

GIOVANNI ASTENGO A PISA

di Riccardo Ciuti

La forte personalità di Giovanni Astengo ha lasciato un segno difficilmente debile nell'ambiente urbanistico pisano, complessivamente inteso.

E questo per due caratteristiche fondamentali: il rigore logico delle sue proposte e la forza con la quale le sosteneva in ogni sede.

Il rigore logico e la forza: due categorie che dovremmo probabilmente considerare connaturate al fare urbanistica e che invece si presentano con caratteristiche quasi eversive di una prassi politico-amministrativa in materia urbanistica, spesso debole e poco trasparente, diffusa in molte realtà comunali italiane.

Di qui la "scomodità" di Astengo di cui molti parlano, una scomodità soprattutto per quel potere politico-amministrativo e burocratico che della continua mediazione degli interessi economici e settoriali fa la sua ragion d'essere.

1. Un metodo, soprattutto

La questione del metodo viene subito posta a Pisa nel primo documento di lavoro di Astengo: dal metodo, e dalla tipologia di piano che a tale metodo si lega indissolubilmente, scaturirà, secondo un serrato procedimento razionale, il piano reale.

Il processo di formazione del piano è pensato in tre fasi:

1. l'approfondita lettura ed analisi critica dell'esistente e la conseguen-

- te enunciazione di obiettivi di riscatto degli assetti attuali ritenuti inadeguati o degradati e di sviluppo urbano;
2. la traduzione degli obiettivi individuati in proposte sul territorio e, mediante la loro coerente relazione, la definizione di uno "schema generale di piano" da sottoporre alle verifiche partecipative (il cosiddetto Progetto Preliminare di Piano);
 3. in esito alle verifiche sulla proposta schematica, il passaggio al progetto di piano regolatore definitivo.

Tale metodologia si è venuta precisando, nel corso dei lavori del piano di Pisa, nella loro concreta esperienza. È dunque una metodologia messa a punto sperimentalmente, sul campo, a partire da una chiara impostazione teorica iniziale. Essa ha validità generale, quanto meno per tipologie urbane paragonabili a quella pisana, ma offre una sufficiente elasticità così da adeguarsi alle specificità dei casi in esame.

Nel corso dell'avanzamento del lavoro si verifica, infatti, una sorta di adeguamento metodologico alla specificità del caso pisano, man mano che questa viene esplicitata come risultato della fase conoscitiva, che modifica, in particolare, l'approccio alla questione del dimensionamento del piano, come vedremo in seguito.

La metodologia razionale proposta postula un rapporto stringente tra formazione del Prg e gestione attuativa conseguente, e tale rapporto implica a sua volta una continuità operativa, garantita dalla costituzione di un efficiente e permanente "Ufficio del Piano", interno all'Amministrazione comunale.

La prima fase, della lettura critica dell'assetto urbano esistente e delle sue dinamiche in atto, lungi dall'essere una routinaria raccolta di dati generici coi quali giustificare scelte già assunte su altre basi, come purtroppo spesso accade, corrisponde alla costituzione della banca-dati territoriale: un fondamentale strumento conoscitivo di base, destinato ad assumere carattere permanente anche in fase di attuazione del Prg, per controllare in tempo reale le trasformazioni indotte sul territorio.

La costituzione di una *équipe* progettuale (1) tutta interna all'Amministrazione comunale, con la sola direzione del consulente, se sconta

1. Il gruppo operativo per la revisione del Prg, interno all'Amministrazione comunale, era all'inizio composto da Sergio Bonù (coordinatore), da una commissione formata da Stefania Cantisani, Massimo Carmassi, Riccardo Ciuti, Franco Fiamma, Gherardo Martini e Costantino Santoni (dirigenti di settore dell'Amministrazione), da un gruppo di lavoro a tempo pieno, formato da Francesco Biondi, Riccardo Davini,

nell'immediato elementi di immaturità progettuale, è peraltro destinata a determinare una progressiva specializzazione e qualificazione di personale destinato a garantire l'attuazione del piano in coerenza con i suoi indirizzi.

