

Attuazione Convenzione Rep. n. 54969/2007

Realizzazione Porto Marina di Pisa

Contenzioso avverso Boccadarno Porto di Pisa spa e Boccadarno Village spa

RELAZIONE TECNICA

1. INQUADRAMENTO URBANISTICO

L'area interessata dalla realizzazione del Porto di Marina di Pisa (area Ex Motofides), è oggetto dell'Accordo di Programma fra la Regione Toscana, l'Amministrazione Comunale, l'Amministrazione Provinciale e l'Ente Parco di Migliarino, San Rossore e Massaciuccoli, approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 1111 del 14/10/2002; il suddetto Accordo di Programma **finalizzato alla realizzazione del Porto di Marina di Pisa quale opportunità di sviluppo e qualificazione dell'area costiera e delle infrastrutture portuali della Regione Toscana** ha previsto la redazione di specifico Piano attuativo per la disciplina degli interventi ammissibili e la riqualificazione del contesto insediativo

Il Piano di Recupero dell'area Ex Motofides ubicata a Marina di Pisa è stato approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 89 del 14 Dicembre 2006; come evidenziato nella Relazione Descrittiva (elaborato r2 del Piano di Recupero), il piano attuativo prevede la riqualificazione di un'area che al momento dell'adozione del piano appariva come "un'incoerente conclusione dell'edificato di Marina e che anzi rappresentava un forte impatto visivo provenendo da Pisa".

Il Piano di Recupero mirava alla realizzazione di un **intervento che potesse costituire riferimento e connessione fra il parco, il mare, l'Arno e il centro urbano** e dare la possibilità di una continuità visiva verso le Alpi Apuane attraverso il verde, attraverso gli edifici e soprattutto attraverso **le passeggiate realizzate lungo i moli e le banchine del porto turistico** (le passeggiate lungo i moli e le banchine del porto acquisiscono in virtù di quanto sopra un ruolo essenziale ai fini del raggiungimento degli obiettivi dello strumento urbanistico e delle azioni di pianificazione e programmazione territoriale degli Enti interessati).

Secondo quanto riportato nella Relazione Descrittiva del Piano di Recupero (Allegato 3 Delibera Consiglio Comunale n. 22/2006), l'intervento nel suo complesso avrebbe dovuto essere realizzato in quattro anni (cfr Cronoprogramma paragrafo 4 Relazione e art. 2.1 Convenzione).

L'area interessata è descritta nel seguente estratto cartografico del Regolamento Urbanistico vigente ed è **solo in parte soggetta alla disciplina dello strumento urbanistico comunale**, come nel seguito precisato.



La suddetta Scheda Norma “disciplina le porzioni territoriali esterne al Parco Migliarino, San Rossore, Massaciuccoli connesse funzionalmente alle parti incluse nel Piano Territoriale di Coordinamento del Parco come zona di recupero edilizio urbanistico funzionale con specifica previsione di stazione marittima Scopo della scheda è precostituire le condizioni urbanistiche perché sia definito ed approvato d’intesa fra le due amministrazioni secondo le procedure di legge un piano attuativo di esecuzione unitario dell’intero complesso di trasformazioni dirette alla realizzazione del porto turistico e delle attrezzature ad esso complementari”.

Dalle precedenti considerazioni emerge **l'importanza sovracomunale dell'intervento** nel suo complesso e **l'interesse pubblico** delle opere di realizzazione del porto e delle attrezzature necessarie e complementari.

2

Costituiscono a tal proposito riferimento normativo le seguenti disposizioni:

- Artt 86 e 87 Legge Regionale n. 65/2014;
- Regolamento attuativo art. 87 comma 4 L.R. n. 65/2014;
- Masterplan Porti (PIT) approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 72 del 24/07/2007. Sulla base della nuova classificazione dei porti toscani, quello di Marina di Pisa è classificato **Porto turistico** ovvero Infrastruttura con prevalente funzione di diportismo nautico. Tali infrastrutture rientrano nella categoria b) **Porti di rilevanza economica regionale**. Categoria II, classe III.

La disciplina del Masterplan definisce agli artt. 7/8/9 specifiche prescrizioni, direttive e modalità attuative per i porti e gli approdi turistici. L'art. 12 individua i fattori che assicurano la qualità del sistema dei porti e degli approdi turistici della Toscana. L'allegato II al Masterplan contiene direttive e standard per la pianificazione e progettazione dei porti ed approdi turistici.

Il Piano Strutturale Intercomunale adottato con Delibera del Consiglio Comunale n. 23 del 30/07/2020 inserisce la frazione Marina di Pisa entro il perimetro dell'UTOE n. 15P (Litorale) disciplinata in particolare dall'art.77 nel seguito riportato:

