



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 E RELATIVE OPERE COMPLEMENTARI**

**RELAZIONE DEL RESPONSABILE
DEL PROCEDIMENTO**

Pisa, settembre 2010

INDICE

| | |
|--|----|
| 1. QUADRO GENERALE | 3 |
| 1.1. <i>Finalità delle varianti</i> | 3 |
| 1.2. <i>Contesto territoriale di riferimento</i> | 4 |
| 1.3. <i>Obiettivi e contenuti delle varianti</i> | 5 |
| 1.4. <i>Riferimenti normativi e legislativi</i> | 7 |
| 2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE | 9 |
| 2.1. <i>Il rapporto con il Piano Strutturale</i> | 9 |
| 2.2. <i>La variante al Regolamento Urbanistico</i> | 10 |
| 3. QUADRO VALUTATIVO | 12 |
| 3.1. <i>Conformità e coerenza con il Piano Strutturale</i> | 12 |
| 3.2. <i>Conformità e coerenza con il P.I.T.</i> | 13 |
| 4. CERTIFICAZIONE | 15 |

1. QUADRO GENERALE

1.1. Finalità delle varianti.

Le presenti varianti al Piano Strutturale ed al Regolamento Urbanistico del Comune di Pisa sono finalizzate a:

- individuare, nel Piano Strutturale, il corridoio infrastrutturale compreso all'interno dell'UTOE n. 27, attualmente non riconosciuto dalla cartografia ma compreso, a differenza di altri casi, nel “sistema insediativo – aree per la produzione di beni e servizi”;
- recepire, nella cartografia del Regolamento Urbanistico, le indicazioni emerse dalla progettazione preliminare del collegamento Aeroporto – Stazione Centrale;
- prevedere l'ampliamento della capacità di parcheggio di scambio nell'ambito di Pisa-Sud;
- prevedere la riorganizzazione della viabilità all'uscita Pisa Centro/Pisa Aeroporto, lato nord della SGC Fi-Pi-Li, allo scopo di ridurre l'effetto sul quartiere e migliorare l'accessibilità all'aeroporto ed al nuovo parcheggio scambiatore;
- prevedere un'area da destinare esclusivamente alla eventuale delocalizzazione di parte delle abitazioni esistenti in adiacenza alla linea ferroviaria tirrenica (Roma-Genova);

Quanto indicato è in attuazione di:

- Scheda UTOE n.27 del Piano Strutturale, che prescrive il collegamento diretto tra la Stazione Centrale e l'Aeroporto ed affida alla pianificazione attuativa l'incremento dell'efficienza trasportistica del nodo ferroviario ed il miglioramento della sua accessibilità pedonale e veicolare;
- Protocollo di intesa sottoscritto il 25 febbraio 2010 tra Regione Toscana, Provincia di Pisa, Comuni di Calci, Cascina, Pisa, San Giuliano Terme, Vecchiano e Vicopisano per la collaborazione nella definizione delle scelte strutturali d'area;
- Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 1 marzo 2010 tra Regione Toscana, Provincia di Pisa, SAT S.p.A., R.F.I. S.p.A. e F.S. Sistemi Urbani S.p.A., concernente, tra l'altro *“la definizione di idonee politiche di mobilità e di interventi infrastrutturali e organizzativi che favoriscano l'accessibilità all'aeroporto di Pisa con un efficace sistema di trasporto pubblico, tramite la realizzazione di un sistema ad alta frequenza tipo “People Mover” di collegamento fra l'Aeroporto e la Stazione di Pisa Centrale, in un arco temporale definito”*;

Contemporaneamente sono state valutate esigenze derivanti dalla localizzazione di alcuni edifici per abitazione posti all'interno della fascia di rispetto ferroviaria esistente e penalizzati dalla realizzazione della nuova viabilità locale necessaria per l'accesso alle proprietà private poste in adiacenza al tracciato, la riconversione dell'ex deposito carburanti dell'Aeronautica Militare in parcheggio scambiatore ed il miglioramento della viabilità di accesso all'aeroporto e di quella di quartiere, anche con l'eliminazione di due passaggi a livello.

Le variazioni che vengono apportate al Piano Strutturale in sostanza identificano una realtà infrastrutturale storica e non modificabile, mentre quelle riferite al Regolamento Urbanistico, che non modificano il quadro normativo vigente, sono relative alle scelte di dettaglio emerse dallo studio di fattibilità e dalla progettazione preliminare della nuova tipologia di collegamento, che si configura a tutti gli effetti come Trasporto Pubblico Locale.

