



COMUNE DI PISA
Direzione Urbanistica

e-mail: urbanistica@comune.pisa.it
Tel: 050 910408
Fax: 050 910456
sito internet:
www.comune.pisa.it/pianificazione

Palazzo Pretorio - Vicolo del Moro, 2

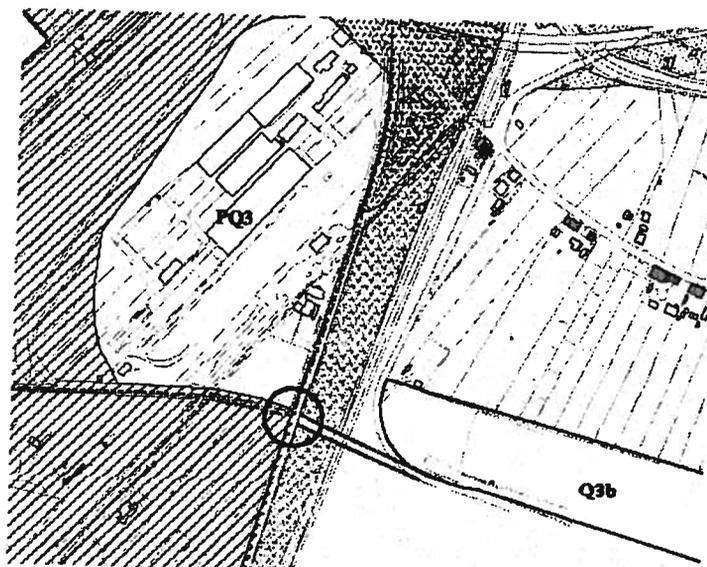
orario di apertura:
martedì: 9.00 - 13.00
giovedì: 15.00 - 17.00

Pisa, 15 dicembre 2005

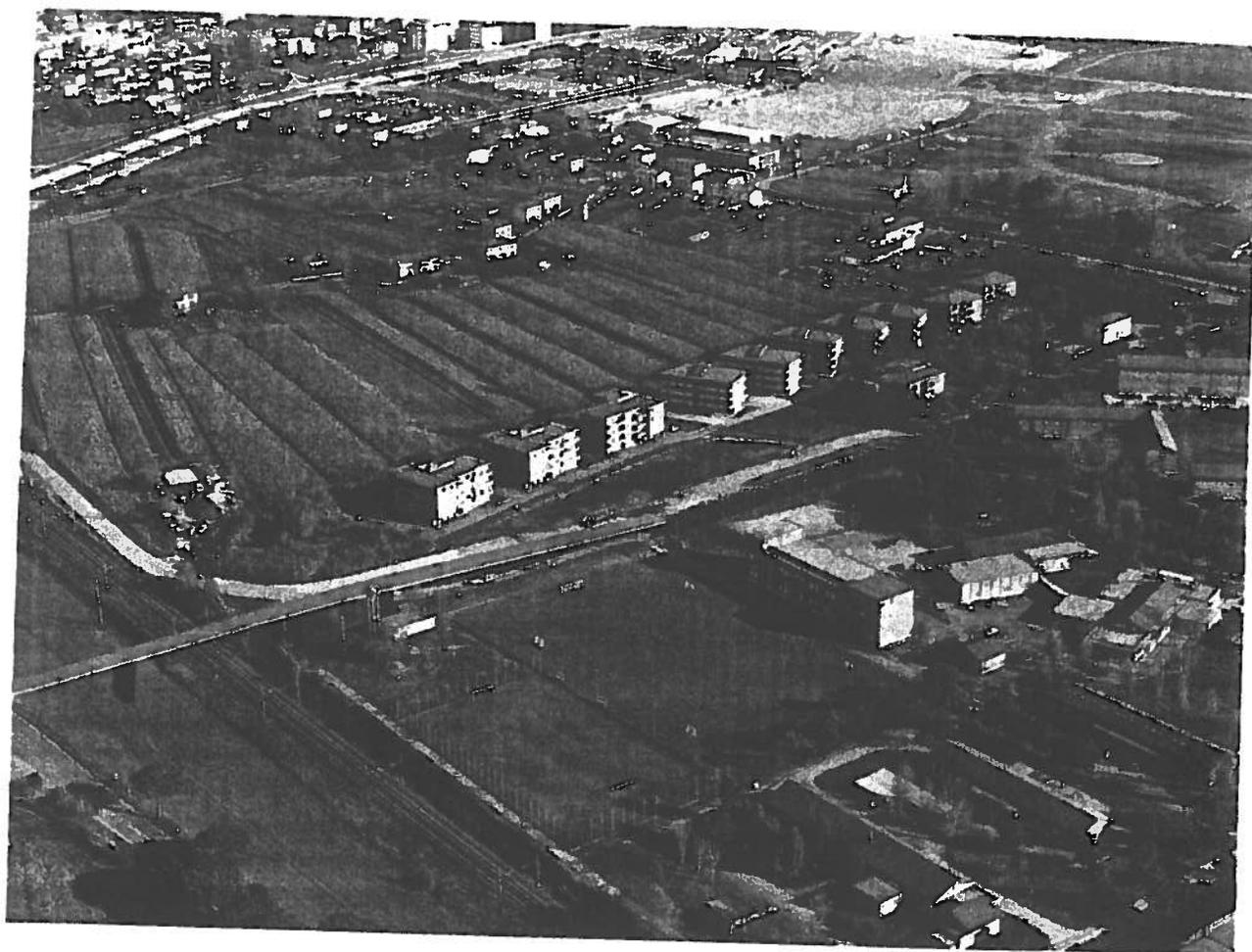
Oggetto: Sovrappasso via Aurelia - Ferrovia Pisa-Livorno - RELAZIONE

