

E' COPIA CONFORME
ALL' ORIGINALE



COMUNE DI PISA

IL SEGRETARIO GENERALE



Relazione della Giunta

(Luglio 1965)

P. R. C. G. di PISA

- Controdeduzioni del Comune alle Osservazioni adottate con deliberazione consiliare del 25 aprile 1966 n. 148
- approvata dalla G. P. A. il 24 maggio 1966 con decisione n. 4609/2264 Div. IV

P. R. G.

RELAZIONE DELLA GIUNTA MUNICIPALE AL CONSIGLIO COMUNALE DI PISA SUL
PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE - LUGLIO 1965

A seguito del rinvio da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del P.R.G. adottato dal Consiglio Comunale del 22 maggio 1957, l'Amministrazione aveva provveduto ad una generale rielaborazione del piano stesso, il quale pertanto già alla fine del 1960 era pronto per un nuovo esame da parte del C.C. Senonchè la crisi intervenuta nell'Amministrazione e la nomina di un Commissario straordinario rappresentarono un punto di arresto.

La nuova Amministrazione, insediatasi il 31/1/1961, orientatasi in un primo tempo verso l'adozione del Piano, che per capirci chiameremo 1960, con qualche modificazione di dettaglio, successivamente ritenne necessaria una ulteriore rielaborazione.

Una nuova crisi intervenuta nell'Amministrazione Comunale e successive elezioni portarono il 21/7/1965 all'insediamento di una Giunta di centro sinistra presieduta dal Sindaco dr. Umberto Viale, la quale, per gli accordi intervenuti prima dell'insediamento fra i partiti e i gruppi consiliari D.C., P.S.I., P.S.D.I., e P.R.I. ritenne pure necessaria una nuova radicale revisione del Piano, sia in base alle osservazioni del Consiglio Superiore, sia in base alla revisione dei criteri informativi del Piano stesso, revisione da effettuarsi con la consulenza di esperti di chiara fama.

Con deliberazione n. 596 del 30/10/1962, della Giunta Municipale la consulenza veniva affidata ai professori universitari Luigi Dodi del Politecnico di Milano e Luigi Piccinato dell'Università di Roma.

Tale consulenza iniziata di fatto nell'aprile 1963 ebbe come effetto principale la inversione del criterio fino allora adottato per quanto riguarda la zona di espansione della città, che, prevista fino allora verso il mare, cioè verso ovest, venne invece ravvisata dover avvenire verso est, cioè verso la valle dell'Arno, con la quale Pisa intrattiene i suoi principali rapporti economici e culturali.

Altro nuovo indirizzo riguardava la ubicazione e disposizione della zona industriale, non più prevista nella zona di Tombo-
lo, in aderenza al canale dei Navicelli, ma orientata in senso ap-

prossimativamente ortogonale alla costa, nel territorio fra Coltano e lo Scolmatore.

Veniva invece accolto dai consulenti, salvo alcune varianti di percorso imposte dalla prevista espansione della città verso est, lo schema delle vie di grande comunicazione, già previsto dal precedente studio, con un grande anello circondante ad est la città, costituente un nuovo tracciato della via Aurelia fra i Mortellini a sud e la Madonna dell'Acqua a nord, nel quale anello venissero a confluire le altre strade statali: la via Fiorentina, opportunamente spostata a sud dell'attuale percorso, la statale 206 già via Emilia, la via del Brennero, modificata nel suo tracciato.

Veniva peraltro abbandonata l'idea di una autostrada Livorno-Lucca, sostituita dalla E1, della quale frattanto era stata iniziata dalla Società S.A.L.T. la progettazione.

Fu così elaborato dall'Ufficio, con la collaborazione dei due architetti Tosi e Dolcetta, proposti dai predetti consulenti quali loro diretti collaboratori, un piano di massima che fu prima sottoposto dall'esame della Commissione Urbanistica (sedute dei giorni 5, 18 e 19 settembre e 14 novembre), e successivamente all'esame del C.C. (seduta del 1 febbraio 1964) accompagnata da una relazione della Giunta Municipale. Il C.C. dette a maggioranza la sua approvazione sui concetti informativi del Piano, ~~che potè~~ così essere messo in elaborazione per l'approvazione definitiva.

Senonchè una battuta di arresto in tale elaborazione fu rappresentata dalla necessità di apportare, entro il termine accordato dal Ministero dei LL.PP., il Piano di Zona per la Edilizia Economica e Popolare (P.EE.P.) in applicazione della Legge 18/4/1962 n. 167.

Detto Piano fu redatto, sempre con la consulenza dei prof. Dodi e Piccinato e la collaborazione degli architetti Dolcetta e Tosi, sulla scorta dello schema di massima del P.R.G. già approvato dal C.C. in modo da inserirsi armonicamente e organicamente in esso. Perciò la battuta di arresto non rappresentò tempo totalmente sottratto alla redazione del P.R.G.; tuttavia distolse per qualche tempo l'attenzione e l'attività dell'Ufficio del P.R.G. nel suo complesso, anche per il tempo occorso per l'esame delle numerose opposizioni.

IL P.E.E.P. fu approvato dal C.C. nella seduta del 13 aprile 1964 e seguì l'iter voluto dalla Legge (pubblicazione, esame delle opposizioni e decisioni relative), Alcune variazioni alle norme di attuazione furono dovute approntare a seguito di rilievi formulati dall'Autorità Tutoria.

Intanto era intervenuta una nuova crisi nell'Amministrazione a seguito delle dimissioni del Sindaco dr. Viale, seguite dalle dimissioni dell'intera Giunta Municipale.

La nuova Giunta, eletta dal Consiglio Comunale il 4 agosto alla vigilia delle ferie estive, ebbe conseguenza, come sempre accade per ogni cambiamento, un rallentamento nell'attività del settore urbanistico, a soprintendere al quale il prof. Pistolesi, Assessore all'Urbanistica, veniva a succedere all'Assessore Bellini, già Assessore all'Urbanistica e Lavori Pubblici. Tuttavia questo rallentamento fu di breve durata.

