

ORIGINALE

COMUNE DI PONTEDERA

PROVINCIA DI PISA - UFFICIO URBANISTICO

Adottato con Delibera del Consiglio
Comunale N. 137 del 11 GIU. 1966

N. 8572 Reg. Gen.

Div. IVa

N. 3951 Reg. Spec.

Visto ed approvato dalla G. P. A.
nella Seduta del 27 SET 1966

piano regolatore generale 1966

relazione

arch. Eugenio Arzelà •• arch. Salvatore Dierna



I N D I C E

PARTI PRIMA

- Premessa alla revisione del P.R.G. 1966 pag. 1

PARTI SECONDA

- Relazione al P.R.G. del 1958 pag. 4

PARTI TERZA

- Relazione al nuovo P.R.G. del 1964 pag. 24

-1-



PARTE PRIMA

PREMESSA ALLA REVISIONE DEL P.R.G. DEL 1966



- 1A -

A seguito dell'adozione del Piano Regolatore Generale dell'anno 1964 e successiva pubblicazione, sono pervenute all'Amministrazione Comunale, nei termini prescritti dalla legge, n° 104 osservazioni di Enti e privati.

Per provvedere al loro esame ed alla definizione delle relative controdeduzioni, veniva nominata nel marzo 1965 una "Commissione Consultiva Tecnico-urbanistica". A questa Commissione veniva inoltre attribuito l'incarico di operare una verifica generale del P.R.G. soprattutto per quanto riguardava il suo aspetto normativo.

La Commissione nelle sue prime riunioni riconfermava la validità delle previsioni generali del Piano adottato nel 1964, previsioni del resto contestate, e solo parzialmente, da una minima parte delle osservazioni pervenute.

Si decideva pertanto di procedere in due direzioni:

- 1° - Mediante l'esame e l'accoglimento completo o parziale di quelle osservazioni che, non compromettendo nella sostanza quanto previsto dal Piano del 1964, apportavano accettabili correzioni.
- 2° - Mediante l'esame e relative modifiche delle norme tecniche di attuazione.

Veniva inoltre deciso di procedere ad una nuova adozione del P.R.G. per rendere possibile l'applicazione immediata delle norme di salvaguardia anche sulle modifiche approvate.

Il lavoro della Commissione veniva svolto in circa venti riunioni di lavoro dal marzo 1965 al marzo 1966.

La contemporanea elaborazione del Piano per l'acquisizione di aree per l'edilizia economica e popolare in base alla legge 18 aprile 1962, n. 167 consentiva la sua stretta integrazione con le previsioni di P.R.G..

Si procedeva inoltre ad una più precisa definizione del tracciato della superstrada Firenze-Lisa-Livorno e ad una integrazione e maggiore precisazione del sistema stradale urbano.

La nuova stesura del P.R.G. del Comune di Pontedera comporta, rispetto al precedente Piano adottato il 22 settembre 1964, le seguenti varianti di interesse generale:

a) - Norme tecniche

- E' stata effettuata una maggiorazione generale degli indici di fabbricabilità delle zone residenziali, secondo più adeguate valutazioni circa la economicità della edificazione in tali zone, fermi restando i limiti che consentono di ottenere la edificabilità secondo giusti criteri igienici ed edilizi.
- Una semplificazione della normativa generale e particolare in funzione della massima comprensione e verificabilità delle norme di intervento da parte degli operatori pubblici e privati e di controllo da parte della Amministrazione Comunale.
- Una integrazione della normativa con disposizioni particolari rispondenti al tipo di edificazione in uso nel territorio Comunale.



b) - Viabilità

- Sono state effettuate modifiche ed integrazioni per quanto riguarda il sistema viario previsto dal precedente Piano dell'anno 1964, mediante:

1 - La precisazione del tracciato della superstrada Firenze-Pisa-Livorno ed i relativi svincoli secondo quanto indicato dal progetto di massima fornito dai progettisti.

2 - Con l'integrazione del sistema viario urbano mediante un tratto di strada che dal ponte sul fiume Era, già previsto dal precedente Piano in località "Pontone", ed mediante un nuovo sovrappassaggio sulla ferrovia Firenze-Pisa consente il collegamento diretto della espansione ad est ed a sud del centro urbano evitando l'attraversamento del centro stesso.

Tale soluzione, di possibile e immediata attuazione, completa il sistema viario dell'Era già previsto nella stessa del Piano del 1964 e che rimane tuttora valido come soluzione definitiva per permettere un efficiente collegamento fra le diverse parti del centro urbano e delle relative espansioni attualmente rese difficili dalla presenza della ferrovia e del Fiume Era.

c) - Insedimenti residenziali

- Sono state riconfermate nelle linee essenziali le previsioni del P.R.G. del 1964, sia per quanto concerne la dislocazione all'interno del territorio comunale, sia per la quantità degli insediamenti stessi, e sia per i caratteri di densità e di organizzazione generale.

d) - Zone agricole

- A seguito della soppressione delle zone agricole specificamente destinate ad insediamenti di industrie di trasformazione di prodotti agricoli, e alla riduzione del lotto minimo occorrente per l'edificazione in tali zone, pure riconfermando le caratteristiche e la dislocazione delle zone agricole panoramiche, si sono distinte due diverse zone agricole aventi diversa densità di edificazione:

1 - zone agricole P1 - a contatto del centro urbano, aventi la caratteristica di minore densità rispetto alle rimanenti zone agricole.

2 - zone agricole P2 - dislocate nella rimanente parte del territorio comunale.

Per quanto riguarda la possibilità di insediare piccole industrie in stretta attinenza con l'agricoltura, ed è prevista la loro realizzazione in tutte le zone agricole, ad eccezione per quelle a contatto con il centro urbano (zone P1).

e) - Zone industriali

- Sono state eliminate le zone industriali di riserva, riconfer-



mando, per quantità e dislocazione, le stesse previste dal P.R.G. del 1964.

- - - -

Come espresso in premessa, le caratteristiche tecniche del P.R.G. del 1966 corrispondono alle linee generali di quelle previste per il P.R.G. del 1964.

Pertanto, per una più esatta visione dei problemi e delle soluzioni adottate, si rimanda alla relazione allegata a quel Piano, rispetto alla quale, le presenti note hanno valore integrativo e correttivo.

- - - -



Nel dicembre 1955 l'Amministrazione Comunale di Pontedera affidava l'incarico dello studio e redazione del P.R.G. al Prof. Arch. Edoardo Detti ed all'Ing. G. Carlo Zuntini.

Il 27 novembre 1958 il P.R.G. venne adottato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 282 che successivamente veniva approvato dalla G.F.A. in data 26 febbraio 1959 al n. 1452/594 Div. IV.

In data 8 gennaio 1960 il Consiglio Comunale, con deliberazione n. 4, procedeva all'adozione di modifiche al P.R.G. conseguenti all'accoglimento di osservazioni presentate.

Il 28 novembre 1961 scadeva il periodo di salvaguardia.

Nell'ottobre 1962 l'Amministrazione Comunale decideva di riprendere lo studio del P.R.G. e di redigerne di conseguenza uno nuovo istituendo all'uopo un ufficio comunale di urbanistica e chiamando l'Architetto Eugenio Arzelà a dirigerne l'attività. Contemporaneamente veniva affidato all'Arch. Salvatore Dierna l'incarico di elaborare il piano per la legge 18 aprile 1962, n. 167 e non esistendo ancora in forma definitiva un P.R.G. e preesistendo strette connessioni tra gli elementi del piano di cui alla predetta legge n. 167 e quelli del P.R.G., l'Arch. Salvatore Dierna, di fatto, collaborava alla stesura del Nuovo Piano Regolatore Generale entrando a far parte del gruppo dei progettisti.

Inoltre in fase di stesura definitiva, per la eseguità di attrezzature e personale dell'Ufficio Urbanistica, veniva dato incarico allo Studio Tecnico di Architettura, nella persona dell'Arch. Igino Pineschi, della stesura grafica definitiva in stretto contatto con i progettisti e collaborando in quanto necessario sotto l'aspetto tecnico.

Lo sviluppo e i risultati di tale elaborazione venivano sottoposti al controllo ed al coordinamento del Prof. Arch. Edoardo Detti anche allo scopo di mantenere organico un rapporto con le linee ispiratrici del vecchio piano regolatore del 1958.

Quindi l'attuale P.R.G. deve essere considerato come una sostanziale revisione del P.R.G. dell'anno 1958.

Pertanto come seconda parte della presente relazione viene riportata, in forma integrale, la relazione al P.R.G. del 1958 contenente studi, ricerche, e valutazioni di carattere generale che sono servite di base al P.R.G. del 1964.

La terza parte della relazione, oltre a trattare i criteri generali di revisione del P.R.G. del 1958, illustra le caratteristiche generali del Nuovo Piano Regolatore Generale.



P A R T E S E C O N D A

RELAZIONE AL PIANO REGOLATORE GENERALE DEL 1958



IL PIANO REGOLATORE GENERALE DEL 1958

PROBLEMI GENERALI

Pontedera è un centro commerciale che, situato come è nel mezzo della Valle dell'Arno fra Pisa ed Empoli, serve i territori eminentemente agricoli sulla destra e sulla sinistra della valle e ne raccoglie gli interessi appunto come luogo di distribuzione e di mercato; la sua posizione territoriale, allo sfocio della valle dell'Era e all'apertura del bacino di Bientina, la fa essere uno degli snodi viari più importanti della Toscana Nord-Occidentale.

Un altro fondamentale aspetto del centro è dovuto alla sua importanza industriale. Dopo le distruzioni della guerra che hanno provocato, oltre la pressochè totale distruzione anche la scomparsa di alcune industrie, soprattutto tessili, che non sono risorte, si è manifestato un forte sviluppo delle attività produttive soprattutto col formidabile e fortunato potenziamento delle fabbriche Piaggio, dove si produce la motocicletta "Vespa".

Importante nodo di traffico, centro mercantile di affari di un'ampia zona agricola, centro industriale che sollecita ed incrementa la formazione di altre piccole industrie artigiane e artigianali, esso costituisce anche un centro funzionale territoriale dove si concentrano uffici, scuole e studi professionali.

Di fronte a tali caratteristiche, che dopo la guerra hanno provocato al centro uno sviluppo notevolissimo, corrisponde una situazione urbanistica e strutturale per molti aspetti difficile e complessa.

Il centro di Pontedera è ubicato infatti alla confluenza fra l'Arno e l'Era, in territori notevolmente bassi rispetto al fiume che, avendo carattere torrenziale, sono quindi difesi da alti argini fra i quali l'abitato si trova parzialmente racchiuso.

La ferrovia ed il parco ferroviario, originariamente situati alla estremità dell'abitato, con lo sviluppo delle industrie Piaggio, con lo sviluppo residenziale e l'Ospedale a Sud della ferrovia, si trovano oggi a dividere da due parti l'attuale centro e il rapporto fra i livelli del piano del ferro e quelli del suolo tale da consentire attualmente un difficile sottopassaggio e due passaggi a livelli, quali unici collegamenti fra le due zone.

Sul passaggio a livello centrale si impernia attualmente l'asse Pontedera-Ponsacco sul quale si concentrano i traffici del territorio meridionali della Val d'Era e del Volterrano. Il collegamento fra centro e le principali afferenze e la stazione con la zona industriale delle fabbriche Piaggio, è estremamente difficile e difettoso perchè obbliga a percorsi involuti e alle lunghe scese del passaggio a livello.

La strada statale 67 proveniente da Firenze dopo aver attraversato un tratto tortuoso e da nord pendente,abitato dalla Rocca, scorrendo sull'argine lungo l'Arno investe in vari punti l'abitato di Pontedera.

La strada Provinciale proveniente da Bioca per congiungersi con l'Altra Provinciale della Val d'Era verso Ponsacco, si disperde



de nel centro civico, il quale attualmente, tra l'altro, non possiede neanche una sede stradale di scorrimento sufficiente da rendere almeno tollerabile tale investimento da parte di traffici di carattere esterno.

A queste condizioni si aggiunge la posizione dei cimiteri a sud che interrompono lo sviluppo urbano sull'asse con Ponsacco e inoltre anche l'esistenza di un piccolo aeroporto, sorto nell'anteguerra quando le industrie Piaggio producevano motori di aviazione il quale, per non essendo utilizzato, vincola una più aperta espansione industriale.

Ma nell'insieme di queste, come abbiamo detto, poco felici caratteristiche del suolo e della struttura se n'è aggiunta un'ultima che ha il merito di rinchiudere il centro dall'unica zona aperta, quella ovest, e cioè lo Scolmatore di pietra dell'Arno che sta ora per essere compiuto all'attacco col fiume e sul quale dovranno prossimamente essere costruiti i ponti della ferrovia e dell'attuale statale 67 nella direzione di Pisa.

Siamo così di fronte al problema di un centro di notevole attitudine urbana per il quale (anche in base agli sviluppi assunti nel dopo guerra e dimostrati dal carattere della ricostruzione edilizia) si possono prospettare notevoli necessità di spazio e di struttura, che si trova ostacolato da impedimenti che in alcuni casi appaiono addirittura insormontabili.

Da in alcuni dei gravi problemi che si presentano sono, si può dire, intrinseci alle condizioni di struttura e di luogo della cittadina, altri invece appartengono ad un raggio ben più vasto di interessi perché riguardano appunto strumenti di carattere territoriale come le strade nazionali e provinciali, l'aeroporto (e la futura autostrada Livorno-Pontedera-Altopascio). D'altra parte occorre osservare che la stessa natura e la vita del centro di Pontedera non hanno carattere autonomo, ma sono in buona parte determinate da una stretta relazione col territorio, il cui il centro è perno. La stessa probabilità di crescita nell'ambito urbano di attrezzature a carattere territoriale pone in definitiva la valutazione del problema urbanistico di Pontedera in una prospettiva che si vuole ampia, ma anche difficile.

I rapporti di grandezza delle soluzioni da prevedere avrebbero anche in questo caso richiesto il sostegno di un piano territoriale in mancanza del quale tuttavia si è sopprimito, almeno nelle strette esecutive funzionali dei problemi strutturali, con proposte dirette poi esaminate presso il Ministero dei LL.PP. in sede di conferenza dei servizi; come lo spostamento della SS. 67, delle strade provinciali e dell'aeroporto.

PROBLEMI GENERALI DI INFRASTRUTTURA NEL P.R.G.