2. La tipologia di piano: piano operativo versus piano regolamentare

La tipologia tradizionale di piano, come quello vigente a Pisa, è da Astengo definita «regolamentare», intendendo con ciò un sistema di previsioni, afferenti ai vari settori: dalle infrastrutture alle residenze, ai servizi o standards, dimensionate anche correttamente, ma non pensate in termini di certezza attuativa. La normativa di attuazione è prevalentemente parametrica, a-formale, coerentemente con l'impostazione "liberistica" del piano.

Il piano regolamentare è privo di direzione pubblica e abbandonato alla libertà dei singoli che decidono se e quando attuarlo. Il programma pluriennale di attuazione, in tale quadro, si riduce ad atto meramente formale di registrazione delle disparate volontà e l'amministrazione urbana viene posta su un piano di difficoltà gestionale (e finanziaria). Il risultato fisico è la crescita di tante parti separate, di tanti frammenti urbanizzati che non si fanno città in quanto non sono partecipi di fini comuni.

Anselmo Paolini, Mario Pasqualetti e Paolo Sbrana, da un altro a tempo parziale, formato da Gabriele Berti, Marina Bonfanti, Roberto Pasqualetti, Maria Romeo, Carlo Alberto Tomei e Glauco Vanni, e da un gruppo che prestava collaborazioni saltuarie, composto da Maurizio Bianciardi, Massimo Martini, Giorgio Paglianti e Mario Scarpellini, nonché una segretaria, Luisa Maria Traina.

Questo gruppo lavorò per la fase riguardante le analisi.

Per il Preliminare di piano, invece, il gruppo operativo fu in parte ridotto e composto da Sergio Bonti, in qualità di coordinatore organizzativo, da Riccardo Ciuti, coordinatore del gruppo operativo, Massimo Carmassi e Franco Fiamma. Nel gruppo di lavoro rimasero Mario Pasqualetti, Riccardo Davini, Paolo Sbrana, Francesco Biondi, Anselmo Paolini e Sergio Alabiso, che si avvalsero delle collaborazioni di Maria Romeo e Alberto Lombardi; segretaria ancora Luisa Maria Traina.

Le analisi socio-economiche e di settore vennero affidate all'Università di Pisa e la riorganizzazione dei materiali e l'*editing* dei testi per la pubblicazione ad un gruppo di lavoro esterno al Comune composto da Giuseppe De Luca, Vera Quaranta, Rossana Biagioni e Luella Pandolfini.

Il gruppo operativo del Preliminare è stato il nucleo intorno al quale è stato poi creato il Servizio Pianificazione Urbanistica del Comune, diretto da Riccardo Ciuti.

Il piano operativo è, invece, il *piano dei fini*.

Il serrato processo logico di formazione del piano fa della prima fase – l'analisi – non solo la costruzione della fondamentale banca-dati territoriale, come già detto, ma anche il momento della lettura della struttura insediativa cui il piano dovrà riferirsi e della diagnosi dei problemi che l'attraversano – in genere dovuti alle precedenti politiche urbanistiche e territoriali – nonché alla comprensione delle dinamiche in atto.

Una analisi come riflessione critica, da cui si esce con la formulazione di «obiettivi principali per un volontaria trasformazione insediativa e sociale» (2). Questa formula, utilizzata da Astengo nel documento programmatico e metodologico preliminare di Pisa, coglie, a mio avviso, in estrema sintesi l'impostazione complessiva del suo pensiero, che può essere esplicitato in questo modo: «il piano operativo è lo strumento di pianificazione e programmazione della propria trasformazione fisica e sociale, che una comunità liberamente e coscientemente si dà, in rapporto a fini ed obiettivi da essa definiti, in un certo momento storico» (3).

