

UFFICIO DI PIANO STRUTTURALE
DELL'AREA PISANA

VERSO IL PIANO STRUTTURALE DELL'AREA PISANA

RELAZIONE GENERALE

AVVIO DEL PROCEDIMENTO

AI SENSI

DELL'ART. 15 DELLA L.R. 3 GENNAIO 2005 N. 1

Sommario

PREMESSA.....	3
IL PIANO DI LAVORO DELLA CONFERENZA DEI SINDACI DELL'AREA PISANA	5
LE RAGIONI DEL PIANO STRUTTURALE D'AREA.....	6
LO SVILUPPO RECENTE DEI COMUNI DELL'AREA PISANA E I RIFLESSI SULLA PIANIFICAZIONE D'AREA	13
IL PUNTO DI VISTA DELLA PROVINCIA E L' INTESA PER IL PIANO STRUTTURALE D'AREA	29
LA COERENZA CON IL PIT E L'ADEGUAMENTO DEGLI STRUMENTI URBANISTICI ALLE NUOVE NORMATIVE .	34
I TEMI DEL PIANO STRUTTURALE D'AREA	36
La sfida dell'innovazione per la competitività dell'Area Pisana	36
Le linee guida del Piano e i temi di approfondimento.....	42
I protagonisti del cambiamento	49
Lo sviluppo delle infrastrutture per la mobilità.....	52
Connettività e competitività	58
L'intesa con la Regione	62
LA VALUTAZIONE INTEGRATA E LE ESIGENZE CONOSCITIVE.....	64
L'UFFICIO DI PIANO STRUTTURALE DELL'AREA PISANA	68

*L'utopia è come l'orizzonte:
cammino due passi e si allontana di due passi.
Cammino dieci passi e si allontana di dieci passi.
E allora, a cosa serve l'utopia?
A questo: serve per continuare a camminare.*

Eduardo Galeano

PREMESSA

L'Area Pisana è costituita dai comuni di Pisa, Calci, Cascina, San Giuliano Terme, Vecchiano, Vicopisano. Si parla per la prima volta di Area Pisana riferita all'insieme di questi sei comuni nel Protocollo d'intesa dei Comuni dell'area omonima del 1 luglio 1996. Ma è nel 2005, a seguito della costituzione dell'Ufficio di Piano Strategico presso il Comune di Pisa, che si concepisce apertamente l'area come un unico sistema urbano di 200.000 abitanti uniti da continuità geografica, omogeneità culturale, interdipendenza socio economica.

Il Piano Strategico di Pisa e del Territorio promosso con il coinvolgimento delle istituzioni e degli stakeholders dell'Area Pisana e presentato pubblicamente nel novembre 2007 (All. 0), concepisce le grandi trasformazioni urbane in atto a Pisa come processi di Area e pone come irrinunciabile per il futuro del territorio, un forte coordinamento politico amministrativo che accompagni, governi e renda protagonista negli scenari regionali e sovra regionali, il sistema di area già strutturato nei fatti sociali, economici e demografici.

PER GOVERNARE UNA CITTA' DI 200.000 ABITANTI si intitola significativamente il Documento dei Sindaci dell'Area Pisana (All. 1), approvato contestualmente alla presentazione pubblica del Piano Strategico di Pisa e del Territorio, nel quale si decide di portare all'approvazione dei rispettivi Consigli Comunali la proposta di un coordinamento tra i Comuni per l'attuazione del Piano stesso.

I Consigli Comunali dell'Area, conseguentemente, deliberano (All. 2) di assumere il Piano Strategico di Pisa e del territorio come strumento di governance territoriale e

di dare vita – a tale scopo – alla **Conferenza Permanente dei Sindaci dell'Area Pisana**. Individuano inoltre il quadro di priorità all'interno del quale situare il processo in atto:

- pianificazione urbanistica e tutela ambientale
- trasporti e mobilità
- servizi
- offerta culturale e turistica
- politiche fiscali
- politiche della casa e di sostegno di soggetti svantaggiati
- marketing di promozione territoriale ed economica

La Conferenza Permanente dei Sindaci dell'Area Pisana composta dai Sindaci dei sei Comuni si riunisce per la prima volta il 6 marzo 2009. Delibera di costituire l'**Ufficio di Piano Strategico dell'Area Pisana**, composto da un rappresentante per ciascuno dei sei Comuni e da un Direttore individuato dalla Conferenza stessa. Successivamente la Conferenza dei Sindaci adotta il piano di lavoro descritto di seguito e si impegna subito su due grandi linee di intervento: l'avvio di un **Piano Strutturale di Area** di concerto con il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia, come strumento fondamentale di governo del territorio e la puntuale **definizione delle priorità dal punto di vista delle Infrastrutture e della Mobilità**.

Attraverso i primi atti di indirizzo della Conferenza dei Sindaci e attraverso l'elaborazione del Piano di Lavoro e del Documento sui Nodi Infrastrutturali e sulla Mobilità inizia concretamente l'implementazione e l'allargamento dell'elaborazione esistente. Il Piano Strategico di Pisa e del Territorio si avvia così a diventare il **Piano Strategico dell'Area Pisana**.

IL PIANO DI LAVORO DELLA CONFERENZA DEI SINDACI DELL'AREA PISANA

I Comuni di Calci, Cascina, Pisa, San Giuliano, Vecchiano e Vicopisano, sono pienamente consapevoli del quadro istituzionale nel quale operano e degli impegni che intendono assumere in questo quadro. Ferma restando l'autonomia giuridico-istituzionale di ciascun comune, che non è ovviamente in discussione – così come non lo sono le peculiari caratteristiche e la storia dei singoli comuni – è evidentemente necessario ricercare forme di aggregazione funzionale, orientata a progetti e compiti ben precisi, tra Comuni.

Ciò è tanto più urgente per Comuni, come quelli dell'Area Pisana, che sono sollecitati e spinti a lavorare insieme da processi economico-produttivi e socio-culturali che tendono di per sé ad aggregare e integrare tra di loro le rispettive realtà territoriali e istituzionali.

Sulla base delle delibere dei Consigli Comunali (All. 3) la Conferenza dei Sindaci approva un Piano di lavoro così riassumibile:

- Sviluppare **IL PIANO STRUTTURALE DELL'AREA PISANA** (da raccordare strettamente con il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia, riguardo al territorio dei sei comuni)
- Definire il **Piano del Trasporto Pubblico Locale dell'Area Pisana**
- Definire un unico **Piano della Mobilità e delle Infrastrutture** (rete ferroviaria; sosta; viabilità; ecc.)
- Condurre in un quadro d'Area Pisana l'analisi sullo stato delle **partecipazioni dei Comuni** e la pianificazione degli sviluppi successivi
- Definire un quadro generale per l'organizzazione e la **gestione dei servizi di rilevanza di Area Pisana** (sia quelli a rilevanza industriale sia alla persona: tributi, servizi scolastici, controllo del territorio, sicurezza e protezione civile)
- Sviluppare forme di integrazione di **servizi interni e regolamenti** (studio e progettazione piani e opere, Polizia Municipale, informatica e comunicazioni, edilizia, gestione e manutenzione del patrimonio)

- Riorganizzazione a livello d'Area delle **attività turistiche, culturali e sportive** (strutture e impianti; iniziative ed eventi; ecc.)
- Definire un piano di **Marketing d'Area** per la promozione territoriale ed economica
- Definire un piano a livello d'Area per lo sviluppo futuro degli **insediamenti universitari, di alta formazione e di ricerca**, considerando anche le politiche di sostegno al **diritto allo studio**
- Sviluppare politiche d'area per la valorizzazione delle risorse e degli **insediamenti agricoli e forestali**
- Sviluppare politiche d'area per la valorizzazione delle risorse naturali ed ambientali, includendo il **Parco MSRM, il termalismo**, i sistemi fluviali e le **vie d'acqua**, la sentieristica e i percorsi storici

LE RAGIONI DEL PIANO STRUTTURALE D'AREA

Il Piano Strutturale d'Area intende sostanziare le scelte del Piano Strategico dell'Area Pisana prendendo lo spunto dalle analisi e dalle valutazioni espresse, nell'ambito del lavoro per la definizione del Piano strategico di Pisa e del territorio presentato nel 2007, a proposito dell'esistenza, già oggi, di un sistema territoriale e socio economico integrato, definibile come Area Pisana, composto da questi stessi comuni.

Sono i dati della dinamica demografica migratoria, segnatamente della città di Pisa, ad evidenziare per primi il sistema nelle sue caratteristiche essenziali. Dalle analisi svolte nell'ambito del Piano Strategico del 2007 risulta infatti evidente come Pisa perde abitanti a favore degli altri comuni dell'Area, ma praticamente solo di questi, mentre, diversamente, ne acquista dal resto del Paese. Vale la pena di sottolineare che anche l'Area Pisana nel suo insieme mantiene e consolida un saldo demografico positivo.

Si vedano in particolare le ricerche demografiche condotte nell'ambito del Piano del 2007, dalle quali si evince con chiarezza l'importanza e il peso della redistribuzione

dei residenti e in particolare delle famiglie con tre o più componenti entro i confini dell'Area Pisana.

La ragione principale di questa dinamica è da ricercarsi nella concentrazione dei grandi servizi pubblici nella città di Pisa; tale concentrazione determina un mercato del lavoro che, direttamente e indirettamente, produce redditi e ricchezza che, per opportunità e comodità, sono impiegati in massima parte in questo territorio, e segnatamente in ambito immobiliare. Su un tale ambito, infatti, l'affollarsi dei 55mila studenti delle università di Pisa esercita una pressione che richiede politiche abitative coordinate in grado di garantire una equilibrata offerta di servizi tali da rendere conveniente, a parità di disponibilità economiche, soluzioni abitative di minor costo e tuttavia situate alle porte della città di Pisa.

Il fatto che i residenti dei comuni di Calci, Cascina, San Giuliano, Vecchiano e Vicopisano occupati nei servizi pubblici esistenti nella città di Pisa siano praticamente quanti i residenti nella città di Pisa occupati in questi stessi servizi, dice chiaramente che il passaggio di abitanti da Pisa agli altri comuni dell'Area Pisana è tipico soprattutto di questa fascia e che l'economia dei servizi pubblici sostiene in parte al tempo stesso Pisa e gli altri comuni dell'Area Pisana.

Lo stesso ricorso ai servizi pubblici pisani (scuole superiori, università, ospedale, in primo luogo), la cui intensità rispetto alle rispettive popolazioni è praticamente uguale nei vari comuni dell'Area Pisana, mostra un sistema di fatto più interconnesso e avanzato di quanto non si riconosce.

Va sottolineato inoltre che, contrariamente a quanto si verifica per gli hinterland limitrofi ad altri capoluoghi toscani medio-grandi, l'area non vive in subordine a Pisa (e non solo per ragioni demografiche), ma costituisce di per sé una zona di grande capacità attrattiva, con dei buoni servizi e qualità della vita e con una immagine che, soprattutto negli ultimi anni, è andata alla ricerca di una differenziazione armonica dal capoluogo, non senza dover affrontare problematiche e complessità. Basta pensare al lavoro realizzato dai Comuni del Monte Pisano relativamente ai piani strutturali e piani regolatori proiettati sul futuro delle comunità attraverso una rilettura ed analisi interdisciplinare della storia e dell'attualità di architetture, uso dei luoghi, delle risorse naturali e paesaggistiche.

Le politiche urbanistiche dei singoli comuni hanno comunque contribuito non poco a incentivare la redistribuzione di residenti e in particolare di famiglie entro i confini dell'Area: spesso l'offerta insediativa superiore alla domanda interna si è tradotta nell'attrazione di residenti dal comune capoluogo. La scelta operata dagli strumenti urbanistici del capoluogo dal 1998 in poi di privilegiare il recupero di qualità insediativa e la redistribuzione delle grandi funzioni di servizio nella città, una scelta importante e valida, non ha tuttavia contribuito a limitare il fenomeno se non altro perché il recupero, specie se nel centro storico, pur influenzando positivamente sulla qualità urbana non ha certo ridotto il divario dei costi delle abitazioni più adatte alle famiglie tra Pisa e gli altri Comuni.

Occorre notare che i dati resi noti dalle anagrafi comunali segnalano negli ultimi due anni un rallentamento della diminuzione dei residenti nel capoluogo se non addirittura una piccola inversione di tendenza. E' perciò **necessario condurre in sede di elaborazione del Piano Strutturale una più approfondita analisi dei dati** per comprendere esattamente la natura dei movimenti (in termini di provenienza, fasce d'età, nuclei familiari ...) prima di trarre conclusioni, anche se è certamente lecito supporre che qualche effetto sia derivato dalla maggiore disponibilità di abitazioni nel capoluogo e da un riallineamento (pur limitato) dei valori immobiliari secondo l'andamento della logica domanda-offerta.

Comunque è necessario sottolineare che a un fenomeno di redistribuzione di residenti a livello di Area, accompagnato da politiche urbanistiche locali, non ha corrisposto un livello di governo e di perequazione delle risorse a livello di Area adeguato a far fronte alle problematiche emergenti (se si eccettuano alcune attività affidate ad aziende di servizi pubblici a rilevanza sovra comunale, le quali tuttavia non tengono conto delle logiche redistributive).

Gli effetti negativi di un fenomeno non adeguatamente governato sono oggi facilmente percepibili in più campi; basta osservare cosa succede nel settore dei servizi scolastici e in quello della mobilità, soprattutto in relazione alle infrastrutture e al trasporto pubblico.

Le ricerche condotte nell'ambito del Piano Strategico evidenziano molto bene come la contemporanea dispersione dei residenti e concentrazione dei servizi (e dei luoghi

di lavoro) non possa che generare una quota crescente di domanda di mobilità d'Area, la cui risposta è nei fatti spesso affidata al trasporto privato (con i conseguenti costi sociali, economici ed ambientali).

I servizi scolastici, sia per quanto riguarda la localizzazione specifica che per quanto riguarda la modalità di erogazione (oltre che i costi), risultano inadeguati rispetto ai fenomeni di redistribuzione delle famiglie e costituiscono uno degli elementi più critici da affrontare sul versante della mobilità e della politica dei tempi e degli orari di vita e di lavoro. Né possiamo trascurare il fatto che la concentrazione dei luoghi di lavoro prevalentemente nel capoluogo porta come conseguenza per la città di Pisa ad un eccesso di domanda di servizi scolastici anche di non residenti e ad un aggravio dei costi di gestione e di manutenzione dei plessi scolastici.

E' interessante notare in questo caso che a livello di Area Pisana è già pienamente operativo ed efficace il Tavolo Socio – Educativo che comprende al massimo livello tutti i Comuni dell'Area e al quale è affidato il compito di programmazione delle attività socio educative. Tuttavia proprio in quella sede, come evidenziato anche dai recenti confronti nell'ambito delle attività legate al Piano Strategico, è emerso con forza come sia urgente e indifferibile una forte connessione tra la programmazione dei servizi e una nuova pianificazione territoriale che sappia porre al centro dell'attenzione la qualità dei servizi, l'ottimizzazione delle risorse pubbliche, il tempo di vita e di lavoro, il sostegno concreto alla famiglia.

Dunque è proprio a partire anche dall'analisi della situazione concreta fatta in sedi istituzionalmente dedicate al governo di processi d'Area, oltre che dalle elaborazioni poste alla base del Piano Strategico del 2007, che si è consolidata nei Comuni dell'Area Pisana la consapevolezza che il modello di sviluppo affermato negli ultimi anni, se lasciato a sé stesso secondo i meccanismi della convenienza economica a breve e della rendita immobiliare, se non adeguatamente governato anche da una politica urbanistica sovra comunale, tenderà inevitabilmente ad accentuare contraddizioni, squilibri, sprechi con conseguenze a lungo termine sul tessuto sociale ed economico.