Ripresi i contatti con i proff. Dodi e Piccinato, discussi a fondo con loro e con gli architetti Dolcetta e Tosi alcuni punti controversi, la elaborazione del Piano ha proceduto con continuità e con rapidità; anche una piccola crisi interna, determinata dalla richiesta di aspettativa dell'ing. Fiamma proposto all'Ufficio Urbanistica, è stata felicemente superata con l'Assunzione dell'Architetto Luca Pasquinucci.

A richiesta dei proff. Dodi e Piccinato, veniva richiesta al Ministero dei LL.PP. la convocazione di una "Conferenza dei Servizi" da tenersi presso lo stesso Ministero, allo scopo di realizzare accordi preventivi con i principali Enti pubblici interessati al Piano ed evitare opposizioni in sede di esame da parte del Consiglio Superiore. Tale richiesta fu inviata in data 14 ottobre 1964.

Frattanto una nuova crisi era intervenuta nell'Amministrazione con le dimissioni, in un primo tempo degli Assessori democristiani e successivamente di tutta la Giunta Municipale. In data 8 marzo 1965 fu proceduto alla elezione del Sindaco avv. R. Supino mentre era ^{no} ancora in carica gli Assessori appartenenti al P.S.I., P.S.D.I. e al P.R.I., situazione che si protrasse fino all'11 maggio 1965. Fu in questo periodo che a seguito di convocazione da parte del Ministero dei LL.PP. ebbe luogo a Roma la conferenza dei

servizi in data 12 aprile 1965; Erano presenti con il Sindaco Avv. Supino, gli Assessori: Attilio Benedetti, Fausta Cecchini, Mario Aiello, l'ing. Capo del Comune, i proff. Dodi e Piccinato, nonchè i rappresentanti delle Province di Pisa e di Livorno e del Comune di Livorno nonchè dei Comuni di Collesalvetti, San Giuliano Terme, Pontedera e Empoli.

In detta conferenza, previa una esposizione generale del prof. Piccinato, integrata da un intervento del prof. Dodi, furono discussi principalmente i problemi della viabilità e della zona industriale e dell'Ente Autonomo Tirrenia. Non furono prese particolari deliberazioni ma fu constatata alla fine, dal Sindaco Supino, la generale convergenza di tutti gli intervenuti sulla impostazione generale del Piano.

Il verbale di tale conferenza che è allegato alla presente relazione è venuto a conoscenza del Comune soltanto negli ultimi giorni del corrente mese di luglio.

Frattanto, ricostituita la normale amministrazione con le rielezioni del Sindaco prof. R. Pagni e della precedente Giunta, fu posto mano agli ultimi adempimenti per la perfezione del P. R.G. sia attraverso i pareri espressi dalla Commissione Urbanistica convocato nei giorni 18 febbraio, 15, 19 e 30 giugno e 12 e 17 luglio e il parere espresso dalla Soprintendenza ai Monumenti, dall'Università degli Studi e da altri Enti, i quali pareri, pur riferendosi direttamente al Piano P.E.E.P., valgono avviamento anche per il P.R.G. per le zone comuni.

Il Piano che oggi si presenta all'esame del Consiglio Comunale ricalca nella sua impostazione generale il Piano di massima già elaborato e approvato dal C.C. come già ricordato, nella seduta del 1 febbraio 1964, secondo i concetti già espressi nella relazione della Giunta del gennaio 1964 e nella relazione redatta recentemente dai consulenti proff. architetti Luigi Dodi e Luici Piccinato a mezzo dei loro collaboratori architetti Bruno Dolcetta e Andrea Tosi.

Questi concetti, giova ripeterlo, consistono nella prevista espansione territoriale della città verso oriente, lungo la riva destra del fiume Arno concetto ispirato ad una esame storico

ed economico della città di Pisa e del suo territorio; (vedasi allegato n. 3 e 4); nel tracciato di una rete viaria con la deviazione ad oriente della Città, della statale Aurelia, così da costituire un anello di smistamento e di raccolta di tutte le strade statali facenti capo a Pisa; nella difesa del Litorale Marina-Tirrenia; nella strutturazione della zona industriale con andamento pressochè ortogonale alla costa proteso verso la valle dell'Arno; nella salvaguardia del centro storico, delle sue mura e della sua tradizionale fisionomia.

Particolare considerazione viene data all'aeroporto di Pisa e al Porto di Livorno nel contesto dell'economia e degli sviluppi del territorio, e all'Università per quanto riguarda la funzione culturale della città.

Venendo a trattare singolarmente i vari argomenti seguendo in linea di massima, l'ordine della relazione finale dei chiarissimi Consulenti, si precisa quanto segue:

DIRETTRICI DI ESPANSIONE

Per quanto riguarda la direttrice di espansione prevista dal Piano, è stata abbandonata l'ipotesi di espansione verso il mare, sia in considerazione che tale espansione è gravemente ostacolata da fatti intervenuti successivamente alla relazione del Piano del 1957 e cioè la installazione del C.A.M.E.N. nella pineta di Tombolo, il passaggio di 1500 ettari della stessa Tenuta di Tombolo all'Università di Pisa, la progettata autostrada E1 ad ovest della città, nonché la considerazione, che già il C.C. con la deliberazione del 1964 ha ritenuto valida, della grande influenza che sullo sviluppo cittadino esercita il territorio ad est della città e l'intensa attività industriale e commerciale che in essa si svolge. Infine la considerazione che il collegamento della zona principale di espansione col naturale entroterra della città stessa, situata nella valle dell'Arno, debba attuarsi evitando nel modo più assoluto l'attraversamento del nucleo urbano.

RETE VIARIA PRINCIPALE

Per quanto riguarda la rete viaria principale di cui già si è fatto cenno, il P.R. non ha potuto non considerare l'insediamento della nuova autostrada E1; il tracciato di questa nuova arteria è stato previsto ad ovest della città in prossimità dell'agione orientale della Tenuta di S. Rossore in quanto il suo tracciato ad oriente, da alcuni propugnato, oltre a rappresentare un inutile allungamento del percorso, non giustificata dal collegamento con altre arterie stradali, avrebbe dovuto ripetere più o meno il tracciato previsto per la deviazione dell'Aurelia; venendo così a costituire ad oriente della città, cioè nella direzione del suo naturale entroterra, un massiccio sbarramento stradale costituito da due arterie di grande importanza a breve distanza l'una dall'altra; piuttosto si è ritenuto importante assicurare il collegamento della E1 con il nuovo anello dell'Aurelia nei punti in cui essa si raccorda con il tracciato attuale dell'Aurelia stessa e precisamente in prossimità dello sbocco della Firenze-Mare a nord, e in località Mortellini a sud.