Art. 77 UTOE 15P - Litorale

15.1. INDIVIDUAZIONE E CARATTERI PRINCIPALI

L'UTOE si estende lungo tutto il litorale pisano inglobando gli abitati costieri di **Marina di Pisa**, Tirrenia e Calambrone che compongono il sistema insediativo, sviluppatosi a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, lungo una fascia costiera un tempo coperta dal mare e densamente coperta da pineta. La particolare collocazione degli insediamenti compresi tra il mare ed il bosco, ed in alcuni casi all'interno, li hanno configurati quali isole immerse nella più grande area naturale costiera della Toscana: il Parco di San Rossore, Migliarino, Massaciuccoli. Dal punto di vista storico e morfologico i tre insediamenti costieri presentano caratteristiche distinte in ordine sia alla matrice insediativa che alla tipologia edilizia, per quanto siano stati realizzati per la medesima finalità ovvero quella di avviare forme di sviluppo turistico della costa pisana sfruttando i rilevanti elementi di pregio ambientale e climatico. Parallelamente la disponibilità di spazi e la vicinanza alla città ha favorito la nascita di attività produttive già da prima della guerra che si sono concentrate nell'area a sud della foce dell'Arno (produzione di velivoli prima e indotto Fiat successivamente) e lungo l'attuale via Pisorno dove sono sorti i primi stabilimenti cinematografici italiani. La viabilità di accesso al litorale è nata insieme agli insediamenti: il viale D'Annunzio, che collega la città al mare, è stato realizzato nella seconda metà dell'800 come strada alternativa alla via Regia che collegava Pisa a Livorno costeggiando la basilica di San Piero a Grado. La via litoranea è dei primi anni Trenta del secolo scorso coeva degli insediamenti specialistici di Calambrone. Completa il quadro delle infrastrutture storiche la linea ferro-tranviaria che collegava Pisa a Livorno attraverso un tracciato costiero su cui erano collocate stazioni in corrispondenza dei tre abitati costieri. Si segnala il recupero di parte del tracciato dell'ex trammino destinato a mobilità ciclabile nel tratto compreso tra l'abitato di "La Vettola" e Marina di Pisa.

15.2. IL SISTEMA INSEDIATIVO ALL'INTERNO DEL TERRITORIO URBANIZZATO

All'interno del perimetro del territorio urbanizzato si riconoscono i seguenti valori e criticità e si individuano i relativi morfotipi delle urbanizzazioni contemporanee presenti. Si definiscono inoltre i conseguenti obiettivi nonché le correlate strategie ed azioni di tutela, recupero e riqualificazione.

I valori:

- L'impianto ottocentesco dell'insediamento di Marina di Pisa e le tipologie edilizie riconducibili al periodo Liberty/eclettico;
- L'apertura delle visuali verso il mare dalla viabilità litoranea che costeggia l'abitato di Marina di Pisa;
- L'impianto dell'insediamento di Tirrenia e le tipologie edilizie riconducibili ai primi anni Trenta;
- Gli edifici e le strutture riconducibili al periodo razionalista che caratterizzano Calambrone, ivi inclusi i relativi spazi pertinenziali;
- La presenza di aree naturali (Parco) alle spalle dell'edificato;
- Il tracciato del "Trammino", ex infrastruttura tranviaria di collegamento litoraneo tra Pisa e Livorno;
- **Il nuovo porto turistico presso la foce dell'Arno.**

Le problematiche e le criticità:

- La carenza di aree di sosta e parcheggio soprattutto nei mesi estivi;
- L'utilizzo intensivo e promiscuo della viabilità litoranea nei periodi di picco estivo sia per mobilità pubblica che privata;
- La presenza di ambiti urbani da riqualificare o da completare quale ad esempio piazza Viviani a Marina di Pisa, l'area attorno all'asse di via Belvedere- via dei Fiori; **l'area attorno al porto turistico di Marina di Pisa;**
- L'assenza di un arredo urbano (verde, sedute, illuminazione) capace di caratterizzare in maniera omogenea gli spazi pubblici;
- Il non completo utilizzo del patrimonio edilizio delle colonie già recuperato per funzioni turistico-ricettive

I morfotipi presenti:

Nella presente UTOE il PSI riconosce i seguenti morfotipi delle urbanizzazioni contemporanee:

- T.R.1 Tessuto ad isolati chiusi e semichiusi
- T.R.3 Tessuto ad isolati aperti e blocchi prevalentemente residenziali
- T.R.5 Tessuto puntiforme
- T.P.S.3 Insule specializzate
- T.P.S.5 Tessuto a proliferazione turistico-ricettiva.

Obiettivi di qualità, strategie e azioni:

- **riqualificare gli spazi pubblici del lungomare** sotto il profilo del verde urbano, degli arredi e delle strutture a servizio delle attività commerciali con particolare riferimento alle piazze di Marina di Pisa, inclusa Piazza Viviani, **alla passeggiata di Marina**, all'asse principale di Tirrenia via dei fiori – Piazza Belvedere, agli spazi e alle aree pubbliche di Calambrone;
- definire un piano del colore per gestire unitariamente gli interventi di manutenzione e ritinteggiatura delle facciate degli edifici che caratterizzano l'abitato di Marina di Pisa;
- definire un progetto complessivo di riassetto di Piazza Viviani che, oltre la riqualificazione dello spazio pubblico, consenta interventi edilizi orientati alla costruzione di uno sky-line omogeneo dei fronti che vi si affacciano. Sarà compito del Piano Operativo definire un progetto guida capace di indirizzare i diversi interventi edilizi in un'ottica di coordinamento;
- **riconfigurare l'assetto edilizio e quello degli spazi pubblici dell'area retro portuale attraverso con un nuovo progetto che possa contemplare l'introduzione di nuove funzioni per favorire il processo di rigenerazione, prevedendo anche modalità di trasferimento di quantità edilizie da altri ambiti degradati o incompatibili con il contesto in cui sono collocati.** Data la strategicità dell'area e degli interventi connessi, già oggetto di accordo di programma, le nuove funzioni sono da valutare anche attraverso tavoli tecnici con i soggetti coinvolti;