1.2. Contesto territoriale di riferimento.

Il contesto territoriale di riferimento delle varianti al Piano Strutturale ed al Regolamento Urbanistico è costituito dal quartiere di S. Giusto, a margine del centro urbano, delimitato verso nord e verso ovest dalle aree ferroviarie (stazione Pisa Centrale, linea tirrenica), verso sud dalla SGC Fi-Pi-Li e verso est da via dell'Aeroporto.

Il quartiere, storicamente borgo semi rurale, ha vissuto un periodo di grande sviluppo edilizio nel corso degli anni '60 del secolo scorso, in genere basato sul tessuto viario preesistente, sviluppo che oggi mostra i suoi limiti per l'inadeguatezza della viabilità interna, per la strozzatura determinata dall'unico collegamento con il centro, attraverso la "passerella" che scavalca il fascio di binari della stazione centrale, per la barriera costituita dalla superstrada e per l'attività aeroportuale, inimmaginabile nell'immediato dopoguerra.

Una rilevante estensione compresa nell'area del quartiere risulta ancora libera ed utilizzata a fini agricoli/ortivi; il Piano Strutturale l'ha classificata come "area di connessione" per salvaguardarne la funzione di filtro verso l'infrastruttura ferroviaria e la successiva zona industriale poste ad ovest; il Regolamento Urbanistico l'ha individuata come "zona agricola".

Il peso delle infrastrutture presenti a margine del quartiere suggerisce una estrema cautela nell'individuare e localizzare nuove funzioni; si tratta, casomai, di lavorare per la razionalizzazione di quelle esistenti e per minimizzare gli effetti negativi già presenti.

A questo riguardo è fondamentale cercare di limitare il traffico di attraversamento del quartiere determinato dall'uscita della superstrada e dall'accesso all'aeroporto, nonché di intervenire sugli effetti negativi prodotti dall'attività aeroportuale.

La SAT, in collaborazione con gli enti locali, con ARPAT, con l'ENAV e con il Ministero delle Infrastrutture ha promosso una campagna di monitoraggio acustico che ha portato alla redazione di un protocollo per la disciplina dei sorvoli in decollo ed atterraggio (compatibilmente con le condizioni meteo e con la sicurezza del traffico aereo, gestita dai controllori di volo), alla classificazione acustica, con relativa zonizzazione, dell'infrastruttura aeroportuale (approvata in conferenza dei servizi ed in attesa del parere ministeriale) ed al progetto di prolungamento verso sud delle pista che porterà ad uno stacco, in fase di decollo, anticipato di circa 400 mt. e, di conseguenza, ad una maggiore altezza nel sorvolo del centro abitato.

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2010-2025, che dovrà essere valutato nell'ambito della definizione del nuovo Piano Strutturale, prevede inoltre l'incremento della dotazione di parcheggi pertinenziali a sud della superstrada e da questa facilmente raggiungibili, allo scopo di limitare la domanda di sosta che si sfoga sul quartiere.

1.3. Obiettivi e contenuti della variante.

Il volume di traffico dell'Aeroporto Galileo Galilei è stato costantemente in crescita, raggiungendo oltre 4 milioni di passeggeri nel 2009, ed incrementando sia il numero delle destinazioni servite (da 57 a 62) che il numero delle frequenze settimanali (da 388 a 412) operate da 18 Compagnie Aeree.

L'attuale servizio ferroviario di collegamento tra l'aerostazione e la stazione ferroviaria di Pisa Centrale ha necessità di essere adeguato per garantire incremento della capacità di trasporto, tempi rapidi di trasferimento, connessione nel nodo di Pisa Centrale con le tratte ferroviarie di interesse regionale, i servizi di lunga percorrenza ed il corridoio A.V. ed A.C., con offerta di adeguati livelli di confort per gli utenti; la revisione del sistema di accesso ferroviario si iscrive nel più ampio scenario del nuovo Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Pisa (PSA), che prefigura lo sviluppo dello scalo fino al 2025;

Sul versante dell'accessibilità e dell'intermodalità, il Comune di Pisa è impegnato ad attuare il progetto di riorganizzazione funzionale dell'area compresa tra la sede ferroviaria di Via Battisti e le Mura Storiche di Via Pellico/Via Bixio, all'interno della quale è prevista la realizzazione della nuova Stazione dei Bus, urbani ed extraurbani, integrata con la Stazione Ferroviaria, con un Fast Park per auto e parcheggio per motocicli e biciclette, con la possibilità di realizzare un concreto ed importante esempio di intermodalità aereo – people mover – treno – bus – auto – moto – bicicletta – pedoni. Il progetto, sviluppato in attuazione di quanto già indicato dal Regolamento Urbanistico del 2001, è stato concluso ed è prossimo l'avvio dei lavori, già appaltati.