Per quanto riguarda le grandi comunicazioni est-ovest, provenienti da Firenze, è prevista la costruzione della nuova super strada a sud della attuale 67 con diramazione per Livorno presso Pontedera; il tracciato pisano della nuova grande arteria prolungato fino al margine dell'aeroporto e oltre fino al tracciato attuale dell'Aurelia, (asse attrezzato sud) costituisce da un lato il necessario collegamento dell'aeroporto con le località situate ad oriente lungo la valle dell'Arno fino a Firenze e con tutte le altre località della regione ed oltre, attraverso la tangenziale est rappresentata dalla deviazione dell'Aurelia.

D'altra parte il ramp livornese della suddetta super strada, assicura rapide comunicazioni del porto di Livorno con l'entroterra integrato dalla stessa nuova Aurelia a mezzo dei suoi collegamenti con la rete stradale di grande comunicazione.

COMUNICAZIONI COL LITORALE

Le comunicazioni di Pisa e del suo entroterra con il litorale sono state oggetto di particolare studio. A questo fine si

ritiene di importanza primaria, il raddoppio dell'attuale strada statale 224 (viale D'Annunzio), ma si ritiene altresì opportuno di integrare questo provvedimento con altre comunicazioni sussidiarie quali la sistemazione della via di Torretta che congiunge il Viale D'Annunzio direttamente col centro di Marina e abbrevia le comunicazioni con questa località, e allargamento del Vione di Pisorno che innestandosi sulla provinciale ex livornese e prolungandosi fino all'Aurelia ed oltre per innestarsi sulla nuova super strada Pisa-Firenze, raggiunga il centro di Tirrenia realizzando un efficace collegamento di questa importante stazione balneare con tutte le località dell'entro terra, evitando l'attraversamento del nucleo urbano.

Infine per quanto riguarda le comunicazioni di Livorno con Tirrenia si è ravvisata la necessità di prolungare fino ai confini del territorio livornese la strada interna che corre parallelamente alla via litoranea evitando in tal modo il percorso assai tortuoso che da Livorno conduce direttamente sulla via litoranea.

Infine si è prevista una strutturazione viaria interna nel territorio di Tirrenia con strade parallele alla via Litoranea e traverse in direzione ortogonale con l'intento di alleggerire in misura sostanziale il traffico sulla via litoranea e lasciare a questa una funzione preminente di collegamento a servizio degli insediamenti balneari.

Detta viabilità principale è opportunamente integrata da una serie di provvedimenti atti non solo ad evitare l'attraversamento della vecchia e della nuova città, ma anche a portare le penetrazioni anziché nel cuore del centro storico verso i nuovi sviluppi edilizi orientali.

Questo schema viario, nelle sue linee principali, era stato sostanzialmente previsto nella rielaborazione del P.R., effettuata nell'anno 1960 e accolto dalla apposita commissione nominata dal Ministero dei LL.PP. che esaminò, presso il Provveditorato alle OO.PP. della Toscana con l'intervento dei rappresentanti dell'ANAS e del Comune di Pisa, il problema.

Le conclusioni di tale Commissione (allegato di lettera). Lo schema è pure confortato dalla relazione dell'Ing. Cer-

nuto sulla circolazione del P.R.G. (allegato n. 5).

ZONE DI ESPANSIONE

Per quanto riguarda le zone di espansione, già si sono il lustrate le ragioni che hanno consigliato il maggiore ampliamento urbano verso levante, così da costituire una nuova città sul fiume a fianco dell'attuale e a questa opportunamente collegata, con for mazione di quartieri definiti dotati dei rispettivi servizi e attua- bili con ordinata gradualità.

Notevole importanza è stata assegnata ad un primo quartie re nella zona di S. Michele, quartiere che sarà attraversato da un asse principale est-ovest che lo collegherà con l'attuale città da una parte e con i nuovi nuclei residenziali dall'altra; un altro asse nord-sud lo collegherà con la zona di S. Ermete attraverso il nuovo ponte sull'Arno.

Detto quartiere di S. Michele costituisce anche il nucleo essenziale del Piano di Zona elaborato dal Comune in applicazione della legge 167.

A levante del quartiere suddetto sono previsti due altri quartieri che si estenderanno fra il fiume e il confine di S. Giuliano Terme nella zona di S. Biagio e di Cisanello. Ciascuno di que sti quartieri sarà caratterizzato da opportune attrezzature e avrà dirette comunicazioni con l'antico centro, con la zona di Piazza Vittorio Emanuele, con i Lungarni e con il centro di lavoro della zona industriale.

Un ulteriore ponte sull'Arno fra S. Biagio e Putignano, realizzerà il collegamento di queste nuove zone con la parte della città situata sulla riva sinistra (Putignano, Ospedaletto) e con le previste zone industriali lungo il confine sud-orientale del territorio comunale. Insieme con questo collegamento è da segnalare anche quello fra Cisanello e Cascina da attuarsi con un ponte a monte di Riglione atto a realizzare il collegamento dell'attuale strada statale 67 intensamente abitata, con territorio comunale.

Escluso ogni altro ampliamento a nord e previsti limita- ti provvedimenti di completamento sia a nord, sia a sud (zona S. Marco S. Giusto) è prevista una limitata saturazione del C.E.P. tale da utilizzare convenientemente i servizi già predisposti dal

Comune e per garantire al quartiere una coerente organicità.

Per aderire alle osservazioni della Soprintendenza ai Monumenti in sede di esame del Piano di Zona per l'Edilizia Economica e Popolare, è stata, in qualche zona del quartiere di S. Michele, attenuata la densità edilizia primitivamente prevista ed assicurata la visuale dei monti pisani attraverso zone di diramamento a "cannocchiale" partenti dalla sponda destra del fiume Arno e protendenti verso nord o nord-ovest. Analogamente si è prevista una appropriata zona di rispetto attorno al complesso costituito dalla Chiesa di S. Croce e dal suo chiostro monumentale.