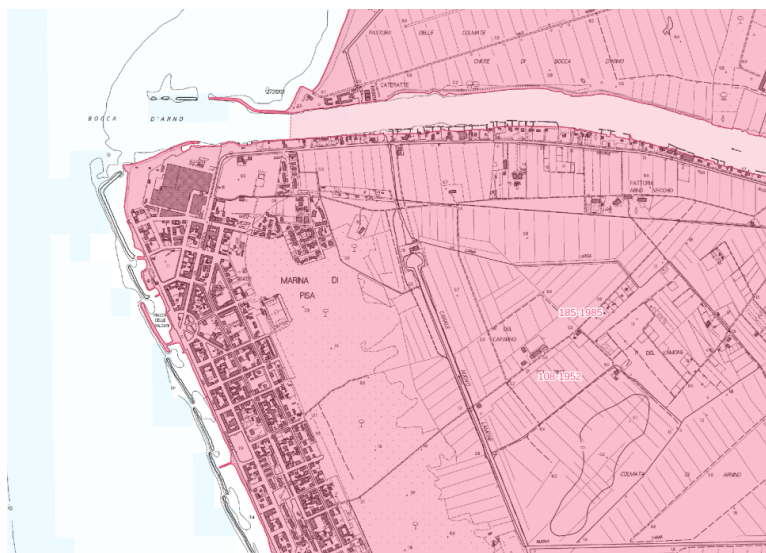
- sostenere la funzione residenziale a Calambrone consentendo, ove sostenibile, la conversione del patrimonio edilizio a destinazione ricettiva o a servizi;
- recuperare il patrimonio edilizio degli ex stabilimenti cinematografici per destinarlo a museo del cinema, servizi annessi e quote di ricettività;
- individuare le strutture più adeguate ad ospitare il polo della sicurezza del lungomare da utilizzare anche come centro di supporto delle attività della protezione civile;
- verifica della possibilità di realizzare un eliporto o uno scalo per idrovolanti;
- agevolare la mobilità lenta nel tratto Pisa- Marina di Pisa attraverso il recupero del sedime del vecchio tracciato del Trammino da Marina di Pisa a Calambrone oltre ad individuare ulteriori possibilità di implementazione della rete ciclabile per rendere fruibile l'intero lungomare pisano;
- promuovere, in accordo con il Parco di MSRM, la riqualificazione degli stabilimenti balneari sostenendo progetti di riconfigurazione spaziale e funzionale degli spazi e dei manufatti legittimi, finalizzati ad elevare la qualità architettonica e paesaggistica del lungomare nel suo complesso oltre a garantire ulteriori servizi turistici. Le previsioni di nuova edificazione, poiché incidenti sui consumi della risorsa idrica, dovranno essere verificate, tramite modello di simulazione matematica, per determinare le eventuali necessità di potenziamento della rete idrica. Per tali edificazioni è prescritta la dotazione di autoclave.

Dalla lettura delle suddette disposizioni emerge chiaramente l'importanza che il Comune tuttora riconosce al porto di Marina di Pisa e alle aree retroportuali ai fini della riqualificazione del contesto insediativo e paesaggistico – ambientale e dello sviluppo economico e produttivo del territorio; ancora una volta sono sottolineati il ruolo della “passeggiata a mare” e la strategicità dell'area, già oggetto di Accordo di Programma.

Il Piano Strutturale Intercomunale persegue come da disposizioni normative vigenti la conformazione al PIT/PPR della Regione Toscana approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 37/2015 (successiva all'approvazione del Piano di Recupero e della “Variante” di cui nel seguito); l'area in esame è interessata da diversi vincoli di natura paesaggistica ai sensi del D. Lgs. n. 42/04 **sia quali aree di notevole interesse pubblico, sia quali aree vincolate ex lege.**

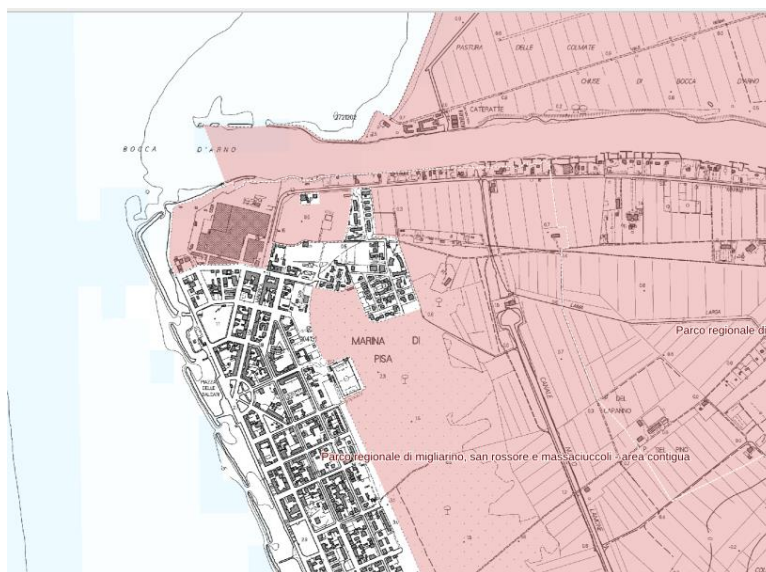
L'area del porto è interessata da due aree di notevole interesse pubblico (art. 136 D. Lgs. n. 42/2004):

- DM 185/85
- DM 108/52



Le Schede di Paesaggio di interesse per il caso in esame sono illustrate nella documentazione Allegato 1.2 e Allegato 1.3 alla presente Relazione.

L'area compresa all'interno dei limiti del Parco di Migliarino San Rossore Massaciuccoli è "tutelata per legge" ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett f del D. Lgs. n. 42/2004.



Il sopradescritto inquadramento urbanistico dell'area interessata assume particolare importanza alla luce delle considerazioni nel seguito riportate.

2. I CONTENUTI DELLA CONVENZIONE

La Convenzione per l'attuazione del Piano di Recupero approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 89 del 14/12/2016 ed "esteso" all'area disciplinata dalla SCN 38.C del Regolamento Urbanistico del Comune di Pisa come riportato alle pagg. 6 e 21 della stessa "Convenzione per la realizzazione di un porto turistico alla foce dell'Arno in Località Marina di Pisa" ("**il Comune di Pisa ha ritenuto di dover estendere l'intervento, pur senza dotare tali aree di indice edificatorio e solo al fine di mitigare ulteriormente l'impatto delle opere previste.**") è stata sottoscritta in data 28 Settembre 2007 (Rep. 54969 – Fascicolo n. 109) ed ha per oggetto la realizzazione di un "porto turistico e di interventi edificatori aventi varie destinazioni mediante piano attuativo di recupero funzionale convenzionato con l'Ente Parco e con il Comune" (c.f.r. pag. 7 Convenzione Rep. n. 54969/2007).

