo con la città di Livorno. Le grandi comunicazioni est-ovest, provenienti da Firenze lungo la Tosco-Romagnola, sono realizzate verso nord e verso sud da due tronchi della tangenziale stessa, mentre un altro tronco viario rasenta la città tra l'aeroporto e San Giusto, per collegarsi direttamente con il Viale d'Annunzio. La tangenziale sud, oltre a portare agevolmente a Livorno, penetra anche fino a Tirrenia. Le comunicazioni nord-sud, sono affidate oltre che all'Europa 1, anche alla Via Aurelia, ma soprattutto ad una serie di provvedimenti atti ad evitare, non solo l'attraversamento della città, ma a portare le penetrazioni verso i nuovi sviluppi orientali.

L'ampliamento della città è previsto prevalentemente a levante, secondo una direzione ben determinata e con formazione di quartieri definiti, dotati dei rispettivi servizi e attuabili con una ordinata gradualità.

Per quanto riguarda il Comune di S.Giuliano Terme, secondo il prof. Piccinato l'ideale sarebbe poterne destinare il territorio e zona residenziale rada di Pisa. Comunque è auspicabile che nelle previsioni del piano regolatore di S.Giuliano Terme si mantenga nell'edilizia un certo distacco o almeno l'edilizia prevista abbia carattere unitario.

./.

Le previsioni circa i nuovi grandi servizi cittadini riguardano l'ospedale Policlinico, la zona universitaria, le zone sportive - parchi - giardini pubblici e gli impianti destinati a fiere, esposizioni, parchi di divertimento che saranno ubicati sulla sinistra dell'Arno fra S.Ermate e Putignano. Il mercato ortofrutticolo viene collocato a mezzogiorno della strada di S.Ermate con un'area di circa 15 ettari. Il mattatoio e il mercato bestiame saranno ubicati nella zona industriale prevista dal piano.

Su richiesta del rappresentante dell'Ispettorato della motorizzazione civile, il prof.Piccinato precisa che la stazione delle autocorriere verrà sistemata nell'area attualmente occupata dall'officina del Gas, in vicinanza della stazione ferroviaria. L'officina del gas sarà trasferita nella zona industriale.

Il prof.Piccinato fa quindi presente la necessità che le caserme che oggi esistono nella città, siano allontanate. La nuova ubicazione dovrebbe essere scelta in zone molto periferiche, in prossimità delle grandi vie di comunicazione, escludendo comunque il settore settentrionale e occidentale.

Per quanto riguarda la zona turistica costiera di S.Rossore, Marina e Tirrenia, il prof.Piccinato fa presente che questo tratto di costa rappresenta una delle poche grandi possibilità che ancora rimangono per sfruttare bene la zona turistica balneare, di interesse non solo locale, ma anche nazionale e internazionale.

La zona di S.Rossore si deve considerare come un grande parco nazionale non suscettibile di sfruttamento edilizio.

Tirrenia e soprattutto Marina hanno avuto finora degli sviluppi costieri lineari. Entrambe portano la grande viabilità proprio sul bordo della costa mentre sarebbe stato opportu-

no portarle alle spalle della zona della pineta e creare poi varie calate fino alla spiaggia. Per quanto riguarda Tirrenia, nella zona intermedia fra la fascia di pineta al mare e la fascia di pineta a monte, occupata oggi da terreni agricoli, è possibile far sorgere le zone residenziali edilizio di ville e case unifamiliari ed anche una edilizia più densa, in modo da lasciare integro il verde. Da questa zona dovrebbero discendere verso la marina delle fasce da adibirsi a zona di vita collettiva, alberghi, attrezzature sportive ecc.- Il percorso dalle zone residenziali alla marina potrà essere in futuro percorsa a piedi. Il verde va fermamente conservato in tutti i suoi settori, e va creata nuova vegetazione dove manca. Il concetto è quello di evitare la linearità parallela alla costa, il che finisce per togliere qualsiasi valore alle zone retrostanti.

Il problema di Marina è più grave giacchè proprio qui la costruzione si è svolta linearmente ed in forma compatta con aspetti quasi di periferia. Occorrerà affrontare il problema di una ristrutturazione, seguendo possibilmente i principi sopra enunciati.

