



COMUNE DI FORLÌ

---

PIANO REGOLATORE GENERALE

---

Adottato dal Consiglio Comunale con atto n. 171 del 5 luglio 1965

---

*RELAZIONE*

---

# Comune di Forlì

## PIANO REGOLATORE GENERALE

adottato dal Consiglio Comunale con atto N. 171  
del 5 Luglio 1965.



## RELAZIONE

Il Segretario Comunale  
fco Roselli

Il Sindaco  
fco Gobetti

fco Achilli  
fco Foschiari  
fco Gario  
fco Lupi

VISTO: Come da proprio  
Decreto n° 2855

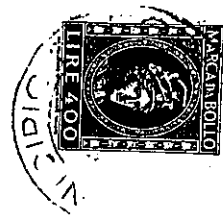
in data 27/4/1971

Il Sindaco

IL SINDACO

Il Segretario Generale Reggenti

IL COMMISSARIO PREFETTIZIO



PREMESSE GENERALI

In data 11.7.1964 il Comune di Forlì, come Capoluogo di Provincia, in base al disposto dell'Art. 1 della legge 18 aprile 1962 n.167 ha adottato un Piano di Zona per la acquisizione di aree per l'edilizia economica e popolare.

Il piano di Zona di cui sopra comportava modifiche al progetto di P.R.G. adottato dal Comune in data 15 gennaio 1962 e non ancora trasmesso al Ministero dei Lavori pubblici (secondo il disposto del I/L della circolare del Ministero dei Lavori Pubblici del 27.9.1963, n. 4555), e quindi esso fu adottato come stralcio variante di tale progetto di P.R.G. per seguire le procedure di cui all'art. 6 della legge 18.4.1962 n.167.

Contemporaneamente, per sanare la discrepanza, il Comune ha dato le direttive per la rielaborazione del P.R.G. (a norma del disposto della già citata circolare) secondo le nuove ipotesi di sviluppo prospettate dal Piano di Zona, con i risultati illustrati nella allegata relazione al nuovo P.R.G.

. . . . .

Il Segretario Comunale  
*[Handwritten signature]*

IL COMMISSARIO PREFETTIZIO  
*[Handwritten signature]*

RELAZIONE



1) PREMESSA

Nella redazione del piano di cui alla legge 18 aprile 1962 n.167, fu necessario premettere alcune considerazioni su:

- a) l'inserimento attuale e futuro della Città nel territorio;
- b) la dimensione presente e futura dei suoi insediamenti.

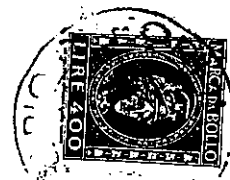
Alla luce di tali considerazioni sarà possibile stabilire in primo luogo, quali debbano essere le linee generali di impostazione del piano relativo alla legge 18 aprile 1962 n. 167 e, nel far questo, si esaminò se il piano Regolatore, adottato dal Consiglio Comunale in data 15.12.1962, fosse conforme alle esigenze della presente operazione e, quindi, più in generale, a quella di sviluppo della città, ovvero non lo fosse in parte o in tutto.

Poichè la conclusione fu per la seconda alternativa, il piano P.E.E.P. fu inserito in un quadro di ipotesi generali di sviluppo della città e di inserimento di questa nel territorio sulle quali, nella adozione del piano P.E.E.P., il Consiglio Comunale si pronunciò favorevolmente.

Nello sviluppo di studio del P.R.G. alcune di tali ipotesi hanno subito assestamenti sia in asseccamento alle esigenze verificate in seconda approssimazione, sia in relazione ai piani redatti da altri enti e in particolare dall'A.N.A.S. - Tuttavia, le linee generali di impostazione previste per il P.E.E.P. rimangono nel P.R.G. immutate come di seguito si espone.

Il Segretario Generale

IL COMMISSARIO ELETTIZIO



## 2) CONSIDERAZIONI SUL TERRITORIO

Gli insediamenti urbani lungo la Via Emilia nel territorio della Romagna sono condizionati da due ordini di fattori che ne determinano la fisionomia e ne predispongono le vocazioni in modo sufficientemente uniforme.

a) Il primo ordine (e il più importante) è l'ambiente geografico ed economico in cui essi sono collocati, caratterizzato:

- dalla fascia litorale a concentrazione demografica continua e a destinazione funzionale turistica, stagionale o industriale;
- dalla zona di pianura, sede anche dei maggiori centri urbani ai quali essa stessa ha dato vita;
- dalla zona di bassa collina a destinazione agraria di alto reddito e ad elevata densità di popolazione, sia sparsa nelle campagne che accentrata nei nuclei urbani collinari;
- dalla zona di alta collina e di montagna a densità e reddito decrescente con l'altezza e soggetta a spopolamento e degradazione.

Queste zone formano una serie di fasce parallele al litorale, ciascuna ad uniforme e propria destinazione, distribuite, nell'ordine, dal mare al crinale dell'Appennino.

In senso perpendicolare a queste fasce, la configurazione oro-idrografica consente di individuare, in corrispondenza di ogni centro urbano della pianura e compreso tra due fiumi, un rettangolo territoriale, nel quale siano presenti, dal litorale alla montagna, aliquote di tutte le zone sopra descritte. Tali unità geografiche, in grazia della integrazione dei caratteri e delle fun-

IL COMMISSARIO PREFETTIZIO



zioni in esse presenti, potranno essere considerate come comprensori a cui le singole unità urbane di pianura appartengono.

E' chiaro l'interesse reciproco che esiste tra le parti di ciascun comprensorio, di salvaguardare e rafforzare con ogni mezzo l'unità di questo e i legami economici e sociali che, tale unità, costituiscono; non c'è dubbio, ad esempio, che la situazione di Forlì sia connessa a quella di Castrocaro, di Predappio e di Meldola così come l'una e le altre siano legate alla sorte della montagna retrostante, della pianura agricola e del litorale adriatico industriale e turistico.

- b) Il secondo ordine di fattori riguarda il tessuto connettivo lungo le fasce o tra i comprensori; e in particolare concerne le infrastrutture viarie che li percorrono e attraversano.

La Via Emilia, la linea ferroviaria e la strada litoranea adriatica, integrata dall'Autostrada e dalla strada panoramica che dovrebbe collegare i centri della bassa collina, formano, nel senso da Nord a Sud, un fascio vitale che asseconda e completa le diverse funzioni disposte secondo le giunture parallele al mare, ed allaccia tra loro i comprensori formati nel senso descritto.

Nell'altra direzione esistono, e in parte saranno consolidate, le strade vallive che, attraverso i passi Appenninici, collegano l'opposto versante montano della Toscana con il mare Adriatico, allacciando fra loro, lungo il percorso, le singole parti di ciascun comprensorio.

E' importante sottolineare la funzione che assumono le

Il Segretario Generale Reggente

IL COMMISSARIO PREFETTIZIO



strade di valico quali possibili arroccamenti dell'autostrada Bologna-Ancona, con quella del Sole.

3) VOCAZIONE DI ESPANSIONE E NECESSITA' DI SCELTA.

