

COMUNE DI PISA

Direzione Urbanistica

COMUNE DI PISA

PROT. 48760

DIREZIONE URBANISTICA

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO AMMINISTRATIVO ARCH. R.BERTI

Data

01/12/2010

Osservazioni, ex art. 17, c. 2 L.R. Toscana n. 1 /2005, alla variante al Piano Strutturale ed al Regolamento Urbanistico per modifiche al tracciato ferroviario esistente fra l'Aerostazione civile "G. Galilei" di Pisa e la Stazione Centrale delle Ferrovie S.p.A. di Pisa per la realizzazione di una linea metropolitana di superficie e relative opere complementari, così come pubblicato sul B.U.R.T. del 13.10.2010.

Le presenti osservazioni vengono formulate nel nome e nell'interesse del sig. **GHIARA Maurizio**, nato a Pisa il 12.8.1953 ed ivi residente in via Zucchelli n. 3 C.F. GHRMRZ53M12G702N, rappresentato ed assistito dall'Avv. Roberto Cavani elettivamente domiciliato ai fini delle comunicazione relative al presente procedimento presso e nello studio dell'Avv. Roberto Cavani, sito in Pisa in via C. Merlo, n. 2, come da procura in calce alle presenti osservazioni per evidenziare e rilevare quanto segue:

La variante al Piano Strutturale ed al Regolamento Urbanistico adottata dal Comune di Pisa in data 13/10/2010 con delibera del Consiglio Comunale n. 44, divenuta esecutiva in data 23/09/2010, e successivamente pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana n. 41 del 13.10.2010, è stato il primo passo verso la prospettata realizzazione di una linea di trasporto metropolitano di superficie su rotaia denominata "People Mover" che colleghi la Aerostazione "G. Galilei" con la Stazione Centrale delle Ferrovie di Stato di Pisa.

La effettiva necessità di un tale collegamento è stata evidenziata nel Protocollo di Intesa sottoscritto, in data 01/03/2010 dall'Amministrazione Comunale di Pisa, dalla Regione Toscana, dalla Provincia di Pisa, dalla Società Aeroporto Toscano S.p.A., dalla Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e dalla F.S. Sistemi Urbani S.p.A., la dove si rileva che:

"In relazione agli importanti volumi di traffico raggiunti dal Galilei, il servizio ferroviario attuale dovrà essere adeguato alle esigenze di garantire incremento della capacità di trasporto, tempi di trasferimento, connessione nel nodo di Pisa Centrale con le tratte ferroviarie di interesse regionale e i servizi di lunga percorrenza e il corridoio A.V. e A.C., con offerta di adeguati livelli di confort agli utenti".

Per la realizzazione delle strutture necessarie allo sviluppo della nuova linea di collegamento metropolitano di superficie denominata "People Mover" è stata prospettata, tra le altre cose, la necessità di procedere alla delocalizzazione di una parte delle abitazioni esistenti in via Zucchelli, adiacenti alla linea Ferroviaria tirrenica (Roma -Genova), tra le quali l'attuale residenza del sig. Ghiara Dott. Maurizio.

Come, peraltro, è stato messo in rilievo dalla relazione del responsabile del procedimento amministrativo, Arch. G. Berti, *"proprio nel tratto antistante gli edifici il tracciato del nuovo collegamento è costretto ad uscire dalla linea ferroviaria per incompatibilità con la funzionalità della linea Tirrenica. Malgrado il limitato ingombro della nuova struttura (circa cinque metri di larghezza), la necessità di prevedere lo spostamento in parallelo della via (Zucchelli) va a penalizzare due edifici, per un totale di quattro abitazioni, che vedono limitare o scomparire lo spazio di resede antistante".*

La scelta di localizzare le suddette abitazioni, tra le quali quella del sig. Ghaira, avrebbe lo scopo di offrire un'alternativa ai residenti, mediante il trasferimento della loro residenza in un ambito già urbanizzato all'interno dello stesso quartiere nel quale vivono, al rimanere nelle loro attuali abitazioni che dovrebbero essere private, in tutto o in parte, dei loro esodi e gravate da un indubbio impatto con il nuovo sistema di trasporto.

