

Periodico bimestrale
 Numero chiuso in redazione
 Settembre 1992

Spedizione in abbonamento postale
 gruppo IV/70

Autorizzazione del Tribunale
 di Pisa n° 13 del 8 Agosto 1988

Stampa Lito Tipografia Vigo Corsi s.n.c.
 Via S. Maria, 77 - 56126 Pisa

Redazione ed Amministrazione:
 METODO
 P.zza. Cavallotti, 2
 56126 Pisa - Tel. 555560

Direttore: Antonio SILVESTRI
 Redazione: A. BELLUCCIO - P.L. MAFFEI - A. MARTINELLI
 R. SPIZZICHINO

SOMMARIO:

- Pisa ed il suo Hinterland nella prospettiva di un futuro che valga la pena di costruire
- La città, il Parco e il Litorale
- La viabilità nel Piano Regolatore Generale
- Progetto Preliminare di Piano ed Aree di insediamento industriale
- La questione aeroportuale pisana

1

Anno V
 Settembre 1992

PISA ED IL SUO HINTERLAND NELLA PROSPETTIVA DI UN FUTURO CHE VALGA LA PENA DI COSTRUIRE

Andrea Martinelli

Guardare al futuro della città di Pisa vuol dire non solo fare i conti con la realtà quale essa è, ma soprattutto saper essere in grado di progettare le potenzialità del territorio riguardo alle prospettive della realtà fisica, sociale ed economica con i mezzi e gli strumenti che rendono tutto ciò attualizzabile. Quindi una pianificazione basata sulle risorse, su quelle che ci sono e su quelle che ci possono essere; una progettazione delle trasformazioni possibili e realmente attuabili basata sulla lettura degli assetti e dei fenomeni territoriali, dei dati strutturali del territorio con metodi scientifici.

Il P.R.G. di Pisa è quindi lo strumento che può rappresentare il nuovo andamento dell'assetto territoriale che dovrà essere in stretta correlazione con l'area vasta che include le Province di Pisa, Livorno, Lucca e Massa Carrara. Un primo sforzo in tal senso è stato fatto con l'elaborazione del "Lineamenti dello schema strutturale per l'area Livorno-Pisa" che rappresentano gli elementi essenziali che mirano a salvaguardare, valorizzare e recuperare il sistema ambientale complessivo.

In questa ottica bisogna osservare che questo territorio metropolitano di dimensione "intermedia" può essere pensato come l'insieme di città a dimensione media e a gestione economico-amministrativa autonoma con una economia bioregionale. Una strategia che interferisce con il territorio secondo un sistema a reticolo plurinucleare di città e quartieri funzionalmente integrati, compatti e a dimensione umana. Quindi le questioni di architettura e pianificazione urbana devono essere strettamente correlate con il processo di sviluppo economico in sintonia con la volontà politica. La città è quindi quell'insieme indivisibile nel quale si svolge la vita e non può essere pensata come separata dall'area rurale a cui è economicamente ed ecologicamente legata.

Bisogna pensare anche che in periodo di grande crisi del secondario, dell'industria pesante, caratterizzato dalla disoccupazione, dalla crescita zero, i nuovi modelli urbani devono riferirsi sempre di più alle innovazioni tecnologiche, ai nuovi sistemi di comunicazione, alla internazionalizzazione delle produzioni legate alla miniaturizzazione della nuova tecnologia.

Quindi la città del terzo millennio si basa soprattutto sulla trasformazione e riconversione dei propri manufatti.

Questo deve risultare come argomento da approfondire per le scelte del P.R.G. dei Comuni maggiori tendendo a determinare un'esplosione, di creatività, imprendibilità e potenzialità di sviluppo.

È in questa direzione che bisogna sfidare il futuro con nuovi modelli urbani che molto devono prendere dagli esempi storici della città a misura d'uomo. La sfida è dunque quella di creare una prospettiva che valga la pena di costruire e si rivolge a riqualificare e trasformare in molti casi la triste realtà delle nostre periferie e dei centri degradati.

Il parco tecnologico, o "città della scienza", potrebbe determinare la nuova sfida. Da tempo si spera e si costruiscono questi modelli di città in Europa e in America senza che il dibattito culturale sia entrato nel merito di questo argomento più di tanto.

È questa una grande battaglia culturale perché tale nuovo modello di sviluppo si esplica soltanto se una vera volontà di cooperazione anima istituzioni, enti, imprese e tecnici.