Per quanto riguarda il centro storico, l'impostazione del piano regolatore generale è intesa a divergere le grandi pressioni che sul nucleo stesso gravitano inesorabilmente. Alleggerita dalle correnti di grande traffico che la attraversano da nord a sud e da est ad ovest, la vecchia città richiederà un'attenta ed accurata opera di risanamento in moltissimi dei suoi settori. Non è solo la compagine antica che ha bisogno di essere sottratta al traffico di attraversamento, ma anche le zone esterne che le sono immediatamente adiacenti. Le opere di risanamento vanno concordate attraverso piani particola-

reggiati di risanamento conservativo. Resta ferma naturalmente l'assoluta necessità di impedire qualunque aumento di volume edilizio sotto il pretesto della trasformazione o restauro dell'edilizia esistente.

Prende quindi la parola il prof. Dodi per ribadire i concetti già illustrati dal prof. Piccinato, specialmente per quanto riguarda l'impostazione del problema delle zone industriali che è basilare per la riuscita del piano.

Il Presidente Valle dà quindi la parola al Sindaco di Livorno il quale esprime il suo apprezzamento per il piano esposto dal prof. Piccinato. Egli precisa che fra le 14 zone di influenza urbana identificate sul territorio nazionale nel progetto di programma di sviluppo economico approvato dal Consiglio dei Ministri il 29 gennaio 1965, viene annoverata quella comprendente la bassa valle d'Arno e le colline della Toscana Centrale, i cui poli di più intensa dinamica economica demografica e sociale sono configurabili nei tre tipici comprensori: 1) quello della plaga Firenze-Prato-Pistoia-Empoli; 2) quello incentrato sul sistema compreso fra il Val d'Arno superiore e Siena; 3) quello della bassa Valle d'Arno: Pontedera-Pisa-Livorno. Questa zona d'influenza urbana costituisce il nucleo più importante dell'intero hinterland del porto di Livorno. Il poligono Pisa-Pontedera-Livorno rappresenta poi un territorio investito da una medesima problematica di sviluppo e di ristrutturazione spaziale. Cardine del sistema è il porto di Livorno, inteso come centro di traffici a servizio della Toscana, i cui acuti problemi di ammodernamento e di ampliamento si integrano con le altrettanto acute questioni della localizzazione delle industrie, della trasformazione e riqualificazione agricola, della salvaguardia del paesaggio e delle pinete, delle residenze. Il comprensorio così con-

./.

cepito e strutturato, comprende al minimo i Comuni di Pisa, Livorno, Collesalvetti, Cascina e Pontedera, ma su di esso gravitano numerosi altri Comuni quali Ponsacco, Calcinaiia, Vicopisano, San Giuliano Terme, Calci, Ieri, Crespina, Fauglia.

Premesso ciò, il Sindaco di Livorno espone i principali problemi della città legati a quelli di tutto il comprensorio, precisando che l'ulteriore espansione di Livorno, in relazione al futuro incremento demografico (200.000 abitanti intorno al 1980) dovrebbe avvenire non più a macchia d'olio ma per nuclei, sull'area urbana Pisa-Pontedera-Livorno, secondo i criteri della città-regione. Per quanto riguarda le residenze, ragioni geografiche evidenti indicano, come unica possibile ubicazione che consenta l'inserimento nel complesso urbano delle tre città, il margine delle colline che limitano a sud la valle dell'Arno. Analogo problema si pone per Pisa; il piano regolatore allo studio tende a dare alla città una forma allungata est-ovest. Gli insediamenti industriali troveranno luogo nella pianura compresa fra le colline pisane e quelle livornesi, fino al centro di Pontedera. L'ubicazione delle residenze future sui margini collinari, la destinazione a grande parco pubblico nazionale della zona litoranea compresa fra l'attuale Aurelia, i limiti nord della tenuta di S. Rossore ed il Calambrone, assicurerebbero un efficiente ed organica disciplina all'intero comprensorio. Per quanto riguarda la viabilità, l'incremento automobilistico ha messo in evidenza l'assoluta insufficienza della rete viaria maggiore nelle reciproche connessioni, ma soprattutto l'inadeguatezza delle linee di penetrazione con la zona industriale e portuale e con quella litoranea. Nella necessità di assicurare al porto della regione i necessari collegamenti con il proprio hinterland e

