



COMUNE DI PISA

PIANO REGOLATORE GENERALE 1963

RELAZIONE

prof. arch. Luigi Dodi

prof. arch. Luigi Piccinato

ALLEGATO 1

Il problema di Pisa, come del resto qualunque altro problema urbano, riceve il suo pieno significato solo se lo si inquadra nella tematica più vasta delle forze che agiscono nel quadro regionale; ove si guardi, cioè, il problema dal di fuori al di dentro, e non dal di dentro al di fuori; ed è solo in questa visione più ampia che prendono significato e valore gli stati di fatto e ancor più le soluzioni che si propongono.

Uno sguardo anche superficiale alla tematica di Pisa, non può non evidenziare come la città faccia parte, con la vicina Livorno, di un sistema economico e geografico più vasto che trova i suoi termini esatti in tutto lo sviluppo del corso inferiore dell'Arno. Pisa, come già Livorno, costituisce un caposaldo quasi costiero alla confluenza delle attività ricche di possibilità che si pronunciano in tutta la Val d'Arno, fino da Empoli, e più ancora da Firenze, e che si contrappone, in certo qual modo, allo sviluppo lineare della costa, che solo in questi ultimi tempi ha assunto un significato edilizio turistico ed industriale.

Pisa raccoglie dunque traffici ed attività lontani che poi distribuisce verso nord e verso sud, lungo la costa.

Sono innanzi tutto attività agricole, giacché la regione, fino alla fine del secolo e ancora oggi, pronuncia una notevole produzione primaria agricola.

Vi sono in secondo luogo importanti attività artigianali e poi ancora attività industriali e commerciali che costituiscono la base di un lungo tessuto economico da Firenze al mare.

In questo complesso di città lineare, quasi senza soluzione di continuità, si esprimono evidentemente valori culturali e valori turistici che, a loro volta, esprimono tutto quel mondo che "ab antiquo" costituisce uno dei maggiori valori del nostro Paese.

Pisa si trova insomma, 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, a oriente, il territorio economico: davanti a Pisa, verso occidente non vi sono che 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 il problema di Pisa e quello dei suoi sviluppi sia da identificarsi nel più vasto tema di quello della sistemazione delle spalle di Pisa verso il monte e non tanto del fronte verso il mare.

E' là che si debbono trovare gli snodi delle grandi comunicazioni, i nuovi sviluppi edilizi, la ristrutturazione degli sviluppi esistenti, l'inquadramento generale degli sviluppi industriali. Pisa, invero, in passato aveva spontaneamente accettato questi principi.

La città medioevale, chiusa nella sua cerchia di mura, a cavalcioni dell'Arno, si era accontentata di una sapiente trama viaria, esile invero, da nord a sud, affidando ai Lungarni le comunicazioni da est ad ovest.

Ad occidente il porto ma verso oriente la proliferazione spontanea edilizia ha condotto la città a saldarsi oggi, senza soluzione di continuità, con Cascina ed altre, nonostante gli impedimenti naturali.

L'espansione di Pisa fino a qualche anno fa, per quanto non guidata da propositi di pianificazione, già si pronunciava linearmente con prevalente tendenza verso oriente.

Ma la massiccia creazione a nord del quartiere di Porta a Lucca, il rafforzarsi impetuoso dell'edilizia commerciale direzionale intorno alla Piazza Vittorio Emanuele, e a San Giusto oltre la ferrovia, la proliferazione edilizia disordinata a raggiera lungo le strade, nonché infine l'attestarsi di una zona industriale della S.Gobain e quella residenziale del C.E.P. verso occidente, rischiano di porre oggi la città al centro di una espansione isotropa a macchia d'olio la cui radiocentricità minaccia di soffocare l'antico nucleo urbano. Non vi è chi non veda come codificare una formula siffatta significherebbe mantenere immobile nella sua struttura l'intera compagine urbana composta di un centro e di una periferia e non vi è chi non veda come questo centro, a lungo andare, non possa essere sconvolto definitivamente.

La pressione della periferia sul vecchio centro diventa di giorno in giorno più intollerabile.

L'antica trama delle comunicazioni nord-sud affidata principalmente al sistema Borgo Stretto-Ponte di Mezzo-Corso Italia e quella est-ovest affidata ai Lungarni ed al Viale Bonaini, più non reggono al volume del traffico.

Consequente a questa situazione è l'aumento della pressione degli interessi edilizi che, a lungo andare, finirà per prevalere sconvolgendo definitivamente l'armonica bellezza della antica città.