L'esigenza di sostituire i passaggi a livello esistenti tra la parte meridionale del quartiere di S. Giusto e l'aeroporto e l'Aurelia è stata sostenuta, oltre che dalla circoscrizione e dagli abitanti, dalle Ferrovie (per motivi di maggiore funzionalità e sicurezza del traffico, oltre che di abbattimento dei costi di gestione) e dalla 46.a Aerobrigata (per motivi di sicurezza e di accessibilità all'aeroporto militare). La Regione Toscana, fin dall'inizio, si è assunta l'onere di coordinare le varie esigenze e di convocare apposite riunioni.

L'argomento comincia ad essere discusso fin dal 1999, concludendosi nel 2001 con l'impegno, da parte del Comune di Pisa, di procedere alla progettazione preliminare del sovrappasso, inserito, nel frattempo, anche nelle previsioni del regolamento urbanistico, pur rimanendo incerte le possibilità e la partecipazione dei vari enti al finanziamento dell'opera.



La prima proposta elaborata dal Comune di Pisa prevedeva un tracciato che, collegandosi ad una rotatoria ed un sistema di svincolo sviluppato ad ovest della via Aurelia, superata la strada e la ferrovia scendeva in via Caduti di Sarajevo



La proposta, riportata in Regione e discussa dai rappresentanti tecnici della Regione stessa, della Provincia di Pisa, del Comune di Pisa, della 46.a Aerobrigata e dell'Aeronautica Militare, dell'ANAS, delle Ferrovie, della S.A.T. (Aeroporto civile) e della S.A.L.T. (Autostrade), riscontrava un parere negativo da parte dell'Aeronautica Militare, sia per motivi di sicurezza (per la prossimità del ponte e del rilevato alla recinzione dell'area aeroportuale), sia per la barriera che si veniva a creare tra l'aeroporto ed i fabbricati destinati agli alloggi delle famiglie del personale. A questo riguardo, era richiesta dall'Aeronautica la possibilità di accorpate l'area residenziale demaniale all'aeroporto stesso.