Entrambi i fattori, dunque, di struttura geografica e di infrastruttura, concorrono a determinare per ciascuno dei centri urbani dell'Emilia e in particolare per Forlì, una duplice ed opposta vocazione: da un lato la persistenza ed il consolidamento dello sviluppo lungo la fascia delle urbanizzazioni, dall'altro l'assetto ortogonale lungo la direttrice collina e mare.

Tra queste due orientazioni prevalenti si è divisa, senza preferenze per l'una o per l'altra, l'espansione della città di Forlì negli ultimi decenni e alle medesime si è adeguato, in modo agonistico, il P.R.G. deliberato. Non c'è dubbio che occorra invece operare una scelta per diversi motivi, fra cui più importanti i seguenti:

- a) L'espansione negli opposti sensi di due direzioni fra loro perpendicolari, ha come effetto la persistenza della funzione direzionale all'incrocio dei due assi di espansione in corrispondenza del centro storico, già per sé inadeguato alle moderne esigenze, e produce, con l'aumentare del peso demografico di urbanizzazione, un continuo incremento di congestione del centro stesso a cui corrispondono una congenita incapacità di tempestivo e commisurato rinnovamento ed una continua e inevitabile degradazione delle strutture urbane.
- b) Gli interessi economico-sociali dell'interno comprensoriale suggeriscono, come sopra esposto, un agganciamento della città alle funzioni complementari e integrative del territorio e quindi una direttrice di sviluppo,

Il Segretario Generale Roggato

IL COMMISSARIO PREFETTIZIO



- nel senso collina-litorale, piuttosto che una tendenza  
verso la zona di destinazione affine e quindi competi-  
tiva degli adiacenti centri urbani lungo l'Emilia.
- c) La inadeguatezza strumentale della Via Emilia e la sua  
indifferenziata funzione urbana, extraurbana e nazio-  
nale convalidano, a livello delle infrastrutture, il  
motivo di rinuncia alla direttrice Nord-Ovest = Sud-Est.
- d) La creazione della nuova arteria autostradale, per il  
fatto stesso di non consentire numerosi innesti, sugge-  
risce una distribuzione urbana a pettine lungo l'asta  
di allacciamento all'autostrada stessa secondo lo sche-  
ma indicato in figura.

#### 4) SCELTE FONDAMENTALI.

Dalle considerazioni che precedono, si può dedurre qua-  
le debba essere l'inserimento della città nel territorio.  
Per quest'ultimo è previsto, infatti, che il fascio di  
arteria di comunicazione Nord-Est (Via Emilia, autostrada,  
ferrovia) sia asse di collegamento di una serie di compren-  
sori consecutivi, ciascuno dei quali includa una porzione  
di area che va dal crinale dell'Appennino al mare e sia  
compreso fra due valli principali successive. Discende da  
questo, una distribuzione a pettine che, dai nodi di disim-  
pegno stradali e ferroviari, innesta le direttrici di svi-  
luppo degli insediamenti, in senso parallelo al corso dei  
fiumi.

In conformità a questo quadro, lo sviluppo della Città  
di Forlì dev'esser orientato, dando la netta preminenza  
ad una delle due direttrici di espansione, fra loro ortog-  
nali, e precisamente a quella collina-mare.

Il Segretario

IL COMMISSARIO PREFETTIZIO





Parallelamente a questo, in previsione degli sviluppi della città, occorre tener conto di un'altra considerazione: il centro urbano "intra muros" per la sua struttura stessa già insufficiente, è inadatto ad accogliere qualsiasi ulteriore incremento delle attività direzionali che porterebbe ad un cattivo svolgimento di queste (per inadeguatezza della sede) e ad una definitiva distribuzione dei residui valori storici e ambientali dell'abitato antico (per la pressione tecnica ed economica alla ristrutturazione in loco).

Al tempo stesso, la parte Foranea della Città di recente sviluppo è, com'è noto, priva di qualsiasi strutturazione adeguata alle vitali esigenze di un moderno nucleo urbano.

Essa deve quindi essere oggetto di una vasta operazione per la formazione di un'ossatura in termini di previsione e distribuzione delle attrezzature organizzative (scuole, centri commerciali, verde, ecc.) e di disegno della viabilità principale e secondaria.

Per quanto sopra, la seconda direttiva consiste nel prevedere ed attuare un dispositivo strutturale urbano che consenta il graduale spostamento delle funzioni direzionali verso zone più adatte e la contemporanea riqualificazione delle aree di recente sviluppo.

Ricapitolando, le scelte fondamentali per l'assetto di Forlì sono tre:

- a) Prevalenza dello sviluppo nella direzione da Sud-Ovest (Collina) a Nord-Est (Mare);
- b) Spostamento del centro;
- c) Ristrutturazione delle aree urbane foranee.

Il Segretario Generale Roggeat.

IL COMMISSARIO PREFETTIZIO



5) CARATTERISTICHE FORMALI DELLE SCELTE.

L'indirizzo e l'attuazione dello sviluppo, in conformi-  
tà alle scelte sopra enunciate, si configura, normalmente,  
in termini di viabilità e zonizzazione, con i seguenti  
provvedimenti:

a) Viabilità.

La viabilità principale urbana è impostata su tre ar-  
terie:

- Un asse urbano interno Nord-Sud;
- Un'arteria rapida tangenziale Est;
- Un asse di arroccamento Est-Ovest.

1) L'asse urbano interno ha la triplice funzione di colle-  
gare la Città con la viabilità esterna proveniente da  
monte e da valle, di allacciarla alla stazione dell'au-  
tostrada e di disimpegnare il traffico lungo la giacitu-  
ra principale di sviluppo della città nella direzione  
collina-mare.

Esso, penetrando nella città dal tronco sud della SS.  
9/ter della collina (futura importante alternativa alla  
SS.67 per il collegamento con Firenze), raccoglie, lun-  
go il suo percorso di penetrazione, prima la Provincia-  
le di Castrocaro e poi la SS.67 del Muraglione; succes-  
sivamente aggira tangenzialmente un nucleo urbano "intra-  
muros" lungo il lato orientale di questo e, scavalcata  
la ferrovia, lambisce il lato occidentale dello svilup-  
po Nord della città, allaccia la SS.254 per Cervia, rag-  
giunge il casello dell'autostrada e infine, al di là di  
questa, si innesta al tronco della SS.67 in direzione  
di Ravenna.

IL COMMISSARIO PREFETTIVO

Il Segretario Generale Reggente



2) L'arteria rapida tangenziale Est ha, in primo luogo, la funzione di assorbire il traffico di transito delle direttrici Nord-Sud portandolo ai margini orientali dell'abitato, senza impegnare quindi la rete viaria urbana. L'arteria, partendo da sud nel punto di innesto dello asse urbano interno sulla SS.9/ter, percorre tutto il fianco orientale della città e, scavalcata prima la Via Emilia e poi la ferrovia, tocca la zona industriale e si riconnette a Nord con l'asse urbano in prossimità del collegamento di questo con la stazione dell'autostrada. Di conseguenza, in secondo luogo, l'arteria smista il movimento della zona industriale e immette nelle direttrici Nord e Sud il traffico dell'Emilia Levante prima che questo interessi l'interno dell'abitato. In terzo luogo, l'arteria tangenziale, per la sua posizione marginale, contribuisce sostanzialmente a contenere lo sviluppo della città nel perimetro previsto dal piano per il convogliamento nell'arteria tangenziale del traffico proveniente dalle vie di fondo valle e perciò, è prevista l'utilizzazione della via pedemontana che può essere tracciata in modo da drenare la SS.67, la Provinciale di Castrocara, la SS.9/ter e la SS.310 convogliando il flusso di questo verso il nodo attrezzato di innesto dell'arteria tangenziale stessa e dell'asse urbano.