di programmare una infrastruttura efficiente nell'intero comprensorio, l'Amministrazione Comunale di Livorno è dell'avviso che la E1, già approvata nel suo tracciato Migliarino-Mortellini, debba essere proseguita fino a Suese, salvo e impragjudicato il suo proseguimento verso Civitavecchia; che la variante all'Aurelia progettata per incarico dell'A.N.A.S., nel tratto Antignano-Ponte Ugione, sia invece collegata a nord con il casello terminale della "E1" (località Suese); che venga dato immediato avvio alla progettazione ed alla esecuzione della Statale "67" e "67 bis" nei tratti Pontedera-Pisa e Pontedera-Suese-Porto di Livorno, così come concordato con l'A.N.A.S.-

Prende quindi la parola l'architetto Menichetti il quale espone i problemi del Comune di Collesalveti. Egli premette che si tratta fondamentalmente di ragionare sulle ipotesi ammissibili nei piani regolatori del territorio metropolitano di Pisa-Livorno e di trovare un accordo fra tutti i comuni. Ciò è importantissimo poichè è ormai certo che nessun Ente locale possa, da solo, regolare con soddisfazione la pianificazione fisica del suo territorio. Dopo aver fornito alcuni dati relativi all'intero comprensorio circa lo sviluppo demografico, alle attività delle popolazioni, allo stato delle abitazioni, precisa che tra le questioni più importanti spiccano quelle dell'ammodernamento e della trasformazione agricola, dell'ampliamento del porto di Livorno, dell'integrazione tra porto e industrie, della protezione del paesaggio e delle pinete. Ad assicurare soluzioni integrali del bacino inferiore dell'Arno si presterebbe egregiamente un consorzio di sviluppo di tutti i comuni interessati. La pianura tra Pisa, Livorno e Collesalveti dovrebbe essere assunta come area prevalentemente industriale con al centro di essa l'inscrizione delle due direttrici di traffico fondamentale; la E1 nord-

sud e la Tirreno-Adriatico est-ovest; le residenze sui tre quarti del perimetro del poligono, le zone di riposo e sport sul quarto restante del perimetro.

Il Presidente Valle dà quindi la parola al Sindaco di Pontedera il quale espone i principali problemi urbanistici del territorio di quel Comune in relazione con quelli dell'intero comprensorio Pisa, Livorno, Pontedera, Cascina, Collesalvetti ecc., concordando sull'impostazione generale del piano regolatore di Pisa data dai progettisti. Precisa che la zona industriale di Pontedera costituisce la continuazione della fascia di industrie individuate dai Piani Regolatori Generali di Pisa, Livorno, Cascina, Collesalvetti. Il Sindaco di Pontedera conclude affermando che l'ubicazione delle zone industriali di Pisa lungo il canale dei Navicelli verrebbe a creare un profondo equilibrio per tutta l'economia del comprensorio; inoltre detta ubicazione, oltre a intasare l'accesso "al mare" romperebbe la "continuità" delle attività produttive verso l'entroterra creando inoltre la deturpazione di zone di inconfondibile bellezza naturale.

Per quanto riguarda la viabilità il Sindaco di Pontedera precisa che il tracciato della E1 avrebbe dovuto correre a monte di Pisa per poi raggiungere Livorno mediante una penetrazione in quella direzione e proseguire verso sud parallelamente alla strada Statale Pisa-Cecina.

Prende quindi la parola il Sindaco di Cascina il quale concorda con le previsioni del piano regolatore di Pisa, facendo presente che è necessario che i vari comuni debbano tendere ad allacciarsi con i singoli piani regolatori al discorso comprensoriale e alla realizzazione di un consorzio tra i vari comuni.

Anche il Sindaco di S.Giuliano Terme si dichiara favorevole all'idea di un piano comprensoriale e all'impostazione del piano regolatore di Pisa, precisando che i problemi che si pongono per il Comune di S.Giuliano in relazione al piano regolatore generale di Pisa potranno essere risolti attraverso contatti diretti tra le due Amministrazioni. Per quanto riguarda la viabilità il Sindaco chiede la realizzazione di un collegamento rapido di S.Giuliano con le zone industriali.

