

Comune di Pisa
Direzione Urbanistica

Oggetto: Avvio del procedimento di variante anticipatrice al Piano Strutturale d'area, in riferimento al piano strategico dell'area pisana, finalizzata alla sistemazione, al completamento e allo sviluppo della infrastruttura aeroportuale, Aeroporto Internazionale G. Galilei, e delle strutture di servizio ad esso complementari

Relazione tecnica

L'Amministrazione Comunale ha dato avvio congiuntamente agli altri comuni dell'area pisana il percorso per la redazione del nuovo Piano Strutturale d'area, di cui alla delibera di Consiglio Comunale n. 4 del 19.02.2010.

Nell'ambito di questo processo l'Amministrazione Comunale intende dare corso, in anticipo, alla variante in oggetto per adeguare l'attuale strumentazione urbanistica. Tale necessità nasce dall'esigenza di consentire alla infrastruttura aeroportuale di dotarsi degli spazi, funzioni, servizi di supporto e complementari in tempi ragionevolmente brevi, indispensabili per mantenere e migliorare ulteriormente i suoi livelli qualitativi e di standard che un aeroporto di interesse nazionale ed internazionale oggi deve offrire per rimanere sul mercato e confrontarsi con le altre strutture similari.

Tali obiettivi devono essere comunque perseguiti nell'ambito di una sostenibilità ambientale, di cui con il presente atto viene dato l'avvio alle dovute verifiche. In particolare, l'Amministrazione Comunale intende cogliere contestualmente con la variante l'opportunità per prevedere di mettere in atto quelle misure necessarie per tutelare maggiormente e migliorare la vivibilità del quartiere di S. Giusto-S.Marco in relazione agli effetti che la limitrofa infrastruttura aeroportuale ha su di esso.

Per perseguire i suddetti obiettivi la variante al Piano Strutturale, alla quale poi dovrà seguire quella al regolamento urbanistico, sarà costituita dalla modifica dei perimetri delle UTOE 27 - 28 - 35, da una loro parziale ridefinizione dei contenuti, dall'adeguamento della carta dei sistemi e sub-sistemi insediativi.

Per la ridefinizione dei contenuti delle UTOE 27 - 28 - 35 la variante terrà conto di quanto emergerà sia dagli approfondimenti e dalle verifiche per la sostenibilità ambientale e sia dalle linee guida di seguito indicate, che riprendono ed integrano quelle delle schede attuali:

UTOE 27 (SAN GIUSTO - SAN MARCO)

Il perimetro della UTOE viene ridotto a seguito della variante, per effetto dell'inserimento dell'area compresa tra la superstrada (a nord),dalla ferrovia (ad est) e dall'aeroporto (ad ovest e a sud) nella UTOE 28.

Processo di formazione e connotati attuali: I quartieri di San Giusto e San Marco si sono sviluppati tra la riva sinistra dell'Arno e il Padule Maggiore e l'insediamento urbano è avvenuto tra la via Emilia e la via Romea (attuale via di Cariola in parte assorbita dalla presenza aeroportuale), con le strade principali discendenti dal fiume verso le zone palustri. Il tessuto storico di tipo rurale deriva dalle tipologie a corte, con aia, pozzo e forno che ivi erano le più numerose e le più