Il modello può rappresentare, con le dovute considerazioni, quello che la "città ideale" nel rinascimento ha determinato le trasformazioni della città medievale, e poi la creazione della città barocca, della città neoclassica ed ottocentesca.

Pisa, città al centro dell'area di Livorno, Lucca e Massa Carrara può avere la vocazione a sviluppare questo nuovo modello di riferimento.

Pisa è soprattutto un luogo di ricerca e polo universitario che con 40.000 studenti svolge una funzione di grande importanza e strategia soprattutto nel campo dell'informatica, dell'ingegneria elettronica, della chimica, fisica, matematica, ecc.

La presenza di Centri come il CNUCE, il C.N.R. con il nuovo polo in Cisanello, l'IBM, la TECSIEL solo per citare i più conosciuti, garantiscono la continuità della ricerca e della produzione. A questo bisogna aggiungere la presenza in città della Scuola di Studi Universitari di Perfezionamento della Normale, il Pacinotti, le Accademie e i Centri Culturali di valore internazionale che grande influenza hanno nello sviluppo di Pisa.

Inoltre di grande interesse sono i monumenti storici, il Parco di S. Rossore-Migliarino, la fascia costiera e la zona ambientale delle colline e dei monti.

Le infrastrutture come l'aeroporto, che può ospitare fino a 2.000.000 di passeggeri all'anno, l'autostrada, che con il completamento del tratto Cecina - Civitavecchia rappresenta l'alternativa dell'attraversamento fra Nord e Sud al tratto Bologna - Firenze, la ferrovia con le nuove linee superveloci, la superstrada Firenze - Pisa - Livorno, pongono Pisa in una situazione invidiabile per i collegamenti nazionali ed internazionali. Possiamo quindi aggiungere anche il Canale dei Navicelli come via d'acqua di collegamento con il porto di Livorno, il futuro porto di Marina di Pisa e il Fiume Arno.

Non può quindi stupire la domanda da parte di grandi imprese quali l'IBM, la XEROX, l'Halvatt-Pachard, l'Olivetti e altre ancora che vorrebbero porre basi sia commerciali che di ricerca a Pisa; il problema è piuttosto quello dell'offerta e della relativa mancanza di spazi.

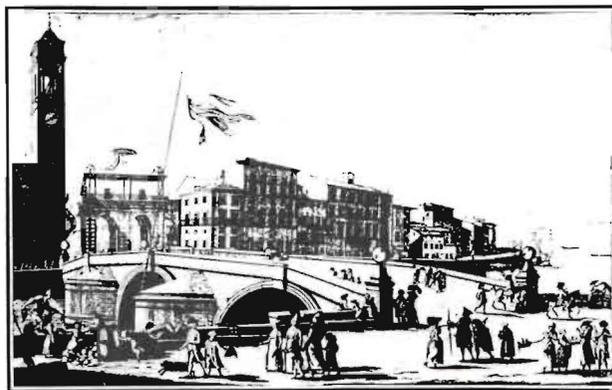
Questa domanda è importante soprattutto nella direzione della riconversione del sistema industriale e della creazione di posti di lavoro. Basti pensare all'industria pulita e alla stretta correlazione fra ricerca nel campo scientifico e attrezzatura nonché produzione di tecnologia miniaturizzata.

In questo senso è possibile pensare anche alla riconversione delle industrie che si trovano lungo il bacino dell'Arno quali quelle imprese ubicate fra Cascina ed Empoli. Tale asse presenta inoltre similitudini con quello di Firenze - Prato - Pistoia con un continuum edificandum che inizia a Pisa e va oltre Pontedera. Nel futuro queste piccole e medie imprese insieme ad altre già presenti nel territorio comunale possono diventare i naturali partners di grandi imprese multinazionali con sede a Pisa per la produzione di microchips, microcomponentistica, design, ecc.

Si può quindi affermare l'idea di una grande sfida per l'area vasta di Pisa-Livorno, ma anche di Lucca e Massa Carrara.

Ciò determina serie considerazioni sullo sviluppo industriale e tecnologico di Pisa gettando le basi per far ritornare la città a luogo di produzione e di consumo e non solo posto di consumo.

In tale ottica è importante il principio della sussidiarietà, limitato dalla crescita del costo dei trasporti e impegnate a trattenerne e produrre ricchezza locale, che sviluppa strategie per la sostituzione delle importazioni. Ciò producendo all'interno della città e delle sue regioni rurali beni e servizi che siano prima importati, facendo sempre più rimanere denaro all'interno dell'economia locale per creare posti di lavoro e per alimentare ulteriormente il benessere.