Sempre sul versante dell'accessibilità alla città e, contemporaneamente, alla riduzione del traffico nel centro, è in corso di realizzazione il parcheggio scambiatore della via Aurelia, anch'esso già previsto dal Regolamento Urbanistico, in adiacenza al collegamento ferroviario esistente tra la stazione Pisa Centrale e l'Aeroporto; un efficace sistema di collegamento con il centro della città, attualmente possibile solo con l'istituzione di un'apposita linea di trasporto urbano, costituirebbe un sostanziale incremento della sua funzionalità e della sua appetibilità per gli utenti.

Considerato, inoltre, che gli unici parcheggi scambiatori attivi sono concentrati nella parte nord della città, l'ampliamento della capacità di sosta nella parte sud è volta a favorire una diversa modalità di accesso ai servizi ed alle attività urbane anche per il traffico proveniente da sud (Livorno, Stagno, Collesalveti, tramite la via Aurelia) e da est (Navacchio, Cascina, Pontedera, tramite la SGC Fi-Pi-Li).

Il parcheggio in corso di realizzazione ed il nuovo parcheggio previsto dalla variante possono inoltre costituire un punto di sosta e di accesso anche per parte del traffico diretto alla città e proveniente dall'autostrada tirrenica.

E' anche opportuno precisare che lo studio di fattibilità svolto preliminarmente da SAT ed in costante contatto con il Comune di Pisa (Direzioni Urbanistica e Mobilità) e la Regione Toscana (Pianificazione Integrata Mobilità e Trasporti e Sistema Informativo della Mobilità) ha definito che l'attuale sistema di collegamento di tipo ferroviario non è suscettibile di incremento della capacità di trasporto e, soprattutto, della frequenza del servizio, elemento ritenuto indispensabile per favorire l'utilizzazione del mezzo di trasporto da parte degli utenti aeroportuali e dei parcheggi scambiatori. Lo studio, partendo dalla comparazione delle diverse alternative in funzione dei parametri suddetti (capacità e frequenza), ma anche della sostenibilità ambientale, ha quindi indicato nel sistema tipo "people mover" con trazione a fune quello più idoneo a soddisfare le esigenze.

L'azione di pianificazione avviata dal Comune di Pisa in parallelo alla redazione del progetto preliminare del sistema di collegamento ha, in parte, influito sulla progettazione stessa, inducendo all'individuazione di scelte di tracciato e di soluzioni tecniche che non provocassero ulteriori aggravii o divisioni territoriali e, nel contempo, introducessero elementi di razionalizzazione della viabilità di accesso all'aeroporto e di servizio del quartiere.

In questo senso il tracciato del collegamento Stazione Centrale/Aeroporto ripercorre quello ferroviario esistente, in gran parte sovrapponendosi e, ove non possibile per le esigenze di RFI, rimanendo in stretta aderenza. Analogamente il braccio di collegamento che attualmente entra in aeroporto viene utilizzato dal "people mover" con percorso sopraelevato, consentendo così l'eliminazione di un passaggio a livello in via S. Agostino e l'utilizzazione di parte dell'attuale sedime ferroviario per la viabilità di accesso al nuovo parcheggio scambiatore.

A questo riguardo è opportuno far notare che la variante al Regolamento Urbanistico ha localizzato il parcheggio su di un'area che, seppure classificata come agricola, era la sede del deposito carburanti della 46a Brigata Aerea e che la bonifica ambientale in corso potrà difficilmente raggiungere i livelli di inquinamento ammissibili per una riconversione agricola del terreno. Di fatto si tratta di un'area di tipo industriale che può essere opportunamente utilizzata come parcheggio di scambio, sia per la localizzazione marginale rispetto al quartiere, sia per la facilità di collegamento con la superstrada e con il "people mover".

Un altro argomento di cui si è fatta carico la variante è stato quello delle abitazioni di via Zucchelli, una strada privata a fondo chiuso che serve un piccolo nucleo di edifici risalenti all'anteguerra o agli anni '50 e '60 del secolo scorso.

Proprio nel tratto antistante gli edifici il tracciato del nuovo collegamento è costretto ad uscire dall'area ferroviaria per incompatibilità con la funzionalità della linea tirrenica. Malgrado il limitato ingombro della nuova infrastruttura (circa cinque metri di larghezza), la necessità di prevedere lo spostamento in parallelo della via va a

penalizzare due degli edifici, per un totale di quattro abitazioni, che vedono limitare o scomparire lo spazio di resede antistante.