Ai fini della valutazione dei contenuti del Piano di Recupero e dell'adeguamento degli strumenti urbanistici di rispettiva competenza Ente Parco e Comune di Pisa hanno sottoscritto un Protocollo di Intesa in data 31/03/2000.

La Convenzione definisce "**i rapporti obbligatori**" fra il soggetto attuatore (Borello spa) e il Comune di Pisa, così come espressamente indicato al punto IX delle Premesse della stessa Convenzione.

Secondo quanto indicato nella Convenzione (Rep. n. 54969/2007) la Società Borello (allora proprietaria di oltre il 50% delle aree interessate) avrebbe dovuto provvedere alla **realizzazione** a scomputo degli oneri di urbanizzazione, **delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria previste dal Piano e delle altre opere di infrastrutturazione esterne al perimetro del Piano** (e ubicate nelle aree di proprietà del Comune di Pisa cui l'intervento viene "esteso" – c.f.r. pag. 21 Convenzione Rep. n. 54969/2007).

Per chiarezza riportiamo nel seguito un estratto cartografico dell'assetto urbanistico previsto dal Piano di Recupero approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 89 del 14/12/2006 e oggetto della Convenzione sottoscritta in data 28/09/2007.



La Società Borello spa nell'anno 2008 è stata incorporata dalla Società Boccardano Porto di Pisa spa che nel corso del 2012 è stata scissa (atto notaio Romoli del 24/02/2012)

con assegnazione di parte del patrimonio alla Società Boccadarno Village spa di nuova costituzione.

Con Delibera n. 67 del 7/05/2013, la Giunta Comunale “preso atto” del Verbale della Conferenza Servizi del 22/07/2011 con cui sono state introdotte modifiche al Piano di Recupero approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 89/2006 “dando atto che queste ultime non erano che elementi di dettaglio conseguenti al passaggio dal progetto definitivo al progetto esecutivo, tali da non rimettere in discussione gli atti amministrativi sino ad allora approvati”, ha approvato un nuovo schema di Convenzione ed autorizzato la realizzazione di opere a carattere provvisorio (sistemazione area UMI 9, sistemazione a parcheggio area compresa fra gli edifici della Dogana, Casa Ceccherini e Villa Romboli, realizzazione di locale tecnologico e recinzioni).

Il provvedimento assunto dalla Giunta Comunale precisa che “*l’opera pubblica prevalente del piano di recupero approvato era, come è tuttora, il bacino portuale, in parte ricadente in area demaniale e che tutte le condizioni previste negli atti precedenti relativi all’intervento in oggetto sono state poste a garanzia che il piano particolareggiato non venisse attuato parzialmente con la realizzazione dei soli edifici da rimanere in proprietà privata*” e che l’accoglimento dell’istanza presentata dal soggetto attuatore (modifiche Convenzione e contenuti Piano di Recupero) “coincide con l’interesse pubblico” dell’Amministrazione.

Nel seguito sono riportati estratti cartografici della documentazione in atti.



Delibera C.C. 89 del 14/12/2006



AGGIORNAMENTO 2011



LEGENDA

| | | | |
|--|----------------------------------|--|---|
| | Perimetro dell'intervento | | Impiego carrabile area privata |
| | Limite area dominiale | | Impiego carrabile area pubblica |
| | U.M.I. residenziali | | Parco pedonale privato ad uso pubblico |
| | U.M.I. miste | | Parcheggi pubblici |
| | U.M.I. miste | | Parcheggi di relazione privati ad uso pubblico |
| | U.M.I. artigianali | | Parcheggi del porto |
| | U.M.I. portuali | | Parcheggi privati |
| | Area verde e spazi pubblici | | Pericoli e aree private ad uso pubblico |
| | Area demaniale utilizzabile | | Vigilanza pubblica |
| | Passeggiata pedonale | | Edifici preesistenti soggetti a vincolo storico-artistico |
| | Area sosta/biglietteria tram | | Area portuale |
| | Ricupero dei "retioni" esistenti | | Possibile ricollocazione del bunker esistente |

Con il provvedimento assunto dalla Giunta Comunale con Delibera n. 67/2013, è stato approvato lo schema di convenzione (atto integrativo) che prevede come termine di validità del piano attuativo il 14/12/2016: “.. *il Piano sarà attuato sia per la parte edilizia che per la parte portuale con la graduale e articolata realizzazione delle Unità Minime di intervento descritte ed individuate all’art. 5 delle NTA allegate al Piano di Recupero, relativamente sia alle opere private che a quelle pubbliche e secondo il cronoprogramma contenuto nel punto 4 della Relazione Descrittiva allegata al Piano di Recupero ..*” art. 2.1 Convenzione.

La Relazione prot. n. 1030/2013 (All. 1.4 alla presente) da’ atto delle motivazioni delle modifiche introdotte e dell’opportunità di rivedere la Convenzione con il soggetto attuatore.

In data 9 Ottobre 2013 con atto Repertorio n. 38180/2013 è stato sottoscritto l’atto integrativo della suddetta Convenzione (Rep. n. 38180) che conferma e integra le obbligazioni nei confronti del Comune di Pisa (Obbligazioni solidali per i soggetti attuatori e gli aventi causa).