Su questo punto viene rassicurato dal prof. Piccinato che precisa che tale collegamento è previsto.

Il Presidente Valle dà quindi la parola al rappresentante del Ministero Difesa-Esercito il quale fa presente che in linea di principio l'autorità militare non ha motivi per non aderire all'eventuale spostamento degli impianti militari dal centro storico, purché il Comune provveda alla diversa sistemazione dei servizi interessati, previa stipulazione, nelle forme di legge, di appositi accordi che non importino oneri per il Bilancio della Difesa.

Prende quindi la parola il presidente dell'Amministrazione Provinciale di Pisa On.le Ruoci il quale fa presente che per i problemi che si pongono nel vasto comprensorio interessante il triangolo Pisa-Livorno-Pontedera, o per i loro riflessi nella situazione regionale toscana, appare necessaria una pianificazione territoriale a livello intercomunale. Trattando quindi dei vari problemi del piano regolatore di Pisa fa presente che il piano viario è accettabile nella sua impostazione generale, fermo restando naturalmente che l'autostrada E1 debba adeguatamente servire il porto di Livorno con un razionale raccordo. Ritiene indispensabile l'ammodernamento della Via Aurelia realizzando al più presto sia la variante ad est di Pisa, sia le attese sistemazioni in direzione nord, verso

Viareggio, e in direzione sud, secondo la variante indicata nel piano regolatore generale di Livorno; inoltre l'incrocio fra la variante Est di Pisa e la E1, a Sud di Pisa (casello dei Mortellini) deve essere realizzato in posizione tale da non pregiudicare l'eventuale prolungamento della pista di volo dell'aeroporto di S. Giusto da 3000 a 4000 metri. Approva il tracciato della superstrada Firenze-Pisa-Livorno ma ritiene necessario che la diramazione per Pisa debba raggiungere la via Aurelia con passaggio immediatamente a nord degli impianti aeroportuale, che si debba trovare un giusto collegamento con il porto di Livorno e che debba ricercarsi il migliore collegamento con i centri industriali-comunali di Firenze e Prato. Non completamente risolti appaiono inoltre i problemi di collegamento col litorale occorrendo anzitutto una decisione dell'A.N.A.S. in merito all'eventuale allargamento o raddoppio del viale d'Annunzio; appare indispensabile inoltre conoscere le reali possibilità di riapertura al traffico del viene della Bigattiera, che è stato chiuso dall'autorità militare.

L'On.le Pucci ritiene comunque che con inizio dal punto di congiungimento della superstrada Firenze-Pisa alla SS. n. 1 Aurelia, a sud dello stabilimento S. Gobain, possa essere realizzata una nuova strada di collegamento con il litorale, e cioè la programmata "Via del mare" recentemente provincializzata, e che questa debba proseguire in direzione di S. Piero a Grado con tracciato a sud-est degli abitati della Vettola e di S. Piero a Grado medesimo; in pendenza della risoluzione del problema determinato dall'esistenza del Canale, tale strada potrà condurre più a nord al viale d'Annunzio e proseguire a sud lungo la via Vecchia Livornese, innestandosi ^{alla Vettola} fino a Tirrenia. Il Viale Pisorno dovrà prolungarsi fino al casello dell'auto-

strada a sud della località "Mortellini". Tutto il problema, che riguarda direttamente anche l'Amministrazione di Pisa, deve essere esaminato e congiuntamente risolto fra le Amministrazioni provinciali e comunali di Pisa e Livorno e l'A.N.A.S.-

Per quanto riguarda la zona industriale l'Amministrazione Provinciale di Pisa è del parere che debbono essere attuate le indicazioni contenute nei piani regolatori di Pisa e di Livorno, evitando le installazioni di strutture portuali-commerciali alla foce del Calambrone; è nettamente contraria agli insediamenti portuali industriali proposti dall'Ente portuale industriale Pisa-Livorno, allo scopo di non pregiudicare la foresta litoranea e destinare tutto il litoraneo a fini turistici e di utile godimento pubblico, sostenendo in ciò le indicazioni di "Italia Mostra", per il parco nazionale che interessi il territorio compreso fra il Calambrone e Viareggio. Per quanto riguarda gli insediamenti sul litorale (Tirrenia) l'Amministrazione provinciale di Pisa è del parere che debbano essere attuate le indicazioni del P.R.G. di Pisa sia per quanto riguarda la realizzazione di una strada parallela al viale del Tirreno, sia per quanto riguarda gli insediamenti urbani.