Per questo motivo è stata prevista la possibilità di realizzare quattro nuove abitazioni in un'area che è stata individuata all'interno del sistema insediativo residenziale del Piano Strutturale, in prossimità della via di Goletta ed in continuità con l'edificato esistente.

La scelta della localizzazione è stata dettata dall'esigenza di offrire un'alternativa ai residenti nella quattro abitazioni, ma in ambito già urbanizzato e con minimo consumo di suolo. La previsione, come definita da una apposita scheda-norma, è destinata esclusivamente alla delocalizzazione delle residenze di via di Goletta, previo accordo con le proprietà e cessione degli immobili liberati all'ente pubblico o alla costituenda società di gestione del sistema di collegamento per la demolizione o l'utilizzazione secondo fini di servizio pubblico (una ipotesi è quella di destinarli ad ospitare attività di servizio per l'adiacente area sportiva, in parte realizzata ed attiva, in parte da completare).

La variante è costituita dai seguenti elaborati:

- Piano Strutturale – Cartografia stato attuale e stato variato;
- Regolamento Urbanistico – Tav. 14 stato attuale;
- Regolamento Urbanistico – Tav. 14 stato variato;
- Regolamento Urbanistico – Tav. 20 stato attuale;
- Regolamento Urbanistico – Tav. 20 stato variato;
- Regolamento Urbanistico - Elaborato F2 – Scheda-norma 27.7;
- Relazione di fattibilità geologico tecnica;
- Relazione di sintesi della Valutazione Integrata;
- Relazione del Responsabile del Procedimento;
- Relazione del Garante della comunicazione.

1.4. Riferimenti normativi e legislativi.

Per quanto riguarda il procedimento di formazione della variante si fa riferimento agli articoli 16 e 17 della Legge Regionale n. 1/2005, nonché ai successivi regolamenti emanati dalla Regione Toscana.

In particolare, prima dell'adozione, il responsabile del procedimento:

- accerta e certifica che il procedimento si sia svolto nel rispetto delle norme legislative e regolamentari vigenti;
- verifica che l'atto di governo del territorio si sia formato in piena coerenza con gli strumenti della pianificazione territoriale di riferimento, anche tenendo conto degli ulteriori piani o programmi di settore vigenti;
- assicura l'acquisizione di tutti i pareri richiesti dalla legge, delle eventuali segnalazioni, proposte, contributi e condizioni, formulate dagli altri soggetti, pubblici e privati, interessati;

- provvede ad allegare agli atti da adottare il rapporto del garante della comunicazione, unitamente ad una relazione di sintesi concernente la valutazione integrata.

Prima dell'adozione, in adempimento a quanto previsto dalla L. R. n. 10/2010, assicura che sia stato concluso il procedimento di valutazione integrata e che sia stata verificata l'assoggettabilità a VAS.

Successivamente alla deliberazione di adozione il procedimento prosegue secondo il seguente schema:

- il soggetto istituzionalmente competente all'adozione dello strumento della pianificazione territoriale comunica tempestivamente il provvedimento adottato agli altri soggetti interessati (Regione Toscana, Provincia di Pisa, Soprintendenza Archeologica Regionale, Autorità di Bacino del fiume Arno,) e trasmette ad essi i relativi atti;
- entro e non oltre sessanta giorni dalla data del ricevimento della notizia o del provvedimento adottato, tali soggetti possono presentare osservazioni al piano adottato;
- il provvedimento adottato è depositato presso l'amministrazione competente per quarantacinque giorni dalla data di pubblicazione del relativo avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione. Entro e non oltre tale termine, chiunque può prenderne visione, presentando le osservazioni che ritenga opportune;
- decorsi i termini precedentemente richiamati l'amministrazione competente provvede all'approvazione dell'atto di governo del territorio. Il provvedimento di approvazione contiene il riferimento puntuale alle osservazioni pervenute e l'espressa motivazione delle determinazioni conseguentemente adottate;
- gli avvisi relativi all'approvazione dell'atto di governo del territorio sono quindi pubblicati sul Bollettino Ufficiale della Regione. Lo strumento acquista efficacia dalla data di tale pubblicazione.