I fenomeni che già oggi destano particolare preoccupazione possono essere così sinteticamente riassunti:

- ✓ L'aumento del costo della gestione dei servizi urbani (raccolta RSU, servizi a rete), spesso legato anche alla dispersione e alla frammentazione degli insediamenti residenziali da un lato e dalla forte concentrazione di consumi e di domanda dall'altro;
- ✓ Il potenziale aumento di domanda di trasporto pubblico, che impone ovviamente la ridefinizione del concetto di trasporto urbano, ma si accompagna anche alla difficoltà di programmazione (e di finanziamento) di una efficace rete di trasporto pubblico alla quale si sostituisce inevitabilmente il ricorso frequente al trasporto privato;
- ✓ Le carenze infrastrutturali, particolarmente evidenti nel settore legato alla mobilità, sia per quanto riguarda le connessioni tra l'Area Pisana e il resto della Toscana sia per quanto riguarda la mobilità interna all'Area;
- ✓ Il consumo di nuovo suolo legato alla dispersione insediativa, non solo residenziale ma anche produttiva e commerciale, e gli effetti delle trasformazioni su quel paesaggio rurale che è ancora oggi uno dei tratti distintivi e più qualificati dell'Area Pisana;
- ✓ La perdita delle funzioni fondamentali delle aree rurali che rischiano di divenire aree in "attesa di edificazione" o comunque marginali;
- ✓ Il rischio di un progressivo impoverimento demografico non solo dei centri storici ma anche del centro urbano del capoluogo con conseguente impoverimento del capitale sociale.

La piena consapevolezza di **un sistema territoriale e socio economico integrato**, come quello che emerge dai documenti del Piano Strategico del 2007, impone perciò ai Comuni dell'Area Pisana un cambio di passo deciso nella direzione di un governo sovra comunale dei principali processi di sviluppo, in quanto già oggi il divario tra questa realtà di sistema che procede strutturandosi secondo proprie logiche e convenienze e una funzione di governo locale esercitata da ciascun Comune sostanzialmente per proprio conto è tale da generare contraddizioni, inefficienze e anche sprechi, che si riverberano sui cittadini e che possono essere evitati.

Il primo terreno sul quale ciò deve avvenire non può che essere quello di **un comune disegno urbanistico dell'Area Pisana** nel quale l'armonizzazione delle destinazioni

consenta, anche attraverso una visione strategica unitaria, il risparmio del territorio e quello energetico, primi indicatori di un più alto rispetto ambientale.

Un comune disegno urbanistico deve essere capace di rispondere alle domande emergenti dal territorio, laddove le dinamiche insediative e socio-economiche disegnano confini spaziali sempre meno corrispondenti a quelli amministrativi.

Ma deve soprattutto rappresentare un progetto realmente condiviso di territorio, che vuole ispirarsi ai criteri di:

- ❖ **Cooperazione** (tra Enti)
- ❖ **Concertazione** (tra soggetti)
- ❖ **Concentrazione** (di risorse umane, finanziarie)
- ❖ **Conservazione** (degli equilibri ambientali)
- ❖ **Perequazione** (di costi e benefici)

in un'area fondamentale per lo sviluppo dell'intera Provincia e che si propone come esperienza di eccellenza a livello della Regione Toscana.

Pensare a un nuovo Piano Strutturale dell'Area Pisana vuol dire raccogliere la sfida di quella che nei fatti si configura già oggi come **la seconda realtà metropolitana regionale**, e metterla in condizione di competere meglio e con più possibilità di successo sui mercati, di cogliere più occasioni, di stimolare più efficacemente le forze economico produttive e socio-culturali presenti sul suo territorio.

Il Piano Strutturale d'Area non è quindi solo uno strumento fondamentale e imprescindibile per adeguare il livello di governo del territorio alla complessità dei fenomeni demografici, sociali ed economici in corso ma è anche un fondamentale punto di riferimento per la progettazione di politiche in grado di dispiegare le energie ancora in parte inesprese di una realtà metropolitana che vuole dare un grande contributo allo sviluppo della Toscana anche grazie alla sua capacità di proiezione internazionale, alle grandi potenzialità attrattive, ai punti di eccellenza nel settore formativo, della ricerca e dei servizi, ai comparti produttivi emergenti.

Sui temi della competitività e del contributo che l'Area Pisana può dare alla strategia di rilancio dello sviluppo regionale avremo modo di approfondire nel seguito, premettendo sin da ora che essi saranno al centro del lavoro che si intende sviluppare per il Piano Strutturale d'Area.

Ma per comprendere come uno strumento di pianificazione a livello d'Area possa contribuire a sviluppare nuove energie anche solo dall'interconnessione dell'esistente, basti pensare per esempio al ruolo che il Piano d'Area potrebbe svolgere in relazione allo sviluppo di una tra le funzioni più importanti in termini di ricadute economiche e sociali: il turismo.

Una risorsa importante, il turismo, eppure ancora oggi largamente sottoutilizzata nonostante i notevoli passi avanti degli ultimi anni, grazie soprattutto allo sviluppo delle attività ricettive, al notevole contributo dato dallo sviluppo dello scalo aeroportuale, alla crescita dell'offerta culturale e turistica.

Anche grazie al Piano Strutturale d'Area sarà possibile pensare il turismo a livello di Area Pisana perseguendo il disegno di un suo generale *ri-orientamento* e di un forte impulso verso la differenziazione dei tipi di turismo unitamente alla spinta verso il turismo di qualità. **Si possono mettere a frutto e a sistema le altre grandi opportunità presenti su tutto il territorio (dalla marina di Vecchiano ai monti pisani, dalla Certosa di Calci al borgo storico di Vicopisano e alla città murata di Cascina) proprio non isolando Pisa nella fortezza delle sue tradizionali bellezze, bensì completandone l'offerta sul piano paesaggistico, naturalistico e culturale.**

Si può in particolare mettere a frutto **il grande patrimonio naturalistico e di bio diversità** con le sue aree protette d'interesse locale, un parco regionale e innumerevoli specie animali e botaniche di elevato pregio ambientale e per la ricerca. Una realtà in crescita di presenze e di sviluppo grazie anche alla presenza di associazioni e cooperative di servizi.

Basti aggiungere poi il fatto che l'Area Pisana è anche un'area a forte vocazione salutistica in ragione tanto della sua storia che della differenziazione ambientale e naturalistica che ne consente la delimitazione tra il mare e i monti, il parco e il fiume.

La vocazione salutistica del territorio può trovare conferma nella produzione di cibo di qualità e nell'attivazione delle filiere corte agroalimentari, che d'altro canto favoriscono una migliore gestione delle aree rurali del territorio.

Allora una politica di Area, anche attraverso la programmazione urbanistica, può trovare proprio nella valorizzazione in un quadro di sistema delle singole vocazioni territoriali (le terme di S. Giuliano, le potenziali attività riabilitative all'interno del Parco di San Rossore) il modo di dare risposta compiuta a una domanda di salute e benessere che è destinata a crescere, dirigendosi là dove si può contemplare la cura del corpo con attività di tipo turistico e culturale.

LO SVILUPPO RECENTE DEI COMUNI DELL'AREA PISANA E I RIFLESSI SULLA PIANIFICAZIONE D'AREA

Prima di proseguire oltre è opportuno soffermarci brevemente sulle dinamiche di sviluppo che hanno caratterizzato i Comuni dell'Area Pisana, rimandando eventualmente per analisi più approfondite e puntuali a relazioni descrittive specifiche per ogni Comune.

CASCINA

Il Comune di **Cascina** negli ultimi anni si è distinto per una forte crescita, per un notevole dinamismo economico e commerciale e per lo sviluppo di insediamenti di notevole importanza sul fronte dell'innovazione tecnologica e della ricerca. Questo percorso ha determinato nuove identità della città che si sono generate dallo sviluppo di un'area commerciale di rilevanza sovra comunale nella zona a sud di Navacchio, dalla costante crescita nella stessa area del Polo Scientifico e Tecnologico, rivolto all'incubazione e al consolidamento di imprese operanti nel settore della ricerca e delle nuove tecnologie. Quello di Navacchio rappresenta nel panorama dei PST nazionali il settimo Parco tecnologico per investimenti attivati, il terzo Parco Tecnologico nazionale in termini di numero di imprese insediate ed il

quarto Parco per numero di occupati; esso è sede della struttura di coordinamento dei Parchi Tecnologici Italiani.

La buona localizzazione in termini logistici ha determinato anche il potenziamento progressivo dell'area artigianale e commerciale adiacente il capoluogo.

Tra gli sviluppi già previsti nel futuro immediato dobbiamo sottolineare l'importanza dell'ampliamento del Polo Scientifico e Tecnologico che vedrà la realizzazione del IV e V lotto. Tale progetto consiste nel recupero di ex aree artigianali e ispira il programma di investimenti denominato PIUSS approvato nel 2009.

L'attitudine a dedicare parte del territorio di Cascina alla ricerca scientifica e tecnologica si evidenzia anche con la realizzazione del complesso dedicato al progetto internazionale per l'osservazione delle onde gravitazionali "Virgo", finanziato dalla Francia tramite il CNRS (Centre National de la Recherche Scientifique) e dall'Italia tramite l'INFN (Istituto Nazionale di Fisica Nucleare).

Particolare importanza ha assunto, come vera e propria anticipazione di programmazione urbanistica d'Area, lo sviluppo insieme al Comune di Pisa della nuova zona produttiva di Ospedaletto, per un totale di circa 63 ha, uno sviluppo che pone l'Area Pisana su un livello di eccellenza in Toscana per la capacità attrattiva di nuove imprese.

La propensione all'interazione tra i due territori, Pisa e Cascina, ha trovato in questi anni anche soluzione alla riconversione di una parte del mondo della piccola impresa cascinese nel settore del legno. Gli artigiani cascinensi infatti hanno trasportato la loro conoscenza e il loro patrimonio verso la produzione orientata alla nautica da diporto in forte sviluppo nella città di Pisa lungo il Canale dei Navicelli.

E' opportuno infine rilevare in questa sede come gli elementi di maggiore interesse ai fini dello sviluppo recente e futuro, sia dal punto di vista artigianale e commerciale che produttivo e di ricerca, facciano riferimento a localizzazioni di grande accessibilità dalla Fi-Pi-Li, la quale si conferma come vera e propria infrastruttura fondamentale per lo sviluppo. Da sottolineare anche come nel caso del Polo Tecnologico di Navacchio si riscontri l'immediata accessibilità via ferrovia,

accessibilità limitata dell'assenza di un servizio dalle caratteristiche prettamente metropolitane e più adeguato alle esigenze di mobilità propria di quel polo.

Cascina ha registrato negli ultimi anni un rilevante sviluppo urbano disegnato dagli strumenti urbanistici all'inizio del 2000. Per il futuro il governo del territorio sarà caratterizzato come già indicato dal Consiglio comunale nel 2006 dal **recupero di aree urbanizzate dismesse o comunque degradate** per una nuova edilizia abitativa, e quindi da interventi di riqualificazione ambientale e evitando di impegnare altre porzioni di territorio che, invece, devono essere conservate nella loro caratteristica naturale. La crescita urbana registrata, unita all'incremento della popolazione residente, richiede un controllo delle trasformazioni della città lineare e dei suoi borghi che rappresentano il tentativo di una risposta organica alla città diffusa e l'attuazione di politiche che mirino prioritariamente a **migliorare ulteriormente la qualità degli ambienti urbani** realizzando in particolare spazi pubblici diffusi e attrezzati per sostenere e sviluppare momenti di socializzazione.

Tra i nodi ancora irrisolti da un punto di vista infrastrutturale vi sono i collegamenti tra l'Ansa dell'Arno e Riglione, il collegamento tra il margine Sud-Est di Cascina e la direttrice Fornacette-Ponsacco, migliorare l'accessibilità della FI-PI-LI realizzando una nuova uscita a S. Frediano e soprattutto il collegamento con la nuova viabilità a Nord di Pisa scavalcando l'Arno.

Il potenziamento strutturale della rete stradale dovrà però essere finalizzato a risanare le criticità esistenti ma non a incentivare l'uso dell'auto. A questo scopo dovranno essere definite in modo integrato azioni di regolamentazione dell'accessibilità nei centri urbani adottando scelte che favoriscano l'uso del trasporto pubblico in particolare determinando gli interventi per la realizzazione della metropolitana di superficie coniugata a un sistema di parcheggi scambiatori.

SAN GIULIANO TERME

Il Comune di **San Giuliano Terme** ha conosciuto negli ultimi anni uno sviluppo demografico, anche qui in buona parte originato da una redistribuzione di residenti e in particolare di famiglie provenienti dal Comune di Pisa, che ha determinato una

nuova politica di attenzione alla riqualificazione delle frazioni del Comune, obiettivo dichiarato strategico già nel vigente Piano Strutturale e che associa alle politiche urbanistiche la valorizzazione delle identità culturali dei singoli centri.

L'attenzione alle politiche sociali ed insediative hanno consentito processi di attuazione di interventi nel campo dell'edilizia sociale, interventi che l'Amministrazione Comunale intende sviluppare con particolare riferimento al recupero del patrimonio edilizio esistente unitamente ad una nuova attenzione alla riconfigurazione del tessuto edilizio esistente di recente formazione attraverso la dotazione di servizi per la residenza stessa e funzionali al ridisegno dello spazio urbano.

Il processo di riqualificazione e sviluppo della struttura territoriale si completa attraverso lo sviluppo di nuovi poli produttivi, commerciali e di servizi.

E' in fase di completamento l'area produttiva della Fontina, immediatamente adiacente al confine con Pisa, e sempre al confine, sulla via di Cisanello, in sinergia con lo sviluppo del nuovo centro ospedaliero universitario di Cisanello sta crescendo un polo di servizi sanitari di tutto rispetto.

Al confine con Pisa, in località Praticelli, di fronte al grande centro di ricerca del CNR in San Cataldo, è da sottolineare la realizzazione di **un notevole complesso destinato a residenze per studenti** in grado di ospitare 800 persone e ben dotato di servizi.

Nella stessa zona è in corso di valutazione un altro progetto di grande rilevanza d'Area, riguardante un insediamento proposto dalla Scuola Superiore S. Anna per il **Parco della Ricerca di Scienze della Vita**.

Di particolare rilievo le nuove iniziative di sviluppo nel campo commerciale e dei servizi in genere, in parte già incluse nel vigente strumento urbanistico e in parte in corso di inserimento.

Già inclusa nel Regolamento urbanistico è l'area di Pontelungo, prossima al futuro svincolo della prevista viabilità a Nord di Pisa con l'Aurelia, dove si prevedono strutture commerciali con servizi oltre a una struttura alberghiera. Con l'avvio di una apposita variante per la riorganizzazione ed il potenziamento delle aree produttive,

nella zona di Martraverso, contigua ad un futuro svincolo della viabilità a Nord, è stata individuata un'area da destinare a servizi.

Il territorio di San Giuliano inoltre contribuisce in modo significativo ed attivo alla conservazione del patrimonio paesaggistico del territorio (Monte pisano, pianura e sistema idraulico) attraverso interventi di tutela e valorizzazione delle sue emergenze.

Da sottolineare il contributo che alla pianificazione d'Area può venire dal nuovo Centro che sta per nascere a San Giuliano Terme dalla **collaborazione tra la Scuola Sant'Anna, l'Università di Camerino ed il Comune**. Il **"Centro di ricerca per la pianificazione e governo del territorio e del paesaggio"** troverà spazio nei locali della stazione ferroviaria, collaborerà con le istituzioni promuovendo l'applicazione della Convenzione europea del paesaggio, adottata dal Consiglio d'Europa nel 2000. Sarà la spiccata vocazione interdisciplinare a caratterizzare le attività del Centro, nel quale saranno impegnati ricercatori con esperienze che variano dall'urbanistica all'economia, dall'ingegneria alle scienze economiche.

CALCI

Nel Comune di **Calci** è tuttora in corso la realizzazione degli insediamenti di carattere residenziale, artigianale e commerciale previsti nella zona della Gabella dal precedente PRG; salvo alcuni interventi di miglioramento della viabilità locale non sono attivi altri programmi di particolare rilevanza strutturale.

Rimangono irrisolte, in un territorio così peculiare e così denso di attrattive naturalistiche, paesaggistiche e storiche, **le principali problematiche infrastrutturali di accesso al Monte con un impatto più ridotto sugli abitati storici, e questo costituisce un importante elemento di riflessione per la pianificazione d'Area**.

La fragilità del sistema dei **Monti Pisani** trova purtroppo riscontro negli eventi più recenti, riguardanti incendi di grandi proporzioni. **Nella pianificazione d'Area sarà necessario sviluppare un'adeguata riflessione sulla possibilità di promuovere e incentivare interventi atti a prevenire e ridurre il rischio, a favorire la gestione del**

patrimonio boschivo, la tutela, la manutenzione e il controllo dei sentieri di accesso e del sistema scolante.