sviluppate tra tutti i rioni periferici della città. La ferrovia Leopolda ha separato fisicamente i Sanmarchi dai rioni adiacenti del Portone, della Cella e di Sant'Ermete. Sono andate perdute alcune attività produttive, come la fabbrica di vetro presso il Convento dei Cappuccini, al cui posto è sorto il complesso di abitazioni compreso tra la via dei Cappuccini e la via di Goletta. I due quartieri hanno subito gravi devastazioni per le incursione aeree dell'ultima guerra. Negli anni '50 viene deciso di inserire in queste aree prive di rapporto con la città e distanti dal centro, una serie di interventi di edilizia economico-popolare (Case popolari dei ferrovieri in via dei Cappuccini e Case popolari di via Quarantola dell'IACP), che ne hanno conferito nel tempo l'immagine dello status "povero" e ai margini della città. Negli ultimi venti anni sono state oggetto di una intensa urbanizzazione a scopo residenziale lungo le vecchie strade poderali che ha contribuito alla disorganicità e alla discontinuità della espansione periferica e allo stravolgimento del tessuto storico consolidato. Attualmente presentano tipologie edilizie eterogenee (villette, costruzioni a blocchi, piccoli condomini). Inoltre i due quartieri sono stati penalizzati dalla presenza dell'aeroporto, nonostante ne abbia aumentata la notorietà e dall'attraversamento della superstrada Pisa-Firenze, che di fatto non hanno un ruolo rapportabile alla scala urbana, e dalla ferrovia. L'asse di via Dell'Aeroporto, attualmente privo dei potenziali connotati di ingresso decoroso alla città, trova il punto di attraversamento della ferrovia attraverso l'angusto cavalcavia di San Giusto degli anni '30, recentemente potenziato con pista ciclabile e pedonale ma comunque in misura ancora insufficiente per le correnti di traffico attuali. Migliorati i collegamenti pedonali con la recente apertura di un secondo sottopasso pedonale che collega la Stazione ferroviaria di Pisa C.le con Via Quarantola in zona Case Popolari. L'organizzazione complessiva dei quartieri presenta quindi un'articolazione urbana disomogenea, disordinata, ad alta densità e, sebbene presenti alcune architetture di pregio, soprattutto recenti (ad esempio il sacrario di Kindu nell'area aeroportuale o la struttura scolastica a San Marco), non consente allo stato attuale di assurgere il ruolo di emergenza e di attrazione e di attenuare il degrado organizzativo urbano. Il quartiere ha mantenuto spazi aperti, di origine rurale, all'interno del tessuto urbano, in parte trasformati in verde di quartiere ed una grande area compresa tra l'abitato di S. Giusto formatosi intorno e lungo la via S. Agostino (lato est) e la ferrovia (lato ovest).

Vincoli e condizioni ambientali: Per gli insediamenti esistenti deve essere perseguito il miglioramento della efficienza del sistema di recapito dei reflui civili del bacino al depuratore di pertinenza. Per gli interventi di trasformazione dovrà essere prescritto l'impiego di impianti di depurazione a completa ossidazione biologica, il recapito dei reflui civili al depuratore mediante collettore di fognatura separata e lo smaltimento del refluo depurato in apposita condotta con recapito in corpo idrico superficiale.

Analogamente dovrà essere mantenuta la prescrizione del progressivo trasferimento delle aziende che comportano emissioni inquinanti o sonore a distanza dai centri abitati, e comunque in aree tali per cui i fenomeni di trasporto degli inquinanti in atmosfera non comportino la ricaduta degli stessi sui centri abitati; la non ammissibilità di nuove aziende a rischio di incidente rilevante, insalubri di classe I, o che comportano emissioni in atmosfera, nell'ambito di questa utoe.

Per un quartiere come quello di S. Giusto-San Marco, compreso a nord dalla ferrovia e dalla stazione ferroviaria e a sud dall'aeroporto e dalla superstrada e l'aeroporto, l'ampia area compresa tra la ferrovia e la via S. Agostino, in massima parte ancora agricola e in misura minore impegnata da campi sportivi, dalla previsione del People Mover e dal relativo parcheggio, svolge un importante ed essenziale funzione di polmone e di spazi aperti per la vivibilità stessa del quartiere. Il suo mantenimento mitiga almeno in parte gli effetti della presenza delle infrastrutture prima richiamate e consente insieme ad una funzione agricola urbana da conservare (in modo prevalente), di poter individuare in essa funzioni per il tempo libero e a carattere sociale a basso impatto antropico a servizio del quartiere: quali a titolo esemplificativo: percorsi vita, pedonali e ciclabili, modesti impianti sportivi (campi scoperti polivalenti), aree verdi, orti sociali, parcheggi a servizio della residenza del quartiere. Inoltre, sempre al fine di avere un effetto di mitigazione sia

visivo che ambientale rispetto alla infrastrutture, il regolamento urbanistico ai margini di questa area dovrà individuare e costituire, con funzione di filtro, una consistente fascia alberata, fermo restando la zona di rispetto prevista ai sensi di legge per le infrastrutture.

In particolare nel caso di funzioni su scala urbana ed extraurbana collocate in aree esterne limitrofe e non, il regolamento urbanistico e il piano della mobilità dovranno individuare in modo permanente soluzioni che ne impediscano il suo attraversamento e l'utilizzo dei suoi spazi di sosta da parte degli utenti fruitori di dette funzioni non residenti nel quartiere.