A fronte di queste condizioni, lo studio del P.R.G. si è svolto di conseguenza secondo i seguenti criteri:

1) provvedere che i sistemi stradali di carattere nazionale e pro-



vinciali (nonchè l'autostrada Livorno-Pontedera-Altopascio) formino un nodo ampio atto a liberare il centro dai traffici esterni di scorrimento e a fornire ampie zone di espansione e di riserva pur offrendo la massima permeabilità agli accessi da tutte le direzioni.

2°)- formare un sistema di circolazione interna idoneo ad essere collegato sia con il sistema delle grandi comunicazioni, sia con le frazioni come La Rotta e con i centri esterni come Ponsacco e Cascina e capace di valicare i pur gravissimi sbarramenti della ferrovia e dell'Era.

3°)- ordinare le sistemazioni delle industrie ed aprire ad esse un ampio settore di sviluppo.

4°)- ordinare gli sviluppi residenziali in direzioni precise e delimitate in modo da provocare una organica formazione di quartieri provvisti di attrezzature.

5°)- provvedere a zone libere di riserva per successive espansioni e per la installazione di nuove grandi attrezzature.

GRANDE VIABILITA'

Il primo problema che si poneva era quello di allontanare dalla frazione di La Rotta e dal centro di Pontedera la Statale 67.

La situazione generale di questa strada, che, soprattutto in direzione di Pisa, ha assunto ormai il carattere di "un borgo continuo" a causa degli addensamenti edilizi che si sono addossati ai suoi lati, aggiungendosi ai già frequenti nuclei abitati che essa attraversava, è oggi estremamente precaria e richiede una soluzione unitaria che risolva il sistema del percorso per tutta la valle inferiore dell'Arno. Esaminando così il problema anche in corrispondenza della situazione generale della valle e del territorio di Pontedera è stato scelto lo spostamento della strada a sud della ferrovia e in una posizione che, senza rendere tortuoso il tracciato, lasciasse al centro di Pontedera dei buoni margini di sicurezza.

Questo percorso, adottato nel P.R., è stato consigliato dalla posizione dei cimiteri, che formano una espansione immediata verso Ponsacco, e dalla valletta a fianco dell'abitato di La Rotta, nella quale passa la ferrovia che si presentava come il più facile valico fra tutti gli altri possibili e presi in esame.

Dale tracciato ha consentito fra l'altro di adibire il passaggio a livello sull'attuale statale ad est di La Rotta, in quale verrebbe di conseguenza ridotto a funzionare come semplice e primo "passaggio" nel territorio comunale dalla parte orientale.

La posizione della nuova Statale dalla parte occidentale verso il Disco è stata definita con lo spostamento del piccolo campo di infiltrazione esistente. Dopo aver superato lo scolmatore, ed essersi incontrata con un incrocio selezionato, con l'autostrada Livorno-Altopascio, si verrebbe a congiungere, senza passaggio a livello, con la strada Statale 67 bis dell'Arno verso Livorno.

Il percorso della Statale oltre lo Scolmatore è stato definito in relazione ad un progetto dell'autostrada Livorno-Altopascio con



pilato dall'Ente del Porto di Livorno, ma questo tratto, come il tracciato in prossimità di Fornacette, pur rimanendo quali proposte del P.R. di Pontedera con effetti vincolativi, debbono trovare una definizione ed una conferma in relazione al proseguimento della Statale verso Pisa e quindi anche in concomitanza con l'esigenza dei Comuni vicini, segnatamente quello di Cascina.

Di non minore importanza sono a nord i percorsi della strada Provinciale proveniente da Lucca che raccoglie a Bientina la strada di Altopascio e sull'Arno (al Ponte alla Navetta, al margine nord del Comune di Pontedera) la strada da Fucecchio e S. Croce Sull'Arno e a sud i percorsi della strada Provinciale per la Valdara e Volterra.

Il tracciato prescelto per queste due strade, osservato anche in accordo con gli studi dell'Amministrazione Provinciale e con le previsioni avanzate per il P.R. di Pontedera, ha assunto una posizione sufficientemente bilanciata nel suo incrocio con la nuova Statale 67 per le due direzioni verso Pisa. Tale posizione consente anche di raccogliere il traffico abbastanza importante della via delle Doline per legoli (che attualmente penetra in Pontedera in aderenza e sulla destra del fiume Era mediante un passaggio a livello) e anche di lasciare un ampio arco di espansione di riserva per il centro.

Questa strada, per la quale è previsto il sovrappassaggio della ferrovia, insieme alla nuova Statale viene a formare un mezzo anello che dà la possibilità di distribuire il traffico di afferenza a Pontedera dall'esterno, e di eliminare quindi gli attraversamenti interni del centro.

L'attuale statale viene in definitiva restituita ad una stretta funzionalità di collegamento immediato fra i centri vicini di La Botte, Pontedera, Fornacette, Cascina.

CIRCOLAZIONE INTERNA

Consegnata ad un uso interno l'attuale sede della statale, proseguite il Viale della Repubblica oltre l'Era fino a congiungere la zona di nuova espansione della "Faltagliata" e le nuove grandi attrezzature che ivi sono previste (Stadio e Mercato avi-ortofrutticolo), proseguito, dalla parte opposta ad ovest, lo stesso viale oltre la stazione usufruendo parzialmente dell'abbandonata sede della vecchia ferrovia Pontedera-Lucca, si sono venuti così a formare due grandi assi est-ovest che alleggeriscono i percorsi interni e collegano le varie parti del centro urbano.

Infine, infine, naturalmente si è dimostrata la soluzione degli attraversamenti nord-sud in corrispondenza dell'asse Pontedera-Ponacchio e delle penetrazioni dalla nuova strada statale. Confermata la possibilità di sopra o sottopassare la ferrovia sulla Via Roma, si è provveduto ad una penetrazione diretta sul centro attraverso il attuale sottopassaggio, convenientemente rialzato ed allargato, ed ovest una penetrazione verso la zona industriale, valicando la ferrovia in vicinanza dell' Scolmatore, viene a completarsi il sistema di circosollazione che dà la possibilità, nel suo complesso, di distribuire il traffico esterno ed anche quello interno, se



lezionandoli anche secondo i tipi e le esigenze in guisa da servire tutte le parti del centro e delle varie zone di espansione. Tale sistema anulare sembra anche facilitare l'impiego di servizi pubblici di circonvallazione.

Nell'esame delle soluzioni della viabilità, va considerato, peraltro, che l'affluenza della nuova Statale sia da est cheda ovest, trovano modo di entrare verso Pontedera da lontano, prima di La Rotta e di Fornacette, sull'asse interno (ora sede della Statale 67) e in punti più vicini, mediante una penetrazione industriale in aderenza allo scolmatore e mediante la nuova sede della strada della Val d'Era.

LA FERROVIA

Dalla illustrazione dei provvedimenti adottati dal P.R. per il collegamento tra centro, e le zone industriali e di sviluppo e le attrezzature situate a sud della ferrovia, si potrà osservare che i gravi problemi di attraversamento possono dirsi, almeno nelle linee generali, risolti. Non c'è dubbio però che la ferrovia rimane una delle linee generatrici della struttura di Pontedera. Per il traffico meccanico i valichi vengono assicurati ed organizzati in rapporto con la nuova posizione della Statale e delle Provinciali, quindi come è stato poco avanti spiegato, mediante la formazione di un sistema quasi circolare di penetrazione all'esterno e di uno circolare interno. Se fosse stato possibile un sottopassaggio alla Via Roma, la permeabilità fra le due parti della città sarebbe stata completa; ma questa soluzione rimane impossibile, anche per mezzi meccanici leggeri ed anche mediante il rialzamento del piano del ferro che l'Ufficio Lavori delle I.F.SS. ha studiato per facilitare il maggiore ampliamento del sottopassaggio di Via della Stazione Vecchia. Considerato allora che un sottopassaggio di ridotta altezza dietro il Duomo non verrebbe a fornire sensibili vantaggi, il problema si sposta sull'alternativa di mantenere il passaggio a livello di Via Roma o di ridurlo a sottopassaggio pedonale; la seconda soluzione, che consentirebbe il permanente accesso fra le due zone in uno dei punti più solcati, sarà naturalmente preferibile con la graduale attuazione del piano e la realizzazione delle arterie esterne che escluderanno il passaggio di mezzi pesanti dalle zone centrali.

Per il restante del territorio pedonale il P.R. prevede l'abolizione di tutti i passaggi a livello, fatta eccezione di quello di Via Roma che verrebbe però a perdere di notevole importanza.

ESPANSIONE INDUSTRIALE

La formazione di una nuova struttura stradale e urbanistica della città, un più ampio respiro per gli sviluppi industriali, a cominciare da quelli delle fabbriche Piaggio, erano fortemente contrastati dalla presenza del vecchio campo di aviazione inefficiente e dai suoi vincoli. Lo spostamento di questa attrezzatura, concordato anche in sede di conferenza dei servizi presso il Ministero



dei LL.PP., ha consentito di mettere in equilibrio le varie esigenze della quale, nonostante la impossibilità attuale di fare previsioni, può esigere, anche in corrispondenza della costruzione molto probabile dell'autostrada Livorno-Portoferraio-Altopascio, larghe zone di impiego e di distribuzione.

Predominante ed immediata importanza in ogni modo assumono le esigenze delle industrie Piaggio e quali, pur avendo in uso l'attuale campo di aviazione per le prove di motomezzi, indicano, oltre che una più libera disposizione di aree, un chiaramento ed un riordinamento della struttura urbana atti a migliorare i collegamenti del centro, con le attrezzature e le strade esterne.

In parallelo a fianco della zona industriale è stata prevista una zona a carattere artigianale allo scopo sia di facilitare il graduale trasferimento di piccole industrie e laboratori esistenti nel corpo urbano, sia la installazione di nuovi fra i quali quelli che si vengono formando come ausiliari della grande industria esistente.

Particolare cenno va fatto alle industrie dei refrattari, caratteristiche di La Rotta, alle quali è lasciato libero sviluppo nelle zone dei campi argillosi che rimangono sgombri di qualsiasi espansione edilizia, e da altri tipi di impianti di produzione.

IL CENTRO URBANO E IL PIANO DI RICOSTRUZIONE

Il consolidamento del centro urbano ha avuto un notevole svolgimento dopo la guerra con la ricostruzione regolata dal relativo piano.

Per ciò che riguarda la struttura viaria il P.R. ha risolto, come è stato illustrato, i problemi di penetrazione e di distribuzione con il sistema esterno delle strade e con le zone residenziali esterne previste.

Una particolare considerazione va fatta però sul carattere del centro che per le sue funzioni commerciali (che si sono venute notevolmente rafforzando, col numero degli esercizi del dopoguerra) prospetta esigenze di maggiore compattezza e caratterizzazione propria di un centro che tende ad avere una sempre maggiore funzionalità territoriale e che quindi, da aspetti di "borgo", sta acquistando aspetti evidenti di piccola città. L'indirizzo che ha assunto la ricostruzione edilizia, ha spinto giustamente l'Amministrazione a richiedere notevoli riforme e varianti alle disposizioni del piano di ricostruzione, parte delle quali si inseriscono nel quadro del presente Piano Regolatore.

Il coordinamento e la sutura fra la pianificazione in atto regolata dal piano di ricostruzione, e quella generale, prevista dal P.R. attuale, oltre ad aver richiesto alcune importanti articolazioni fra la zona centrale e quelle esterne da sviluppare, ha portato un chiarimento sulle attribuzioni delle varie parti dell'organismo urbano.

Il carattere ormai impresso all'edilizia in quasi tutte le zone del centro, regolata dal piano di ricostruzione, e il fatto che ormai quasi tutti gli isolati compresi tra la ferrovia e l'Arno siano in parte coperti, ha impedito un diverso inquadramento delle nu-



ve formazioni dei volumi, che, sulla base delle tendenze e delle possibilità ormai manifestate, si sarebbe potuto prevedere in forma più aperta, di altezza maggiore con spazi pubblici più solezionati ed organici. Una tale disposizione si è potuta solo indicare per una zona ad ovest di Via Carducci che è da considerarsi sgombra perchè solo coperta di ruderi di un'industria che non si è ricostruita dopo la guerra.

Tale zona per essere adiacente alla Stazione e per essere intermedia fra il centro propriamente detto e le zone residenziali della regione ovest, può assumere l'importanza funzionale di un centro secondario.

Questa area dove è stato previsto l'inserimento della Stazione autopullmann, importantissimo per i traffici che si concentrano in Pontedera, dovrà essere regolata da un apposito piano particolareggiato che nell'ambito degli indici ammessi dal piano di ricostruzione, potrà imprimere un carattere più aderente alle funzioni di questo nuovo centro che si svolgerà di prospetto al nuovo grande piazzale di stazione degli autopullmann e che sarà previsto di pensiline e di tutti i necessari servizi per il pubblico.

ZONE RESIDENZIALI

Mentre rimangono efficienti le regole del piano di ricostruzione per la zona centrale, invece nelle zone oltre l'Era e a sud della ferrovia la formazione edilizia si uniforma alle disposizioni di attuazione previste dal P.R., le quali talvolta consentono una saturazione edilizia secondo i tipi in uso, e in generale, rimandano la combinazione di piani pianivolumetrici di iniziativa privata e piani particolareggiati comunali.

La configurazione attuale della città e le previsioni del P.R. hanno facilitato la precisa formazione di settori edilizi esterni che dovranno qualificare come quartieri attrezzati.

I settori delimitati sono essenzialmente quattro: tre a sud della ferrovia e uno oltre l'Era. Tutti e quattro i quartieri sono previsti quali sviluppi di tendenze ormai in atto.

La difformità delle iniziative che ha prodotto fin oggi tipi edilizi di varia misura e dimensione, sarà ripresa dai piani particolareggiati che dovranno imprimere un'organica struttura alla rete interna delle strade e precisare una responsabile disposizione volumetrica degli edifici e delle attrezzature di quartiere.

Mentre i terreni dei tre settori a sud della ferrovia sono da considerarsi i migliori di Pontedera, quelli della Maltagliata, oltre l'Era, sono bassi e per questi ultimi sono state quindi previste norme particolari per il rialzamento dei terreni e per la costruzione di edifici.

