

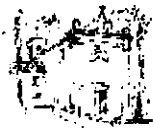


**COMUNE DI PISA**  
Direzione Urbanistica

**Variante al Piano Strutturale ed al  
Regolamento Urbanistico per modifiche al  
tracciato ferroviario esistente tra  
l'Aeroporto e la Stazione Centrale con  
relative opere complementari**

**Procedimento di Valutazione Integrata**

**Fascicolo dei contributi esterni**



### Comunità Parrocchiale di San Giusti in Cannicci

56121 Pisa Via S. Agostino, 337 Tel.: 050/ 48422; Fax: 050/3830044; E-mail: sangiustopisa@alice.it

prot. 34814/10

<b>COMUNE DI PISA</b> Protocollo Generale	
Assessore Urbanistica - Edil. Privata	
PROT.	34814
DATA	1/9/2010

**Alla cortese attenzione del Sindaco di Pisa  
Per Conoscenza all'assessore Cerri e il Presidente della I coissione consiliare Zappacosta**

In qualità di parroco della comunità parrocchiale di San Giusto in Cannicci di Pisa, mi permetto di rivolgere a Lei la mia preoccupazione riguardo al progetto relativo al "People-mover".

La questione che voglio porre alla Sua attenzione riguarda la viabilità sulla Via S. Agostino. Come suppongo, Lei sa, la chiesa parrocchiale è situata proprio sulla Via S. Agostino, oltre l'attuale passaggio a livello della Stazione dell'Aeroporto. Già la situazione attuale (con il passaggio a livello) rende difficile l'accesso alla chiesa per la maggioranza dei parrocchiani.

Eravamo molto contenti del progetto che prevedeva l'arretramento della stazione ferroviaria dell'aeroporto e quindi l'eliminazione del suddetto passaggio a livello.

La chiesa svolge un importante servizio alla collettività del quartiere. Elenco soltanto alcune delle attività oltre al servizio di culto:  
attività con gli anziani del quartiere,  
attività di sostegno scolastico per i bambini del quartiere,  
in collaborazione con la Caritas Diocesana, distribuzione dei generi alimentari per i poveri della città...

Vorrei che fosse presa in considerazione, al di là che sia realizzato il progetto del "People-mover" o un altro progetto, la possibilità di libero accesso alla chiesa parrocchiale e quindi che la tutta la Via S. Agostino rimanesse aperta al traffico.

Colgo l'occasione per rivolgerLe i miei cordiali saluti



don Robert Skowronski  
parroco

Pisa, il 24 agosto 2010

<b>COMUNE DI PISA</b>	
Direzione Urbanistica	
Prot. n.	
Data	02/9/2010

**CUR-ESPA**

COMUNE DI PISA  
DIREZIONE URBANISTICA  
P.O. UFFICIO ESPROPI E DEMANIO  
U.O. ESPROPI

Comune di Pisa  
  
Ufficio Relazioni Pubbliche  
Nr. 0035007 Data 02/09/2010  
Tit. 0000 Arrivo

Sono un abitante di Via Nicola Zucchelli.

A proposito della nuova istituzione del People Mover, suggerisco quanto segue:

- Lasciare l'attuale servizio ferroviario Pisa-Aeroporto, magari intensificando la frequenza delle corse, se ritenete che ce ne sia bisogno, mettendo un trenino nuovo e moderno. Oppure:
- Sostituire l'attuale trenino con pulmino elettrico su strada ad orario continuo che parte dal piazzale di uscita del sottopassaggio ferroviario di Via Quarantola, percorre un tratto di Via Quarantola stessa, prosegue a senso unico in Via Nicola Zucchelli, che andrebbe prolungata, raggiunge i due parcheggi in costruzione con sosta di carico - scarico passeggeri, proseguendo con una strada sull'attuale binario fino all'Aeroporto, per tornare indietro da Via S. Agostino-Via di Goletta (da studiare bene il percorso tecnico), per raggiungere il capolinea presso il piazzale di uscita del sottopassaggio ferroviario di Via Quarantola, che è vicinissimo binario n. 14, dove parte il treno per Firenze. Naturalmente tutto ciò limiterebbe i gravi disagi e danni agli abitanti e alle abitazioni di Via Nicola Zucchelli, come previsto da vostro progetto per l'istituzione del People Mover.

