

Stazione di Pisa Centrale

Masterplan delle aree ferroviarie

Elenco elaborati

Relazione tecnico descrittiva

Scheda norma dei comparti

Tavole

- 01 _ Identificazione delle aree e degli ambiti di intervento
- 02 _ Inquadramento nel Regolamento Urbanistico vigente
- 03 _ Ambiti soggetti a variante rispetto al R.U. vigente
- 04.a _ Fotografie stato attuale aree sud
- 04.b _ Fotografie stato attuale aree nord
- 04.c _ Calcolo superfici e volumi esistenti 1:1000
- 05.a _ Planimetria generale di progetto 1:2000
- 05.b _ Planimetria generale di progetto 1:1000
- 06 _ Planivolumetrico generale scala 1:2000
- 07.a _ Planimetria comparti A e B scala 1:500
- 07.b _ Planimetria comparti C scala 1:500
- 07.c _ Planimetria comparti D scala 1:500
- 07.d _ Planimetria comparti E scala 1:500
- 08 _ Profili e sezioni scala 1:500
- 09 _ Rendering di progetto

Mario Pasqualetti *con* Gabriele Puccini e Stefano Pasqualetti, Sara Pelacchi, Rita Giannandrea
architetti

Pisa, 8 Aprile 2013

Stazione di Pisa Centrale

Masterplan delle aree ferroviarie

Mario Pasqualetti *con* Gabriele Puccini e Stefano Pasqualetti, Sara Pelacchi, Rita Giannandrea, architetti

Pisa, 8 Aprile 2013

Sommario

Introduzione	pag. 3
Lo stato di fatto	pag. 4
I principi del Masterplan	pag. 5
Le strategie d'intervento	pag. 6
Dimensionamento dei comparti	pag. 7
Comparto A)	pag. 8
Comparto B)	pag. 9
Comparto C)	pag. 11
Comparto D)	pag. 13
Tabella riepilogativa aree private	pag. 17
Tabella riepilogativa aree pubbliche	pag. 18
Dimensioni dell'intervento	pag. 19
ALLEGATO 1	pag. 20
Calcolo delle superfici e dei volumi esistenti demoliti o da demolire	
ALLEGATO 2	pag. 32
Calcolo degli standard	

Introduzione

Il Masterplan illustrato nelle pagine seguenti intende promuovere un insieme coordinato di interventi pubblici e privati in grado di rigenerare e riqualificare le aree ferroviarie intorno alla Stazione di Pisa Centrale che non sono più strumentali all'esercizio ferroviario. Il processo rigenerativo delineato investe gli aspetti infrastrutturali, le strutture e le funzioni urbane in un percorso di pianificazione coerente con le politiche urbanistiche portate avanti dall'amministrazione comunale negli ultimi anni. Le aree su cui si interviene hanno fatto parte del patrimonio logistico delle attrezzature costituenti il nodo ferroviario pisano incentrato sulla stazione viaggiatori e sullo scalo merci. Già nel 1989 all'epoca della redazione del progetto preliminare di piano regolatore generale, si avanzavano proposte tese all'utilizzo di aree ferroviarie "....tendenti ad incidere sull'intero nodo ferroviario, che investono gran parte delle strutture e degli impianti esistenti. Queste proposte di generale riordino e di complessiva razionalizzazione, hanno il comune obiettivo di migliorare non solo l'aspetto della mobilità ma anche e soprattutto i rapporti con gli insediamenti urbani."

All'epoca le strutture erano attive e lo scalo merci in funzione, oggi si assiste al progressivo ridimensionamento e alla razionalizzazione delle funzioni ferroviarie attuate dalle società del Gruppo Ferrovie dello Stato e quindi vi sono le condizioni a distanza di tanti anni di cogliere quegli obiettivi di ristrutturazione funzionale e di riqualificazione ambientale del tessuto insediativo della città in un processo interattivo tra cittadini e istituzioni.

Lo stato di fatto

Con la costruzione della nuova Stazione Centrale aperta nel 1862 la vecchia stazione Leopolda realizzata nel 1846 con la Livorno-Pisa-Firenze (seconda linea ferroviaria italiana dopo la Napoli-Portici) rimase attiva per il solo servizio dello scalo merci rimasto aperto fino al 1929. Da allora il grande perimetro che racchiude per oltre 30 ettari di superficie tutte le aree ferroviarie attinenti la Stazione Centrale è rimasto intatto. Nella carte allegate al concorso per il Piano Regolatore Generale della città di Pisa del 1934 si leggono: a nord ovest verso via Quarantola il deposito locomotive con la piattaforma circolare per invertire i mezzi di trazione; a nord est i magazzini per le spedizioni; a sud ovest il fascio di binari dello scalo merci; a confine con il convento dei Capuccini le strutture della squadra Rialzo ed infine a sud est i depositi per il carbone, le traversine di legno e le strutture del tronco lavori. I bombardamenti degli alleati della seconda Guerra mondiale in particolare quello del 31 agosto 1943, distrussero completamente gli impianti e il fabbricato viaggiatori. La ricostruzione del dopoguerra ripristinò ammodernandoli, quasi tutti gli edifici a servizio dell'impianto della stazione con l'eccezione del deposito locomotive trasferito in una grande area a est verso Firenze nel quartiere di S. Ermete. Negli anni successivi furono costruiti una serie di annessi, tettoie, centraline elettriche, depositi, apparati di controllo arricchendo il panorama edilizio dell'impianto ferroviario assecondando le nuove esigenze tecnologiche e di sicurezza. Da una decina di anni si è assistito al progressivo abbandono di buona parte delle attrezzature e dei manufatti in particolare quelli a servizio della squadra rialzo, del lavaggio vetture, e un importante dimagrimento del fascio merci lato sud-ovest.

I principi del Masterplan

Il riordino, la riqualificazione e il risanamento ambientale sono i principali obiettivi di questa proposta di pianificazione. I principi ispiratori del Masterplan si rifanno alla ricerca della coerenza con i tessuti insediativi esistenti o ad un loro rapporto equilibrato e dall'altro al raggiungimento di una qualità ambientale ed insediativa da mettere in relazione con la presenza degli impianti e delle strutture ferroviarie ancora in funzione. Non vanno tuttavia ignorati gli sforzi tesi alla realizzazione di un tessuto connettivo fatto di percorsi per la mobilità pedonale e meccanizzata intorno ai nuovi interventi, cercando la possibilità di creare tratti di mobilità ciclabile pur nella consapevolezza della intrinseca difficoltà di realizzare una rete di percorsi. Un altro principio a cui il Masterplan vuole riferirsi è la ricerca di adeguate aree pubbliche non residuali ma che partecipino alla costruzione di quella qualità insediativa di cui i quartieri cittadini, specie quelli sud, hanno particolarmente bisogno. Si parla di principi che fanno riferimento al riuso di spazi e di volumetrie esistenti nell'ottica oramai consolidata del risparmio di suolo evitandone il consumo, definendo così uno sviluppo di qualità che è il nuovo elemento di guida delle politiche urbane che caratterizzano l'attività politico amministrativa di governo del territorio rappresentando per Pisa un modello equilibrato di crescita economica e civile.

Le strategie di intervento

Gli interventi indicati dal Masterplan per le aree ferroviarie intorno alla stazione di Pisa Centrale che non sono più strumentali all'esercizio ferroviario, si integrano perfettamente nella strategia del comune di Pisa per il recupero e la riqualificazione di brani lacerati dell'aggregato urbano. Lo scopo è di superare alcune contraddizioni in termini di frammentazione e di potenziare le relazioni funzionali, in un'ottica di recupero di residenti stanziali all'interno di una città segnata dai circa 50 mila iscritti all'università e dove la presenza di studenti fuori sede è causa accertata dell'espulsione di abitanti nei comuni contermini espandendo periferie a dismisura. Il Masterplan si configura come una proposta le cui linee guida serviranno per redigere un piano attuativo articolato in quattro comparti a loro volta divisi in unità minori di intervento. Dall'insieme delle proposte ci si attende un incremento dell'attrattività e della vivibilità del centro urbano con un analogo incremento della qualità della vita sia di residenti che di fruitori dei servizi della città. Gli interventi proposti garantiscono il recupero delle aree e degli spazi esistenti con indicazioni di destinazioni d'uso residenziali, commerciali e terziarie, non escludendo funzioni ricettive nei comparti sud, nel momento in cui se ne ravvisasse la necessità essendo gli spazi suggeriti articolabili e flessibili in grado di soddisfare le richieste. Lo stesso si può dire delle aree per i parcheggi dimensionate per le esigenze dei nuovi potenziali residenti e per incrementare l'offerta pubblica. Le grandi aree verdi previste assolvono al ruolo di mitigare l'ambiente urbano determinando una migliore qualità insediativa creando ove possibile, appropriate schermature verso gli impianti ferroviari in esercizio.

Dimensionamento dei comparti di intervento *

A	sede del people mover	mq.	14.700
B	via Quarantola sud	mq.	9.900
C	S.Giusto – S.Marco	mq.	34.553
D	via Quarantola nord	mq	27.945
E	via Saragat	mq.	10.360
TOTALE		mq.	97.458

* Dati forniti da FSSU e RFI

COMPARTO A people mover

DESCRIZIONE

Fanno parte di questo comparto la gran parte delle aree occupate dal binario del tracciato ferroviario Pisa Centrale-Pisa Aeroporto. Queste aree verranno riutilizzate per il tracciato del people mover in attuale fase di progettazione dopo l'aggiudicazione della gara di appalto, fino alla fermata di testa della stazione a fianco del nuovo binario 14 dove sorgerà una grande pensilina che coprirà l'intero marciapiede unendo i due sottopassaggi di Pisa Centrale.

DIMENSIONE DEL COMPARTO

La superficie del comparto equivale a mq.14.700.
Una quota del valore complessivo dell'area sarà ceduta definitivamente all'amministrazione e un'altra parte sarà data in diritto d'uso.

COMPARTO B via Quarantola sud

DESCRIZIONE

Fanno parte di questo comparto le aree occupate dai binari del vecchio fascio merci lato sud-ovest della stazione di Pisa Centrale, a partire dalla sede dell'ex passaggio a livello di via Quarantola (sud) fino alla testa del nuovo binario 14.

L'area ha una forma a fuso curvilineo con una dimensione massima al centro di circa 45 metri e lunghezza di circa 400. L'accessibilità avviene dal piccolo parcheggio di via dei Cappuccini posto sulla testata di arrivo del nuovo sottopassaggio che collega direttamente il quartiere S. Marco-S. Giusto a Piazza della Stazione. Esiste un'altra possibilità per l'ingresso da una strada attualmente a fondo chiuso che il Masterplan suggerisce di utilizzare per il secondo ingresso in questa area destinata in gran parte a diventare pubblica. Il nuovo accesso potrà essere normalmente chiuso con cancello ma se necessario, consentire nella fase di realizzazione (sbancamenti, riporti, modellazioni di terra, piantumazioni) il passaggio di mezzi motorizzati, anche nella fase di ordinaria manutenzione o per far accedere i mezzi di soccorso in caso di necessità.

LINEE GUIDA DI PROGETTO

Il Masterplan propone di realizzare in questa grande area a verde di quartiere una struttura sportiva-ricreativa associata ad una attività di somministrazione (bar-ristoro), in mezzo a spazi variamente organizzati per il tempo libero, per lo sport e lo svago da farsi all'aperto. Dovranno essere previste piccole zone attrezzate e organizzate per fascia d'età dai più piccoli con tappeti antiurto ad adulti con percorsi vita o per semplici passeggiate fra il verde e le nuove piantumazioni arboree. La realizzazione di uno spazio chiuso (palestra) per ginnastica di vario tipo su due livelli può essere funzionale a proseguire l'attività motoria al chiuso in qualsiasi stagione e a qualsiasi orario. Vicino alla palestra è prevista la realizzazione di una piccola struttura commerciale per il ristoro. L'ingresso pedonale principale all'area può avvenire sia dal parcheggio di via dei Cappuccini che direttamente dal sottopasso della stazione. In questo modo anche gli abitanti dei quartieri a nord della stazione potranno beneficiare di queste attrezzature pubbliche che contribuiscono ad innalzare il livello delle dotazioni standard previste dalle norme urbanistiche per il quartiere di S. Marco e S. Giusto.