I quattro quartieri di sviluppo nel contemplarsi dovranno caratterizzare la nuova struttura della città. La notevole autonomia che gli impianti di quartiere dovranno ad essi fornire, ravviverà la loro unità sociale impedendo che essi divengano una uniforme propaggine periferica del corpo urbano.

Il quadro di espansione residenziale previsto nel P.R. risulta notevole per i fabbisogni di sviluppo della città.



Esso comprende infatti nel complesso circa 60 ettari di aree nuove che possono accogliere circa 16.000 abitanti. Ed a queste debbono aggiungersi le capacità di ricezione delle zone da saturare e anche l'aliquota di abitanti che potrà essere accolta nella zona artigianale. Cosicché anche non computando le aree ancora da costruire nel centro fra l'Arno, la ferrovia, l'Era e il Villaggio Piaggio vengano a compensare il naturale sfollamento della zona più densa del centro, il totale generale di sviluppo soddisfa le previsioni più ottimistiche.

LE FRAZIONI

Le espansioni e le attrezzature previste per La Rotta, Gello, Poggiana e Montecastello sono valutate nell'ordine delle esigenze di espansione di ciascuno di questi nuclei e sono stabilite con l'intento di provocare la formazione di gruppi edilizi compatti, e quindi di impedire la dispersione di nuovi edifici esclusivamente residenziali nella campagna e lungo le strade.

Le espansioni di La Rotta sono state disposte ad anello intorno alla piccola collina secondo le esposizioni più idonee e in guisa da formare un sistema aperto, ma ben collegato nelle sue parti.

Se per le frazioni minori non emergono problemi di importanza, considerata la piccola dimensione degli accrescimenti, per La Rotta viceversa si pongono esigenze particolari di controllo. La frazione ha infatti il ruolo di piccolo centro satellite, e presenta una economia caratterizzata dalle fabbriche di materiali per l'edilizia ed è quindi necessario ordinare gli sviluppi edilizi con piani di fabbricazione che regolino gli allineamenti, la disposizione degli edifici e la sistemazione dei terreni collinari.

APPREZZAMENTI COLLETTIVI

Sul campo di aviazione è stato trattato in altre parti della relazione: e già si è osservato che lo spostamento dell'impianto, che non è in uso, ha consentito di aprire l'espansione industriale e di risolvere lo spostamento della strada statale.

Non si può affermare oggi se esistono le possibilità di una ricostruzione che la vicinanza dei grandi aeroporti di Pisa rende molto improbabile. In ogni modo, il P.R., anche nella scorta delle indicazioni degli uffici aeronautici competenti, ha provveduto a vincolare dei terreni in una zona di scarsa importanza agricola così da facilitare la eventuale nuova installazione.

Il P.R. ha confermato l'ubicazione del nuovo stadio e del nuovo mercato avi-ortofrutticolo prevista già dall'Amministrazione Comunale. I due impianti che hanno una funzione territoriale vengono a trovarsi prossimi ad un nodo stradale dove può convergere il traffico esterno da ogni direzione. Provvisi di ampi parcheggi essi si collegano col centro mediante i tre assi paralleli che configurano il sistema distributivo della città nella direzione est-ovest e costituiscono uno dei perni funzionali fondamentali della nuova struttura urbana.



Come nuovo mercato, anche la nuova stazione autopulmann viene a sollevare il centro cittadino di un carico di traffici che provoca momenti di grave crisi.

Prevista, come è stato detto, sul Viale Carlucci essa consentirà di accogliere la sosta delle decine di mezzi che si irradiano sul territorio e tutti i servizi di agenzia e commerciali necessari. Il deposito dei mezzi e il parcheggio sono stati disposti, insieme a quelli degli autotrenà, in un grande piazzale all'esterno ovest dell'abitato vicino al nuovo scolmatore e all'entrata del cavalcavia che collegherà la zona industriale.

In particolare considerazione deve essere tenuto il problema degli impianti scolastici. Per le scuole elementari le disposizioni dell'Amministrazione e le previsioni del P.R. consentono di assicurare una distribuzione proporzionata alle esigenze delle frazioni e quelle dei nuovi quartieri.

Per ognuno di questi ultimi sono previsti uno o due gruppi scolastici con asili, riuniti a campi di gioco e parchi pubblici, tutti quanti disposti nel cuore degli abitati e distaccati dalle arterie del traffico.

Più delicata invece si presenta la situazione delle scuole medio e superiori, che si prevede debbano avere notevole sviluppo proprio per quelle funzioni di centro territoriale che Pontedera è evidentemente chiamata a svolgere. La maggior parte delle attuali attrezzature situate nel centro urbano è antiquata ed insufficiente e si trova sempre più in contrasto con le funzioni commerciali del centro.

Il P.R. nel quadro generale della città, che come è già stato detto è naturalmente sezionato dai fiumi e dalle grandi strade esistenti ed in progetto, ha provveduto a vincolare a zona scolastica la lingua di terra alla confluenza fra l'Arno e l'Era che si presta a sprone sui fiumi, si presta perfettamente per l'esposizione ad accogliere il trasferimento delle vecchie scuole e del centro e alle installazioni di nuove.

Il complesso facilmente collegabile con il centro mediante un ponticello, e quindi accessibile immediatamente anche dai mezzi pubblici potrà consentire l'unificazione di impianti scolastici sportivi di gioco per la ginnastica e si presta naturalmente ad accogliere insieme anche la sede di altre attività culturali cittadine e di svago.

Questa zona costituisce una riserva preziosissima per la città che non possiede nel suo interno alcuna area a verde di rilevanti dimensioni e rimane racchiusa tra gli argini assolutamente priva di visuali. Essa sarà quindi un polmone di sfocio, rapidamente accessibile con precise e distinte caratterizzazioni funzionali.

L'impiego di aree verdi urbane a parco, a giardino e per giuochi si è presentato difficile per Pontedera, anche nella realizzazione del piano di ricostruzione. La zona scolastica che può contenere, soprattutto ai margini dei fiumi, risolve in buona parte il problema, per le zone centrali. Per l'estremo ovest dell'abitato il P.R. ha provveduto a disporre un'ampia area oltre la vecchia sede della ferrovia Pontedera-Lucca necessaria all'uso dei quartieri



operai di quelle zone.

Per ognuno dei nuovi quartieri di sviluppo residenziale il P.R. ha previsto accanto alle scuole un piccolo parco per giuochi. Le dimensioni di queste aree sono esigue e quindi da considerarsi strettamente indispensabili: sono state tenute basse allo scopo di facilitare un più agile recupero da parte dell'Amministrazione, tenendo presente che per il passeggio Pontedera possiede fortunatamente gli argini dei fiumi.

Essi costituiscono un notevole recupero che sarebbe molto opportuno, compatibilmente alle esigenze di sicurezza, che l'Amministrazione in accordo con l'Ufficio del Genio Civile, provvedesse ad alberarlo con pioppi ed altre essenze, per ridurre l'effetto di squalore che essi presentano.

Particolare menzione va fatta alla suggestiva ansa dell'Era detta "Il Puntone", che il P.R. prevede a parco all'apice del nuovo quartiere sud-orientale e a conclusione dell'argine sinistro dell'Era.

Le attrezzature esistenti non presentano problemi di rilievo. I cimiteri urbani consentono eventuali ingrandimenti. I macelli sono di remote costruzioni e per essi e per l'Ospedale attualmente e con gli impianti già eseguiti o previsti, è sufficiente al fabbisogno: semmai è da lamentare che esso già circondato dall'edilizia, non rimanga isolato rispetto alle zone urbanizzate. Va notato per altro che le due nuove strade di penetrazione previste dal P.R. potranno notevolmente ridurre l'entità del traffico su via Roma che dovrebbe quindi rimanere come borgo interno.

APPROVVIGIONAMENTO IDRICO

Il primo acquedotto di Pontedera risale al 1880: raggiunge le falde del Monte Pisano, è lungo km. 8 ed ha una stazione di sollevamento ed un deposito di carico di mc. 150. Esso è capace di fornire quindici litri secondo, fabbisogno che è stato sufficiente fino all'anno 1940, quando la popolazione aveva raggiunto 12.500 abitanti. Come provvedimento provvisorio fu aumentata la potenzialità delle pompe fino ad ottenere 22 litri secondo, distrutto dalla guerra interamente e poi ricostruito è stato fino al 1957 l'unica fonte di approvvigionamento; anno in cui poteva ormai solo concedere un consumo unitario di 120 litri al giorno pro capite.

Nel 1958 nel trivellare un pozzo per il nuovo macello si trovò una notevole quantità di acqua, per cui vennero subito aperti altri due pozzi e costruito in loco un impianto di deferizzazione onde permettere l'utilizzazione dell'acqua ad uso potabile.

Un ultimo pozzo trivellato in località "Il Bercino", nel pressi della Botte, porta la quantità di acqua affluente nell'acquedotto da 33 a 45 litri/sec. secondo.

Le provenienze sono le seguenti:

Sorgenti di Cascine di tutti	l/s	22
n. 2 pozzi al Ponte alla Tavetta	"	15
n. 1 pozzo al Bercino	"	8

Totale l/s 45

SCHEMA DEL POZZO PIAGGIO
nell'interno dello stabilimento

SCHEMA DEL POZZO COMUNALE
ai nuovi macelli



arg.grigia cinerea a strati scagliati 110,50
tracce di lignite e arg.cinerea 11,50
arg.cinerea plastica 23,=

arg.cinerea pura compatta 45,=
arg.plastica dura tenace 48,30
ghiaia pulita e strati arg.Acq. 54,=

arg.cinerea e detriti di conch. 63,50
arg.sabbiosa e tracce di torba 67,=
arg.scura dura e detriti di con. 73,40
arg.carbonosa e tracce di lignite 78,50
arg.plastica durissima e ghiaiet. 82,30
ghiaia pulita Acqua 85,30
ghiaia sabb.semipulita e ciottoli 88,50
arg.verdastra e ghiaietto 92,50
argilla sabbiosa 97,50
sabbia e ghiaietto semipulito

argilla compatta durissima 107,70
ghiaia pulita Acqua 112,70

Argilla cinerea 126,=
argilla carbonosa 129,50

argilla plastica scagliosa 141,=
sabbia e ghiaia pulita Acqua 143,50
arg.plastica scagliosa 144,80
sabbia arg. e qualche ghiaietto 149,50

argilla scura sabbiosa 165,=
arg.con tracce di conchiglia 176,=
conglomerato di sabbia conchigliosa 176,70

argilla plastica sabbiosa 187,=
sabbia pura pulita 192,=
argilla scura compatta Acqua 197,=
argilla saggiosa 200,=
ghiaia pulita 200,05

1,70 terreno vegetale
3,10 vegetale argilloso
5,80 argilla gialla sabbiosa
8,90 argilla bleu sabbiosa
18,40 sabbia e ghiaia Ac
18,40 argilla sabbiosa
19,50 argilla scura
24,50 argilla sabbiosa

45,= argilla grigia sabbiosa
46,30 ghiaia pezzatura 4+6

abbreviazioni:
arg.:argilla



che suddivisi tra i 16.000 utenti danno 243 litri di acqua al giorno a testa.

A lavori ultimati questa quantità sarà sufficiente, ma già l'Amministrazione si è preoccupata di aderire ad un consorzio per la trivellazione di pozzi alle Ceibaie. Questo provvedimento è richiesto dal continuo spandersi della rete: un ramo di questa già raggiunge S. Lucia ed è in programma di farlo proseguire fino a Gellio.

Un'altra frazione tuttora poverissima di acqua è Montecastello dopo l'infelicitosa trivellazione di numerosi pozzi di prova, l'Amministrazione ha fatto redigere un progetto per allacciare quella frazione con il serbatoio pensile del Bercino.

Per Treggiata fin dal 1940 funziona un acquedotto alimentato da un pozzo che eroga 3 l/s sufficienti per quella popolazione. E' prevista invece la costruzione di un serbatoio pensile di mc. 60 al posto di quello attuale che non arriva a fornire l'acqua ad alcuna delle abitazioni più alte.

FOGNATURA

Il terreno su cui sorge Pontedera non consente lo scolo naturale delle acque. Prima del sorgere della città la zona era un unico acquitrinio, soggetto alle piene due due fiumi che in quel punto confluiscono. La costruzione degli argini ed il conseguente lento rialzamento del letto dei fiumi ha tolto ogni possibilità di scolo. Per allontanare le acque meteoriche e cloacali si è dovuto ricorrere ad un canale di n. 4.500 di lunghezza che a stento riesce a raggiungere il fosso Reale. Mentre è possibile così allontanare le acque a valle, più grave si presenta il problema per il settore a monte oltre l'Era. E' noto che in periodi di piena l'Arno fa rigurgitare l'Era e le acque di questa in prossimità della foce aumentano notevolmente il livello. Perchè le acque di piena non si riversino da quel lato allagando la città e campagna, i canali affluenti sono muniti di chiusura a battente. Se queste valvole evitano l'allagamento da parte dell'Era non impediscono però il crescere di quelle che confluiscono dall'interno.

In questi casi si sono avuti ancora allagamenti con 30 cm. di acqua sopra al livello del terreno.

Già esiste una norma che stabilisce la quota degli alloggi elevata di cm. 50 dal terreno, con ciò si è voluto evitare l'allagamento diretto delle case, ma non si sono salvate le strade e soprattutto non si è evitato al pericolo costante della diffusione di malattie a causa dell'inguinamento delle acque.

Anche le strade e il piano di campagna spesso dovranno essere sopraelevati.

Per le acque luride poi c'è l'altra alternativa che la depurazione ed il sollevamento.

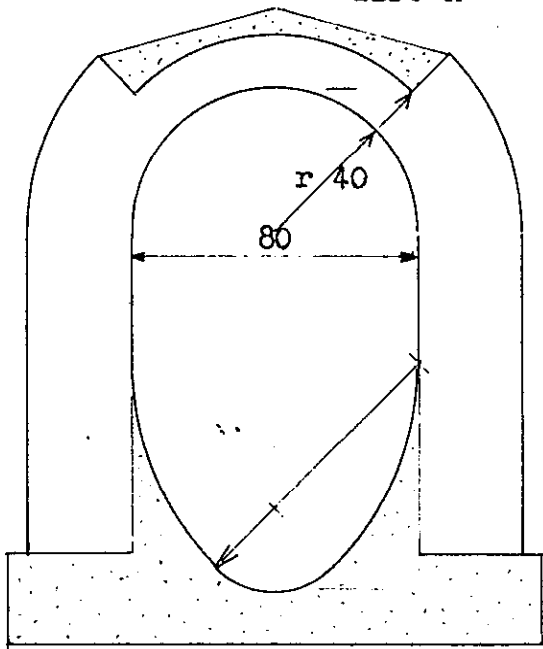
La fognatura della città è costituita da un insieme di canali di sezioni diverse, posti a differenti quote perchè costruiti in periodi successivi senza un progetto generale unico.

