



REGIONE TOSCANA  
Giunta Regionale

Direzione Ambiente ed Energia

SETTORE VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE  
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA  
OPERE PUBBLICHE DI INTERESSE STRATEGICO  
REGIONALE

COMUNE DI PISA	
Direzione Urbanistica	
Prot. n.	9599
Data	5/2/2016

All'Autorità Competente per la VAS  
del Comune di Pisa  
Nucleo Comunale per le Valutazioni Ambientali

All'Ufficio Urbanistica del Comune di Pisa  
c.a. Arch. Dario Franchini

e, p.c.: Responsabile del Settore  
Pianificazione del Territorio della Regione Toscana  
Arch. Antonella Turci

Responsabile di PO del Settore Pianificazione del  
Territorio della Regione Toscana  
Arch. Massimo Del Bono

**Oggetto:** Comune di Pisa (PI) – Procedimento di VAS relativo alla Variante al PS in riferimento al Piano Strategico dell'Area Pisana, finalizzata alla sistemazione, completamento e sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale. Consultazione sul Rapporto Ambientale e sui documenti di variante adottati (art.25 LR 10/10). Contributo.

In risposta alla nota pervenuta via PEC dal Comune di Pisa (prot. 81256 del 19/11/2015) ed in qualità di soggetto con competenze ambientali, si fornisce il seguente contributo sul procedimento in oggetto all'Responsabile del Procedimento ed all'Autorità Competente per la VAS.

#### Premessa

Sono stati trasmessi dal Comune di Pisa i seguenti documenti:

- la relazione tecnica;
- il rapporto del garante della comunicazione;
- il rapporto ambientale e relativi 4 allegati;
- le cartografie dello stato attuale e variato relative a: sistemi e sub-sistemi, perimetro UTOE;
- schede di variante per le UTOE 27,28,35;
- verbali delle conferenze di servizi;
- delibera di adozione della variante al PS;
- documento di presentazione/studio di fattibilità "Cittadella Aeroportuale" redatto da IRPET.

La conferenza di copianificazione si è svolta in data 17/02/2015 e ha riconfermato gli esiti della conferenza dei servizi svoltasi in data 13/05/2013.



La variante costituisce una anticipazione del nuovo PS di area la cui redazione è attualmente in corso e nasce dell'esigenza di consentire alla infrastruttura aeroportuale di dotarsi degli spazi, funzioni, servizi di supporto e complementari per mantenere e migliorare i livelli qualitativi e di standard dell'aeroporto di interesse nazionale ed internazionale. Contestualmente la variante si pone l'obiettivo di creare le condizioni per migliorare la vivibilità del quartiere di S. Giusto incrementando la dotazione di spazi di verde urbano e per il tempo libero, oltre che impedire in questa parte del territorio ulteriori sviluppi della edificazione e salvaguardarlo dall'utilizzo della viabilità di attraversamento per raggiungere destinazioni e funzioni di interesse extraurbano e/o comunque non di quartiere.

In coerenza a questo la variante stabilisce che il regolamento urbanistico dovrà vincolare le trasformazioni del territorio, in conformità al Piano Strutturale variato, solo se saranno preventivamente attuate e realizzate le opere per la messa in sicurezza idraulica e sarà completata la realizzazione delle infrastrutture denominata People Mover.

In fase preliminare di VAS la RT si è espressa con nota prot. 100011 del 12/04/2013.

### Contributo

Il rapporto ambientale risulta ben strutturato e fornisce le informazioni necessarie per una corretta valutazione ambientale della variante. Si forniscono le seguenti osservazioni:

1) Si chiede di verificare la corretta delimitazione dell'UTOE 35 nella cartografia riportante il perimetro delle UTOE nello stato attuale e nello stato di variante: in particolare la delimitazione dell'UTOE 35 nello stato attuale non appare corretta e risulta incoerente con le carte riportate a pag.9 e 10 del rapporto ambientale.

2) Parte delle aree di trasformazione ricadono in zone di tutela A,D e C del Piano di Rischio Aeroportuale; si ritiene necessario che il Regolamento Urbanistico, oltre al rispetto delle prescrizioni, prenda in considerazione gli indirizzi contenuti nel Piano di Rischio Aeroportuale e dimostri la rispondenza anche alle indicazioni finalizzate, nelle varie aree, alla ulteriore riduzione del rischio. In particolare queste verifiche andranno condotte sulla base delle destinazioni previste nella scheda dell'UTOE 28 tra le quali figura anche "istruzione di base (asili nido, scuole materne)".

