



**COMUNE DI PISA**  
Direzione Urbanistica

**VARIANTE PARZIALE AL PIANO STRUTTURALE  
ED AL REGOLAMENTO URBANISTICO  
FINALIZZATA AL TRASFERIMENTO DI  
FUNZIONI MILITARI DAL CENTRO STORICO  
ED ALLA REALIZZAZIONE DI UNA  
NUOVA CASERMA IN  
LOCALITÀ OSPEDALETTO**

**FASCICOLO DELLE OSSERVAZIONI  
E  
CONTRODEDUZIONI**

Pisa, ottobre 2008

## **Osservazione n. 1 – Ing Arch. Riccardo Ciuti**

### Sintesi dell'osservazione

L'osservazione, che tratta della caserma Bechi - Luserna, si articola in due parti, la prima inerente la trasformazione del paesaggio, la seconda l'inquadramento nel Piano Strutturale.

Con il primo argomento viene proposta l'integrazione degli atti di variante con uno studio di inquadramento paesaggistico, allegato all'osservazione, al fine di meglio controllare la trasformazione dell'area.

Con il secondo argomento si propone una diversa classificazione dell'area all'interno dei sub – sistemi del Piano Strutturale, la modifica della scheda norma dell'UTOE 16, la riproposizione nella cartografia di variante al Piano Strutturale della viabilità già prevista dal vigente Regolamento Urbanistico e la classificazione dell'area compresa tra detta viabilità ed il lungarno Cosimo I nel sistema dei parchi urbani.

### Controdeduzione all'osservazione – parte 1

Come affermato nella stessa relazione (allegato A dell'osservazione), la norma non ha inteso scegliere l'assetto morfologico della trasformazione e ciò per due ordini di motivi.

Il primo risiede nel fatto che l'area è soggetta al vincolo paesaggistico, per cui ogni progetto di trasformazione sarà soggetto all'iter previsto dal Codice dei Beni Culturali e dal P.I.T..

Questo comporta una serie di valutazioni approfondite su indicazioni progettuali molto più dettagliate rispetto a quelle che può fornire oggi una scheda norma e che saranno definite, anche rispetto al mix funzionale, attraverso percorsi di confronto tecnico, politico e amministrativo, che si svilupperanno nell'arco, minimo, di almeno tre anni.

Per questo motivo appare oggi non auspicabile, né pregiudizievole nei confronti della necessaria tutela del paesaggio, imporre limiti che, allo stato attuale, potrebbero essere non sufficientemente approfonditi. D'altronde, nel contesto del Piano Strutturale, appare improprio fissare limiti dimensionali di qualsiasi genere, più attinenti al Regolamento Urbanistico.

L'esperienza nella gestione dei piani attuativi previsti dal Regolamento Urbanistico ci evidenzia, inoltre, che numerose schede-norma ivi previste, al momento della loro definizione progettuale, hanno mostrato limiti di impostazione, generando una cospicua serie di varianti migliorative rispetto a certune rigidità indicate negli schemi planivolumetrici.

Non si condivide l'assunto che emerge dall'osservazione, secondo il quale un'altezza superiore ai 10 ml. diviene automaticamente incompatibile con le esigenze di tutela del paesaggio. Ciò porterebbe a negare a priori le possibilità offerte dall'architettura nel valorizzare parti della città, certamente attraverso un processo controllato e condiviso, riducendo la tutela del paesaggio e della qualità urbana al mero rispetto di limiti quantitativi.

Si concorda invece con la proposta di inserimento del lungarno Cosimo I e delle sue alberature nel sistema delle invarianti strutturali dell'UTOE n. 16 del Piano Strutturale, benché già bene tutelato.

## Proposta

Per i motivi espressi nella controdeduzione, si propone il non accoglimento dell'osservazione, salvo l'inserimento del lungarno Cosimo I tra le invarianti strutturali dell'UTOE n. 16.

## Controdeduzione all'osservazione – parte 2

Le motivazioni legate all'inquadramento dell'area Bechi–Luserna nel sistema insediativo, sub – sistema prevalentemente residenziale, discendono dall'esigenza di poter attuare una forma di controllo, anche se in negativo (non conformità urbanistica di eventuali involuzioni dell'Accordo di Programma e quindi mantenimento e potenziamento delle funzioni militari) sulle destinazioni ammesse.

