

Prot. 26088

Pisa 19/03/2018

*Oggetto: Studio di fattibilità presentato da DeA Capital Real Estate SGR in merito alla riqualificazione e valorizzazione dello Stadio “Arena Garibaldi – Stadio Romeo Anconetani” – Controdeduzioni alle integrazioni inviate.*

---

#### **DD10 - Ufficio Urbanistica**

La proposta DEA Capital prevede oltre alla realizzazione dello stadio e delle attività commerciali e di somministrazione la cessione di aree a standard pubblici (parcheggi pubblici – verde/spazio pubblico) per complessivi m<sup>2</sup> 9.071; tali aree a standard sono individuate all'interno della area oggetto dell'intervento.

L'intervento presentato è classificabile, ai sensi dell'art 134 comma 1 lettera f della L.R. 65/2014 tra quelli di ristrutturazione urbanistica ovvero “quelli rivolti a sostituire l'esistente tessuto urbanistico-edilizio con altro diverso, mediante un insieme sistematico d'interventi edilizi, anche con la modificazione del disegno dei lotti, degli isolati e della rete stradale”. Si precisa che lo stadio è inserito in area a pericolosità da alluvione molto elevata come disciplinato dalla L.R. 21/2012.

La disciplina per le aree così individuate non consente la realizzazione di interventi di ristrutturazione urbanistica; infatti, in tale aree, ai sensi dell'art. 2 comma 2 della citata legge, è consentita la realizzazione degli interventi di seguito indicati, **a condizione che siano preventivamente realizzate, ove necessarie, le opere per la loro messa in sicurezza per tempo di ritorno duecentennale, comprensive degli interventi necessari per non aggravare la pericolosità idraulica al contorno:**

**a) ampliamento e adeguamento di opere pubbliche**

b).... Omissis

c).....Omissis

**d) interventi di cui all'articolo 78, comma 1, lettere g) ed h)** e all' articolo 79 della l.r. 1/2005 , se previsti dal PRG o dal regolamento urbanistico, salvo quanto previsto al comma 3 e al comma 9, lettera a).

Per quanto riguarda gli interventi di cui alla lettera a), l'intervento proposto **non rientra tra quelli di ampliamento e adeguamento di opere pubbliche** in quanto non si può parlare di opera pubblica in ragione della realizzazione di strutture ad uso commerciale a carattere privato nell'area oggetto dell'intervento.

La norma parla altresì di opera pubblica e non opera di interesse pubblico nella quale "in ipotesi" parrebbe rientrare lo stadio di proprietà o in concessione di un soggetto privato.

Per quanto riguarda gli interventi di cui al punto d) dell'art. 2 co. 2 della citata l.r. 21/2012 trattasi degli interventi di sostituzione edilizia di cui all'art. 78 comma 1 lett. h) come disciplinato dalla vigente legge regionale 65/2014 all'art. 134 comma 1 lett. 1 testualmente recita: *"gli interventi di sostituzione edilizia, intesi come demolizione e ricostruzione di edifici esistenti, eseguiti con contestuale incremento di volume, calcolato nel rispetto e nei limiti di quanto espressamente previsto dagli strumenti comunali di pianificazione urbanistica e dal regolamento edilizio, anche con diversa sagoma, articolazione, collocazione o destinazione d'uso, a condizione che non si determini modificazione del disegno dei lotti, degli isolati e della rete stradale e che non si rendano necessari interventi se non di adeguamento delle opere di urbanizzazione. Ove riguardanti immobili sottoposti ai vincoli di cui al Codice, gli interventi di demolizione e ricostruzione di cui alla lettera h), punto 2, comportanti modifiche alla sagoma preesistente, costituiscono interventi di sostituzione edilizia ancorché eseguiti senza contestuale incremento di volume"*

L'intervento in oggetto quindi risulta ammissibile solo se rientra all'interno degli interventi di sostituzione edilizia, come sopra disciplinato e alle condizioni relative alla messa in sicurezza duecentennale.