All’art. 2 comma 3 della Convenzione viene in particolare precisato che “il progetto definitivo riferito alle opere di urbanizzazione primaria relative al primo stralcio della nuova viabilità perimetrale (fino alla rotonda di Via Barbolani) e alle reti dei servizi deve essere presentato almeno 45 giorni prima dell’inizio della realizzazione delle opere portuali e della darsena e realizzato e collaudato prima del rilascio del collaudo – agibilità delle opere portuali e della darsena. L’ultimo tratto della viabilità perimetrale dovrà essere realizzato e collaudato prima della presentazione del certificato di agibilità delle U.M.I. private retroporto ed in particolare della U.M.I. 2”.

Le opere relative a viabilità parcheggi e verde pubblico risultano articolate in lotti da realizzare secondo le tempistiche dettate nella Convenzione e contestualmente alla realizzazione delle U.M.I. private. La suddetta articolazione in lotti è descritta anche nella “Perizia estimativa definitiva” depositata presso il Tribunale di Pisa negli atti del Concordato preventivo della Società Boccardano spa (pagg. 37 – 41).

Dalle considerazioni sopra riportate emerge **l’importanza che il Comune riconosceva alle opere di realizzazione della viabilità perimetrale** e delle reti dei servizi: i lavori di realizzazione della suddetta viabilità risultano, del resto, propedeutici alla chiusura al transito veicolare della viabilità (strada provinciale) preesistente e alla successiva trasformazione della stessa nella “passeggiata” a mare individuata quale obiettivo prioritario delle trasformazioni urbanistico – edilizie previste dal Piano di Recupero.

Da sottolineare che **tutte le opere previste dal Piano di Recupero erano subordinate alla bonifica dell’area Ex Motofides come da progetto approvato con Determina D-16/205** del 20/03/2008 che suddivideva l’area in 4 porzioni dettagliatamente descritte a pag. 49 e seguenti della Perizia estimativa definitiva depositata presso il Tribunale di Pisa. **L’avvenuta bonifica delle aree in esame (come da specifica attestazione degli Enti competenti riportata per estratto nella suddetta Perizia) conferma l’importanza e l’interesse pubblico delle opere oggetto del Piano di Recupero** e eseguite dal soggetto attuatore.

Nell'atto integrativo è espressamente indicato quale **termine di validità del piano attuativo** la data del **14 Dicembre 2016**.

2.1 – LA CESSIONE DELLE AREE DI PROPRIETA' COMUNALE

Gli atti di Convenzione sopradescritti prevedono la **cessione gratuita da parte del soggetto attuatore al Comune o agli enti gestori dei servizi .. “delle aree destinate a parcheggio e a verde pubblico di standard” e delle opere di urbanizzazione previste dal Piano**, comprese le fognature, i sottoservizi, le illuminazioni pubbliche e le altre opere “meglio descritte” negli elaborati grafici del Piano di Recupero (art. 4 comma 1 Convenzione Rep. n. 54969/2007).

Il Comune ha reso a tal fine “disponibili” le aree di sedime stradale già di proprietà comunale, le altre aree di proprietà interessate e le aree demaniali marittime (Concessione demaniale marittima Rep. 55362 Fascicolo n. 252 del 17/05/2010) dallo stesso gestite (art. 4 comma 2 Convenzione Rep. n. 54969/2007); al successivo comma 4 dell'art. 4 viene precisato che il valore complessivo delle aree di proprietà comunale oggetto di cessione **onerosa** è determinato in **€ 3.706.876,93**.

La stessa Convenzione prevede che il Comune metta a disposizione gratuitamente ulteriori aree per una superficie complessiva di **mq 3442** (comprese nelle “aree di proprietà comunale cui l'intervento viene esteso” aventi superficie complessiva di mq 10.063) e destinate a viabilità (**Dagli atti disponibili non risultano chiari né l'identificazione delle aree per le quali è prevista la gratuità né la motivazione della scelta**).

Il Piano di Recupero Ex Motofides a Marina di Pisa interessa diverse aree di proprietà comunale e in particolare alla luce della relazione dell'ufficio patrimonio datata 9 marzo 2016 le aree nel seguito descritte:

foglio 61 mappale 147 di metri quadrati 628
foglio 61 mappale 205 di metri quadrati 184
foglio 62 mappale 271 parte per metri quadrati 281
foglio 66 particella 88 per metri quadrati 1215
foglio 66 particella 266 per metri quadrati 480
foglio 66 particella 278 per metri quadrati 3820
foglio 66 particelle 281 per metri quadrati 2765
foglio 66 particella 78 parte per metri quadrati 13
foglio 66 particella 288 parte per metri quadrati 35
per un totale di **9421 metri quadrati**.

Come sopra anticipato, la convenzione prevede che **ulteriori aree di proprietà comunale** comprese nel piano in conseguenza dell'estensione del perimetro di intervento e **destinate alla realizzazione della viabilità e di superfici a verde e parcheggi** vengano in parte messe a disposizione gratuitamente dal Comune ed in parte cedute al soggetto attuatore al prezzo di stima di 50 €/mq; si tratta di ulteriori particelle individuate al foglio 62 mapp. 564 parte 360, 359, 361, 371, 417, 418, 419, 542 per una superficie complessiva di mq

10.063 (di cui mq 3442 rese disponibili a titolo gratuito come riportato in Convenzione e nella Relazione di stima della Direzione Patrimonio in data 7/10/2011).