Il Piano Regolatore di Pisa deve assumere come punto di base lo sforzo della rottura di questo accerchiamento con la creazione di un nuovo sistema di sviluppi riuniti in una direzione prevalente, tale da comporre l'insieme di un nuovo organismo a sistema aperto anziché chiuso.

Insomma Pisa ha bisogno semmai di essere duplicata lungo l'Arno, in direzione orientale, verso il suo entroterra.

Il suo problema è un problema di scelta. Se la situazione di fatto sta pronunciando, come si è detto, uno sviluppo isotropo, è altrettanto necessario che questo fenomeno vada arrestato con ogni energia.

Pisa, all'opposto, come del resto molte altre città, non solo ha accettato ma ha addirittura rafforzato le espansioni settentrionali e occidentali e tende a rafforzarle, compreso il C.E.P., che andrebbe invece alleggerito; e tende pure ad aumentare il blocco edilizia a sud del fiume, nella zona "Palazzo delle

Rondini".

Un altro punto sul quale si esprime il nostro dissenso è il programma del Consorzio Industriale di stendere una fascia di industrie quasi continua da Pisa a Livorno, lungo il Canale dei Navicelli.

Questa impostazione di zona industriale lineare e continua lungo il Canale dei Navicelli è legata all'esistenza del Canale stesso al quale si vorrebbe attribuire il valore di via di acqua per un grande complesso industriale.

Se questa proposta può avere un significato che può essere giustificabile tecnicamente (per quanto la dimensione del canale, i suoi fondali e i continui sovrappassi viari lascino dubitare sulla sua futura efficienza per un sì grande complesso industriale) resta il fatto che oltre a costituire un deciso sbarramento rispetto alla zona turistica balneare costiera, esso non si inserisce affatto in quel quadro di attività regionale che abbiamo tracciato in principio.

Di difficile accesso, non collegata sufficientemente con la grande viabilità dell'entroterra, allontanata dagli insediamenti urbani, non appare giustificata dalla situazione urbanistica, e non essendo compreso nel sistema ferroviario e stradale, neppure può trovare in futuro quell'articolazione che si rendesse necessaria negli ulteriori sviluppi.

Va affermato decisamente che il problema 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 Collesalveti, di Cascina e della Val d'Arno: un cerchio e proprio programma intercomunale a più largo raggio.

Per queste ragioni affermiamo la necessità che la fascia industriale anziché disporsi, parallelamente alla costa alle spalle della pineta, sia invece distribuita a settori coordinati perpendicolarmente alla costa lungo un sistema fluviale da crearsi ex novo, sia mediante un nuovo canale, sia con l'utilizzazione, tecnicamente forse possibile, del canale scolmatore (e a questo proposito sarà necessario approfondire gli studi tecnici, i soli che potranno dare luogo ad una decisione).

Da quanto si è detto finora appare evidente che il grande tema urbanistico dovrebbe basare i suoi elementi costitutivi sulle seguenti scelte: 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 questo quadro deve inserirsi la rete viaria fondamentale disposta in guisa da rafforzare il sistema, rendendo più chiara e più fluida possibile la circolazione e affrontando nel contempo i prevedibili bisogni del futuro.

Proprio in questo stesso quadro trova soluzione anche il problema della valorizzazione e della salvezza dell'antico nucleo urbano di Pisa; giacché non vi è dubbio che, soltanto creando in una sola determinata direzione l'ampliamento della città razionalmente legato alle altre funzioni produttive, è possibile porre le premesse per alleggerire o quanto meno evitare di appesantire le condizioni dell'antica città alle quali, oggi, essa non è più in grado di rispondere.

Solo allora sarà possibile dare al nucleo storico la sua vera funzione di centro amministrativo e culturale e solo allora sarà possibile procedere a quelle opere di ripristino, di restauro conservative e di risanamento di cui la città ha estremo bisogno.

Assumendo quanto si è detto a base del nostro studio, si è proceduto ad un accurato esame del Piano Regolatore del 1960 e alla successiva stesura di uno schema di piano generale tenendo conto di nuovi fatti determinanti che si sono in questi ultimi tempi pronunciati e che già di per sé soli sarebbero stati validi a determinare una sostanziale modifica del Piano del 1960.

Alludiamo in principal modo all'abbandono dell'Autostrada Livorno-Pisa-Lucca e alla creazione dell'Europa 1.