L'esecuzione delle trasformazioni sulle aree previste dal P.A.I. in classe di pericolosità idraulica molto elevata, sono subordinate all'esecuzione e collaudo delle opere previste dal Piano Interventi di Riduzione Rischio Idraulico approvati dall'Autorità di Bacino ed alla conseguente modifica delle carte di pericolosità idraulica; per gli interventi di trasformazione si prescrive, laddove necessario, la preventiva realizzazione di opere di messa in sicurezza idraulica.

Obiettivi qualitativi e funzionali generali: Prevedere la riorganizzazione dei quartieri secondo un progetto urbano teso ad una compiuta riqualificazione, a partire dal superamento della barriera ferroviaria, in modo da rendere possibile il collegamento dei quartieri con la città, riducendo la loro condizione di isolamento urbano e sociale e rivalutando il sistema della viabilità superato ed insufficiente ai carichi attuali (ad esempio il cavalcavia di San Giusto). Conservare il tessuto originario e riqualificarne le corti, arrestandone il processo di stravolgimento.

Incrementare le dotazioni di verde pubblico, parcheggi pubblici e le dotazioni di servizi, anche recuperando parte degli attuali spazi ferroviari. La stazione di Pisa centrale va comunque direttamente collegata con l'aerostazione tramite idonei sistemi che riducano la mobilità veicolare su gomma. Individuazione, nel R.U.e/o S.A; di una fascia di rispetto per la tramvia di collegamento con il litorale in continuità con quanto previsto nell'utoe 25 e/o 26..

Obiettivi qualitativi e funzionali locali: Con il ricorso a specifici strumenti di programmazione, pianificazione attuativa si indica l'obiettivo della trasformazione del nodo stazione ferroviaria diretta ad incrementarne l'efficienza trasportistica, a migliorarne l'accessibilità pedonale e veicolare, ad arricchirne la dotazione di servizi riqualificandone l'immagine urbana. Si indica altresì l'obiettivo della trasformazione fisica dell'infrastruttura viaria (S.G.C. Pi-Fi) così da attenuare fino ad eliminarle gli effetti barriera e gli impatti ambientali. Riqualificare l'asse di via dell'Aeroporto.

Pianificare gli spazi aperti prossimi al tracciato ferroviario per destinarli alla fruizione pubblica realizzando aree di parco periurbano, attività ludiche e sportive all'aperto (impianti sportivi), alternate ad aree da destinare a produzione agricola multifunzionale di prossimità (orti urbani/sociali).

Prevedere strutture ricettive in prossimità dell'aeroporto con un'immagine architettonica elevata.

UTOE 28 AEROPORTO

Il perimetro della UTOE viene incrementato a seguito della variante per effetto dell'inserimento dell'area (ad oggi nella UTO 27) compresa tra la superstrada (a nord), dalla ferrovia (ad est) e dall'aeroporto (ad ovest e a sud) nella UTOE 28. Questa area viene inserita nel Piano Strutturale nel sistema a Servizi Territoriali

Processo di formazione e connotati attuali: L'unità è posta a Sud di Pisa, in diretta prossimità con il quartiere residenziale di S.Giusto, ed è definita nel suo perimetro: dall'area interessata dall'attività aeroportuale (civile e militare); dall'area, compresa tra la ferrovia e la superstrada, limitrofa e posta ad ovest della stessa infrastruttura aeroportuale, in stretta relazione con la medesima struttura aeroportuale; ad est dell'aeroporto dall'insediamento di matrice storica che si sviluppa su via Cariola, fino a raggiungere l'asse della S.G.C. L'area ad ovest è costituita in parte da un modesto tessuto residenziale di margine, dal recente insediamento di edilizia residenziale per