2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

2.1. Il rapporto con il Piano Strutturale.

Le attuali previsioni del Piano Strutturale derivano dall'approvazione avvenuta con delibera del Consiglio Comunale n. 103 del 8/10/1998, di una variante finalizzata allo sviluppo territoriale, al consolidamento e alla riorganizzazione funzionale delle U.T.O.E. n. 17, 36, 39, 40, approvata con deliberazione del Consiglio Comunale n. 56 del 20.07.2006, di una variante relativa all'insediamento del nuovo Dipartimento di Chimica dell'Università, approvata con deliberazione del Consiglio Comunale n. 89 del 13/12/2007, di una variante finalizzata al consolidamento ed allo sviluppo dello stabilimento Saint Gobain ed al recupero di altra porzione della struttura produttiva non più necessaria per le esigenze aziendali, approvata con deliberazione del Consiglio Comunale n. 91 del 13/12/2007, ed, infine, ad una variante conseguente l'intesa sottoscritta presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri il 18 aprile 2001 ed il successivo accordo di programma tra Comune di Pisa, Ministero della Difesa ed Agenzia del Demanio, sottoscritto il 18.07.2007 e relativo al trasferimento delle funzioni militari dal centro storico, approvata con deliberazione del Consiglio Comunale n. 71 del 23/10/2008.

L'attuale variante parziale al Piano Strutturale è limitata e circoscritta all'individuazione cartografica dei corridoi infrastrutturali esistenti e di progetto, compresi, per quanto riguarda il primo tratto della linea ferroviaria tirrenica, nel sistema insediativo, sub sistema per la produzione di beni e servizi, e non considerato, se non per la linea ferroviaria esistente, nel suo collegamento verso l'aeroporto.

Si tratta, in ultima analisi, di una ricognizione dello stato di fatto e del suo adeguamento, per una fascia di circa 5 metri di ampiezza, limitata al tratto tra via Quarantola ed il sottopasso della superstrada, per consentirne il dimensionamento corretto in funzione della realizzazione del "people mover".

Le modifiche apportate sono quindi di carattere essenzialmente cartografico, poichè, come indicato, la scheda dell'UTOE di riferimento già contiene gli elementi corrispondenti alla nuova modalità di collegamento veloce. La previsione della nuova possibilità di collegamento viene perciò adattata all'apparato di classificazione e all'articolazione in sistemi e sub-sistemi già impiegati dal Piano Strutturale, senza introdurre nuove strutture identificative o sistemiche, né modificare le norme generali o le schede delle singole U.T.O.E..

Le modifiche introdotte dalle varianti non hanno, quindi, interessato "le invarianti strutturali" individuate all'interno del Piano Strutturale, ma sono stati riconosciuti e confermati elementi territoriali da considerarsi "invarianti".

2.2. La variante al Regolamento Urbanistico.

Il Regolamento Urbanistico è stato adottato con delibera di C.C. n. 49 del 27/07/2000, è stato definitivamente approvato con delibera di C.C. n. 43 del 28/07/2001 ed è costituito dai seguenti elaborati:

- A) relazione con gli allegati:
- a1- Elementi di riferimento per l'analisi morfologica;
 - a2- Qualità degli spazi aperti;
 - a3- Gli elementi dell'identità culturale;
 - a4- Abaco dei riferimenti progettuali per le aree aperte e gli spazi verdi;
- B) elaborati grafici di progetto, costituiti nella versione cartacea da n. 3 tavole in scala 1:5.000 e da n.1 tavola in scala 1:2.000 relativa al Centro Storico.
- C) carta della fattibilità geologica, costituita nella versione cartacea da n.4 tavole in scala 1:5.000 con allegato un fascicolo di note esplicative;
- D) piano del verde, costituito nella versione cartacea da n.12 tavole in scala 1:5.000, relazione e schede di valutazione raccolte in tre fascicoli riferiti ai tre quartieri di piano;
- E) norme di attuazione, delle quali formano parte integrante:
- l'Appendice 1, contenente le Definizioni;
 - l'Appendice 2, contenente le disposizioni relative alle trasformazioni ammissibili nel territorio non urbano;
 - l'Appendice 3, contenente le prescrizioni individuali di riqualificazione relative all'edificato compreso nella zona Centro Storico;
 - l'Appendice 4, contenente le disposizioni relative alle unità di spazio di interesse storico;
 - l'Appendice 5, corrispondente alla tavola di articolazione del territorio comunale in zone omogenee ai sensi del D.I. 1444/'68;
- F) le schede-norma relative alle aree di trasformazione soggette a piano attuativo, suddivise, rispettivamente, in schede relative al centro storico (F1) e schede relative al resto del territorio (F2).Al riguardo si veda il successivo paragrafo 2.4.;
- G) l'elaborato di verifica degli effetti ambientali.

Il Regolamento Urbanistico vigente, a seguito delle principali varianti introdotte e relative a:

1. Razionalizzazione dell'apparato normativo con riduzione del suo volume e correzione di effetti non desiderati individuati nei primi anni di applicazione (approvata con delibera del Consiglio Comunale n. 28 del 15.07.2009);
2. Revisione dell'elaborato F2 relativo agli ambiti di trasformazione disciplinati da scheda-norma con modifica di previsioni non attuate ed integrazione con nuove schede- norma in ambiti territoriali con varie tipologie di criticità (approvata con delibera del Consiglio Comunale n. 73 del 11.12.2009).

non ha modificato il quadro di riferimento definito dal Piano Strutturale se non per modeste ripermetrazioni di ambiti a seguito di approfondimenti analitici.