CAP. II - LA RETE VIARIA PRINCIPALE

Una struttura di grande viabilità per la regione Pisa-Livorno non può fare a meno di affermare la necessità della creazione ad oriente della città di una serie di scorrimenti marginali atti a raccogliere ed a convogliare le provenienze dalla Val d'Arno, da Collesalvetti, da Livorno e da Lucca per smistarle nelle varie direzioni e segnatamente sul tracciato dell'Aurelia.

Infatti è per l'antica Via Emilia che si pronunceranno le grandi comunicazioni con il sud d'Italia (è necessario l'abbandono da parte dei grandi traffici pesanti della zona costiera, almeno da Castiglioncello a Livorno; è su una parallela alla Tosco Romagnola che verranno convogliate le comunicazioni da Firenze lungo la Val d'Arno; ed è infine dalla vecchia Lucchese che scenderanno i traffici diretti verso l'Emilia, verso la Tosco Romagnola e verso Livorno.

Già il Piano del 1960 impostava il problema e lo risolveva con una tangenziale tracciata a levante. Si giudica oggi necessario ampliare il raggio di azione di quest'ultima, anche con la prospettiva della espansione della città prevista verso levante nell'ansa dell'Arno.

Ad occidente, le funzioni della attuale Via Aurelia saranno alleggerite dalla presenza della grande tangenziale orientale, della quale si è parlato, e dalla realizzazione della nuova Europa 1.

Questa ultima non si può considerare alla stregua delle altre strade; essa infatti ha specifico valore solo per i suoi punti di immissione che debbono essere posti uno a nord allo sbocco della Firenze-Mare, e l'altro a sud, in località "I Mortellini". Essa dovrà dirigersi verso Collesalvetti 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 nel presente schema, 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, per le funzioni specifiche che ad essa competono, anche alla Via Aurelia, ma soprattutto ad una serie di provvedimenti atti ad evitare, non solo l'attraversamento della vecchia e nuova città, ma anche a portare le penetrazioni, non già nel cuore del centro storico, ma piuttosto verso i nuovi sviluppi edilizi orientali.

Segnatamente, il traffico che oggi gravita su Porta Nuova o verso Porta a Lucca e che incide inesorabilmente sulla Piazza del Duomo, viene convogliato lungo la tangenziale nord, raggiunge il centro dei nuovi sviluppi urbani, oltrepassa l'Arno non lontano da San Michele, raggiunge la zona di S. Ermete e la Via Emilia a Ospedaletto.

Questo ultimo tracciato era già in parte presente nel Piano del 1960 e qui nella nostra proposta intendiamo conferirgli maggiore fluidità di tracciato ed una maggiore efficienza.

Con questi provvedimenti di ordine viario stimiamo che la struttura della città possa ricevere un assetto chiaro e preciso.

CAP. III - LE ZONE

La configurazione della città, quale risulta dalle previsioni di ampliamento e di localizzazione dei nuovi quartieri, può essere descritta come segue:

- A ponente: limitata saturazione del C.E.P., senza altre aggiunte, che fatalmente richiamerebbero nuove iniziative in quel settore; limitato completamento di quei nuclei edilizi che si trovano nella zona del quartiere S. Gobain.

./.

- A settentrione: escluso di massima ogni altro ampliamento urbano che finirebbe con il peggiorare ulteriormente le condizioni della vecchia città, si ravvisa l'opportunità di integrare l'edilizia esistente con le attrezzature ed i servizi necessari alla collettività.
- A mezzogiorno (zona di S. Giusto e S. Marco): provvedimenti locali di completamento di pubblici servizi e integrazione urbanistica.
- A levante: invece, conformemente a quanto si è precedentemente detto, è previsto il maggiore ampliamento urbano, sicché abbia veramente ad effettuarsi una nuova città sul fiume, secondo una direzione ben determinata, e con formazione di quartieri definiti, dotati dei rispettivi servizi e attuabili con una ordinata gradualità.

A proposito di questa espansione urbana di levante sarà opportuno segnalare che notevole importanza è stata assegnata al nuovo quartiere che chiameremo di S. Michele, il cui asse principale est-ovest, si completa con l'altro asse nord-sud che con il nuovo ponte sull'Arno collega S. Michele a S. Ermete. A levante del quartiere suddetto altri due grandi quartieri, che chiameremo di Cisanello e di S. Biagio, si stendono fra il fiume ed il confine di S. Giuliano Terme.