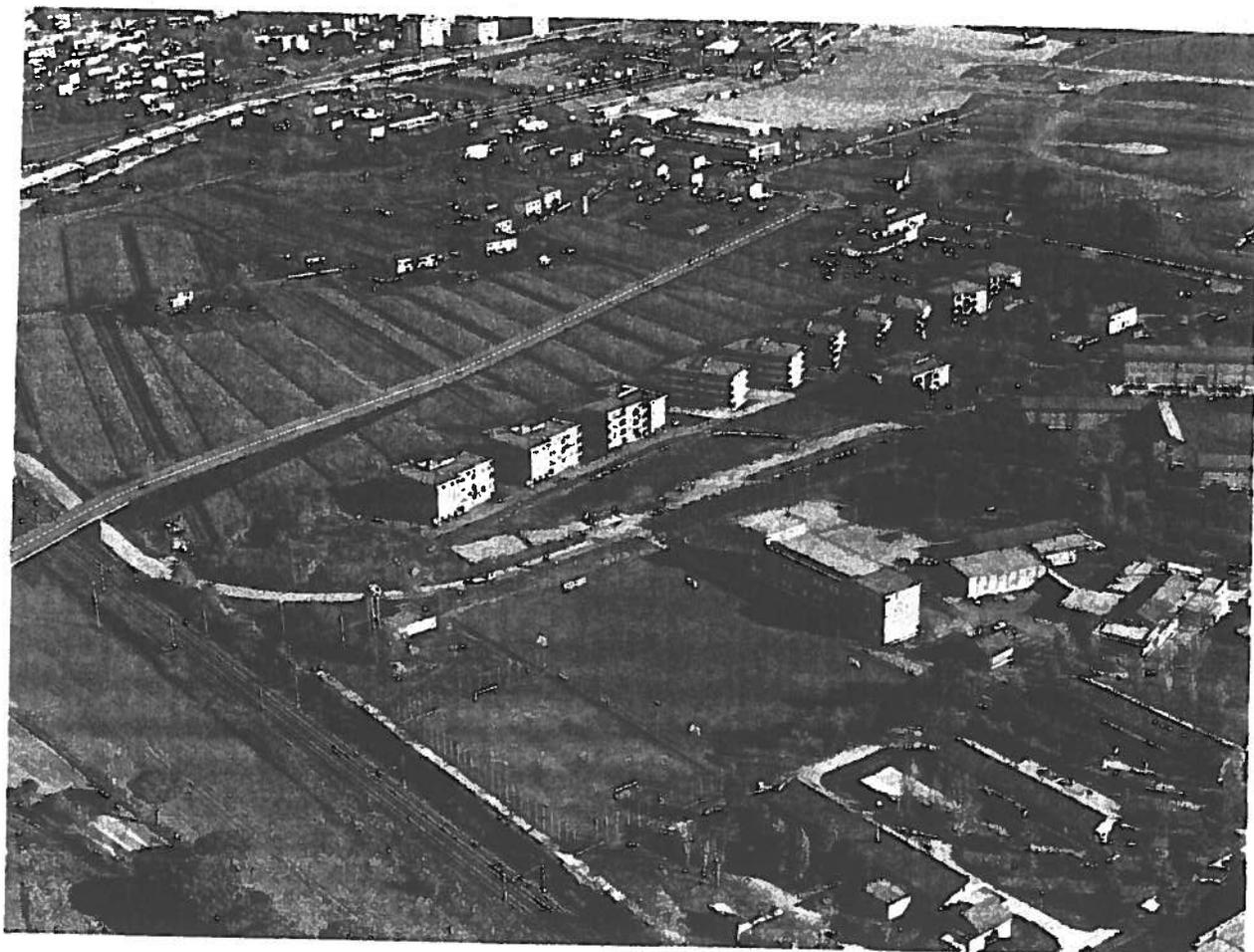
Nel frattempo procedeva presso la Regione Toscana la valutazione di impatto ambientale relativa al "Master Plan" dell'aeroporto civile, che comprendeva una generale riorganizzazione (anche con permutate di aree tra aeroporto civile ed aeroporto militare) e, per quanto interessa l'argomento, la realizzazione del nuovo terminal merci in prossimità di Via Asmara.

Il Comune di Pisa, nell'ambito della conferenza dei servizi, ha osservato al riguardo, chiedendo che la realizzazione del nuovo terminal merci fosse vincolata alla preventiva realizzazione di una nuova viabilità di collegamento svincolata da quella esistente.

La posizione del Comune è stata recepita del decreto di approvazione conclusivo.

A seguito della posizione assunta dall'Aeronautica Militare, il Comune di Pisa ha sviluppato il nuovo progetto, che sposta il sovrappasso più a nord, in posizione tale da creare un collegamento diretto con l'accesso previsto per il nuovo terminal merci dell'aeroporto, escludendo, quindi, la viabilità del quartiere da qualsiasi interessamento da parte del traffico destinato all'aeroporto civile. L'opera ha ottenuto il contributo per un importo di 3 milioni di €, a fronte di una spesa preventivata di circa 6 milioni.

La nuova localizzazione del sovrappasso e della viabilità di collegamento consente inoltre di mantenere la massima distanza media possibile in riferimento alle abitazioni esistenti. Se qualche abitazione è più penalizzata di altre, si tratta degli alloggi dell'aeronautica militare più prossimi alla linea ferroviaria che, comunque, vedono migliorata la situazione rispetto a quella determinata dalla precedente soluzione.