Cordiali Saluti  
VAGLINI NILO

*Nilo Vaglini*

PISA 01-09-2010

All'Amministrazione comunale di Pisa

**Oggetto: Procedimento di valutazione relativo alla delibera G.C. n. 143 del 29 giugno 2010 - Contributo in fase di valutazione integrata**

Il sottoscritto Riccardo Ciuti, architetto, componente del CTP n.4, visti gli elaborati resi pubblici nel procedimento di cui all'oggetto, presenta il seguente contributo:

A titolo di premessa, pare opportuno esprimere, da subito, una piena condivisione dell'obiettivo generale assunto, di assicurare un'accessibilità all'aerostazione adeguata al suo livello di traffico, attuale e potenziale, anche per poter reggere la possibile concorrenza di altri scali, derivante proprio da nuove condizioni di accessibilità (Bologna, concorrente sul bacino di traffico fiorentino, a causa del nuovo servizio di alta velocità ferroviaria).

L'attuale servizio ferroviario (stazione centrale- stazione aeroporto) appare infatti totalmente inadeguato a cogliere la domanda di chi intende accedere da e per l'aeroporto su ferrovia, avendo una cadenza dilatata e indipendente dai flussi aeroportuali. Di qui i dati - che peraltro non sono stati riportati nei documenti pubblicati - relativi all'utenza ferroviaria, che sappiamo essere estremamente bassi.

Per converso il braccio ferroviario stazione centrale- stazione aeroporto impegna il quartiere con due passaggi a livello che, nonostante le migliorie tecniche apportate, determinano ancora lunghi periodi di separazione fisica di parti dello stesso quartiere, difficilmente accettabili dai cittadini che conoscono il livello di servizio bassissimo svolto, nonostante i costi di gestione non indifferenti che gravano sul bilancio regionale.

Si può concludere tranquillamente che l'attuale "gioco non vale la candela", per cui il superamento del modello attuale di trasporto difficilmente determinerà rimpianti in chicchessia. Il problema che è davanti a tutti, amministratori, aziende e cittadini è dunque, da tempo, *come* superare tale modello in positivo, mediante il ricorso ad una soluzione a basso impatto locale e di maggiore efficienza (e dunque attrattiva) trasportistica.

L'amministrazione comunale si è fatta promotrice di una soluzione basata sulla tecnologia denominata "*people mover*", tra la stazione ferroviaria di Pisa Centrale e l'attuale fermata Pisa Aeroporto e la variante di cui è stato avviato il procedimento si è resa necessaria per assicurarne la piena fattibilità. In particolare la variante è necessaria per assicurare la continuità del tracciato del nuovo mezzo di trasporto pubblico (in parte esuberante dall'attuale sedime ferroviario) e conseguentemente per poter delocalizzare alcune abitazioni esistenti a ridosso del sedime ferroviario stesso.

Inoltre, il *people mover*, nel seguire grosso modo il tracciato dell'attuale braccio ferroviario, lambisce due aree di parcheggio di scambio (delle quali una in corso di realizzazione) e dunque, tramite una specifica fermata, consente di realizzare una importante connessione tra viabilità su gomma e rete ferroviaria, oltre che sistema aeroportuale.

Dunque sono sicuramente importanti le potenzialità di questo mezzo di trasporto ipotizzato, che, a differenza del treno, potrà sfalzarsi di quota consentendo l'eliminazione delle barriere date dagli attuali passaggi a livello,

Il giudizio non può che essere positivo, sul piano della mobilità.

C'è però un altro piano, quello urbanistico, sul quale la situazione appare diversa.

Il quartiere di San Giusto è, per la sua storia particolare, un quartiere problematico e a bassa qualità urbana. Gli sforzi fatti nel regolamento urbanistico 2001, sulla scorta delle analisi e riflessioni svolte in sede di Piano strutturale erano diretti ad elevare la qualità urbanistica del quartiere, limitandone fortemente l'ulteriore edificazione.

In particolare, il quartiere fu fatto oggetto del Piano del verde, il quale peraltro, al pari degli altri due quartieri di Cisanello e di Tirrenia, non risulta aver prodotto risultati di sorta, il che può dipendere o da una sua insufficienza strutturale ovvero da una modalità di gestione edilizio-urbanistica piuttosto distratta.

La recente variante al RU 2009 (sostanzialmente anche al PS) ha previsto incrementi di edificazione, e il provvedimento testé avviato pone la premessa per ulteriori sviluppi in un quartiere già denso e sul quale grava il principale impatto ambientale prodotto dal traffico aeroportuale oltre a quello prodotto dalla s.g.c. Fi-Pi-Li e dalla ferrovia.

Non potendo delocalizzare l'aeroporto (sia pure nel breve-medio periodo), e anzi puntando al suo ulteriore sviluppo, prudenza infatti vorrebbe che si evitasse di prevedere incrementi di carico urbanistico, cioè l'insediamento di nuovi abitanti, in una zona già oggi critica, per non doversi misurare un domani con problemi più grandi di oggi.