ZONIZZAZIONE

Superficie area di intervento <i>di cui</i>	mq. 9.900	(100%)
area privata	mq. 1.735	(17,5%)
area pubblica <i>di cui</i>	mq. 8.165	(82,5%)
verde	mq. 7.405	
spazio pavimentato	mq. 760	

DIMENSIONAMENTO DI PROGETTO

Destinazioni d'uso area privata

struttura per attività sportive al coperto (palestra)*

superficie coperta *mq.610*

superficie utile lorda *mq.1050*

*nei valori è compresa anche la struttura commerciale

Totale superficie coperta mq.610

Totale superficie utile lorda mq.1050

Totale superficie lorda demolita o
in demolizione mq. 2.330

COMPARTO C S.Giusto – S.Marco

DESCRIZIONE

E' l'area di maggior dimensioni tra quelle non più funzionali all'esercizio ferroviario. E' divisa in due parti pressochè identiche dalla passerella di collegamento viario tra il quartiere di S. Marco – S.Giusto e la città. La parte più a ovest è ancora occupata dalle vecchie strutture della Squadra Rialzo per una superficie coperta di 4.300 mq. con accesso diretto dal prolungamento di via S. Agostino. Sul lato est della passerella c'è un grande parcheggio a raso realizzato in anni recenti, mentre sulla via Da Morrone si trovano due capannoni il primo più vecchio lato strada è in mattoni a faccia vista di 510 mq. di superficie coperta e l'altro di 1.000 mq. di superficie coperta è attualmente occupato da un piccolo supermercato di quartiere.

LINEE GUIDA DI PROGETTO

E' senza dubbio l'area migliore per realizzare un insediamento residenziale grazie alla facilità di accesso dalla via S. Agostino e creare così un altro brano di tessuto insediativo e di sistema infrastrutturale di quartiere in grado di ricucire parte degli abitati di S. Marco e di S. Giusto che si trovano a cavallo della passerella. Il Masterplan suggerisce un percorso sia viario che pedonale e ciclabile al di sotto della passerella in modo tale da bypassare l'attraversamento di piazza Giusti e di via dell'Aeroporto. Vi sarà un ulteriore corredo di spazi verdi e della sosta in particolare per i nuovi e vecchi abitanti del quartiere. Dovrà essere riorganizzata la presenza del piccolo supermercato in maniera più moderna e funzionale, in questo caso il Masterplan prevede la totale demolizione dei due capannoni dove attualmente è collocato un Discount di cui il primo lungo la via Da Morrone è utilizzato come magazzino, per immaginare una nuova struttura su tre livelli (gli ultimi due destinati a residenza) caratterizzata da un porticato lungo la strada che prosegue perpendicolarmente all'interno dello spazio ora occupato dall'unico parcheggio a servizio della struttura commerciale. Il nuovo supermercato di quartiere avrà come pertinenza una grande area retrostante indispensabile per garantire la quantità di parcheggio imposta dai parametri di legge e previsti dalle norme di attuazione del regolamento urbanistico comunale. A fianco del nuovo supermercato di quartiere sul lato ovest è prevista una nuova strada di accesso al parcheggio pertinenziale e al grande parcheggio pubblico.

ZONIZZAZIONE

dimensione area <i>di cui</i>	mq. 34.553	(100%)
area privata <i>(residenziale – commerciale - direzionale)</i>	mq. 16.724	(48,4%)
area pubblica <i>di cui</i>	mq. 17.829	(51,6%)
verde di quartiere	mq. 7.426	
parcheggi	mq. 6.980	
viabilità	mq. 2.613	
piazza	mq. 810	

DIMENSIONAMENTO DI PROGETTO

edifici a destinazione residenziale
superficie coperta mq 4.700
superficie utile lorda mq.15.810

edifici a destinazione terziaria/commerciale
superficie coperta mq.1.500
superficie utile lorda mq.700

Totale superficie lorda demolita o in demolizione mq. 6.980

ALLOGGI n° 153

COMPARTO D

via Quarantola nord

DESCRIZIONE

L'accesso a questa grande area avviene da via Quarantola a poche decine di metri dall'incrocio con via Battisti. Prima della seconda guerra mondiale in questa zona c'era il deposito locomotive trasferito nel dopoguerra a S. Ermete. Una parte dell'area nel 1999 è stata utilizzata per realizzare l'edificio per il controllo movimento treni, di fronte si trova uno spazio libero occupato un tempo da magazzini e da una serra dell'Ufficio Lavori e Costruzioni. Più avanti verso la stazione c'è un parcheggio e successivamente l'area e le strutture del Dopolavoro Ferroviario con i campi di calcetto. Entra a far parte delle aree del Masterplan anche piazza della Stazione di proprietà di FSSU.

LINEE GUIDA DI PROGETTO

Per questa area le linee guida su cui impostare una riflessione progettuale attecchivano sostanzialmente alla definizione di corpi di fabbrica a destinazione residenziale articolati nell'unico spazio libero a disposizione di circa 4.855 mq. collocato di fronte all'edificio per il Controllo Centralizzato Treni, e al rapporto non semplice, da instaurare con i retri urbani di via Battisti. La carta della Pericolosità idraulica del Piano di Bacino dell'Arno impedisce però qualsiasi utilizzo in particolare una destinazione residenziale, per cui si propone un'area a verde con un parcheggio pertinenziale di servizio. Avanzando verso l'interno nasce l'esigenza di impostare l'ingombro per il grande parcheggio silos di circa 300 posti auto da mettere direttamente in relazione con l'area della costruenda "Sesta Porta" con la viabilità principale e con piazza della Stazione da cui si prevede l'ingresso assieme al secondo accesso che avverrà direttamente da via Battisti a fianco del futuro Deposito autobus. Altro tema di grande interesse attiene alla riorganizzazione/ristrutturazione dell'area e delle strutture edilizie del Dopolavoro ferroviario. La proposta prevede il totale smantellamento delle strutture sportive e precarie retrostanti per prefigurare un nuovo corpo di fabbrica compatto destinato a residenza ai piani secondo e terzo con attività commerciali al piano terra e con due cortili interni. Operazioni quest'ultime già previste dal Piano Particolareggiato approvato nel 2006.

ZONIZZAZIONE

dimensione area	mq. 27.945	(100%)
<i>di cui</i>		
area privata	mq. 11.241	(40%)
<i>di cui</i>		
area a verde privato	mq. 4.310	
silos	mq. 3.240	
area dopolavoro	mq. 3.691	
area pubblica	mq. 16.704	(60%)
<i>di cui</i>		
piazza stazione	mq. 9.415	
parcheggi	mq. 653	
viabilità	mq. 6.636	

DIMENSIONAMENTO DI PROGETTO

edifici a destinazione residenziale

<i>superficie coperta</i>	<i>mq. 3.025+ 670 (dopolavoro esistente) = 3.695 + (silos) 2.080= 4.925</i>
<i>superficie utile lorda</i>	<i>mq.4.800</i>

edifici a destinazione commerciale*	<i>mq. 2.750 (Slu)</i>
edifici a destinazione mista (silos/loft)	<i>mq.1.400 (Slu)</i>
totale Slu non residenziale	<i>mq. 4.150</i>

ALLOGGI n° 22 + 20 loft sopra il silos

Totale superficie lorda demolita o in demolizione mq. 3.920

- comprensiva delle superfici commerciali/terziarie dell'area del Dopolavoro ristrutturata

COMPARTO E via Saragat

DESCRIZIONE

Dopo la discesa della passerella di S. Giusto-S. Marco si trova l'accesso ad un'area ferroviaria utilizzata in passato come magazzini per merci (piccola velocità) e in anni recenti come lavaggio vetture. Demolite le platee di lavaggio esiste ancora la palazzina pulitori e la tettoia.

LINEE GUIDA DI PROGETTO

Anche in questo caso l'area presenta una accessibilità limitata con una sola possibilità di ingresso costituita dal varco di via Corridoni. La penetrazione all'interno diviene poi problematica in corrispondenza di due abitazioni poste sul fronte ferrovia dove il varco si restringe a poco più di tre metri.

E' stata prevista la possibilità di creare un nuovo accesso attraverso il parcheggio di via Saragat. In tutti i casi il rispetto dai confini esistenti e la distanza dalla linea ferroviaria impongono una cortina edilizia con la facciata principale rivolta a sud tale comunque, nonostante le diverse altezze, da non negare del tutto la morfologia dell'edificato esistente retrostante. L'intervento presuppone la demolizione della palazzina pulitori e degli altri manufatti ancora esistenti.

ZONIZZAZIONE

dimensione area <i>di cui</i>	mq. 10.360	(100%)
area privata (residenziale)	mq. 8.480	(82%)
area pubblica <i>di cui</i>	mq. 1.880	(18%)
parcheggi	mq. 1.880	

DIMENSIONAMENTO DI PROGETTO

edifici a destinazione residenziale

<i>superficie coperta</i>	<i>mq 1.080</i>
<i>superficie utile lorda</i>	<i>mq.3.560</i>

Totale superficie lorda demolita o in demolizione mq. 790

ALLOGGI n° 40

TABELLA RIEPILOGATIVA DEI DATI DI PROGETTO DELLE AREE PRIVATE

	a	b	c	d	e	f	g (px3)	h=(b/a)	i=(d+f)/a	l=(g/a)	m	n	o	p=(d+f)
COMPARTO	Sup. fondiaria Sf mq.	Sup. coperta Sc mq.	Sup. lorda demolita o in demoliz. mq	Sup.util e lorda residenz Slu mq.	Volume demolito o in demoliz. mc.	Sup. utile lorda non residenz. Slu mq.	Volume di progetto mc.	Rapp. di copertura Rc mq/mq	Indice fond. superf lfs mq/mq	Indice fond. volum. lv mc/mq	Altezza ml.	N° piani	N° alloggi	Slu totale
A	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
B	1.735	610	2.330	-----	14.679	1.050	3.150	0,35	0,61	1,82	8,50	2	-----	1.050
C	16.724	6.200	6.980	15.810	41.975	700	49.530	0,37	0,99	2,96	16,50/42	5/12	153	16.510
D	11.241	4.925	3.920	4.800	20.390	4.150	26.850	0,44	0,80	2,39	10,50	3	22 (+20 loft)	8.950
E	8.480	1.080	790	3.560	3.350	-----	10.950	0,13	0,42	1,29	10,50/13,50/16,50	3/4/5	40	3.560
TOTALE	38.180	12.815	17.170	24.170	102.444	5.900	90.480	0,34	0,79	2,36	-----	-----	215 (+20 loft)	30.070

TABELLA RIEPILOGATIVA DEI DATI DI PROGETTO DELLE AREE PUBBLICHE

	a = (b+c+d+e+f)	b	c	d	e	f
COMPARTO	Superficie area di cessione mq.	Superficie area a verde mq.	Superficie area a parcheggi mq	Superficie a piazza (compreso spazi pavimentati) mq.	Superficie viabilità (compreso marciapiedi e piste ciclabili) mq.	Superficie per people mover
A	14.700	-----	-----	-----	-----	14.700
B	8.165	7.405	-----	760	-----	-----
C	17.829	7.426	6.980	810	2.613	-----
D	16.704	-----	653	9.415	6.636	-----
E	1.880	-----	1.880 (compreso viabilità)	-----	-----	-----
TOTALE	59.279	14.831	9.513	10.985	9.249	14.700