Un altro tema di studio per la pianificazione d'Area, un tema che peraltro riguarda anche i territori di altri Comuni ma che per Calci emerge con particolare rilevanza, è quello dell'approfondimento dei **quadri conoscitivi relativi agli inquinamenti elettromagnetici derivanti dalle installazioni per telecomunicazioni** sul Monte Serra **e dagli elettrodotti in AT** che attraversano la piana, adottando le conseguenti azioni strategiche per la mitigazione degli effetti negativi sulle popolazioni.

Per Calci rimangono centrali alcuni interventi, tutti orbitanti intorno all'obiettivo principale che resta la tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale e paesaggistico:

- il recupero del patrimonio edilizio inutilizzato, in particolare gli opifici dimessi;
- il riordino delle zone di più vecchia edificazione;
- la valorizzazione della Certosa e, al suo interno, del Museo di Storia Naturale e del Territorio;
- il recupero strutturale e funzionale del Convento di Nicosia;
- lo sviluppo delle attività turistiche in particolare quelle legate alla recettività diffusa;
- la riorganizzazione ed il completamento della zona artigianale del Paduletto;
- la valorizzazione del complesso sportivo della Gabella e la sua implementazione con attività affini, ivi comprese quelle legate all'approfondimento e sviluppo delle potenzialità termali del Territorio.

VICOPISANO

Per quanto riguarda il Comune di **Vicopisano**, il Regolamento Urbanistico è di recente approvazione (2008) e le relative previsioni non hanno ancora potuto concretizzarsi. Sono tuttavia in corso alcuni interventi approvati in regime di

salvaguardia del Piano Strutturale, basati principalmente sul recupero con funzioni residenziali e artigianali e/o servizi. Si è, inoltre, recentemente concluso il progetto di riqualificazione urbanistica dell'ambito territoriale "Colmata" in località Uliveto Terme finanziato tramite *project financing*, che ha previsto la realizzazione di interventi di messa in sicurezza della viabilità provinciale Vicarese, di un Centro Servizi, di alloggi di edilizia economica popolare, di alloggi di edilizia convenzionata e di un tratto di viabilità ciclo-pedonale (Uliveto-Caprona).

Sono in fase di approvazione i progetti di razionalizzazione e messa in sicurezza dell'innesto tra la S.P. n. 25 Vicopisano - Santa Maria a Monte, la S.P. n. 2 Vicarese e la S.P. n. 1 della Botte e sulla S.R.T. 439 Sarzanese Valdera – Variante ai centri abitati di Cascine di Buti, Bientina e adeguamenti nel comune di Calcinai (opera prevista nel programma pluriennale di investimenti sulla viabilità di interesse regionale anni 2002/2007).

In relazione alle politiche insediative, il Piano Strutturale e il Regolamento Urbanistico di recente approvazione si pongono come obiettivo la riqualificazione e il recupero dell'attuale tessuto urbano, finalizzati al perseguimento della qualità dell'edificato ed a un miglior livello di vita dei cittadini.

Il tema della **sicurezza ambientale** e, in particolare, della **tutela del sistema delle acque**, riveste una particolare importanza per questo territorio da affrontare a livello di pianificazione d'area. In tal senso il Comune sta attivando un tavolo stabile di coordinamento con i Consorzi di Bonifica, la Provincia e Acque S.P.A., affinché sia garantita la funzionalità del reticolo idrico minore, promuovendo interventi atti a migliorare la manutenzione dei canali e corsi d'acqua esistenti, anche con formule innovative di cooperazione pubblico-privato e prevedendo la realizzazione delle altre opere necessarie a ridurre i rischi di allagamento per eventi meteorici sfavorevoli.

Di particolare rilevanza per l'integrazione delle politiche culturali e turistiche dell'Area è il progetto di recupero che riguarda il Borgo Murato, realizzato dall'Associazione di Promozione Sociale "IL BORGO MURATO a.p.s.", costituita dal Comune, dalla Fondazione Cassa di Risparmio di Pisa e dalla Provincia, in

collaborazione con la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Pisa.

Si tratta di un vero e proprio laboratorio per la sperimentazione di metodologie e tecniche di recupero dei borghi storici, punto di riferimento per esperienze analoghe. Gli obiettivi che il progetto si propone sono molteplici e di diversa natura, non solo di conservazione e restauro, ma anche di riqualificazione turistica e culturale con effetti sulla promozione dell'economia dell'area.

VECCHIANO

Per quanto riguarda il Comune di **Vecchiano** il Piano Strutturale è di recente approvazione (2005) e si pone soprattutto obiettivi generali che, insieme, definiscono uno sviluppo sostenibile, in grado di assicurare la tutela e la valorizzazione del patrimonio ambientale e paesaggistico, promuovendone la qualità e salvaguardandone le emergenze anche con azioni coordinate con gli atti e le iniziative del Parco Regionale di Migliarino San Rossore, Massaciuccoli.

Il rapporto con il Parco assume storicamente per Vecchiano una connotazione particolare e ci introduce a un altro dei temi di maggiore importanza da affrontare nell'ambito della pianificazione d'Area, considerato che anche Pisa e S. Giuliano Terme (oltre alla Provincia) fanno parte della Comunità del Parco e che una grande parte del territorio pisano è all'interno del Parco.

Per quanto riguarda le politiche insediative, l'obiettivo principale del Regolamento Urbanistico in corso di approvazione è quello di incentivare gli interventi di riqualificazione edilizia e urbanistica per facilitare la ristrutturazione dei fabbricati esistenti ed adeguarli alle esigenze attuali.

Il Comune di Vecchiano è attraversato da tutte le grandi infrastrutture di collegamento che interessano l'Area Pisana, e tuttavia **sono ancora irrisolti i nodi legati alla congestione dell'Aurelia e alla messa in sicurezza delle intersezioni di Migliarino**. Lo sviluppo della nuova viabilità a Nord di Pisa è anche l'occasione per valutare nuove possibilità di connessione con Migliarino. Di particolare importanza la valutazione di un **nuovo attraversamento del Serchio** che consenta di migliorare,

in accordo con la Provincia e il comune di S. Giuliano Terme, le relazioni urbane e territoriali e contribuisca alla limitazione dei traffici d'attraversamento di Nodica e Vecchiano.

Di particolare rilievo per la pianificazione d'Area sono le parti di territorio lungo il Serchio con il paleoalveo principale nella pianura alluvionale, le aree di golena, le aree agricole comprese fra il fiume e le colline di Avane e Filettole, destinate ad essere **tutelate per il loro valore ambientale, naturale e paesaggistico e per la difesa idrogeologica.**

I recenti eventi riportano ancora una volta in primo piano la necessità di dedicare una nuova e particolare attenzione anche a livello di pianificazione d'Area ai temi legati all'attuazione degli **interventi atti alla riduzione del rischio idraulico, alla regolamentazione dei deflussi idrici, alle interrelazioni esistenti con gli ecosistemi limitrofi** e degli impatti che si potranno creare (Lago di Massaciuccoli).

Infine è da sottolineare **la rilevanza d'Area che assume la proposta di Ikea di realizzare un insediamento a Migliarino** nell'intersezione tra A11, A12 e Aurelia. La valutazione di un insediamento così rilevante per ricadute ed effetti di ampia portata, che il Comune di Vecchiano sta portando avanti anche mediante due indagini di approfondimento delle condizioni viabilistiche ed economiche, dovrà essere condotta in un contesto di Area sia per le questioni economiche e sociali sia per le condizioni infrastrutturali.

PISA

Il Comune di **Pisa** ha registrato negli ultimi anni una notevole accelerazione dei programmi di trasformazione urbana e di recupero, unitamente a un forte dinamismo sul versante dello sviluppo dei grandi servizi, delle aree produttive, delle infrastrutture turistiche e dei collegamenti nazionali e internazionali.

Il lavoro svolto dall'Amministrazione Comunale tra il 1998 e oggi ha teso a definire, pianificare, avviare, realizzare anche operazioni urbanistiche riferibili a temi presenti nella discussione cittadina da quasi trenta anni, addirittura dalla faticosa e tormentata approvazione del Piano Dodi – Piccinato.

Tra i progetti in corso il più avanzato è quello che prevede il **completo trasferimento del polo ospedaliero universitario nel plesso di Cisanello**, con conseguente **recupero e riconversione a scopi urbani dell'area di Santa Chiara**, immediatamente a ridosso del complesso monumentale della Piazza del Duomo, **un recupero promosso attraverso un grande concorso internazionale** concluso con la scelta del progetto di David Chipperfield.

La realizzazione del **nuovo polo di Cisanello** rappresenta uno degli investimenti più importanti nel settore sanitario a livello nazionale, con notevoli ricadute in termini sociali, economici e scientifici e con un rilevante effetto attrattivo per la città e l'intera Area

Di grande importanza è il **piano di dismissione delle Caserme** interne alla città e la conseguente valorizzazione immobiliare delle aree liberate, con la realizzazione in Ospedaletto della nuova cittadella militare. Di particolare rilievo anche la rilocalizzazione della sede della Provincia in Cisanello e la nuova sede della Guardia di Finanza.

Questi progetti si inseriscono nel quadro di un Accordo di Programma volto a ridefinire la localizzazione dei grandi servizi per realizzare un nuovo circuito museale, culturale e turistico imperniato sul **futuro Museo delle Antiche Navi di Pisa**, un circuito museale che di recente si è arricchito con **Palazzo Lanfranchi** e con **Palazzo Blu**, sede della Fondazione Cassa di Risparmio di Pisa e luogo di eventi culturali di grande successo come la mostra di Chagall.

Il processo di riqualificazione e di sviluppo culturale e turistico del centro storico riceverà ulteriore notevole impulso dagli interventi previsti nel **PIUSS** di recente approvazione.

L'apertura del **nuovo polo culturale ed espositivo di San Michele degli Scalzi** con una mostra di piani e progetti dedicata a "Pisa Futura" e all'Area Pisana è un altro momento assai significativo dell'intreccio tra cultura e trasformazioni urbane che sta caratterizzando lo sviluppo di Pisa.

Anche il litorale pisano sta conoscendo una fase di sviluppo notevole con il recupero a fini turistici dell'area ex Motofides al cui posto sta sorgendo il **nuovo Porto**

Turistico di Marina di Pisa, con il processo di riqualificazione delle strutture balneari e del centro di Tirrenia, nonché con il grande piano di recupero a fini turistico ricettivi (ormai ben avviato) delle **Colonie del Calambrone** e lo sviluppo residenziale di alcune parti del Calambrone stesso, principalmente mediante recupero della vecchia edilizia sociale presente.

Lo sviluppo di qualità del litorale, che si accompagna anche alla riqualificazione delle numerose strutture sportive e del tempo libero già esistenti, si inserisce a pieno titolo nel capitolo dello sviluppo turistico ma ha anche lo scopo dichiarato di attrarre nuovi residenti, rendendo disponibili residenze di qualità e anche una quota di edilizia sociale. **A questo sviluppo è necessario accompagnare da subito una valutazione attenta del tema di una migliore accessibilità del litorale pisano sia da Pisa che da Livorno.**

Da sottolineare infine i **progetti di recupero relativi a siti industriali dismessi** (area ex Gentili, area ovest Saint Gobain) ma anche il **forte sviluppo della cantieristica** con nuovi e qualificati insediamenti produttivi lungo il Canale dei Navicelli.

Di recente è stata approvata una importante variante al Regolamento urbanistico diretta principalmente a produrre una nuova qualificata offerta di edilizia abitativa con quote significative di edilizia sociale, a incrementare le residenze specialistiche per studenti, ad aumentare la potenzialità di aree sportive.

Degno di nota in questa sede come tra le motivazioni principali della suddetta variante vi sia la necessità di impostare una prima risposta, pur parziale, alla domanda abitativa generata da due fattori ben evidenziati nella relazione di accompagnamento della variante:

- ✓ il forte incremento del numero di nuclei familiari (con dimensioni ridotte) rispetto alle previsioni (circa il 10%)
- ✓ la carenza di offerta di edilizia pubblica o convenzionata, essendo i PEEP del 1995 e del 2003 sostanzialmente completati

Il tema dell'edilizia sociale dai dati recenti del Comune di Pisa, che è il Comune con maggiore tensione abitativa, emerge con particolare evidenza e dovrà costituire uno dei punti di maggiore riflessione per il Piano Strutturale d'Area.

LE INFRASTRUTTURE

L'esame delle dinamiche più recenti nello sviluppo urbanistico dei Comuni dell'Area Pisana non può essere disgiunto da una valutazione sintetica dello stato e dello sviluppo delle principali infrastrutture fisiche della mobilità.

La Strada di Grande Comunicazione Firenze-Pisa-Livorno ha rappresentato il perno e il principale supporto infrastrutturale dei poli di sviluppo industriale, commerciale e artigianale, per tutta l'Area Pisana dal Canale dei Navicelli e dall'Aurelia fino a Cascina. Finalmente in chiusura i cantieri di raccordo con l'Aurelia, si impongono **all'attenzione per il rilievo di Area i temi di una nuova uscita verso S. Frediano di Cascina e di un migliore raccordo con l'Aeroporto G. Galilei al fine di minimizzare l'impatto sul quartiere di San Giusto.**

Per quanto riguarda il sistema ferroviario ci sono stati importanti sviluppi, in particolare con la realizzazione del nuovo centro di comando e controllo e con i lavori di ristrutturazione del nodo di Pisa Centrale per semplificare le percorrenze e le intersezioni tra la linea per Firenze e la linea tirrenica. Rimangono tuttavia da affrontare con decisione alcuni temi fondamentali, tra i quali **il completamento dell'Accordo Quadro del 2001 finalizzato allo sviluppo di un sistema di metropolitana di superficie tra Lucca, Pisa e Pontedera**, nonché la necessità di realizzare **soluzioni di raccordo con importanti strutture come l'Aeroporto e il complesso ospedaliero universitario di Cisanello e con l'area livornese.**

Una importanza particolare riveste il tema del **potenziamento del servizio lungo la direttrice Pisa-Firenze**, tema ancora più attuale in relazione alla necessaria integrazione dei rispettivi sistemi aeroportuali e al raccordo con lo snodo fiorentino dell'Alta Velocità.

Degno di nota è anche il tema del **recupero delle aree ferroviarie dismesse** e del patrimonio edilizio ad esse connesso, in particolare le stazioni non più utilizzate.

Straordinario rilievo negli ultimi anni ha assunto **la crescita dell'Aeroporto G. Galilei**, grazie soprattutto allo sviluppo del traffico passeggeri legato a compagnie low cost ma non solo (sull'aeroporto di Pisa operano vettori IATA importanti quali Delta Airlines, British Airways, Air France, Iberia). E' ormai ben consolidato nella sua

posizione di uno tra i principali scali italiani (6° per passeggeri); per il traffico internazionale passeggeri esso viene dopo Venezia subito alle spalle degli hub di Roma e Milano.

Unico in Toscana in grado di accogliere tutte le tipologie di aeromobili (tranne gli Airbus 380 e simili – Categoria F) e di assicurare l'operatività per qualsiasi aereo merci e passeggeri, con un traffico di 4 mln di passeggeri/anno (4.018.662 nel 2009), più del doppio di Firenze che nel 2009 ne ha registrato 1.687.687, l'Aeroporto G. Galilei con le sue connessioni europee ed anche intercontinentali (il volo diretto PSA-JFK di Delta Airlines) rappresenta una vera e propria porta principale di accesso per tutta la Toscana.

Si tratta evidentemente di una infrastruttura di rilevante interesse regionale, con ricadute che vanno ben oltre i confini dell'Area Pisana. Non a caso **la programmazione regionale punta alla costruzione di un vero e proprio sistema aeroportuale integrato** che ha i suoi perni fondamentali negli scali di Pisa e di Firenze.

Per quanto riguarda il trasporto merci via aerea, è da sottolineare come lo scalo pisano, settimo tra gli scali regionali in Italia per traffico Cargo, disponga del migliore sistema di piste dell'Italia centrale dopo Fiumicino, di cui è scalo tecnico alternato. Collocato al centro di un sistema di infrastrutture (porto, interporto, autostrade, ferrovie) il Galilei è oggi un'efficace piattaforma aerologica delle merci, situata a metà strada tra Roma e Milano e collegata direttamente al sistema autostradale.