I vari tronchi staccati hanno una sola caratteristica in com-

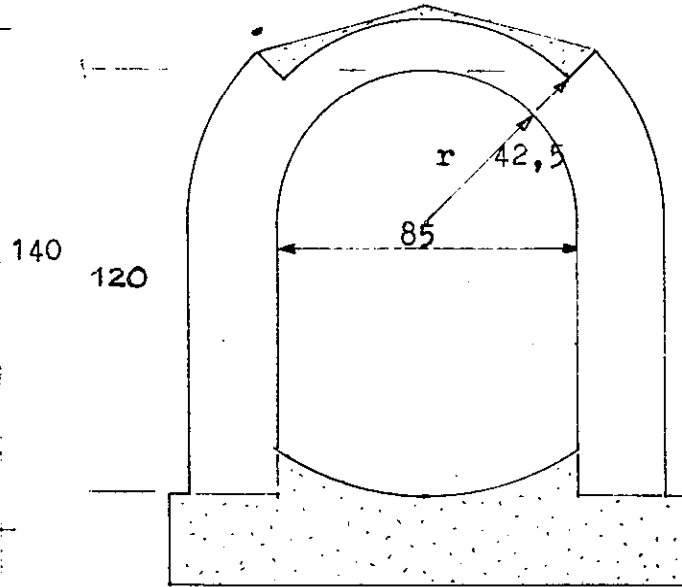


TIPI DI SEZIONI
NELLA FOGNATURA DI PONTEDERA
scala 1:20

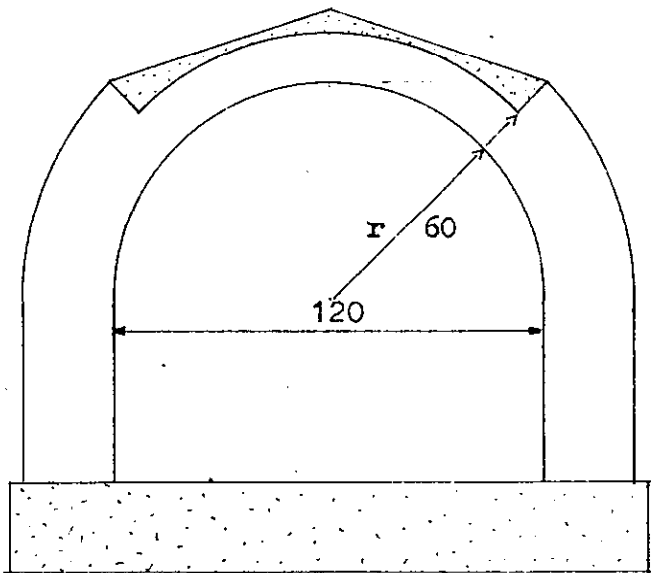
TIPO A



TIPO B



TIPO C



Ø TURI DI CEMENTO

60+80 TIPO D

110



SCHEMA DELLA FOGNATURA

canale aperto
collettori principali
fognature secondarie

PISTA

tombino.

tombino

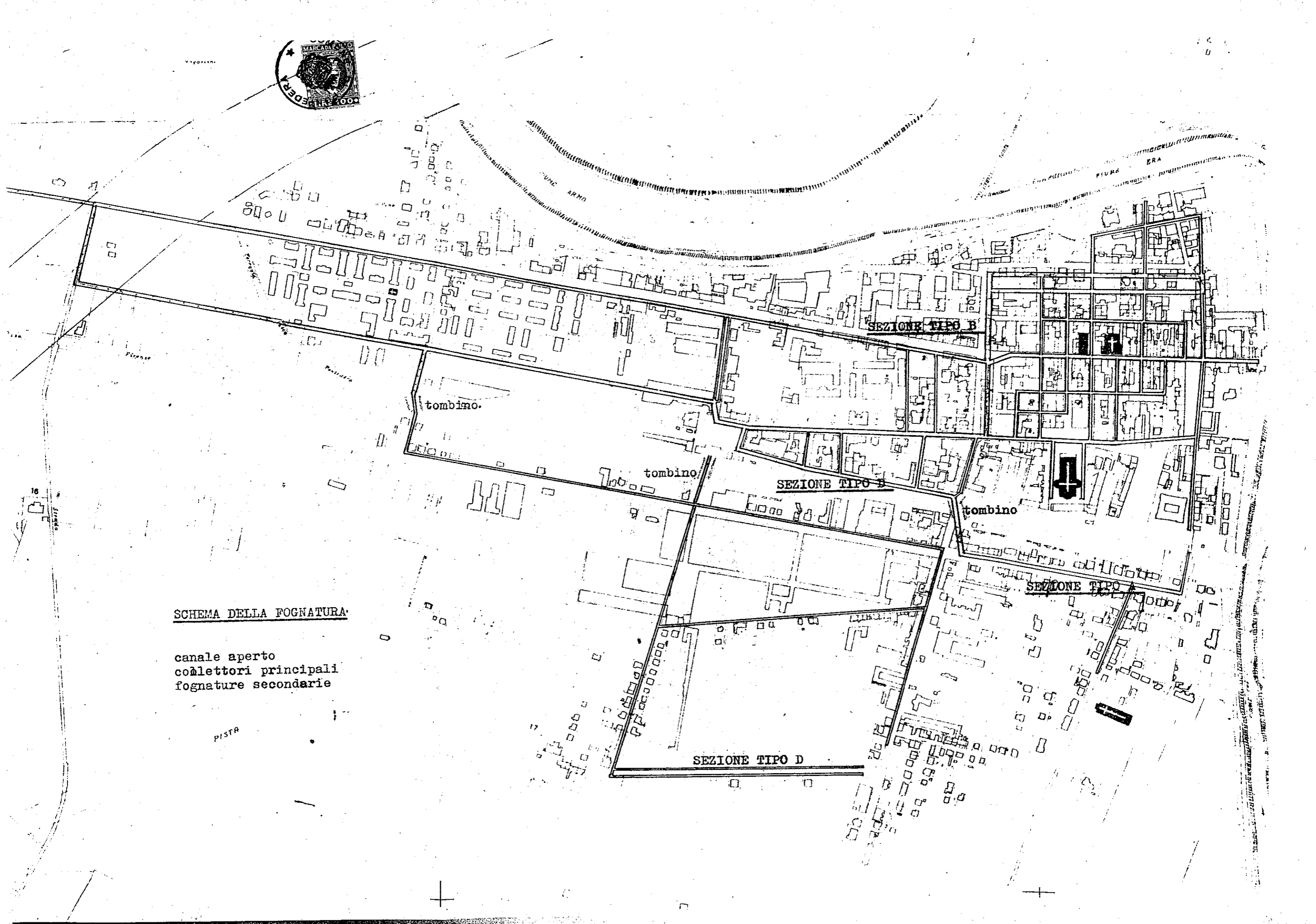
tombino

SEZIONE TIPO B

SEZIONE TIPO B

SEZIONE TIPO A

SEZIONE TIPO D





ne: la pochissima pendenza e la conseguente problematica possibilità di scolo. Successivamente i vari condotti furono collegati fra di loro ma in alcuni punti non si sono potuti evitare dei salti in contropendenza. In corrispondenza di questi ristagni esistono dei pozzetti per il periodico allontanamento dei fanghi. Il settore oltre la ferrovia non è in migliori condizioni, questa volta l'ostacolo è proprio il rilevato ferroviario. L'ostacolo per buona fortuna è più di natura amministrativa che tecnica e consiste nella non indifferente spesa che si deve affrontare per un lavoro di attraversamento senza turbare il traffico ferroviario.

Attualmente esistono n.3 torroni che attraversano il rilevato, ma questi per quota e per sezione pregiudicano già il funzionamento del comprensorio a monte. Essi si trovano esattamente, uno sotto il passaggio a livello di Via Roma, uno alla Stazione ed uno sotto il passaggio a livello di Via X^{VI} Maggio. Nella planimetria allegata si sono distinte tre sezioni principali di tubazione e i canali aperti che fungono da collettori, si sono riportate anche alcune delle sezioni caratteristiche già adottate, da questo si nota la differenza tra l'una e l'altra, non solo, ma anche la sproporzione tra le sezioni e le rispettive strade.

Lo scavo dello scolmatore con le possibilità conseguenti di riversare in esso le acque di scolo, aprirà insperata possibilità di deflusso.

Capitolo 1 -

AMBIENTE GEOGRAFICO - CLIMA

La città di Pontedera sorge nella pianura dell'Arno sulla riva sinistra del fiume a circa km. 0 dalla sua foce.

Distà km. 61 da Firenze, km. 3 da Lucca, km. 32 da Livorno, km. 21 da Pisa e km 45 da Volterra, che sono le città con le quali il centro di Pontedera ha più diretto interesse di traffici e scambi.

La città di Pontedera è attraversata da sud a nord dal torrente Era che quivi sbocca nell'Arno. I due corsi di acqua costituiscono un notevole limite naturale all'espansione della città, mentre funzionano come agenti condizionatori del clima.

Per ciò che riguarda il clima e l'ambiente fisico, riportiamo alcune parti di uno studio della Circonscr. Roma Merli:

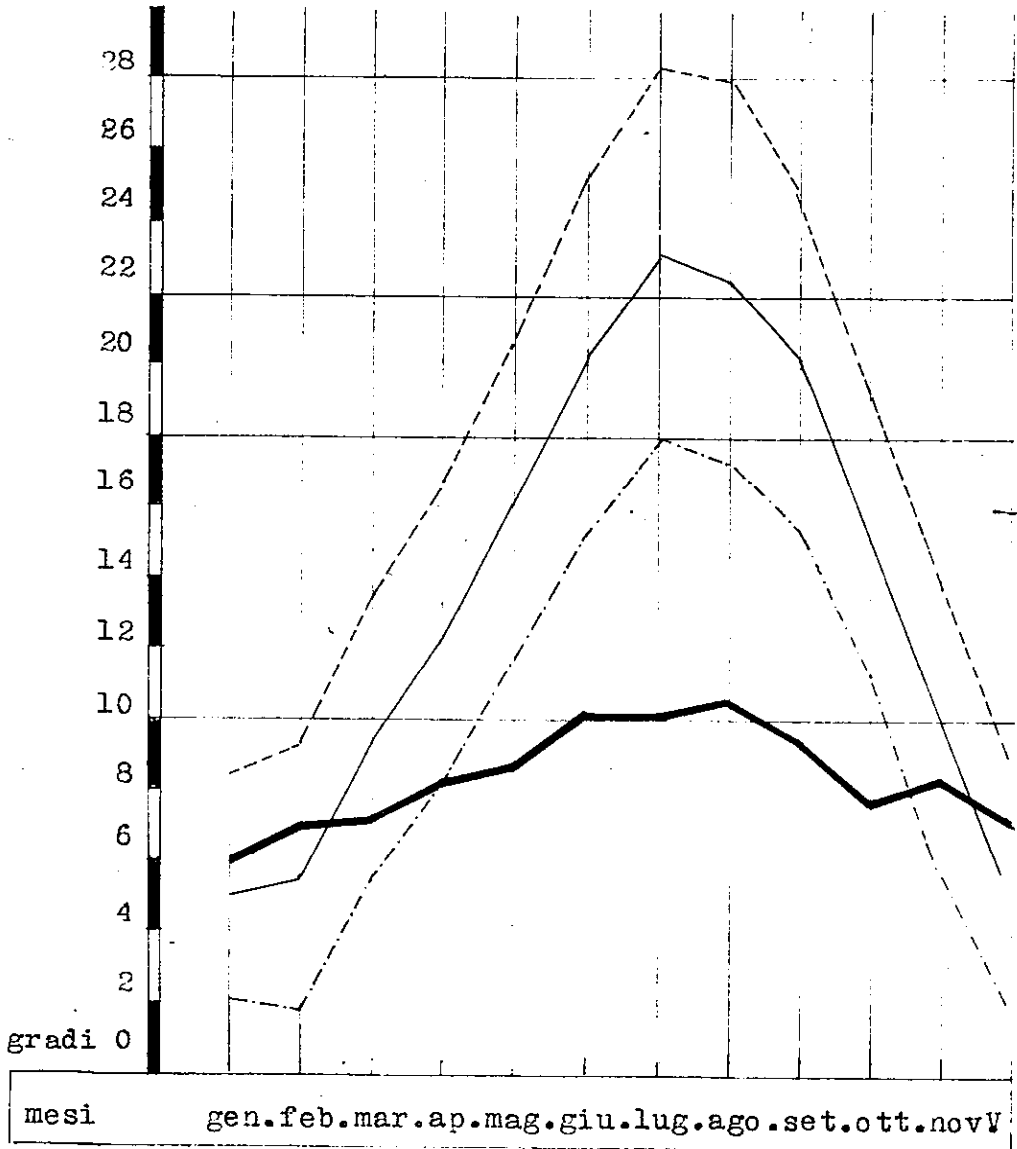
« Il clima è di tipo mesotermico e risente da una parte dell'influenza del mare, dall'altra dello sbarramento appenninico, il quale contribuisce a conferirgli una certa varietà riguardo al regime dei venti e della pioggia.

Il diagramma delle temperature costruito sui dati forniti dalla L'Eredia per il biennio 1926-1927 per la stazione di Pontedera, dimostra che essa non subisce mai dei grandi sbalzi, anzi aumenta o diminuisce in maniera quasi uniforme.