Uno strumento, quindi, non solo urbanistico, ma più ambiziosamente, un "progetto" di trasformazione fisica e socio-economica, su misura delle esigenze di una certa comunità sul territorio.

Questa caratteristica del piano emerge con sempre maggiore chiarezza nei documenti di Astengo, man mano che le analisi mettono in rilievo la condizione di debolezza progressiva della struttura economica della città e le sue prospettive di declino demografico ed occupazionale, per cui il piano urbanistico è costretto non solo a misurarsi con le questioni della razionalizzazione della macchina urbana, a Pisa particolarmente disarticolata, ma anche ad individuare e favorire, con gli strumenti della politica urbanistica, anche tutte le potenzialità di rilancio economico presenti sul territorio.

La specificità tecnica di uno strumento di questo tipo risiede allora:

— nell'organizzazione per «operazioni» grandi e piccole, tra loro

2. G. Astengo, *Metodologia generale per la formazione del nuovo Prg*, documento di lavoro, Venezia agosto 1987. Questo documento fu approvato dal Consiglio comunale in data 26 gennaio 1988 e posto alla base del lavoro. Ora è pubblicato in *Pisa. Struttura e piano*, vol. 1, *Analisi strutturale dell'insediamento pisano*, Tacchi editore, Pisa 1989.

3. *idem*.

- complessivamente relazionate, più che per «previsioni» riferite a zone omogenee;
- nel particolare processo di formazione delle scelte, per livelli progressivi di partecipazione, basato sul metodo delle risposte alle domande poste dai progettisti alla collettività;
- nella verifica della concreta attuabilità delle stesse scelte, anche in rapporto con le risorse economiche complessivamente attivabili;
- nello stringente rapporto che si individua tra piano generale, strumenti urbanistici attuativi e loro programmazione temporale;
- nel controllo delle trasformazioni indotte dal piano, rispetto all'assetto di partenza, attraverso una continuità di gestione (Ufficio di piano).

A tali caratteristiche "interne" al piano operativo occorre aggiungere, sempre sul piano del metodo, la volontà di Astengo di esprimere il piano per libri. Le tre fasi operative divengono, nella divulgazione, tre volumi di una collana (4).

4. I contenuti del progetto preliminare di piano

L'analisi storica dell'insediamento pisano, la diagnosi sulle disfunzioni in atto nella "macchina urbana" e sull'insufficienza del Prg vigente a contrastarle, portano ad individuare tre terreni principali di lavoro: il *riassetto infrastrutturale*, il *riordino strutturale* e la *ridistribuzione delle funzioni pubbliche nel territorio urbano*.

4.1. Il riassetto infrastrutturale

L'approccio di Astengo a tale problematica è a tutto campo: non solo il sistema della viabilità su gomma, ma anche il sistema aeroportuale e

4. Le tre fasi operative: *analisi, preliminare, piano definitivo* avrebbero dovuto coincidere con tre volumi. Cfr. *Pisa. Struttura e Piano*, vol. 1, *Analisi strutturale dell'insediamento pisano*, Tacchi editore, Pisa 1989, che raccoglie cartografie di lettura dello stato di fatto e di diritto, tabelle dimensionali, contributi di analisi secondo vari tagli di lettura tematica; *Pisa. Struttura e Piano*, vol. 2, *Le prospettive*, Tacchi editore, Pisa, 1991, che riporta il Preliminare di piano, nonché non poche indicazioni per il passaggio dal preliminare al piano, oltre alla proposta di normativa. Del terzo volume, ovviamente, ora nulla può dirsi.

ferroviario sono rivisitati e considerati come componenti interrelate dello stesso problema della mobilità.