L'estensione delle zone di espansione previste, può essere valutata in circa 300 ettari e 50.000 abitanti, estensione basata sopra una ragionevole estrapolazione sull'andamento demografico verificatosi negli ultimi anni valutando le serie storiche relative agli anni che vanno dal 1941 al 1963, l'incremento demografico porta ad una previsione per l'anno 1974 di circa 125.000 abitanti e potrà raggiungere i 150.000 abitanti nel 1984. Si tratta di previsioni quantomai incerte, legate a fenomeni socio-economici difficilmente prevedibili quali il flusso migratorio, lo sviluppo del centro universitario, l'accrescimento delle attività industriale e commerciali.

Tuttavia sarà cura dell'Amministrazione avviare i mezzi opportuni per una attuazione progressiva del P.R. in modo che l'urbanizzazione dei nuovi territori proceda di pari passo con le effettive necessità.

CENTRO STORICO

Per quanto riguarda l'aggregato urbano si è ritenuto di particolare importanza la difesa del centro storico costituito essenzialmente dal territorio contenuto entro le mura urbane; in detto territorio si sono previste tre categorie: zone di restauro conservativo; zona di risamento, zone di ristrutturazione; per ognuna di queste tre categorie sono previste nelle norme di attuazione gli interventi che potranno essere consentiti da attuarsi, di regola, a mezzo di piani particolareggiati confortati da una accurata indagine di carattere storico-sociale.

Anche le zone immediatamente esterne al centro storico vengono ad essere difese da un eccessivo e incontrollato aumento

della densità edilizia.

VIABILITA' URBANA

La viabilità urbana è stata oggetto di particolare studio specie in relazione alla espansione della città verso oriente; è stato pertanto previsto un'asse attrezzato che partendo dal tratto terminale dell'attuale strada dell'Abetone e del Brennero, attraversi in direzione nord sud, la zona di Cisanello, giunga allo Arno in località S. Michele degli Scalzi, l'oltrepassi mediante un nuovo ponte e quindi, superata l'attuale via Fiorentina e la sede ferroviaria, incroci prima il tratto terminale della nuova SS. 67 per riportarsi definitivamente sulla via Emilia (226).

I collegamenti diretti della nuova espansione con il vecchio centro sono invece assicurati dal miglioramento delle vie radiali che da Pisa si dipartono verso est. In particolare è previsto un tracciato (viale Bonaini) che dall'attuale piazza V. Emanuele conduca al ponte sull'Arno presso il Giardino Scotto, proseguo lungo l'attuale via Matteucci ed oltre fino a raccordarsi ad est con l'attuale via di Cisanello.

Questo tracciato costituisce la spina longitudinale della nuova città, nella zona di S. Biagio questo incrocia un asse di viabilità nord sud realizzato per collegarsi rapidamente, mediante un nuovo ponte sull'Arno, con l'attuale via Emilia raccordandosi con la viabilità principale pedecollinare.

Questi tre tracciati, costituiscono la struttura viaria principale della nuova espansione urbana. La viabilità nel centro storico ha richiesto la soluzione di problemi particolarmente gravi diretti ad alleggerire il più possibile la pressione sul centro, e a risolvere i collegamenti della città storica e della nuova espansione con il parco di S. Rossore e con tutto il comprensorio ovest.

A questo fine è stata prevista una strada di scorrimento a nord che collegandosi all'asse attrezzato, si raccordi alla via U. Rindi e attraversando la sede ferroviaria si innesti sull'attuale via delle Cascine prima dell'incrocio con l'Aurelia.

E' pure previsto un quadrilatero di scorrimento costituito dai seguenti tronci stradali a nord via contessa Matilde, ad

ovest via Bonanno, a sud via C. Battisti e viale Bonaini, proseguendo, attraversato l'Arno con la via Matteucci, e ad est con la via delle Trincere opportunamente completata.

Un intervento di notevole importanza è quello che intende realizzare una continuità di percorso per i Lungarni sia ad est che ad ovest del centro storico; in particolare verso est è previsto il prolungamento in riva sinistra fino a raccordarsi con l'attuale via Fiorentina, mentre verso ovest è previsto che il lungarno in riva destra prosegua oltre la Cittadella fino al nuovo ponte del C.E.P. che, attraversato l'Arno, lo colleghi al viale D'Annunzio.

Il P.R. prevede anche la realizzazione di un breve tronco stradale che sottopassando la ferrovia e l'Aurelia all'altezza dello stabilimento Saint Gobain taccordi l'attuale strada della Vetola con la via C. Battisti. Non sono ignote all'Amministrazione Comunale le difficoltà che si oppongono a questa realizzazione, tuttavia essa viene inserita nel piano nella speranza che tali difficoltà possano, in proseguo di tempo, essere superate.

Già si è accennato al sistema viario delle comunicazioni con il litorale e alla strutturazione della rete viaria di Marina-Tirrenia.

ZONA INDUSTRIALE

Il problema della zona portuale e della zona industriale è stato oggetto di disparati pareri e di accese discussioni. Fu accettato in pieno dal C.C. il concetto di una strutturazione della zona industriale pisana a settori coordinati con andamento perpendicolare alla costa, penetrando in profondità nel territorio toscano. Tale concetto è stato rigorosamente mantenuto, anche se esso appare in notevole parte difforme dalle previsioni effettuate dall'Ente portuale industriale Pisa-Livorno, orientate piuttosto nel senso della zona industriale in direzione nord-sud del precedente piano elaborato nel 1960. E ciò per le considerazioni ampiamente svolte nella relazione del 1964 sulla necessità di salvaguardare il patrimonio forestale di Tirrenia e la salubrità del litorale, nonché di armonizzare il comprensorio destinato alla zona industriale con la prevista espansione della città verso oriente.

Si è trattato pertanto solo di dare una conformazione

a questo schema generale che tenesse per quanto possibile conto di alcune caratteristiche del territorio.