Ciò premesso ed argomentato si sottopongono, per una opportuna riflessione all'Amministrazione comunale le seguenti proposte:

- a) includere nel procedimento di valutazione integrata, come vuole la legge, lo studio degli effetti di altre soluzioni alternative, diverse dal *people mover*, ma aventi gli stessi obiettivi e secondo lo stesso tracciato concettuale e più precisamente una navetta su gomma, dedicata ai possessori di biglietto aereo, da parcheggiare in via Quarantola, da un lato, e nel piazzale aeroportuale, dall'altro e che percorra una viabilità (da potenziare e completare rispetto all'esistente) che possa servire i due parcheggi di scambio citati in premessa, **evitando demolizioni di abitazioni esistenti**; con preghiera di inserire nella comparazione degli effetti delle due diverse soluzioni il **consumo di suolo e i costi economici** a carico della collettività;
- b) in subordine, nel caso di necessità di demolizione di abitazioni esistenti, **non prevedere nuove zone residenziali nel quartiere**, ma utilizzare gli strumenti del PEEP, se richiesto dagli espropriandi, per assegnare loro aree edificabili, ovvero abitazioni già realizzate, in zone la cui edificabilità è già stata prevista dalla variante 2009, che certamente non ne difetta.

Arch. Riccardo Ciuti

Londra, 3 settembre 2010

REGIONE TOSCANA



Giunta Regionale

Comune di Pisa



Ufficio Protocollo  
Nr.0035472 Data 07/09/2010  
Tit. 0000 Arrivo

DIREZIONE GENERALE DELLE POLITICHE  
TERRITORIALI, AMBIENTALI E PER LA MOBILITA'

*Settore Sperimentazione e Pianificazione  
Territoriale*

Firenze 06/09/10

### MODULO TRASMISSIONE FAX

**C.A. Arch. Gabriele Bert** responsabile del procedimento del Comune di  
**Pisa**

Fax n. 0050 / 500242  
86 - 1901

Da: arch. Stefania Maria Remia responsabile della P.O.

Tel. 055 / 43.83.994 fax 055 / 4383116

**Oggetto: L.R. 1/05 - Comune di Pisa - Variante al PS ed al RU per modifica tracciato  
ferroviario esistente finalizzate alla realizzazione di una linea metropolitana di superficie.  
Invio contributo VAS.**

In allegato si trasmette quanto in oggetto. Seguirà originale.

Saluti.

TOT. PAG.

6



REGIONE TOSCANA  
Giunta Regionale

DIREZIONE GENERALE DELLE  
POLITICHE TERRITORIALI,  
AMBIENTALI E PER LA MOBILITA'

Settore Sperimentazione pianificazione  
territoriale

Data 06/08/2010

Prot. n. AOO-GRT/ 228137/N. 60 30

da citare nella risposta

Allegati:

Risposta al foglio  
Numero

Oggetto: Comune di Pisa (PI) - Avvio procedura di VAS relativa alla variante al PS ed al RU per modifica del tracciato ferroviario esistente finalizzate alla realizzazione di una linea metropolitana di superficie - Invio contributo VAS.

Al Responsabile del Procedimento  
Arch. Gabriele Berti  
del Comune di  
56100 - PISA

Si trasmette in allegato contributo al rapporto preliminare di VAS del competente "Settore Strumenti della Valutazione e dello Sviluppo Sostenibile".

Seguirà invio del contributo all'avvio di procedimento ai sensi dell'art. 15 della L.R. 1/05.

Cordiali saluti.

Il Responsabile del Procedimento

Arch. Stefania Renna



REGIONE TOSCANA  
Giunta Regionale

Direzione Generale della Presidenza  
AREA DI C.T.O. PROGRAMMAZIONE

**Settore Strumenti della Valutazione e dello  
Sviluppo sostenibile**

**PROCEDIMENTO di VAS – Verifica di assoggettabilità  
art. 22 L.R. 10/10**

Variante al PS e RU per le modifiche al tracciato ferroviario esistente finalizzate alla realizzazione di una linea metropolitana di superficie di collegamento tra l'aeroporto Galilei e la stazione ferroviaria centrale, di un parcheggio scambiatore, della relativa viabilità di accesso e per la delocalizzazione delle residenze adiacenti al tracciato ferroviario

Scheda informativa e proposta orientamenti per la definizione del contributo regionale nell'ambito delle consultazioni sul documento preliminare

**Data inizio procedimento:**

In data 29/06/2010 con DGC n. 143 è stato avviato il procedimento di variante (art.15 LR 1/05) e contestualmente è stato avviato il processo di valutazione integrata e la procedura di verifica di assoggettabilità a VAS.