Con la variante, oltre che a dare attuazione a quanto descritto e sottoscritto nei protocolli di intesa indicati al paragrafo 1.1, si propone una adeguata previsione e, quindi, disciplina delle aree interessate dal progetto di collegamento veloce e ad alta capacità tra aeroporto e stazione centrale e dalle opere ritenute complementari al fine di migliorarne l'accessibilità e la fruibilità e di ridurre gli impatti sul quartiere e sulle popolazioni.

Il progetto di variante conferma e ribadisce, pur nella limitata estensione territoriale interessata, le scelte urbanistiche ed infrastrutturali che hanno, ormai, una continuità trentennale e che sono ampiamente consolidate, e propone una disciplinata organizzazione del sistema urbano del quartiere, partendo dalla conferma dell'impianto aeroportuale, accertato dal suo crescente ruolo regionale e nazionale, e facendo propria la necessità di migliorare, nel complesso, l'accessibilità intermodale alla città ed al territorio.

Sul piano infrastrutturale e dell'intermodalità il riassetto del trasporto su rotaia recepisce l'avvenuto snellimento dei fasci ferroviari della stazione centrale, e conferma e consolida il progetto "Sesta porta" che, in adiacenza alla stazione ferroviaria di Pisa Centrale ed all'estremità del sottopasso cui si attesta il terminal, lato città, del "people mover", prevede la stazione dei bus del trasporto urbano ed extra urbano.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico su gomma è opportuno segnalare che è in corso uno studio di fattibilità volto a migliorare il telaio periferico con la realizzazione di un sistema di trasporto su sede propria, legato al trasferimento delle principali funzioni nella zona di Cisanello, dalla stazione centrale al nuovo polo ospedaliero/universitario.

La disciplina del territorio interessato dalla variante al Regolamento Urbanistico è stata affrontata distinguendo le esigenze direttamente derivanti dall'ingombro del tracciato del "people mover", come definito dalla progettazione preliminare che, giova ricordare, si è svolta in parallelo con la definizione degli elementi di variante, senza pregiudizi di priorità di una scelta sull'altra, applicando a ciascuno dei due percorsi progettuali quanto emerso da specifiche analisi, svolte in fase di studio e relative alle trasformazioni fisiche ammissibili, con un'attenta classificazione alle prerogative normative e statutarie degli ambiti e delle unità di spazio interessati.

Gli interventi fisici previsti sono stati quindi limitati all'essenziale, sia in termini di nuove occupazioni di suolo, sia in termini di impatto sulla continuità territoriale, in qualche caso ottenendo sensibili miglioramenti rispetto alla situazione attuale (vedere, ad esempio, l'eliminazione del passaggio a livello su via S. Agostino e la riorganizzazione viabilistica all'uscita nord della SGC Fi-Pi-Li in corrispondenza dell'aeroporto).

3. QUADRO VALUTATIVO

3.1. Conformità e coerenza con il Piano Strutturale

La verifica di coerenza e conformità con il Piano Strutturale vigente, tenendo conto dei riferimenti di legge e delle indicazioni del P.T.C. della Provincia di Pisa, si basa sostanzialmente su:

- il controllo e la valutazione di rispondenza tra disposizioni contenute nello strumento di pianificazione territoriale e conseguenti disposizioni declinate nell'atto di governo nel territorio;
- il controllo del rispetto delle misure di salvaguardia eventualmente indicate dal Piano Strutturale, nonché delle specifiche prescrizioni in ordine alla compatibilità degli interventi;
- l'effettuazione delle specifiche attività di valutazione secondo quanto indicato dal Piano Strutturale e dalla legislazione vigente.

Per quanto riguarda i primi due elementi di verifica occorre sostanzialmente fare riferimento alle norme contenute nella scheda della U.T.O.E. interessata, facente parte integrante e sostanziale della disciplina prescrittiva del Piano Strutturale vigente. In particolare occorre precisare che le schede norma delle singole U.T.O.E. comprendono prescrizioni ed indirizzi per il Regolamento Urbanistico articolati nelle seguenti sezioni tematiche:

- a) processo di formazione e connotati attuali;
- b) invarianti strutturali;
- c) vincoli e condizioni ambientali;
- d) obiettivi qualitativi e funzionali generali;
- e) obiettivi qualitativi e funzionali locali;
- f) salvaguardie;
- g) dotazione minima di Standard.