Si è così, almeno per il momento, soppressa una zona in un primo tempo prevista ad est del Campo Lungo, essendo risultata dalle indagini effettuate dal Prof. Tongiorgi sulla struttura geologica e sulla consistenza di detto territorio la impossibilità di collocare in esso strutture di qualsiasi genere, e di operare in esso il tracciamento di vie d'acqua; inoltre, per quanto riguarda l'attestarsi della zona sul mare verso la foce del Calambrone, si è dovuta limitare l'area prevista a tale scopo verso est al tracciato della ferrovia, anziché prolungarla fino al Campo Lungo, essendo l'area ad est della ferrovia intensamente boscoso, con che l'area in discorso viene ad assumere una estensione di circa 200 ettari.

Salvo queste modifiche suggerite da considerazioni di carattere tecnico, la soluzione che si presenta ricalca quella risultante dalle scelte già operate dal C.C. nel febbraio del 1964, scelte che appaiono le più idonee a contemperare le varie esigenze.

L'Amministrazione Comunale comunque prenderà sollecite iniziative allo scopo di realizzare una soluzione comprensoriale che sia in armonia con la programmazione regionale e tale da assicurare la migliore sistemazione urbanistica della zona.

Vengono altresì confermate le deliberazioni dell'11/2/1964 relative alla opportunità di concedere limitati insediamenti nella zona compresa tra il Canale dei Navicelli e La Via Aurelia a piccoli complessi aventi particolari caratteristiche, opportunamente ubicate in numero non superiore ad una decina di unità; nonché la possibilità di espansione dei complessi attualmente esistenti nella zona di Porta a Mare e delle attività della zona della Darsena

con la realizzazione del collegamento della Darsena stessa con il fiume Arno onde rendere possibile l'ingresso e l'attracco del naviglio sportivo e da diporto alla Darsena specie nei mesi invernali.

FERROVIA PISA-COLLESALVETTI

La prevista strutturazione della zona industriale risulta poter essere opportunamente servita dalla linea ferroviaria Pisa-Collesalveti per il suo collegamento con la rete ferroviaria principale e pertanto l'Amministrazione Comunale di Pisa insiste con particolare accentuazione sulla necessità che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato soprasseda alla progettata soppressione di detto tronco ferroviario come del resto fu già fatto presente anche in sede di conferenza dei servizi.

ZONA LITORANEA

Il territorio litoraneo Marina-Tirrenia presenta un particolare interesse in vista dalla conservazione di un patrimonio paesistico e turistico di enorme interesse. La proposta formulata durante il convegno di studi tenuto dall'Associazione "Italia Nostra" a Pisa nei giorni 16 - 17 gennaio corrente anno (vedi allegato) per la costituzione di un parco nazionale da Viareggio fino al Calambrone, merita senza dubbio una attenta considerazione, sebbene non si dissimulino le difficoltà provenienti da un lato dalla inclusione che dovrebbe essere fatta in detto parco nazionale della Tenuta di S. Rossore attualmente in dotazione al Capo dello Stato e dall'altro la presenza di zone con particolare destinazione, come il C.A.M.E.N. e l'area data in uso all'Università.

In sede di P.R. è opportuno intanto mantenere l'integrale intangibilità della Tenuta di S. Rossore ed evitare che un insediamento industriale di qualche rilievo alle spalle di Tirrenia comprometta la integrità e la conservazione della pineta litoranea.

Occorre inoltre evitare il più possibile la privatizzazione della pineta e rilasciare vaste zone per l'utilizzazione del tempo libero da parte dei cittadini.

Per quanto riguarda l'abitato di Marina che ha una sua fisionomia non del tutto consona ad un insediamento di carattere turistico balneare è prevista la ristrutturazione graduale e l'insediamento di un centro residenziale e sociale nelle aree ancora li

bere in corrispondenza della vecchia stazione ferroviaria, evitando una estensione incontrollata nel tessuto boscoso della pineta retrostante. Tuttavia l'Amministrazione, aderendo anche alle richieste della popolazione interessata e riconoscendo fondata la proclamata necessità di consentire una limitata espansione dell'abitato attuale, ritenene di poter consentire che tale espansione possa avvenire in limitate zone ai margini della pineta e delle zone già urbanizzate ivi compresa parte dell'area attualmente occupata dalla colonia comunale, della quale si prevede il trasferimento nella zona destinata dal Piano alle colonie con appropriati indici di fabbricabilità e col parere favorevole della Soprintendenza ai monumenti comunque a favore di cooperative edilizie a carattere popolare.

E' inoltre previsto un più adeguato assetto del litorale, sulla parte ancora non del tutto erosa dal mare, delle attrezzature balneari, vientando ogni insediamento a carattere residenziale ed eliminando progressivamente quelli esistenti.

Inoltre è prevista la valorizzazione della foce dell'Arno nell'area lasciata libera dallo stabilimento Fiat e in quella che si auspica possa in futuro restare ulteriormente libera col trasferimento del predetto stabilimento in altra sede più idonea.

Per tale valorizzazione paesistica è stata già, dall'Amministrazione comunale deliberato un concorso nazionale.

Al discorso per Marina si collega naturalmente quello per il terreno in riva d'Arno da Marina a Pisa attualmente intensamente occupato da piccole costruzioni che con il loro susseguirsi pressochè ininterrotto impediscono la vista dell'Arno stesso e della riva opposta di notevole interesse paesistico. Questi insediamenti dovranno essere gradualmente eliminati lasciando soltanto opportunamente intervallate le attrezzature per la pesca secondo un piano particolareggiato, predisposto dall'Amministrazione.

Per quanto riguarda l'abitato di Tirrenia, il P.R. si ispira ai seguenti principi:

- 1) - Salvaguardia integrale della pineta compresa fra il viale litoraneo e il mare nella quale potranno trovare posto esclusivamente le attrezzature balneari opportunamente disposte in senso preferibilmente ortogonale alla costa.

L'episodio dell'albergo Atlantico e delle attrezzature ad esso collegate, dovrà pertanto, restare isolato, salvo al più concedere un completamento delle attrezzature alberghiere sul lato opposto del Largo Belvedere ove la pineta è già particolarmente distrutta.