In particolare occorre precisare che le aree espressamente indicate in convenzione con specifica identificazione catastale e oggetto della Relazione di Stima del 12/09/2007 e della Delibera del Consiglio Comunale n. 14/2010 sono quelle riportate nell'elaborato "Planimetria catastale con individuazione delle proprietà" Allegato 12 alla Delibera del Consiglio Comunale n. 22/2006; nella tabella riepilogativa "Dati catastali" sono presenti (correttamente) ulteriori aree identificate come viabilità che rendono necessarie la revisione e l'integrazione del valore complessivo delle superfici interessate nel rispetto peraltro di quanto già indicato nelle premesse della Convenzione (*"Si precisa che le particelle sopra indicate saranno sottoposte a misurazione in sede di attuazione del Piano in questione, sia per quanto riguarda l'intestazione sia per quanto riguarda la consistenza"*).

Il Comune ha reso disponibili le aree di proprietà oggetto della Convenzione con Determinazione D13/822 del 26/09/2007 consentendo nelle more delle procedure di cessione formale **"l'immissione in possesso ai fini della celere attuazione degli interventi di bonifica..."**.

Quanto sopra conferma l'interesse (pubblico) dell'Amministrazione Comunale a dare corso alle trasformazioni urbanistico – edilizie previste dal Piano di Recupero e in particolare alla **bonifica** dell'area.

Con ricorso depositato al TAR Toscana in data 27/07/2016 avverso le Società Boccadarno Porto di Pisa spa e Boccadarno Village spa e nei confronti della Provincia di Pisa (proprietaria di alcune delle aree oggetto del Piano di Recupero), dal Comune di Pisa ha contestato il mancato rispetto delle obbligazioni assunte quale accordo procedimentale ex art. 11 della Legge n. 241/90 e s. m. e i..

Nonostante i ripetuti solleciti (nota prot. n. 4007 del 6/10/2010, nota prot. n. 42793 del 28/10/2011 e successiva nota del 27/04/2012) e l'accertamento dell'avvenuta trasformazione di parte delle aree di proprietà comunale, la Società interessata non aveva, infatti, provveduto all'acquisto delle aree di proprietà comunale oggetto degli atti convenzionali sopradescritti.

In base ai contenuti del ricorso presentato dal Comune, risulta che la società Boccadarno avrebbe dovuto all'Amministrazione Comunale le seguenti somme:

- **€ 117.530,92** per indennità di occupazione a decorrere dal 1/11/2011,
- **€ 1.085.381,57** per acquisto aree irreversibilmente trasformate (porzione di quelle oggetto di Convenzione) identificabili (salvo più dettagliate misurazioni e verifiche) al Fg. 66 mapp. 307, mapp. 88, mapp. 281 e al Fg. 61 mapp. 233.

3. LA PROCEDURA DI CONCORDATO

Il soggetto attuatore ha avviato procedura di concordato preventivo presso il Tribunale di Pisa; il Tribunale con Decreto del 15/11/2018 ha disposto l'apertura di una procedura competitiva avente ad oggetto la cessione al miglior offerente di tutto il terreno edificabile di proprietà della Boccadarno porto di Pisa spa; il medesimo Tribunale ha disposto l'obbligo per l'eventuale aggiudicatario di depositare al momento del trasferimento della proprietà idonea polizza fideiussoria a garanzia degli obblighi assunti con l'offerta.

La Società Boccadarno ha provveduto alla bonifica delle aree interessate e all'avvio degli interventi per la realizzazione delle aree portuali e delle opere di urbanizzazione con istanze di Permesso a Costruire.

Per dare avvio alle opere di bonifica ai fini dell'esecuzione dei suddetti interventi la società Boccadarno ha operato senza procedere all'acquisizione delle aree che avrebbe dovuto pagare al Comune e quindi a seguito delle reiterate richieste da parte degli uffici comunali è stato avviato il contenzioso dinanzi al Tribunale Amministrativo Regionale sopradescritto.

I Permessi a Costruire rilasciati hanno per oggetto quanto nel seguito specificato:

- Permesso di Costruire n. 5/2009 del 30/01/2009: Realizzazione di opere di urbanizzazione (1 ° lotto – viabilità primaria) in Pisa, Località Marina di Pisa, in parziale attuazione del Piano di Recupero area Ex Motofides,
- Permesso a Costruire n. 14/2010 del 19/05/2010 (e successiva Variante approvata con Determina n. 774/2012): Realizzazione di porto turistico in località Marina di Pisa,
- Permesso di Costruire n. 18/2013 del 26/06/2013: Realizzazione di porto turistico in località Marina di Pisa – Variante seconda e proroga del Permesso di Costruire n. 14/2010,
- Permesso a Costruire n. 19/2013 del 27/06/2013: Realizzazione di opere provvisorie a servizio del porto turistico in Località Marina di Pisa, alla foce del Fiume Arno (consistenti in parcheggi, servizi igienici e locale tecnico), in Via Barbolani e Via della Foce nelle aree distinte al Catasto Terreni al Fg. 61 mapp. 272 (parte), al Fg. 62 mapp. 605 (parte), 330 (parte), al Fg. 66 mapp. 25 (parte), 27 (parte), 28 (parte), 31 (parte) e 322 (parte),
- Permesso a Costruire n. 25/2013 in data 01/08/2013: Realizzazione di opere di urbanizzazione in Pisa, località Marina di Pisa, via Maiorca, a parziale attuazione del Piano di Recupero dell'area Ex Motofides.

Le opere di cui al Permesso a Costruire (Pdc) n. 5/2009 erano garantite da polizza fidejussoria e risultano oggetto del Verbale di collaudo del 25/11/2011 (Allegato 1.5) da cui emerge la sostanziale conformità dei lavori eseguiti al progetto approvato salvo per quanto concerne opere accessorie e spazi a verde.

L'importo delle opere realizzate è quantificato in **€ 1.784.348,86** mentre il progetto approvato prevedeva un importo di **€ 992.484,27**.