Prende quindi la parola il prof. Filippelli, Presidente dell'Amministrazione provinciale di Livorno il quale fa presente la opportunità di tenere una successiva Conferenza dei servizi presso il Provveditorato regionale alle CC.PP. per un approfondimento dei vari problemi. Tratta quindi il problema della viabilità interessante la città e il porto di Livorno attualmente inadeguata all'importanza delle attività portuali e industriali, precisando che vi era un impegno da parte dell'Amministrazione dei LL.PP. di statizzazione della strada delle colline il cui ammodernamento doveva essere eseguito a cura e spese dell'A.N.A.S.-

./.

Fa presente la necessità di affrettare la realizzazione della direttissima Firenze-Livorno Porto, della variante alla SS. Aurelia che dovrebbe collegare le località di Antignano e Stagno, con confluenza nel nodo stradale ove sono previste convergere la direttissima Firenze-Livorno e la Autostrada Sestri Levante-Livorno.

Per quanto riguarda il problema della zona industriale il prof. Filippelli fa presente che l'Amministrazione Provinciale di Livorno concorda con la soluzione prevista nel piano regolatore di Pisa opponendosi allo sviluppo delle zone industriali nella direttrice Nord Sud perchè contrario all'interesse generale dei comuni del comprensorio e che comprometterebbe l'integrità del verde.

Il prof. Filippelli ribadisce la necessità che gli Enti locali, attraverso un metodo di incontri, debbano determinare le linee di sviluppo regionale.

Il Presidente Valle dà quindi la parola al Presidente dell'Ente Tirrenia ing. Furio il quale in linea di massima concorda con le previsioni del piano regolatore generale per quanto riguarda il problema del litorale, in quanto l'Ente Tirrenia è soprattutto interessato alla salvaguardia del verde; chiede soltanto che sia attenuata la rigidità di alcuni vincoli allo scopo di consentire lo sviluppo edilizio della città di Tirrenia.

Prende quindi la parola il Direttore Ortensi dell'A.N.A.S. il quale precisa che i problemi della viabilità relativi al piano regolatore generale di Pisa, di Livorno e dell'intero comprensorio erano stati impostati dopo contatti preliminari con gli Enti e le Amministrazioni interessati e che non vi è

./.

nessuna modifica nelle linee generali; rimangono solo problemi di dettaglio. L'ing. Ortensi assicura che le strade di grande comunicazione arriveranno alle porte di Livorno. Per quanto riguarda la statizzazione della strada delle colline egli fa presente che il problema della realizzazione sul piano amministrativo della spesa, esula dalla competenza della Conferenza dei servizi e dovrà essere esaminato a livello del Consiglio di Amministrazione dell'A.N.A.S.- L'ing. Ortensi assicura che i problemi saranno seguiti da parte dell'A.N.A.S. con la massima attenzione.

Il Presidente dell'Amministrazione Provinciale di Livorno fa presente che la Firenze-Pisa-Livorno deve giungere fino al Porto.

Per quanto riguarda il problema ferroviario, relativo alla Pisa-Collesalvetti e delle previsioni di impianti a servizio della zona industriale resta concordato che le soluzioni saranno stabilite attraverso contatti diretti con l'Amministrazione delle FF.SS. attraverso l'esame diretto dei vari piani regolatori generali.

Il Soprintendente ai Monumenti di Pisa non ha nulla da obiettare circa le previsioni dei vincoli riguardanti il centro storico precisando che le opere di risanamento saranno studiate nei dettagli attraverso i piani particolareggiati.

Il Sindaco di Pisa prende atto che il linea di massima il piano regolatore generale di quella città ha riscosso i consensi generali e fa presente che sarà tenuto conto, nell'interesse dei comuni limitrofi, delle varie raccomandazioni espresse.

Il Presidente Valle, essendo esaurito l'argomento in discussione, dopo aver ringraziato gli intervenuti, alle ore 22 toglie la seduta.

IL PRESIDENTE

Itto VALLE

IL SEGRETARIO

Itto BARDONE