Gli interventi di sostituzione edilizia quindi **non prevedono l'individuazione di aree a standard all'interno del lotto relativo allo stadio da cedere al pubblico** e quindi, per le aree a standard individuate nello studio di fattibilità e necessarie in ragione della destinazione commerciale prevista per una superficie di m<sup>2</sup> 9.071 (di cui m<sup>2</sup> 3.340 a parcheggio pubblico e m<sup>2</sup> 5.731 a verde pubblico), si rende necessario una loro individuazione esterna allo stadio stesso oppure la loro monetizzazione.

Rispetto a quanto indicato al punto 2.2. “Verifica degli standard di quartiere ed eventuale individuazione di nuove aree” si rende necessaria una rimodulazione della tabella a pag. 58 che deve indicare sia le aree per l'istruzione: asili nido, scuole materne e scuole dell'obbligo (asilo nido scuole elementare Filzi per complessivi m<sup>2</sup> 10.720) che le aree per attrezzature di interesse comune: religiose, culturali, sociali, assistenziali, sanitarie, amministrative, per pubblici servizi; (chiesa di Santo Stefano con scuola materna e Consiglio Territoriale di Partecipazione n. 6 di via Contessa Matilde per complessivi m<sup>2</sup> 4.438)

Inoltre lo studio non ha evidenziato l'area destinata a parcheggio pubblico e realizzata ai sensi della scheda norma per le aree di trasformazione – scheda 9.3 P.ta a Lucca – via Piave – via Galuppi che individua un'area pubblica a parcheggio pari a m<sup>2</sup> 6.780.

Di conseguenza la tabella degli standard di quartiere esistenti risulta quindi da correggere con le nuove indicazioni che portano gli standard esistenti nell'UTOE 9 ad un totale di circa m<sup>2</sup> 37.397, con un standard ad abitante pari a **m<sup>2</sup> 16,33** (superiore rispetto ai m<sup>2</sup> 9 /abitante indicato per l'UTOE 9 nel Piano strutturale)

L'acquisizione dell'eventuale eccedenza di aree pubbliche, derivanti dalla scheda norma 9.2 del R.U., dopo aver ottemperato alla cessione obbligatoria di aree per standard urbanistici generate dagli abitanti e dalle attività commerciali insediabili nell'area (18 m<sup>2</sup>/abitante), è a discrezione dell'amministrazione.

Al fine dell'obiettivo espresso di migliorare le condizioni relative alla qualità insediativa del quartiere ed in particolare di incrementare la dotazione di standard si propone di procedere ad una verifica nelle aree circostanti lo stadio per l'individuazione di nuove zone da destinare all'uso pubblico.

Fermo restando le ulteriori e necessarie verifiche in fase successiva di valutazione del progetto in merito ai parametri urbanistico-edilizi si segnala che, nella relazione illustrativa, la sezione presa a riferimento per le distanze dalla gradinata, non corrisponde alla condizione di maggiore criticità relativa alle distanze tra l'impianto e gli edifici esistenti.

**DD10 - Ufficio Urbanistica**

Geom. P.O. Francesco Biondi

Arch. Riccardo Davini

Arch. Davide Berrugi

Arch. Carlotta Pierazzini

Arch. Sandro Ciabatti

## **DD10 - Ufficio Valutazioni Ambientali**

Lo studio di prefattibilità, che nella fattispecie contiene anche analisi, informazioni e dati che caratterizzano i documenti della VAS, mostra elementi di incertezza; analizzando le alternative di localizzazione motiva le ragioni della scelta basandosi sul minor consumo di suolo qualora l'area di Ospedaletto venga ridestinata all'uso agricolo.

Riportare alla destinazione agricola il suolo di Ospedaletto costituisce, a nostro avviso, un elemento di primaria importanza per la valutazione della sostenibilità ambientale delle trasformazioni di cui si tratta.

Il Documento preliminare di cui all'articolo 23 della L.R. 10/2010 dovrà indicare con esattezza le azioni previste dalla variante.