Dimensioni dell'intervento

Superficie territoriale	mq. 97.458	(100%)
<i>di cui</i>		
Superficie fondiaria aree private	mq. 38.180	(39,2%)
Superficie aree pubbliche da cedere	mq. 59.279	(60,8%)
<i>di cui</i>		
superficie peole mover	mq. 14.700	
Superficie lorda utile	mq. 30.070	
<i>di cui</i>		
Superficie residenziale	mq. 24.170	
Superficie direz./commerciale	mq. 4.500	
Superficie mista (loft sopra il silos)	mq. 1.400	

ALLEGATO 1 ALLA RELAZIONE DEL MASTERPLAN

Calcolo delle superficie e dei volumi esistenti demoliti o soggetti a demolizione dalle previsioni del Masterplan

Comparto A-B (V.L.)

edificio 1 (demolito)

2330mq x 6.3m = 14.679 mc

Totale

14.679 mc

Comparto A-B (S.L.)

edificio 1 (demolito)

2330mq

Totale SL

2330mq

Comparto C est (V.L.)

edificio 1

$$2160\text{mq} \times 7\text{m} = 15120 \text{ mc}$$

$$375\text{mq} \times 4.5\text{m} = 1690 \text{ mc}$$

edificio 2

$$380\text{mq} \times 10.5\text{m} = 3990 \text{ mc}$$

edificio 3

$$430\text{mq} \times 6\text{m} = 2580 \text{ mc}$$

$$80\text{mq} \times 4\text{m} = 320 \text{ mc}$$

edificio 4

$$735\text{mq} \times 6\text{m} = 4410 \text{ mc}$$

edificio 5

$$80\text{mq} \times 3.5\text{m} = 280 \text{ mc}$$

edificio 6

35mq x 12.5m = 440 mc

Totale

28.830 mc

Comparto C est (S.L.)

edificio 1

2160mq

375mq

edificio 2

380mq x 2 = 760 mq

edificio 3

430mq

80mq

edificio 4

735mq

edificio 5

80mq

edificio 6

35mq

Totale SL

4.655 mq

Comparto C ovest (V.L.)

edificio 1

480mq x 8.5m = 4080 mc

edificio 2

1230mq x 4.5m = 5550 mc

edificio 3

160mq x 4m = 640 mc

edificio 4

330mq x 7m = 2310 mc

125mq x 4.5m = 565 mc

Totale

13.145 mc

Comparto C ovest (S.L.)

edificio 1

480mq

edificio 2

1230mq

edificio 3

160mq

edificio 4

330mq

125mq

Totale

2.325 mq SL

Comparto D (V.L.)

edificio 1 (cinema)

425mq x 12m = 5100 mc

190mq x 4m = 760 mc

edificio 2 (bar)

$220\text{mq} \times 5\text{m} = 1100 \text{ mc}$

edificio 3

$580\text{mq} \times 4.5\text{m} = 2610 \text{ mc}$

edificio 4

$165\text{mq} \times 4\text{m} = 660 \text{ mc}$

edificio 5 (in parte demolito)

$440\text{mq} \times 3\text{m} = 1.320 \text{ mc}$

edificio 6 (dopolavoro)

$580\text{mq} \times 14\text{m} = 8120 \text{ mc}$

$80\text{mq} \times 9\text{m} = 720 \text{ mc}$

Totale

20.390 mc

Comparto D (S.L.)

edificio 1 (cinema)

425mq

190mq

edificio 2 (bar)

220mq

edificio 3

580mq

edificio 4

165mq

edificio 5 (in parte demolito)

440mq

edificio 6 (dopolavoro)

580mq x 3m = 1.740 mq

80mq x 2m = 160 mq

Totale SL

3920 mq

Comparto E (V.L.)

edificio 1

250mq x 8m = 2000 mc

edificio 2

190mq x 5m = 950 mc

edificio 3

100mq x 4m = 400 mc

Totale

3.350 mc

edificio 4

3150mq x 7m = 22050 mc

(demolito)

Comparto E (S.L.)

edificio 1

250mq x 2 = 500 mq

edificio 2

190mq

edificio 3

100mq

Totale S.L.

790 mq

edificio 4

3150mq

(demolito)

Totale Vol. Lordo esistente (compreso edifici demoliti) = 102.444 mc

Totale Superficie Lorda esistente (compreso edifici demoliti) = 17.170 mq

RICAPITOLO

	Volume lordo (mc.)	Superficie lorda (mq.)
Comparto A	-----	-----
Comparto B	14.679	2.330
Comparto C	41.975	6.980
Comparto D	20.390	3.920
Comparto E	3.350	790
TOTALE	102.444	17.170

ALLEGATO 2 ALLA RELAZIONE DEL MASTERPLAN

Calcolo degli standard

Le aree pubbliche da destinare al soddisfacimento degli standard di legge sono state verificate applicando su tutta la superficie interessata dall'intervento il valore complessivo di 18 mq/abitante indicato dal D.M. 1444/68 come parametro complessivo della dotazione di servizi articolato secondo le varie classi indicate dal citato D.M.

Tuttavia poiché a Pisa, quale prassi corrente, si applica come criterio di verifica una riduzione del 50% per le aree omogenee classificate come A o B, riduzione ammessa dallo stesso decreto, in questo caso si procederà anche al calcolo del fabbisogno con riferimento a 9 mq per abitante insediato o insediabile, essendo le aree classificabili come B (se non in qualche caso come quello del Dopolavoro Ferroviario, come A).

Per il calcolo degli abitanti insediabili si può operare in almeno tre diversi modi.

Prioritariamente si calcola il volume degli edifici ottenuto moltiplicando la superficie utile lorda a destinazione residenziale per l'altezza virtuale di 3 ml., supponendo tale l'altezza dei piani residenziali (3 ml. compreso i solai).

Nel primo caso si suddivide il valore risultante per un parametro equivalente ai mc./abitante che le norme urbanistiche generali indicano in 100 mc./abit. (in passato si usava addirittura il parametro 80 mc./abit. ma oggi è in disuso).

Nel secondo caso il valore complessivo del volume si suddivide per un valore che il Piano strutturale del comune di Pisa porta più realisticamente a 160.

In sostanza si ha:

- 1) Sul $24.170 \times 3 =$ volume mc. $72.510 / 100 =$ **725** abitanti equivalenti (utilizzando il parametro 100 mc./abit.)
- 2) Sul $24.170 \times 3 =$ volume mc. $72.510 / 160 =$ **453** abitanti equivalenti (utilizzando il parametro 160 mc. /abit.)

Nel terzo caso si può, quando il progetto è assai dettagliato, contare il numero degli appartamenti, da questo ricavare quello delle camere ed infine da quest'ultimo contando le matrimoniali e quelle singole, si arriva al numero degli abitanti insediabili.

Nel progetto del Masterplan ci si è spinti fino alla scala 1:500 ipotizzando un disegno ed una ripartizione attendibile del numero degli appartamenti calcolato in 215.

Prescindendo dai 20 loft se in ognuno di questi 215 alloggi ci sono una camera matrimoniale (2 posti letto) e una singola (1 posto letto) il numero degli appartamenti si moltiplica per 3, quindi si ha:

$$215 \times 3 = \mathbf{645} \text{ abitanti equivalenti}$$

Ricapitolando, seguendo tre criteri diversi, tutti legittimi, si giunge ad un numero di abitanti equivalenti pari a:

- 1) 725
- 2) 453
- 3) 645

Poiché effettivamente si possono anche realizzare un numero di appartamenti maggiore o un numero di camere superiori a quello disegnato nel Masterplan, conviene prendere cautelativamente il numero maggiore degli abitanti insediabili e questo moltiplicato per il valore dei mq./abitante secondo il parametro di legge ridotto del 50%.

In sostanza si ha:

$$725 \times 18/2 \text{ mq./abitante} = \text{mq. } \mathbf{6.525}$$

che risulterà essere il **valore standard richiesto** per questo insediamento.

Poiché **mq. 6.525** è il massimo fabbisogno di aree standard derivato dall'insediamento residenziale previsto dal Masterplan e le aree pubbliche di cessione previste sono **mq. 35.330** (59.279-14.700 (people mover) -9.249 (viabilità)) **si ritiene ampiamente soddisfatta la richiesta prevista dalla legge, questo anche nel caso di applicazione di standard pieno equivalente a 18 mq./ab.** (35.330 è maggiore di 6.525 x 2).

Per le suddette ragioni si prescinde in questo calcolo, la verifica dei singoli valori previsti dalla legge per le quattro categorie in cui si suddividono gli standard urbanistici; più precisamente:

<i>Istruzione</i>	<i>2,25 mq./abit.</i>
<i>Attrezzature di interesse comune</i>	<i>1,00 mq./abit.</i>
<i>Verde pubblico attrezzato</i>	<i>4,50 mq./abit.</i>
<i>Parcheggi</i>	<i>1,25 mq./abit.</i>



COMUNE DI PISA
Direzione Urbanistica e Mobilità
REGOLAMENTO URBANISTICO

SCHEDA-NORMA PER LE AREE DI TRASFORMAZIONE
SOGGETTE A PIANO ATTUATIVO

aprile 2013

scheda n. 27.7

STAZIONE CENTRALE – AREE ZONA FERROVIARIA

Scheda di nuovo inserimento

D.M.1444/68: ZONA OMOGENEA A - B

1. TIPOLOGIA DELLA TRASFORMAZIONE

Nuovo insediamento su aree parzialmente libere e/o liberabili

2. DESCRIZIONE

Le aree oggetto dell'intervento, fanno parte dell'accordo a latere rispetto all'accordo di programma denominato "People Mover" stipulato tra il Comune di Pisa, RFI S.p.A. e FS Sistemi Urbani S.r.l. teso a qualificare le aree ferroviarie non più funzionali all'esercizio ferroviario di proprietà di altre società del Gruppo Ferrovie, poste nell'ambito della Stazione Centrale di Pisa. Si tratta di aree considerate strategiche anche per la città stessa perché possono assolvere a funzioni altrimenti non compatibili con gli spazi ad oggi disponibili nei quartieri a ridosso della Stazione. L'accordo prevede la dismissione delle aree di via Quarantola lato nord, nei pressi della "Sesta Porta", via Quarantola lato sud "People Mover", via Cappuccini San Giusto, via Da Morrone San Marco e via Saragat via Corridoni. Sono zone parzialmente costruite facenti parte del sedime ferroviario funzionali, fino ad ieri, alla logistica dei convogli ferroviari ma che oggi, rispetto ad una politica di razionalizzazione dei sistemi, sono inutilizzate. Gli edifici industriali strutturali presenti erano funzionali al controllo e manutenzione dei convogli ferroviari effettuati da tecnici ed operai, che facevano parte della "squadra rialzo", nei locali si svolgevano funzioni ed attività di vario tipo che andavano dalla verniciatura al lavaggio alla mensa agli uffici e magazzini.

3. OBIETTIVI QUALITATIVI GENERALI DI PROGETTO

L'intervento, oltre a permettere la realizzazione di un sistema di collegamento (People Mover) tra l'aeroporto Galileo Galilei e la stazione ferroviaria di Pisa Centrale, si pone l'obiettivo di decongestionare i quartieri a ridosso della stazione attraverso un sistema di parcheggi scambiatori e viabilità di connessione che favorisca il trasporto su rotaia rispetto a quello su gomma mediante una maggiore integrazione, inserendo elementi di verde che migliorino l'aspetto ambientale e l'immagine della zona.