- 2) - Evitare il più possibile gli insediamenti residenziali entro la pineta.
 - 3) - Disporre opportune zone alberghiere in prossimità del campo di golf di cui si prevede la ultimazione.
 - 4) - Conservare un'area idonea per lo stabilimento cinematografico Cosmopolitan in considerazione del suo interesse dal punto di vista economico, con divieto di lottizzazioni e di insediamenti residenziali.
 - 5) - Provvedere in base ad un piano particolareggiato nuovi insediamenti residenziali a tergo della pineta esistente fra la strada litoranea ed il fosso Lamone in una striscia praticamente priva di vegetazione e da collegare con il litorale mediante strade e viali disposti a pettine ortogonalmente alla costa da percorrersi preferibilmente a piedi o in bicicletta.
 - 6) - Richiedere all'Autorità Militare il trasferimento della zona attualmente occupata dalla Marina in altra zona più opportuna.
 - 7) - Prevedere una strutturazione viaria costituita oltre che dai predetti collegamenti ortogonali, da linee viarie parallele alla costa che consentono - come già detto in altra parte di questa relazione - di dirottare all'interno il traffico che attualmente grava esclusivamente sulla via litoranea.
- Si è ritenuto peraltro opportuno prevedere un temperamento per quanto riguarda il divieto di insediamenti nella pineta a monte della via litoranea temperamento giustificato da esigenza di pubblico interesse.

L'Amministrazione Comunale ritiene di poter inserire nelle aree residenziali alcune zone ancora libere sul viale litoraneo e le zone marginali del vasto triangolo attestante alla via dei Castagni e dell'Abetelle e precisamente a nord della prima ed a est della seconda escludendo il totale insediamento residenziale nell'area triangolare di cui sopra data la vastità di essa e la considerazione che ogni privatizzazione della pineta, oltre sottrarre questa

all'uso pubblico, conduce inevitabilmente nel tempo alla distruzione della vegetazione la cui conservazione è condizionata da un delicato scambio biologico tra la vegetazione di alto fusto e il sottobosco.

Con questa concessione si ritiene venire incontro nel solo modo possibile alle necessità dell'Ente Autonomo Tirrenia. A proposito di Tirrenia il Comune intende qui riaffermare la sua competenza a redigere il P.R.G. del comprensorio avvalendosi della disposizione contenuta nell'art. 7 della legge Urbanistica 17 agosto 1942 n. 1150 che prevede l'estensione del P.R.G. a tutto il territorio comunale.

ATTREZZATURE SCOLASTICHE

Per quanto riguarda le attrezzature di interesse pubblico sono state prese in attenta considerazione le attrezzature scolastiche e universitarie. Per quanto riguarda le scuole materne, le scuole elementari, medie e medie superiori si fa riferimento agli elenchi riportati nella relazione dei consulenti.

Per le nuove zone di espansione il P.R.G. ha dedicato cura particolare alla ricerca di aree scolastiche, reperendo spazi sufficienti alle scuole di ogni ordine e grado, tenendo conto degli "standard" previsti dal Ministero della P.I., e ciò in particolare per le scuole materne e per le scuole dette "dell'obbligo". Per le scuole medie superiori si è invece ritenuto opportuno, per il livello di attrezzature complementari da esse richieste (biblioteche, gabinetti, auditorium, impianti sportivi) concentrarle in poche aree sufficientemente ampie. Oltre le attuali sulla via Curtatone e Montanara e ^{via C. Matilde} il nuovo istituto magistrale nell'Area di S. Zeno, sono state individuate due zone integrate dalla destinazione a verde sportivo di aree adiacenti.

Per quanto riguarda le attrezzature universitarie si concorda con il concetto espresso in detta relazione di mantenere profe-
ribilmente l'Università direttamente inserita nel tessuto urbano sia per continuità con una tradizione secolare, sia perchè fra la città e l'Università si è stabilita nel tempo una serie così complessa nei rapporti vitali da prefigurare Pisa stessa come "città universitaria", e come tale da migliorare e potenziare.

Fa eccezione a questo concetto fondamentale il previsto insediamento delle cliniche universitarie e degli istituti della facoltà di medicina insieme con il complesso ospedaliero, in apposito terreno situato nell'ansa dell'Arno a sud di Cisanello, ritenuto particolarmente idoneo ad ospitare questo importante complesso. Ciò d'altra parte consentirà l'utilizzazione dell'area e almeno in parte degli edifici lasciati liberi dall'attuale complesso ospedaliero per le necessità future dell'Università che potrà anche avvalersi dell'area attualmente occupata dalla Caserma Artale della quale è previsto il trasferimento in area lontana dal nucleo cittadino.

Si aggiunge che il trasferimento del complesso ospedaliero nella zona prevista dal P.R.G. consentirà altresì di adibire gli edifici attualmente esistenti sulla piazza del Duomo a Museo dell'Opera della Primaziale e ad altro fine di interesse artistico e di realizzare una strutturazione viaria a tergo dei predetti edifici che consenta di liberare la Piazza dei Miracoli dall'attuale pesante traffico automobilistico.

Problemi particolari come quelli dell'ampliamento della facoltà di ingegneria suggeriscono di reperire aree idonee nelle vicinanze dell'attuale sede lungo la via Andrea Pisano.

PARROCCHIE

Si è pure preso in esame il problema della dotazione delle zone di espansione della città di chiese e annessi complessi parrocchiali sulla base di uno di tali complessi per ogni 3.000 abitanti circa.

ZONE VERDI

Le zone verdi urbane che hanno subito negli ultimi decenni di una notevole e preoccupante riduzione, costituiscono un elemento di notevole importanza igienica ed estetica che il P.R. si è proposto di conservare e migliorare prescrivendo per il centro storico il vincolo su tutte le aree verdi esistenti e il potenziamento, ove possibile, delle aree stesse, nonché la costituzione di una ampia fascia di protezione per le mura sia all'interno, sia all'esterno di esse.