i dipendenti dell'aeronautica militare (villaggio Azzurro) e in parte da residuali aree agricole. L'Aeroporto, presente nel sito sin dai primi del secolo come aeroporto militare, si è aperto al traffico civile negli anni '60 e rappresenta attualmente uno degli aeroporti più grandi dell'Italia centrale. La dotazione di un ottimo sistema di piste, capaci di accogliere ogni tipo di velivolo, per tratte nazionali ed internazionali così come la presenza di un terminal passeggeri di adeguata capacità (da ampliare in coerenza alle previsioni di Piano di Sviluppo Aeroportuale) hanno permesso al G. Galilei di conservare la sua importanza divenendo, nella rete nazionale individuata dal Piano Nazionale degli Aeroporti redatta da Enac per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, un "aeroporto strategico". Sono così definiti quegli aeroporti che rispondono efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di utenza e che sono in grado di garantire nel tempo tale funzione, per capacità delle infrastrutture e possibilità del loro potenziamento con impatti ambientali sostenibili, per i livelli di servizio offerti e grado di accessibilità, attuale e potenziale. Di grande interesse è anche il traffico delle merci, grazie alla presenza di un efficiente cargo village automatizzato, in grado di gestire le operazioni di carico/scarico di due aerei contemporaneamente. Negli ultimi anni la S.A.T., la società che gestisce l'aeroporto toscano, attribuisce al Galilei un ruolo di traffico regionale, ma ne ridefinisce anche un ruolo all'interno del Trans European Airport Network, individuando nell'aeroporto di Pisa grosse potenzialità come *regional connecting point*, elemento centrale di una rete comunitaria, in grado di garantire la connessione di tutte le tipologie del trasporto aereo. Il maggior pregio della struttura aeroportuale pisana è costituito dalla particolare connessione con i principali sistemi di viabilità, le autostrade, il sistema ferroviario nazionale agevolato in futuro con nuovi sistemi di collegamento rapidi stazione ferroviaria - aeroporto, la S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno, dalla sua vicinanza col porto, nonché dalla sua vicinanza alla città. Lo scalo riveste carattere strategico anche per l'Aeronautica Militare, visto la sua classificazione come Main Operating Base nel quadro della difesa nazionale. L'attuale assetto dell'area che si estende in prossimità del quartiere di San Giusto e dell'aeroporto (militare e civile) presenta un notevole contrasto tra le nuove funzioni insediate e le preesistenze storiche: l'ingrandirsi dell'aeroporto ha cancellato gradualmente le tracce di un tessuto agricolo leggibile dal catasto leopoldino del 1830: nella parte alta un fitto tessuto di appezzamenti stretti e lunghi orientati in direzione nord-sud, detti particolari, testimonianza di una fase di appoderamento unitaria dell'area; nella parte bassa prati umidi e terreni paludosi. Anche il sistema idraulico è stato fortemente alterato, per la necessità di tenere asciutti e sotto controllo i terreni dell'aeroporto, con il taglio di alcuni canali e la realizzazione di una idrovora; allo stesso modo non è più leggibile la presenza di un paleoalveo, indicato qui dalle carte geomorfologiche. Dell'antico assetto rimane ben poco: uniche testimonianze sono il già citato tracciato di via Cariola, destinato ad essere modificato in relazione alla nuova perimetrazione prevista dal Piano di Sviluppo Aeroportuale, ed il tessuto degli edifici esistenti e prospicienti la stessa via Cariola, per i quali è prevista la loro delocalizzazione.

Vincoli e condizioni ambientali: L'esecuzione delle trasformazioni sulle aree previste dal P.A.I. in classe di pericolosità idraulica molto elevata, sono subordinate all'esecuzione e collaudo delle opere previste dal Piano Interventi di Riduzione Rischio Idraulico approvati dall'Autorità di Bacino ed alla conseguente modifica delle carte di pericolosità idraulica; per gli interventi di trasformazione si prescrive, laddove necessario, la preventiva realizzazione di opere di messa in sicurezza idraulica. In accordo con quanto riportato nella UTOE 27, il regolamento urbanistico potrà prevedere nell'area ad ovest dell'aeroporto, compresa tra la ferrovia e la superstrada l'inserimento di nuove funzioni/destinazioni d'uso a scala urbana o extraurbana, purché ne sia verificata, per il quartiere di S. Giusto-S.Marco, la loro sostenibilità ambientale con particolare riferimento alla mobilità. Ovvero dovranno essere preventivamente individuate e in modo puntuale le idonee soluzioni permanenti che impediscano alle trasformazioni previste di gravare in ordine alla mobilità di accesso e di uscita e di sosta dall'area (percorsi veicolari di attraversamento, utilizzo delle aree di sosta) sul suddetto quartiere.