4. SUPERFICIE DELL'AREA DI INTERVENTO

mq. **97.458** (dato fornito da FSSU e RFI)

5. PARAMETRI URBANISTICO-EDILIZI E DIMENSIONAMENTO COMPLESSIVO

Its 0,33 (slu/superficie territoriale dato indicativo)

Aree pubbliche e private

Aree Private (superficie fondiaria Sf)	% max	Area Pubblica (superficie da cedere gratuitamente)			% minima
mq. 38.180	39,2	mq. 59.279 (di cui 14.700 people mover)			60,8
		Verde	Piazze	Parcheggi alberati a raso	Viabilità
		mq. 14.831	mq. 10.985	mq. 9.513	mq. 9.249
Superficie territoriale mq. 97.458					

Dimensioni dell'intervento

Sf	mq. 38.180
Rapporto di copertura (Rc)	mq/mq 0,34
Superficie utile lorda (Slu) max	mq. 30.070
di cui: <i>Residenziale</i>	per un totale di mq. 24.170 di cui: <i>(215 alloggi di 100 mq. netti più 20 loft)</i>
<i>Commercio/servizi privati</i>	mq 5.900
Its (slu/superficie fondiaria) solo indicativo	mq/mq 0,79
piani max	da 2 a 12
H max	da ml. 8,50 a 42

PARAMETRI URBANISTICO-EDILIZI E DIMENSIONAMENTO PER COMPARTI

COMPARTO A- People Mover

Area Pubblica	
(una quota della superficie sarà da cedere gratuitamente ed un'altra sarà data in diritto d'uso)	
Si tratta dell'area occupata dal sedime del People Mover con i relativi servizi	
Superficie territoriale mq. 14.700	

COMPARTO B- via Quarantola Sud

Are Private (superficie fondiaria Sf)	% max	Area Pubblica (superficie da cedere gratuitamente)	% minima
mq. 1.735	17	mq. 8.165	83
Palestra/Commerciale (Sf. 1.735 mq)		Verde Pubblico e Piazze	
Slu max 610 mq (palestra e bar)			
Superficie territoriale mq. 9.900			

Dimensioni del Comparto B

Sf	mq. 1.735
Rapporto di copertura (Rc)	mq/mq 0,35
Superficie utile lorda (Slu) max: <i>compreso il bar (commerciale)</i>	mq. 610
Ifs (slu/superficie fondiaria) solo indicativo	mq/mq 0,61
piani max	n. 2 <i>palestra</i>
H max	ml. 8,50 Palestra ml. 4,00 bar <i>Commercio</i>

COMPARTO C- San Giusto/San Marco

Are Private (superficie fondiaria Sf)	% max	Area Pubblica (superficie da cedere gratuitamente)	% minima	
mq. 16.724	49	mq. 17.829	51	
Residenziale	Commerciale	Parcheggi a raso alberati	Verde Pubblico e Piazze	Viabilità
Slu max 15.810 mq	Slu max 700 mq	mq. 6.980	mq. 7.426	mq.2.613
Superficie territoriale mq. 34.553				

Dimensioni del Comparto C

Sf	mq. 16.724
Rapporto di copertura (Rc)	mq/mq 0,37
Superficie utile lorda (Slu) max: dicui:	mq. 16.510
<i>Residenziale</i>	mq. 15.810
<i>Commerciale</i>	mq. 700
Ifs (slu/superficie fondiaria) solo indicativo	mq/mq 0,98
piani max	n. 12 <i>Residenza</i> n.1 <i>Commercio</i>
H max	ml. 42 <i>Residenza</i> ml. 4,50 <i>Commercio</i>

COMPARTO D- via Quarantola Nord

Arete Private (superficie fondiaria Sf)	% max	Area Pubblica (superficie da cedere gratuitamente)	% minima
mq. 11.241 di cui mq. 3.691 area dopolavoro, mq. 3.240 area silos e mq.4.310 verde privato in area a rischio idraulico	40	mq. 16.704	60
Residenziale Slu max 4.800 mq Commerciale Slu max 2.750 mq Loft silos Slu max mq. 1.400		Parcheggi mq. 653 Piazza stazione 9.415	viabilità mq.6.636
Superficie territoriale mq. 27.945			

Dimensioni del Comparto D

Sf	mq. 11.241
Rapporto di copertura (Rc)	mq/mq 0,44
Superficie utile lorda (Slu) max, di cui:	mq.8.950
<i>Servizi/Commerciale/loft</i>	mq. 4.150
Ifs (slu/superficie fondiaria) solo indicativo	mq/mq 0,79
piani max	n. 3
H max	ml. 10,50

COMPARTO E- via Saragat

Arete Private (superficie fondiaria Sf)	% max	Area Pubblica (superficie da cedere gratuitamente)	% minima
mq. 8.840	82	mq. 6.983	18
Residenza e Servizi Privati		Parcheggi	
Slu max mq. 3.560		mq. 1.880	
Superficie territoriale mq. 10.360			

Dimensioni del Comparto E

Sf	mq. 8.840
Rapporto di copertura (Rc)	mq/mq 0,13
Superficie utile lorda (Slu) max:	mq. 3.560
Ifs (slu/superficie fondiaria) solo indicativo	mq/mq 0,42
piani max	da 3 a 5
H max	ml. da 10,50 a 16,50

6. ELEMENTI PRESCRITIVI

Sono prescrittive le destinazioni indicate e le rispettive superfici utili lorde massime previste per ogni singolo comparto, con la possibilità di articolare le destinazioni residenziale, commerciale e per servizi all'interno dei comparti indicati, senza superare il dimensionamento massimo complessivo previsto per ciascuna destinazione. Il verde pubblico dovrà assumere ove possibile, la caratteristica, come densità di piantumazione, delle fasce boscate in modo da attenuare gli impatti derivati dalla presenza della ferrovia, fermo restando il rispetto della distanza dal piede della massicciata ferroviaria pari all'altezza massima che può raggiungere l'albero adulto più un franco di metri 2. Anche i parcheggi a raso e la viabilità dovranno essere alberati. Il 20% degli alloggi dovrà essere in affitto minimo a canone concordato. L'indice di utilizzazione territoriale si considera indicativo del dimensionamento complessivo scaturito.

7. FATTIBILITÀ E CONDIZIONI GEOLOGICO/IDRAULICHE

CLASSE DI PERICOLOSITÀ

Dal punto di vista idraulico una parte di area del Comparto D che il Masterplan destina a verde privato, risulta inserita nella classe di pericolosità 4 (P.I.4.) Pericolosità molto elevata. Altre porzioni di area facenti parte del Comparto B e C risultano inserite nella classe di pericolosità 3 e 2 (P.I.3 e P.I. 2)

CLASSE DI FATTIBILITÀ

8. MODALITÀ ATTUATIVE

La realizzazione dell'intervento dovrà essere attuata tramite piano attuativo convenzionato.