Con il PdC n. 25/2013 è stata autorizzata la realizzazione dei lavori relativi alla viabilità pedonale interna al comparto; le opere realizzate risultano (nonostante la loro importanza

ai fini della corretta attuazione del Piano di Recupero, come da considerazioni già illustrate) **non collaudate e non collaudabili** in quanto realizzate in difformità alle prescrizioni del titolo abilitativo come da verifiche della competente Direzione del Comune di Pisa.

L'esecuzione dei lavori in esame era garantita dalla polizza fidejussoria di importo di € 750.756,20.

In data 04/12/2014 la Provincia di Pisa proprietaria delle aree interessate ha presentato al Tribunale di Pisa ricorso contro la Boccadarno Porto di Pisa per la determinazione dell'indennità di occupazione delle aree di proprietà comprese nel Piano di recupero (in particolare la viabilità in esame) e irreversibilmente trasformate. Con la Sentenza n. 1182/2020 pubblicata il 29 Dicembre 2020, il Tar ha condannato la Società a corrispondere alla Provincia ai sensi degli articoli 2041 e 1266 del codice civile la somma di Euro 335.940,00 oltre alla rivalutazione e agli interessi calcolati dal 11 Settembre 2009. La Società e la Provincia sono inoltre tenuti a corrispondere al Comune la somma di 11.200,00 Euro per spese di giudizio.

Il Tribunale di Pisa ha ritenuto non dovute le somme richieste dalla Provincia "a titolo di occupazione" rilevando "che appare provato che la Provincia abbia posto a disposizione della Società i propri sedimi proprio su sollecitazione di altro ente col quale aveva concordato, in sede di conferenza servizi, il programma dei lavori, per la trasformazione sia di proprie aree che di aree di pertinenza del Comune.." (c.f.r. pag 26 Sentenza n. 1118/2020).

La somma riconosciuta all'Amministrazione Provinciale per l'acquisizione (e l'occupazione) delle aree è notevolmente inferiore a quella richiesta dalla stessa Amministrazione Provinciale e basata su una stima dell'Agenzia delle Entrate del Territorio di Pistoia.

Le opere provvisorie a servizio del porto turistico in Località Marina di Pisa di cui al Permesso a Costruire n. 19/2013 del 27/06/2013 avrebbero dovuto essere rimosse entro il 14/12/2016 in conformità a quanto stabilito nella Delibera Giunta Comunale n. 67/2013 e a garanzia di quanto sopra è stata richiesta e presentata polizza fidejussoria di importo pari a € 70.533,00.

I suddetti Permessi a Costruire risultano decaduti e "non definiti" in quanto privi di specifiche certificazioni di fine lavori e conseguente agibilità dei manufatti realizzati; alcune delle opere sono comunque oggetto della visita di collaudo della commissione costituita in virtù degli articoli 8 e 9 della Concessione Demaniale (porto).

La Commissione di Vigilanza e Collaudo (prot. n. 32543 del 28/06/2013) ha espresso parere favorevole ai fini dell'utilizzo dell'avamposto con alcune prescrizioni (c.f.r. pag. 54 Perizia estimativa definitiva depositata presso il Tribunale di Pisa) e in data 5/06/2014 è stato depositato collaudo tecnico amministrativo (a firma Ing. Riccardi).

Con nota prot. n. 26615/2019, la Società interessata ha dichiarato il "sostanziale completamento delle opere di prevalente interesse pubblico" e l'avvenuta esecuzione nel rispetto degli obblighi assunti e degli atti autorizzativi degli interventi di:

- Bonifica e risanamento ambientale dell'area degradata
- Realizzazione di strade perimetrali e rotatorie

- Realizzazione area camper e parcheggio
- Realizzazione del porto turistico
- Realizzazione di camminamenti e passeggiate panoramiche pubbliche

Rispetto ai contenuti del Piano di Recupero risultano **non attuate** le previsioni edificatorie (destinazione prevalentemente residenziale) indicate nello stesso per una Superficie Utile Lorda massima di mq 55.000.

Dalle considerazioni sopra riportate, emergono le seguenti criticità:

- Il termine di validità del Piano attuativo riportato nella Convenzione è decorso;
- La richiesta di proroga di cui alla nota prot. n. 26615/2019 non è stata accolta;
- L'ultrattività di cui all'art. 111 della L.R. n. 65/2014 è applicabile solo in presenza di **opere di urbanizzazione adeguate**;
- L'Amministrazione Comunale non ha adottato provvedimenti di carattere urbanistico volti a disciplinare in modo diverso le aree oggetto della presente Relazione (come già riportato nella nota prot. n. 28699 del 19/03/2019);
- Con la Variante di monitoraggio adottata nel 2015 e approvata nel 2017 sono stati confermati i contenuti del Piano di Recupero disciplinando l'area con la Scheda Norma 38.C inclusa fra quelle "attuate o in corso di attuazione";
- Risulta decorso il termine di due anni stabilito dall'art. 17 della Legge n. 1150/1942 e pertanto può essere presentata istanza finalizzata alla realizzazione dell'intervento oggetto di eventuali sub-comparti da individuare laddove siano presenti adeguate opere di urbanizzazione.

La Società Boccadarno Porto di Pisa spa ha dato comunicazione dell'intendimento di avvalersi della proroga triennale dei termini di validità del Piano; a parere della Direzione scrivente non risultano applicabili le ulteriori proroghe previste dalle disposizioni vigenti. Come da specifica comunicazione del 17 Maggio u.s..

L'Amministrazione Comunale può richiedere l'adempimento degli obblighi convenzionali di cui alla Convenzione Rep. n. 54969/2007 in merito alla realizzazione delle opere di urbanizzazione almeno fino al 14/12/2026 (come da parere dell'Avvocatura Comunale in data 31/05/2018, ricordato anche a pag. 41 della Perizia estimativa definitiva depositata presso il Tribunale di Pisa.).