Nei mesi di gennaio e febbraio essa resta quasi invariata, come nei mesi di luglio e agosto. Qualche differenza si nota invece



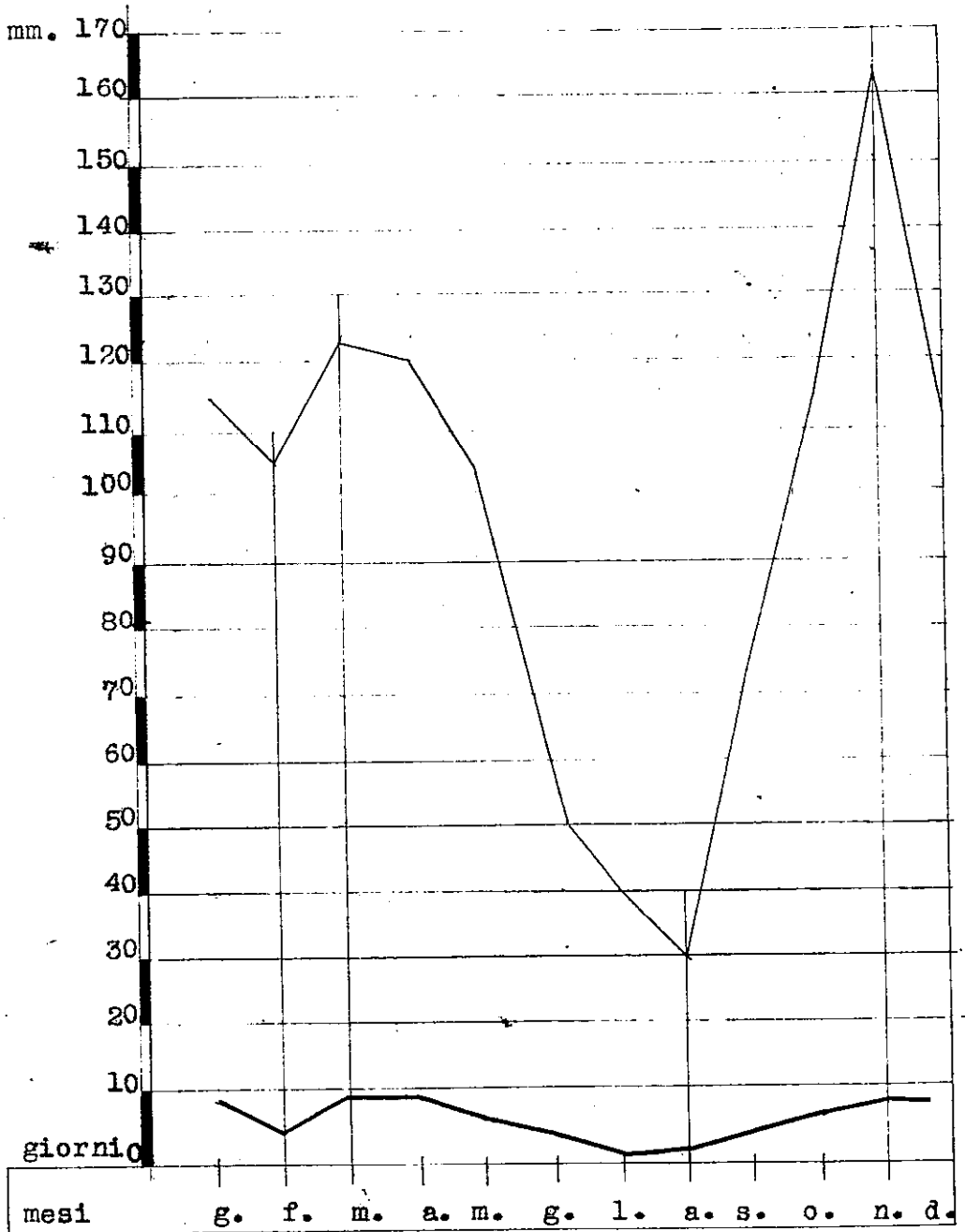
LA TEMPERATURA



- massima
- media
- · - · - minima
- escursione



LE PRECIPITAZIONI



— precipitazioni
— giorni di pioggia



nell'oscursione diurna, la quale diminuisce nelle stagioni fredde, mentre raggiunge il suo massimo nella stagione estiva.

Nel diagramma delle piovosità mensili, tracciato secondo i dati dell'Eredia per il decennio 1921-1930, sempre riferendosi alla stazione di Pontedera, si può vedere come si abbia una stagione piovosa unica dall'autunno alla primavera, con due max in queste stagioni separate da un intervallo relativamente più asciutto nella stagione invernale. Le piogge iniziano nel tardo settembre, si intensificano nell'ottobre, fino a raggiungere un massimo nel novembre. Questo primo periodo ha spesso carattere violento, a volte temporalesco, con brevi intervalli di bel tempo.

I mesi di gennaio e soprattutto febbraio sono spesso abbastanza asciutti. A maggio le piogge diminuiscono rapidamente dopo aver toccato il massimo primaverile nel mese di marzo, fino a raggiungere il minimo in agosto. Questo secondo periodo di pioggia ha carattere più uniforme. Il massimo autunnale è molto superiore al massimo primaverile ed il minimo estivo è molto più basso di quello invernale.

Tuttavia la siccità estiva, che è la caratteristica del clima mediterraneo, è in questa zona leggermente attenuata.

Non bisogna infatti dimenticare che ci troviamo in una pianura alluvionale e quindi molto umida formata da un grande fiume come l'Arno.

Nella rimanente zona della Toscana, non solo la piovosità invernale è molto maggiore, ma anche quella estiva è notevolmente più bassa (cfr. Eredia - La distribuzione delle piogge in Italia - decennio 1921-30 - pag. 244 e segg. Roma 1934). Pontedera quindi non ha un clima mediterraneo vero e proprio, bensì clima di transizione sempre a causa della umidità trattenuta dal suolo alluvionale e facilmente evaporabile. Molto frequenti sono le nebbie, mentre le zone circostanti un po' più elevate ne sono spesso immuni. Questa umidità favorisce in inverno ed in primavera la formazione delle brine che sono assai nocive alla vegetazione. Scarsa è la neve.

Riguardo al regime dei venti si può dire che esso è in relazione alla depressione barometrica invernale che domina nel Tirreno e che determina una affluenza di venti caldi da sud-ovest a sud-est apportatori di pioggia. La tramontana che proviene da nord-est, vento freddo ed asciutto in inverno e relativamente caldo in estate, soffia liberamente nella zona aperta della valle. Essa porta il bel tempo ma contribuisce ad abbassare la temperatura e, quando soffia a lungo, è dannosa alla vegetazione per la sua azione disseccante.

Anche il libeccio, vento di sud-ovest impetuoso e carico di sale marino e il maestrale da ovest asciutto e fresco, recano disturbi alla vegetazione.

Ma ciò che riguarda la vegetazione, ben poco si può dire, perché, come del resto in tutta la Toscana - zona di civiltà agricola antichissima - è ormai difficile distinguere la flora spontanea da quella che l'opera dell'uomo ha contribuito a formare.

Le uniche zone della pianura in cui essa è rimasta quasi intatta sono quelle delle Curigliane dove la vegetazione arborea manca completamente e è ridotta ad arbusti ed a certi ciuffi verdi. Nelle parti più basse crescono tracci di erbe caratteristiche del terreno.



unità. I boschi sono tutti raggruppati nella zona collinosa del Comune.

Le specie arboree più diffuse sono: il cerro, il pino marittimo, la quercia, il castagno, il frassino, il carpino bianco ed il corbezzolo sono pure frequenti.

Dei 4.603 ha. che costituiscono il Comune di Pontedera, la superficie improduttiva è di 407 ha., quella produttiva di 4.196 ha. Della superficie produttiva, quella agraria è di 3.589 ha., mentre quella forestale è di 607 ha. Con un coefficiente di boscosità del 14,4% (cifr. Catasto Forestale - c.p.cit.). Dei 607 ha. di superficie occupata dai boschi la maggior parte (42,7% produce cedui composti, il 39,3% cedui semplici e il 17,9% fustaie." Così la Dr.ssa Merli.

La città di Pontedera è situata ad una quota inferiore a quella degli argini dei fiumi Arno ed Era, per cui è reso molto difficile lo scolo delle acque siano meteoriche che di rifiuto. In linea di massima la falda acquifera superficiale si trova a meno di un metro di profondità dal livello del terreno.

Capitolo 2 -

LO SVILUPPO URBANO NEL TEMPO -

Pontedera è certamente sorta come luogo di sosta sulla strada che da Pisa portava a Firenze in epoca romana molto tarda; poi come castello di difesa del ponte che seguì all'antico traghetto sull'Era.

Dal castello di Pontedera si comincia ad aver notizia nei primi decenni dell'anno Mille; notizie indirette, s'intende, il che fa pensare che lo sviluppo della città non sia iniziato prima del tredicesimo secolo. Comunque il ruolo moderno di centro di traffici Pontedera lo assume legalmente nel 1546 quando Cosimo I° stabilì per questa città un mercato libero ogni mercoledì, giorno che fu poi cambiato in venerdì con un atto del Consiglio dei Duecento del 1565 (cifr. Petessi - Memorie storiche di Pontedera - Pontedera 1916, pag. 23 e segg.).

Una carta del 1821 dimostra che la città non si era sviluppata oltre il perimetro corrispondente alle vecchie mura, demolite ancora nel 1554 in una guerra fra Pisa e Firenze.

E' in questo periodo che cominciano a sorgere le prime case al di là del fossato delle mura ancora esistenti, e da questo momento incomincia un'espansione anche oltre l'Era.

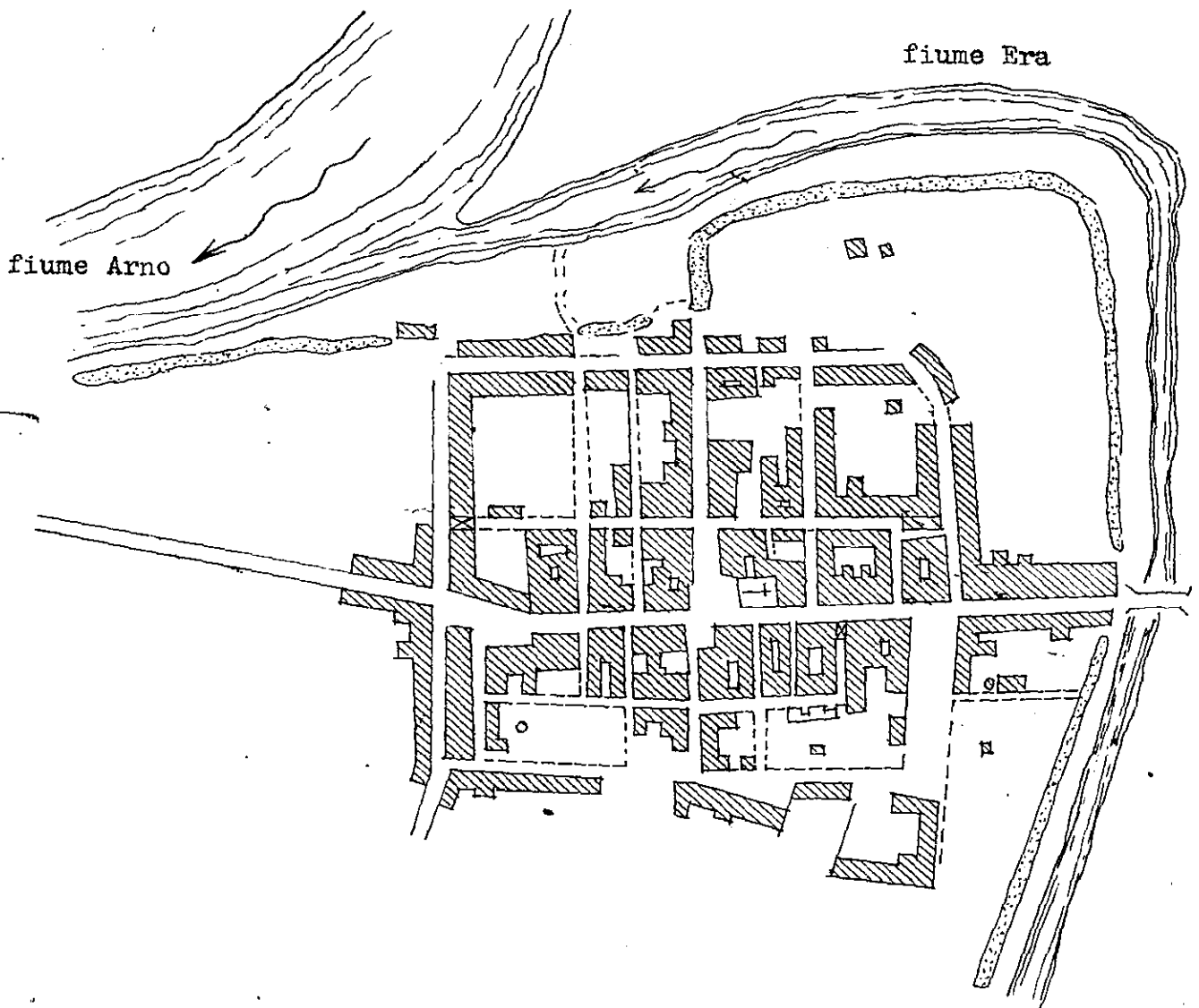
Non è stato possibile rintracciare altre carte topografiche nell'intervallo fino al 1920, per cui resta possibile seguire in tutte le sue fasi il graduale sviluppo avvenuto in quel periodo di cento anni.

Si può notare comunque che, già nel 1920 le costruzioni tendevano ad allinearsi lungo la strada principale sia verso Pisa che verso Firenze. Alla saturazione dello spazio corrispondente al perimetro delle antiche mura e agli argini dell'Era, seguì l'articolazione del borgo oltre l'Era, sulle tre strade che ivi confluiscono.