3) All'asse di arroccamento Est-Ovest è affidata in primo luogo la funzione degli spostamenti rapidi interni secondo la direttrice parallela alla ferrovia, in secondo luogo il disimpegno del traffico tra l'Emilia Levante e l'Emilia Ponente, inoltre lo smistamento del flusso di questi due tronchi nell'asse urbano e nella tan-

Il Segretario Generale Roggione

IL COMMISSARIO PREFETTIZIO



genziale esterna con il complesso di connessione che questo comporta. L'asse parte dall'Emilia Levante e nel primo tratto, fino allo scavalco della ferrovia, coincide con il percorso dell'arteria di scorrimento. Oltrepassata la ferrovia, piega in senso parallelo a questa e, attraversata la zona industriale, incrocia l'asse urbano, piega nuovamente verso Sud e, superata nuovamente la ferrovia, si immette sull'esistente tratto Nord-Ovest della circonvallazione lungo la zona "intra muros".

Una variante di quest'ultima, sposta oltre il ponte di Schiavonia l'attacco all'Emilia Ponente rendendolo più fluido e liberandolo dall'attuale punto di congestione.

- 4) Un elemento integrativo della rete descritta è costituito dalla parallela all'asse di arroccamento che scorre a Sud della linea ferroviaria con percorso prossimo a questa.

Tale arteria collega direttamente i due bracci di innesto di detto asse, utilizzando il tratto Nord della attuale circonvallazione incrociando l'asse attrezzato in vicinanza della stazione FF.SS. e raggiungendo l'asse tangenziale attraverso l'area del centro direzionale principale (area Orsi Mangelli) e lungo i margini tra la ferrovia e l'Emilia Levante.

Lo scopo costituisce un'alternativa vicina alla diversione del traffico Est-Ovest dell'Emilia, in secondo luogo delimitata, con il parallelo asse di arroccamento a Nord della ferrovia, un'area, già attualmente destinata in prevalenza a impianti speciali, che potrebbe essere utilmente utilizzata, per la sua posizione, come zona di interscambi nella quale avrebbero sede tutte le

Il Segretario Generale Ruggante

Il COMMISSARIO PREFETTIZIO



attrezzature (stazione ferroviaria viaggiatori e merci, autostazione, campo boario, magazzino deposito merci, ecc.) a servizio dell'osmosi economica tra la Città e il territorio. Infine si può fare cenno alla possibilità di un semianello circonvallatorio della città che potrebbe esser realizzato, mediante contributo di enti pubblici nazionali (A.N.A.S.), con la costruzione di tre tronchi stradali ciascuno per sé funzionante:

- Un raccordo del braccio Nord di innesto della tangenziale Est con l'asse urbano, con L'Emilia Levante, oltre il Ronco, che connetta direttamente il traffico dell'Emilia con l'autostrada;

- Un raccordo che, a proseguimento del precedente, connetta il braccio Nord, dell'asse urbano e quindi l'autostrada con l'Emilia Ponente, con percorso diretto e lontano dalla città.

L'insieme dei due tronchi suddetti può costituire disimpegno totale dell'area urbana del traffico della Via Emilia e dell'Autostrada;

- Un raccordo dell'Emilia Ponente che, in proseguimento del tronco di cui sopra, connetta questa con la Pedemontana e quindi con la SS.67 del Muraglione.

Il sistema di queste tre infrastrutture, di naturale impegno tecnico e finanziario (due attraversamenti della ferrovia, un ponte sul Ronco ed uno sul Fiume Montone, circa quindici chilometri di percorso), garantirebbero il collegamento dell'intera rete viabile extraurbana al di fuori di ogni prevedibile area di sviluppo residenziale. In sede opportuna sarà possibile valutare la convenienza economica di tale operazione che in parte assume, ripetendole, le funzioni già assegnate alla re

IL COMMISSARIO/PREFETTIZIO



te viabile urbana e tangenziale sopra descritta.

b) Zonizzazioni.

La zonizzazione, conformemente alle scelte, prevede:

- una zona direzionale lungo l'asse attrezzato con dislocazione focale all'incrocio di questo con l'asse secondario di scorrimento parallelo alla Via Emilia a Sud della ferrovia, e con centri corollari presso l'innesto della SS.67 con l'asse urbano e, a Nord, presso l'incrocio dell'asse di arroccamento con l'asse urbano.

Tale ~~zona~~ direzionale, che potrebbe essenzialmente svilupparsi nelle aree ora destinate ad industrie interne ed al nucleo urbano, avrebbe il compito di costituire la nuova spina dorsale della città, assorbendo in gran parte su di sé i compiti qui assunti dal nucleo "intra muros" e offrendo la possibilità, in uno spazio e in una scala adeguati, di contenere i futuri sviluppi delle attività e degli impedimenti a carattere direttivo;

- una zona di interscambio, situata come descritto nel precedente punto a), destinata alle infrastrutture di scambio commerciale con il territorio (stazioni, depositi, mercati periodici, fiere, ecc.);
- una serie di zone di completamento e di sviluppo fra le quali, come si vedrà oltre, sono situate le aree della legge 167, disposte in modo da distribuire i pesi demografici di espansione lungo la direttrice collina-mare e da situare in modo coordinato l'espansione già in atto. La parte prevalente di tali zone è situata a Sud-Ovest dell'Emilia in direzione appunto delle aree collinari, verso le quali si è prevalentemente manifestata la tendenza all'espansione, soprattutto per la salubrità della zona.

Il Segretario Comunale Roggione

IL COMMISSARIO PREFETTIZIO



- Una zona industriale principale nell'area già scelta del P.R.G. adottato, ridimensionata in rapporto alle reali future esigenze della città.

Le zone destinate alla residenza, sia nell'area a Nord, sia in quella a Sud dell'Emilia, comportano la necessità di una generale revisione della struttura urbana con riproporzionamento della rete viaria, fin qui sviluppata in modo non coordinato, esuberante rispetto alle esigenze e soprattutto senza una organica differenziazione delle funzioni dei diversi tronchi e con ridimensionamento e distribuzione della attrezzature urbane connesse con la residenza, specie per quanto riguarda le aree per la scolastica, per le chiese, per il commercio, per il verde e per gli impianti sportivi.

Cenno particolare deve essere fatto infine alla zona "intra muros" di cui è prevista la salvaguardia mediante norme di conservazione della consistenza e dei valori artistici ed ambientali, mediante vincoli di destinazione di zona che escludono le funzioni direzionali, mediante, infine, spostamento di tali funzioni in situazione più adatta al complesso dello sviluppo urbano e alle esigenze spaziali e dinamiche che una moderna struttura urbana richiede.

L'articolazione delle caratteristiche di utilizzazione dei suoli nelle diverse zone è contenuta nelle "Norme di attuazione" allegate al P.R.G.