Ciò non è in contraddizione con l'impostazione del Piano Strutturale, che contiene, all'interno di aree inserite nel contesto del sub – sistema residenziale, parti anche non piccole che il Regolamento Urbanistico ha poi destinato a servizi ed attrezzature.

Ciò premesso, facendo riferimento ai punti dell'osservazione, si espongono le seguenti considerazioni:

Punto A: modifica alla scheda dell'UTOE n. 16.

- L'introduzione del lungarno Cosimo I tra le invarianti strutturali è già stata oggetto di proposta di accoglimento in relazione alla prima parte dell'osservazione.
- La fascia di rispetto di 30 ml. proposta dal piede esterno dell'argine del fiume potrebbe comportare limitazioni anche per la realizzazione di parcheggi interrati, seminterrati o comunque coperti da posizionare in prossimità di detto argine. Al di sopra degli stessi parcheggi potrebbero inoltre essere localizzati servizi collegati sia al terminal, sia al lungarno Cosimo I. La fascia di rispetto proposta potrebbe perciò comportare limitazioni a futuri sviluppi progettuali che non possono essere esclusi a priori.
- Un'altra modifica proposta (Partecipazione alla creazione di un parco fluviale) può risultare interessante se riferita alla zona golenale. Il lungarno e l'area immediatamente retrostante sono invece inquadrabili come un'estensione della città (quindi una zona anche edificata) caratterizzata da un fronte arboreo verso il fiume anziché da un fronte edificato, come avviene per la parte est del lungofiume (lungarno Buozzi, viale delle Piagge).
- La proposta di un parcheggio di scambio da localizzare nell'area appare in conflitto con le finalità della trasformazione: La stessa compresenza di parcheggi gratuiti (il parcheggio di scambio) ed a pagamento (quelli del terminal) può comportare problemi di gestione.
- Inoltre un parcheggio scambiatore posto immediatamente a ridosso del centro storico, oltre a generare ulteriori flussi di traffico in una zona molto delicata (connessione del sistema dei lungarni con la viabilità di margine ovest del centro storico), si pone in contraddizione con le finalità del sistema dei parcheggi scambiatori, che è quella di intercettare il traffico veicolare ai margini estremi del perimetro urbano.
- Il mantenimento e la reintegrazione delle alberature del lungarno sono un obiettivo condiviso e da evidenziare.
- Per quanto riguarda i caratteri dimensionali dell'edificazione, si rimanda a quanto già detto per la parte prima dell'osservazione.

Punto B: riportare nella cartografia del Piano Strutturale la viabilità di collegamento tra via Bonanno e via Aurelia.

- Di norma la cartografia di Piano Strutturale non riporta le previsioni viarie urbane. Si ritiene sufficiente la prescrizione indicata nella scheda dell'UTOE.

Punto C: classificazione dell'area Bechi Luserna nel sistema delle aree per servizi urbani e territoriali.

- La scelta fatta con la variante al Piano Strutturale, relativa all'inserimento dell'area nel sub-sistema residenziale, è motivata dal fatto che la previsione è relativa ad una zona mista, da destinare ad attività ricettive, commerciali, direzionali e residenziali. La sua collocazione nel sub-sistema dei servizi ed attrezzature comporterebbe, di norma, l'esclusione della funzione residenziale mentre, al contrario, nel sub-sistema residenziale possono naturalmente convivere funzioni diverse.

Punto D: classificazione della porzione sud dell'area Bechi-Luserna nel sistema dei parchi urbani.

- La suddivisione in due porzioni dell'area, basata, tra l'altro, su un tracciato viario non definito né, oggi, definibile, comporta una frammentazione della zonizzazione del Piano Strutturale che appare già eccessiva alla stato attuale. Lo stesso tracciato viario, infatti, che viene assunto come limite tra le due diverse zone, può assumere andamenti diversi rispetto a quello rappresentato, in funzione di quella che sarà l'articolazione di progetto. La classificazione nel sistema dei parchi urbani porterebbe poi, come già indicato in precedenza, ad importanti limitazioni dei possibili sviluppi progettuali (localizzazione di parcheggi, per esempio), non valutabili adesso.

### Proposta

Per quanto sopra detto si propone l'accoglimento dell'osservazione solo per quanto riguarda la modifica della scheda dell'UTOE con l'inserimento del lungarno Cosimo I tra le invarianti strutturali ed il mantenimento e reintegrazione delle alberature.