A prescindere da ogni considerazione di natura tecnica, circa la fattibilità della delocalizzazione della residenza del Dott. Ghiara in altra zona (sempre all'interno del proprio quartiere), che è stata oggetto della relazione redatta dal Geom. Matteucci Francesco che si allega alle presenti osservazioni come parte integrante ed inscindibile delle stesse (**all.1**) pare necessario rilevare quanto segue.

1) Effettiva necessità della realizzazione della nuova linea di trasporto.

La realizzazione della nuova linea di trasporto è, a sommo avviso dello scrivente, una inutile riproduzione di una struttura già esistente e funzionante, la linea ferroviaria di collegamento fra la stazione centrale di Pisa e la stazione di Pisa Aeroporto, che ben può soddisfare le esigenze di trasferimento della utenza aeroportuale.

Nonostante, infatti, gli indubbi risultati che hanno potuto l'aerostazione pisana ad essere considerata uno fra i più importanti scali, sia a livello nazionale che a livello internazionale, con notevole aumento del traffico di passeggeri, la struttura ferroviaria è rimasta pressoché inutilizzata nel tempo tanto che i collegamenti con la stazione di Pisa centrale sono rimasti invariati, nel tempo, sia nel loro numero che nella loro frequenza.

Ci si domanda quindi se vi sia l'effettiva necessità di procedere ad una nuova struttura di trasporto su rotaia quando quella tuttora esistente è più che sufficiente alle esigenze dell'utenza aeroportuale ed è notevolmente sottoutilizzata rispetto alle sue concrete possibilità.

Vi è, inoltre da considerare che l'offerta di trasporto, da e per la Stazione di Pisa Centrale e più in generale verso il centro della città, è comunque garantita dal sistema di trasporti su gomma (sia privati che pubblici) che consentono una costanza ed una frequenza di collegamenti pari se non superiore a quella ipotizzata con la linea metropolitana che si vorrebbe realizzare.

Sarebbe, quindi, opportuno rivalutare la necessità della realizzazione della linea di trasporto metropolitana di superficie puntando su un potenziamento dei servizi già esistenti, prevedendo maggiori collegamenti mediante "shuttle" e/o minibus elettrici dedicati esclusivamente al servizio di navetta da e per l'aerostazione e per i parcheggi scambiatori in fase di realizzazione.

Tale soluzione potrebbe essere una valida alternativa, con costi economici notevolmente inferiori rispetto a quelli previsti per la realizzazione della linea metropolitana di superficie, con sicuro minore impatto visivo ed ambientale sul quartiere di San Giusto.

2) Effettivo impatto della nuova linea di trasporto sul tessuto urbano.

Il tessuto cittadino sul quale si andrebbe a realizzare l'intervento è, per esplicita dichiarazione del responsabile del procedimento, un quartiere storicamente a vocazione semi rurale, che nel corso degli ultimi 50/60 anni ha subito un incremento demografico e di sviluppo edile notevole che ha aggravato, in mancanza di un adeguato piano di sviluppo stradale, il già precario sistema della viabilità.

Attualmente tutta l'area ha quale unico sbocco, (in direzione del centro cittadino), la direttrice di via dell'Aeroporto che presenta l'evidente strozzatura determinata dal cavalcavia "cd. Passerella" sulle linee ferroviarie della stazione di Pisa Centrale – e del sistema di viabilità della via Corridoni.

Il congestionamento del traffico nelle ore di punta, situazione ormai cronica che si aggrava in occasione delle perturbazioni atmosferiche, è stata ulteriormente compromessa dalla chiusura dei

due passaggi al livelli di via di Quarantola che consentivano, agli abitanti del quartiere si san Giusto un importante valvola di sfogo verso la Via C. Battisti.

Una tale situazione di assoluta precarietà e di sicuro pericolo, solo se si pensi al fatto che in caso di emergenza i mezzi pubblici di soccorso sarebbero costretti a raggiungere il quartiere solo attraverso la richiamata "Passerella " o tramite la S.S.1 Aurelia altra arteria nevralgica per il trasporto urbano di Pisa, di certo non viene risolta con la realizzazione della nuova opera metropolitana di superficie "People Mover" che non agevolerebbe i residenti nei loro spostamenti con i propri veicoli privati da e verso le proprie abitazioni e, di sicuro, non risolverebbe i problemi della viabilità del quartiere.