LA CITTÀ, IL PARCO E IL LITORALE

Massimo Fiorido - Luca Lucherini

È tempo di progetto urbanistico.

Per la città ed il suo territorio è giunto il momento di guardare al futuro, ora più che mai dato che sono in fieri contemporaneamente il Piano Regolatore Generale ed i Piani di Gestione del Parco Naturale. Si tratta in altre parole di prefigurare, determinare, regolamentare lo sviluppo delle attività ed il loro insediamento sul territorio comunale (P.R.G.) e su di un'area interprovinciale (Piani di gestione) che vede Pisa interessata in una zona importante come quella del Litorale.

Di carne al fuoco quindi ce ne è tanta, forse anche troppa. Se da un lato infatti vengono redatti nello stesso tempo due piani così determinanti, con la possibilità quindi di poter programmare i processi di formazione sulla base di analisi e metodi simili, avendo il vantaggio di non far subire ad uno strumento i vincoli posti dall'altro; se da un lato quindi si presenta questa favorevole occasione, dall'altro vi è l'onere di aver di fronte un compito troppo impegnativo soprattutto se rapportato al poco tempo a disposizione, sebbene ci assicurino che le forze disciplinari chiamate a risolvere i problemi determinanti ed a portare a compimento il difficile parto, siano professionisti di grosso spessore culturale, vorremmo a riguardo fare alcune considerazioni sull'area in oggetto di studio comune per evidenziare appunto come l'auspicabile interazione fra i piani sia allo stato attuale rimasta vanificata. Si tratta del territorio che dagli arenili marini arriva sino alle porte della città; del litorale e del suo entroterra, regolamentato appunto sia dal P.R.G. che dal già in essere P.T.C.

Il P.T.C. del Parco Naturale istituito con Legge Regionale n. 61 del 1979 è uno strumento che necessita di Piani attuativi (P. di Gestione) che assumono quindi notevole importanza per la corretta ed efficace realizzazione del Progetto.

Il Parco immaginato dagli estensori del Piano è senza dubbio affascinante. Il progetto assai ambizioso. "L'ambiente naturale - afferma Cervellati - assume ormai valori che travalicano l'estetica per diventare fondamentali alla sopravvivenza degli insediamenti umani" ed inoltre "Lo sviluppo anche quello legato alle nuove tecnologie, non si manifesta più in luoghi tradizionali, nelle metropoli costruite, bensì in quelle parti o zone in cui l'ambiente costituisce ancora un'attrattiva, nelle quali la natura è ancora in grado di qualificare l'esistenza umana". Da queste parole si evince che il futuro degli insediamenti sociali possa configurarsi in un Parco.

Il Parco diventa allora il territorio della sfida dell'età postindustriale; un'area modello per il futuro; un nuovo modo di progettare il territorio. In ultima istanza la rappresentazione della "moderna" società e del suo sviluppo. Il Parco come luogo nel quale è possibile raggiungere l'equilibrio tra lo sviluppo e la tutela dell'ambiente, dove la presenza industriale ecologicamente compatibile coesiste con l'agricoltura biologica; la ricerca scientifica con le

attività ricreative ed educative e con le altre espressioni della vita sociale. Unica strada perseguibile diventa quella del ripristino e del mantenimento dell'ambiente. L'unione di tutte le forze guidate con una sensibilità "moderna" intesa nel senso di cogliere, interpretare e risolvere i problemi alla luce di una modernità che non è solo tecnologia ma soprattutto "spirito moderno" con cui porsi di fronte ai problemi in un'ottica inedita. Essere quindi moderni non perché alle soglie del 2000, ma come ci insegnano esempi di tempi remoti, di secoli trascorsi, quando uomini e società seppero guardare al futuro con altri occhi, moderni appunto.

Ottenere questo ambiente prefigurato, significa arrestare l'entropia sempre crescente, invertire questo processo teso al disordine, ridare forma e vita alla natura.

Ed è ora che il sapere dell'uomo del 2000 e la sua tecnologia possano e devono intervenire; la scienza e la tecnica sono in grado di frenare l'inerzia devastatrice, arrestare lo sperpero delle risorse ed inquadrare lo sviluppo nel rispetto dell'ambiente.

Il metodo proposto da Cervellati è semplice: aprire gli archivi storici, studiarne le carte, ripristinare e mantenere come era prima che il degrado intaccasse quell'equilibrio. Se quindi il P.T.C. da un lato rimanendo a scala pianificatoria non scende a scala urbanistica e non entra in discussione su punti specifici, dall'altro individua zone sulle quali intervenire con quella particolare filosofia progettuale.