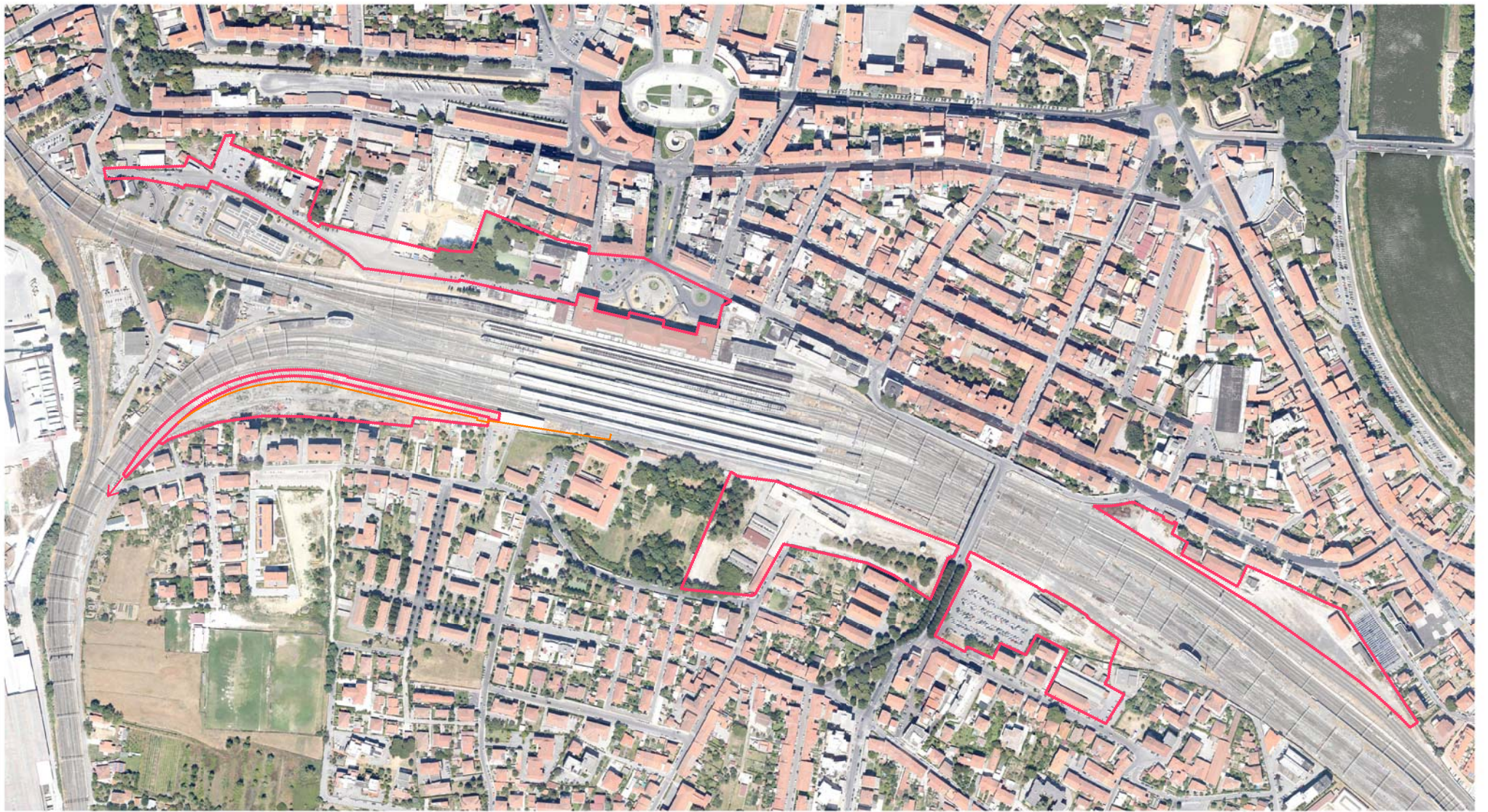

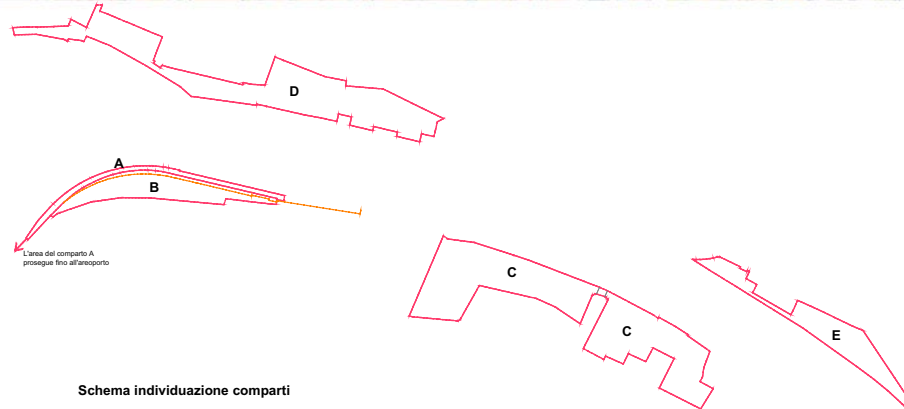


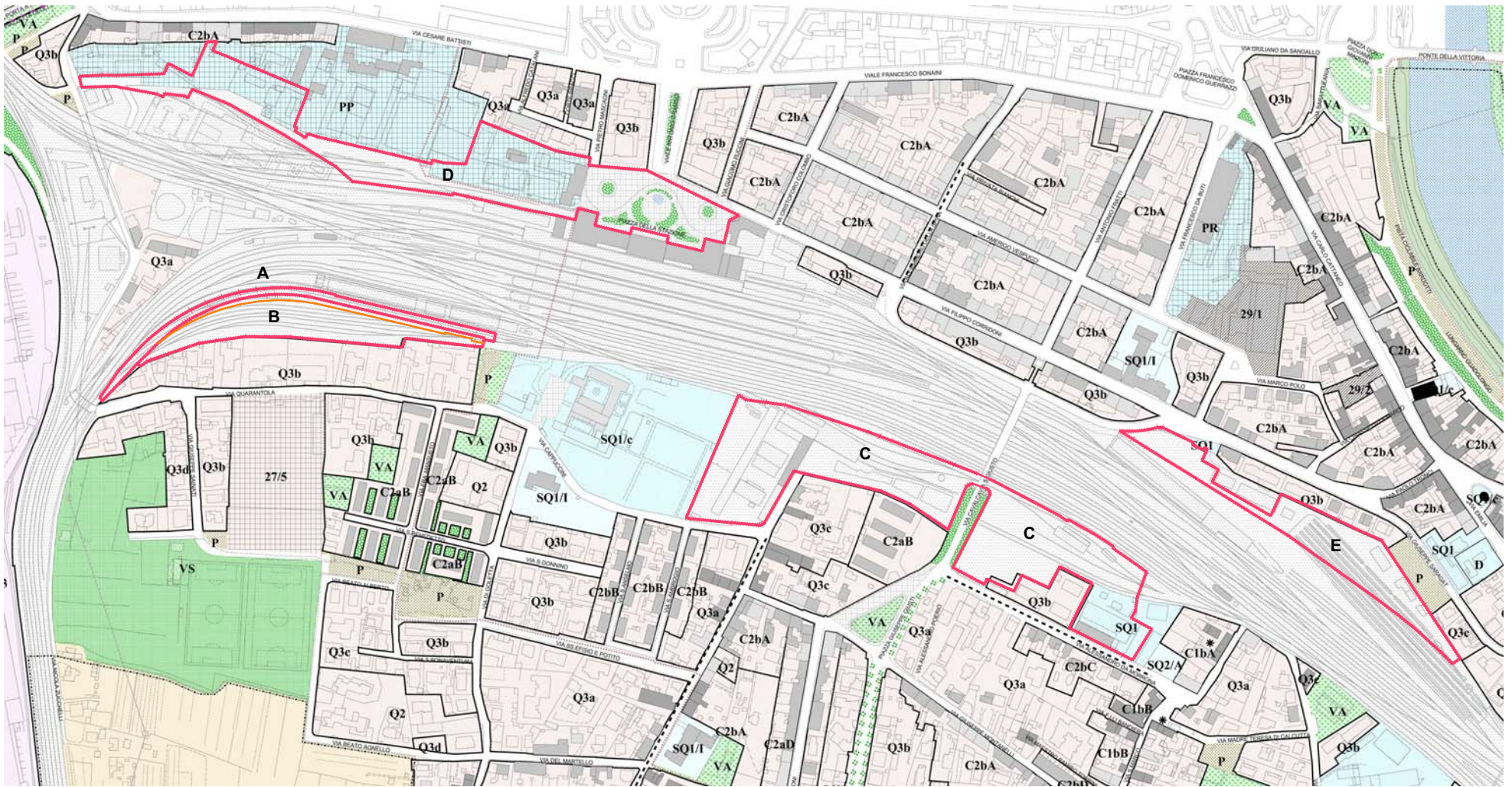
Foto aerea scala 1:2000

 Limiti comparti

 Limite sedime people mover (da prog. definitivo)



Schema individuazione comparti



Estratto PRG vigente

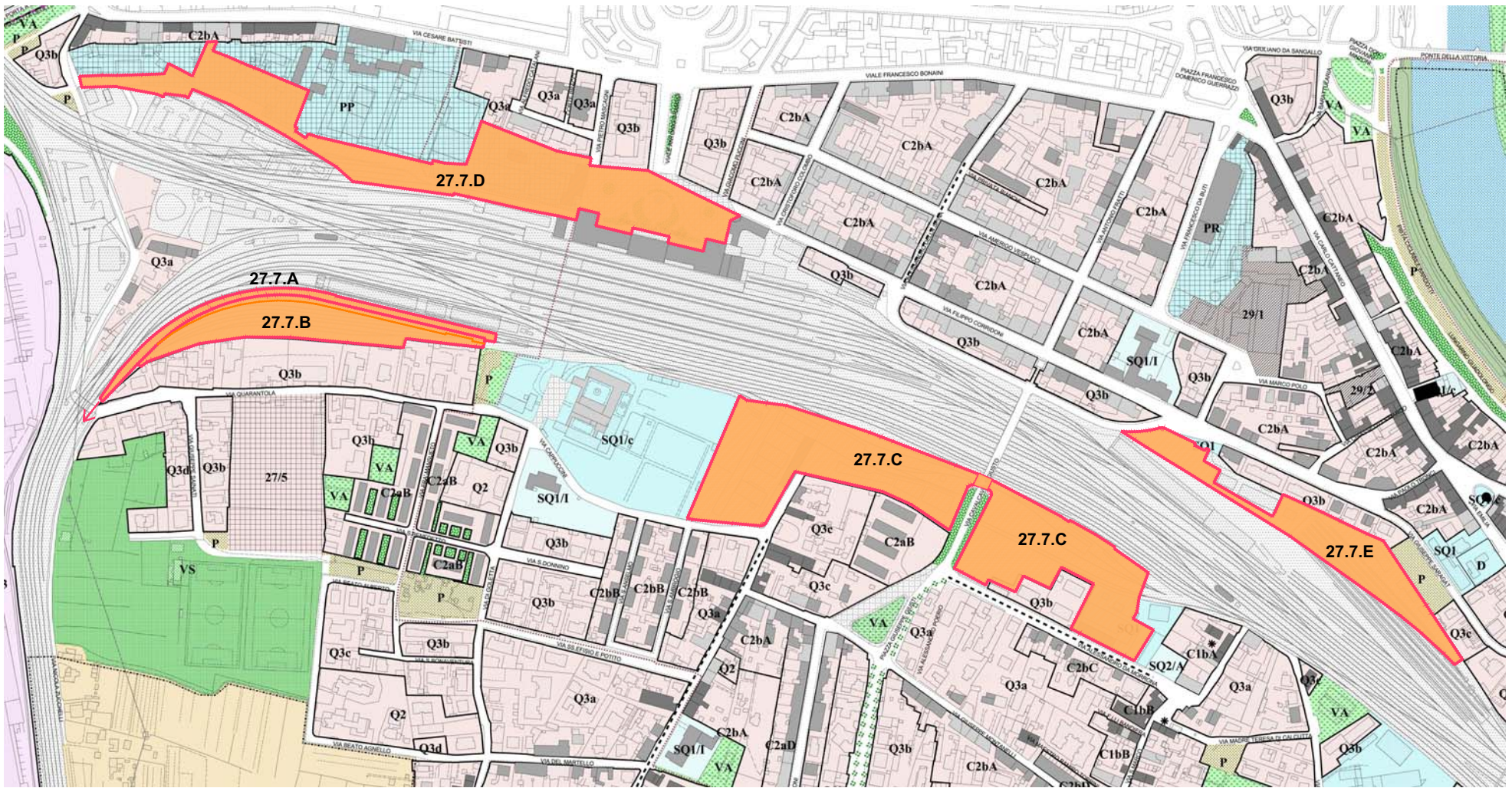
Legenda

- A - Edificio di interesse storico**
- monumenti
 - edificio storico etnoetnoetico
 - edificio storico neoclassico
 - edificio di interesse morfologico
- B - Elementi di interesse storico**
- pozzi
 - lavatoi
 - fonti
 - nicchie
 - edifici
 - seggi di consuetudine
- C - Ambiti di intervento**
- a concezione
 - con piani attuativi
 - di trasformazione urbana
 - a concezione concorrente
- D - Interventi infrastrutturali di riqualificazione**
- incroci con rotatorie
 - svoli infrastrutturali da riconfigurare
 - Nuovo tracciato ferroviario
 - ripulimento tracciato tramvia
 - Nuovo tracciato FS Cepedolato
 - face bonate
 - DPCM S. 11.1999 Piano di bacino dell'Arno (area di salvaguardia nuova soluzione)
 - Sede Ferroviaria Pisa-Marina-Livorno
 - Vanche di espansione
 - Piazze
 - Riqualificazione largamente
 - Scogliere
 - Spiaggia
 - Piano Area Cortigias
 - Piano Area Interna
 - Piano Area Interna S.G.T.
 - Area porto
- E - Ambiti prevalentemente residenziali della conservazione**
- 1.1 - ambiti di impianto pre-urbano originari
 - nuclei di case coloniche (A)
 - aggregati lineari (B)
 - ville e fattorie (C)
 - 1.2 - ambiti di impianto pre-urbano morfologicamente alterati
 - nuclei di case coloniche (A)
 - aggregati lineari (B)
 - ville e fattorie (C)
 - 1.3 - ambiti di impianto urbano storico originari
 - con tessuto compatto (A)
 - a villaggio unitario (B)
 - con tessuto rado (C)
 - con case a schiera (D)
 - 1.4 - ambiti di impianto urbano storico morfologicamente alterati
 - con tessuto compatto (A)
 - a villaggio unitario (B)
 - con tessuto rado (C)
 - con case a schiera (D)

- 2 - Ambiti prevalentemente residenziali della qualificazione**
- 2.1 - assetti urbani recenti a villaggio unitario
 - 2.2 - assetti urbani recenti discendenti da P.A.
 - 2.3 - assetti urbani recenti da qualificare in base a progetti unitari
 - 2.4 - assetti urbani recenti non suscettibili di incrementi del carico insediativo
 - 2.5 - assetti urbani recenti suscettibili di limitati incrementi del carico insediativo
 - 2.6 - assetti urbani recenti suscettibili di nuova edificazione
 - 2.7 - assetti urbani recenti suscettibili di incremento del carico insediativo e di nuova edificazione
- 3 - Aree prevalentemente produttive**
- 3.1 - insediamenti produttivi singoli
 - 3.2 - aree specialistiche per la produzione di beni
 - 3.3 - aree specialistiche per la produzione di beni da qualificare in base a progetti unitari
- 4 - Aree prevalentemente produttive**
- 4.1 - insediamenti specializzati recenti storici
 - 4.2 - insediamenti specializzati recenti di riurbanizzazione funzionale
 - 4.3 - insediamenti specializzati recenti suscettibili di sviluppo
 - 4.4 - insediamenti specializzati recenti da qualificare in base a progetti unitari
- Previsioni puntuali dei Servizi associate alle sigle (in alternativa i servizi pubblici da mantenersi i servizi privati)**
- | | |
|---|---|
| c | c |
| si | si |
| sv | sv |
| Ua | Ua |
| offici amministrativi | offici amministrativi |
| associazionismo, tempo libero, spettacoli | Associazionismo, tempo libero, spettacoli |
| strutture ricettive | Ri |
| case delle stazioni | Cs |
| mercati | me |
| aziende | Az |
| mercato | M |
| attrezzature speciali | AS |
| impianti tecnologici | T |
| cinemat | CT |
| distributori | D |
| subordinati industriali | h |
| centro direzionale | CD |
- 5 - verde sportivo**
- 6 - verde sportivo**
- 7 - parcheggi**
- 8 - zona ipica**
- Perimetro del centro abitato



Limiti compartì



Estratto PRG vigente

Legenda

- A - Edificio di interesse storico**
- monumenti
 - edificio storico etnoetico
 - edificio storico neoclassico
 - edificio di interesse morfologico
- B - Elementi di interesse storico**
- pozzi
 - lavatoi
 - fonti
 - aisc
 - edifici
 - segni di caratterizzazione
- C - Ambiti di intervento**
- a conceposizione
 - con piani attuativi
 - di trasformazione urbana
 - a conceposizione concorsuale
- D - Interventi infrastrutturali di riqualificazione**
- tracciati con struttura
 - tracciati infrastrutturali da riconfigurare
 - nuovo tracciato ferroviario
 - ripetitivo tracciato tramvia
 - Nuovissimo tracciato FS Cepodolato
 - face bonate
 - OPCM S.11.1999 Piano di bacino dell'Arno (area di salvaguardia nuova soluzione)
 - Sede Ferroviaria Pisa-Marina-Livorno
 - Vanche di espansione
 - Piazze
 - Riqualificazione largamente
 - Scolgione
 - Spiaggia
 - Piano Area Cortigias
 - Piano Area Interna
 - Piano Area Interna S.G.T.
 - Area porto