## **Osservazione n. 2 – Regione Toscana**

In riferimento alle varianti al Piano Strutturale ed al Regolamento Urbanistico, la Regione Toscana ha fatto pervenire il contributo previsto dall'art. 27 della L.R. n. 1/2005. Il contributo, corredato dei pareri del Settore Viabilità di Interesse Regionale e del Settore Grandi Infrastrutture, si articola in quattro punti ed una richiesta di integrazione degli atti di variante.

In relazione ai quattro punti si riportano chiarimenti e proposte di integrazione.

### **Sistema viario**

Il sistema viario interessato dalla nuova caserma di Ospedaletto appare più che adeguato a supportare l'incremento previsto, anche nel quadro più generale delle previsioni di zona. Ferme restando, infatti, le esigenze di collegamento extra-urbano della struttura militare esistente, che anche attualmente trova riferimento nelle grandi infrastrutture che interessano la città, la nuova scelta localizzativa è stata determinata proprio dalla migliore condizione di accessibilità a dette infrastrutture.

L'area è servita dalla ex S.S. n. 206 (via Emilia), quasi in corrispondenza della rotatoria di innesto della via Gronchi, strada urbana a quattro corsie di collegamento con la SGC Fi-Pi-Li e con la parte nord della città.

Il traffico generato dal nuovo insediamento è, in massima parte, di carattere residenziale derivante dalle esigenze di spostamento dei componenti dei nuclei familiari dei militari in ferma prolungata e dai militari in ferma breve, mentre quello indotto dall'attività militare è, per lo più, saltuario e non prevedibile nell'arco della giornata.

Il corpo che sarà ospitato nella nuova caserma (VI Reggimento di Manovra) è dedicato a soddisfare aspetti logistici e di supporto, quindi con impiego collegato ad eventi particolari e non continuativo.

La scelta localizzativa deriva inoltre dalla necessità di accorpamento delle attività del reggimento, oggi suddivise tra le caserme Artale e Bechi-Luserna.

La prima, in pieno centro storico, ospita il comando, servizi (mensa, uffici, circolo, cinema/sala riunioni) e gli alloggiamenti; nella seconda, lungo la via Aurelia ed all'esterno del centro storico, sono allocati i mezzi e le officine.

L'attuale suddivisione genera flussi di traffico per tutto l'arco della giornata, dagli alloggi alla sede operativa e viceversa, che interessano una zona che potrebbe essere in parte e più propriamente soggetta a limitazioni, almeno per la parte più interna al centro storico.

Nella valutazione degli effetti indotti dalla variante, l'accorpamento ed il trasferimento delle funzioni producono un miglioramento della qualità ambientale delle aree oggi interessate e minori flussi di traffico in generale (minori esigenze di spostamento).

Per quanto riguarda gli effetti indotti dalle nuove destinazioni previste nelle strutture da recuperare, si rimanda a quanto già indicato negli elaborati di variante, evidenziando che le funzioni previste nelle caserme Curtatone e Montanara (ex distretto) ed Artale sono quelle più compatibili, anche dal punto di vista del traffico generato, con la loro localizzazione (centro storico – ZTL) e con la loro struttura edilizia (edifici in gran parte di interesse storico e soggetti a vincolo).

In riferimento alla caserma Bechi-Luserna, si tenga presente che, come evidenziato anche nella valutazione integrata, la nuova destinazione è finalizzata a trasferire parte del traffico gravitante sulla zona nord della città, quella più prossima alla Piazza del Duomo, in area specialistica e più

prossima alle vie di grande comunicazione. A fronte di un parziale e prevedibile incremento di carico nella zona, la variante si pone l'obiettivo di generare un sostanziale alleggerimento in altre parti della città e su altre viabilità.

L'attuale terminal dei bus turistici è posto, infatti, presso il parcheggio scambiatore di via Pietrasantina, accessibile attraverso tre direttrici principali:

- da nord, attraverso la via Aurelia e la via Pietrasantina, attraversando gli abitati di Migliarino e Madonna dell'Acqua, in collegamento con l'uscita autostradale di Pisa-nord della Firenze Mare;
- da sud, dopo avere percorso tutto il tratto urbano dell'Aurelia o via Bonanno (al limite del centro storico), in collegamento con l'uscita della SGC Fi-Pi-Li ed il casello di Pisa-sud dell'autostrada Genova-Rosignano;
- da est, attraversando i quartieri di Cisanello, Pratale-Don Bosco e Porta a Lucca, in collegamento con l'uscita di Pisa-est della SGC Fi-Pi-Li.