È quindi le infrastrutture, le vie navigabili, le zone di recupero come le colonie di Calambrone e gli ex stabilimenti cinematografici di Tirrenia tanto per portare degli esempi, devono essere considerati come tasselli di un progetto globale teso a concretizzare il progetto Parco e non rimanere punti di intervento isolati per interventi specifici.

Il Litorale e la sua vocazione turistica possono essere presi ad esempio. Non è oggi possibile prefigurare il futuro di Marina di Pisa e di Tirrenia solo in termini di attività balneare. Questi insediamenti devono guardarsi alle spalle, trovare nel Parco un punto di riferimento per il futuro, mantenendo pure la funzione turistica, ma facendo quel salto di qualità per un turismo più qualificato, diversificato e non più stagionale.

Purtroppo a questa immagine così concepita non fanno riscontro le ipotesi di riordino introdotte dal preliminare di Piano Regolatore, il livello degli interventi introdotti da questo strumento è decisamente più modesto, stravolgendo spesso le direttive del P.T.C. in un'ottica tesa solo ad un incremento delle strutture ricettive ignorando sia il sistema ambientale che i tessuti urbanistici e le tipologie abitative. Un tale modo di intervenire non solo contrasta con il Progetto Parco, ma data la scarsa sensibilità nei confronti del territorio circostante e la banalità degli interventi riduce l'area litoranea ad un ruolo, crediamo, di breve futuro.

LA VIABILITÀ NEL PIANO REGOLATORE GENERALE

Riccardo Maffei

In materia di viabilità il preliminare del PRG porta da un lato ad espressioni positive, dall'altro a soluzioni di compromesso che non tendono a risolvere in maniera definitiva il problema del completamento della circolazione esterna alla città. A nord, difatti la tangenziale collegante Cisanello con Madonna dell'acqua risolverà i problemi derivanti dall'attuale scorrimento pesante in via del Brennero e via Contessa Matilde; dall'altro il tracciato previsto, in parte corre giustamente sul confine con San Giuliano, poi taglia invece il comune di Pisa, venendo ingiustificatamente a strozzare il territorio urbano in quella parte che fra l'altro meglio si presterebbe anche per la realizzazione di quell'edilizia qualificata che per certi aspetti metterebbe fine al richiamo di residenti del comune di Pisa da parte dei comuni limitrofi.

Altro criterio è invece erroneamente espresso con la volontà di confermare la vecchia aurelia, raddoppiata, come tangenziale; questo atteggiamento preclude la possibilità di rendere la zona di città da essa solcata vivibile anche da un punto di vista dell'inquinamento acustico ed atmosferico. Detta soluzione ci pare altresì anche da un punto di vista tecnico difficilmente realizzabile visto il suo addossarsi ad un tessuto urbano.

Necessita quindi una omogeneità di vedute circa il problema tangenziale, che anche in chiave di sviluppo futuro non può che essere estranea alla cinta urbana che ad oggi non può più essere identificata con le vecchie mura.

La soluzione che quindi si vuole proporre è quella di dare all'aurelia il carattere di strada cittadina, a servizio della città; per la tangenziale non siamo propensi ad un declassamento del tratto pisano dell'autostrada che dovrà avere sempre maggiore rilevanza, né alla realizzazione di

una complanare solcante nuovi terreni del parco: si suggerisce di realizzare, così come ne abbiamo altri esempi, un impalcato sovrapposto al tratto dell'attuale A 12, una struttura snella per la scelta del materiale, l'acciaio, una moderna soluzione inserita nell'ambiente che aprirebbe nuove visuali sulla città e nuovi orizzonti sul litorale e sul parco stesso, senza costituire una barriera.

La città che viene così a liberare un tratto di circonvallazione "urbana", potrà vedere attuati in parallelo alla realizzazione di parcheggi scambiatori, i provvedimenti di pedonalizzazione del centro storico e particolari zone limitrofe.

I nuovi parcheggi scambiatori, da realizzare non necessariamente in quota con la strada, ma anche interrati, dovranno essere realizzati in punti strategici, a ridosso del nuovo anello viario esterno. Essi potranno ospitare in primo luogo le vetture dei pendolari, con particolare riferimento a docenti e studenti universitari, dipendenti, degenti e visitatori dell'ospedale, commercianti e turisti. Il centro dovrà essere facilmente e velocemente raggiungibile da essi con un nuovo servizio di mezzi pubblici che serva in maniera appropriata tutti i punti nevralgici, con orari delle corse in relazione anche ai diversi flussi nelle varie ore del giorno.