L'aeroporto G. Galilei è una straordinaria opportunità di sviluppo qualificato per l'intera Area Pisana i cui effetti appaiono ancora ben lungi dall'essere pienamente dispiegati, **effetti che dovranno essere meglio valutati non solo in relazione alle ricadute dirette e indirette sull'occupazione e sui flussi turistici ma anche in relazione al grado di connettività e di capacità attrattiva per l'Area** nel suo insieme e all'impulso che ne può derivare in termini di investimenti e di innovazione.

La SAT, società di gestione dello scalo quotata in Borsa dal 2007, ha portato avanti negli ultimi anni consistenti investimenti per il miglioramento dello scalo e della sua operatività e per l'ampliamento dei servizi. Altri investimenti sono in corso allo scopo di rendere pienamente operativa per decolli ed atterraggi la pista secondaria,

ridurre al minimo l'impatto sui quartieri adiacenti, realizzare un nuovo terminal destinato alla logistica, acquisire i terreni adiacenti al fine di poter pianificare un nuovo sviluppo per infrastrutture e servizi.

La pianificazione d'Area dovrà prioritariamente tenere conto della necessità di assicurare lo sviluppo ulteriore delle potenzialità di questa infrastruttura, in sinergia con le politiche di sviluppo a livello regionale e in un quadro di razionalizzazione delle connessioni con le altre infrastrutture (SGC, sistema ferroviario, ma anche Canale dei Navicelli), di miglioramento della sostenibilità ambientale, di una sempre maggiore attenzione ai rapporti con i quartieri limitrofi e con gli insediamenti abitativi sparsi.

Un altro tema emergente degli ultimi anni è la notevole ripresa d'interesse per le vie d'acqua e più in particolare per **il circuito Arno – Mare – Scolmatore d'Arno – Canale dei Navicelli**, un interesse che ha ricevuto un decisivo impulso dallo sviluppo della cantieristica sul Canale dei Navicelli e dall'avvio della realizzazione del Porto Turistico di Marina di Pisa, completati anche simbolicamente dall'avvio ormai prossimo del progetto di riapertura dell'Incile d'Arno (che mette il fiume in comunicazione con i Navicelli).

Grazie a questo sviluppo acquista rinnovato interesse, anche ai fini del Piano d'Area, **la riqualificazione della Golena d'Arno** che già oggi si configura in riva sinistra come un vero e proprio porto fluviale per nautica da diporto.

Per quanto riguarda lo Scolmatore d'Arno, tale infrastruttura è chiamata grazie ad un recente Accordo di Programma a svolgere in modo più efficace il suo ruolo fondamentale nel far fronte alle emergenze idrauliche che potrebbero investire l'Area Pisana ma anche a svolgere un ruolo di grande importanza per il movimento delle merci nell'ambito del progetto di Piattaforma Logistica Costiera che interessa un'area che va da Livorno e Pisa fino a Pontedera.

Il sistema delle vie d'acqua rappresenta dunque un fondamentale valore aggiunto per l'intera Area Pisana e un ulteriore, importante spunto di riflessione per la pianificazione d'Area al fine di assicurare una sua efficace interconnessione con le altre infrastrutture anche ai fini della mobilità e la possibilità di ospitare nuovi insediamenti produttivi e di servizi collegati alla cantieristica e alla logistica.

Infine, non certo ultimo in ordine d'importanza, va ricordato l'avvio concreto della procedura per la realizzazione di una **nuova viabilità a nord di Pisa**, dalla via Aurelia alla provinciale Vicarese, una viabilità inserita tra le opere fondamentali previste dall'Accordo di Programma finalizzato alla realizzazione del nuovo centro ospedaliero universitario di Cisanello.

Nel contesto attuale dell'Area Pisana questa nuova viabilità, il cui progetto preliminare è in fase di verifica di impatto ambientale, è di fondamentale importanza non solo perché consente un migliore collegamento con l'ospedale di Cisanello per i tutti i flussi provenienti da nord (Aurelia, SS. 12) e costituisce il ramo nord della viabilità di circonvallazione di Pisa (raccordando tutte le viabilità radiali del quadrante nord con potenziali benefici per il traffico pubblico e privato diretto verso il centro del capoluogo), ma anche perché in una visione più complessiva rappresenta nei fatti una spina centrale di distribuzione per l'intera Area Pisana da Migliarino al nodo di Caprona.

Al progetto della nuova viabilità, così come originariamente delineato dall'Accordo di Programma per lo sviluppo di Cisanello, ferma restando l'urgenza di procedere senza indugi alla fase realizzativa, si accompagna oggi il tema di rilevante attualità di **progettare le opportune connessioni agli estremi, in modo tale da completare la spina centrale dell'Area e da razionalizzare i nodi di Migliarino, della Vicarese e dell'Ansa dell'Arno.**

Nessuno sviluppo sostanziale ha interessato invece il sistema rappresentato dall'Aurelia e dal corridoio autostradale. Se si esclude il progetto recentemente avviato di messa in sicurezza del tratto tra Stagno e Camp Darby con nuovo svincolo dell'A12, rimangono insolite tutte le altre problematiche, **dal riassetto del nodo di Migliarino alla messa in sicurezza del tratto più strettamente urbano dell'Aurelia fino alle problematiche sempre più evidenti di congestione dell'Aurelia**, legate sia all'uso improprio da parte del traffico pesante sia al traffico di attraversamento.

Se si allarga lo sguardo non solo ai progetti in fase di sviluppo lungo il tratto pisano dell'Aurelia ma anche alla prospettiva reale del completamento e del potenziamento del corridoio autostradale tirrenico, dello sviluppo aeroportuale, dello sviluppo della portualità livornese e della Piattaforma Logistica Costiera, è

evidente che uno dei temi emergenti da **studiare ed affrontare in sede di pianificazione d'Area** riguarda **l'individuazione delle soluzioni più opportune a riorientare il traffico N-S lungo il corridoio autostradale e al riassetto e messa in sicurezza dei nodi più delicati.**

Quando si parla di mobilità non ci si può, naturalmente, riferire solo alle infrastrutture fisiche, ma si deve tenere conto di tutte le strategie di pianificazione territoriale che influenzano i modi degli spostamenti.

L' Agenzia Ambientale Europea ci suggerisce ad esempio di:

- incrementare la densità per aumentare l' economicità dei servizi locali accessibili a piedi, in bicicletta, con i trasporti pubblici
- migliorare il trasporto pubblico locale
- modificare composizione e organizzazione territoriale delle varie componenti insediative per realizzare un' offerta locale di servizi e occasioni di lavoro
- concentrare un insediamento denso lungo un corridoio di trasporto
- ridurre gli spazi a parcheggio come limite all' attrattività su gomma di una destinazione
- inserire il trasporto pubblico tra gli oneri delle trasformazioni
- adottare piani di mobilità tali da ridurre l' uso dell' auto
- localizzare le funzioni nei nodi di trasporto pubblico
- modificare i tempi e gli orari della città
- migliorare la connettività della rete e la digitalizzazione
- dotarsi di aree per la micro – logistica

Infine, quando si tratta di infrastrutture non vanno dimenticate le infrastrutture costituite dagli eco system services e dai servizi più propriamente detti o le infrastrutture necessarie a garantire l' integrità fisica del territorio.

In ogni caso ci vengono in aiuto gli articoli della L.R. 1/2005 relativi alle prestazioni degli insediamenti.

IL PUNTO DI VISTA DELLA PROVINCIA E L'INTESA PER IL PIANO STRUTTURALE D'AREA

L'asse centrale per lo sviluppo del Piano Strategico è dunque rappresentato dalle politiche di gestione del territorio e il fulcro non può essere che lo sviluppo di un nuovo Piano Strutturale d'Area.

Se l'Area Pisana ha da tempo maturato una propria identità specifica, che trae origine dalle strette relazioni territoriali che nel tempo si sono andate consolidando, è inoltre ormai affermata la consapevolezza che la gestione efficiente del territorio non può prescindere dal confronto sistematico tra realtà contigue e interconnesse, quindi dall'esercizio associato di servizi e funzioni oltretutto dal coordinamento delle politiche di sviluppo territoriale.

In questo contesto è perciò fondamentale il raccordo con la Provincia e con il Piano Territoriale di Coordinamento.

Va peraltro sottolineato che già nel 2006 i Comuni dell' Area Pisana avevano sottoscritto con la Provincia di Pisa e la Regione Toscana il Patto per lo Sviluppo Locale (PASL), uno strumento di natura concertata che coinvolge soggetti pubblici e privati e individua gli assi strategici prioritari degli interventi per lo sviluppo del territorio a partire dall'elaborazione di un quadro conoscitivo.

Dal punto di vista provinciale, la pianificazione urbanistica è uno degli strumenti essenziali per costruire qualità sociale e ambientale, se la collochiamo, come deve, nel quadro di politiche e azioni di governo integrato del territorio improntate a realizzare la sostenibilità dello sviluppo. L'assunzione del principio di sostenibilità e la sua attuazione supera la dicotomia tra azioni di tutela e azioni di trasformazione, e fa in modo che queste possano concorrere insieme a produrre maggiore qualità urbana, sociale e ambientale.

Le regole da sole non producono alta o scarsa qualità urbana. Accanto alle regole servono chiari principi, indirizzi politici e una *governance* all'altezza della sfida dello sviluppo sostenibile.

In materia di pianificazione, costituiscono obiettivi di riferimento programmatico per le attività dell'Amministrazione Provinciale:

- rivitalizzare e riqualificare aree abbandonate o svantaggiate;
- prevenire una espansione urbana incontrollata, favorendo densità urbane appropriate e dando precedenza alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente;
- assicurare una miscela di destinazioni d'uso, con un buon equilibrio tra uffici, abitazioni, spazi di socialità e servizi, dando priorità all'uso residenziale nei centri città;
- garantire un'adeguata tutela, restauro, uso/riuso del nostro patrimonio culturale;
- applicare i principi di progettazione e costruzione sostenibili, promuovendo progetti architettonici e tecnologie edilizie di alta qualità.

Il Piano Territoriale di Coordinamento, approvato nel 2006, colloca l'Area Pisana nel più ampio Sistema Territoriale Provinciale della Pianura dell'Arno per il quale si individuano obiettivi e invarianti rispetto a tre principali categorie di risorse: città ed insediamenti, territorio rurale e infrastrutture, i Sistemi Territoriali Funzionali e la Disciplina per l'Uso Sostenibile delle Risorse Essenziali.

Tra gli obiettivi del PTC crediamo utile richiamare, tra gli altri, questi punti indirettamente e/o direttamente collegati al nostro sistema territoriale:

- ✓ Il consolidamento del ruolo "ordinatore" dei centri urbani e conseguentemente il riordino e la riagggregazione dei servizi di base;
- ✓ il coordinamento tra i piani della mobilità dei centri ordinatori d'interesse provinciale, primario e secondario ed i piani delle funzioni, esistenti o da localizzare, che tengano conto della compatibilità tra le diverse funzioni e tra

queste e gli spazi, i tempi di vita e di fruizione, gli orari dei servizi pubblici e privati, al fine di ridurre le esigenze di mobilità;

- ✓ il rafforzamento e radicamento nel sistema territoriale della funzione terziario-direzionale;
- ✓ il miglioramento quali-quantitativo dell' offerta delle strutture ricettive, congressuali, balneari e termali dell' area e dei servizi turistici;
- ✓ il recupero e la valorizzazione dei centri minori;
- ✓ la garanzia della disponibilità del patrimonio abitativo secondo criteri di maggiore coerenza rispetto alle reali necessità;
- ✓ la ridefinizione del ruolo e specificità delle aree produttive nel sistema territoriale;
- ✓ l'approccio integrale alla problematica dell'offerta turistica, intesa come insieme di servizi, prodotti, risorse ed attrattive culturali delle città d'arte, beni sparsi e centri storici, manifestazioni e spettacoli folcloristici, eventi religiosi, musicali, convegni e congressi, d'affari, scientifici, di studio, turismo termale, balneare, attrattive naturalistiche, itinerari rurali, fluviali, ciclabili, enogastronomia e qualità ambientale;
- ✓ lo sviluppo di politiche integrate di versante per il Monte Pisano e le Colline di Vecchiano, finalizzate al sostegno e allo sviluppo di attività forestali ed agricole, al miglioramento delle condizioni idrogeologiche, al mantenimento e/o ripristino delle sistemazioni agrarie e delle infrastrutture poderali, alla crescita equilibrata dell'offerta turistica, in relazione alla caratterizzazione economico agraria del territorio ed alla connotazione delle risorse agroambientali, al mantenimento ed accrescimento della biodiversità, alla valorizzazione delle risorse culturali, ambientali, minerarie e paleontologiche, faunistiche, enogastronomiche;
- ✓ il contenimento della dispersione insediativa nelle aree agricole ed il riordino dell'esistente;

- ✓ l'utilizzo dell'autostrada A12, della S.G.C. PI-FI-LI, l'ubicazione dei caselli autostradali, la funzionalità degli svincoli e dei parcheggi scambiatori.

E' sulla base di questi elementi già condivisi al momento dell' approvazione del PTC che i Comuni dell' Area Pisana e la Provincia di Pisa hanno deciso di comune accordo di individuare gli strumenti più adeguati per attuare l'obiettivo strategico (già enunciato nel PASL e nel Piano Strategico dell' Area Pisana) di realizzare un più stretto raccordo tra gli strumenti di programmazione dello sviluppo del territorio e gli strumenti di pianificazione territoriale, anche in adeguamento al Piano di Indirizzo Territoriale regionale (PIT).

Ecco perché i Comuni dell' Area Pisana, insieme alla Provincia, intendono elaborare un vero e proprio Piano Strutturale dell'Area Pisana in coerenza con il relativo stralcio del PTC della Provincia.

Allo scopo è stato siglato il 21 luglio 2009 un apposito Protocollo d'Intesa (All. 4) che individua un **Tavolo di Coordinamento, composto dai rappresentanti degli enti firmatari e dal Direttore dell'Ufficio di Piano Strategico dell'Area Pisana**, avente sede presso la Provincia di Pisa, al quale viene affidato il compito di definire tutti gli elementi necessari a supporto della definizione di strategie e obiettivi per lo sviluppo integrato del territorio rafforzando l'identità territoriale dell' Area Pisana.

Con questo Protocollo la Provincia e i Comuni decidono di condividere la stesura e l' approvazione, ognuno nelle sedi competenti, di un unico strumento di pianificazione per l' Area Pisana, affidando al Tavolo di Coordinamento l'incarico di:

1. aggiornare il quadro conoscitivo d'insieme dell' Area Pisana già condiviso nel *PASL Area Pisana*, oltreché di altri dati e informazioni disponibili;
2. verificare la coerenza tra i piani strategici settoriali riguardanti i comuni dell' Area Pisana (PIS, PASL, PIUSS, Piani Strutturali, processi di Agenda 21, ecc.);
3. garantire l'elaborazione condivisa del nuovo PTC della Provincia per la parte riguardante l' Area Pisana, afferente il Piano Strutturale d' Area
4. assicurare la coerenza tra lo sviluppo del Piano Strategico dell'Area Pisana e il Piano Strutturale d'Area

5. programmare lo sviluppo degli insediamenti, dei servizi e delle infrastrutture e della viabilità, nonché definire il disegno di una rete integrata dei sistemi di trasporto sul territorio;
6. definire politiche coordinate per la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse ambientali e del paesaggio dell' Area Pisana, con particolare riferimento alle riserve naturali e alle aree protette;
7. ottimizzare l' uso del territorio, al fine di preservare adeguati spazi per le attività agricole

I primi atti del Tavolo di Coordinamento hanno riguardato la costituzione dell'Ufficio di Piano.

In primo luogo è stata rilevata l'opportunità di far coincidere la figura del Coordinatore dell'Ufficio di Piano con quella del Direttore dell'Ufficio di Piano Strategico dell'Area Pisana, in ragione della fondamentale importanza del nuovo Piano Strutturale per il successo del Piano Strategico dell'Area Pisana e per assicurarne il miglior coordinamento.

I Comuni e la Provincia hanno provveduto subito dopo all'individuazione del proprio referente, completando in tal modo la composizione dell'Ufficio di Piano.