PONTEDERA NELL'ANNO 1821
originale in scala 1:1250

scala 1:5000





fiume Arno

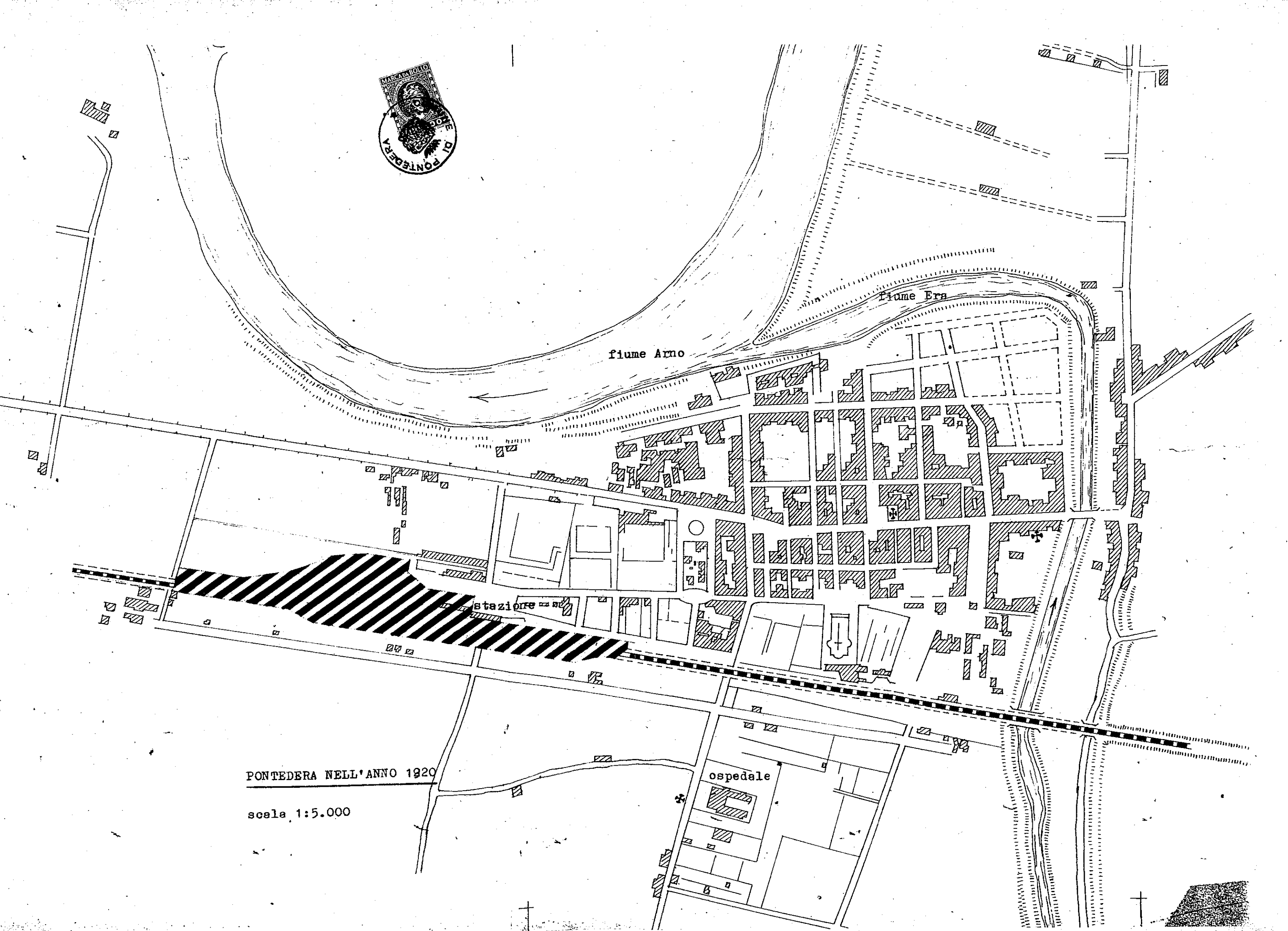
fiume Era

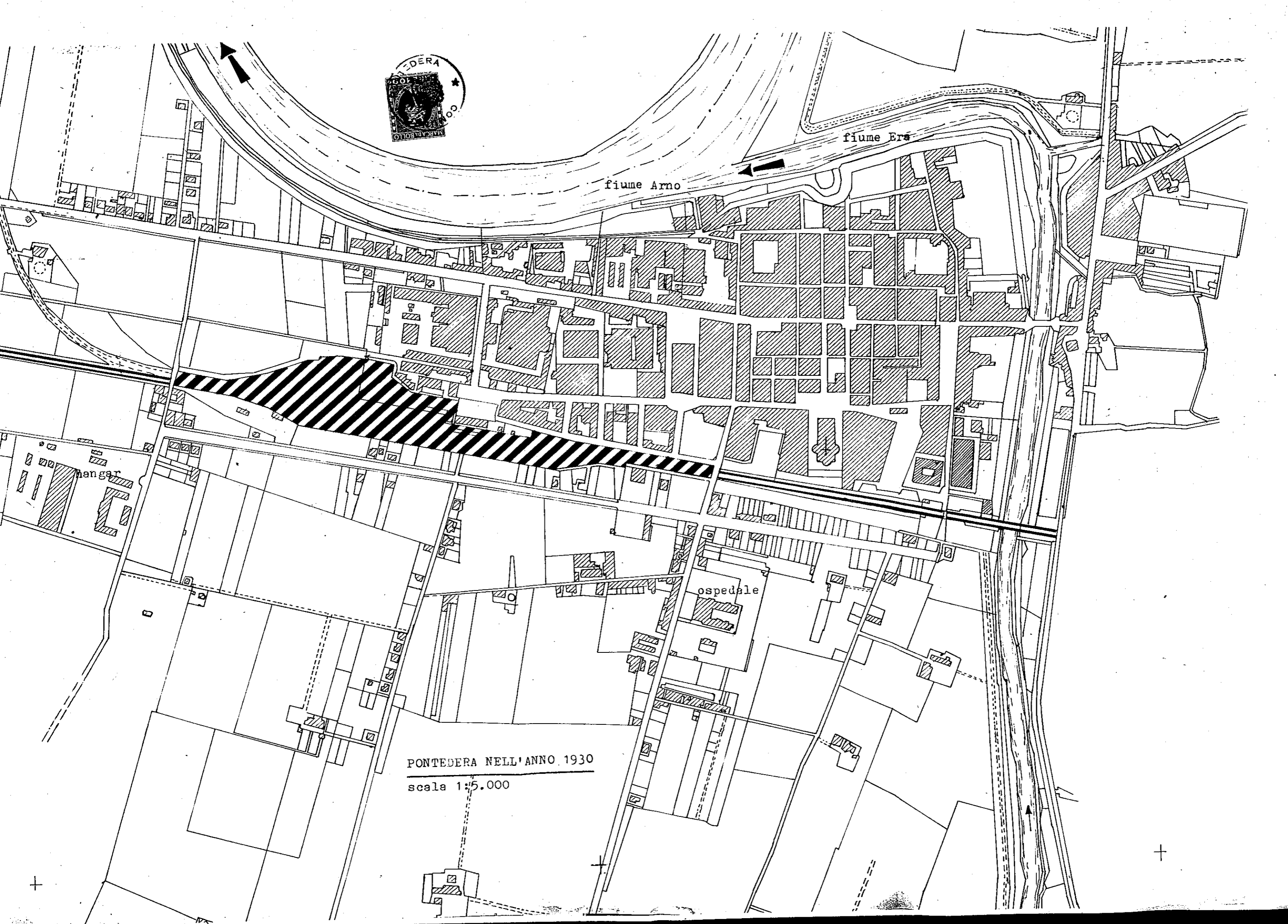
stazione

ospedale

PONTEDERA NELL'ANNO 1920

scala 1:5.000





fiume Arno

fiume Era

hangar

ospedale

PONTEDERA NELL'ANNO 1930

scala 1:5.000



La costruzione della nuova chiesa nel 1880 indirizzò lo sviluppo verso Ponsacco, espansione presto bloccata dalla presenza della ferrovia. Proprio la ferrovia provocò un prevalente sviluppo edilizio nella direzione di Pisa e di conseguenza anche uno spostamento del baricentro del paese, tanto che l'Amministrazione Ferroviaria nel 1905 spostò di 800 metri a valle la stazione dal piazzale dove si trovava.

Mentre due grossi complessi manifatturieri, uno aderente all'abitato, l'altro proprio di fronte alla nuova stazione completavano lo spazio vuoto tra la Stazione e l'abitato; al di là della ferrovia e ben lontano dall'abitato negli anni 1914-1915 veniva costruito un hangar per dirigibili, collegato al centro mediante una strada parallela ai binari.

L'esistenza di questa attrezzatura fu una delle cause del successivo insediamento della grande industria meccanica di Pontedera. Nel 1833 venne iniziata la costruzione dell'Ospedale oltre la ferrovia. Molto lentamente, a causa dell'ostacolo costituito dal passaggio a livello, il paese si espandeva anche in quella direzione, indubbiamente migliore.

Già nel 1930 una teoria di piccoli edifici si era allineata lungo la via di Ponsacco, nonché sulla strada campestre che si diparte da questo verso ovest. Il grande viale che inizia dall'hangar viene prolungato fino al fiume Era, ed ai suoi lati si cominciano a costruire edifici. Isolato dalla città questo quartiere assume le caratteristiche ben definite di zona residenziale della classe agiata e questa destinazione permane tuttora.

Sempre precedentemente al 1930 progredì l'abitato fuori del ponte sull'Era, strutturandosi in un'ampia piazza, chiusa in fondo dal recinto del campo sportivo sorto allora.

Abitazioni a carattere più dimesso, probabilmente di operai trasferitisi dalla campagna, sorsero da questa parte sporadicamente lungo la via del Tiro a Segno, circoscrivendo un ampio spazio di circa 25 ha. Questa zona, nonostante soggetta ad allagamenti durante la piena dei fiumi, e che consente uno smaltimento delle acque solo mediante una fognatura a sollevamento forzato, è oggi investita da un forte sviluppo edilizio.

Verso ovest, in direzione di Pisa, dopo una graduale saturazione sorse più distante, in posizione distaccata, il villaggio operaio "Piaggio" costruito su una trama geometrica, al quale si aggiunse dopo la guerra, il villaggio comunale.

La guerra ridusse Pontedera ad un ammasso di rovine.

L'accertamento dei danni fornì i seguenti dati:

<u>Abitazioni:</u> vani distrutti	8.302
vanii gravemente	
danneggiati	1.620
vanii legg.dannegg.	2.714
vanii lesi	<u>9.044</u>
Totale	21.680

Edifici industriali : distrutti o gravemente danneggiati rimasero: lo stabilimento di costruzioni aeronautiche Piaggio



gli stabilimenti tessili S.A.M.T.R. e quelli Cucirini Cantoni Coats, i due Canapifici Marconcini, la trafileteria Puccioni, le Fornaci Braccini, la fabbrica di surrogati Crastan, il Cordificio Billeri, i magazzini del Consorzio Agrario, Officine Meccaniche e molte altre industrie minori.

Distrutte e danneggiate molte scuole medie ed elementari, i macelli, il Palazzo Pretorio, la Sede Comunale; anche gravissima era la situazione delle strade urbane delle fognature anch'esse in buona parte sconvolte. L'acquedotto sistematicamente distrutto nella centrale di sollevamento, nel ponte canale di Fosso Reale e sul ponte alla Navetta.

Da tali condizioni Pontedera si era rapidamente risolledata, tanto che nel 1947, il bilancio delle opere edilizie eseguite era il seguente:

- n. 8.895 vani ricostruiti dai privati con un contributo dello Stato per danni di guerra per oltre L. 242.000.000;
- n. 1.150 vani costruiti direttamente dallo Stato;
- il tutto per un totale di n. 10.045 vani.

La parte vecchia della città addossata ai fiumi completamente distrutta è stata oggetto di sostanziali modifiche.

Ovunque possibile fu previsto l'allargamento delle vecchie sedi stradali, nelle aree rese completamente sgombrare dalla distruzione i grandi isolati preesistenti furono tagliati con strade ortogonali e ridotti in quadri più piccoli.

Il piano di ricostruzione, approvato con grande ritardo solo recentemente è stato realizzato grazie al finanziamento del Ministero dei LL.PP.

Con ciò può dirsi conclusa la sistemazione del vecchio nucleo urbano. Le zone periferiche ed in particolare quella oltre l'Era, esclusa dal piano di ricostruzione, si stanno sviluppando rapidamente senza ordine ed in assoluta mancanza di visibilità.

Gran parte delle ricostruzioni è dovuta alla iniziativa privata. operano però anche in questa località, il Comune che ha costruito in vari periodi alloggi minimi per i senza tetto, l'I.A.C.P. e l'I.N.A. Casa.

Capitolo 3 -

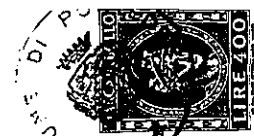
LA POPOLAZIONE

Sviluppo della popolazione nel tempo

Dal 1555 il numero degli abitanti che, secondo il Repetti erano 905, ha subito sia pure attraverso varie vicende di carattere politico ed economico, un graduale aumento.

La tabella sotto riportata mette in risalto oltre a questo accrescimento anche la percentuale di popolazione residente nel capoluogo rispetto a quella di tutto il Comune.

La sempre crescente caratterizzazione di centro commerciale ed industriale della città, dà origini anche qui analogamente ai centri



in via di industrializzazione, ad un fenomeno di incremento della popolazione sparsa.

anno	popolazione del capoluogo	percentuale rispetto alla popolazione del Com.
1883	5.302	67,5 %
1840	5.447	=
1845	5.767	67,1 %
1855	6.590	68,8 %
1871	8.301	76,7 %
1881	8.695	74,4 %
1921	10.939	75,0 %
1927	8.650	=
1931	12.448	78,1 %
1936	12.350	70,0%
1951	13.415	71,1 %

Dai dati del censimento del 1951 risultava la seguente distribuzione della popolazione superiore ai 10 anni fra le varie attività economiche:

popolazione attiva (sup.ai 10 anni)

agricoltura, caccia e pesca	2.235 ab.	pari al	13,55 %
industr.estratt.e manifatt.	4.077	" "	" 24,75 %
Costruzioni e impianti	306	" "	" 1,86 %
en.elettrica, gas ed acqua	17	" "	" 0,13 %
trasporti e comunicazioni	212	" "	" 1,28 %
Commercio e servizi vari	1.195	" "	" 7,28 %
Credito e assicurazioni	62	" "	" 0,62 %
Pubblica amministrazione	536	" "	" 3,26 %
Totale	8.640		52,73 %

Popolazione non attiva

in attesa di prima occupazione	816 ab.	pari al	4,97 %
attendente alle cure domestiche	4.246	" "	" 25,65 %
altre	2.734	" "	" 16,65 %
Totale	7.796		47,27 %

Totale popolazione residente sup. ai 10 anni di età	16.436	100,00 %
--	---------------	-----------------

La parte dedicata all'agricoltura è rappresentata dalla popolazione delle frazioni mentre la stragrande maggioranza lavora principalmente nella unica grande industria cittadina.