Il nostro Ufficio, per la redazione del Documento preliminare di cui all'articolo 23 fa riferimento alle linee guida dell'ISPRA, rispetto alle quali lo Studio di prefattibilità inoltrato, anche se contiene analisi, dati e informazioni tipici dei documenti della Valutazione Ambientale Strategica, mostra carenze.

**DD10 - Ufficio Valutazioni Ambientali**

Dott. Agr. Antonella Salani

Dott. Manuela Ferri

P.I. Gianluca Pasquini

## **DD10 - Ufficio Mobilità**

### **ALL.C – Conessioni e mobilità**

**(integrazione allo studio di fattibilità del 27/02/2018)**

Il progetto iniziale è stato rivisto, modificato ed integrato anche a seguito di un'ampia campagna d'indagine che ha riguardato in particolare:

L'analisi della rete viaria afferente allo stadio

L'analisi dell'offerta del trasporto pubblico

L'analisi del sistema della sosta

-

#### **- Analisi della rete viaria afferente allo stadio**

L'analisi è stata condotta sulle seguenti strade nella zona Nord della città: Via Rindi, Via XXIV Maggio, Viale Giovanni Pisano, Via di Gello, Via Lucchese, Via Contessa Matilde, Via Rosmini, Via Luigi Bianchi.

Si rilevano alcune imprecisioni sulla descrizione della viabilità:

Via Rindi in particolare è descritta presentare “un ampio marciapiede e pista ciclabile lungo ambedue i lati”, anche Via di Gello presenta un ampio marciapiede lungo entrambi i lati.

#### **- Analisi dell'offerta del trasporto pubblico**

##### **Trasporto su gomma**

###### *- Autolinee urbane*

Sono state prese in considerazione le linee che transitano nelle zone adiacenti lo stadio

In riferimento al servizio urbano si afferma che “Il servizio è effettuato “utilizzando generalmente autobus "urbani", i quali, effettuando numerose fermate permettono di trasportare per piccole distanze numerosi passeggeri”, in quanto linee ad alta frequenza.

Relativamente all'analisi del servizio di trasporto pubblico locale sono presi in considerazione gli attuali servizi di linea (LAM Rossa e Verde, Navetta E, Linea 2 e Linea 4 ) che operano nell'area dello stadio, nel raggio di 1 km. In particolare via Ugo Rindi e via Luigi Bianchi sono servite dalle

**linee 4 e 2** con diverse fermate poste in prossimità degli accessi dello stadio. (E' riportata poi anche una Navetta TORRE che rientra già nel tracciato delle LAM)

Dall'analisi effettuata si evidenzia la mancanza di valutazioni in merito a :

- esigenze di incremento del servizio e della flotta esistente per l'attuazione delle previsioni e loro dimensionamento;
- analisi degli effetti sulla rete stradale
- valutazione dei costi e definizione del soggetto che si assume l'onere dell'incremento del servizio
- *Bus navetta (shuttle)*

Sono stati individuati dei parcheggi scambiatori ed in particolare sono indicati con questo scopo i parcheggi del people mover che saranno attrezzati con un servizio di bus navetta "shuttle" per il trasporto allo stadio.

Mancano valutazioni in merito a:

- tipologia di veicoli impiegati e capacità di trasporto
- dimensionamento della flotta in relazione agli obiettivi (1500 passeggeri in previsione)
- lunghezza delle percorrenze
- tempi di percorrenza
- effetti sulla rete viaria nel periodo di massimo esercizio

Sono riportate anche le linee extraurbane con frequenze basse e cadenze assai discontinue e per questo d'interesse marginale per l'accessibilità allo stadio

### **Trasporto su ferro**

L'analisi del trasporto ferroviario appare poco approfondita nonostante si punti nel progetto a far arrivare allo stadio con questa modalità di trasporto circa 1.000 persone.