Ciascuno di essi sarà caratterizzato da una apposita struttura, sarà dotato delle rispettive attrezzature, avrà dirette comunicazioni con l'antico centro, con la zona di Piazza Vittorio Emanuele, con i Lungarni, con i centri di lavoro della zona industriale. Il nuovo ponte sull'Arno tra S. Biagio e Putignano servirà a congiungere queste nuove zone cittadine di riva destra con la parte di città (Putignano - Ospedaletto etc.) sulla riva sinistra e con le previste zone industriali a confine con il Comune di Collesalvetti e con il Comune di Cascina.

Insieme con questi collegamenti fra le zone a nord e a sud dell'Arno, si deve segnalare anche l'altro collegamento fra Cisanello e Cascina, da attuarsi con un ponte sull'Arno a monte di Riglione.

CAP. IV - LE PRINCIPALI ATTREZZATURE URBANE

Un cenno si darà delle previsioni circa i nuovi grandi servizi cittadini: Ospedale Policlinico, zona universitaria, zone sportive, parchi e giardini pubblici, fiere ed esposizioni, mercato ortofrutticolo, mattatoio e mercato bestiame, Cimiteri, etc..

- Ospedale Policlinico -

Conformemente a quanto previsto con il Piano 1960 si è destinata per questo servizio l'area di S. Biagio-Cisanello, prevedendo un opportuno collegamento anche con la zona sanatoriale, d'altra parte separata e autonoma rispetto alle cliniche.

La località ci è sembrata molto adatta perché lontana dai disturbi e dal maggiore traffico, e tuttavia facilmente collegabile con tutte le zone della città e con le grandi arterie di circolazione. Per la zona ospedaliera propriamente detta si è assegnata una superficie di area 40 ettari; per la zona sanatoria una superficie di circa 15 ettari. Tanto la zona ospedaliera quanto quella sanatoriale disporranno di ampie aree di riserva, saranno attorniate dal verde e opportunamente separate dai quartieri di abitazione mediante zone a fabbricazione radiata immerse nel verde.

- Zona Universitaria -

Le aree concesse alla Università nella pineta di Tombolo incoraggiano senz'altro l'idea di creare in quella località una vera e propria nuova Città Universitaria, organizzata a "colleges", dando così una strutturazione decisamente moderna a molti istituti che già oggi denunciano necessità di adeguati ampliamenti.

Questo programma, pur essendo legato ad una realizzazione graduale e proiettata nel futuro, non può essere oggetto di una specifica indicazione di Piano Regolatore.

Va da sé che alcuni istituti a prevalente carattere umanistico potranno utilmente permanere nell'interno della città, dove si varranno per i loro sviluppi delle aree che si renderanno disponibili con il trasferimento dell'Ospedale e delle Caserme.

Quanto detto sopra presuppone che si ponga un fermo alla dispersione di Istituti, quale si è verificata sino ad oggi, e che si configuri invece un programma organico e globale, sia sotto l'aspetto funzionale che urbanistico.

- Zone Sportive - Parchi e Giardini Pubblici -

Il Piano prevede la conservazione di tutte le zone sportive e zone verdi esistenti; ma prevede altresì di sviluppare le nuove zone sportive e le zone verdi laddove lo sviluppo fabbricativo richiede tali servizi e laddove gli spazi consentano gli impianti.

In conformità a quanto sopra si conserva la zona sportiva collocata a settentrione della Piazza d'Armi, ma si propone altresì di vincolare la stessa Piazza d'Armi ad usi diversi dalla destinazione edilizia: utilizzazione militare temporanea, utilizzazione sportiva in futuro.

Ancora si è prevista la principale zona polisportiva a settentrione, in prossimità della strada per Lucca.

Zone sportive e zone verdi, collegate in sistema organico il più possibile continuo, sono progettate per i quartieri di S.Michele e Cisanello tanto in prossimità dell'Arno, quanto in prossimità del Comune di S.Giuliano. Sembra superfluo aggiungere che le zone verdi previste dal Piano 1960 sono tutte quante conservate.

Purtroppo alcune delle zone sportive previste dal Piano stesso (ad esempio S.Giusto) sono oggi di impossibile attuazione per sopravvenuti intensi sfruttamenti edilizi dei terreni che erano destinati allo scopo sportivo.

Particolare significato assumono le zone verdi da disporsi entro e fuori dalla cinta muraria lungo tutto il suo peri-

metro e segnatamente quelle progettate fuori Porta Nuova che, pur rispondendo alla funzione di parcheggio verranno a completare e a salvare una volta per sempre, l'ambiente della Piazza dei Miracoli la cui cornice esterna è già oggi in parte compromessa.