Per i quartieri periferici si prevede un recupero di

aree verdi attualmente private destinandole ad uso pubblico, mentre per la nuova espansione di Cisanello, le previsioni comportano la riserva di spazi verdi di quartiere preferibilmente ubicati in contiguità alla aree scolastiche. Già si è detto del vincolo a verde pubblico delle zone in Golena d'Arno sulla riva sinistra del fiume lungo il viale D'Annunzio, vincolo che si prevede anche per la riva destra.

Particolare attenzione è stata portata alle aree sportive in considerazione dell'importanza che lo sport ha assunto sul piano dell'educazione e della salute fisica. Considerato che le attrezzature attuali sono nettamente insufficienti, il P.R.G. individua aree sportive di base in ogni quartiere e le reperisce anche nelle zone già edificate e prevede tre aree di livello superiore: la prima nella zona di Cisanello, la seconda nella zona nord della città presso la via del Brennero, la terza ad integrazione degli attuali impianti sportivi attestanti alla via Andrea Pisano ad ovest della ferrovia da attuarsi con la utilizzazione dell'attuale piazza D'Armi destinata, come la Caserma Artale ad un diverso insediamento a notevole distanza dalla città .

IMPIANTI SANITARI

Per quanto riguarda le cliniche universitarie, l'Ospedale e le attrezzature sanitarie, alle quali già si è accennato, occorre rilevare che le attuali attrezzature situate in prossimità della piazza del Duomo, non solo si presentano in gran parte antiquate e irrazionali, ma non hanno possibilità di ulteriore espansione. La costruzione del nuovo Policlinico integrato da istituti per anziani e da collegi e istituti vari di ordine universitario è pertanto una delle mete più importanti che la città deve proporsi di raggiungere secondo le indicazioni del P.R.G.

L'area prevista dal Piano per questi impianti sanitari si presenta particolarmente favorevole sia come salubrità, sia per la facilità delle comunicazioni non solo con la città, ma soprattutto con la Provincia per la quale il Policlinico di Pisa costituisce il più importante centro sanitario.

La contiguità dell'attuale sanatorio integra opportunamente il nuovo insediamento previsto dal Piano per il Policlinico.

Oltre a ciò il piano prevede aree per attrezzature sanitarie in ogni quartiere sia esistente che di progetto atte ad eliminare le attuali carenze in particolare per quanto riguarda i consultori e gli asili nido dell'O.N.M.I.: ambulatori comunali, centri psicopedagogici e scuole speciali.

Per quanto riguarda le case per anziani, viene confermato l'attuale posto in via Garibaldi e sono riservate per altre eventuali alcune aree dell'attuale Ospedale di S. Chiara senza con ciò escludere nuove localizzazioni che potranno avvenire in zone residenziali e ciò in base all'attenzione ogni ora crescente che dal punto di vista medico e sociale viene data al problema degli anziani.

Infine alle colonie marine è riservata un'ampia zona di pineta con un corrispondente tratto di spiaggia nel territorio di Tirrenia. Vedasi l'elenco delle colonie esistenti nella relazione dei compilanti.

AREE SPORTIVE

A integrazione delle attrezzature carenti, e per le organizzazioni di base per sport non agonistico pressochè inesistenti, ai fini di una politica attiva nel piano della educazione e della salute fisica, si sono reperite aree sportive di base in ogni quartiere, anche per le zone già edificate.

Le aree di livello superiore per lo sport vero e proprio sono invece tre, localizzate; la prima nella zona di Cisanello; la seconda nella zona nord, la terza a integrazione della zona polisportiva ad ovest, nell'attuale piazza D'Armi.

Il nuovo stadio è previsto a nord della città, lungo l'attuale via Abetone-Brennero, collegato efficientemente alla viabilità sia territoriale sia urbana. Si confermano le destinazioni d'uso attuali per le attrezzature esistenti.

SERVIZI GENERALI

Per quanto riguarda i servizi generali che occorre esaminare in una visione non episodica ma complessiva e coordinata, il P.R. prevede una localizzazione di una zona a cavallo della già ricordata ferrovia Pisa-Collesalveti che potrà assicurare il raccordo con la stazione di smistamento di Pisa; mentre il collegamento viario sarà assicurato dalla via Emilia e dalla variante dell'Aure-

lia. In particolare sono previsti in detta zona il foro boario, i macelli, il mercato generale, l'impianto della N.U., l'officina del Gas e la centrale del latte e il deposito delle aziende di trasporto A.T.U.M. - A.T.I.P. - A.C.I.T.

A proposito della officina del Gas e del deposito delle Aziende pubbliche di trasporto, è stato dalle Aziende stesse richiesta una ubicazione più vicina alla città di quella inizialmente prevista. L'Amministrazione è stata del parere di accogliere tale richiesta pure restando nella zona sopra indicata opportunamente estesa, prevedendo l'insediamento di tali servizi nella parte di tale zona più prossima alla città, riconoscendo la validità delle considerazioni di carattere tecnico ed economico che militano a favore di un avvicinamento di detti servizi sia all'attuale nucleo urbano, sia alla prevista zona di espansione. Per analoghe considerazioni uguale provvedimento è previsto per i macelli pubblici, il mercato ortofrutticolo e la centrale del latte.

Poichè Pisa appare particolarmente carente di una area specializzata ed apprezzata per esposizioni di ogni tipo, congressi, conferenze ecc. è stata prevista a tale scopo un'area apposita, compresa al parco ferroviario di S. Ermete e la via Fiorentina.

Lospostamento dell'officina del Gas nella nuova area prevista consentirà l'utilizzazione dell'area attualmente da essa occupata per l'insediamento di una stazione per autocorriere sia pubbliche che e sia private che risulterà prospiciente sulla via C. Battisti in vicinanza della stazione ferroviaria.

L'AEROPORTO

L'aeroporto internazionale di S. Giusto è il più importante della Toscana e la sua funzione potrà molto difficilmente essere attenuata dalla costruzione di nuovi aeroporti richiesti da altre località in particolare da Firenze, e ciò per le particolari condizioni ambientali e climatiche che fanno di S. Giusto un aeroporto di primaria importanza da considerarsi pertanto più che l'aeroporto di Pisa, l'aeroporto della Toscana.