Mancano valutazioni in merito a:

- attuale frequenza dei transiti/arrivi alla Stazione di San Rossore e dei collegamenti tra questa e la Stazione centrale (dove arriva anche il People Mover)
- origine-destinazione degli utenti (potenziali utilizzatori)
- tipologia di veicoli attualmente impiegati nel servizio di linea e relativa capacità di trasporto
- capacità residua di trasporto ed eventuale studio/dimensionamento di un servizio aggiuntivo dedicato
- valutazione dei costi e definizione del soggetto che si assume tali oneri

## - - **L'analisi del sistema della sosta**

Come aree a parcheggio utilizzabili da parte dei tifosi durante le giornate di gioco sono stati individuati i parcheggi di Via Pietrasantina (n. 342 posti auto n. 90 posti autobus, ad Ovest dello stadio), Via Paparelli (n. 752 posti auto, ad Est dello stadio) e Via Battelli (n.362 posti auto n. 1 posti autobus, ad Ovest dello stadio)

Dalla verifica del grado di occupazione del parcheggio di Via Pietrasantina, condotta nel mese di dicembre, emerge che esso assolve propriamente il ruolo di parcheggio scambiatore; infatti per quanto riguarda la parte destinata alle autovetture esso è principalmente usato nei giorni feriali dai pendolari, con un tasso di occupazione ridotto nei giorni di sabato e domenica. Questo secondo le stime consentirebbe di poter contare su una rilevante quota di parcheggio libero da utilizzare per le auto degli spettatori dello stadio (la stima potrebbe variare nella stagione primaverile/estiva quando cresce l'utilizzo del parcheggio da parte dei turisti).

Si evidenzia che:

- il parcheggio di Via Paparelli è un parcheggio scambiatore vicino al centro e per questo assai utilizzato; Il mercoledì e il sabato inoltre è attualmente utilizzato come sede del mercato cittadino e quindi per buona parte della giornata non è disponibile se non nella parte retrostante, aperta solo in questa occasione e non in disponibilità totale del Comune

E' poi stata condotta una campagna di interviste a campione all'ingresso dell'arena in occasione di una partita di calcio, per conoscere le abitudini e le caratteristiche degli utenti dello stadio; i risultati sono stati poi utilizzati nella fase di pianificazione degli interventi. Le interviste sono state effettuate in una giornata piovosa di dicembre e per questo i dati emersi sugli accessi a piedi o con le due ruote sono da ritenersi "peggiorativi" rispetto alle normali condizioni di accesso allo stadio.

### **Gli scenari progettuali**

Per quanto riguarda le modalità di accesso degli spettatori in occasione degli eventi sportivi, partendo da tutte le indagini che fotografano lo stato attuale (l'indagine approfondita dei flussi di traffico giornalieri, condotta nelle aree di circolazione circostanti lo stadio, l'indagine diretta sugli

spettatori condotta tramite interviste ...) lo studio, di tipo statico e non dinamico, giunge a proporre alcune soluzioni progettuali.

Innanzitutto viene definita in sede progettuale una stima della ripartizione dei visitatori futuri dello stadio, che avrà una capienza massima di 16.500 spettatori.

Dall'incontro con i progettisti è emerso che non è ancora stata chiaramente definita la disciplina per l'accesso dei circa 3.500 "ospiti", che sono esclusi dalla previsione di ripartizione degli spettatori ; nel paragrafo 5.3.1 l'ipotesi sarebbe quella di convogliare gli ospiti nel parcheggio del People mover sull'Aurelia (o in altro luogo remoto da definire) e da qui condurli in Via Contessa Matilde tramite un servizio di bus navette ma questa deve ancora essere verificata, anche a seguito del confronto con le forze dell'ordine.

Alla base di questa auspicata nuova ripartizione è la volontà di modificare le modalità di accesso allo stadio da parte degli spettatori, cercando di incentivare la pedonalità e l'uso delle due ruote da un lato e l'utilizzo del trasporto collettivo, pubblico o privato dall'altro, anche attraverso un'intensa attività di comunicazione e incentivazione da parte della società sportiva.