**Atti e Documenti trasmessi su supporto cartaceo:**

- ✓ Lettera di trasmissione documenti e richiesta contributi (Prot. Comune di Viareggio 30900 del 29/07/2010) a cui è seguito l'invio di documentazione integrativa con lettera prot. 32956 del 13 agosto 2010.
- ✓ Il documento inviato, con valenza anche di documento preliminare per lo svolgimento della verifica di assoggettabilità a VAS, riporta il titolo "Integrazione all'Allegato A1: le valutazioni ex ante. La valutazione integrata, la valutazione ambientale strategica, la valutazione di incidenza ecologica".

Sono inoltre scaricabili dal sito web del Comune i seguenti documenti:

- DGC n. 143 del 29 Giugno 2010 e relativi allegati:
  - A1 – Documento per la valutazione integrata
  - A1.1 – Elementi conoscitivi
  - A2 – Documento per la partecipazione
  - A3 – Cartografia del tracciato e delle opere complementari
  - A4 – Relazione tecnica
- Studio preliminare per la valutazione della migliore soluzione tecnica per potenziare il collegamento tra il Terminal Aeroportuale e la stazione ferroviaria di Pisa nonché per l'arretramento della fermata ferroviaria di Pisa – Aeroporto;
- Integrazione all'Allegato A1 (con valenza di documento preliminare per la VAS);
- Integrazione all'Allegato A1.1

**Soggetti coinvolti nel procedimento di VAS:**

Autorità Competente (AC) , Autorità Proccedente (AP) e Proponente (P):



Con Del. G.C n. 143 del 29/06/2010 sono stati individuati:

- il Consiglio Comunale quale Autorità procedente (AP);
- la Giunta Comunale quale Autorità Competente in materia di VAS (in seguito definita AC);
- il Responsabile del Procedimento.

Non viene esplicitamente indicato se il Responsabile del Procedimento sia individuato quale Proponente (P).

#### **Competenza Regione Toscana (se diversa da AC):**

La Regione Toscana viene individuata e consultata, ai sensi dell'art. 20 della L.R. 10/2010, quale soggetto competente in materia ambientale. Si ricorda che quando la Regione è consultata nell'ambito di procedimenti di competenza comunale per la formazione degli strumenti della pianificazione territoriale o degli atti di governo del territorio di cui agli art. 9 e 10 della L.R. 1/2005, si applicano le disposizioni di cui all'art. 33 comma 3 della L.R. 10/2010. L'ad è quindi attraverso le procedure della L.R. 1/2005 affidate alla DG PTA, che la Regione Toscana presenta proprie osservazioni nell'ambito dei procedimenti di valutazione ambientale strategica.

#### **Ulteriori soggetti individuati e aventi competenze ambientali (SCA):**

Il documento preliminare è stato trasmesso ai seguenti soggetti:

- Provincia di Pisa
- ARPAI Dipartimento Provinciale di Pisa
- Azienda ASI. 5 di Pisa
- Soprintendenza per i Beni Architettonici, Paesaggistici, Artistici, storici ed Etnoantropologici per le province di Pisa e Livorno e Patrimonio Storico di Lucca
- Autorità di Bacino del Fiume Arno

### **Osservazione per il parere regionale sulla VAS del procedimento in esame**

#### **A) Osservazioni sul procedimento e sugli elaborati presentati**

1. La variante al PS ed al RU è soggetta a verifica di assoggettabilità a VAS ai sensi dell'art.5 comma 3 lett. b) della L.R 10/10 "L'effettuazione della VAS è subordinata alla preventiva valutazione, effettuata dall'autorità competente secondo le disposizioni di cui all'articolo 22, della significatività degli effetti ambientali, nei seguenti casi: (...) b) per le modifiche di piani e programmi di cui al comma 2 (piani e programmi rientranti nel campo di applicazione obbligatorio della VAS), compresi quelli che determinano l'uso di piccole aree a livello locale, ove tali modifiche definiscano o modifichino il quadro di riferimento per la realizzazione di progetti sottoposti a VIA o a verifica di assoggettabilità a VIA, di cui agli allegati II, III, IV del d.lgs. 152/06 o sia necessaria una valutazione di incidenza ai sensi dell'art.5 del d.p.r. 357/1997". Il progetto della linea di metropolitana leggera di tipo "people mover" rientra nei progetti dell'allegato IV "Progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano", punto 7 "Progetti di infrastrutture", lettera f) "sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane), funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri". È stato quindi correttamente avviata la procedura di verifica secondo le disposizioni di cui all'art.22 della LR 10/10; anche se non espressamente indicato nella Del. G.C n. 143 del 29/06/2010 il Responsabile del procedimento si configura come il Proponente.
2. In relazione ai Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) individuati dal Proponente si osserva che il documento preliminare non è stato inviato alla Soprintendenza per i Beni Archeologici per la Toscana, che invece si ritiene opportuno venga coinvolta nella fase consultiva, è stata correttamente individuata come SCA la Soprintendenza per i Beni Architettonici, Paesaggistici, Storici, Artistici ed Etnoantropologici per le province di Pisa e Livorno (che viene citata come "Soprintendenza per i Beni Architettonici, Paesaggistici, Artistici, storici ed Etnoantropologici per le province di Pisa e Livorno e Patrimonio Storico di Lucca").