- Fiere - Esposizioni - Parchi Divertimenti -

I criteri già espressi circa la necessità di evitare nuove gravitazioni da ogni parte sulla vecchia città sono stati tenuti presenti anche nella ricerca delle ubicazioni più appropriate per impianti destinati a fiere, esposizioni, parchi di divertimento. In omaggio appunto ai criteri di cui sopra si è scelta per il complesso fiere divertimenti la zona sulla sinistra dell'Arno fra S.Ermite e Putignano, e precisamente assegnando al parco divertimenti una parte della zona golenale compresa fra la riva dell'Arno e la strada n.67 (località che ci sembra particolarmente adatta perché molto attraente e di facile raggiungimento); per il complesso fiere esposizioni si ritiene che si presti allo scopo la striscia compresa fra la strada Tosco-Romagnola e la ferrovia da S.Ermite a Putignano. La superficie utilizzabile di questa ultima è di circa 20 ettari; sussiste la possibilità di raccordi ferroviari e quella di ampi spazi per posteggi.

- Mercato Ortofrutticolo -

Il mercato ortofrutticolo viene collocato a mezzogiorno della strada di S.Ermite e occupa un'area di circa 15 ettari; esso sarà servito in un primo tempo dalla già ricordata strada di S.Ermite e in un secondo tempo dalla progettata grande tangenziale sud e dal nuovo tracciato della Via Emilia in prossimità di S.Ermite.

In tale modo il mercato ortofrutticolo sarà direttamente e rapidamente allacciato tanto con i vari settori della città quanto con le varie località della regione.

- Mattatoio e Mercato Bestiame -

L'opportunità di considerare il mattatoio un impianto industriale anche per i riflessi che esso può avere su altre attività industriali collaterali, consiglia di collocare questo impianto nella zona industriale prevista dal Piano. La necessità altresì di dare al mattatoio immediati allacciamenti stradali anche prima che il Piano entri in esecuzione, ha determinato la sua ubicazione nella zona tra la strada di Caligi ed il fosso di Oratoio.

Il mattatoio stesso potrà costituire l'inizio della zona industriale di cui si è parlato più volte. Il mercato bestiame troverà ovviamente sede in prossimità di esso.

- Stazione Autocorriere -

L'ubicazione più appropriata appare quella dell'attuale officina del Gas, per la vicinanza della Stazione ferroviaria e per la facilità di comunicazioni dirette con le arterie principali esterne.

- Offina del Gas -

Il trasferimento di questo importante impianto si rende ormai necessario. Ne è prevista la nuova sistemazione nella zona indu-

striale, dove molto utilmente potrà essere allacciato a varie industrie.

- Caserme -

E' ormai riconosciuta la necessità che le caserme, che oggi insistono nella città stessa, 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.

- Cimiteri -

Si mantengono in genere le previsioni del Piano 1960 salvo che per il Cimitero di Marina di Pisa che deve essere previsto in zona più arretrata.

CAP. V - SAN ROSSORE - MARINA DI PISA - TIRRENIA

Un problema del tutto a parte è costituito dalla zona turistica costiera di S. Rossore, Marina e Tirrenia. Questo tratto di coste rappresenta una delle poche grandi possibilità che ancora rimangono per sfruttare bene la zona turistica balneare, di interesse non solo locale, ma anche nazionale ed internazionale. Per S. Rossore dobbiamo considerare la zona come un grande parco nazionale non suscettibile di sfruttamento edilizio.

A Tirrenia la presenza della cospicua massa di pineta rigogliosa obbliga a considerare questo tratto di costa, non già come terreno da sfruttarsi sic simpliciter dal punto di vista edilizio balneare quanto piuttosto come una riserva di zona arborea inserita in un contesto nazionale e come tale meritevole di ogni più attento riguardo sia per la sua conservazione che per la sua protezione.

Sfortunatamente anche Tirrenia e soprattutto Marina, hanno avuto finora degli sviluppi costieri lineari.

Tirrenia fortunatamente ha lasciato libero un lembo di pineta costiera fra la strada e il mare: entrambe però portano la grande viabilità proprio sul bordo della costa.

In realtà il problema avrebbe dovuto essere risolto in maniera del tutto diversa; portare alle spalle della zona della pineta le grandi comunicazioni parallele al mare e creare poi varie calate fino alla spiaggia, riservando la zona litoranea alle piccole comunicazioni locali, possibilmente pedonali.