In ognuno dei tre casi le percorrenze in ambito urbano sono di alcuni chilometri (da due a dieci).

Il trasferimento della “porta turistica” della città nell'area Bechi-Luserna, in prossimità della SGC e del casello autostradale di Pisa-sud, riduce il percorso urbano a circa un chilometro, realizzando, a fronte di un incremento del traffico locale (da depurare, però, del traffico indotto dagli spostamenti legati all'operatività della struttura militare), benefici nel resto della città ed in termini assoluti di percorrenza in ambito urbano.

Da non trascurare il fatto che l'intervento “caserme” si colloca all'interno di un più ampio disegno strategico di riassetto e rilocalizzazione di funzioni di grande attrazione: la dismissione dell'ospedale di S. Chiara, contiguo alla piazza del Duomo, ed il completamento dell'ospedale di Cisanello (Accordo di Programma tra Regione Toscana ed altri dodici enti), nuova localizzazione degli uffici regionali nella zona di Cisanello (Protocollo di intesa tra Regione Toscana e Comune di Pisa), “cittadella” delle forze di polizia e questura nella zona di S. Cataldo, solo per citare i più rilevanti, cui sono associati interventi infrastrutturali destinati a migliorare le condizioni della viabilità al contorno e potenziamenti, già quasi totalmente realizzati, del trasporto pubblico.

Il Regolamento Urbanistico e progetti già in corso prevedono, inoltre, interventi strutturali sul tratto urbano dell'Aurelia, con nuove quattro rotatorie, realizzazione del parcheggio scambiatore di Pisa-sud, altre aree di parcheggio nell'area Saint-Gobain, ed una diversa organizzazione del traffico nelle due zone più critiche: l'incrocio con la via Livornese e l'incrocio Lungarno Cosimo I/via della Fossa Ducaria (quest'ultimo realizzabile solo grazie all'intervento all'interno della Bechi-Luserna).

### Qualità progettuale ed inserimento paesaggistico

La zona di Ospedaletto è un'area pianeggiante, intersecata da viabilità di varie categorie e funzionalmente suddivisa in tre ambiti principali.

Nella porzione più a nord insiste l'abitato di Ospedaletto, in prevalenza costituito da edifici di recente costruzione ed ampliato negli ultimi anni con un piccolo intervento PEEP di edilizia convenzionata. La porzione posta ad est rispetto alla via Emilia (ex S.S. 206) è stata scelta fin dagli anni '70 per la localizzazione di attività produttive e, in seguito, per attività commerciali all'ingrosso e servizi; attualmente è in fase di completamento.

A sud, rispetto all'area di insediamento della nuova caserma, già esiste una zona espositiva (confermata dal Regolamento Urbanistico del 2001, per la quale sono previsti interventi di riqualificazione e riorganizzazione) ed un'area destinata all'impiantistica sportiva ed al plateatico per gli spettacoli viaggianti.

Il progetto definitivo della nuova caserma, che non fa parte degli atti urbanistici delle varianti, prevede, lungo il margine edificato con destinazione residenziale la localizzazione degli edifici di abitazione per il personale e le famiglie, mentre gli edifici a carattere più “industriale” dell’insediamento militare sono localizzati verso i margini sud ed ovest. Sul lato prospiciente la via Emilia si concentrano invece gli edifici a carattere direzionale e per servizi. Nell’area militare è prevista inoltre la localizzazione di impianti sportivi di uso esclusivo.

Nel complesso il nuovo insediamento militare presenta una densità edilizia notevolmente inferiore a quella presente nella zona, della quale riprende comunque le caratteristiche dimensionali degli edifici in relazione alle diverse destinazioni, senza però raggiungere le altezze massime realizzate o previste (mediamente 15 ml. con punte fino a 45 ml.).

Si ritiene pertanto che, in relazione al territorio circostante, il nuovo insediamento non costituisca depauperamento delle qualità paesaggistiche presenti che non sono di pregio ma comunque certamente migliori rispetto alla maggior parte degli insediamenti produttivi e commerciali presenti in gran parte della regione.