Calcolo della popolazione futura

Esaminando i dati di censimento il primo dei quali è del 1816 cioè di 139 anni fa, facendo la media degli incrementi percentuali cioè degli aumenti paragonati al numero degli abitanti, si ha un

21000

CURVA DEMOGRAFICA
POPOLAZIONE DEL COMUNE
DI PONTEDERA

pop. totale
immigrati
emigrati

20000

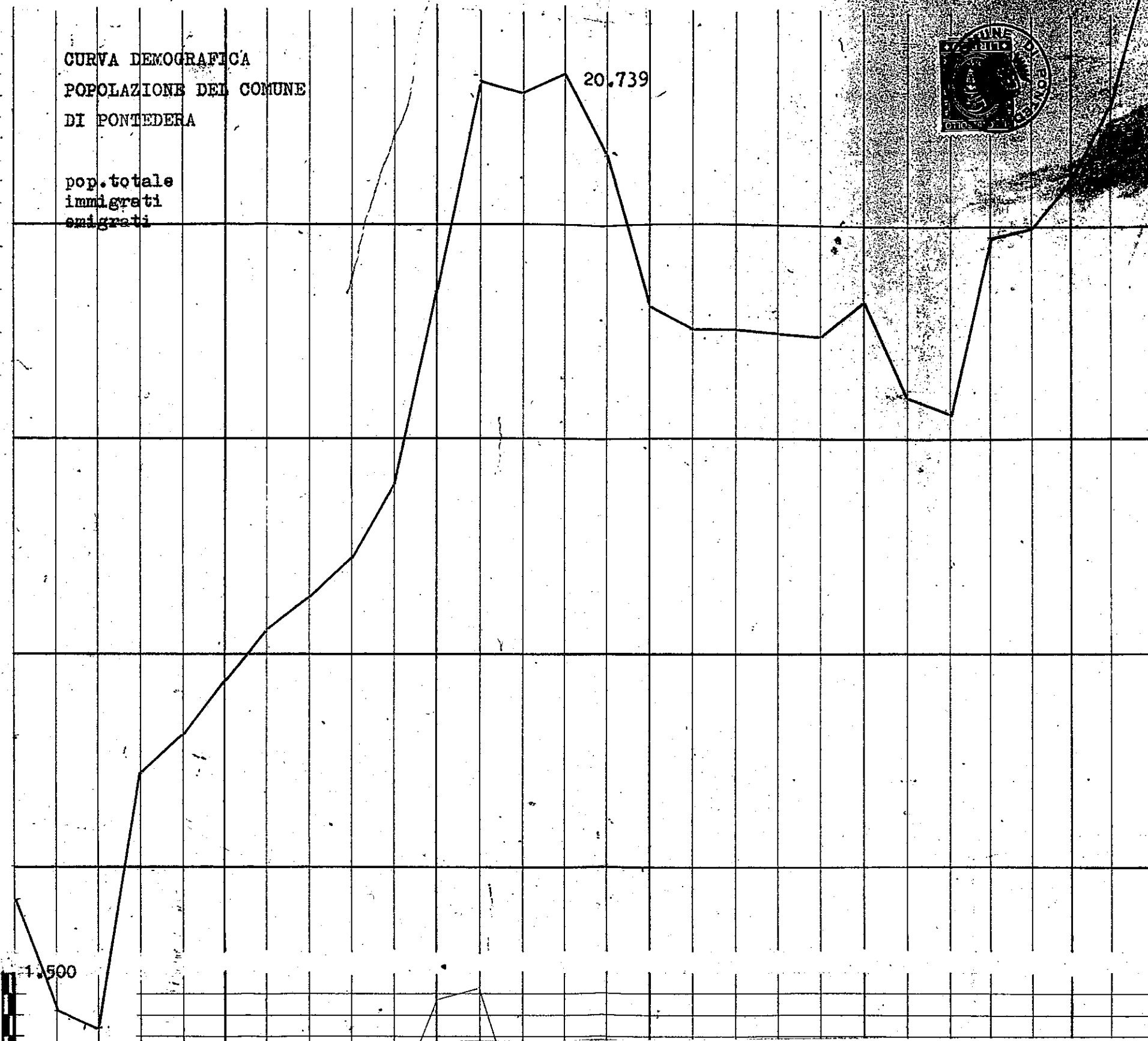
19000

18000

17000

16500

20.739





indice medio di aumento del 1,02 % .

Sulla base di questi indici, con la formula che normalmente si usa, si può calcolare la popolazione alla fine di un trentennio futuro e cioè nel 1988.

$$N_n = N_0 (1 + p)^n$$

Nn = 21.334 (1+0,0102) Nn. + n° degli ab. dopo n. anni
Nn = 28.700 ab. N° ab. dell'anno d'inizio
p = aumento percentuale
n. = numero anni

Nello stabilire le zone residenziali si deve però tenere conto della forte carenza di alloggi anche per la popolazione attuale. Insufficienza dovuta a :

- 1°) inadeguatezza di molte abitazioni nella parte vecchia
- 2°) attuale sovrappopolamento delle attuali abitazioni
- 3°) mancanza di abitazioni per molti operai che tuttora partono dai paesi vicini.

Le attività produttive

Senza ombra di dubbio l'industria più importante di Pontedera è la Piaggio.

La sua origine risale al 1924 quando la Soc. Piaggio di Genova rilevò una modesta officina per adibirli a costruzioni aeronautiche e più precisamente a motori di aviazione.

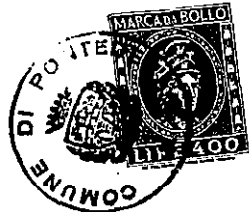
Il maggiore sviluppo si ebbe con la costruzione di aereoporti da bombardamento, epoca in cui giunse ad un organico di 10000 dipendenti.

Completamente distrutta dai bombardamenti, tutte le installazioni, queste furono in breve tempo ricostruite in modo da permettere la costruzione a catena del primo motoscooter italiano.

Già nel 1946 infatti uscirono dallo Stabilimento 2.500 "Vespa" Questa produzione annualmente aumentò e oggi ha raggiunto il ritmo di 10.000 al mese. Il numero dei dipendenti ha seguito di pari passo la produzione raggiungendo il numero di 4.000.

A Pontedera non ci sono altre grandi industrie, ve ne sono invece una quantità di piccole, alcune sono sorte in funzione della Piaggio, le altre, del tutto estranee a questa, hanno le più diverse origini. Per darne l'idea completa si dà l'elenco numerico ricavato dall'indagine diretta eseguita nel capoluogo.

- n. 1 surrogati del caffè
- n. 37 industrie e officine meccaniche
- n. 5 distillerie
- n. 8 cordifici
- n. 2 pastifici
- n. 2 molini
- n. 2 tintorie



n.	1	fabbrica del ghiaccio
n.	4	laboratori farmaceutici
n.	2	industrie grafiche
n.	1	raffineria



P A R T E T E R Z A

-ooooOooo-

R E L A Z I O N I

D E L N U O V O P I A N O R E G O L A T O R E

G E N E R A L E d e l

1 9 6 4

-ooooOooo-



Nell'affrontare la soluzione del P.R.G. di Pontedera nasce la necessità di porre in relazione, per quanto possibile, la soluzione dei problemi urbanistici del Comune con quelli del territorio a cui è legata da strette interrelazioni. Soprattutto per quanto concerne la grande rete viaria e l'organizzazione a tale livello degli insediamenti produttivi e residenziali.

Pertanto, in prima approssimazione, si può fare riferimento al quadro della situazione territoriale in cui va posta la soluzione urbanistica prevista in sede di P.R.G. per il Comune di Pontedera.

La zona comprendente Pisa, Livorno e la Valle inferiore dell'Arno fino a Fucecchio, è sede di attività industriale in fase di sviluppo e individua un vasto comprensorio socio-economico con ruolo fondamentale nella Regione Toscana.

Tutta la situazione di sviluppo effettivo gravita così nella zona di fondo della Valle dell'Arno raccogliendo anche lo sviluppo attuale e potenziale della Val d'Era, del Padule di Bientina e del comprensorio formato dai Comuni di Castelfranco, Santa Croce e Fucecchio.

Nel complesso e con non lievi disparità, l'area presenta un grado di industrializzazione nettamente più elevato di quello medio nazionale, ed una composizione qualitativa del ramo manifatturiero tutt'altro che equilibrata (1).

Inoltre l'area di sviluppo così individuata ha una situazione di contorno, rappresentata dalle squilibri economico che si determinano tra le zone di sviluppo industriale e quelle collinari agricole ove il depreperamento della mano d'opera "esaspera la condizione arretrata dei Comuni della parte meridionale della Provincia Pisana che costituiscono oggi una vera e propria sacca depressa ai margini di un sistema economico in rapida crescita (2).

In prima approssimazione è stato pertanto possibile individuare non solo un comprensorio di sviluppo comprendente i Comuni di Livorno - Pisa - Cascina e Pontedera, ma una vasta zona di influenza da esso dipendente.

Nasce da qui l'esigenza di creare nuovi e più equilibrati rapporti tra questi che sono i due elementi costituenti la realtà territoriale della Bassa Val d'Arno.

In attesa della sospirata nuova legge urbanistica, della costituzione delle Regioni e dell'avvio di una programmazione economica democratica, che ne sono necessaria premessa, sembra necessario che i Comuni del territorio autonomamente promuovano un ampio dibattito sui problemi del loro sviluppo socio-economico e urbanistico e che sfoci nella formazione di consorzi di Comuni corrispondenti alle reali dimensioni dei problemi e che superi le astratte delimitazioni amministrative.



In questo quadro l'istituto di P.R.G. assume un particolare ruolo, da un lato come strumento di controllo dello sviluppo urbanistico delle singole città e dei relativi territori comunali, dall'altro come base di una più ampia collaborazione che porti alla definizione di più adeguate soluzioni urbanistiche.

-
- (1) - (2) - Dalla relazione della Commissione Scientifica per lo studio dell'arteria Firenze-Pisa-Livorno-.



CRITERI GENERALI DI IMPOSTAZIONE DEL P.R.G. -

IL NUOVO P.R.G. IN RELAZIONE ALLO SVILUPPO URBANISTICO DEL TERRITORIO -

Le valutazioni di carattere generale dalle quali partivano i progettisti del Piano 1958 avevano riferimento ad uno stato di fatto che non poteva contemplare nè le visioni del P.R.G. del Comune di Pisa, nè di altre previsioni urbanistiche di Comuni limitrofi a quello di Pontedera sopravvenute in questi ultimi anni.

Un quadro di unione di tali interventi, riguardanti tutto il territorio della Bassa Valdarno, se da un lato ha nuovamente confermato l'esigenza di una nuova strumentazione tecnica di intervento nel settore urbanistico, in conseguenza a precise determinazioni socio-economiche, la cui soluzione è legata ad una nuova legislazione urbanistica strettamente connessa ad una programmazione economica democratica, dall'altro ha permesso di dimensionare e localizzare le previsioni urbanistiche del P.R.G. di Pontedera in connessione con le previsioni dei comuni contermini soprattutto per quanto riguarda la viabilità.

GRANDE VIABILITA' E VIABILITA' LOCALE -

Superata completamente dalle previsioni di piano di questi ultimi anni la attuazione di una autostrada Livorno-Pontedera-Altopascio si viene a proporre nel territorio una più complessa organizzazione di grandi collegamenti viari realizzabili con la costruzione dell'autostrada E 1 (che realizza, facendo sistema con l'Aurelia con ruoli diversi, lungo il litorale tirrenico un collegamento Nord-Sud), con la costruzione della superstrada Firenze-Empoli-Pontedera-Pisa-Livorno (con una biforcazione prevista nel territorio di Pontedera nella direzione di Pisa e Livorno) che realizza un collegamento tra tale sistema e la autostrada del Sole.

Inoltre tale asse, in parallelo con l'Autostrada Firenze-Mare, completa il grande asse di organizzazione e di sviluppo dell'intera Bassa Valdarno connettendolo col sistema della grande viabilità nazionale.

Pertanto tale infrastruttura diventa un elemento fondamentale dell'organizzazione urbanistica del territorio e del Comune di Pontedera.

Altra infrastruttura importante è data dalla viabilità trasversale che a Sud di Ponsacco raccoglie tutta la viabilità secondaria del comprensorio agricolo della Valdarno e delle colline per Livorno, collegandola alla superstrada con una immissione prevista in prossimità della località "Il Ronito" prendendola inoltre con la viabilità oltre Arno (verso Norci) e quindi con l'autostrada Firenze-Mare.

Il tracciato prescelto per la superstrada Firenze-Pisa-Livorno nel P.R.G. del Comune di Pontedera, poco discostandosi dal tracciato



già sommariamente delineato sulla base delle premesse fissate per il bacino fiorentino nel piano intercomunale di quel comprensorio e del primo progetto schematico redatto all'uopo dall'Ing. Giuriati, si diparte dal punto dove veniva lasciato dal P.R.C. di S. Miniato (a Nord di Montopoli) e attraversa il territorio di Pontedera parallelamente alla ferrovia Firenze-Pisa-Livorno.

Tale biforcazione è stata ritenuta necessaria mantenere per ottenere un collegamento diretto con una adeguata infrastruttura, sia con Pisa che con il porto di Livorno.

Tale tracciato insieme a quello trasversale Nord-Sud (collegamento della Val d'Era con la Valdinevola attraverso il padule di Bientina) è stato verificato in sede di conferenza di servizi presso il Provveditorato alle D.O.P.P. della Toscana per quanto riguarda le necessarie concessioni con i tracciati nei P.R.G. dei Comuni confinanti e quindi ritenuto idoneo.

Di conseguenza la strada statale n. 67 viene ad assolvere un ruolo di collegamento locale e di integrazione alla superstrada Firenze-Pisa-Livorno.

VIABILITA' INTERNA AL TERRITORIO COMUNALE -

Viabilità del territorio.

Da un primo esame dello stato di fatto del territorio comunale si nota che i collegamenti delle frazioni con il capoluogo è inefficiente e inoltre manca un collegamento tra le singole frazioni capace di formare un sistema equivalente al centro cittadino e riequilibrare così l'attuale equilibrio esistente nel Comune tra centro urbano e territorio.