La Direzione scrivente e l'Amministrazione Comunale hanno avuto cura di segnalare la complessità della situazione e l'importanza del sito sia dal punto di vista dello sviluppo economico e produttivo del territorio sia dal punto di vista paesaggistico allo stesso Parco e alla Regione Toscana (con nota prot. n. 63082 in data 08/07/2020).

Nei colloqui e incontri successivamente intercorsi con la Regione Toscana è emersa **l'opportunità/necessità di reperire entro il perimetro delle aree già oggetto del Piano di Recupero adeguate aree a standard**: dalla nota prot. n. 49729 del 27/05/2020 emerge in particolare che **"risultano non soddisfatti alcuni standard prescrittivi previsti dal Masterplan (standard nautici e standard per servizi e attrezzature di base a terra) parte integrante del PIT/Piano paesaggistico"**.

In virtù delle considerazioni di cui sopra, la Direzione scrivente, in fase di valutazione preliminare dell'ipotesi transattiva proposta dalla Società Na.Mi.Ra, ha ritenuto che la stessa dovesse presentare adeguate polizze fidejussorie a garanzia dell'esecuzione delle opere di riconosciuto interesse pubblico.

Le polizze dovrebbero avere importo non inferiore a € 180.000,00 per le opere relative alla viabilità principale già oggetto di collaudo e per la quale restano da realizzare opere accessorie, mentre per la viabilità interna, tuttora non collaudabile e realizzata in parziale difformità dal PdC, l'importo dovrebbe essere pari almeno a quello della polizza originaria (€ 750.756,20)

Tali importi potrebbero risultare non sufficienti alla luce dell'effettivo stato di consistenza delle opere realizzate (da verificare con specifici saggi e accertamenti tecnici) o potrebbero risultare eccessivi rispetto all'importo delle spese da sostenere per la regolare esecuzione e la collaudabilità delle opere.

La sottoscritta ritiene che tali polizze possano ritenersi in questa fase idonee a garantire il Comune tenuto conto che al momento della presentazione dei titoli abilitativi necessari per dare corso alle opere di completamento e adeguamento dovranno comunque essere presentate polizze a garanzia dell'esecuzione delle opere per un importo determinato in base ai costi delle stesse e debitamente autorizzato dalla Direzione competente.

In merito alla realizzazione delle aree a standard è ritenuto, inoltre, necessario ribadire gli impegni già assunti dalle Società interessate al momento della stipula dell'atto integrativo della Convenzione Rep. n. 54969/2007 e riportati a pag. 59 della Perizia depositata in Tribunale.

La Società acquirente deve essere consapevole della necessità di realizzare aree a parcheggio nella misura richiesta dagli uffici competenti considerando anche che le opere di cui al PdC n. 19/2013 sono state autorizzate come provvisorie e costituivano una "prima risposta" alla carenza di aree di sosta funzionali all'esercizio delle attività portuali autorizzate alle condizioni riportate nel verbale della Commissione di Vigilanza.

In relazione all'opportunità dell'accordo transattivo occorre ricordare che in base ai contenuti del ricorso presentato dal Comune, risulta che la società Boccadarno avrebbe dovuto all'Amministrazione Comunale le seguenti somme:

- **€ 117.530,92** per indennità di occupazione a decorrere dal 1/11/2011,
- **€ 1.085.381,57** per acquisto aree irreversibilmente trasformate (porzione di quelle oggetto di Convenzione) identificabili (salvo più dettagliate misurazioni e verifiche) al Fg. 66 mapp. 307, mapp. 88, mapp. 281 e al Fg. 61 mapp. 233

e avrebbe dovuto provvedere al completamento/adeguamento delle opere autorizzate con il Permesso di Costruire n. 5/2009 e con il Permesso di Costruire n. 25/2013 e al trasferimento al Comune di Pisa delle opere realizzate in virtù dei suddetti titoli abilitativi. Dalla nota dell'Avvocatura Civica in data 23/01/2020 emerge che il Comune si è insinuato nel Concordato preventivo n. 33/2017 chiesto dalla Boccadarno Porto di Pisa Spa per la somma complessiva di **€ 2.046.281,05** oltre a **€ 7.000,00** per contratto di sponsorizzazione e **€ 795.412,28** "per il canone di cui alla concessione demaniale marittima".

Le somme richieste “in relazione agli obblighi (non rispettati) di cui alla Convenzione e in relazione alla condotta della società” sono calcolate come somma fra l’importo dovuto per acquisto delle aree (€ 1.085.381,57) e l’importo per indennità di occupazione (ossia € 2.046.281,05 - € 1.085.381,57 = **€ 960.899,48**).

Le somme richieste per indennità di occupazione non sono certe né in relazione all’eventuale pronuncia del TAR (considerato che la Società ricorrente ha contestato “an” e “quantum” e visto anche quanto stabilito dal Tribunale di Pisa nella Causa Civile della Provincia), né in relazione agli effetti del Concordato preventivo (come da documentazione in atti e Relazione Istruttoria Advocatura Civica).

La Società Na.Mi.Ra è disponibile a versare al Comune una somma complessiva di **€ 3.909.327,09** per l’acquisizione e l’occupazione delle aree di proprietà comunale (il cui valore era stato determinato in **€ 3.706.876,93** nella Convenzione Rep. n. 54969/2007).

L’accordo proposto da Na.Mi.Ra prevede sostanzialmente l’acquisto delle aree di proprietà comunale (da identificare con specifico frazionamento, tenuto conto anche degli interventi realizzati dal soggetto attuatore e già oggetto di verifiche tecniche) e la realizzazione delle opere necessarie per il completamento e l’adeguamento delle opere di urbanizzazione.

Pisa, 19 Settembre 2022

La Dirigente
(Ing. Daisy Ricci)