In secondo luogo sono stati definiti gli obiettivi per la tempistica di realizzazione del nuovo Piano Strutturale.

L'impegno assunto è stato quello di avviare il procedimento entro il mese di Gennaio 2010 e, fermo restando ogni necessario, successivo approfondimento negli organi competenti dal punto di vista normativo, progettuale, organizzativo e finanziario, è stato concordato che il percorso di approvazione del nuovo atto di pianificazione territoriale debba concludersi entro 36 mesi dalla data di avvio del procedimento, fissando così per Dicembre 2012 il termine obiettivo per l'approvazione definitiva.

LA COERENZA CON IL PIT E L'ADEGUAMENTO DEGLI STRUMENTI URBANISTICI ALLE NUOVE NORMATIVE

Gli strumenti di pianificazione e di governo del territorio, dai primi redatti ancora in vigore della L.R. n. 5/1995, ai più recenti, pur corretti e legittimamente applicabili, appaiono già offuscati se confrontati con la nuova e più ampia territoriale e regionale ambizione delineata dal nuovo P.I.T., e dalla sua valenza di piano paesistico regionale che ne ha visto l'aggiornamento nel marzo 2009.

Gli elementi più significativi ai quali debbono fare riferimento i prossimi atti di pianificazione del territorio, dando per scontata la prospettiva di carattere regionale nel quale dovranno inserirsi, e che appunto l'ambizione di governare l'area pisana con un unico strumento urbanistico sottintende, sono sostanzialmente quelli che già nella presente relazione si è cercato di declinare in un ambito locale che però assume la veste, pur nella particolarità delle situazioni specifiche, di parte di un insieme dalle aspirazioni omogenee e coerenti.

L'opportunità offerta dal nuovo PIT deve essere colta quanto prima, pena l'ingessatura del nostro territorio in una serie di visioni e di regole di sviluppo che, se pure, come detto, pienamente legittime, rimarrebbero disallineate rispetto a principi e modelli evolutivi che tendono a superare l'ambito municipale ed a riaggregare, sui grandi temi dello sviluppo e della competitività, e pur nel rispetto delle autonomie, aree territoriali più vaste, tali da poter assicurare la disponibilità delle risorse (territoriali, economiche, sociali, culturali, paesaggistiche, ecc.) da mettere in gioco.

I temi di maggiore impatto del PIT, che risultano anche quelli di maggiore interesse per l'area pisana, sono senz'altro quelli relativi alla *"città policentrica toscana"* (che costituisce, tra l'altro, invariante strutturale dello Statuto del Territorio), nella sua concezione di elemento destinato al potenziamento dell'*accoglienza*, sia nel senso classico riferito al turismo, ma anche, e soprattutto, in riferimento alle potenzialità legate all'alta formazione ed alla ricerca.

Direttamente collegato a questo è il tema dell'*accessibilità*, considerato elemento di superamento delle discriminazioni che frenano, e talvolta impediscono, ai vecchi ed ai nuovi cittadini, senza distinzione di età o di genere, la partecipazione e la fruizione attiva rispetto a tutto quello che il territorio può offrire in termini di opportunità di lavoro (e quindi di reddito individuale), di cultura, di servizi, di tempo libero, da inquadrare però in un contesto di *mobilità dolce*, e quindi di infrastrutture ed attrezzature pensate non più alla scala comunale e tale da non penalizzare né i centri urbani, né le aree rurali.

Accessibilità è anche elemento catalizzatore di risorse economiche e di opportunità produttive. A questo argomento il PIT dedica ampi spazi, sia riguardo la necessità di salvaguardare la presenza produttiva esistente, sia per la necessità di potenziare le capacità attrattive di nuova attività economiche, sia per l'attenzione da dedicare ai siti industriali dismessi o da dismettere, spesso seguendo esclusivamente obiettivi di speculazione fondiaria.

Il nuovo regime di tutela e di controllo degli interventi sul paesaggio, richiederebbe esso stesso una quasi generale revisione degli strumenti di pianificazione e di governo del territorio così come sono stati ad oggi concepiti. Il PIT ricorda spesso, sia nei documenti generali, sia nella disciplina di piano, l'articolato concetto di "*valore*" di un luogo. Orbene, tale valore, espressione delle sue qualità storiche (culturali, paesaggistiche, ambientali) e moderne (sociali, economiche, ricreative) non può realisticamente essere confinato nell'ambito della perimetrazione amministrativa locale, che lo renderebbe, spesso, fine a se stesso, ma acquisisce un fattore moltiplicativo dalla sinergia con altri "*valori*" vicini ed alternativi.

I ragionamenti svolti e gli obiettivi indicati nella presente relazione si pongono pertanto come prima definizione del percorso di adeguamento degli strumenti di pianificazione del territorio dell'area pisana ai contenuti del PIT, in piena coerenza con essi, e come naturale conclusione del lavoro avviato con il "*Piano Strategico*" e destinato a trovare compiuta espressione nel nuovo strumento urbanistico d'area.

I TEMI DEL PIANO STRUTTURALE D'AREA

La sfida dell'innovazione per la competitività dell'Area Pisana

L'Area Pisana attraversa dunque un momento di grandi trasformazioni e anche di rinnovato protagonismo come area urbana europea, ricca di idee, di conoscenza, di sapere. Le dinamiche di sviluppo che abbiamo sinteticamente delineato nei capitoli precedenti ci danno un'idea di quali energie intellettuali e progettuali e quali forze materiali si stanno muovendo per completare i programmi che trasformeranno il volto di quest'Area facendo leva sui suoi tradizionali punti di forza: il patrimonio artistico e culturale unico al mondo, la ricerca e la formazione, i grandi servizi, il rapporto con il mare e con i fiumi, il patrimonio paesaggistico.

Molti sono i fattori che in questi anni hanno concorso a riproporre l'Area Pisana in termini di protagonismo di idee, cultura e innovazione: un quadro politico e programmatico chiaro e stabile, un rilancio degli investimenti pubblici in infrastrutture, riqualificazione urbana, cultura e formazione, servizi, un notevole apporto di risorse e di idee da parte del mondo imprenditoriale privato e una rinnovata propensione agli investimenti, una forte vivacità progettuale e culturale.

L'esperienza concreta di questi ultimi anni ci rafforza nella convinzione che le trasformazioni urbanistiche possano svilupparsi con grande concretezza ma anche con una forte e rinnovata attenzione alla qualità, a partire dal tema del recupero degli spazi urbani, dalla riqualificazione delle periferie, dal rilancio dei centri storici e del litorale.

Per diversi anni i Comuni dell'Area hanno lavorato per dotarsi di una strumentazione urbanistica orientata principalmente al recupero dell'esistente, capace di disegnare centri urbani che traggano nuova vita dagli spazi degradati o marginalizzati, che chiama le migliori energie intellettuali ad esercitarsi su come reintegrare grandi spazi di antica funzione nella vita quotidiana di una realtà urbana fatta di residenti e, soprattutto nel caso di Pisa, di altrettanti ospiti.

Una scommessa azzardata a sentire coloro, e non erano pochi, che cercavano di imporre un'idea prevalentemente espansionistica della città e dei centri urbani.

Oggi possiamo constatare nei fatti come lo sviluppo urbanistico possa avvenire senza dover necessariamente consumare altro territorio.

Laddove questo non è avvenuto, è necessario che anche grazie alla pianificazione d'Area si imprima una svolta decisiva nel rapporto con il territorio.

La sfida principale del Piano Strutturale d'Area sta nel pensare in chiave di città europea del XXI secolo attraverso scelte che fanno dello *“sviluppo di qualità”* l'elemento guida delle politiche urbane e accettano la sfida europea della riorganizzazione territoriale delle città, centro di reti, momento fondamentale per la riconquista di una maggiore sostenibilità ambientale complessiva, luoghi in grado di creare occupazione, economia, ambiente capace sfruttare le nuove tecnologie per non aumentare la propria configurazione spaziale.

Pensare e progettare a livello d'Area significa condividere e sostenere progetti di sviluppo delle funzioni di eccellenza già presenti e predisporre ad ospitarne di nuove, favorendone la nascita o l'arrivo.

I grandi servizi, i centri di ricerca, gli incubatori tecnologici e la formazione universitaria e d'eccellenza costituiscono per l'Area Pisana il motore primo di sviluppo e il maggior contributo alla ricchezza del suo capitale sociale, grazie anche a un livello di attrattività tale da favorire la presenza nel capoluogo e nei dintorni di una popolazione giovanile altamente preparata proveniente da ogni parte d'Italia e anche dall'estero.

Il sostegno allo sviluppo dei grandi servizi e delle funzioni di eccellenza passa certamente attraverso il sostegno diretto e indiretto ai processi di riqualificazione edilizia e di sviluppo urbanistico, ma anche da una **politica insediativa concertata e concordata** in modo tale da evitare le eccessive concentrazioni da un lato e la frammentazione dispersiva dall'altro, **individuando a livello di Area polarità e aggregazioni omogenee** tali da favorire un minor consumo di risorse, un miglior uso delle infrastrutture e una più razionale organizzazione dei servizi a sostegno.

Il sostegno allo sviluppo di tali funzioni però passa anche attraverso la capacità di offrire una risposta sempre più adeguata alle esigenze della popolazione studentesca e dei visitatori per motivi di insegnamento e di ricerca, attraverso una

politica di incentivazione alla realizzazione di nuove residenze specialistiche di iniziativa pubblica e privata.

Altrettanto importante per la pianificazione d'Area sarà il compito di individuare in concorso con gli enti di ricerca e formazione aree o edifici in grado di ospitare secondo meccanismi convenzionati e incentivanti **imprese spin off o laboratori per la sperimentazione tecnologica**, in modo tale da aumentare l'attrattività dell'Area, **incentivare la permanenza di risorse umane e idee particolarmente pregiate, sostenere lo sviluppo di nuove imprese a elevato contenuto tecnologico, in continuità con l'esperienza positiva dei Poli Tecnologici del territorio e in sinergia con lo sviluppo dei servizi d'eccellenza** (basti pensare alle potenzialità del settore biomedicale, farmaceutico, biotecnologico e robotico in connessione con il sistema ospedaliero-universitario).

Il Piano d'Area è dunque lo strumento più adeguato alla portata delle trasformazioni necessarie, consentendo il coordinamento delle iniziative di programmazione e di realizzazione dei diversi enti che insistono sul territorio perché si armonizzino in una *“vista d'insieme”*.

Non sono mancati in questi anni momenti di governo condiviso del territorio; basti pensare al lavoro svolto sul nuovo polo ospedaliero – universitario di Cisanello da un numero assai significativo e inusuale di Enti e Istituzioni. Esso rappresenta un esempio concreto di cosa intendiamo per *“vista d'insieme”* e per *“integrazione delle politiche e delle scelte”*.

Avere un progetto condiviso e una comune visione del futuro costituisce il compito principale per il governo dell'Area nel prossimo futuro; l'integrazione delle politiche e delle scelte costituisce invece il metodo di governo del territorio da assumere.

Dobbiamo però essere capaci non solo di focalizzare l'attenzione sulle necessità di espansione fisica delle funzioni esistenti, ma anche e soprattutto di puntare a una nuova capacità di integrazione, di costruzione di alleanze, con nuovi partner e con altre città. Questo tema si pone per i grandi servizi di formazione e di ricerca, essendo per esempio ormai indifferibile **un rapporto di sempre maggiore integrazione tra le università toscane per poter competere in uno scenario globale** ed essendo **sempre più importante la capacità di proiezione internazionale delle**

attività più all'avanguardia, ma si pone anche per i settori dell'industria, della logistica e dei servizi.

Condivisione delle scelte di fondo e visione d'insieme sono fattori cruciali per un sostegno efficace e un rilancio anche per quel tessuto di **piccole e medie imprese** assai diffuso sul territorio che sta pagando un duro prezzo in questa difficile congiuntura economica ma che ha comunque rappresentato ancora una volta **un autentico punto di forza per la tenuta economica e sociale dell'Area**.

Le piccole e medie imprese devono poter crescere, e quindi assumere un numero maggiore di dipendenti, espandere la propria gamma di prodotti, trovare nuovi mercati e aumentare il fatturato. Tra i fattori essenziali per lo sviluppo vanno annoverati le nuove tecnologie e il know-how per utilizzarle, e l'accesso a nuovi mercati. Ovviamente, anche gli investimenti finanziari e la capacità di attirare capitali sono un requisito imprescindibile per la crescita.

Decisivo per le PMI dell'Area è quindi **l'incremento del livello di cooperazione e del grado di internazionalizzazione aziendale**, ma **il motore più potente** per la crescita delle piccole imprese è **comunque l'innovazione**, sia che si tratti di sviluppare nuovi prodotti e servizi o che si tratti di trovare metodi più efficienti per commercializzare quelli esistenti.

Innovare con successo è soprattutto questione di comunicare idee ed esperienze allargando la platea degli interlocutori: per le politiche pubbliche **il sostegno e la promozione del networking** sono quindi fattori vincenti.

Assumere come decisivo per lo sviluppo dell'Area Pisana il tema della attrattività implica la capacità di essere al centro di una rete di relazioni.

In questo senso, è **fondamentale la capacità di creare le opportune sinergie già a partire dalle aree più vicine e dallo sviluppo dei grandi progetti a livello regionale**: il riferimento è al rapporto con Livorno e Collesalveti nell'ambito dello sviluppo della Piattaforma Logistica Costiera, al rapporto con l'area fiorentina e con l'Alta Velocità, al rapporto con Lucca per quanto riguarda l'offerta turistica e culturale più qualificata.

Il nuovo Piano Strutturale vuole proporre l'idea di un moderno sistema urbano europeo, un sistema di accoglienza e di inclusione, di relazioni economiche e culturali aperte, di facilità di comunicazione materiale e immateriale. Un sistema urbano capace di far leva sui suoi punti di eccellenza per proporsi e svilupparsi come una delle capitali europee dell'innovazione.

Elementi cruciali diventano dunque la conoscenza e la scelta di perseguire la competitività attraverso l'innovazione.

Sulla competitività, e in particolare sullo stato di salute del modello di sviluppo della Toscana, e sulla capacità dei sistemi urbani di stare al passo coi tempi, nella fase finale del 2009 si è sviluppato un dibattito molto ricco di dati e di spunti interessanti. Tra le varie iniziative vogliamo citare il rapporto dell'IRPET "Toscana 2030", le proposte avanzate dalla community toscana del Club Ambrosetti e il rapporto Censis – RUR sul sistema urbano italiano 2009 (che vede Pisa tra le realtà emergenti).

Orientandosi tra le diverse chiavi di lettura, e senza voler entrare in questa sede nel merito di alcune visioni che sono indubbiamente assai preoccupanti, emergono diversi elementi unificanti e tra questi vi è senza dubbio la considerazione che **uno dei fattori più importanti per la competitività sta nella maggiore qualificazione del capitale umano, facendo sempre più riferimento all'economia della conoscenza.**

Sostiene ad esempio l'IRPET che *"... sarà necessaria un'integrazione virtuosa dei tanti centri urbani della regione, al fine di connettere quelle funzioni metropolitane diffuse che possono rendere la Toscana un'autentica rete di città. Un risultato cui si approderà attraverso il raggiungimento di obiettivi quali un'alta qualità degli ambienti di vita e di lavoro, la presenza di funzioni urbane di rango superiore nei diversi poli dell'area, nonché un'elevata accessibilità interna ed esterna dell'area. Solo così il policentrismo toscano diverrà realmente un'opportunità di sviluppo per tutta la regione"*.

Questa riflessione conforta nella scelta di superare visioni di governo delle città ormai anguste, di andare nella direzione di politiche d'Area anche per la pianificazione urbanistica, e di **agire come Area Pisana nella costruzione di opportune reti di relazioni capaci di attirare nuove capacità, accrescere il capitale sociale e creare nuove opportunità di crescita.**

Nell'analisi del Censis (il quale da molti anni segue da vicino lo sviluppo delle città), ai vertici si vanno affermando quei sistemi che integrano *“realtà urbane diverse attraverso le relazioni, la mobilità territoriale, lo scambio fra produzione di conoscenze e produzione di beni e servizi, il reticolo distributivo e logistico. Ad aree metropolitane costituite da un centro e un hinterland, si vanno sostituendo sistemi con una pluralità di capisaldi. In un tale contesto anche città medie crescono di rango e diventano omologhe alle grandi, almeno quanto a capacità di produrre ricchezza ed accumulare risorse”*.