Per gli insediamenti esistenti deve essere perseguito il miglioramento della efficienza del sistema di recapito dei reflui civili del bacino al depuratore di pertinenza.

Per gli interventi di trasformazione si prescrive l'impiego di impianti di depurazione a completa ossidazione biologica, il recapito dei reflui civili al depuratore mediante collettore di fognatura separata e lo smaltimento del refluo depurato in apposita condotta con recapito in corpo idrico superficiale.

Si prescrive la non ammissibilità di nuove aziende a rischio di incidente rilevante, insalubri di classe I, o che comportano emissioni in atmosfera, nell'ambito di questa UTOE.

Esecuzione di una fascia boschiva che sia in grado di svolgere la funzione di filtro tra l'area e le principali infrastrutture, in tale fascia potranno essere previste dal regolamento urbanistico usi del suolo che non comportano la edificabilità o comunque la presenza continuativa di persone, quali parcheggi, impianti tecnologici (anche interrati) a servizio delle strutture da realizzare e sempre che sia garantita la funzione di filtro con una adeguata alberatura. Fermo restando la profondità della zona di rispetto, prevista per legge, delle infrastrutture interessate, lo spessore di tale fascia dovrà essere definito sulla base delle verifiche ed analisi da effettuarsi al momento della realizzazione degli interventi ammessi.

Obiettivi qualitativi e funzionali generali: Sviluppo qualitativo e quantitativo del traffico passeggeri e merci all'interno di un progetto armonico basato sul dialogo tra l'infrastruttura e il contesto di inserimento. Connessione diretta con la stazione FFSS mediante sistemi di collegamento non su gomma. Miglioramento delle relazioni funzionali con il sistema urbano e con i sistemi territoriali di area vasta. Miglioramento dei servizi connessi e correlati con l'aeroporto civile, e delle relazioni tra queste attività ed il centro urbano, agevolati in tal senso dalla presenza di nuovi collegamenti non su gomma.

Inserimento di nuove funzioni/servizi e attrezzature specialistiche urbane ed extraurbane nell'area posta ad ovest dell'aeroporto, indotte e complementari alla stessa struttura aeroportuale e favorite (accesso) dalla presenza delle altre infrastrutture quali la ferrovia e la superstrada ed il parcheggio scambiatore.

In questa area fatto salvo la residenza già presente che potrà essere mantenuta ed eventualmente diversamente collocata nell'ambito della UTOE, non sono ammesse le destinazioni per nuova edilizia residenziale. Riqualficazione del tracciato di via S. Agostino finalizzata a renderlo percorso/"corso" al sacrario di Kindu. Previsione di strutture per l'istruzione, in prossimità dell'aeroporto, di servizi, attività ricettive, direzionali e sportive con un'immagine architettonica elevata. Delocalizzazione delle residenze via Cariola comprese nel perimetro del Piano di Sviluppo Aeroportuale. All'interno della fascia boschiva è valutabile l'esecuzione di aree di parcheggio e/o impianti tecnologici (anche interrati) a servizio delle strutture da realizzare garantendo la funzione di filtro con una adeguata alberatura.

Obiettivi qualitativi e funzionali locali: Il regolamento urbanistico ed i successivi livelli di progettazione, terranno conto dei segni storici territoriali ed in particolare della struttura geomorfologica dettata dal fiume al territorio.

UTOE 35 AREA AGRICOLA DI INTERFACCIA CON L'AEROPORTO

Il perimetro della UTOE viene ridotto a seguito della variante per effetto dell'inserimento dell'area di via Cariola nella UTOE 28. Nella fase di elaborazione degli atti inerenti le verifiche e le procedure di sostenibilità ambientale previste per legge, o comunque prima della adozione della variante potrà essere valutato un eventuale accorpamento della UTOE 35 con la UTOE 28, fermo restando il mantenimento dei contenuti, indicazioni e prescrizioni riportate nella presente scheda.

Processo di formazione e connotati attuali: L'area ad est del sedime aeroportuale compresa tra l'aeroporto e la linea ferroviaria Pisa-Livorno, storicamente caratterizzata da una struttura complessa ed articolata da nord a sud, degradava progressivamente dal fertile sistema del fiume e delle terre alte al sistema delle terre basse e paludose determinando un gradiente dal vigneto promiscuo ai prati pascoli.