- Per i pedoni e le due ruote l'obiettivo è quello di portarli a circa 2.500 unità, migliorando l'accessibilità pedonale e ciclabile attraverso interventi di riqualificazione dello spazio pubblico ed un'adeguata dotazione di spazi di sosta attorno allo stadio.

- Per il trasporto collettivo l'obiettivo è di portarlo dal 4 % attuale, desunto dalle interviste, al 20% di progetto (3.000 unità). A questo obiettivo, sicuramente importante e condivisibile, si intende pervenire "attraverso l'ottimizzazione della viabilità di accesso allo stadio, è possibile attraverso formule di incentivazione all'utenza che saranno gestite direttamente dalla società calcistica." L'attuale servizio di trasporto pubblico, così com'è, non è sufficiente a garantire lo spostamento di circa 3.000 visitatori e non chiaro quali siano gli incentivi per incoraggiare a lasciare le auto private e utilizzare il trasporto pubblico. Si dice genericamente che l'incentivazione "prevede inevitabilmente alcuni interventi finalizzati a migliorare il servizio in termini di offerta e sicurezza" ma bisognerà che vengano fatti approfondimenti per quantificare le effettive esigenze di implementazione del servizio (vedi valutazioni anticipate in relazione all'analisi). Al paragrafo 5.3.3 sembrerebbe che l'intervento per rafforzare il trasporto pubblico su gomma si concentri sul rafforzare i collegamenti con il parcheggio di via Pietrasantina, anche se non è chiaro perché si parli qui di sosta dei mezzi pubblici.

Per il trasporto pubblico su ferro è previsto di incentivarne l'utilizzo con gli interventi per migliorare il collegamento pedonale e ciclabile con la via Rindi e l'area dello stadio ma non è stata



fatta alcuna valutazione sull'adeguatezza del servizio (vedi valutazioni anticipate in relazione all'analisi)

- Altri 1.500 spettatori saranno fatti arrivare ai parcheggi del people mover e da qui convogliati allo stadio attraverso un servizio di navette dedicate che effettuano servizio dal parcheggio a Via Rindi. Il percorso del bus navetta prevede un percorso molto lungo ma mai quantificato in termini chilometrici, con l'attraversamento della SS1 – Viale Aurelia e Via Pietrasantina, fino a giungere in Via Rindi. Non è chiara la motivazione del lungo percorso ipotizzato per le navette (via Aurelia- Via Pietrasantina) e perché non farle passare sull'itinerario Viale delle Cascine-Via Contessa Matilde.

Sono necessari gli approfondimenti già anticipati in relazione all'analisi.

Questa previsione va inoltre valutata in relazione anche all'accesso degli ospiti.

- I restanti 6000 spettatori si prevedono raggiungere lo stadio con le auto private, per le quali saranno necessarie secondo i parametri definiti dal CONI (1 auto ogni 3 persone) almeno 2000 stalli di sosta. Tale previsione è in contrasto con le norme del vigente Regolamento Urbanistico che prevederebbero un rapporto di 1 auto ogni 2 persone.

Secondo le stime effettuate di occupazione dei parcheggi al 20% nei giorni e negli orari degli eventi allo stadio, sarebbero disponibili 1162 stalli auto nei parcheggi di Via Pietrasantina, Via Paparelli e Via Battelli.

Il parcheggio di Via Battelli, pur di considerevoli dimensioni, è molto utilizzato da parte dei cittadini residenti nel quartiere e per questo non si ritiene possa assolvere al ruolo di scambiatore; pertanto si reputa opportuno che venga escluso dai conteggi delle disponibilità per lo stadio e i corrispondenti n.290 posti auto dovranno essere reperiti altrove.

Dato l'inserimento dello stadio all'interno di un tessuto urbano a carattere residenziale è necessario cercare di evitare che le ricadute negative dell'intervento, in termini di traffico indotto e di sottrazione di sosta, si riversino sul quartiere.