3. Viste le previsioni della variante i cui effetti (in termini di integrazione dei sistemi territoriali, di sviluppo dell'intermodalità, di sviluppo dell'aeroporto internazionale) hanno dimensioni anche sovracomunali e considerando che il Comune di Pisa insieme ai comuni di Calci, Cascina, San Giuliano Terme, Vecchiano e Vicopisano ha intrapreso l'iter per la formazione di un Piano Strategico dell'Area Pisana, può essere opportuno coinvolgere nelle procedure partecipative e consultive le Amministrazioni locali sopra richiamate.

**B) Osservazioni ai fini della verifica di potenziali impatti significativi**

Il documento preliminare, ai sensi dell'art.22 comma 1 della LR 10/10, dovrebbe contenere "le informazioni e i dati necessari all'accertamento degli impatti significativi sull'ambiente, secondo i criteri individuati nell'allegato 1 alla presente legge".

1. Il documento preliminare presentato fornisce adeguati elementi in ordine all'inquadramento programmatico e normativo, agli obiettivi della variante ed all'analisi dei primi elementi di coerenza con la programmazione anche sovraordinata. Le trasformazioni previste riguardano in sintesi:
  - a) realizzazione di una linea metropolitana leggera di tipo "people mover" (in sostituzione del sistema ferroviario tradizionale) di collegamento tra aeroporto e stazione ferroviaria;
  - b) realizzazione di un parcheggio scambiatore in Via Goletta (accessibile dalla SGC FI-PI-LI, dotato di fermata intermedia del "people mover", connesso con sovrappasso ciclo-pedonale al parcheggio scambiatore di Via Aurelia);
  - c) realizzazione della nuova viabilità di accesso al nuovo parcheggio e di decongestione del quartiere San Giusto.
  - d) realizzazione di una nuova area residenziale per la delocalizzazione delle abitazioni interferenti con la nuova linea di metropolitana leggera.

Per i primi tre interventi è stato fornito un adeguato livello informativo anche di tipo cartografico mentre per quanto riguarda le nuove dotazioni residenziali non sono state fornite informazioni e cartografie, seppur di massima ma comunque con un grado di dettaglio che compete ad un regolamento urbanistico di cui si sta operando variante, sufficienti: numero degli edifici interferenti con il sistema della tramvia (e relativo inquadramento cartografico tratto dal vigente RL), dotazione richiesta e localizzazione delle nuove destinazioni residenziali, analisi delle urbanizzazioni necessarie per i nuovi insediamenti (viabilità e servizi), vincoli preesistenti ecc. A tal proposito la cartografia di pag. 26 del documento preliminare riporta, come nuova localizzazione, un areale (cerchio) a nord-ovest del nuovo parcheggio. Indubbiamente sarà opportuno, come evidenziato a pag. 26, il confronto con gli abitanti per l'individuazione puntuale delle nuove aree ma appare altrettanto opportuno che fin da adesso l'amministrazione comunale definisca esattamente gli edifici interferenti e proponga ai cittadini una ipotesi di delocalizzazione sostenibile e coerente con le scelte di pianificazione.

2. Il documento preliminare dovrebbe contenere, come indicato nell'allegato 1 alla LR. 10/10, le caratteristiche degli impatti e delle aree interessate sulla base dei seguenti elementi: probabilità/durata/reversibilità/estensione spaziale e carattere cumulato degli impatti, rischi per la salute umana, valore e vulnerabilità dell'area (livelli attuali e previsti della qualità delle componenti ambientali, utilizzo del suolo, patrimonio culturale, valore paesaggistico, elementi di tutela e caratteristiche naturali). Nel documento preliminare per la verifica di assoggettabilità a VAS della variante in oggetto, a pag.36, vengono segnalati i potenziali effetti indotti dalle previsioni di variante (fase di cantiere ed esercizio) attraverso una analisi qualitativa riportata solo in forma tabellare. In generale si osserva che, senza una adeguata parte testuale che supporti e dia motivazione alle "faccine" inserite nella tabella, la valutazione di merito risulta poco efficace. A livello indicativo si concorda sulla generale positività degli effetti ambientali indotti dalla realizzazione della metropolitana leggera, del parcheggio e della nuova viabilità sulle componenti aria, salute umana, mobilità. Restano invece di segno negativo, o comunque incerto, gli effetti di tutti gli interventi sulla componente suolo/acqua sia in termini di consumo delle risorse che in termini di interferenza con le dinamiche dei corpi idrici e di inquinamento