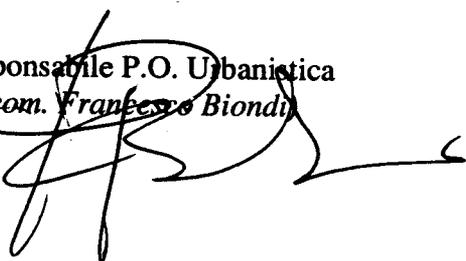
Nell'ultimo secolo il territorio è stato interessato da grandi trasformazioni di carattere idraulico, poiché, a causa della presenza dell'aeroporto, i fossi che attraversavano l'area ed avevano scolo naturale sono oggi a scolo meccanico, legati cioè al funzionamento dell'idrovora dell'aeroporto. L'area attualmente è poco utilizzata e, vista anche la sua posizione interclusa, ha seguito un processo di continuo impoverimento, presentando oggi un carattere residuale, con un'agricoltura estensiva, terreni a riposo (ventennale o quinquennale), zone umide e laghetti nella zona a sud. A nord dell'unità le aree dei parcheggi aeroportuali sono attualmente soggette a fenomeni di progressiva saldatura con altre aree per la sosta che contribuiscono ad una progressiva erosione delle aree agricole determinando aumento del consumo di suolo. La vicinanza con l'aeroporto e le sue recenti espansioni, soprattutto relative alle aree militari, in direzione est relegano l'area ad un ruolo subalterno e limitano le possibilità di riqualificazione, rendendola particolarmente adatta al ruolo di filtro tra le infrastrutture e all'incremento delle relazioni e delle potenziali connessioni con le aree aperte della confinante unità.

Vincoli e condizioni ambientali: L'esecuzione delle trasformazioni sulle aree previste dal P.A.I. in classe di pericolosità idraulica molto elevata, sono subordinate all'esecuzione e collaudo delle opere previste dal Piano Interventi di Riduzione Rischio Idraulico approvati dall'Autorità di Bacino ed alla conseguente modifica delle carte di pericolosità idraulica; per gli interventi di trasformazione si prescrive, laddove necessario, la preventiva realizzazione di opere di messa in sicurezza idraulica. Occorre prescrivere la non ammissibilità di nuove aziende a rischio di incidente rilevante, insalubri di classe I, o che comportano emissioni in atmosfera, nell'ambito di questa UTOE. Al fine di tutelare il territorio agricolo che dal confine con l'aeroporto (civile e militare) si estende verso est, sud-est, da uno sviluppo che ne determini un uso e consumo del suolo incontrollato tale da condizionare la sua conservazione, si prescrive che l'area, indicata in cartografia, compresa tra il limite dell'aeroporto e la ferrovia, sia mantenute in modo permanente a verde-agricolo.

Obiettivi qualitativi e funzionali generali: L'area compresa tra l'aeroporto e la linea ferroviaria Pisa-Livorno deve attenuare l'impatto dovuto all'espansione delle aree aeroportuali civili e militari e mitigarne gli effetti in relazione al contesto ambientale. Mantenere il carattere di filtro tra il tessuto agricolo circostante e l'aeroporto ha anche il significato di valorizzare la zona di passaggio tra un'area e l'altra come terreno particolare di interrelazione e preservando l'area da occupazioni ed edificazioni. E' auspicabile il ritorno ad una pratica colturale che sappia valorizzare le caratteristiche naturali e le specificità locali o in alternativa ad un progetto compiuto di riqualificazione ambientale che incrementi il grado di naturalità complessivo.

Obiettivi qualitativi e funzionali locali: Mantenimento dell'attuale assetto insediativo nella fascia di tessuto agricolo esistente tra il sedime aeroportuale e la linea ferroviaria Pisa-Livorno con funzione di filtro tra le infrastrutture e di barriera per l'espansione delle aree antropizzate. Non sono ammesse trasformazioni di suolo che implicino una riduzione dell'area agricola o a verde-agricolo.

Il Responsabile P.O. Urbanistica
(Geom. Francesco Biondi)



Il Dirigente della Direzione Urbanistica
(Arch. Dario Frascini)