Per questo appare da evitare l'ipotesi proposta di distribuire le auto in sosta lungo la viabilità del quartiere, con l'utilizzo di 800 posti auto lungo Via Tino da Camaino, Via XXIV Maggio, Via Giovanni Pisano, Via Gamerra, Via Falcone, Via Collodi, Via Filzi e Via Pisano, da mettere a pagamento con differente tariffa per giorni festivi/feriali e in occasione degli eventi allo stadio.

Impossibile del resto sarebbe la protezione delle restanti strade interne al quartiere.

Dovranno quindi essere valutate ulteriori diverse alternative per cercare di fermare le auto degli spettatori all'esterno dell'area, con uno studiato sistema di chiusura delle viabilità di accesso controllate anche attraverso l'utilizzo di appositi dispositivi di controllo degli accessi, e di

concentrare la sosta in aree di parcheggio poste in prossimità dei varchi di accesso. Possono essere in tal senso valutate in maniera non alternativa ma complementare le ipotesi proposte di realizzare l'ampliamento del Parcheggio Via Paparelli e del Parcheggio di Via Pietrasantina. La realizzazione di un nuovo parcheggio in Via di Gello non appare auspicabile, per la distanza e le caratteristiche della strada

Nella relazione di progetto non è fatto alcun accenno alle modalità di accesso degli addetti e di tutto il personale in servizio presso lo stadio, i cui mezzi di trasporto dovranno presumibilmente essere ospitati nel parcheggio all'interno della struttura. Nei progetti di riqualificazione della Via Rosmini e della Via Rindi sono inoltre eliminati molti degli stalli di sosta attuali che non è chiaro come si intendano recuperare.

Manca inoltre una valutazione in termini trasportistici del traffico indotto sul quartiere dalle attività commerciali che si intendono insediare anche al di fuori degli eventi.

#### OPERE COMPLEMENTARI E DI URBANIZZAZIONE ESTERNE ALL'AREA

Le opere previste in progetto sono così indicate:

- La riqualificazione della Via Rindi nel tratto tra Via Gobetti/Piave e Via Luigi Bianchi
- La riqualificazione dell'accesso pedonale dalla stazione ferroviaria di San Rossore allo stadio
- La ridefinizione del sistema della sosta nel quartiere a Nord dello stadio
- L'ampliamento della dotazione dei parcheggi esistenti

Si evidenzia dalla lettura degli elaborati presentati che detti interventi ,seppure descritti, non sono computati nella stima dei costi dell'intervento.

---

#### **Conclusioni**

Dalle considerazioni sopra esposte si ritiene necessario che il progetto venga integrato con:

- un complessivo progetto di riqualificazione in termini pedonali e ciclabili della Via Rindi per migliorare e rendere più appetibile il collegamento con il parcheggio di Via Pietrasantina, ipotizzando anche la realizzazione di un sottopasso ferroviario, ad oggi solo ipotizzato da RFI e non previsto né dal piano comunale delle opere né da accordi con RFI;
- una esplicitazione degli interventi sul trasporto collettivo, sia su ferro che su gomma, comprensivo del servizio delle navette shuttle, e dei relativi costi;
- la definizione delle modalità di accesso degli spettatori "ospiti" dello stadio;

- una pianificazione delle possibili chiusure del quartiere ai non residenti in corrispondenza degli eventi dello stadio, al posto della ridefinizione del sistema della sosta nel quartiere a Nord dello stadio;
- una valutazione dell'impatto dell'apertura delle medie strutture di vendita sulla viabilità del quartiere di Porta a Lucca, anche al di fuori degli eventi;
- l'individuazione di interventi compensativi dell'eliminazione della sosta in prossimità dello stadio per i residenti;
- una stima dei costi di tutte le opere complementari all'intervento da inserire nel quadro economico, indipendentemente da chi ne sosterrà i costi.

**DD10 - Ufficio Mobilità**

Arch. Cristiana Cristiani

Ing. Lucia Simoncini