Questa operazione è ancora oggi possibile. Nella zona intermedia fra la fascia di pineta a mare e la fascia di pineta a monte esiste una larga lama parallela alla costa, occupata oggi da terreni agricoli, alla distanza di circa 1,5 Km. dalla costa stessa. E' qui, in questa fascia, che avrebbero dovuto sorgere le zone residenziali edilizie di ville e case unifamiliari ed anche una edilizia più densa.

Da questa zona, che è percorsa dal canale del Lamone,

dovrebbero discendere verso la marina delle fascie da adibirsi a zone di vita collettiva (grandi e medi alberghi, attrezzature sportive etc.).

Il percorso dalle zone residenziali alla marina è talmente breve che può essere in futuro percorso a piedi, direttamente dalle case al mare, oppure con mezzi di locomozione non rumorosi, quali le biciclette. Comunque la viabilità dovrebbe essere studiata in modo da non interferire con la quiete delle residenze, delle zone sportive e della spiaggia. Inoltre all'altezza del canale del Lamone potrebbero essere creati vari specchi d'acqua fra i nuovi complessi residenziali.

Questa visione unitaria sopra esposta è sufficiente, ci sembra, a chiarire i motivi per i quali non possiamo concordare con il progetto in studio presso l'Ente Tirrenia.

Invero il progetto rende piuttosto indifferenziata la edilizia nel cuore stesso della pineta con un volume e una densità in genere esuberanti. Ciò equivarrebbe, a nostro avviso, a perdere l'unità del complesso del verde, il quale invece va fermamente conservato in tutti i suoi settori, concentrando come si è detto, l'edilizia nella fascia che è oggi adibita ad usi agricoli e che naturalmente andrà arricchita con nuova vegetazione. In altri termini occorre conservare la vegetazione esistente da un lato, ma d'altra parte, creare della nuova laddove essa manca. Uno studio definitivo non può essere redatto che dopo un accurato rilievo della vegetazione ed uno studio approfondito delle possibilità edilizie di attrezzature da villeggiatura, impostate però sempre sul criterio moderno che eviti la linearità parallela alla costa, il che finisce per togliere qualsiasi valore alle zone retrostanti.

Insomma è piuttosto un complesso urbano facilmente realizzabile nelle zone ancora libere da alberi comprese fra le pinete, che non la dispersione entro le pinete stesse, con gravi distruzioni delle medesime.

Seguendo un simile criterio che ci sembra evidentemente più consono e che trova riscontro nelle vedute universalmente accettate dalle correnti più vive anche all'estero, si verrebbe a creare una serie di centri, sia alberghieri che di vita mondana e commerciale, fra le pinete, e non già dentro le pinete.

Più grave invero è il problema di Marina giacché proprio qui la costruzione si è svolta linearmente ed in forma compatta su una sola fila e con aspetti quasi di periferia, sì da creare oggi delle enormi difficoltà per la soluzione dell'entroterra, che pure è ricco di risorse.

Anche qui occorrerà affrontare il problema di una ristrutturazione, seguendo possibilmente i principi sopra elencati.

Comunque il grande sistema viario della zona litoranea non può non essere impostato che con il raddoppio del Viale D'Annunzio, usufruendo eventualmente della sede abbandonata dalla tramvia Pisa-Livorno, e con la grande strada diretta al cen-

tro di Tirrenia collegata con la tangenziale (che convoglierebbe nel punto mediano dello sviluppo costiero tutte le altre provenienze regionali) e infine con il sistema del vione della Pineta parallelo alla costa, che dovrebbe servire alla distribuzione nei vari settori.

CAP. VI - IL NUCLEO STORICO

Si è detto fin da principio come l'unica possibilità di salvezza, di restauro e di risanamento di un centro storico dell'importanza di Pisa non possa non derivare da una strutturazione dell'intero Piano Regolatore, intesa a divergere le grandi pressioni che sul nucleo stesso gravitano inesorabilmente provocando lo sconvolgimento futuro della compagine edilizia.

In questo senso le proposte che abbiamo illustrato permettono di assegnare al nucleo storico una sua specifica funzione dalla quale non possono non derivare le premesse per il suo risanamento.

Alleggerita dalle correnti di grande traffico che la attraversano da nord a sud, alleggerita dalle correnti di traffico che la incidono da est ad ovest, la vecchia città richiede e richiederà un'attenta, accurata opera di risanamento in molti suoi settori.

I concetti esposti dalla relazione che illustra il Piano del 1960 sono in larga massima accettabili; beninteso con il presupposto che all'esterno della città murata abbiano luogo quei provvedimenti di alleggerimento e di dirottamento del traffico, di spostamento degli interessi vitali di una parte della città che precedentemente abbiamo proposto. 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; esse si trovano soggette a impetuose correnti di transito, le quali provocano forzatamente riflessi dannosi anche sulla struttura stessa della città murata.