Prima di pensare ai viaggiatori in transito nella stazione aeroportuale sarebbe opportuno che l'Amministrazione Comunale si facesse reale carico delle necessità di chi vive nel quartiere garantendone la fruibilità da parte dei cittadini magari provvedendo, in luogo della chiusura dei passaggi a livello sulla via S. Agostino che comunque, anche se con difficoltà, garantiscono un pur minimo sfogo alla circolazione del quartiere, alla realizzazione dei sottopassi, già da tempo auspicati e promessi, sulla via di Quarantola.

3) Tempi, modalità e procedure di realizzazione delle opere.

Dalla documentazione prodotta e pubblicata da parte del Comune di Pisa- Direzione Urbanistica, emerge la lacunosità dei tempi e delle procedure tramite le quali si dovrebbe procedere alla realizzazione della linea metropolitana di superficie e delle opere ad essa inerenti e conseguenti, tra le quali la realizzazione degli edifici di civile abitazione da attribuirsi, in seguito a dislocazione, al sig. Ghiara ed agli altri soggetti interessati dall'opera.

In particolare risultano non specificati i tempi di inizio delle opere e soprattutto quali interventi sarebbero realizzati per primi con ovvia incertezza sulle modalità ed i tempi previsti per la delocalizzazione della residenza del Dott. Ghiara che si troverebbe a dover far fronte a notevoli disagi, anche solamente per raggiungere la propria abitazione nella fase di realizzazione dell'opera viarie previste in via Zucchelli.

Alla luce di quanto sopra e delle osservazioni tecniche formulate dal geom. Matteucci nella propria relazione si ritiene opportuno che l'Amministrazione Comunale Voglia rivalutare le proprie determinazioni e, comunque, voglia fissare un incontro con il sig. Ghiara Dott. Maurizio ed il tecnico di fiducia Geom. Matteucci Francesco al fine di dirimere le perplessità sopra richiamate o valutare l'alternatività di possibili soluzioni alla realizzazione della linea metropolitana di superficie denominata "People Mover"

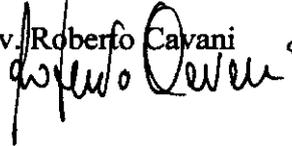
Allegati: Relazione tecnica redatta dal Geom. Francesco Matteucci

Pisa li 26/11/2010

Dott. Ghiara Maurizio



Avv. Roberto Cavani



Nomina di difensore di fiducia

Il sottoscritto MAURIZIO GHIARA, nato a PISA (PI) il 12/08/1953, residente in PISA (PI) Via Zucchelli, n. 3

DICHIARA

*Di nominare proprio difensore di fiducia l'avv. Roberto Cavani del foro di Pisa, conferendogli l'incarico di rappresentarlo e difenderlo in ogni stato e grado del procedimento.
A tal fine il sottoscritto conferisce al predetto difensore ogni e più ampia facoltà inerente al mandato professionale, compresa quella di farsi sostituire.*

Eleggo domicilio presso lo studio del suddetto professionista sito in Via C. Merlo, n. 2 a Pisa (PI).

Ghiara Dott. Maurizio



E' autentica

Avv. Roberto Cavani



Oggetto: osservazione alla Variante al Piano Strutturale ed al Regolamento urbanistico per modifiche al tracciato ferroviario esistente fra l'aeroporto e la stazione centrale e relative opere complementari.

RELAZIONE TECNICA

Premesse

In data 13/10/2010 il comune di Pisa ha adottato la Variante al P.S. e al R.U. di cui all'oggetto, nella quale si evidenziano le modifiche al tracciato ferroviario esistente finalizzate alla realizzazione di una linea metropolitana di superficie (People Mover) di collegamento fra l'aeroporto G. Galilei e la stazione ferroviaria centrale di Pisa, alla realizzazione di un parcheggio scambiatore e della relativa viabilità di accesso, nonché alla delocalizzazione delle residenze adiacenti il tracciato ferroviario.

Più precisamente, riguardo a quest'ultimo punto, l'Amministrazione comunale ha individuato un'area urbanizzata nella quale rendere possibile la nuova edificazione in sostituzione di quattro unità abitative di via Zucchelli penalizzate dal nuovo tracciato ferroviario, in concomitanza con la realizzazione del collegamento Aeroporto/Stazione.