La variante interessa ed attua quanto indicato al punto d), laddove si prescrive il collegamento diretto tra stazione ed aeroporto, ed il punto e), nel quale, con il ricorso a specifici strumenti di programmazione e di pianificazione attuativa, viene indicato l'obiettivo di trasformazione del nodo della stazione ferroviaria volto ad incrementarne l'efficienza trasportistica ed a migliorarne l'accessibilità, di riqualificare l'asse di via dell'Aeroporto (il cui decongestionamento da traffico non può che essere favorito dalla realizzazione del parcheggio scambiatore e del nuovo sistema di collegamento) e di rendere via S. Agostino percorso "corso" al sacrario di Kindu, mentre non incide sugli altri elementi della scheda, rivolta a fornire prescrizioni sul sistema fognario e sul fabbisogno di depurazione, che non viene aggravato dall'intervento, o sulla presenza di industrie insalubri.

3.2. Conformità e coerenza con il P.I.T.

Come condiviso e ripetuto in altre occasioni, il generale principio sancito dal PIT *“Continuamente capire ed anticipare i bisogni del futuro”*¹ è un obbligo cui sono chiamati tutti coloro che sono coinvolti nei processi di pianificazione e di trasformazione del territorio. Da questo discende il compito di fornire risposte adeguate e coerenti, risposte che non traggano in inganno la pura e semplice soddisfazione della “domanda”, ma che la collochino in un disegno coerente, sostenibile e flessibile.

Coerente, perchè il territorio e le sue infrastrutture debbono essere inquadrati in un quadro più ampio della delimitazione comunale o comunque locale, sostenibile, perchè l'insieme delle previsioni deve essere considerato all'interno di un sistema che miri, nel suo insieme, a non produrre un depauperamento irreversibile delle risorse non rinnovabili; flessibile, perchè la velocità e la direzione delle trasformazioni della società e dell'economia sono oggi fattori che determinano, nel giro di pochi anni, effetti radicali ed imprevedibili sul territorio, ed è allora necessario anticiparli e governarli.

Per la necessità di affrontare correttamente questi termini (coerenza, sostenibilità, flessibilità) i comuni dell'area pisana (Calci, Cascina, Pisa, San Giuliano Terme, Vecchiano e Vicopisano) hanno condiviso un Piano Strategico d'area e stanno avviando una revisione congiunta dei rispettivi Piani Strutturali per addivenire, con il coordinamento della Provincia, alla redazione di un Piano Strutturale comune, stralcio del P.T.C. provinciale.

L'ambizioso obiettivo che si sono poste le sei amministrazioni è quello di trovare, nella peculiarità dei rispettivi territori, gli elementi di comune potenzialità e di comune difficoltà e di inserirli in un disegno unitario di rapporti, di funzioni e di singolarità da sistematizzare.

Tra gli accordi già intercorsi, appaiono esemplari quelli definiti nei protocolli di intesa precedentemente citati, ai quali non è mancata l'importante partecipazione della Regione Toscana che ha condiviso, già nello stesso PIT, quegli obiettivi generali di cui le varianti in oggetto costituiscono una piccola, seppure non secondaria parte.

L'opportunità di partecipare a possibili opportunità di finanziamento comunitario ha perciò reso necessario avviare, quasi contestualmente, la progettazione preliminare e le due varianti: la prima che interessa il recepimento di una situazione infrastrutturale di tale importanza che non appare superabile senza un completo ribaltamento della realtà esistente, la seconda che, prendendo spunto dalla coincidenza tra progettazione urbanistica e progettazione dell'opera, ha inteso verificarle attraverso la rilettura del territorio e l'accertamento delle eventuali situazioni di crisi.

Si tratta, adesso, di verificare la coerenza della variante con gli indirizzi che il P.I.T. ha delineato con il “Documento di piano” e regolamentato con la “Disciplina del piano”.

¹ P.I.T. – Documento di piano – pag.12

Il riferimento fondamentale, in questo caso, non può essere che il Master Plan del Sistema Aeroportuale Toscano.

Tra gli obiettivi indicati¹, i primi due sono riferiti all'aeroporto pisano come “porta di entrata alla città” e “porta di entrata regionale da realizzare sfruttando i collegamenti esistenti e previsti, anche su rotaia”, mentre, tra le altre considerazioni, si citano come opere da realizzare la nuova viabilità di accesso e lo spostamento della stazione ferroviaria.

In quest'ultimo caso, l'utilizzazione del sistema con trazione a fune consente di mantenere la stazione all'interno dell'aeroporto evitando le interazioni attualmente negative con la sua operabilità e con la viabilità di quartiere.