Davvero interessante registrare come in questo contesto **il sistema pisano** si sia **segnalato come una delle realtà migliori ed emergenti a livello nazionale**, in compagnia di Siena per quanto riguarda la Toscana (in virtù soprattutto della presenza del terzo polo finanziario italiano).

Tra i temi chiave che questa analisi suggerisce per la competitività futura vi sono:

- l'energia diffusa da fonti rinnovabili;
- la mobilità sostenibile come fattore centrale per la qualità della vita urbana;
- nuovi format per il commercio ovvero reinventare il centro commerciale e ridare senso alle aree storiche;
- progettare gli spazi per la produzione riallocando e riaggregando gli insediamenti industriali sparsi e affiancandoli ai poli della logistica;
- evitare la dispersione e la dilatazione degli insediamenti sul territorio, adottando politiche di governance di area e strumenti di pianificazione alla stessa scala.

I temi chiave sottolineati dal Censis sono tra gli elementi emersi anche dalle dinamiche di sviluppo più recenti dell'Area Pisana richiamate nei capitoli precedenti e **costituiranno altrettanti elementi di riflessione per il Piano Strutturale d'Area**.

I temi della conoscenza, dell'accoglienza, dell'accessibilità e dell'attrattività ritornano al centro dell'attenzione anche per la community toscana di Ambrosetti, la cui indagine si è avvalsa per l'occasione anche di un comitato composto dalle aziende più importanti.

Tra i dati pubblicati ve ne sono in particolare alcuni dai quali emergono ritardi preoccupanti sul versante dell'innovazione a livello regionale: basti pensare che in termini di brevetti saremmo lontani non solo dalle regioni europee più avanzate ma anche dall'Emilia Romagna, realtà a noi più vicina e omogenea.

Tra le raccomandazioni che in questa sede assumono particolare rilevanza possiamo citare le seguenti:

- ✓ realizzare reti pubblico private per sostenere progetti di ricerca
- ✓ programmi per attirare i migliori cervelli dall'Italia e dall'estero
- ✓ riconfigurazione dei distretti produttivi, favorendo le aggregazioni
- ✓ puntare sul turismo di qualità, facendo leva sul mix arte, paesaggio, storia, cultura
- ✓ piani dettagliati per l'accessibilità e la connessione fisica e digitale, individuando le priorità infrastrutturali
- ✓ incentivare la presenza di imprese e capitali esteri (la Toscana su questo è ben al di sotto della media italiana)

Anche in questo caso si tratta di temi non nuovi per le dinamiche di sviluppo della stessa Area Pisana, e tuttavia emerge con forza la necessità di una visione di prospettiva, di uno sforzo straordinario affinché anche grazie alla pianificazione d'Area si possano definire alcune delle condizioni necessarie perché possano essere adottate politiche coerenti ed efficaci.

Le linee guida del Piano e i temi di approfondimento

A partire da una attenta valutazione e rivisitazione degli strumenti urbanistici in vigore o in corso di approvazione, il nuovo Piano Strutturale dei Comuni dell'Area Pisana si dovrà muovere attraverso la costruzione e verifica di un sistema di coerenze tra la scala comunale e quella d'area e questo potrà avvenire operando secondo i seguenti principi generali:

- la partecipazione dei cittadini al processo di formazione del Piano Strutturale quale momento di riconoscimento delle identità locali delle singole comunità e di corrispondenza tra le scelte politiche e tecniche del Piano e le esigenze dei cittadini
- l'applicazione della Convenzione Europea del Paesaggio dove il paesaggio designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni
- la parità delle donne e degli uomini nella vita locale, ovvero promuovere processi di pianificazione e sviluppo del territorio (e.g. politiche della mobilità) in grado di attuare politiche di sviluppo di parità sul territorio
- la salvaguardia e la valorizzazione dei connotati delle comunità, quali elementi fondamentali per la salvaguardia del territorio e dei luoghi, da affrontare complessivamente attraverso la riqualificazione dei servizi, delle dotazioni infrastrutturali, della mobilità, degli usi e delle funzioni
- una nuova qualità della vita nelle frazioni attraverso la dotazione di spazi pubblici (piazze, nuovi parchi di quartiere) e sistemi di mobilità integrata
- l'ambiente e l'energia come garanzia di un futuro sostenibile quale elemento fondamentale dell'identità territoriale da perseguire attraverso la strategia di un Piano Energetico generale
- lo sviluppo dei territori secondo il principio di produzione di reddito e non di rendita
- la tutela e valorizzazione della complessità ambientale del territorio, delle sue risorse essenziali nella direzione dello sviluppo sostenibile così come definito dall'articolo 2 della legge regionale 3 gennaio 2005 n° 1 da attuarsi attraverso la tutela e valorizzazione dell'intera struttura paesaggistica del territorio e delle sue componenti
- la piena valorizzazione della componente rurale del territorio.

Il Piano Strutturale d'Area, coerentemente con quanto evidenziato nei capitoli precedenti, dovrà rispondere alle **raccomandazioni generali** espresse di seguito:

1. DELLA TUTELA DELLE RISORSE

Tutelare le risorse naturali, i caratteri paesaggistici e le emergenze di valore storico, archeologico e culturale nel quadro di una necessaria azione coordinata a livello territoriale anche in rapporto alla peculiarità rappresentata dal Parco Regionale

2. DELLE ACQUE

Salvaguardare le risorse idriche del sottosuolo, tutelare e valorizzare il sistema della rete idrica superficiale estesa anche al complesso delle opere idrauliche di interesse storico e degli habitat naturali ad essa relazionati

3. DEL PARCO REGIONALE

Valorizzare il rapporto con il Parco non solo per le peculiarità naturalistiche, ambientali e paesaggistiche ma anche in chiave di partnership e di co-pianificazione dello sviluppo di qualità. Non è un caso che in questi ultimi anni diversi tra i più qualificati progetti di recupero urbanistico si siano sviluppati almeno in parte entro i confini del Parco, in una cornice di regole condivise e di tutela della qualità ambientale e dell'habitat naturale

4. DELLA CURA DEL TERRITORIO

Promuovere e incentivare la cultura e la pratica del controllo e della manutenzione del territorio, delle opere e del patrimonio pubblico, con una particolare attenzione alla cura delle opere di difesa e di contenimento dei rischi

5. DELL'AGGREGAZIONE

Disincentivare i fenomeni di ulteriore dispersione e dilatazione degli insediamenti, favorendo le aggregazioni e ove possibile incentivando la rilocalizzazione e riaggregazione per funzioni omogenee (con particolare attenzione alle funzioni produttive e al loro affiancamento al sistema infrastrutturale e della logistica)

6. DELL'INCLUSIONE

Favorire l'inclusione sociale rafforzando il senso di coesione e di solidarietà delle comunità, evitando politiche insediative tali da consentire la creazione di comparti separati per fasce sociali, economiche e d'età, incentivando la creazione di luoghi e spazi diffusi sul territorio destinati all'aggregazione sociale

7. DEGLI STANDARD SOCIALI

Favorire anche attraverso meccanismi convenzionati la creazione di standard in forma di spazi sociali da destinare in gestione ad attività volontaristiche, associazionistiche e del terzo settore

8. DELLE RESIDENZE SPECIALISTICHE

Favorire lo sviluppo di alloggi e residenze specialistiche diffuse sul territorio e adeguate a ospitare singoli o nuclei familiari in particolari condizioni di svantaggio o con problematiche legate all'età e/o alla non autosufficienza, favorendo così la permanenza in famiglia e l'assistenza domiciliare

9. DEI SERVIZI ALLA PERSONA

Pianificare lo sviluppo delle localizzazioni dei servizi alla persona e alla famiglia in modo da garantire un corretto equilibrio territoriale e una corretta ripartizione dei costi e delle risorse necessarie, favorendo anche attraverso rilocalizzazioni le aggregazioni necessarie a realizzare le opportune economie di scala senza diminuire la qualità del servizio

10. DELL'IDENTITÀ DEI BORGHI

Tutelare il sistema dei borghi e dei nuclei storici per la conservazione e la valorizzazione del loro ruolo di centri di vita associata e dell'identità locale finalizzata alla realizzazione di uno sviluppo policentrico da un punto di vista culturale, urbanistico e socioeconomico, favorendo il recupero di identità e di ruolo anche

attraverso la definizione di meccanismi premiali e/o incentivanti per progetti di recupero edilizio e per attività commerciali

11. DELLA REGOLAMENTAZIONE UNIFICATA

Favorire lo sviluppo di una regolamentazione edilizia unificata e di una gestione coordinata delle attività degli uffici preposti alle domande, alle verifiche e ai controlli

12. DEI NUOVI RESIDENTI

Porre l'accento sulle politiche rivolte a ripopolare la città e i centri storici, attraendo e accogliendo nuovi residenti anche attraverso un deciso impulso alle politiche di housing sociale, in sinergia con gli enti preposti e il terzo settore. Anche a fronte dell'esaurirsi dei PEEP, i dati di oggi indicano uno stato di sofferenza soprattutto delle categorie a reddito medio-basso (giovani coppie, anziani, immigrati) che hanno le maggiori difficoltà ad accedere ai mutui e restano comunque fuori dal mercato dell'affitto a regime di libero mercato

13. DELL'EDILIZIA SOCIALE

Attuare nuove forme di incentivazione per l'edilizia sociale e il sistema delle case in affitto anche attraverso l'introduzione di "standard urbanistici" che prevedano la realizzazione di interventi di housing sociale a fronte di interventi di edilizia residenziale libera.

14. DELLA PEREQUAZIONE TERRITORIALE

Favorire l'attuazione delle politiche e delle scelte di Area sperimentando nelle forme opportune la costituzione di un fondo per la perequazione territoriale, alimentato dalle risorse derivate da scelte insediative a livello d'Area

15. DEL PAESAGGIO

Favorire lo sviluppo di una cultura diffusa del paesaggio e incentivare scelte di preservazione, di ripristino e di creazione di spazi liberi e di

coni visivi in grado di far percepire e apprezzare alla comunità le migliori peculiarità paesaggistiche

16. DEL RESTAURO

Promuovere e incentivare la cultura del restauro e del riuso degli edifici e dei manufatti di particolare valore storico, artistico, paesaggistico e culturale

17. DEGLI SPAZI PUBBLICI E DELL'ARCHITETTURA

Promuovere e incentivare negli interventi pubblici una nuova riflessione sullo spazio pubblico, sui luoghi per costruire nuove centralità urbane e contrastare l'idea e l'effetto concreto della periferia, attraverso una nuova pratica, anche di sperimentazione e di ricerca, dell'architettura contemporanea come chiave del rinascimento urbano

18. DELLA SPERIMENTAZIONE URBANA

Promuovere lo sviluppo della ricerca e della sperimentazione di nuove idee, materiali e tecniche in architettura e progettazione incentivando il ricorso anche nel settore privato a strumenti partecipativi come il concorso di idee e il concorso di progettazione e favorendo la partecipazione delle giovani leve di progettisti

19. DEL TURISMO CONGRESSUALE

Favorire lo sviluppo del turismo di qualità anche attraverso la promozione di iniziative che portino a dotare l'Area di un adeguato centro congressuale

20. DEL TURISMO DIFFUSO

Favorire lo sviluppo del turismo di qualità diffuso sul territorio (e.g. termale, sportivo, agricolo) attraverso il recupero del patrimonio edilizio esistente e delle sue emergenze architettoniche e lo sviluppo

di un sistema di parchi territoriali integrati alle caratteristiche paesaggistiche locali (paesaggio rurale, Monte, vie d'acqua, cave)

21. DELLE SINERGIE TURISTICHE

Sviluppare nel contesto delle politiche turistiche tutte le sinergie possibili con Lucca e la Versilia, nonché tra i parchi (Apuane, MRSM, Arcipelago Toscano) valorizzando le potenzialità attrattive di questa grande "piattaforma naturalistica"

22. DEL NUOVO PATRIMONIO

Promuovere e favorire la costituzione e lo sviluppo di nuovo patrimonio pubblico da impiegare a sostegno di politiche di Area di particolare rilievo sociale ed economico

23. DELLA CAMPAGNA E DEL LAVORO DELL'UOMO

Favorire la preservazione e ove possibile il ripristino delle aree agricole, delle aree boscate e delle zone umide, incentivando la presenza e il lavoro dell'uomo per il presidio del territorio e per il mantenimento degli assetti ed equilibri ambientali e incentivando la funzione primaria di produzione di cibo

24. DELLA GREEN ECONOMY

Contribuire alla sfida per una Toscana sostenibile favorendo lo sviluppo sul territorio di un vero e proprio modello di praticabilità della green economy attraverso un laboratorio cui far partecipare Istituzioni, Enti di ricerca, grandi imprese, associazioni imprenditoriali e soggetti intermedi

25. DEGLI INSEDIAMENTI SOSTENIBILI

Favorire la sperimentazione di nuove tipologie di insediamenti interamente pensati e realizzati con criteri di eco-sostenibilità su larga scala, e incentivare la riqualificazione in tal senso delle aree industriali esistenti

26. DELLA PRESENZA INTERNAZIONALE

Favorire e stimolare la presenza di nuove imprese di livello internazionale e di alto contenuto tecnologico, anche attraverso politiche mirate di marketing, di semplificazione burocratica e di incentivazione

27. DELL'ECONOMIA DEL MARE

Favorire lo sviluppo delle attività produttive e di servizi legate all'economia del mare anche attraverso il potenziamento delle zone produttive e la riqualificazione delle aree impegnate lungo le vie d'acqua

28. DELLE AREE PRODUTTIVE

Promuovere la razionalizzazione delle aree produttive e commerciali, anche attraverso rilocalizzazioni ed aggregazioni, allo scopo di favorire le interconnessioni con le infrastrutture logistiche e di trasporto

29. DEL PIANO REGIONALE DI SVILUPPO

Contribuire al rilancio della Toscana promuovendo politiche territoriali, energetiche ed infrastrutturali in sinergia con il Piano Regionale di Sviluppo e favorendo investimenti pubblici e privati nei settori strategici dell'innovazione tecnologica e scientifica, dell'energia, delle reti, dell'economia del mare, della logistica, dei trasporti

I protagonisti del cambiamento

Come abbiamo argomentato, **la sfida più importante per il Piano Strutturale d'Area sta nella capacità di guardare al futuro in chiave di città europea in termini di idee, di innovazione, di conoscenza, di accoglienza.**

E guardare al futuro non può che significare **rendere concretamente protagonisti da subito i giovani.**

In una sua recente pubblicazione il demografo Massimo Livi Bacci ha evidenziato i profondi squilibri generazionali che affliggono la società italiana, e la Toscana da questo punto di vista non è affatto differente. E' indubbio che il fenomeno di marginalizzazione numerica e sociale dei giovani non può non incidere sulla capacità complessiva della società e del sistema – Paese di creare progresso e innovazione anche attraverso il libero sviluppo del talento naturale, in un processo virtuoso di crescita del capitale sociale. La sempre maggiore dotazione materiale, di salute, di istruzione dei giovani non colma questo gap; fa osservare Livi Bacci che:

«L' investimento dei genitori sui figli è oggi molto alto, ma tende più a conservare o ad aumentare il tenore di vita (consumi) che non la formazione del capitale umano (investimento). Questo processo ha concorso insieme ad altri fattori a indebolire la condizione giovanile».

Pisa (e con essa l'Area Pisana) esercita grazie soprattutto alle sue università e ai centri di ricerca una forte attrattiva sui giovani di ogni provenienza, e da questo punto di vista la situazione è particolarmente positiva per un'area urbana di medie dimensioni.

Tuttavia anche dai dati demografici è evidente che è **largamente sottoutilizzata la possibilità di dare a molti di questi giovani l'opportunità di contribuire a pieno titolo alla vita e allo sviluppo della comunità pisana** attraverso il loro lavoro, il loro ingegno e le loro scelte di vita.