degli stessi. Non vengono svolte analisi in relazione alla produzione di rifiuti (sia in fase di cantiere - eventuali demolizioni degli edifici interferenti con la tramvia - che in fase di esercizio/gestione del "city gate") ed in relazione ai fabbisogni energetici richiesti per l'esercizio dell'infrastruttura intesa come "gate aeroportuale" + "people mover" + parcheggio + "city gate". Fin dalla fase di pianificazione e valutazione attuale, ed in relazione alle criticità evidenziate, dovrebbero essere inserite nella variante misure prescrittive volte alla sostenibilità ambientale dell'intero intervento. In particolare si ritiene opportuno l'inserimento di indicazioni per le successive fasi di progettazione e di attuazione riguardanti la corretta gestione dei rifiuti, le interferenze con il reticolo superficiale, gli accorgimenti per il risparmio energetico (eventualmente richiedendo la realizzazione di alcuni interventi - city gate - con tecniche di edilizia sostenibile), le misure mitigative/compensative per il consumo di suolo.

Come già detto il progetto della metropolitana leggera sarà sottoposto, ai sensi della LR 10/10, a verifica di assoggettabilità a VIA di competenza provinciale: nell'ambito di tale procedura le indicazioni/prescrizioni fornite in sede di pianificazione potranno essere valutate nel dettaglio e meglio definite sulla base di un maggior avanzamento progettuale dell'opera.

Si ritiene opportuno tenere in considerazione le osservazioni sopra riportate anche attraverso l'integrazione degli elaborati di variante nelle successive fasi di revisione e comunque prima dell'adozione.

Si ritiene inoltre che la variante al PS e RC in oggetto possa essere esclusa da VAS e che gli elementi conoscitivi integrativi nonché le misure prescrittive necessarie per la sostenibilità dell'inserimento ambientale, possano essere definite nel corso del procedimento anteriormente alla fase di adozione.

02/09/2010

# Considerazioni su “People-Mover” tra aeroporto e stazione FFSS di Pisa,

rif. Delibera Comunale 143 di G.C. del 29 giugno 2010, ed incontri GC/CTP4 del 24/5/2010 e 27/7/2010

## 1-Premesse



Negli incontri di cui a riferimento, la Giunta Comunale (GC) invitava la popolazione ed il Centro di Partecipazione territoriale competente (CPT4) ad inviare commenti a quanto evidenziato/esposto nel rif..

Lo scrivente ne profitta per esprimere suoi dubbi di interpretazione su elementi che sembrerebbero contrastanti, nel seguente paragrafo **2-incongruenze apparenti**

La principale perplessità è sull’approccio eccessivamente specialistico, con abbondante reportistica, ove sono “annegate” (e non abbastanza evidenziate) le poche informazioni che interessano ....

- .. la popolazione locale, per espropri, ma anche per inquinamento, viabilità, parcheggi, eccetera
- .. l’intera cittadinanza, che ha diritto di ricevere chiara/semplice esposizione degli elementi che guidano le scelte della GC, per un sano confronto ed una sana collaborazione

NOTA : I “tecnici” (che hanno interesse a sponsorizzare le loro soluzioni) emettono rapporti con dovizia di informazioni collaterali, inevitabilmente incompatibili con competenza, attenzione e tempo (.. in questo caso il solo mese festivo di Agosto !!!) a disposizione della popolazione.

In particolare, sarebbe auspicabile riepilogo che evidenzi, tramite rilettura dell’intera documentazione come parzialmente nei paragrafi successivi di questa nota :

- **3-costi**, nelle fasi di progettazione, costruzione ed esercizio,, in termini non solo di esborsi economici ma anche di eventuali “danni” per la popolazione, in termini di inquinamento, disagi, viabilità eccetera
- **4-benefici**, nel senso di tutti i “vantaggi” per chicchessia (elementi positivi per quanto i costi rappresentano gli elementi negativi)
- **5-rischi**, cioè gli eventi che potrebbero comportare notevole aumento di costi (o diminuzione di benefici), valutandone l’impatto economico, la probabilità di accadere e le azioni per mitigarne effetto e probabilità.

Nota : nei prossimi paragrafi sono evidenziate in centro/sinistra in corsivo gli elementi della delibera e dei relativi allegati

L’ultimo paragrafo **6-conclusioni** intende evidenziare gli elementi principali che emergono dai paragrafi precedenti.