#### 6) DEMOGRAFIA

La popolazione del Comune di Forlì, dal 31 Dicembre 1951 al 31 Dicembre 1963, è aumentata di 19.123 abitanti, passando

Il Segretario Comunale

IL COMMISSARIO PREFETTIZIO



da 77.660 a 96.785 abitanti con un aumento medio di 1.593 abitanti per anno. Occorre però notare che l'incremento annuale è andato progressivamente aumentando passando da cifre intorno ai mille abitanti, negli anni 1951 al 1953 a cifre intorno ai millecinquecento abitanti tra il 1958 e il 1960, a cifre addirittura intorno ai duemila negli anni successivi al 1960. I dati riportati nella tabella A dimostrano in modo evidente che l'aumento annuale di popolazione aumentando linearmente (a parte i valori eccezionali del biennio 1957 - 58) dallo 0,88% al 2,26% della popolazione totale, è dovuto in misura sempre maggiore all'incidenza del saldo migratorio.

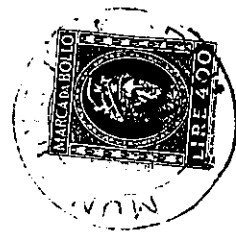
La percentuale dell'incremento naturale sull'incremento totale, difatti, diminuisce costantemente passando dal 34% nel 1951 al 27% nel 1963, mentre quella relativa al movimento immigratorio, aumenta corrispondentemente, cosicché nel 1963 il movimento immigratorio costituì quasi i 3/4 dell'intero incremento della popolazione del Comune.

Occorre anche notare che negli anni 1957-1958, in seguito allo sfavorevole andamento della campagna agricola del 1956, l'immigrazione, raggiungendo valori record, arrivò a costituire addirittura il 77% dell'intero incremento della popolazione. Per una valutazione del possibile incremento della popolazione nel periodo 1964 - 1974, sono stati anche confrontati i dati dei censimenti del 1951 e del 1961 relativi all'attività ed al settore di attività economica della popolazione del Comune e della popolazione del Comune e dell'intera Provincia (vedi ~~tabelle~~ C e D).

Dall'esame dei dati della tabella C e della tabella D risulta una sempre decrescente percentuale di popolazione attiva addetta all'Agricoltura non solo nel Comune, ma nell'intera Provincia.

IL COMMISSARIO PREFETTIZIO



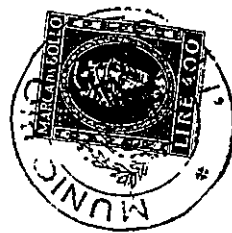


Nel Comune di Forlì, difatti, gli addetti all'Agricoltura sono calati di 1.385 e, nell'intera Provincia, di 38.269 unità. Questo fatto, proiettabile anche verso il futuro secondo le previsioni del rapporto del Presidente della Commissione per la programmazione economica, prof. Saraceno, del 15 dicembre 1963, giustifica la previsione di un'ancor maggiore importanza nel futuro periodo fino al 1974 del movimento immigratorio verso i centri urbani, e verso Forlì in particolare, con un conseguente e corrispondente fabbisogno di alloggi di tipo economico e popolare per la popolazione di recente immigrazione. Peraltro, nel successivo periodo di 10-15 anni, dovrà prevedersi una certa contrazione dello sviluppo demografico dipendente dall'assetamento dei fenomeni socio-economici e dello stato di raggiunto equilibrio dei fenomeni territoriali. Può, in linea generale, valutarsi che l'incremento di popolazione, in quel periodo, presenterà in fenomeno opposto a quello del precedente decennio: e cioè una prevalenza del movimento naturale su quello migratorio. Prendendo quindi come base la popolazione totale prevista al 31.12.1974 dal piano per l'applicazione 18 Aprile 1962 e corrispondente a 125.000 abitanti circa e considerando un incremento naturale annuo di circa lo 0,8%, dovrà prevedersi, nei successivi 10-15 anni, un aumento annuale medio di eccedenza naturale di circa 1.000 abitanti. Mentre per il movimento immigratorio l'incremento annuo percentuale potrà ridursi presumibilmente dai valori attuali oscillanti attorno all'1,5% a valori medi annuali non superiori allo 0,70%, cioè di circa 850-900 abitanti l'anno.

In tal modo l'incremento annuale potrà aggirarsi intorno a 1.800 - 1.900 abitanti l'anno, contro i 2.150 previsti dalle analisi condotte per l'applicazione della legge

Il Segretario Generale Regionale

IL COMMISSARIO PREFETTIZIO



18 aprile 1962 n.167, talché la popolazione totale del Comune, alla fine del periodo di validità del Piano (cioè al 1990), potrà prevedersi pari a 155.000 abitanti circa.

7) DETERMINAZIONE DEL FABBISOGNO IN VANI.

Considerata la popolazione residente, pari a circa 155.000 abitanti, il fabbisogno in vani può essere calcolato nel modo seguente tenendo conto di un indice di affollamento medio ai 1.990 pari a 0,8 ab/vano.

$$155.000 \text{ ab.} \times 1,25 \text{ vani} = 193.750 \text{ vani}$$

maggiorazione per non saturazione delle aree edificabili  
5% = 9.650.

FABBISOGNO TOTALE = 203.400 .

Arrotondabili a 200.000.-

Il Segretario Generale

IL COMMISSARIO PREFETTIZIO



RIEPILOGO DELLE SUPERFICI E CAPIENZA DEL PIANO

ZONA	SUPERFICI	VANI
<u>"INTRA MUROS"</u>	ha 160	25.000
<u>VANI DI ZONA LEGGE N.167 - 18.4.1962</u>	ha 212	33.600
<u>ZONA URBANA</u>		
Zona B <sub>1</sub>	ha 150	45.000
Zona B <sub>2</sub>	ha 184	27.600
Zona B <sub>3</sub>	ha 89	8.900
Zona C <sub>1</sub>	ha 10	4.000
Zona C <sub>2</sub>	ha 13	6.500
Zona E <sub>1</sub>	ha 7,5	2.250
Zona E <sub>2</sub>	ha 60	12.000
Zona E <sub>3</sub>	ha 80	2.000
Zona D	ha 16	3.200
	ha 609,5	111.450
<u>S. MARTINO DI VILAFRANCA</u>		
Zona B <sub>3</sub>	ha 9	900
Zona E	ha 5,2	1.040
	ha 14,2	1.940
<u>VILAFRANCA</u>		
Zona B <sub>3</sub>	ha 3,7	370
Zona E	ha 3,2	640
	ha 6,9	1.010

Il Segretario Generale Reggente  
*[Signature]*

IL COMMISSARIO PREFETTIZIO  
*[Signature]*



RONCADELLO

Zona B<sub>3</sub>

Zona E<sub>2</sub>

CARPINELLO

Zona B<sub>3</sub>

Zona E<sub>2</sub>

VILLAGRAPPA

Zona B<sub>3</sub>

Zona E<sub>2</sub>

S. LEONARDO

Zona B<sub>3</sub>

Zona E<sub>2</sub>

ZONA A VILLE UNIFAMIGLIARI E<sub>3</sub>

ZONA AGRICOLA H<sub>I</sub>

ZONA AGRICOLA H<sub>2</sub>

	SUPERFICI	VANI
ha	3,0	300
ha	3,0	600
ha	6,0	900
ha	2,5	250
ha	3,0	600
ha	5,5	850
ha	2,0	200
ha	2,2	440
ha	4,2	640
ha	2,0	200
ha	1,5	300
ha	3,5	500
ha	50	1.000
ha	16.450	22.000
ha	5.000	
ha	21.500	23.000
Totali vani..... L:		198.890
ARROTONDABILI..... "		200.000