Citare a questo proposito il traffico di Porta S. Zeno, di Porta a Lucca e di Porta Nuova significa mettere il dito su alcuni problemi gravosi, che non possono essere risolti che dirottando altrove le correnti di interessi che li hanno determinati. Sarà, fra l'altro, una buona occasione per evitare che le tre Porte suaccennate richiamino tosto o tardi iniziative commerciali ed edilizie che potrebbero irrimediabilmente disturbare il profilo stesso della città.

E sarà una buona occasione, per poter imporre sulle tre zone considerate, con la dovuta forza, vincoli di salvaguardia che altrimenti sarà sempre più difficile precisare.

Tutta la circolazione nella vecchia città andrebbe ristrutturata tenendo presente, come si è detto, che la maggior parte del traffico pesante sarà dirottato altrove e che solo le penetrazioni e qualche attraversamento locale incideranno sul

tessuto urbano. Approfittando dei sensi unici con la creazione di qualche parcheggio la vecchia città può essere considerata per la massima parte una zona pedonale e in conseguenza le opere di lima, di trasformazione e di apertura anche di modesti tronchi stradali vanno ridotte al minimo.

Debbono essere abbandonate, a nostro avviso, tutte le proposte tendenti a creare nuovi temi di circolazione e segnata mente la strada che passa attraverso il Giardino Scotto, che va conservato come tale.

A tale proposito si deve segnalare con vivo rammarico il sorgere di due blocchi edilizi di ben cinque piani sul giardino adiacente.

A nostro avviso va abbandonato anche il taglio di Via Pasquale Paoli, la prosecuzione di Via Pascoli, l'allargamento della Via Gori e in genere tutte quelle opere che incidono sul tessuto della città senza portare alcun sostanziale giovamento, ma con il rischio invece di nuovi motivi di speculazione edilizia. Ogni sforzo per centro deve essere fatto per poter escludere il transito veicolare dalla Piazza del Duomo. Consideriamo a questo proposito accettabile, salvo i necessari studi di approfondimento, l'idea di creare alle spalle dell'Ospedale in senso est-ovest, una comunicazione che porti fino a Via Santa Maria, e prosegua sino alla Piazza Arcivescovado per collegarsi alla Via Cardinale Maffi, con una soluzione che eviti la demolizione della casa a tramontana della stessa Piazza dell'Arcivescovado; essa rappresenta la parte di una composizione architettonica edilizia che fa ala al fronte del palazzo stesso.

E' da considerarsi non solo accettabile, ma anche da sviluppare decisamente, la proposta di creare fuori Porta Nuova, fino al Viale Contessa Matilde, lungo le mura, una grande zona verde alberata in parte per parcheggio, onde consentire una zona di calma intorno alla Piazza del Duomo, permettendo nel contempo di fruire delle stupende visuali sul complesso monumentale che potrà essere goduto anche dal di fuori della cinta muraria.

Opere di risanamento invece si.

A questo proposito non possiamo non rammaricarci del pessimo risultato offerto dalla sorte dell'antica Piazza Facchini.

Era questo uno spazio già libero prima delle distruzioni belliche, che avrebbe dovuto con ogni forza essere conservato e semmai trasformato in una zona di parcheggio a mezzogiorno del Lungarno in un quartiere molto denso e fortemente pronunciato dal punto di vista commerciale.

E' da riprovare che proprio un Ente Statale abbia approfittato di quello spazio per creare un massiccio edificio che prima non esisteva, situazione questa che oggi obbliga inesorabilmente a demolire alcune case per creare altro spazio.

Pure da lamentare è l'inserzione di un alto fabbricato e di una ampia galleria che portano gravi alterazioni alle

proporzioni dell'ambiente.

Le opere di risanamento, come del resto è detto con molta chiarezza nella relazione del Piano Regolatore del 1960, vanno concordate attraverso piani particolareggiati di risanamento conservativo preceduti da una acuta analisi storica e socio-economica tale da permettere di sceverare le componenti più importanti, limitando gli interventi, per quanto possibile, a opere di restauro e di ripristino svuotando però altresì una parte interna degli isolati onde ricreare quelle condizioni igieniche che nel passato certamente sussistevano per la presenza di spazi verdi e di orti.