# Considerazioni su “People-Mover” tra aeroporto e stazione FFSS di Pisa,

rif. Delibera Comunale 143 di G.C. del 29 giugno 2010, ed incontri GC/CTP4 del 24/5/2010 e 27/7/2010

## 2-incongruenze apparenti

*A1.1 elementi conoscitivi, tabella pag.23, tassi di mortalità*

Non si comprende come sia possibile che

-la colonna “toscana” abbia uguali valori per maschi e femmine, peraltro tranne la mortalità per gravidanza, che dovrebbe (matematicamente) aumentare la mortalità totale femminile

-per varie tipologie (psichici, circolatori, digerenti) la mortalità totale è inferiore a quello delle sottocategorie

*Delibera*

*Progetto preliminare al 31/7/2010*

La delibera indica che SAT avrebbe consegnato progetto preliminare a fine Luglio, mentre nell’assemblea 27/7/2010 la GC ha indicato nel 3/9/2010 il termine per eventuali commenti, assicurando che il progetto preliminare ne avrebbe tenuto conto (e quindi emissione ben successiva)

*A1 elementi conoscitivi, tabella pag.26*

contributi comunitari ..che concede sino a massimo di 50% per studi.. 10% per opere e infrastrutture

Lo scrivente ha inteso dalle dichiarazioni della GC , nella riunione del 24/5/2010, che il contributo CEE (sotto la denominazione di fondi “PO”) sarebbe stato del 100% per l’intero progetto e realizzazione, purché completata entro il 2015

# Considerazioni su “People-Mover” tra aeroporto e stazione FFSS di Pisa,

rif. Delibera Comunale 143 di G.C. del 29 giugno 2010, ed incontri GC/CTP4 del 24/5/2010 e 27/7/2010

## 3-costi

3

*A1 Documento di valutazione integrata, pag.25/27*

*.. trovare idonea sistemazione ... residenti via Zucchelli che subiranno interferenza diretta..  
..a carico di .. people-mover*

*A1 Documento di valutazione integrata, pag.26*

*.. SAT in quota parte ... enti locali in quota parte ..  
.. da SAT .. gestione del progetto e ricerca di possibili contributi comunitari ..che concede sino a massimo di  
50% per studi.. 10% per opere e infrastrutture*

*A1 Documento di valutazione integrata, pag.36-44 (..effetti attesi ..)*

*.. nella fase di realizzazione (inquinamento ambientale, come aria, acqua, rumore eccetera)  
..nella fase di esercizio (nessun costo = elemento negativo significativo)*

*A4 Relazione Tecnica, pag.2*

*Soluzione alternativa al piccolo nucleo residenziale adiacente la ferrovia .. nel tratto..di.. sede propria*

NOTE : sembrerebbero trascurati i costi e le problematiche di esercizio e di manutenzione si considera preliminarmente che, nella fase di esercizio, benefici e costi economici si compensino al 100%, perché sembrerebbe sconsigliabile imporre prezzi maggiori per l'utenza, in quanto potrebbero danneggiare il beneficio per l'afflusso più di quanto realizzabile economicamente con i prezzi pagati dagli utenti dell'esercizio del people-mover

In base a valutazione preliminare approssimata, sembrerebbe corretto trascurare i “Costi/danni” per inquinamento nella fase di realizzazione, in quanto compensati da minore inquinamento nella fase di esercizio.

I costi veri e considerevoli sono perciò per :

- Compensazione (economica e/ o con sostituzione) dei possessori delle **abitazioni da eliminare** (costo da valutare buggettariamente, possibilmente a seguito di negoziazione preliminare con gli interessati)
- Quote parti di **progetto e realizzo**, da valutare buggettariamente in base ai costi totali, alle percentuali concordate e dalle deduzioni per i contributi CEE (50% e 10% o 100% ? )

# Considerazioni su “People-Mover” tra aeroporto e stazione FFSS di Pisa,

rif. Delibera Comunale 143 di G.C. del 29 giugno 2010, ed incontri GC/CTP4 del 24/5/2010 e 27/7/2010

## 4-benefici

4

*A1 Documento di valutazione integrata, pag.11 (ripresi da “Delibera” e comunicati FFSS e SAT)*

- .. incentivare il trasporto pubblico
- Supportare lo sviluppo dell’aeroporto
- Collegamento veloce con la stazione .. e.. bus
- Alleggerimento .. S. Giusto .. da traffico indotto dalle attività aeroportuali
- Supportare con collegamento frequente nuovo parcheggio

*A1 Documento di valutazione integrata, pag.36-44 (.. effetti attesi ..)*

- .. nella fase di realizzazione (nessun beneficio = elemento positivo significativo)
- ..nella fase di esercizio (oltre a benefici ambientali/viabilità, compensabili con gli equivalenti svantaggi nella fase di realizzazione, e comunque trascurabili rispetto ai seguenti benefici) di tipo *socio-economico afflussi relativi a circuiti culturale, turistico-ricettivo, sportivo, salute-sanità, ospedaliero, ricerca-scientifica, formazione, commerciale, produttive ed espositive*