Pertanto ogni cura è stata posta nel P.R.G. per assicurarne una migliore utilizzazione; in particolare è stato previsto l'ampliamento delle piste fino a 4.000 metri di lunghezza ciò che consen-

te un atterraggio di aerei a reazione intercontinentali ed è stata data soluzione sia alla viabilità a servizio dell'aeroporto stesso, sia alle aree di rispetto ora del tutto insufficienti. Il collegamento veloce con Firenze e tutti i centri toscani, viene ad essere risolto con il tracciato dell'asse attrezzato sud che si raccorda con la nuova statale 67 e conseguentemente con la via Emilia, la variante Aurelia e la E1.

Alle attrezzature aeroportuali quali l'aerostazione, spazi per parcheggi, motel, ristoranti ecc. è stata riservata l'area compresa fra l'attuale perimetro dell'aeroporto e l'asse attrezzato sud, completandola con ampie zone verdi a nord di queste.

ZONE MILITARI

Per quanto riguarda le zone militari si è già più volte accennato al necessario spostamento della Caserma Artale e della Piazza D'Armi per le quali sono stati avviati contatti con l'Amministrazione Militare al fine di stabilire la futura più idonea localizzazione.

Così pure si è già accennato alla eliminazione della servitù militare relativa alla stazione radio della Marina Militare a Tirrenia, che potrebbe essere spostata a S. Rossore in zona opportuna; mentre resta confermata la Caserma Gamerra nella zona lungo la via di Gello.

Per il completamento dell'uso della pineta sarebbe senza dubbio opportuna l'eliminazione del Campo Darby nonché del Centro Nucleare del C.A.M.E.N., ma non pare possibile, allo stato attuale, prevedere se non in una lontana prospettiva, il conseguimento di tale scopo.

IL P.R. si propone infine di salvaguardare le zone agricole agricole panoramiche che costituiscono tanta parte del patrimonio paesaggistico e culturale italiano. Tale intento si raggiunge attraverso particolari disposizioni delle norme di attuazione.

ZONA IPPICA

Notevole importanza ha per la nostra città la conservazione ed il potenziamento della zona in località Barbaricina destinata alle attività ippiche. Tale zona è stata opportunamente indicata nel piano con le attrezzature e la viabilità relativa.

AREE CIMITERIALI

Per quanto riguarda le aree cimiteriali non si prevede particolare intervento limitandosi a confermare i cimiteri esistenti compreso quello di S. Michele ed a prevedere la creazione di un cimitero per Marina di Pisa e la soppressione di quello di S. Giusto ormai inutilizzato e superato dall'abitato dell'asse attrezzato sud.

NORME DI ATTUAZIONE

Parte essenziale del P.R. è costituita dalle norme di attuazione. Le proposte avanzate dai consulenti e dai loro collaboratori, vengono accettate dall'Amministrazione con qualche temperamento di prescrizioni particolari al fine di favorire l'incremento dell'attività edilizia sia pubblica che privata che attualmente attraversa uno stadio di particolare depressione. Del resto, allo stesso fine, tende il piano di zona in applicazione della legge 18/4/1962 n. 167 che opportunamente inserito nel Piano Regolato Generale verrà portato dopo l'adozione del P.R.G. stesso alla approvazione del Consiglio Comunale.

TEMPI DI ATTUAZIONE

Per quanto riguarda i tempi di attuazione, a parte certi interventi nel centro storico necessari ad eliminare situazioni intollerabili (come la sistemazione della zona di via Titta Ruffo e Piazza dei Facchini, via la Maddalena, il retro della Chiesa di S. Michele in Borgo ecc.) che debbono formare senza indugio oggetto di piano particolareggiato, nonchè l'avvio immediato di uno studio sul centro storico, per la definizione dei piani di intervento, specie nelle zone di restauro conservativo e di risanamento, la sequenza degli interventi nella zona principale di espansione (S. Michele-Cisanello) è regolata dalle disposizioni della legge 18 aprile 1962 n. 167, che di tale zona costituisce una parte cospicua. Il criterio di precedenza dovrà uniformarsi al principio di procedere gradualmente nella urbanizzazione, avvalendosi anche dell'intervento anche dei privati, partendo dalle zone già urbanizzate totalmente o parzialmente (e quindi in linea di massima da ovest verso est) o comunque da quelle aree la cui urbanizzazione sia inizial-

mente la meno onerosa, curando che i successivi insediamenti si raccordino razionalmente con l'abitato già esistente.

Per quanto riguarda la viabilità il Comune si prefigge in accordo con la Provincia e l'Ente Autonomo Tirrenia di realizzare al più presto la sistemazione del vione di Pisorno per il miglioramento dell'accesso a Tirrenia, mentre nel contempo non mancherà di fare premure per il raddoppio della statale n. 226. Pure in ordine di precedenza si presenta la realizzazione dell'asse attrezzato nord-sud in collegamento con l'espansione della città nella zona di S. Michele.

Sarà pure data precedenza, fra gli altri provvedimenti relativi ai servizi generali, alla costruzione del nuovo mercato generale ortofrutticolo e del nuovo mattatoio nella zona prescelta dal P.R.G., ciò che verrà anche a dare, un inizio di attuazione della zona industriale nella sua porzione nord orientale; mentre nel contempo si porrà mano allo studio approfondito nella zona attestante alla foce del Malambrone per la definizione della sua strutturazione come già indicato nel paragrafo relativo a detta zona.

Saranno pure continuati e intensificati i contatti con i Comuni contermini per lo studio di problemi di interesse comune, relativi specialmente alle zone di confine, studi che potranno eventualmente sboccare nella redazione di piani intercomunali o comprensoriali.

Concludendo l'Amministrazione comunale di Pisa, ritiene che il P.R.G. predisposto con la consulenza dei professori architetti Dodi e Piccinato e con le lievi modifiche indicate nella presente relazione, risponda alle esigenze attuali e future della città, ai suoi interessi culturali ed economici e possa quindi essere approvato, fiduciosa che esso costituirà un elemento essenziale ed estremamente utile per indirizzare la futura strutturazione della città, contemperando le sue esigenze di carattere storico con quelle di un progresso sociale ed economico proteso verso il futuro.

IL SINDACO

E. Pistolen