Lo stesso Master Plan² cita lo studio di fattibilità, allora in corso di redazione, per il miglioramento dei collegamenti aeroporto/stazione centrale, con incremento della frequenza e nuove strutture di accoglienza già in stazione allo scopo di “migliorare le relazioni di interscambio per le varie direttrici ferroviarie”.

L'intervento si configura, inoltre, come un piccolo ma significativo tassello da inserire nel raggiungimento degli obiettivi del documento di piano relativi allo sviluppo della mobilità intra ed inter regionale secondo parametri di efficienza e sostenibilità ed in coerenza con quanto indicato dalla specifica disciplina di piano (artt. 29 e 30), anche per quanto riguarda la partecipazione della Regione Toscana alla definizione delle intese e degli accordi, sottoscritti e da sottoscrivere.

Con riferimento alla pianificazione del paesaggio, oltre a verificare che sulle aree interessate non sussistono vincoli di natura monumentale o paesaggistica, non resta che confermare come tutto il lavoro di variante abbia cercato, ed ottenuto, la minimizzazione degli impatti attuali e, comunque, l'assenza di nuovi effetti negativi sulla percezione del territorio.

Le aree di intervento, per altro, seppure escluse da vincoli archeologici specifici, sono state oggetto di analisi e valutazione del potenziale archeologico, svolto da personale specializzato e sottoposto alla Soprintendenza Archeologica Regionale. La progettazione definitiva delle opere dovrà essere preceduta da saggi e verifiche puntuali sul campo.

¹ Il piano di sviluppo – pag. 41 del Master Plan

² Paragrafo 6.4 – punto f) – pag. 66

4. CERTIFICAZIONE

Nel corso della redazione della variante al Piano Strutturale ed al Regolamento Urbanistico è stato effettuato il confronto con gli altri strumenti di pianificazione, rispetto ai quali non sono stati ravvisati elementi di conflitto o contrasto. In particolare ci si è rivolti alla verifica rispetto al Piano Strutturale, omettendo la verifica rispetto al P.T.C. della Provincia di Pisa, già condotta in occasione delle varianti al Piano Strutturale stesso, ed al Piano di Indirizzo Territoriale in quanto strumento di pianificazione completamente rinnovato di recente ed al fine di confrontare l'attualità degli strumenti urbanistici comunali, approvati in data anteriore al P.I.T.

La presente variante è pienamente coerente e compatibile con gli strumenti di pianificazione del territorio vigenti.

Il Responsabile del Procedimento
arch. Gabriele Berti

Responsabile del procedimento e coordinamento progettazione:

arch. Gabriele Berti
(Direzione Urbanistica – Comune di Pisa)

Collaborazione alla progettazione:

arch. Riccardo Davini
(Direzione Urbanistica – Comune di Pisa)

arch. Denise Cosci
(Direzione Urbanistica – Comune di Pisa)

arch. Mariella Romeo
(Direzione Urbanistica – Comune di Pisa)

Grafica informatizzata:

geom. Marina Bonfanti
(Sistema Informativo Territoriale – Comune di Pisa)

Collaborazione amministrativa:

sig.ra Patrizia Bartalini
(Direzione Urbanistica – Comune di Pisa)

sig. Roberto Chicca
(Direzione Urbanistica – Comune di Pisa)

sig.ra Agata De Luca
(Direzione Urbanistica – Comune di Pisa)

sig.ra Cinzia Natalini
(Direzione Urbanistica – Comune di Pisa)

Sindaco
Marco Filippeschi

Aspetti geologici:

dott. geol. Marco Redini
(Direzione Urbanistica – Comune di Pisa)

dott. geol. Aldo Iannucci
(Direzione Urbanistica – Comune di Pisa)

Consulenza per mobilità e traffico:

ing. Gilda Greco
(Direzione Mobilità – Comune di Pisa)

ing. Lucia Simoncini
(Direzione Mobilità - Comune di Pisa)

Valutazione integrata:

dott.sa Antonella Salani
(Direzione Urbanistica – Comune di Pisa)

dott.sa Manuela Ferri
(Direzione Urbanistica – Comune di Pisa)

p.i. Gianluca Pasquini
(Direzione Urbanistica – Comune di Pisa)

Responsabile del Procedimento di verifica di assoggettabilità a VAS:

arch. Mario Pasqualetti
(Area qualità edilizia e trasformazione urbana - Comune di Pisa)

Garante per la comunicazione:

dott.ssa Sandra Bertini
(Direzione Urbanistica – Comune di Pisa)

Assessore all'Urbanistica
Fabrizio Cerri