- 1 - Ambiti prevalentemente residenziali della conservazione**
- 1.1 - ambiti di impianto pre-urbano originali
- nuclei di case coloniche (A)
 - aggregati lineari (B)
 - ville e fattorie (C)
- 1.2 - ambiti di impianto pre-urbano morfologicamente alterati
- nuclei di case coloniche (A)
 - aggregati lineari (B)
 - ville e fattorie (C)
- 1.3 - ambiti di impianto urbano storico originali
- con tessuto compatto (A)
 - a villaggio unitario (B)
 - con tessuto rado (C)
 - con case a schiera (D)
- 1.4 - ambiti di impianto urbano storico morfologicamente alterati
- con tessuto compatto (A)
 - a villaggio unitario (B)
 - con tessuto rado (C)
 - con case a schiera (D)
- 2 - Ambiti prevalentemente residenziali della qualificazione**
- 2.1 - assetti urbani recenti a villaggio unitario
- 2.2 - assetti urbani recenti discendenti da P.A.
- 2.3 - assetti urbani recenti da qualificare in base a progetti unitari
- 2.4 - assetti urbani recenti non suscettibili di incrementi del carico insediativo
- 2.5 - assetti urbani recenti suscettibili di limitati incrementi del carico insediativo
- 2.6 - assetti urbani recenti suscettibili di nuova edificazione
- 2.7 - assetti urbani recenti suscettibili di incremento del carico insediativo e di nuova edificazione
- 3 - Aree prevalentemente produttive**
- 3.1 - insediamenti produttivi singoli
- 3.2 - aree specialistiche per la produzione di beni
- 3.3 - aree specialistiche per la produzione di beni da qualificare in base a progetti unitari

- 4 - Aree prevalentemente produttive**
- 4.1 - insediamenti specializzati recenti saturi
- 4.2 - insediamenti specializzati recenti di riqualificazione funzionale
- 4.3 - insediamenti specializzati recenti suscettibili di sviluppo
- 4.4 - insediamenti specializzati recenti da qualificare in base a progetti unitari
- Previsioni puntuali dei Servizi associate alle sigle (in alternativa i servizi pubblici da monopolio i servizi privati)
- | | | |
|---------------------------------|-----|-------|
| c | c | SQ1 |
| istruzione, ricerca | I1 | SQ1/I |
| sanità | S1a | SQ2 |
| uffici amministrativi | U1a | SQ3 |
| svago, tempo libero, spettacoli | V1a | |
| strutture ricettive | R1a | |
| case delle stazioni | C1a | |
| mercati | M | |
| aziende | AZ | |
| mercato | M | |
| attrezzature speciali | AS | |
| impianti tecnologici | T | |
| centrali | CT | |
| distribuzione | D | |
| substituzioni industriali | b | |
| centro direzionale | CD | |
- 5 - verde sportivo**
- 5 - verde sportivo
- 6 - verde sportivo**
- 6 - verde sportivo
- 7 - parcheggi**
- 7 - parcheggi
- 8 - zona ipica**
- 8 - zona ipica
- VA/Va
VS/vs
P
IP
- Limiti comparti**
- Ambiti soggetti a variante rispetto alla strumentazione urbanistica vigente**