3) Le aree di trasformazione ricadono in classe acustica V, IV (prevalentemente) e III del vigente PCCA. Non sono fornite indicazioni nel rapporto ambientale circa la necessità di apportare varianti al PCCA comunale. Si ritiene necessario non diminuire i livelli di tutela apposti dal PCCA per l'abitato di S.Giusto attualmente classificato in classe III: l'inserimento di nuove funzioni nella porzione dell'UTOE 28 a sud della SGC e la connessa viabilità di accesso non dovranno determinare un aggravio del clima acustico per l'abitato di S.Giusto. A tal fine, come indicato nella scheda dell'UTOE 28 – vincoli e condizioni ambientali, *"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 sul suddetto quartiere"*. Si ritiene necessario che il PS fornisca specifica indicazione al RU circa la necessità di studiare e valutare (anche nell'ambito della VAS) soluzioni alternative per la mobilità dell'area.

4) La scheda dell'UTOE 28 – obiettivi qualitativi e funzionali riporta che *"le trasformazioni ammesse nella zona ad ovest dell'aeroporto per la realizzazione dei nuovi insediamenti potranno essere attuate solo se contestualmente sarà realizzato ed attivato il People Mover e saranno individuate e messe in opera le idonee soluzioni per la viabilità carrabile al fine di non gravare sul territorio del quartiere di S.Giusto-S.Marco (UTOE 27)"*. La relazione tecnica del responsabile del procedimento riporta *"(...) la variante stabilisce che il regolamento urbanistico dovrà vincolare le trasformazioni del*



*territorio, in conformità al Piano Strutturale variato, solo se saranno preventivamente attuate e realizzate le opere per la messa in sicurezza idraulica e sarà completata la realizzazione delle infrastrutture denominata People Mover.”. Al di là della terminologia utilizzata si ritiene necessario sottolineare che, anche in coerenza all'esito della Conferenza dei Servizi, la realizzazione del People Mover e delle idonee soluzioni di mobilità per non gravare sul quartiere S.Giusto nonché degli interventi di messa in sicurezza idraulica, dovranno essere considerate dal RU quali elementi condizionanti per la realizzazione delle trasformazioni nell'area a ovest dell'aeroporto ed a sud della SGC.*

5) E' stata condotta l'analisi di coerenza con il PAI Arno: le zone interessate dalle trasformazioni ricadono in prevalenza in classe di pericolosità PI3 e PI4. In particolare le aree a sud della SGC interessate da nuove funzioni ricettive, commerciali e di servizio alle attività aeroportuali sono quasi totalmente inserite in classe di pericolosità PI4; per tali aree sono state concluse le procedure di progettazione e approvazione (da parte di AdB Arno) degli interventi necessari per la messa in sicurezza. La norma contenuta nella scheda dell'UTOE 28 – vincoli e condizioni ambientali prescrive la possibilità di realizzare le trasformazioni solo dopo il collaudo degli interventi di messa in sicurezza e la modifica delle cartografie del PAI. Solo al fine di rendere il quadro conoscitivo più completo si suggerisce, nella Dichiarazione di Sintesi, di condurre un approfondimento anche con il Piano di Gestione Rischio Alluvioni di livello distrettuale che sta concludendo la procedura di VAS presso il ministero dell'ambiente per essere successivamente approvato.

6) L'area di trasformazione è interessata dalla presenza di un elettrodotto e, per conseguenza, del vincolo connesso alla fascia di rispetto. Si ritiene necessario che il Regolamento Urbanistico prenda in considerazione la problematica nella localizzazione delle funzioni.

7) La scheda norma dell'UTOE 28 – Obiettivi qualitativi e funzionali locali prevede, nella zona ad ovest compresa tra l'infrastruttura aeroportuale e la SGC, destinazioni di interesse territoriale integrate con la stessa infrastruttura aeroportuale tra cui: aree e strutture di tipo congressuale (palazzo dei congressi con capienza massima di 4000 posti e spazi espositivi per 5000-6500 mq), strutture ricettive (da low cost a 4 stelle per una capienza complessiva di 350 camere corrispondenti a 900 posti letto), attività commerciali fino alla media struttura di vendita, altre tipologie di destinazione (sportive e istruzione di base). Si ritiene necessario che la scheda norma contenga specifici indirizzi per il RU sia in relazione alle valutazioni di approfondimento che dovranno essere condotte in tale sede sulle componenti ambientali acqua, aria, suolo, che in relazione alla sostenibilità ambientale degli interventi edificatori che saranno realizzati: qualità architettonica ed energetica degli edifici, utilizzo di energie rinnovabili, tecniche per il risparmio e il riuso della risorsa idrica. In particolare per la risorsa idrica dovranno essere forniti specifici ed ulteriori indirizzi rispetto a quanto già contenuto all'art.10 del PS, in considerazione delle problematiche di crisi idrica che hanno interessato anche il territorio in esame.

8) Si ritiene necessario verificare che tutte le misure di mitigazione contenute nel rapporto ambientale (pag.62-64, lettere da A. a P.) siano correttamente recepite all'interno della normativa di PS. Di tale verifica ne sia dato atto nella Dichiarazione di Sintesi attraverso una tabella che illustri le corrispondenze.

LA RESPONSABILE  
Arch. Carla Chiodini

EP