Il tradizionale ruolo di nodo infrastrutturale svolto dalla città nel passato risulta non essere stato più valorizzato dalle politiche territoriali recenti. Le infrastrutture viarie sono rimaste ferme per decenni e solo durante il corso dei lavori di piano si è assistito alla realizzazione del tratto pisano della cosiddetta superstrada Firenze-Pisa-Livorno, peraltro localizzato in posizione tale da creare gravi pregiudizi alla funzionalità dell'aeroporto Galilei, nonché ulteriore aggravio delle già precarie condizioni di abitabilità del limitrofo quartiere di S. Giusto.

Lo stesso scalo aeroportuale, dichiarato aeroporto della Toscana, ma continuamente rimesso in discussione nel suo ruolo regionale dalle iniziative di potenziamento o sdoppiamento dello scalo fiorentino viene fatto oggetto di iniziative di investimento anche ragguardevoli, ma che non mettono in discussione i limiti angusti di accessibilità attuali, particolarmente per via ferrata.

L'obiettivo che Astengo mette subito a fuoco è quello di operare un diverso livello di accessibilità dell'aeroporto per ferrovia, rispetto all'attuale scomodo "cappio" di collegamento con la stazione centrale, riservato alla sola direttrice da e per Firenze, ottenibile, date le compromissioni urbanistiche ormai effettuate, solo rovesciando l'ingresso all'aeroporto (e le relative strutture di servizio) in una posizione ad est del recinto aeroportuale, lungo la via Emilia, a sud della zona di S. Ermete. In tale area, attualmente ineditata, è possibile realizzare una stazione di interscambio ferrovia/aeroporto, accessibile da tutte le linee afferenti al nodo pisano, in particolare la Roma-Torino, a condizione di modificare decisamente il tracciato della linea da e per Firenze, nel tratto Pontedera-Pisa.

Viene così proposto un tracciato alternativo all'attuale, posto a sud della conurbazione continua formatasi sulla via Fiorentina, tale, tra l'altro, da liberare tale sistema urbano dai pesanti condizionamenti dati dalla linea ferroviaria e dalle sue intersezioni con la viabilità su gomma.

Conseguenze della proposta sono: l'estensione dell'area d'influenza dello scalo pisano verso la zona costiera tirrenica della Toscana ed oltre, e la riduzione dei tempi di trasporto tra Firenze-S. Maria Novella e Pisa-Aeroporto a 30-40 minuti.

L'attuale tracciato ferroviario aderente alla via Fiorentina può essere completamente dismesso o essere trasformato in linea metropolitana alternativa al trasporto pubblico su gomma. L'utilità della proposta emerge anche per la possibilità di raccordo con la ferrovia litoranea

Pisa-Marina-Tirrenia-Livorno, di cui la Regione Toscana ha previsto il ripristino, inserendola nelle previsioni del Piano territoriale del Parco Naturale Migliarino-S. Rossore.

Al mutamento dell'accessibilità si accompagna anche una proposta di ampliamento della stessa area aeroportuale, mirata alla possibilità di introdurre una terza pista diversamente orientata, rispetto alle attuali, che portano ad investire, col cono di volo ed il conseguente inquinamento acustico, una buona parte della città.

Il nuovo nodo ferroviario-aeroportuale ipotizzato si lega poi ad una ipotesi di riassetto del sistema viario su gomma che riguarda l'aggregato urbano, a sua volta riferito ed inquadrato nel sistema viario di ordine superiore, che Astengo chiama «telaio infrastrutturale territoriale».

Il completamento del sistema infrastrutturale territoriale è un'esigenza oggettiva già da tempo sentita nella città: il contributo di Astengo è di pensare la proposta in termini di telaio, ovvero di una grande maglia, grosso modo rettangolare, di cui esistono già due lati: l'est e il sud, e a cui vanno aggiunti i lati ovest e nord.

L'esigenza di una viabilità tangenziale a nord della città (e pertanto posta in buona parte nel territorio del confinante Comune di S. Giuliano Terme), è da tempo materia di discussione e controversia delle forze politiche e dei due comuni interessati. Astengo fa piazza pulita delle proposte di mediazione esistenti, che davano una soluzione del tutto fittizia al problema, ed ipotizza una viabilità molto netta e rettilinea, di cui si sforza di attuire l'impatto paesistico definendone anche le caratteristiche standard di arredo.