In riferimento a possibili soluzioni di sottopasso, si osserva che una infrastruttura del genere dovrebbe essere progettata per garantire l'accesso anche con mezzi di notevole dimensione, altrimenti si perderebbero di vista due degli scopi principali dell'opera: garantire l'accesso in ogni condizione ai mezzi di soccorso (ambulanze, automezzi dei vigili del fuoco) ed ai mezzi destinati al terminal merci. Sarebbe quindi necessario un sottopasso con altezza utile non inferiore ai ml. 4,50, con rampe di accesso di conseguente sviluppo planimetrico (circa 45 ml. con una pendenza del 10%, oltre 56 metri con pendenza del 8%, che sarebbe necessaria per rendere meglio praticabile, anche dalle biciclette, il sottopasso). Si realizzerebbe quindi un'opera simile a quella esistente su via Pietrasantina, con notevoli difficoltà di inserimento nel contesto della viabilità esistente.

C'è inoltre da evidenziare che l'area è classificata a pericolosità idraulica 4 nel "Piano di Bacino - Stralcio assetto idrogeologico" del fiume Arno. Ciò comporta che le opere pubbliche, incluse le infrastrutture viarie, possono essere realizzate a condizione che non possano essere delocalizzate e che siano realizzate in condizione di sicurezza idraulica in relazione alla natura dell'intervento e al contesto territoriale, previo preventivo parere favorevole dell'Autorità di Bacino.

Appare ovvio che un sottopasso, in un'area soggetta ad esondazione, aumenta i fattori di rischio e perde del tutto la sua funzione proprio in caso di calamità naturale, quando potrebbe essere ben più necessario mantenere il collegamento tra la grande viabilità e l'aeroporto.

Già la stessa viabilità progettata ha costretto a verificare se l'entità del volume d'acqua occupato dal modesto rilevato stradale fosse compatibile con il mantenimento delle condizioni di sicurezza¹.

In riferimento ad osservazioni avanzate riguardo alla necessità di svolgere una valutazione di impatto ambientale per l'opera, si richiama la L. R. n. 79/98 che, negli allegati, elenca puntualmente gli interventi assoggettati a valutazione o verifica di impatto ambientale, distinguendo tra competenze comunali, provinciali o regionali. Orbene, l'opera in questione non rientra nemmeno tra quelle soggette a semplice verifica di competenza comunale², trattandosi di viabilità di lunghezza inferiore a ml. 1.500 (la lunghezza della nuova viabilità è di circa 570 ml., che diventano circa 800 se

1 Aspetto verificato creando un fosso di guardia laterale che porta il volume d'acqua stimato - pari a circa 1,2 mc./sec. - nel nuovo scolo di Pisa, che è in grado di accoglierlo, ed all'idrovora in corso di realizzazione nei pressi del depuratore di Pisa-Sud.

2 Allegato B3, comma 2 - Progetti di infrastrutture, punto a) - Costruzione di strade di scorrimento in area urbana o potenziamento di esistenti a quattro o più corsie, con lunghezza, in area urbana, superiore a 1.500 metri.

si considera anche la ristrutturazione della viabilità ad ovest dell'Aurelia) che si svolge in area extra-urbana, più precisamente in zona "Agricola periurbana" secondo la classificazione del Regolamento Urbanistico.

Al riguardo si evidenzia che, in ogni caso, la verifica di impatto ambientale dovrebbe tenere conto del complesso degli effetti prodotti anche in relazione alla cosiddetta "opzione zero" (cioè all'assenza dell'opera) ed alle possibili alternative. Esclusa, per ovvie ragioni, l'"opzione zero", abbiamo già visto come l'unica alternativa proponibile (la realizzazione del sottopasso) sia di difficile inserimento e confligga con le esigenze di praticabilità in ogni condizione. Al contrario, il procedimento di verifica, se svolto, comporterebbe una serie non irrilevante di spese per l'Amministrazione, non giustificate dalle previsioni di legge, per giungere, con ogni probabilità, alle stesse conclusioni progettuali e con il risultato di perdere il finanziamento stanziato.

In ogni caso le valutazioni e le verifiche di impatto ambientale non possono essere svolte su previsioni urbanistiche ma sul progetto definitivo delle opere.

Il direttore
arch. Gabriele Berti