Volo aereo vista sud



B.1



C.1



C.3



B.2



C.2



C.4



Volo aereo vista nord



D.1



D.3



E.1



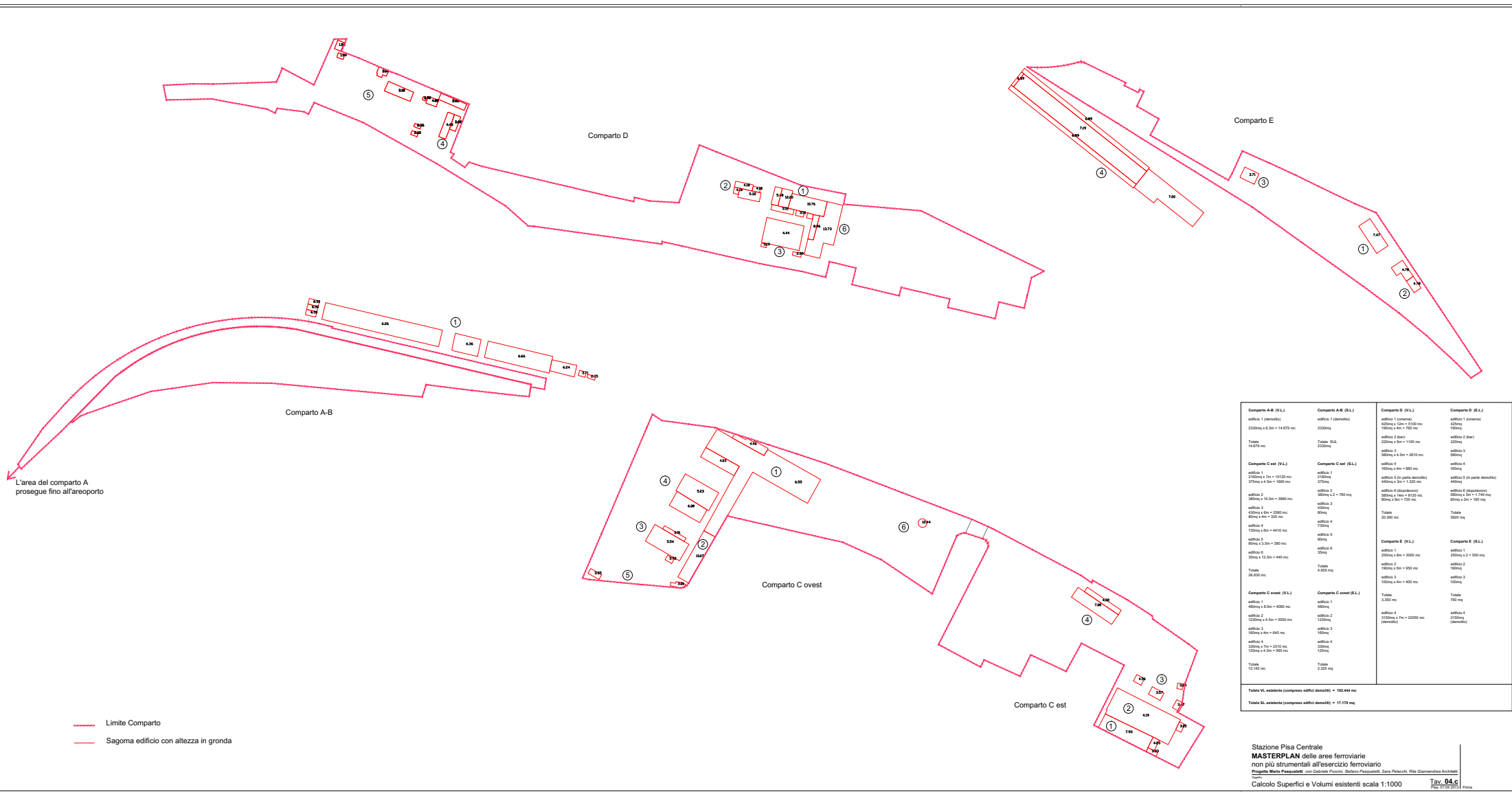
D.2



D.4



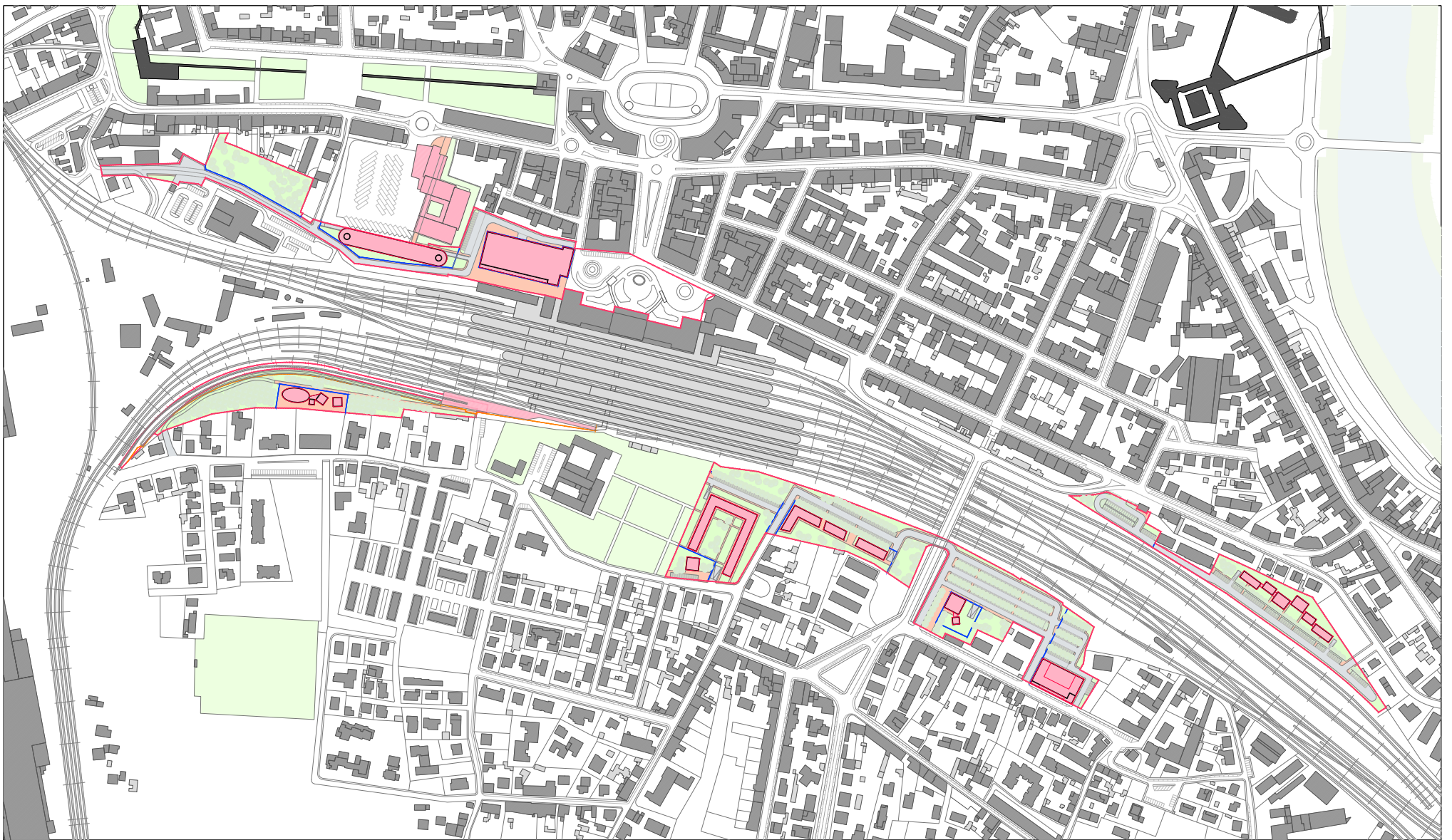
E.2



Comparto A-B (V.L.) edificio 1 (demolito) 230mq x 4.5m = 14.679 mc Totale 14.679 mc Comparto C ovest (V.L.) edificio 1 210mq x 7m = 1470 mc 270mq x 4.5m = 1650 mc edificio 2 380mq x 10.5m = 3990 mc edificio 3 430mq x 8m = 3440 mc 80mq x 4m = 320 mc edificio 4 720mq x 5m = 3600 mc edificio 5 80mq x 5.5m = 440 mc edificio 6 350mq x 12.5m = 4375 mc Totale 28.810 mc Comparto C ovest (S.L.) edificio 1 480mq x 2.5m = 4800 mc edificio 2 1200mq x 4.5m = 5550 mc edificio 3 1600mq x 4m = 6400 mc edificio 4 1200mq x 7m = 8400 mc 1200mq x 4.5m = 5400 mc Totale 31.150 mc	Comparto A-B (S.L.) edificio 1 (demolito) 230mq Totale S.L. 230mq Comparto C est (S.L.) edificio 1 210mq edificio 2 270mq edificio 3 430mq edificio 4 80mq edificio 5 720mq edificio 6 350mq Totale 4.680 mq Comparto C est (V.L.) edificio 1 480mq edificio 2 1200mq edificio 3 1600mq edificio 4 1200mq 1200mq Totale 13.160 mc	Comparto D (V.L.) edificio 1 (demolito) 420mq x 3m = 1260 mc 160mq x 4m = 640 mc edificio 2 (demolito) 220mq x 5m = 1100 mc edificio 3 380mq x 4.5m = 1710 mc edificio 4 160mq x 4m = 640 mc edificio 5 (in parte demolito) 480mq x 3m = 1440 mc edificio 6 (demolito) 80mq x 5m = 400 mc Totale 26.380 mc Comparto E (V.L.) edificio 1 250mq x 8m = 2000 mc edificio 2 160mq x 5m = 800 mc edificio 3 160mq x 4m = 640 mc Totale 3.440 mc Comparto E (S.L.) edificio 1 250mq x 2 = 500 mc edificio 2 160mq edificio 3 160mq Totale 790 mc	Comparto D (S.L.) edificio 1 (demolito) 420mq edificio 2 (demolito) 220mq edificio 3 380mq edificio 4 160mq edificio 5 (in parte demolito) 480mq edificio 6 (demolito) 80mq Totale 2000 mc
Totale V.L. esistente (compreso edifici demoliti) = 162.444 mc		Totale S.L. esistente (compreso edifici demoliti) = 17.170 mc	

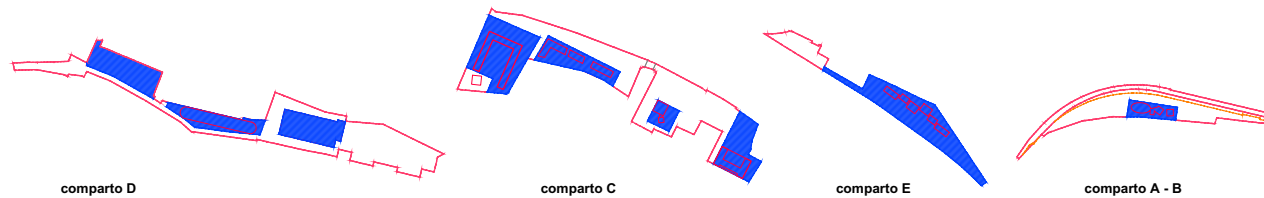
Stazione Pisa Centrale
MASTERPLAN delle aree ferroviarie
 non più strumentali all'esercizio ferroviario
 Progetto Mario Pasquonetti con Gianluigi Piccini, Stefano Pasquonetti, Dora Petriccioli, Rita Giannandrea Anichini
 Calcolo Superfici e Volumi esistenti scala 1:1000





Planimetria generale scala 1:2000

- Limite Comparti
- Limite aree private
- Limite sedime people mover (da progetto definitivo)
- Limiti dell'edificato interno ai comparti
- Strade
- Parcheggi
- Marciapiedi ed aree pedonali
- Verde



Schema di suddivisione comparti

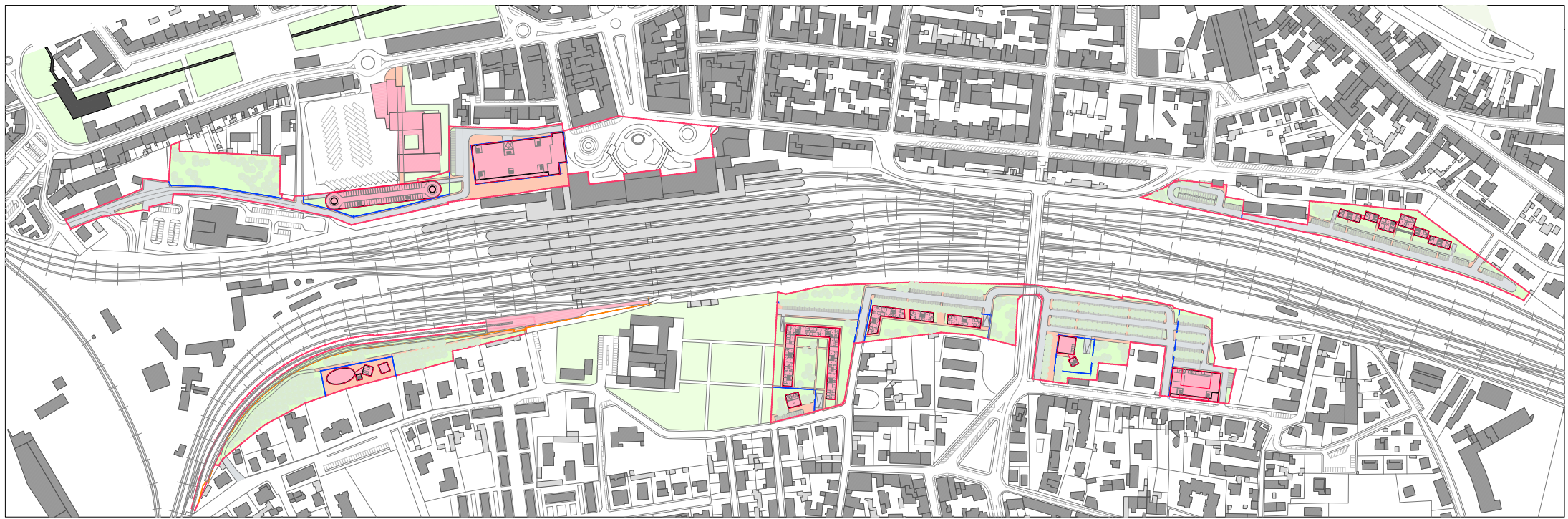
- aree pubbliche
- aree private

Stazione Pisa Centrale
MASTERPLAN delle aree ferroviarie
 non più strumentali all'esercizio ferroviario

Progetto Mario Pasqualetti, con Gabriele Pucchi, Stefano Pasqualetti, Sara Pelacchi, Rita Giannandrea Architeti

Opere:
 Planimetria generale di progetto 1:2000

Tav. 05.a
 Fog. 07/04/2011 Firma



Planimetria generale scala 1:1000

-
Limite Comparti-
Limite sedime people mover (da progetto definitivo)-
Limite aree private-
Limiti dell'edificato interno ai comparti-
Strade-
Marciapiedi ed aree pedonali-
Parcheggi-
Verde

Stazione Pisa Centrale
 MASTERPLAN della area ferroviaria
 non più strumentali all'assetto ferroviario
 Direzione Regionale Toscana - Direzione Regionale Toscana
 Pianimetria di progetto 1:1000

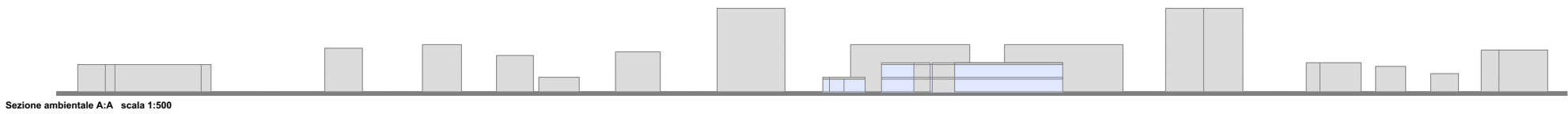


Planimetrico generale scala 1:2000

Limiti comparti



Sezione E-E scala 1:500



Sezione ambientale A:A scala 1:500



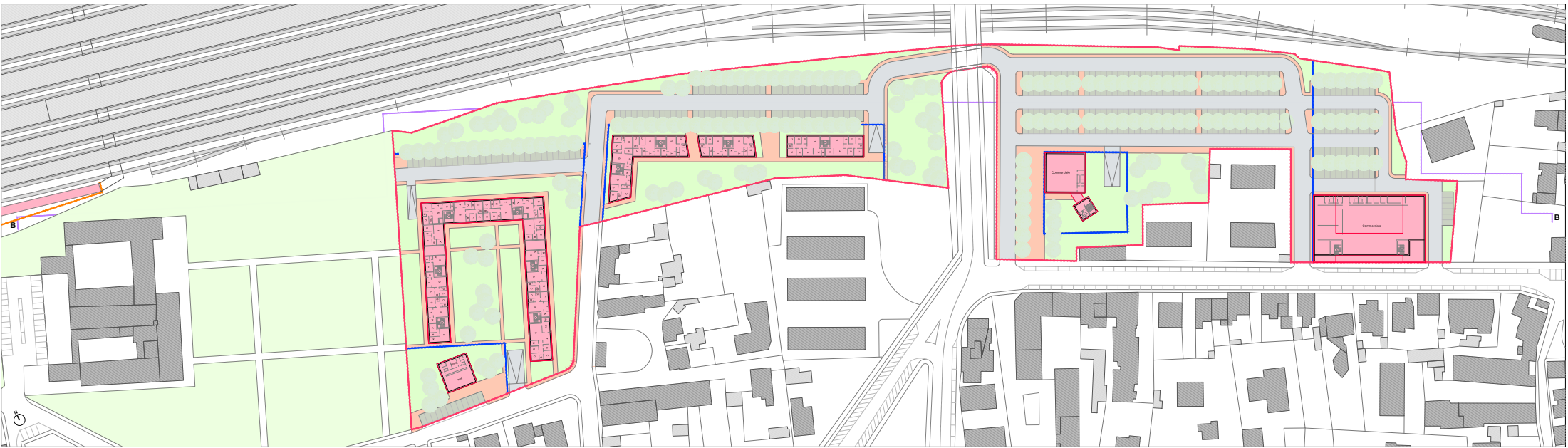
Planimetria comparti A e B scala 1:500

- Limite Comparti
- Limite aree private
- Limite sedime people mover (da progetto definitivo)
- Limiti dell'edificato interno ai comparti
- ▭ Strade
- ▭ Parcheggi
- ▭ Marciapiedi ed aree pedonali
- ▭ Verde

Stazione Pisa Centrale
MASTERPLAN delle aree ferroviarie
 non più strumentali all'esercizio ferroviario
 Progetto Mario Pasqualetti con Gabriele Pucini, Stefano Pasqualetti, Sara Palacchi, Rita Giannandrea Architetti
 Scale
 Planimetria comparti A e B e scala 1:500