Si potrà così incentivare nel centro, dotato di un nuovo arredo urbano che miri ad una maggiore cura dell'immagine, il ritorno al passeggio ed all'uso della bicicletta per la quale dovranno essere studiati dei percorsi protetti.

Inoltre Pisa baricentro di una realtà molto più ampia, richiede il completamento dei collegamenti internazionali e nazionali; con le realtà più vicine, sarebbe auspicabile lo studio per la realizzazione di una metropolitana leggera.

PROGETTO PRELIMINARE DI PIANO ED AREE DI INSEDIAMENTO INDUSTRIALE

Dario Gagliardi



Nel ventennio compreso tra il 1960 ed il 1980, particolari circostanze agenti a livello internazionale, pongono le condizioni ed i presupposti per il proseguimento della crescita produttiva del paese iniziata negli anni 60 con la fase di ricostruzione industriale. Tale ripresa è mirata, soprattutto al ripristino dell'industria presente; ripristino che si realizza con costanti ristrutturazioni e riconversioni produttive. La regione Toscana e la provincia di Pisa vengono, naturalmente, interessate da tali evoluzioni, anche se processi involutivi ridimensionano, nel corso del ventennio, la presenza di tale industria nel capoluogo. Conseguenza naturale delle tendenze presenti nell'ambito pisano, è la progressiva deruralizzazione ed il costante incremento delle attività di trasformazione della provincia, contro una lenta deindustrializzazione a favore delle attività terziarie sia private che pubbliche nella città.

Gli anni '80 costituiscono un periodo di svolta. Nuovi e continui impulsi provenienti dal mondo scientifico, nuove applicazioni tecnologiche, instaurano una fase di profonda trasformazione produttiva. I mutamenti fondamentali interessano direttamente in sistema industriale, ma coinvolgono gli altri settori produttivi ed in particolare quello terziario, indotto ad una progressiva espansione quantitativa ed ad una profonda specializzazione produttiva con conseguente riqualificazione delle funzioni. Tenendo presente settori industriali quali ad esempio: industria chimica, impiantistica, alimentare, elettronica, settori artigianali ad alta specializzazione, ingegneria genetica, etc.; settori strategici della trasformazione industriale, occorre individuare nel settore terziario (terziario avanzato, finanziario, commerciale, etc.) il supporto fondamentale a quella che è stata negli anni '80 la trasformazione e lo sviluppo del sistema economico nazionale. Lo sviluppo economico proprio della città di Pisa si pone atipicamente sia nel contesto nazionale che regionale, nel quale peraltro, trova invece riferimento quello proprio dell'area "provinciale". La particolare fase instauratasi con l'inizio degli anni '80 si colloca nel capoluogo in linea con gli sviluppi degli anni precedenti; mentre il settore secondario evidenzia un ulteriore ridimensionamento occupazionale, il settore terziario appare complessivamente in continua espansione. Tenendo presente i caratteri somatici che la città di Pisa è andata assumendo dall'inizio degli anni '50 ad oggi, come descritto nella breve analisi riguardante lo sviluppo economico del capoluogo, appare evidente come il Progetto Preliminare di Piano manchi di