Il lato ovest, di chiusura del telaio è quello di più spinosa soluzione in quanto, secondo alcuni tale lato esiste già ed è costituito dal tratto autostradale Migliarino-Livorno sud della A12. Astengo ritiene che la connessione al telaio extraurbano non potrà realizzarsi per l'impossibilità amministrativa del declassamento necessario e pertanto ne propone un'alternativa: una viabilità complanare.

La proposta contrasta con le indicazioni del Piano territoriale del Parco Naturale Migliarino-S. Rossore-Massaciuccoli, in cui la viabilità ricadrebbe per buona parte; le forze politiche ottengono che venga ritirata.

Il problema resta però aperto e viene rinviato al livello della pianificazione sovracomunale, in corso nell'area metropolitana Pisa-Livorno.

4.2. *La riorganizzazione strutturale e funzionale della città*

Il riassetto del sistema ferroviario, aeroportuale e viario produce conseguenze a livello delle scelte sulla città. Astengo osserva la condizione di sottosviluppo in cui versano tutti i quartieri meridionali della città: la localizzazione del nuovo nodo infrastrutturale è occasione per supportare una proposta di rilancio e di riscatto di queste parti, da trasformare in quartieri urbani, dotati anche di "concentrazioni" direzionali e commerciali.

Una maggiore accessibilità relativa tra i vari quartieri urbani è proposta anche come rottura del tradizionale modello centripeto, che determina i moti pendolari sul centro storico, causa di congestione ed invivibilità.

Un disegno policentrico alternativo, che vede però nel continuum urbano il coagulo di un centro urbano di maggiori dimensioni e concentrazioni, realmente alternativo, per certi versi, al centro storico: il nuovo centro di Cisanello.

In questo, come in altri casi e temi, la proposta di Astengo non è tutta originale: al contrario riprende spunti, idee, movimenti già presenti sia nell'Amministrazione comunale, che negli uffici tecnici, ma dotandoli di una nuova forza data dallo stringente legame logico che si stabilisce tra le varie scelte, ricomponendo così un nuovo scenario urbano.

Così l'idea che nel quartiere di espansione orientale, di Cisanello appunto, dovessero essere trasferite tutta una serie di funzioni pubbliche e private di servizio urbano appartiene alla proposta originale del piano Piccinato del 1965, per niente sostenuta nei successivi quindici anni dalle amministrazioni municipali, ma recentemente di nuovo alla ribalta, per iniziative settoriali, quali lo sviluppo del presidio ospedaliero già esistente, l'iniziativa per la realizzazione di un nuovo palazzo di Giustizia, un'altra per la realizzazione di un polo di uffici finanziari dello Stato.

Astengo e il gruppo operativo localizzano in un comparto inedito centrale del quartiere di Cisanello l'area che dovrà configurarsi come nuovo polo urbano ed iniziano a studiarne i criteri insediativi, come una delle aree d'intervento in cui si va organizzando il nuovo piano.

Un'altra proposta, di grande impatto sull'organizzazione urbana, riguarda l'assetto dell'Università degli Studi, di fatto la più grande azienda economica della città, oggi frammentata in una moltitudine di sedi sparse nel tessuto urbano, spesso inadeguate alle funzioni richieste, frutto della condizione di emergenza che ha segnato l'espansione delle

iscrizioni negli anni '60 e '70. La proposta è di una sostanziale concentrazione, intorno ai principali poli esistenti, e, soprattutto, di creazione di un polo primario sostitutivo dell'area ospedaliera di S. Chiara, prossima alla piazza Duomo, e destinata a liberarsi con lo sviluppo del policlinico a Cisanello, in cui localizzare altri servizi oggi mancanti e qualificanti, quali spazi di studio, foresteria, unità di ricerca, spazi di ristoro, non necessariamente a gestione pubblica.