Questa area di circa mq 2000 è stata collocata lungo via di Goletta a margine del quartiere di S. Giusto in un appezzamento di terreno attualmente libero.

L'intervento di nuova edificazione in tale area sarà subordinato anche ad una preventiva stipula di un accordo con i proprietari interessati relativo alla definizione della Slu ammissibile in relazione alle dimensioni delle abitazioni attuali più un incremento previsto dalle NTA del RU. Naturalmente dovranno essere preventivamente definiti sia il valore delle abitazioni esistenti che il valore e la tipologia delle nuove abitazioni e stabilita anche la cessione degli immobili sulla via Zucchelli.

Osservazioni

Il dislocamento del nuovo insediamento residenziale finalizzato alla idonea sistemazione delle famiglie residenti in via Zucchelli, che subiranno sulle loro abitazioni l'interferenza diretta della nuova infrastruttura di trasporto (people Mover), avverrà come già detto in un'area agricola lungo la via di Goletta; tale area è notoriamente soggetta a frequenti inondazioni causate dalle piogge, come i residenti della zona ben sanno. Ed è sicuramente per questo motivo che (come indicato nella Relazione Tecnica allegata alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS) la Conferenza dei Servizi, tenutasi in data 9 settembre 2010, ed alla quale hanno partecipato i rappresentanti dell'Arpat, Dipartimento Provinciale di Pisa, dell'Azienda USL 5 di Pisa, Dipartimento Prevenzione - Unità Prevenzione Igiene e Sicurezza sui Lavori, ha indicato alcune prescrizioni e in particolare una delle quali recita: "*l'intervento di nuova edificazione su via di*

Goletta non potrà essere effettuato fino all'approvazione di specifico studio idrologico-idraulico, approvato dall'Autorità Idraulica competente, in cui dovranno essere distinte le aree soggette ad alluvioni con TR inferiore a venti anni da quelle interessate da TR inferiore a trenta anni"

Pertanto proprio per il dubbio che questa area non sia adeguata alla nuova edificazione, proponiamo una nuova ricerca con lo scopo di individuare un'idonea area per la sistemazione delle famiglie interessate al dislocamento.

Inoltre nella Scheda n.27.7 "Norma per le Aree di trasformazione soggette a Piano Attuativo - Via di Goletta" (allegata alla Variante del RU) si indicano e si regolano i Parametri Urbanistici, il dimensionamento e gli elementi prescrittivi per le nuove abitazioni da realizzare, nonché l'obbligo di stipulare un accordo fra gli interessati ed il Comune relativamente alla definizione della Slu ammissibile per i nuovi insediamenti.

Sembrerebbe necessario invece che nell'accordo suddetto si stabilisca anche un Capitolato d'appalto mirato a definire il tipo di struttura, le rifiniture, il tipo di impianti, gli infissi e comunque tutto quanto necessario per la realizzazione a regola d'arte e con le moderne tecnologie dei nuovi alloggi.

Sempre in riferimento a quanto sopra potrebbe essere fondamentale la partecipazione/collaborazione di un Tecnico di fiducia alla Progettazione ed alla Direzione dei Lavori dei nuovi insediamenti suddetti.

Infine non è chiara la tempistica del dislocamento delle famiglie interessate dal nuovo tracciato nelle nuove residenze sostitutive. Sicuramente queste non potranno essere realizzate in contemporanea con i lavori di modifica al tracciato ferroviario per chiari motivi di logistica (dove andranno le famiglie nel periodo di costruzione?) ma dovranno essere costruite e rese agibili prima dell'inizio dei lavori suddetti su via Zucchelli.

Conclusioni

In conclusione quindi ci sembrerebbe opportuno che l'Amministrazione Comunale si esprimesse al più presto sulle seguenti questioni:

- definire se l'Area di via di Goletta dove dislocare le famiglie penalizzate dal tracciato del People Mover è idonea sotto l'aspetto idrologico-idraulico;
- contattare gli interessati per un accordo riguardante le modalità di costruzione delle nuove residenze;
- chiarire le tempistiche di realizzazione delle nuove residenze suddette.

Pontedera, 24/11/2010

Geom. Matteucci Francesco