N.B.- Considerando un affollamento pari a 0,8 AB/vano risulta per l'intero piano una capienza di 159.100 abitanti.-

Il Segretario Generale Reggente  
*[Signature]*

Il Commissario Prefettizio  
*[Signature]*

TABELLA " A " VARIAZIONI DELLA POPOLAZIONE NEL COMUNE DI FORLI'

ANNO	NATI	MORTI	MOVIMENTO NATURALE	IMMIGRATI	MOVIMENTO	POPOLAZIONE INCREMENTO	EMIGRATI 31/12	TOTALE	PERCENTUALE
1950						76.974			
1951	1010	786	+ 224	1815	+ 462	77.660	1353	686	0,88
1952	1016	705	+ 311	3011	+ 716	78.687	2295	1027	1,31
1953	1026	758	+ 268	2226	+ 757	79.712	1469	1025	1,29
1954	1055	733	+ 322	2437	+ 1126	81.160	1311	1448	1,80
1955	1153	733	+ 421	2212	+ 519	82.095	1693	935	1,15
1956	1117	769	+ 348	2444	+ 826	83.369	1618	1274	1,54
1957	1199	768	+ 431	3617	+ 1850	85.750	1767	2381	2,89
1958	1211	799	+ 412	3052	+ 1282	87.441	1770	1691	1,95
1959	1243	727	+ 516	2735	+ 872	88.929	1863	1488	1,69
1960	1279	855	+ 424	3280	+ 1386	90.739	1894	1810	2,01
1961	1384	792	+ 592	3462	+ 1462	92.653	2000	1914	2,09
1962	1431	867	+ 564	3447	+ 1404	94.621	2043	1968	2,10
1963	1440	859	+ 581	3482	+ 1573	96.785	1909	2164	2,26

TABELLA " B " COMPOSIZIONE FAMILIARE MEDIA

ANNO	ABITANTI	FAMIGLIE	COMPOSIZIONE FAMILIARE
1951	77.660	20.197	3,84
1961	92.653	26.226	3,71
1963	96.785	28.013	3,45



*Il Segretario Generale*  
*[Signature]*

*Il Commissario Prefetto*  
*[Signature]*

TABELLA " C " POPOLAZIONE RESIDENTE DA 10 ANNI IN POI DIVISA PER SESSO, ATTIVITA' E SETTORE DI ATTIVITA', ECONOMICA NEL COMUNE DI FORLÌ

POPOLAZIONE ATTIVA							
AGRICOLTURA	INDUSTRIA	ALTRE ATTIVITA'		IN CERCA DI OCCUPAZ.	TOTALE		
		M	M-F		M	F	M-F
- 1868	7827	9685					
- 1385	9959	11344					
+ 2811	12219	9408					
+ 4169	16145	11976					
+ 2907	8836	5929					
+ 4375	13647	9272					
- 1098	513	1611					
- 1864	1031	2895					
+ 4369	29395	25026					
+ 3820	11386	7566					
+ 8189	40781	32592					
+ 2166	9517	7351					
+ 3072	29735	26663					
+ 5238	39252	34014					
+ 6535	38912	32377					
+ 6942	41171	34229					



*Il Segretario Generale Recante*

IL COMMISSARIO PREFETTO

TABELLA " D " POPOLAZIONE RESIDENTE DA 10 ANNI IN POI PER SESSO, ATTIVITA' E SETTORI DI ATTIVITA' ECONOMICHE NELLA PROVINCIA DI FORLI' DI FORLI'

VARIAZIONI	1961	1951		
- 26852	59977	86829	M	AGRICOLTURA
- 38269	71214	109483	M-F	
+ 15926	63776	47850	M	INDUSTRIA
+ 20626	77846	57220	M-F	
+ 18639	43002	24373	M	ALTRE ATTIVITA'
+ 26617	65691	39074	M-F	
- 3944	2969	6913	M	IN CERCA DI OCCUPAZ.
- 6159	5234	11393	M-F	
+ 7682	166734	159052	M	TOTALE
+ 3426	50251	46025	F	
+ 11108	216985	205877	M-F	
+ 11608	51565	39957	M	POPOLAZIONE NON ATTIVA
+ 16199	174569	158370	F	
+ 27807	226134	198327	M-F	
+ 19290	218299	199007	M	TOTALE
+ 19625	224820	205195	F	
			F	



Il Segretario Generale Reggente

IL COMMISSARIO PREFETTIZIO

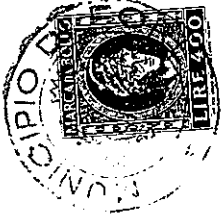
*[Handwritten signature]*

TABELLA " E " RESIDENZA E AFFOLLAMENTO

ANNO	OCCUP.	NON OCC.	NON ID.	TOT.	FAMIG.	AFFOLLAMENTO			S T A N Z E			AFFOLLAMENTO		
						TOTALE	REALE	OCCUP.	NON OCC.	NON ID.	TOTALE	ABITAN.	TOT.	REALE
1951	18730	300	600	19630	20197	1,02	1,08	60987	1336	1827	62323	77660	1,24	1,27
1961	25794	705	55	26226	26226	0,98	1,01	91891	4157	112	96160	92653	0,96	1,08
1963	27780	803	55	28638	28013	0,97	1,01	102244	3318	112	105684	96785	0,91	0,94

TABELLA " F " A T T I V I T A' E D I L I Z I A

A N N O	COSTRUZIONI		DEMOLIZIONI		INCREMENTO	
	Alloggi	Stanze	Alloggi	Stanze	Alloggi	Stanze
1952	703	2988			703	2988
1953	589	2594			589	2594
1954	640	2738			640	2738
1955	910	3755	5	32	905	3723
1956	732	3122	8	36	724	3086
1957	683	2986	7	39	676	2947
1958	754	3475	22	86	732	3387
1959	826	3822	10	38	816	3784
1960	926	4169	39	118	890	4051
1961	918	4140	41	151	877	3989
1962	1207	5644	72	320	1135	5324
1963	1000	4427	51	227	949	4200



Il Segretario Generale Reggente

*[Signature]*

IL COMMISSARIO PREFETTIZIO

*[Signature]*





TABELLA " G " DISTRIBUZIONE DEGLI ABITANTI, ALLOGGI E STANZE NEL TERRITORIO COMUNALE

IL COMMISSARIO PREFETTIZI  

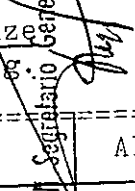

1951	A L L O G G I			TOTALE	FAMIGLIE	S T A N Z E			TOTALE	ABITANTI
	Occup.	Non occup.	Non id.			Occup.	Non occup.	Non id.		
Intra Muros					13293					23216
Zona Urbana					6904					31577
Forese									62323	77660
<b>Totale</b>				19630	20197					



COMPOSIZIONE MEDIA FAMILIARE 3,84 AB/FAM.    COMPOSIZIONE MEDIA ALLOGGIO 3,17 Stanze allog.