Sezione ambientale B:B scala 1:500

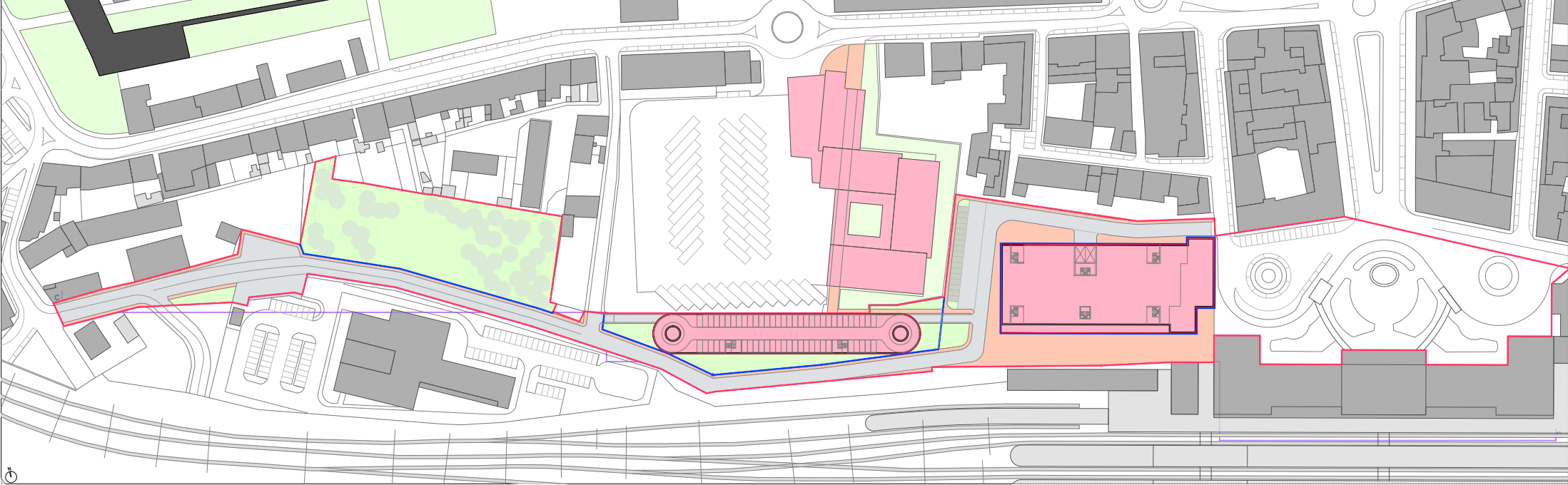


Planimetria comparto C scala 1:500

- Limite Comparti
- Limite aree private
- Limite sedime people mover (ex progetto edilizio)
- Limiti dell'edificato interno ai comparti
- Strade
- Parcheggi
- Marciapiedi ed aree pedonali
- Verde

Stazione Pisa Centrale
MASTERPLAN delle aree ferroviarie
 non più strumentali all'esercizio ferroviario
 Studio: Studio Pavesenti, Ing. Andrea Pavesenti, Studio Pavesenti
 Scale: Pavesenti, Pavesenti, Pavesenti
 Tav. 07_b
 10/07/2011

Sezione ambientale C-C scala 1:500

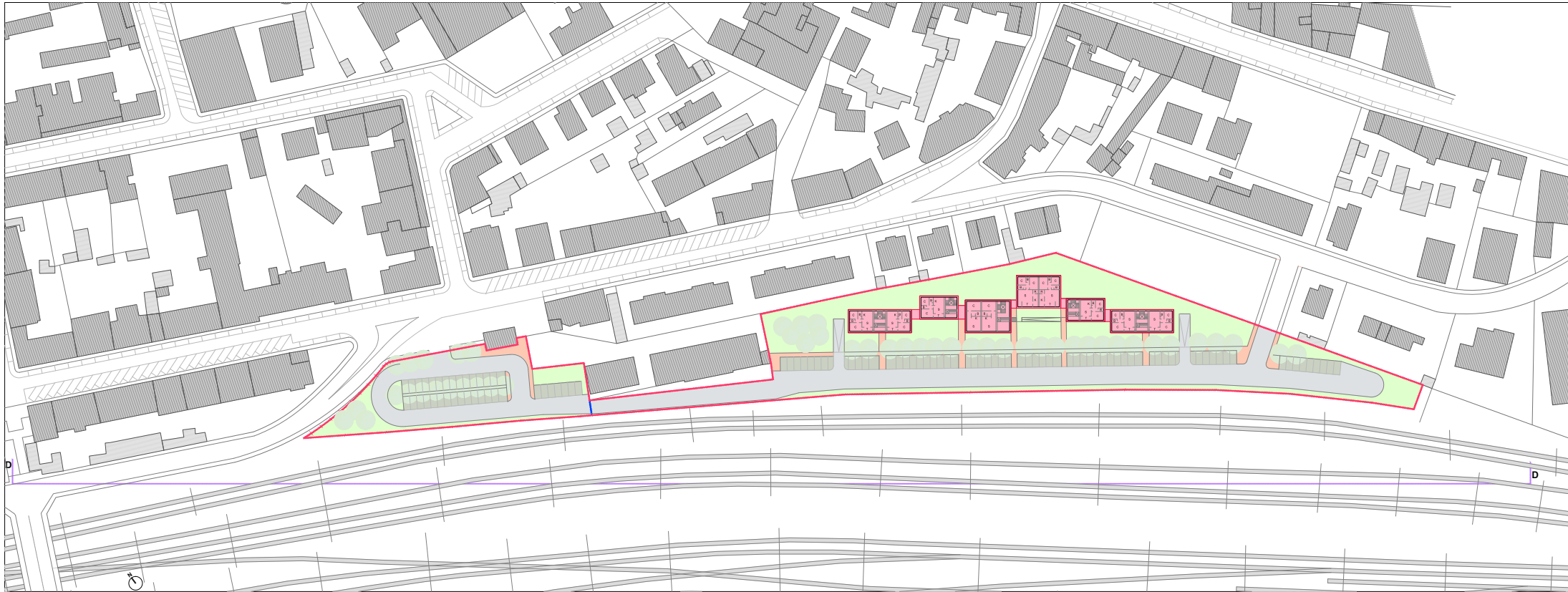


Planimetria comparto C scala 1:500

- Limite Comparti
- Limite aree private
- Limite sedime people mover (in progetto definitivo)
- Limiti dell'edificio interno ai comparti
- Strade
- Parcheggi
- Marciapiedi ed aree pedonali
- Verde



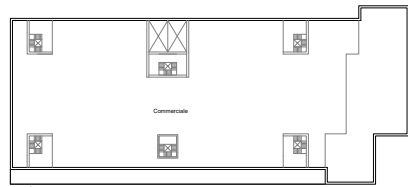
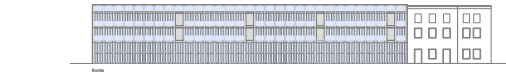
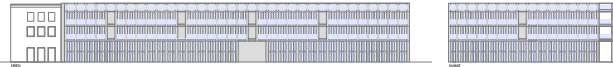
Sezione ambientale D-D scala 1:500



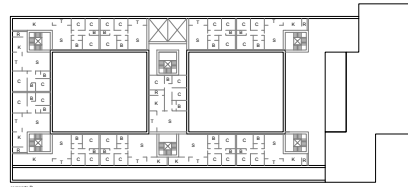
Planimetria comparto C scala 1:500

- Limite Comparti
- Limite aree private
- Limite sedime people mover (da progetto definitivo)
- Limiti dell'edificato interno ai comparti
- Strade
- Parcheggi
- Marciapiedi ed aree pedonali
- Verde

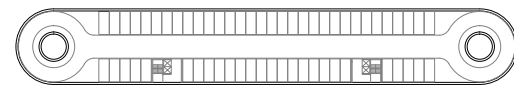
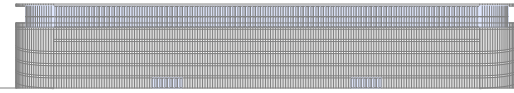
Stazione Pisa Centrale
MASTERPLAN delle aree ferroviarie
 non più strumentali all'esercizio ferroviario
 Progetto Maria Passolunghi con Gabriele Pucci, Stefano Passolunghi, Sara Palocchi, Rita Giannone Architetto
 Planimetria comparto E scala 1:500



Commerciale

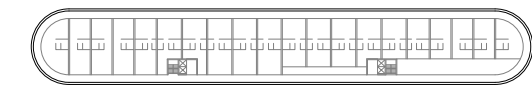
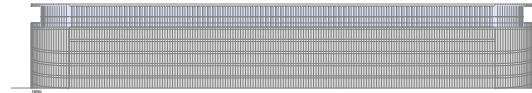


Commerciale



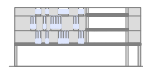
Comparto D

area per uffici parcheggio uffici industriale

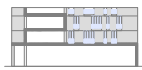


Comparto D

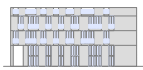
area per uffici parcheggio uffici industriale



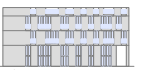
Modulo 1-101



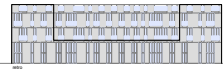
Modulo 1-102



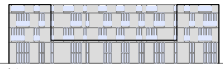
Modulo 1-103



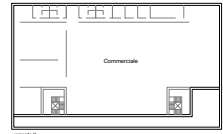
Modulo 1-104



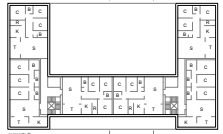
Modulo 1-105



Modulo 1-106



Commerciale



Commerciale

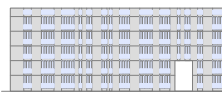


Comparto C

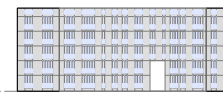
area per uffici Commerciale industriale "Modulo"

Comparto C

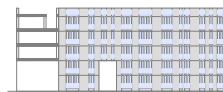
area per uffici Commerciale industriale "Modulo"



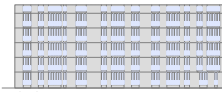
Modulo 1-107



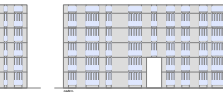
Modulo 1-108



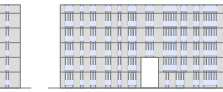
Modulo 1-109



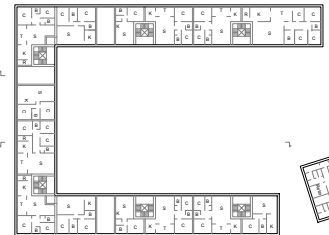
Modulo 1-110



Modulo 1-111

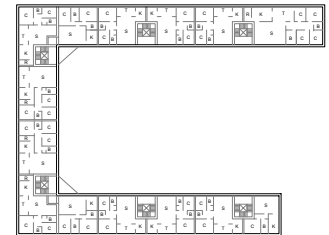


Modulo 1-112



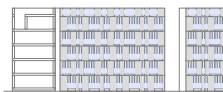
Comparto C

area per uffici industriale "V"

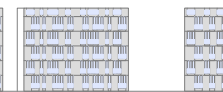


Comparto C

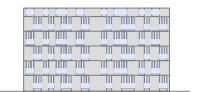
area per uffici industriale "V"



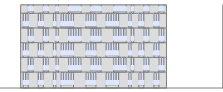
Modulo 1-113



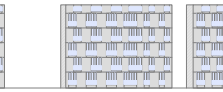
Modulo 1-114



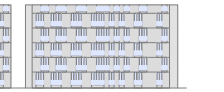
Modulo 1-115



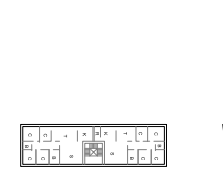
Modulo 1-116



Modulo 1-117

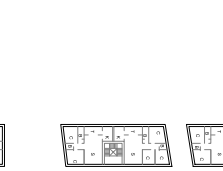


Modulo 1-118



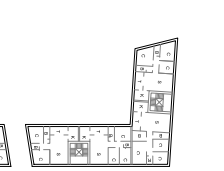
Comparto C

area per uffici industriale "V"



Comparto C

area per uffici industriale "V"

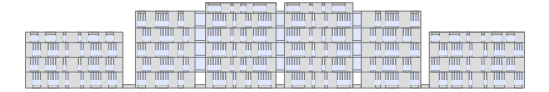


Comparto C

area per uffici industriale "V"



Modulo 1-119



Modulo 1-120



Comparto C

area per uffici industriale

Comparto C

area per uffici industriale

Stazione Pisa Centrale
MASTERPLAN delle aree ferroviarie
non più strumentali all'esercizio ferroviario
Progetto Mario Pasquazzi con Gabriele Fusconi, Stefano Pasquazzi, Sara Palombi, Rita Giannandrea Archetti
Pisa, 2013



Stazione Pisa Centrale
MASTERPLAN delle aree ferroviarie
non più strumentali all'esercizio ferroviario
Progetto Mario Pasqualetti con Gabriele Puccini, Stefano Pasqualetti, Sara Pelicci, Rita Giannandrea Architeti
Rendering di progetto