Un 'cuore' universitario, quindi, che dovrà anche esprimere un'immagine adeguata dell'istituzione più importante della città, per il cui progetto Astengo ipotizza un concorso ad inviti riservato ai migliori architetti internazionali.

Il nuovo piano si pone in generale come «strumento di riordino e razionalizzazione urbana, con limitati margini di espansione».

Le indagini demografiche disegnano scenari di più o meno rapido declino della popolazione che non possono giustificare certamente ipotesi espansive.

Inoltre i decenni dello «sviluppo dissennato» hanno portato ad una dilatazione notevole dell'area urbanizzata ed anche alla creazione di uno stock edilizio ingente. Riordino urbano significa dunque anche uso corretto delle risorse territoriali ed edilizie, puntando a dare risposte a domande precise: le case per categorie particolari (a Pisa si stima una domanda inevasa di alloggi studenteschi corrispondente a 5-6000 posti-letto) o di tipologia particolare, quale l'alloggio unifamiliare, che il piano Piccinato mortificava e che i pisani sono andati a cercare nei comuni limitrofi; alle domande di servizi sociali e commerciali, ma anche, e soprattutto, a individuare e favorire la suscettibilità di sviluppo produttivo.

Di qui l'organizzazione del piano per «aree di intervento» invece che per zone omogenee.

Le aree di intervento sono pensate in diverse categorie, corrispondenti a diverse condizioni di complessità fisica e funzionale, cui corrispondono piani attuativi differenziati e specifici riferimenti normativi.

La conoscenza analitica dello stato di fatto delle varie realtà in cui si articolano la città ed il litorale, sia in termini di assetto fisico che di dotazione funzionale in rapporto agli abitanti insediati, e la conseguente enunciazione di un complesso di obiettivi di trasformazione, anche molto minuta, portano, come passo successivo, allo studio di ipotesi di nuovo assetto, specifiche per l'area considerata, sia quanto a contenuti funzionali (in genere un mix di funzioni residenziali, di servizio e

micro-produttive, così da attivare sinergie positive) che ad assetto fisico.

Il problema del dimensionamento del piano si pone allora in termini rovesciati rispetto alla prassi ordinaria valida per situazioni di documentato sviluppo: non più una domanda pre-definita, cui il piano risponde con le localizzazioni sul territorio – che quindi possono essere varie ed anche alternative tra loro, come lo stesso Astengo aveva ipotizzato nei documenti iniziali – ma, al contrario il territorio che rivela un'offerta, attraverso l'indagine ed il progetto urbano, di luoghi e situazioni di possibile sviluppo, che possono stimolare la domanda, rianimando la condizione economica complessiva (5).

La specificità economica pisana porta a puntare, considerandoli settori produttivi, alla ricerca pubblica e privata, al quaternario, al terziario dei grandi servizi, oltre che al recupero di attività produttive artigianali.

La conseguenza di questo modus operandi è un piano di tipo molto diverso da quello derivante dal decreto sugli standard del 1968, non solo nella impalcatura concettuale e negli stessi elaborati di piano, ma anche perché comporta un diverso percorso di formazione che garantisce una partecipazione collettiva alla formazione delle scelte di qualità più alta della tradizionale.

Infatti il confronto avviene tramite due stadi intermedi, precedenti il piano disegnato definitivamente:

- al momento della formulazione degli obiettivi essenziali (a conclusione della prima fase);
- al momento della formulazione delle proposte di soluzione di massima (progetto preliminare).

In particolare il secondo momento appare decisamente innovativo della prassi tradizionale, in quanto all'interno delle perimetrazioni delle aree di intervento non sono presenti micro-zonizzazioni. L'area d'inter-

5. Significativo è a tal proposito la riflessione che Astengo scrive dopo la conclusione delle analisi di settore affidate all'Università di Pisa, che descrivono un quadro assai preoccupante della realtà economica pisana. Già il titolo è emblematico «Una correzione di tiro», preceduto da un occhiello «Conseguenze metodologiche», cfr. *Pisa. Struttura e Piano*, vol. 2, cit.