Gli stessi benefici sono identificati nei comunicati di SAT e FFSS come

1-migliore accessibilità ferroviaria (con comunicazione più veloce aeroporto-stazione)

2-rispondere a concorrenza dell’aeroporto di Bologna

3-benefici ambientali suddetti, che sembrerebbero poco influenti, sia perché limitati e non certi , sia perché compensati da inquinamento nella fase di realizzazione. Inoltre, GC che dichiara profondo interesse a inquinamento facilmente suscita (come avvenuto in riunione del 29/7/2010) spiacevoli commenti dalla popolazione locale che ha ripetutamente e vigorosamente protestato (riunione 24/6/2010 e precedenti) per lo spaventoso effetto su 44 abitazioni, acustico e chimico/fisico, causato da aerei in fase di decollo, e la mancata tempestività di risposta/azioni in ossequio alle promesse di volta in volta enunciate .

NOTA( uguale a NOTA per “costi”) ... nella fase di esercizio, benefici e costi economici si compensino ...

Sembrerebbe onesto/opportuno trascurare gli aspetti ecologici/inquinamento, e valutare i benefici solo per l’elemento preponderante, cioè l’impatto per la cittadinanza di aeroporto più accessibile e competitivo, in rapporto a tutti gli altri mezzi di trasporto collegati, autostradale, ferroviaria e tramite autobus, per possibile incremento degli attuali utenti dell’aeroporto (più di 4 milioni/anno), e tenendo conto delle attuali potenzialità/cadenze, dichiarato da documentazione in rif. come

*Auto celere(LAM) tra aeroporto, stazione FFSS, futura stazione bus e centro storico/artistico ogni 9 minuti  
Treno) tra aeroporto, stazione FFSS, futura stazione bus con 3 corse l’ora*

Il beneficio dovrebbe essere valutato/misurato con indagine demoscopica tra i potenziali utenti dell’aerostazione, (e non sulla popolazione locale) per valutare il ritorno economico per la maggiore affluenza, non trascurando nessuno dei “circuiti” citati nella tabella di “effetti attesi” dell’allegato 1 .

# Considerazioni su “People-Mover” tra aeroporto e stazione FFSS di Pisa,

rif. Delibera Comunale 143 di G.C. del 29 giugno 2010, ed incontri GC/CTP4 del 24/5/2010 e 27/7/2010

## 5-rischi

5

Da esame preliminare da approfondire (con le tecniche applicabili alla gestione dei rischi), sembrerebbe opportuno trasformare/valutare in termini di “costi”, gli eventi temuti (moltiplicati per relativa probabilità di accadere) e le azioni per mitigarne gli effetti, per i rischi principali, tra i quali si propongono

- R1 Mancati contributi CEE, o relativa riduzione
- R2 Allungamento dei tempi, con incremento di costi ed eventuale perdita di contributi CEE suddetti (R1)
- R3 Maggiori costi di progetto/esercizio rispetto agli attuali preventivi (NOTA: le azioni mitiganti sarebbero attento monitoraggio, e trasferimento dei rischi R1-R-R3 agli altri enti partecipanti all'impresa)
- R4 Minori benefici di quanto emergesse dall'indagine (NOTA: sono necessarie azioni mitiganti atte ad evitare che l'indagine risulti falsata da eccessivo ottimismo degli enti partecipanti, interessati all'avvio dell'impresa per i relativi contributi e benefici per loro stessi)
- R5 carenza e/o cancellazione dei fondi necessari negli anni/esercizi successivi



# Considerazioni su “People-Mover” tra aeroporto e stazione FFSS di Pisa,

rif. Delibera Comunale 143 di G.C. del 29 giugno 2010, ed incontri GC/CTP4 del 24/5/2010 e 27/7/2010

## 6-conclusioni



Il beneficio è essenzialmente il ritorno economico per la maggiore accessibilità dell'aeroporto, e conseguente competitività ed afflusso.

Potrebbe essere quindi auspicabile che la “proposta” alla popolazione della zona sia di assicurare

- Inquinamento/ambiente/viabilità migliori (anche a compensazione dei disturbi nella fase di realizzazione)
- Onesta negoziazione con i residenti delle abitazioni da eliminare
- L'interesse per l'intera comunità comunale, come segue

Semberebbe indispensabile indagine demoscopica ed economica per verificare che

- Il beneficio derivante da maggiore modernità, velocità ed afflusso (NOTA: apparentemente limitata, dato che il people-mover prevede cadenza di 8', contro 9' di LAM e 3/ora di treno)

Superi

- I costi per progetto+realizzazione+trasferimento.abitazione+rischi