In riferimento all’altro nuovo insediamento previsto dalla variante, quello della caserma Bechi-Luserna, la densità edilizia determinata è superiore a quella esistente che però è attualmente costituita, a ridosso del lungofiume, delle mura medievali e della “cittadella”, da capannoni ed ampie tettoie. Si evidenzia inoltre che, in assenza della variante e della realizzazione della nuova caserma, l’amministrazione militare ha già manifestato l’intenzione di realizzare in quel luogo il concentramento di tutte le funzioni afferenti il reparto, in assenza di qualsiasi controllo o forma di condizionamento, viste le finalità dell’intervento. L’area era stata inoltre inserita tra quelle suscettibili di ospitare un centro di accoglienza per extra-comunitari.

La scheda norma predisposta per il Regolamento Urbanistico e le variazioni apportate alla scheda dell’UTOE fissano invarianti e regole insediative volte a garantire la permanenza dei valori paesaggistici presenti e, ove possibile, ad incrementarli, come nel caso della tutela introdotta per il lungarno Cosimo I e per le nuove funzioni ad esso assegnate in luogo di quello attuale, limitato al collegamento viario tra il centro e la via Aurelia.

### Approvvigionamento idrico

Gli enti e le aziende erogatrici dei servizi hanno espresso i loro pareri nel corso della conferenza dei servizi appositamente convocata ed agli atti della variante. Le conseguenti prescrizioni e condizioni alla trasformabilità, riportate nella relazione di sintesi, saranno riportate anche nelle condizioni relative all’attuazione degli interventi contenute nelle singole schede norma.

Per la nuova caserma di Ospedaletto si propone l’introduzione di un’apposita scheda norma che entri a far parte integrante degli atti da approvare.

### Precisazione delle funzioni compatibili e delle possibilità di riuso

Le funzioni compatibili e quelle escluse, connesse al recupero delle caserme Curtatone-Montanara ed Artale, sono state parte fondamentale dei dati presi in considerazione nella valutazione integrata. Si tratta di dati già espressi dal 2001, all’epoca della sottoscrizione dell’intesa relativa alla realizzazione del Museo delle Navi, e vincolanti in quanto elementi compresi nel successivo Accordo di Programma e posti alla base della valutazione economica effettuata dall’Agenzia del

Demanio. Si tratta perciò di elementi che, seppure non ufficializzati nelle varianti, non possono essere unilateralmente modificati.

Allo scopo di renderle più esplicite, si propone di allegare agli atti della variante al Regolamento Urbanistico due nuove schede norma specificatamente dedicate alle due caserme.

In riferimento ai contributi specifici allegati a quello della Direzione Generale delle Politiche Territoriali ed Ambientali della Regione Toscana si precisa quanto segue:

#### **Direzione Generale delle Politiche Territoriali ed Ambientali – Settore Infrastrutture**

Si ritiene opportuno ribadire la necessità di realizzare le rotatorie sulla via Aurelia ed il riassetto della viabilità contestualmente all'intervento di recupero della caserma Bechi-Luserna.

La fascia di rispetto di 30 ml. dal binario è invece già compresa nel sistema dei vincoli previsto dal Piano Strutturale e deriva, in ogni caso, da norme sovraordinate.

#### **Direzione Generale delle Politiche Territoriali ed Ambientali – Area di coordinamento trasporti**

Le fasce di rispetto stradale, anche se non rappresentate in cartografia, derivano da normative di livello superiore e non sono riducibili.

Non sono previsti nuovi accessi a viabilità di interesse regionale.

Le nuove previsioni insediative non costituiscono elementi di accrescimento dell'ammontare del traffico veicolare, limitandosi ad una diversa e meno concentrata distribuzione delle strutture generatrici di traffico. In ogni caso si prescrive la contestuale realizzazione degli interventi di adeguamento delle infrastrutture, per altro già previste e, in parte, progettate.

In relazione all'ammontare di traffico atteso, non si riscontrano effetti sulla funzionalità degli accessi alla Fi-Pi-Li.

L'osservazione n. 3 è pervenuta oltre i termini di legge e non viene valutata.

Il Responsabile del Procedimento  
arch. Gabriele Berti