Importantissimi il restauro ed il risanamento di tutta la zona del mercato delle Vettovaglie già previsto nel Piano 1960 che dovrebbero sollecitamente essere affrontati onde migliorare le condizioni di quel settore che, per essere alle spalle del Lungarno, ha una notevole importanza.

Non è accettabile invece la creazione di un mercato sullo spazio ex Corte di Assise ora adibiti a scuole, che invece, sia per la sua posizione centrale, sia per il fatto che fiancheggia il Teatro Verdi, va conservato come spazio per sosta di veicoli, spazio che in quel settore non si potrebbe trovare in nessun altro posto.

Ragione di rammarico è anche il cedere come molti spazi che fino a pochi decenni or sono erano liberi all'interno delle mura siano stati inconsultamente utilizzati per innalzare edifici o per svolgere attività delle più varie specie senza, purtroppo, quel rispetto che in ogni caso si sarebbe dovuto ad una città tanto degna.

In sede di Piano Regolatore Generale non possiamo far a meno di destinare alcune di queste aree a ripristino di spazi liberi e segnatamente quella dello stabilimento Marzotto lungo la Via di Valdagno, stabilimento che potrà, molto più opportunamente in avvenire, trovar posto nell'area della nuova zona industriale. Ma qualunque opera di risanamento, anche preceduta come nella proposta della variante di Piano Regolatore, da una organizzazione urbanistica tale da alleggerire la pressione nello interno del vecchio nucleo, non potrà essere nemmeno iniziata ove non si affermi decisamente, fin dal principio, l'assoluta necessità di impedire, d'ora in poi, un qualunque aumento di volume edilizio con la scusa di trasformazione o restauro dell'edilizia esistente.

Questo principio di base deve essere non solo affermato energicamente, ma anche trovare posto fin d'ora in una norma esecutiva di Piano Regolatore ed essere perennemente sostenuta e rafforzata da un'adeguata politica urbanistica-amministrativa.

CAP. VII - CONCLUSIONI

Queste poche pagine non pretendono ovviamente di illuminare tutti i complessi argomenti del Piano Regolatore: hanno

piuttosto lo scopo di mettere in luce i concetti e i criteri che sono stati tenuti fermi nella stesura dello schema generale.

Lo schema discende da un allargamento del giudizio sui problemi di dettaglio e dalla trasposizione di questi in una visione più vasta, quella dei temi territoriali. E' infatti par-tendo da un esame più vasto ed esterno che si può trovare la misura giusta e la soluzione stessa dei temi di dettaglio. Questi sono infatti spesso la conseguenza di una più vasta problemati-ca, risolta la quale in sede di piano generale i singoli temi risultano di per sé stessi ridimensionati e più facilmente riso-lubili alla lor volta.

Un Piano Regolatore altro non è che un programma a lunga scadenza che deve essere tenuto fermo non solo nei suoi particolari elementi, ma anche, e soprattutto, nei tempi di ese-cuzione. E' chiaro insomma che la precedenza di esecuzione va data alle opere di fondo, che sono le "determinanti" della strut-tura. Queste agiscono quali catalizzatori e provocano riflessi utilissimi ad incentivare altre opere e infine a realizzare il piano stesso.

Non è possibile invertire il programma temporale di esecuzione senza rischiare di sovvertire il risultato del Piano.

Questo quadro di svolgimento programmatico a lungo sca-denza va sostenuto da una saggia politica amministrativa urbani-stica e da una altrettanto saggia ed oculata programmazione edi-lizia; su questo quadro generale del Piano va inserita e guida-ta l'attività edilizia privata e quella pubblica, usufruendo del-le possibilità offerte dai vari dispositivi di legge e segnata-mente da quelli della legge 167, che offrono fin d'ora la possi-bilità di dare immediato avvio ai nuovi settori di sviluppo ur-bano previsti dal Piano stesso. E non già come settori residen-ziali di sole abitazioni; ma piuttosto quali veri e propri quar-tieri, completi di servizi primari e delle relative strutture.

Il problema di Pisa è, a nostro avviso, anche troppo maturo: esso è giunto ad un punto tale che ogni ritardo ed ogni indugio non possono non compromettere definitivamente qualunque ragionevole soluzione. Occorre, insomma, affrontare decisamente la realizzazione del nuovo organismo urbano, prima che si compro-mettano le ultime possibilità di soluzione.

Senza di ciò la città rischia di cadere in una involu-zione di sommo e definitivo pregiudizio per i suoi valori econo-mici e spirituali.

Prof. Luigi Doçi

Prof. Luigi Piccinato

Pisa, Settembre 1963