1961	A L L O G G I			TOTALE	FAMIGLIE	S T A N Z E			TOTALE	ABITANTI
	Occup.	Non occup.	Non id.			Occup.	Non occup.	Non id.		
Intra Muros	6581	233	35	6849	6696	22062	864	58	22984	20373
Zona Urbana	13132	276	16	13429	12885	46587	1388	42	48017	45458
Forese	6081	196	4	6281	6645	23242	1905	12	25159	26822
<b>Totale</b>	25794	705	55	26554	26226	91891	4157	112	96160	92653

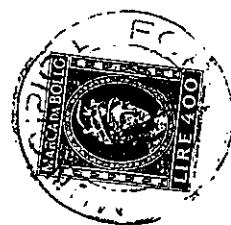
COMPOSIZIONE MEDIA FAMILIARE 3,71 ABIT/FAM.    COMPOSIZIONE MEDIA ALLOGGIO 3,61 Stanze allog.

Segretario Generale Reggione  


1963	A L L O G G I			TOTALE	FAMIGLIE	S T A N Z E			TOTALE	ABITANTI
	Occup.	Non occup.	Non id.			Occup.	Non occup.	Non id.		
Intra Muros	6673	233	35	6941	6788	22737	864	58	23601	21042
Zona Urbana	14681	375	16	15072	14236	54952	1526	42	56478	47649
Forese	6426	195	4	6625	6989	24677	928	12	25605	28094
<b>Totale</b>	27780	803	55	28638	28013	102244	3318	112	105684	96785

COMPOSIZIONE MEDIA FAMILIARE 3,45 ABIT/FAM.    COMPOSIZIONE MEDIA ALLOGGIO 3,69 Stanze allog.

SCUOLA ELEMENTARE



Situazione Attuale.

Gli alunni delle scuole elementari del Comune hanno raggiunto con l'anno 1963/64 il numero di 6.217 con un incremento di circa il 4% rispetto al 1959/60.

Essi sono divisi, nei 4 circoli didattici, in 351 classi dislocate in 280 aule.

Rapporto Aule-Alunni.

L'indice di affollamento medio risulta pertanto nel 1963 di 22,1 alunni per aula.

Peraltro va notato che l'addensamento della popolazione verso il centro urbano ha determinato nelle scuole della zona urbana centrale l'incremento a 24 alunni per aula, incremento a cui l'edilizia scolastica della città non ha potuto far fronte malgrado i miglioramenti apportati.

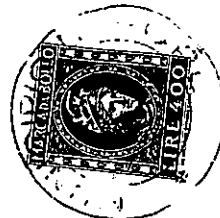
Nella zona periferica l'indice è sceso invece a 20 alunni per aula e nel forese, con il rapidissimo abbassamento della popolazione, l'indice è sceso a 16 alunni per aula, pur considerando la permanenza in queste zone di aule pluriclassi.

Rapporto Aule-Classi.

Nel 1963 il rapporto aule-classi è al di sotto dello 0,80%. Le aule disponibili nel territorio comunale sarebbero in grado, in teoria, di raggiungere l'optimum di un'aula per ogni classe, restando sempre al di sotto dei 25 alunni per aula, ma ciò non si verifica per l'eccessivo

Il Segretario Generale Reggente

IL COMMISSARIO PREFETTIZIO



decentramento dei punti-scuola in alunni piccoli e piccolissimi centri non in grado di fornire una sufficiente popolazione scolastica, la qual cosa, oltre a tutto, porta inevitabilmente alla formazione delle pluriclassi, sempre fonte di disagio per alunni e insegnanti.

#### Rapporto Classi-Alunni.

Il rapporto medio sul territorio comunale è ottimo: 17 alunni per ogni classe. In realtà anche qui si hanno, per le stesse ragioni suesposte, degli squilibri fra le classi delle zone urbane, sia centrale sia periferica, dove si raggiungono punte di 23 alunni, e quelle del forese in cui si hanno classi di 7 alunni nelle zone in cui è istituita la pluriclasse che, peraltro, non supera mai i 17-18 alunni.

#### SCUOLA MEDIA

(scuola dell'obbligo)

Gli alunni delle scuole dell'obbligo hanno raggiunto con l'anno 1963/64 il numero di 3.098, contro i 3.016 del 1959/1960 e i 3.070 del 1962.

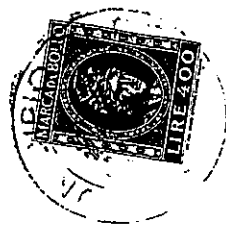
Essi sono divisi in 126 classi dislocate in 126 aule.

Tutta la popolazione scolastica dell'obbligo è distribuita in otto grandi organismi, tutti accentrati nelle zone urbane, centrale e periferica.

I rapporti aule-alunni, classi-alunni e classi-aule sono teoricamente ottimi. Bisogna, peraltro, considerare che la mancanza di attrezzature scolastiche dell'obbligo nel forese, costringe la popolazione scolastica di queste zone a spostamenti notevoli per raggiungere la città.

Il Segretario Generale

IL COMMISSARIO



SITUAZIONE DELL'EDILIZIA SCOLASTICA ELEMENTARE  
E DELL'OBBLIGO NEL COMUNE

I dati precedentemente esaminati, che in complesso appa-  
rirebbero abbastanza soddisfacenti, vengono peraltro ri-  
dimensionati ove si consideri la situazione edilizia di  
un gruppo degli organismi scolastici considerati, decisa-  
mente inidonea, e quella notevolmente mediocre di un altro  
gruppo.

La quasi totalità infatti degli organismi localizzati  
nelle zone intra-muros ha bisogno o di un profondo ria-  
dattamento o addirittura del completo rifacimento così co-  
me alcuni degli organismi periferici o del forese.

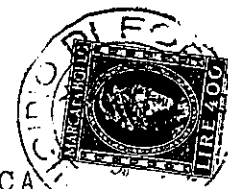
Parecchi altri, peraltro, pur non risultando decisamen-  
te inidonei, sono ben lontani dal corrispondere ai requisiti  
ottimali di un'edilizia scolastica moderna.

Al riguardo è da rilevare, ad esempio, una notevole  
carenza di palestre.

Comunque, pur mantenendosi entro limiti ragionevolmente  
minimi, risulta attualmente un fabbisogno di aule, tra  
mancanti o da sostituire per cattive condizioni, della se-  
guente entità.

Scuole elementari		n. 100 aule
Scuole dell'obbligo		
	aule normali	n. 30 aule
	aule speciali	n. 48 aule
Palestre		n. 10

Il Segretario Generale Reggiate



PREVISIONI DI INCREMENTO DELLA POPOLAZIONE SCOLASTICA  
ELEMENTARE E DELL'OBBLIGO NEI PROSSIMI 25 ANNI

Scuola Elementare.