È in questo contributo, fondamentale, che si propone un «piano costituito da un sistema di "operazioni" ben mirate al duplice sviluppo socio-economico e urbanistico» da attuare attraverso il progetto di «luoghi nodali».

vento ha un suo dimensionamento complessivo, riportato «su cartiglio» sulle tavole, che riguarderà sia le quantità edificabili, e la loro destinazione, sia le superfici a standard.

Le risposte della gente allora non potranno più essere riferite al trattamento del singolo lotto fondiario, ma dovranno misurarsi col merito complessivo della proposta per l'area d'intervento considerata.

All'unità di concezione dell'area di intervento corrisponderà, poi, l'unità di attuazione, tramite strumenti attuativi che, aldilà della varia nomenclatura utilizzata, in questo caso «interventi multipli coordinati», fanno comunque riferimento al «consorzio obbligatorio dei proprietari».

Anche il dimensionamento della capacità insediativa residenziale complessiva del piano diventa allora un punto d'arrivo del metodo progettuale adottato, piuttosto che un riferimento preventivo: l'esplorazione delle potenzialità d'intervento svolta nelle varie aree d'intervento, da quelle di recupero-riordino a quelle di nuova edificazione (in genere aree di ri-definizione del margine urbano, ove tale operazione appare utile e necessaria) produce una capacità insediativa complessiva, anche residenziale. Questo è il dimensionamento del piano, che si propone alla valutazione della città e delle forze politiche.

5. Il linguaggio del piano

Il «piano Astengo», fermatosi allo stadio del progetto preliminare, esprime un limitato livello di esplicitazione progettuale, in termini di forma urbana.

Il suo linguaggio è simbolico, ma pregnante di significati. Salvo situazioni e localizzazioni d'eccezione, cui Astengo dava il valore di luoghi nodali strategici per la ristrutturazione urbana, dove il linguaggio pur restando simbolico, da astratto si fa allusivo ad assetti fisici, per la gran parte delle aree d'intervento, la consapevolezza della necessità di affrontare i vari temi progettuali con la cura e l'approfondimento che meritano, contestualmente alla definizione della loro operatività, porta a rinviare il progetto alle fasi dell'attuazione del piano.

Questo anche in coerenza con la rivalutazione del ruolo del programma poliennale di attuazione che, per Astengo, è lo «strumento cardine» del governo di un territorio dotato di piano.

Nella programmazione poliennale verranno inserite e progettate le aree d'intervento mature rispetto agli obiettivi dell'Amministrazione.

6. Conclusione

La domanda che molti si pongono adesso è: cosa resterà del "piano Astengo"?

Credo che la risposta sia duplice.

Indubbiamente molte delle proposte di Astengo, quelle che corrispondono alle cosiddette «grandi opere di lungo termine», potranno essere rimesse in discussione dalle verifiche di fattibilità tecnico-economica che si renderanno necessarie, o più probabilmente verranno di fatto rinviate *sine die* per inattualità programmatica (penso in particolare alla ristrutturazione ferroviaria ed aeroportuale). Ciò porterà ad una necessaria revisione dell'impalcatura progettuale.

Quello che invece è demandato alla volontà politica dell'Amministrazione è la fedeltà al metodo, alla tipologia di piano proposto, al sistema delle previsioni a breve-medio termine che non presentano grosse problematiche di verifica tecnico-economica e che possono anche subire rettifiche senza grosse perdite di coerenza del piano.

Questa seconda componente, che a mio avviso costituisce la parte preponderante e più originale del piano, dovrà essere mantenuta e difesa da chi riconosce all'esperienza di Astengo a Pisa contenuti di innovazione e di recupero di valore riformatore della disciplina urbanistica.