nuove zone industriali legate all'alta tecnologia, terziario avanzato, finanziario, commerciale, turistico, etc. Aree destinate a continuare e sviluppare ulteriormente le indicazioni in materia di specializzazione produttiva, scaturite dagli anni passati. A tale proposito si evidenzia la necessità che le nuove aree industriali vengano ubicate in zone adatte per la natura del suolo, regimazione idraulica, oltretutto, per i collegamenti con le varie vie di comunicazione. L'individuazione di nuove aree deve essere coniugata con il recupero delle condizioni generali dell'area industriale già esistente di Ospedaletto e delle zone di ampliamento. Quest'area ha raggiunto negli anni un degrado tale da recare notevoli disagi alle imprese industriali ed artigiane che vi si sono insediate. A beneficio di ciò è doveroso ricordare gli interventi previsti dal Progetto Preliminare di Piano per la Zona Industriale Artigianale: completamento dei lotti industriali artigianali, creazione di un nuovo centro direzionale con attrezzature e servizi oggi inesistenti, nuovo innesto viario a Nord, miglioramento ambientale da effettuarsi alberando le strade esistenti, recupero della discarica di Croce al Marmo, individuazione a Sud dell'inceneritore di ulteriori aree di espansione. La razionale dislocazione dell'attività produttive potrebbe realizzarsi assegnando alla zona di Ospedaletto (una volta razionalizzata con gli interventi sopra detti) l'industria tradizionale e individuando in una seconda zona gli insediamenti caratterizzati da alta tecnologia non inquinanti; insediamenti da realizzarsi anche a ridosso della città dato il tipo di industria da ospitarsi, a stretto contatto con la tecnopoli, collante naturale tra Industria e Università. L'insieme delle aree produttive si completa con la zona comprendente il canale dei Navicelli che costituisce un ampliamento importante delle superfici a disposizione di attività produttive (cantieristica). Le attuali e le nuove aree di insediamento industriale dovranno essere attrezzate e dotate di servizi necessari al loro perfetto funzionamento; una soluzione al problema potrebbe derivare dalla creazione di una apposita società mista di Imprenditori ed Enti Pubblici atta a gestire l'insieme dell'area. All'individuazione, alla determinazione, alla sistemazione ed al conseguente decollo di tali aree è legato lo sviluppo dell'economia pisana; pertanto occorrono risposte precise ed urgenti da parte di tutte le forze in causa, lasciando da parte egoismi ed interessi personali, al di sopra dei quali si collocano gli interessi della collettività.

LA QUESTIONE AEROPORTUALE PISANA

Luca Lucherini e Massimo Fiorido

Nel Preliminare di Piano viene analizzata la situazione aeroportuale della città di Pisa, le conclusioni di tale studio mettono in evidenza in maniera inequivocabile, che le difficoltà per un adeguato sviluppo dell'aeroporto Pisano sono da attribuire ai difficili collegamenti con la rete ferroviaria ed in particolar modo con la città di Firenze.

Per risolvere il problema viene proposta la costruzione di una nuova stazione aeroportuale collegata con una nuova fermata ferroviaria di nuova progettazione collocata tra Ospedaletto e S. Ermete.

La nuova stazione aeroportuale verrebbe dotata anche di una terza pista.

Dall'analisi delle conclusioni risulta che fondamentale per il futuro dell'aeroporto di Pisa è il collegamento con il capoluogo toscano.

Questo risultato secondo noi è forviante, i problemi dell'aeroporto sono altri.

Sono legati alla presenza nell'area aeroportuale di due realtà: quella militare e quella civile. Con la prima che soffoca la seconda, costringendo la struttura civile ad avere poco spazio nella zona antistante il terminal, questo ha bloccato, a Pisa anche lo sviluppo dell'aviazione privata.

L'aeroporto risulta compromesso tra le piste e la città; sono questi i veri problemi del sito aeroportuale pisano.

L'aeroporto pisano recentemente ha subito delle importanti opere di ristrutturazione, comprese opere che hanno migliorato i collegamenti con la ferrovia e con la rete viaria.

È chiaro che se dovesse essere costruito oggi l'aeroporto non verrebbe posizionato nella attuale sede.

È comunque assurdo che per abbattere di 15 minuti la durata del collegamento ferroviario tra Firenze e l'aeroporto si debba costruire un nuovo aeroporto e una nuova stazione ferroviaria.

Legare lo sviluppo della struttura a queste condizioni, (che peraltro sono difficili da praticare sia per gli alti costi sia perchè le ristrutturazioni summenzionate non sono ancora finite sia, infine, perchè il rapporto costo-beneficio è elevato), significa far morire l'attuale aeroporto, significa gravare le aree su cui dovrebbe sorgere il nuovo insediamento con servitù aeroportuali e ferroviarie pesantissime e quindi bloccare qualsiasi altro tipo di sviluppo; significa in ultima analisi che se l'aeroporto pisano muore, Firenze ha bisogno comunque di un'altro aeroporto, la qualcosa è menzionata abbastanza chiaramente nel Preliminare di Piano.

A noi sembra che tutte queste argomentazioni portino alla conclusione che è Firenze ad aver bisogno di un nuovo aeroporto e non Pisa e che questo sia il vero obiettivo degli studi fatti nel Preliminare di Piano.

A nostro parere la ricerca di un più veloce collegamento tra l'aeroporto e Firenze può essere trovata cercando di ottimizzare i trasporti ferroviari, per esempio creando la linea metropolitana ad uso esclusivo del collegamento Pisa-Aeroporto - Firenze, escludendo il passaggio da Pisa C.le, che rimarrebbe un percorso delle tappe intermedie e alternative.