Nel 1963, gli obbligati alla scuola (quelli cioè nati nel 1957 e che nel 1963 compivano il 6° anno di età) sono stati I.217. I nati nel 1957 furono 1.199. Quindi gli obbligati alla 1<sup>a</sup> elementare nel 1963 hanno superati i corrispondenti nati di 18 unità pari all'1,5.

Questo è avvenuto per effetto del movimento migratorio della popolazione.

Applicando lo stesso aumento per i prossimi 25 anni ai nati 6 anni prima, si avrà il numero degli obbligati nei prossimi 25 anni.

Dall'esame delle tabelle si ha che la percentuale nel numero degli obbligati (6° anno di età) rispetto alla popolazione residente nel Comune nello stesso anno oscilla tra l'1,24% del 1951 e l'1,27% del 1963.

Assumendo un valore medio dell'1,25% ed applicando alla popolazione prevista nel Comune di Forlì al 1983, (146.000), si ha una previsione di nati nello stesso anno

$$\frac{146.000 \times 1,25}{100} = 1.825.-$$

Per ottenere il numero degli obbligati del 1989 (6 anni dopo), per quanto sopra considerato, dovremo incrementare il numero dei nati dell'1,5%:

$$1.825 \times 1,015 = 1.852 \text{ obbligati alla } 1^{\text{a}} \text{ elementare del } 1989.$$

La popolazione scolastica elementare totale per il 1989 risulterà, per eccesso:

$$1.852 \times 5 \text{ classi} = \underline{9.260 \text{ alunni}}$$

Il Segretario Generale Delegato



Scuola dell'Obbligo.

Nel 1963 si sono avuti 1.256 iscritti ai primi corsi della scuola dell'obbligo, di cui 47 provenienti dai Comuni limitrofi. Gli iscritti di cui sopra erano in massima parte bambini che compivano nell'anno di iscrizione (1963/64) l'11° anno di età, nati cioè nel 1952.

Considerando che nel 1952 si ebbero 1.016 nati, si ha che, per effetto del movimento naturale, di quello migratorio e per le vicende scolastiche, l'aumento degli iscritti al 1° corso rispetto al numero dei nati 11 anni prima è stato del 23,6%.

E' estremamente improbabile che negli anni venturi possa esser superata tale alta percentuale, in quanto la situazione dei comuni limitrofi dovrebbe migliorare e quindi dovrebbe diminuire il numero dei provenienti da essi.

Ipotizzando, quindi, al più la permanenza di quel rapporto di aumento anche negli anni venturi, si può calcolare il numero probabile degli iscritti alla prima media nel 1989 applicandolo ai nati nel 1978, cioè 11 anni prima.

Esaminando la tabella A, abbiamo 1.010 nati nel 1951 e 1.440 nel 1963 con un incremento medio annuo di

$$\frac{1.440 - 1.010}{12} = + 35 \text{ unità}$$

Nel 1978 avremo quindi:

$$1.440 \text{ (N° dei nati nel 1963)} + (35 \times 15) = \underline{1.965}$$

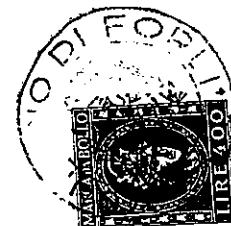
Secondo quanto detto prima avremo quindi una previsione di iscritti alle medie nel 1989 di:

$$1.965 \times 1,236 = 2.428$$

La popolazione scolastica totale della scuola dell'obbligo nel 1989, risulterà quindi:

$$2.428 \times 3 = 7.289.$$

Il Segretario Comunale Riccardo



FABBISOGNO DI AULE NEI PROSSIMI 25 ANNI

In base ai dati precedenti, assumendo un rapporto classe-alunni medio di 20 alunni per classe e, ovviamente, un rapporto classi-aule uguale ad 1, sarà necessaria, nei prossimi venticinque anni, la seguente disponibilità di aule.

Scuole elementari

$$\frac{9.260}{20} = 463 \text{ aule}$$

Scuole dell'obbligo

$$\frac{7.416}{20} = 370 \text{ aule}$$

DISLOCAZIONE DELLE SCUOLE ELEMENTARI E DELLE SCUOLE DELL'OBBLIGO SUL TERRITORIO COMUNALE.

Suddividendo, secondo l'uso consueto, il territorio comunale nei tre comprensori: intra-muros, zona urbanace forese, avremo, nel 1989, dalla tabella, la seguente previsione di abitanti per ciascuna zona:

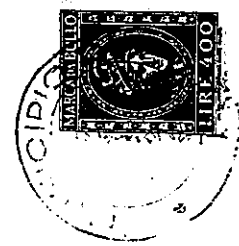
intra muros = 25.000 abitanti  
zona urbana = 145.000 abitanti  
forese = 30.000 abitanti

Dai dati che precedono abbiamo ricavato la previsione per il 1989 di un numero complessivo di alunni pari a 9.260 per la scuola elementare e 7.284 per la scuola dell'obbligo.

Suddividendo tali dati proporzionalmente al numero degli abitanti delle tre zone, avremo in ciascuna zona, nel 1989, il seguente numero di alunni:

Scuole elementari:

Il Segretario Generale Reggente



- intra muros	1.157-
- zona urbana	6.714-
- forese	<u>1.389-</u>
Totale	9.260-
	=====

Scuola dell'obbligo:

- intra muros	910-
- zona urbana	5.282-
- forese	<u>1.092-</u>
Totale	<u><u>7.284-</u></u>

Assumendo, come in precedenza, un rapporto tra alunni e classi uguale a 20 e un rapporto classi-aule ad 1, il piano ha previsto un fabbisogno tale di aule, per le varie zone, nel 1989.

Scuole elementari:

intra muros	aule 58
zona urbana	aule 335
forese	aule 68

Scuola dell'obbligo:

intra-muros	aule 45
zona urbana	aule 264
forese	aule 52

In base a tali cifre, alla dislocazione delle scuole attualmente esistenti, e allo stato di consistenza edilizia di esse, il piano prevede l'impianto di 2 nuove scuole elementari di almeno 15 aule e di 1 scuola dell'obbligo di 24 aule, le speciali, nella zona- "intra-muros" - oltre al riadattamento di quelle esistenti.

Nella zona urbana attuale e di espansione, il piano della 167 assorbe la massima parte delle necessità future della città costituendo il nerbo del riassetto delle strutture scolastiche. Sono previsti, peraltro, potenziamenti delle strutture già esistenti. Il Segretario Generale Reggente

IL COMMISSARIO PREZZO





Nella zona forese la previsione del Piano si pone in termini di soluzione dei problemi più pressanti, cioè, per le scuole elementari, l'eccessivo decentramento e frazionamento (5 frazioni con 1 sola aula e una media di 5 classi, 6 con 2 aule e 5 classi, 10 con 3 aule-classi), che ha portato alla formazione delle pluriclassi, e per la Scuola dell'Obbligo, alla completa mancanza di esse.

Il piano prevede la suddivisione del territorio comunale in 4 zone (escludendo la zona urbana e le porzioni a diretto contatto con essa: Ronco, la Cava e S. Martino in Strada) facendo capo a quattro frazioni:

Carpinello, Roncadello, Villagrappa e Collina.