Se ci sforziamo di sollevare lo sguardo al futuro dobbiamo registrare che i giovani studenti non possono essere considerati semplici ospiti e le università e i centri di ricerca non sono solo una funzione particolarmente pregiata e una fonte di lavoro qualificato. La presenza giovanile e le università rappresentano un giacimento di creatività di straordinaria importanza, dal quale possiamo cogliere nuove, straordinarie opportunità di crescita e di sviluppo.

Su questo terreno è indispensabile avviare una riflessione che anche a livello di pianificazione di Area contribuisca a **individuare e porre in essere meccanismi tali da favorire nuove opportunità di lavoro e nuove scelte di vita.**

Una **politica di housing sociale** orientata alla domanda di casa, anche temporanea, per giovani e per giovani coppie e una **politica di sviluppo di spazi e di incentivi per la sperimentazione, l'aggregazione e l'imprenditorialità giovanile** devono essere gli assi portanti di questa riflessione, da accompagnarsi ad altre politiche attive di sostegno e di incentivazione al protagonismo giovanile.

Si ritiene interessante inoltre, anche da un punto di vista simbolico per un'area che si candida a protagonista nel campo dell'innovazione e della ricerca, valutare la possibilità di **dedicare un nuovo luogo al protagonismo e alla sperimentazione giovanile**, un luogo dove possano esserci laboratori e spazi creativi e sperimentali, **un luogo pensato e progettato con un concorso di idee dai giovani per i giovani.**

Anche per quanto riguarda le politiche giovanili la dimensione di Area si rivela particolarmente importante e può fare la differenza perché consente di pensare su una scala più ampia e di diversificare e razionalizzare insediamenti e presenze evitando pressioni eccessive o inutili dispersioni.

Tra i soggetti del cambiamento vi sono a pieno titolo **i quartieri e le frazioni.**

Una particolare attenzione dovrà essere dedicata già nel processo di avvio della pianificazione strutturale d'Area alle istanze dei quartieri e delle frazioni attraverso **un percorso di informazione, ascolto, segnalazione di problemi e proposta di soluzioni** che approfondisca la conoscenza necessaria al livello di dettaglio cui si pone **l'esperienza del vivere quotidiano nella città.**

Insieme a forme di coinvolgimento e di comunicazione come i forum permanenti, i siti dedicati e l'uso intensivo della rete, proprio per diffondere e consolidare una nuova percezione della dimensione di Area, è necessario **rafforzare il contatto diretto con i cittadini nei luoghi di vita e di lavoro quotidiani**, stimolando proprio a partire dai quartieri e dalle frazioni una partecipazione ampia, non generica, consapevole dei problemi e delle prospettive.

Tra le priorità del Piano Strutturale si dovrà prevedere **il recupero e la riqualificazione dell'intera struttura delle frazioni anche attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica capaci di consentire un incremento delle dotazioni territoriali di standard e qualità complessiva all'edificato.**

Sarà quindi di particolare interesse valutare la possibilità di accompagnare questo **rinnovato protagonismo dei quartieri e delle frazioni con alcune esperienze innovative come i laboratori di urbanistica partecipata** che potrebbero coinvolgere i cittadini in un dialogo costruttivo per dare (o ridare) ad alcuni quartieri una connotazione ed un'anima ben connotata e condivisa.

Lo sviluppo delle infrastrutture per la mobilità

Nei precedenti capitoli abbiamo evidenziato come sia fondamentale per la pianificazione d'Area affrontare la definizione di un nuovo sistema di mobilità territoriale integrata privilegiando forme di trasporto pubblico, piste ciclabili, e nuove opere la cui realizzazione si rende necessaria ai fini del miglioramento della qualità della vita e della qualità ambientale dell'Area Pisana, oltre che porre le condizioni per una sempre maggiore accessibilità e una migliore interconnessione con le principali direttrici italiane ed europee di comunicazione e di trasporto.

E' evidente che su questo terreno si gioca molto della capacità competitiva dell'Area Pisana, già oggi notevolmente interessata da infrastrutture di rilievo nazionale e regionale (con evidenti ricadute positive ma anche con riflessi negativi di congestione dovuta al traffico di attraversamento), ma non ancora sufficientemente strutturata per cogliere le migliori opportunità di insediamento e di sviluppo e non ancora sufficientemente "vicina" alle principali direttrici della mobilità europea (a partire dall'Alta Velocità).

Laddove si dispone di infrastrutture particolarmente attive ed utilizzate in maniera intensiva, come nel caso dell'aeroporto, non va peraltro dimenticato che occorre predisporre a pianificare ulteriori importanti sviluppi e nel contempo favorire gli investimenti per mantenere un livello di servizio sempre più attento alle esigenze di un'utenza internazionale, un corretto equilibrio territoriale ed ambientale, un livello

di sicurezza massimo, oltre a mantenere il passo nello sviluppo dei piani regionali e nel rapporto con le altre infrastrutture.

La pianificazione d'Area è ancora una volta decisiva in quanto molte delle problematiche che sono emerse anche dalle dinamiche di sviluppo degli ultimi anni quasi mai riguardano solo uno specifico ambito comunale e quasi sempre possono essere affrontate e risolte, in termini di progettazione, risorse e realizzazione, a partire quantomeno da una scala d'Area.

Ecco perché tra i primi atti della Conferenza dei Sindaci dell'Area Pisana per il Piano Strategico, oltre all'elaborazione del Piano di Lavoro, vi è l'approvazione di un **Documento sui nodi infrastrutturali e sulla mobilità** da inserire come vera e propria agenda di lavoro nei rapporti con la Provincia di Pisa e con la Regione Toscana, un'agenda di lavoro che investe il ruolo della pianificazione d'Area e ne costituisce il perno fondamentale.

Il Piano Strutturale dell'Area Pisana assumerà dunque la dotazione infrastrutturale del territorio come fondamentale tra le variabili connesse allo sviluppo, in quanto componente importante sia della capacità produttiva dell'Area che della qualità della vita della collettività.

Questa agenda di lavoro sui temi della mobilità e delle infrastrutture è coerente con il quadro che abbiamo delineato nei capitoli precedenti e in particolare con la descrizione delle dinamiche di sviluppo nei Comuni dell'Area.

Ciascuno dei temi sotto elencati costituirà nel lavoro verso il nuovo Piano Strutturale oggetto di valutazione e di approfondimento, anche dove possibile dal punto di vista progettuale e della fattibilità economico-finanziaria, fermo restando che questo lavoro di approfondimento e di progettazione potrà (e in alcuni casi dovrà) essere condotto anche in parallelo all'elaborazione del Piano Strutturale grazie ad azioni specifiche previste da appositi Protocolli d'Intesa o Accordi di Programma con gli Enti interessati.

Per comodità di esposizione abbiamo suddiviso questi temi in 4 raggruppamenti principali, che corrispondono a 4 grandi problematiche: la viabilità interna all'Area

Pisana, la sistemazione dell'intreccio Aurelia-Autostrada, lo sviluppo dell'aeroporto, lo sviluppo del sistema ferroviario.

LA NUOVA VIABILITA' DELL'AREA PISANA

- ✓ Accelerare la realizzazione della nuova viabilità di raccordo a N di Pisa, come asse centrale dell'Area Pisana nel contesto più ampio tra Vecchiano, Cisanello e la Vicarese, sviluppando la progettazione delle opportune interconnessioni con i nodi di Migliarino, dell'Ansa dell'Arno e di Vicopisano
- ✓ Valutare e pianificare la realizzazione di nuovi attraversamenti dell'Arno per i nodi Cascina/Pisa e Cascina/S.Giuliano/Calci/Vicopisano e del Serchio per Vecchiano, oltre che accelerare la realizzazione del progetto di riuso del ponte autostradale sul Serchio per Ripafratta
- ✓ Pianificare una nuova uscita FI-PI-LI a S. Frediano di Cascina e il completamento della 67 bis da Fornacette all'uscita FI-PI-LI di Cascina
- ✓ Valutare e pianificare soluzioni di migliore accessibilità del litorale pisano da Livorno e da Pisa
- ✓ Valutare e pianificare nuove modalità di accesso al Monte Serra di minimo impatto sul fragile sistema insediativo ed ambientale
- ✓ Valutare e pianificare la variante alla SS 12 tra Pisa e San Giuliano, destinando la Via del Brennero a svolgere una funzione turistica e culturale in una rete di percorsi storici
- ✓ Pianificare un sistema integrato, alternativo e/o integrativo alla viabilità normale, di percorsi storici, di piste ciclabili e di vie d'acqua

AURELIA E AUTOSTRADA

Il primo obiettivo generale è quello di rendere più sicura ed agevole la SS 1 Aurelia, di alleggerire il traffico sui tratti urbani, di creare alternative concrete e di lungo periodo per il traffico di attraversamento, anche in relazione agli insediamenti previsti e da pianificare, allo sviluppo del sistema aeroportuale, allo sviluppo della cantieristica e della logistica:

- ✓ Valutare ed approfondire tutte le possibili soluzioni alternative o integrative più adeguate al tratto urbano dell'Aurelia tra Madonna dell'Acqua e Pisa Sud, da studiare in connessione con i possibili sviluppi sul corrispondente tratto autostradale
- ✓ Pianificare il riassetto del nodo di Migliarino (incrocio Aurelia – Autostrada)
- ✓ Pianificare il riassetto e la messa in sicurezza degli attraversamenti urbani dell'Aurelia
- ✓ Pianificare il riassetto e la messa in sicurezza del nodo di Pisa Sud
- ✓ Pianificare il riassetto e la messa in sicurezza del tratto Stagno-Camp Darby in connessione con il nuovo svincolo dell'A12

Il secondo obiettivo è quello di rivedere l'uso del corridoio autostradale allo scopo di renderlo concretamente fruibile a tutto il traffico di attraversamento N-S dell'Area Pisana in alternativa alla viabilità locale e alla SS Aurelia. Questo comporta lo studio e la valutazione comparata ed integrata di diverse opzioni progettuali, non necessariamente alternative, che devono essere opportunamente investigate con tutti gli Enti interessati e che vanno considerate nella prospettiva di una direttrice tirrenica fortemente rafforzata anche in coincidenza con lo sviluppo della portualità toscana e della piattaforma logistica costiera:

- ✓ un nuovo casello autostradale all'altezza di Madonna dell'Acqua per servire i flussi legati alla sezione nord dell'Area Pisana e a una parte della città di Pisa

- ✓ la libera fruizione del tratto Pisa Nord – Pisa Sud per il traffico interno o di destinazione interna all'Area per incentivarne l'uso come tangenziale ovest
- ✓ la realizzazione di una complanare come alternativa concreta al tratto urbano dell'Aurelia per il traffico di attraversamento N-S

AEROPORTO

L'obiettivo generale è quello di sostenere lo sviluppo aeroportuale nel quadro del sistema toscano, riaffermando la sua centralità come porta della Toscana e valorizzando ulteriormente le sue grandi potenzialità internazionali per l'accessibilità della Toscana, promuovendo la connessione con la rete logistica della Toscana costiera, favorendo la sempre maggiore mitigazione dell'impatto ambientale sull'Area

- ✓ Valutare e pianificare gli spazi necessari allo sviluppo di nuove piste e di attività *non aviation* allo scopo di garantire lo sviluppo di nuove potenzialità di traffico e di collegamenti, di mantenere ai massimi livelli l'operatività e l'efficienza in completa sicurezza, di migliorare l'impatto ambientale, di sviluppare nuovi servizi per un'utenza sempre più qualificata
- ✓ Pianificare e incentivare soluzioni concrete per la definitiva e completa acquisizione delle aree e degli immobili di Via Cariola
- ✓ Pianificazione e sviluppo della nuova linea di collegamento dedicato (*people mover*) tra le stazioni di Pisa Centrale e Pisa Aeroporto, prevedendo fermate presso i parcheggi scambiatori di Via Aurelia e Via di Goletta, la riqualificazione del binario 14, una nuova stazione presso l'aeroporto e la conseguente soppressione dei passaggi a livello in Via S. Agostino e Via di Goletta
- ✓ Valutare un collegamento tipo *people mover* anche con la Darsena sul Canale dei Navicelli allo scopo di favorire l'accesso all'aeroporto anche attraverso la via d'acqua collegata al Porto di Livorno

- ✓ Valutare e pianificare il riassetto dell'uscita aeroporto della FI-PI-LI e del relativo sistema di svincoli allo scopo di minimizzare l'impatto sul quartiere di San Giusto

FERROVIE

L'obiettivo generale è quello di favorire la mobilità interna, creando alternative concrete al trasporto privato e al trasporto su gomma, sviluppando le potenzialità intermodali, e puntando al potenziamento della linea Pisa-Firenze

- ✓ Dare impulso al completamento dell'Accordo Quadro del 2001, avente come obiettivo la realizzazione di un sistema di metropolitana di superficie sulle direttrici Pontedera – Cascina - Pisa e Lucca - San Giuliano – Pisa – Livorno (soppressione dei passaggi a livello, parcheggi di scambio, potenziando le linee ove possibile), recuperando e riqualificando le stazioni e le aree dismesse esistenti lungo le linee in funzione metropolitana
- ✓ Valutare in concorso con la Regione Toscana e le FFSS il potenziamento in termini di velocità e mezzi della linea Pisa – Firenze, con l'obiettivo di rendere l'Area Pisana, e in definitiva la Toscana della costa, più vicina all'Alta Velocità
- ✓ Favorire il riordino e la riqualificazione della Stazione di Pisa Centrale e delle aree dismesse
- ✓ Valutare e pianificare in connessione con il sistema esistente il nuovo collegamento diretto tipo people mover con l'aeroporto e programmare una fermata ferroviaria connessa con il polo ospedaliero di Cisanello
- ✓ Studiare, pianificare e incentivare il ripristino del collegamento tra Pisa Centrale e il Porto di Livorno attraverso il litorale pisano riutilizzando la linea dismessa negli anni '60
- ✓ Interagire con la Regione per il raddoppio della Pontremolese che collegherebbe la costa con il corridoio 5 del TEN

Nella formulazione dell'agenda di lavoro sulle infrastrutture per la mobilità predisposta dalla Conferenza dei Sindaci dell'Area Pisana emerge la consapevolezza che diversi tra i temi proposti rappresentano una prospettiva per un lavoro di medio-lungo periodo e tuttavia la pianificazione d'Area è la sede più opportuna per inquadrare questa prospettiva e per cominciare quella necessaria fase di approfondimenti progettuali e di fattibilità che preludono alla progettazione vera e propria e alla successiva realizzazione.

Connettività e competitività

Alla base dell'impegno dell'Area Pisana a porre il tema dell'accessibilità e dei collegamenti al centro delle politiche di pianificazione territoriale e del confronto con la Provincia, la Regione Toscana e tutti gli altri enti interessati, finalizzato alla ricerca delle più adeguate soluzioni progettuali, vi sono alcune considerazioni di carattere strategico che riassumiamo sinteticamente.

IL RAPPORTO CON LIVORNO E COLLESALVETTI

Il Comune di Livorno ha recentemente avviato lo sviluppo del **nuovo Piano Strutturale**. Si presenta perciò **la possibilità concreta, forse per la prima volta, di rendere sinergica la pianificazione strutturale tra l'Area Pisana e quella livornese**, rendendola coerente non solo con i progetti già avviati (e.g. la piattaforma logistica costiera) ma anche con le future prospettive di area vasta e di sviluppo congiunto nel settore della logistica, dei servizi locali a rilevanza industriale, dell'energia, dell'economia del mare.

Il **rapporto con Livorno** deve necessariamente intendersi per gli stessi scopi **esteso anche a Collesalveti**, per le evidenti interrelazioni esistenti grazie al sistema Porto-Interporto-Faldo-Scolmatore e per la vicinanza con l'area industriale di Ospedaletto

IL RAPPORTO CON LUCCA E LA VERSILIA

Le interrelazioni esistenti con Lucca e la Versilia sono di assoluto rilievo e si traducono anche in una **domanda di mobilità** assai sostenuta. Inoltre lo sviluppo di maggiori sinergie in alcuni settori, come quello del turismo di qualità, richiede non solo il coordinamento delle politiche di settore ma anche una sempre più efficace connessione infrastrutturale e un'integrazione delle politiche di mobilità.

I collegamenti con l'Aeroporto G. Galilei svolgono un ruolo essenziale; altrettanto decisivi sono lo sviluppo del sistema di **metropolitana di superficie** lungo la linea Lucca-San Giuliano-Pisa-Cascina-Pontedera e un riassetto del nodo Aurelia-Autostrada nell'Area Pisana che tenga conto anche delle interrelazioni con la Versilia.