Lo strumento urbanistico principale per ottenere tale fine è rappresentato da una infrastruttura variabile costituita da un semi-anello esterno al centro urbano che collega tutte le frazioni di cui è stato previsto un adeguato potenziamento, e che ha come cardini i due nuclei particolarmente potenziali di La Rotte-Pietroccini e Gello.

Tale semi-anello facendo sistema chiuso con la Strada Statale 67, fronte nelle previsioni ruolo di traffico locale, collega razionalmente il sistema delle frazioni con le sovrastrutture e i servizi fondamentali del Comune, (Autostrada, Attrezzature sportive, Mercati Generali e futura zona Ospedaliera).

Inoltre serve a connetterlo con la struttura viaria principale urbana ed inserirlo razionalmente nel sistema della grande viabilità.

Viabilità urbana.

Tale struttura serve a ricomporre la tradizionale spaccatura in quattro delle zone di sviluppo di Pontedera (realizzata dalla Ferrovia



dal Fiume Era) in una unica organica, e ad immettere più razionalmente il centro urbano nel sistema generale di sviluppo del territorio.

Tale sistema trova il suo fulcro nell'accorgimento viario previsto ai due lati del Fiume Era che assume il ruolo di cerniera tra la viabilità esterna e quella urbana.

DEI INSEDIAMENTI -

Un'analisi dello stato di fatti riguardante la struttura urbanistica del territorio pontederese individua un centro urbano fortemente concentrato ed un nucleo piuttosto consistente in località La Rotta-Pietroconti con la tendenza alla salatura urbanistica lungo la strada Statale 67 nella zona compresa tra l'Arno e la Ferrovia Firenze-Pisa-Livorno.

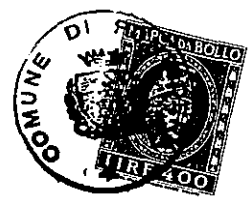
Inoltre si possono individuare due zone a caratteristiche geografiche diverse con analoghe situazioni di deprezzazione socio-economica, ma con diverse potenzialità di sviluppo.

- 1) La zona collinare a Sud di La Rotta-Pietroconti caratterizzata da un'economia agricola a tendenza recessiva e con sintomi di spopolamento formata da due insediamenti concentrati, Treggiaia-I Fabbri e Montecastello compresi in una zona scarsamente popolata, completamente avulsi dalla struttura produttiva del territorio.
- 2) La zona a Sud-Ovest di Pontedera, che comprende i nuclei di La Borra, Santa Lucia, Gello e Pardossi presenta caratteristiche altrettanto depresse ma con potenzialità di sviluppo agricolo (agricoltura intensiva) che industriale. Questa zona, per essere attraversata dalla strada Provinciale Ponsacco-Fornacette che immette direttamente le zone in via di sviluppo industriale della Bassa Valdara nella zona di già avanzato sviluppo di Pisa-Cascina-Pontedera rappresenta pertanto un ambiente di potenziale sviluppo industriale del territorio.

In sede di progetto, pur tenendo conto delle caratteristiche urbane e delle tendenze di sviluppo sopra descritte, si è tentato una organizzazione del territorio comunale che equilibrasse per quanto possibile e secondo le potenzialità delle singole zone l'intero territorio in una unità organica esaltando al tempo stesso le caratteristiche di complementarietà delle diverse zone.

Questo si è ottenuto:

- 1) Con una struttura di viabilità interna che integrasse per quanto possibile le singole unità abitative periferiche e che è stata già precedentemente descritta.
- 2) Mediante il potenziamento urbanistico dei due nuclei esterni al centro urbano (La Rotta-Pietroconti - Gello) che organizzasse le due parti di territorio sopra descritte in unità organiche e complementari al centro urbano vero e proprio e al suo sviluppo previsto.



- 3) Mediante la dislocazione di due nuclei di attività industriale (media e leggera) a contatto delle due zone e formanti il sistema con la zona di sviluppo industriale medio e pesante localizzata a Sud-Ovest del centro urbano lungo lo Scolmatore.
- 4) Mediante la concentrazione dell'intervento della legge 18 aprile 1962 n. 167 esterna al centro urbano nei due nuclei principali di La Rotta-Pietrocenti e Gello per garantirne un controllato potenziamento.
- 5) Mediante un proporzionato potenziamento dei nuclei esistenti Montecastello, Treggiaia-I Fabbri, La Borra, Santa Lucia, Gello e Sardosai.

Particolari considerazioni sono state fatte a proposito dei nuclei di Montecastello e Treggiaia e dell'intera zona collinare nella quale sono compresi.

Data la particolare posizione e carattere prettamente paesaggistico verso il Valdarno e la Valdera e data la difficoltà di altro tipo di sviluppo urbanistico di detta zona, si è tentato un potenziamento delle sue caratteristiche specifiche.

Questo si è ottenuto con:

- a) Una viabilità che, oltre ad unire i nuclei di Montecastello e Treggiaia (fino ad oggi irraggiungibili tra loro per via diretta) ed ottenere un più razionale collegamento viario con il centro urbano e con La Rotta-Pietrocenti, realizzasse una accessibilità a tutta la zona toccando i punti che per quote e posizioni sono di particolare interesse paesaggistico.
- b) Si è reso col possibile prevedere lo sviluppo di un tipo particolare di residenza sia a carattere permanente che a carattere temporaneo.

Per quanto riguarda lo sviluppo urbanistico del centro urbano ed sono riconfermate, sia per quantità, sia per direzione di sviluppo, le previsioni del P.R.G. del 1958, ma si è realizzata una maggiore unità dell'intera zona urbanistica riguardante il nuovo centro urbano.

Si possono pertanto individuare oltre al centro urbano vero e proprio, tre direzioni di sviluppo:

- 1) La zona ad Ovest del centro urbano della quale per la sua particolare posizione (cioè per la connessione dello Scolmatore) è stato previsto il completamente bloccare ogni ulteriore sviluppo.
- 2) La zona a Sud del centro urbano è stato previsto uno sviluppo degli insediamenti residenziali della zona compresa tra la ferrovia e la strada anulare esterna.
- 3) La zona ad Est del centro urbano, anche per questa zona è stato previsto uno sviluppo compreso tra la Strada Statale 67, il Fiume Arno, la ferrovia Firenze-Pisa-Livorno e la nuova strada trasversale



Nord-Sud.

Particolare importanza a questo riguardo assume la struttura viaria interna (anulare asse viario dell'Era) che oltre ad assolvere i compiti di collegamento a più vasto raggio precedentemente descritti, realizza soprattutto attraverso l'asse viario l'angolo l'Era le integrazioni dei due nuclei principali di espansione urbana (a Sud e ad Ovest) evitando l'attraversamento dell'attuale centro urbano.

La zonizzazione prevede la localizzazione di nuclei di edilizia speciale (abitazioni miste ad attrezzature commerciali e servizi) con particolari caratteristiche architettoniche tali da rendere le nuove zone di espansione autonome dal punto di vista funzionale e con l'intento di formare nuove zone residenziali caratteristiche urbane e non strettamente dipendenti dal centro.

Per quanto riguarda il nucleo de Il Remito ed il relativo potenziamento previsto, date le sue strette connessioni con il centro urbano e le sue espansioni, connessioni del resto potenziate dalla viabilità prevista, viene considerato come facente parte della nuova struttura urbana della città.

Per quanto riguarda il centro urbano, essendo prevedibile in una prospettiva trentennale una sua completa trasformazione edilizia, ipotesi questa confermata dalla presenza di precise tendenze nel centro cittadino in questa direzione, è stata prevista la possibilità di compiere tale trasformazione secondo rigorosi criteri normativi ed in maniera differenziata a seconda delle particolari caratteristiche delle singole zone costituenti l'aggregato urbano.

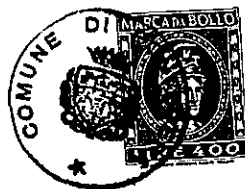
LE ATTREZZATURE ED IL VERDE -

Per quanto riguarda la descrizione delle attrezzature previste dal P.R.G. bisogna distinguere in funzione delle varie dimensioni funzionali:

- 1) Attrezzature con raggio di influenza a carattere territoriale, attrezzature ospedaliere, autostazione, stazione FF. SS., mercati generali, attrezzatura scolastica superiore, attrezzature sportive.
- 2) Attrezzature di quartiere e di nucleo (attrezzature scolastiche a vari livelli, attrezzature commerciali).

Attrezzature ospedaliere.

Constatata l'esigenza di una nuova struttura ospedaliere in sostituzione di quella esistente insufficiente alle previsioni, difficilmente ampliabile, si è posto il problema della sua localizzazione. Per tale localizzazione è stata scelta una zona a Sud-Est della località Il Remito sulle prime pendici della zona collinare



in quanto corrispondente alle seguenti caratteristiche:

- a) facile collegamento con la struttura viaria ai vari livelli (grande viabilità, viabilità locale e viabilità urbana);
- b) giusta distanza dal centro urbano capace di garantirne il necessario isolamento ma anche un facile collegamento con il centro stesso. Tale caratteristica è preservata nel futuro per non essere la zona interessata dalla diretta espansione del centro urbano;
- c) caratteristiche tecnologiche del luogo, salubrità ed esposizione favorevole del luogo (esposizione Sud-Sud Est, ventilazione, facile possibilità di smaltimento di rifiuti solidi e liquidi);
- d) ampie possibilità di ampliamento.

Tale localizzazione è stata verificata da una conferenza dei servizi a livello locale con la presenza degli Organi Amministrativi e Tecnici dell'Ospedale e ritenuta senz'altro la migliore.

Autostazione.

Per la localizzazione di tale infrastruttura è stata ritenuta idonea quella prevista dal P.R.G. 1958 in quanto permette, per la sua vicinanza con la Stazione FF.SS., un rapido scambio di passeggeri e merci tra il traffico ferroviario e quello automobilistico ed una facile immissione nella viabilità locale e di grande traffico.

È stato inoltre previsto una zona funzionante da Autostazione merci, in diretto contatto con il parco ferroviario, e che consente un idoneo scarico e carico delle merci pesanti dalla ferrovia agli autotreni, operazione questa che non era possibile pensare nell'interno dell'Autostazione stessa.

Tale infrastruttura trova localizzazione all'incrocio della ferrovia con lo Scalmatore.

Merchandise Generali.

Per tale infrastruttura è stata mantenuta la localizzazione dal P.R.G. del 1958 integrata da una area sufficiente ad un necessario potenziamento in vista di ulteriori sviluppi delle attrezzature.

Inoltre la localizzazione è stata giudicata idonea sia per il rapporto con le previste espansioni urbane che per le sue relazioni con la struttura viaria urbana e locale.

Attrezzatura scolastica superiore e attrezzature sportive.

È stata prevista nella zona compresa tra l'Arno e l'Era e la



strada per il Ponte della Navetta, una vasta area nella quale è possibile organizzare le adeguate strutture scolastiche per l'istruzione superiore tenendo conto anche del ruolo che Pontedera deve avere nel complesso delle zone circostanti anche rispetto alle tendenze all'accentramento ed alla conseguente maggiore dimensione di queste strutture e dei loro servizi in funzione del conseguimento di più elevati livelli di preparazione tecnica e culturale della popolazione scolastica di un più ampio comprensorio.

Detta localizzazione è stata ritenuta la più idonea per la sua facile accessibilità nonchè alla vicinanza delle attrezzature sportive generali ed al sistema del verde che partendo da detta zona e procedendo lungo l'Era si conclude nel grande parco previsto lungo il percorso del fiume stesso a Sud del centro urbano.

Pertanto queste previsioni, le attrezzature sportive, scolastiche, ed il sistema del verde vengono ad integrarsi organicamente in un unico sistema.

Attrezzature di quartiere e di nucleo.

Queste attrezzature sono state dimensionate organicamente in rapporto alle singole zone di espansione edilizia con le quali è stato concepito il piano e secondo criteri dettati dai moderni standards funzionali riguardanti il rapporto superficie edificabile, superficie scolastica e superficie verde pubblico ed attrezzato.

LE ATTIVITA' PRODUTTIVE -

Industrie.

Le zone industriali sono state organizzate in tre nuclei principali:

- 1) comprende il nucleo già utilizzato dall'industria "Piaggio" e la sua prevista zona di espansione a conferma di quanto previsto nel P.R.G. 1958.

In continuità con tale zona di sviluppo effettivo è stata prevista una zona di riserva allo sviluppo industriale lungo lo scollmatore con un allaccio diretto alla superstrada Firenze-Pisa-Livorno.

L'insieme di questa zona è destinato alla localizzazione di industrie medie e pesanti non nocive data la posizione di questa zona in relazione ai venti dominanti e rispetto agli insediamenti urbani.

Tale direzione di sviluppo opposta alle direzioni principali di sviluppo dell'aggregato urbano garantisce la sua necessaria autonomia funzionale anche se di fatto è in contatto diretto con il nucleo urbano.

- 2) Il nucleo industriale di Gello destinato alla localizzazione di in-



dustrie leggere e di piccole industrie ha la funzione di permettere un adeguato potenziamento industriale della zona stessa in relazione al suo sviluppo generale.

- 3) Tra l'Arno e la strada Statale n.67 ad Est del centro urbano, è stata prevista, ad integrazione della zona industriale esistente ed in via di formazione, un'ampia area di riserva per permettere nel futuro i necessari sviluppi della zona (leggere - piccole in dustrie).

Tali nuclei, destinati a diversi tipi di industria formano nell'ipotesi di piano un sistema di localizzazione industriale atto a permettere le più integrate possibilità di sviluppo industriale del Comune.

E' necessario che l'Amministrazione Comunale in sede di attuazione precisi, secondo le particolari effettivi esigenze, un programma di utilizzazione organica di dette aree per permettere la loro appropriata utilizzazione secondo le linee generali indicate dal Piano Regolatore ed in connessione all'intero sviluppo industriale del comprensorio della Bassa Val d'Arno.

All'integrazione di dette zone sono stati previsti nuclei mi nori di localizzazioni industriali e precisamente il nucleo industriale per fonderie ad Est di La Rotta-Pietroconti localizzato in tale zona perchè rispondente alle necessità tecnologiche di tali industrie.

Inolotre è stato previsto un ampliamento della zona industriale ad Ovest del centro urbano lungo la Strada Statale 67, in quanto si è ritenuto necessario completare un fatto già esistente dandogli così una dimensione organica e funzionale.-

-----0000000000-----

Milani
Famiani
Esposito
Mos.
Salvatore Giannini