In esso è previsto l'impianto di centri scolastici completi con Asilo, Scuola Elementare e Scuola dell'Obbligo, palestra, campo sportivo, dimensionati in modo da soddisfare, per la Scuola dell'Obbligo, le totali necessità di ciascuna zona, e per quella elementare a quelle delle frazioni stesse e di quelle località minori il cui scarso peso non consente un impianto completo e funzionante con una aula per ogni classe.

ENTITA' DEI CENTRI - SCUOLA DEL FORESE

Scuola dell'obbligo = aule 12 + speciali

Scuola elementare = aule 15

Asilo = aule 6/8

Su una superficie totale per ogni cento di circa 20.000 mq.

= . = . = . =

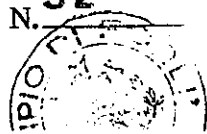
MUNICIPIO DI FORLÌ

È conforme all'originale a norma dell'art. 6 del D.P.R. 2 agosto 1967

n. 678, 3 07 1967

UFFICIO COPIA

Fogli impiegati N. 32



IL COMMISSARIO PRESENTI

Il Segretario Comunale  
*[Handwritten signature]*

2091 D2

PISA

SCR3F1 cont PIA II

-----

CAP. VII - CONCLUSIONI

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

./.



**COMUNE DI PISA**

# PIANO REGOLATORE GENERALE 1963

**RELAZIONE**

prof. arch. Luigi Dodi

prof. arch. Luigi Piccinato

---

**ALLEGATO 1**

PROBLEMA DEL TERRITORIO

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

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

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

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

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

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

Pisa si trova insomma, rispetto alla costa, proprio nel punto mediano di un importante Hinterland che si diparte da Firenze e che fa corona alla città con un sistema del quale fanno parte Lucca, Viareggio, Cascina e Livorno.

Dietro a Pisa, a oriente, il territorio economico: davanti a Pisa, verso occidente non vi sono che le distese fortunatamente ancora intatte di S. Rossore e di Tombolo che attendono semmai il completamento della loro qualificazione turistica-regionale.

Da questo quadro sommario che ogni studio di piano territoriale conferma, appare evidente come il problema di Pisa e quello dei suoi sviluppi sia da identificarsi nel più vasto tema di quello della sistemazione delle spalle di Pisa verso il monte e non tanto del fronte verso il mare.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rondini".

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

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

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

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

Va affermato decisamente che il problema di una zona industriale di quelle dimensioni va rapportato non tanto al formale congiungimento fra il porto di Livorno e la città di Pisa, ma va inserito in un contesto urbanistico più profondo e più vasto che pur facendo capo al Porto di Livorno si sviluppi nello entroterra, riassumendo le esigenze di Livorno, di Pisa, di Collesalvetti, di Cascina e della Val d'Arno: un certo e proprio programma intercomunale a più largo raggio.

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

Da quanto si è detto finora appare evidente che il grande tema urbanistico dovrebbe basare i suoi elementi compositivi sulle seguenti scelte: a occidente, la zona turistica balneare costiera completata dalle pinete di S. Rossore e di Tombolo facilmente raggiungibili con un apposito sistema viario perpendicolare alla costa; verso l'interno della Val d'Arno lo sviluppo industriale; verso oriente, lungo il fiume, lo sviluppo prevalente della nuova Pisa.

Un tale complesso rappresenta il sistema di un organismo aperto, con sviluppi successivi unidirezionali, con una coerente corrispondenza tra gli sviluppi residenziali e quelli industriali.

In questo quadro deve inserirsi la rete viaria fondamentale disposta in guisa da rafforzare il sistema, rendendo più chiara e più fluida possibile la circolazione e affrontando nel contempo i prevedibili bisogni del futuro.

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

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

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

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

## CAP. II - LA RETE VIARIA PRINCIPALE

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

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

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

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

Questa ultima non si può considerare alla stregua delle altre strade; essa infatti ha specifico valore solo per i suoi punti di immissione che debbono essere posti uno a nord allo sbocco della Firenze-Mare, e l'altro a sud, in località "I Mortellini". Essa dovrà dirigersi verso Collesalveti per imboccare la Valle nella quale già scorre la Via Emilia per proseguire verso Roma oltre Rosignano Marittimo. E' infatti questo il tracciato più breve che lascerà agli sviluppi turistici tutta la costa dell'ampio promontorio fino a Castiglioncello.

La stessa "Europa 1", potrà avere sempre in località "I Mortellini" il tronco di raccordo con la città di Livorno.

Le grandi comunicazioni est-ovest, provenienti da Firenze lungo la Tosco-Romagnola, sono realizzate nel presente schema, verso nord e verso sud, da due tronchi della tangenziale stessa, mentre un altro tronco viario rasenta la città tra l'aeroporto e San Giusto, per collegarsi direttamente con il Viale d'Annunzio.

La tangenziale sud, oltre a portare agevolmente a Livorno, penetra anche fino a Tirrenia.

Le comunicazioni nord-sud sono affidate oltre che all'Europa 1, per le funzioni specifiche che ad essa competono, anche alla Via Aurelia, ma soprattutto ad una serie di provvedimenti atti ad evitare, non solo l'attraversamento della vecchia e nuova città, ma anche a portare le penetrazioni, non già nel cuore del centro storico, ma piuttosto verso i nuovi sviluppi edilizi orientali.

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

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

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

### CAP. III - LE ZONE

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

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



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

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

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

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

#### CAP. IV - LE PRINCIPALI ATTREZZATURE URBANE

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

##### - Ospedale Policlinico -

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

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

#### - Zona Universitaria -

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

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

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

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

#### - Zone Sportive - Parchi e Giardini Pubblici -

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

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

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

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

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

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

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

- Fiere - Esposizioni - Parchi Divertimenti -

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

- Mercato Ortofrutticolo -

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

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

- Mattatoio e Mercato Bestiame -

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

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

- Stazione Autocorriere -

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

- Offina del Gas -

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

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

- Caserme -

E' ormai riconosciuta la necessità che le caserme, che oggi insistono nella città stessa, siano allontanate. La nuova ubicazione dovrebbe essere scelta in zone molto periferiche, in prossimità delle grandi vie di comunicazione, escludendo comunque il settore settentrionale e occidentale.

- Cimiteri -

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## CAP. VI - IL NUCLEO STORICO

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

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

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

I concetti esposti dalla relazione che illustra il Piano del 1960 sono in larga massima accettabili; beninteso con il presupposto che all'esterno della città murata abbiano luogo quei provvedimenti di alleggerimento e di dirottamento del traffico, di spostamento degli interessi vitali di una parte della città che precedentemente abbiamo proposto. Non è solo la compagine antica che ha bisogno di essere sottratta al traffico di attraversamento, ma anche le zone esterne che le zone immediatamente adiacenti; esse si trovano soggette a impetuose correnti di transito, le quali provocano forzatamente riflessi dannosi anche sulla struttura stessa della città murata.

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

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

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

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

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

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

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

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

Opere di risanamento invece si.

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

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

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

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

proporzioni dell'ambiente.

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

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

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

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

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

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

## CAP. VII - CONCLUSIONI

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



che sono stati tenuti fermi nella stesura dello schema generale.

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

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

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

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

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

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

Prof. Luigi Doçi

Prof. Luigi Piccinato

Pisa, Settembre 1963