LA LOGISTICA

Il Piano Strutturale d'Area assume esplicitamente come asse portante la coerenza con le priorità strategiche individuate nel PIT e di conseguenza con le linee guida delle prospettive di sviluppo della Toscana: tra queste il potenziamento del corridoio tirrenico, lo sviluppo della piattaforma logistica costiera, lo sviluppo del sistema aeroportuale, lo sviluppo del sistema ferroviario.

Ancora in coerenza con il PIT, i temi infrastrutturali fin qui posti al centro del Piano Strutturale d'Area hanno l'obiettivo di configurare nel loro insieme una **efficace intermodalità dei trasporti** al fine di sviluppare le potenzialità della connessione tra le ferrovie, il porto, l'interporto e l'aeroporto.

Sempre in coerenza con il PIT e con i più avanzati modelli di sviluppo si vuole perciò dedicare **un'attenzione particolare alla logistica** la quale assume un ruolo centrale in un territorio caratterizzato da un sistema di navigazione interna integrato con un distretto logistico costiero. E' infatti notevole il contributo che lo sviluppo del comparto Porta a Mare – Aeroporto – Canale dei

Navicelli può apportare al progetto della piattaforma logistica costiera, grazie alla connessione tramite lo Scolmatore con il Porto di Livorno, con l'Interporto di Guasticce, con l'autoparco del Faldo e con il sistema della Piana fino a Pontedera. Anche per questo è fondamentale affrontare il tema della razionalizzazione del corridoio Autostrada-Aurelia e il potenziamento del trasporto ferroviario.

L'AREA PISANA E L'ALTA VELOCITA'

Nel contesto di una politica nazionale e regionale che mobilita investimenti notevoli sul nodo cruciale dell'Area Fiorentina (Alta Velocità, Autostrade, Metropolitana), è necessario ed opportuno che l'Area Pisana si riproponga come **nodo fondamentale per la congiunzione tra la dorsale centrale e la dorsale tirrenica**, come elemento di sistema cruciale per lo sviluppo e la competitività della Regione.

E' necessario perciò operare in sinergia con la Regione sui temi infrastrutturali del Piano d'Area per riequilibrare non solo la capacità di comunicazione e di mobilità interna ma anche e soprattutto rafforzare la capacità di comunicazione esterna: **lo sviluppo dell'Alta Velocità richiede agli Enti locali e alla Regione uno sforzo straordinario in infrastrutture e servizi per avvicinare ad essa l'Area Pisana e la Toscana della costa.**

LE OPPORTUNITA' LEGATE ALLO SVILUPPO DEL TRASPORTO AEREO

La crescita dell'aeroporto G. Galilei, grazie anche all'eccellente raccordo con l'Aeroporto Militare, apre opportunità uniche di sviluppo economico e sociale. Essa può rappresentare **un vantaggio concorrenziale risolutivo per la promozione dell'Area e dell'intera Regione**, incrementando la capacità competitiva del sistema dei servizi, dell'alta formazione e ricerca, dei poli tecnologici, delle singole imprese e dei sistemi produttivi nel loro complesso.

Il ruolo del trasporto aereo assume un peso ancor più rilevante se considerato in rapporto a un'Area che vuole cogliere la sfida della modernità e che è sempre più votata ad orizzonti internazionali e globali. In un simile contesto, caratterizzato da elevata dinamicità e complessità strutturale, i servizi aerei possono apportare un contributo determinante al miglioramento della produttività dell'intera economia regionale, grazie alla maggiore mobilità ed accessibilità e alla conseguente **capacità attrattiva per persone, imprese e capitali che guardano alla connettività come primario fattore strategico**.

LA BANDA LARGA

Per assicurare un vantaggio competitivo in termini di connettività è necessario completare un percorso che porti alla **diffusione capillare della banda larga** attraverso le diverse architetture di rete (xDSL, fibra ottica, mobile broadband, Wi-Fi e Hiperlan, Wi-Max).

L'Area Pisana può trarre grande vantaggio dalle infrastrutture di rete già esistenti e dai collegamenti regionali, ma anche e soprattutto dal **tessuto di spin off e di piccole-medie imprese che operano nel settore dell'informatica, delle reti e delle telecomunicazioni** (e in particolare proprio nel segmento delle connessioni veloci e sicure).

Il futuro della competitività dipende infatti in buona parte anche dalla capacità di facilitare la diffusione dell'ICT nei settori pubblico e privato e l'innovazione legata alla banda larga secondo le stime più recenti ha un enorme potenziale di creazione di nuovi posti di lavoro e di crescita dell'economia. A questo occorre aggiungere che la diffusione delle applicazioni ICT comporterebbe secondo le stesse stime un potenziale di riduzione del 15% delle emissioni di CO2.

Numerosi sono i campi e le attività nei quali si può trarre profitto dai vantaggi delle comunicazioni veloci e sicure in rete: tra questi la **creatività**, la **fiducia**, la **partecipazione**, l'**accesso al mercato** e ai liberi scambi, la **riduzione degli oneri amministrativi**.

L'obiettivo è assicurare la copertura dell'Area con la banda larga dando **priorità alle attività produttive e agli insediamenti di formazione e di ricerca**, ma garantendo soprattutto **uno sviluppo territorialmente equilibrato delle reti** anche attraverso l'adozione di nuovi modelli di partnership pubblico-privato e l'introduzione di nuovi standard urbanistici. In questo compito la pianificazione territoriale può svolgere un ruolo molto importante.

Il Piano Strutturale dell'Area Pisana dovrà dedicare particolare attenzione all'approfondimento e allo sviluppo progettuale di questi temi di carattere strategico.

L'intesa con la Regione

In questo contesto è di grande rilievo l'impegno che ha visto i Comuni dell'Area Pisana, la Provincia di Pisa e la Regione Toscana condividere **un Protocollo d'Intesa che accompagna l'avvio del nuovo Piano Strutturale con un lavoro di approfondimento e, ove possibile, con nuovo impulso realizzativo sul versante delle infrastrutture**.

Dagli incontri con la Provincia e la Regione è emersa la conferma di un quadro consolidato di relazione tra progetti regionali, di Area Vasta e di Area Pisana; si esprime un giudizio positivo sul fatto che la proposta di un Piano Strutturale dell'Area Pisana rende esplicito e concreto l'obiettivo condiviso di porre in essere modalità innovative di governance territoriale di area vasta e che la scelta di pianificazione territoriale a livello di Area Pisana si sviluppa in coerenza con quanto previsto nella Disciplina del PIT, in particolare nell' Art. 11 (*"La città policentrica toscana come agenda per l'applicazione dello statuto del territorio toscano. Direttive per la governance integrata su scala regionale"*) e nell'Art. 12 (*"Prescrizioni correlate"*).

Il supporto della Regione Toscana in questo processo di pianificazione territoriale assume particolare importanza, soprattutto in rapporto all'agenda di lavoro che

l'Area Pisana ha posto alla base del piano di sviluppo delle infrastrutture e della mobilità nell'Area Pisana e che abbiamo elencato in precedenza.

Su questo piano di lavoro la Regione si è espressa positivamente considerando che esso si pone su un livello di inquadramento strategico unitario in una visione del territorio estesa, che tiene conto della portata regionale delle scelte infrastrutturali, e che si dovrà sviluppare in piena coerenza con gli altri importanti programmi di sviluppo che danno attuazione alle priorità strategiche individuate nel PIT: tra queste il corridoio tirrenico, la piattaforma logistica costiera, lo sviluppo del sistema aeroportuale, lo sviluppo del sistema ferroviario.

Con il Protocollo d'Intesa gli Enti hanno condiviso la visione del Piano Strategico come strumento di programmazione comune e di governo unitario dell'Area Pisana, sottolineandone il particolare valore dell'esperienza per la coerenza con gli obiettivi di sviluppo sostenibile e con la visione di governo condiviso del territorio della Regione Toscana, e la visione del Piano Strutturale dell'Area Pisana come strumento di pianificazione territoriale coerente con la disciplina del PIT e come attuazione concreta di modalità innovative di governance territoriale di area vasta.

Gli Enti hanno deciso pertanto di porre in essere la collaborazione tecnica idonea e necessaria alla realizzazione del Piano Strategico e del Piano Strutturale dell'Area Pisana, con particolare riferimento al quadro di priorità infrastrutturali e della mobilità, assumendo fin da subito su questo tema numerosi impegni di approfondimento e valutazione progettuale.

E' degno di nota che il primo tra questi impegni, oggetto di uno specifico Protocollo che coinvolge anche SAT e FFSS, riguarda la **presentazione del progetto preliminare del collegamento diretto tipo people mover tra la stazione di Pisa Centrale e l'Aeroporto.**

LA VALUTAZIONE INTEGRATA E LE ESIGENZE CONOSCITIVE

La L.R. n. 1/2005 ha introdotto l'obbligo dell'effettuazione della valutazione integrata degli effetti territoriali, ambientali, sociali, economici e sulla salute umana preventivamente alla adozione degli strumenti della pianificazione territoriale.

I piani strutturali dei Comuni dell'Area Pisana, approvati prima dell'emanazione del regolamento di attuazione della L.R. n. 1/2005 (Decreto Presidente Giunta Regionale 09/02/2007, n. 4/R), sono corredati dalla Valutazione degli Effetti Ambientali prevista dalla previgente normativa regionale che, per taluni aspetti, comprende argomenti e temi considerati anche nella valutazione integrata, che però risulta innovativa sia nel procedimento (di natura fondamentalmente pubblica), sia nelle materie e nei dati da valutare.

In particolare è stata introdotta la necessità di svolgere una valutazione iniziale di coerenza tra gli obiettivi dello strumento di pianificazione (siamo quindi nella fase immediatamente successiva all'avvio del procedimento) ed il quadro conoscitivo analitico; da ciò deriva l'esigenza, già nella fase iniziale del processo, di poter disporre di una serie di dati sufficientemente approfonditi e riferiti agli elementi oggetto della valutazione, individuati dall'art. 11 della L. R. n. 1/2005.

Si possono elencare, a titolo esemplificativo, le seguenti serie, articolate per temi:

Territorio: demografia, traffico, superficie urbanizzata, standard presenti, infrastrutture, ecc...

Ambiente: aree protette, parchi, emergenze naturalistiche, paesaggistiche e monumentali, inquinamento atmosferico e acustico, elementi di fragilità geologica idraulica, sismicità, incendi boschivi, patologie della flora e della fauna, ecc...

- Società:** occupazione, attività produttive, attività di servizio, attività culturali e associative, scolarità, trasporto pubblico
- Economia:** industria, commercio, credito, attività immobiliare, turismo, e ricettività indotta dalla presenza di servizi, ecc...
- Salute umana:** qualità dell'aria e delle acque, inquinamento del suolo, attività a rischio di incidente rilevante, ecc..

Questo sintetico elenco rappresenta una esemplificazione di un quadro conoscitivo minimo con il quale verificare una prima analisi di coerenza con gli obiettivi definiti nell'avvio del procedimento, analisi da approfondire poi nella più puntuale definizione del progetto di piano e nella individuazione delle alternative, secondo il principio generale della **valutazione costi** (soprattutto in termini di risorse territoriali, ambientali, ecc..) - **benefici**.

Per rispondere in modo adeguato alle definizioni del "Quadro conoscitivo di riferimento" il progetto di Piano Strutturale d'Area deve nascere dalla condivisione e riconoscimento di elementi e valori strutturali di un territorio.

Il Quadro Conoscitivo iniziale ha il compito di fissare i "Caposaldi" dell'intero territorio, in relazione allo stato delle risorse interessate.

Il modello proposto per la costruzione del Q.C. è senza dubbio diverso dal tradizionale schema di costruzione di un progetto riferito al singolo Piano Comunale; in questo contesto infatti sulla base di una piattaforma di studio dovranno essere redatti gli approfondimenti riferiti alle singole realtà territoriali.

Oltre a questo, la valutazione integrata è chiamata a verificare la coerenza con gli altri strumenti di pianificazione e programmazione.

Dovrà poi essere svolta la Valutazione Ambientale Strategica del Piano secondo quanto disciplinato dal D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., in applicazione della circolare della Giunta Regionale approvata con Deliberazione n.87 del 9/2/2009. Con questa circolare la Regione, nelle more dell'approvazione della Legge Regionale in materia di VAS e VIA, ha individuato gli indirizzi transitori applicativi quale supporto organizzativo al fine di orientare in modo omogeneo l'attuazione della VAS e della VIA per i piani e programmi di competenza di Regione ed enti locali, secondo i quali le norme regionali in materia di valutazione integrata si applicano in modo coordinato con la VAS così come disciplinata dal citato D.Lgs. 152/2006.

Si ritiene opportuno sottolineare in questa sede che il Piano Strutturale dell'Area Pisana, pur avendo un referente per ogni Comune, farà fisicamente riferimento a una nuova unica sede opportunamente attrezzata, e sviluppandosi nel contesto del nuovo Piano Strategico (con il quale condivide peraltro la direzione) potrà quindi avvalersi degli apporti e delle sinergie con le altre attività ricognitive e pianificatorie previste dal Piano sul trasporto pubblico locale, sul sistema delle aziende di servizio, sui servizi scolastici e culturali, sulla promozione territoriale.

Va sottolineato a questo proposito che tra le attività più qualificanti già avviate in sede di Piano Strategico ve ne sono alcune che avranno un impatto significativo sul quadro conoscitivo e sulla valutazione più in generale:

- ✓ un gruppo di lavoro intercomunale per l'armonizzazione dei sistemi anagrafici e le analisi demografiche,
- ✓ un gruppo di lavoro intercomunale per l'armonizzazione e l'aggiornamento dei dati territoriali, la costruzione di un unico database territoriale e di un unico sistema cartografico e, in prospettiva, di un vero e proprio sistema di supporto alle decisioni orientato alla pianificazione e aperto alla consultazione via rete,
- ✓ la redazione di un Bilancio Sociale d'Area, per il quale è già disponibile una proposta di progetto, in grado di facilitare e uniformare la rendicontazione e la comunicazione pubblica ma anche di facilitare la valutazione e la verifica su dati aggregati delle scelte d'Area

Nella valutazione integrata già dalla prima fase è richiesto il coinvolgimento (confronto e concertazione) dei soggetti istituzionali, delle parti sociali e delle associazioni ambientaliste; devono essere assicurati l'informazione al pubblico e tempi congrui per l'espressione di pareri.

Appare conseguenza ovvia che il processo partecipativo non possa essere limitato alla comunicazione degli obiettivi di piano e delle relative motivazioni, ma che gli stessi debbano essere inseriti nel contesto di un quadro conoscitivo che, da un lato rappresenta domande alle quali si risponde con gli obiettivi, e, dall'altro, già contribuisce alla giustificazione delle scelte di progetto in funzione delle possibili alternative (ivi compresa l'opzione zero).

Anche in questo caso il contesto del Piano Strategico può essere particolarmente utile, considerando che sul modello di altre realtà urbane è in corso di valutazione la creazione di una Associazione aperta a tutti i soggetti, pubblici, privati, associati e non, che vogliono condividere la prospettiva di un Piano d'Area e che vogliono contribuire in termini di idee, proposte e collaborazioni. Questa realtà associativa consentirebbe di arricchire il dibattito intorno al nuovo Piano Strutturale, consentendo modalità partecipative in grado di superare meglio i classici limiti di unidirezionalità della comunicazione.

L'UFFICIO DI PIANO STRUTTURALE DELL'AREA PISANA

Dott. Giuseppe Sardu
Coordinatore

Arch. Dario Franchini
Provincia di Pisa

Ing. Carlo De Rosa
Comune di Calci

Arch. Manuela Riccomini
Comune di Cascina

Arch. Gabriele Berti
Comune di Pisa

Arch. Monica Luperi
Comune di San Giuliano Terme

Arch. Ombretta Santi
Comune di Vecchiano

Arch. Marta Fioravanti
Comune di Vicopisano

Segreteria dell'Ufficio di Piano

Fulvio Mozzachiodi
Daniela Favilla

Contatti

Tel.: 050 910609/604
f.mozzachiodi@comune.pisa.it
d.favilla@comune.pisa.it