



Comune di Pisa
Direzione Urbanistica

Variante al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico per 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 il tracciato ferroviario



Relazione di sintesi

INDICE

Processo di valutazione integrata svolto in corrispondenza con l'attività di elaborazione della variante al Piano Strutturale e della contestuale variante al Regolamento Urbanistico	2
Risultati delle valutazioni, verifica della fattibilità e della coerenza interna e esterna ..	6
Definizione del sistema di monitoraggio	20
misure di mitigazione, prescrizioni, e disposizioni per l'innalzamento dei livelli prestazionali	21

Processo di valutazione integrata svolto in corrispondenza con l'attività di elaborazione della variante al Piano Strutturale e della contestuale variante al Regolamento Urbanistico

Il percorso della variante al Piano strutturale e al Regolamento Urbanistico ha avuto inizio a seguito di una serie di previsioni comprese in un quadro programmatico-pianificatorio che interessa differenti livelli territoriali e le cui significatività e correlazioni sono sinteticamente esposte, unitamente a altri dati, informazioni ed elaborazioni in un documento denominato "Rapporto di sostenibilità", allegato alla presente relazione (ALL.1).

L'atto più recentemente sottoscritto, recante la data del 01/3/2010, è il Protocollo di Intesa tra Regione Toscana, Provincia di Pisa, Comune di Pisa, SAT Società Aeroporto Toscano, RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A e FS Sistemi Urbani S.p.A, avente ad oggetto ".....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". Gli impegni assunti dalle parti attengono al recupero e alla riqualificazione di aree ferroviarie, alla realizzazione del progetto "Sesta Porta" e alle verifiche urbanistiche rispetto al tracciato del people mover.

In attuazione del protocollo di intesa sono state quindi effettuate le necessarie verifiche di carattere urbanistico sulla base degli studi di fattibilità e del progetto preliminare che andava sviluppandosi.

La soluzione tecnologica prescelta, che esclude, in ogni caso, la possibilità di utilizzare materiale rotabile tradizionale, richiede un tracciato su sede propria. Poiché l'attuale collegamento Stazione Centrale-Aeroporto coinvolge, nella sua parte centrale, binari della linea ferroviaria tirrenica, è necessario, almeno per quel tratto, ampliare il corridoio infrastrutturale individuato dagli strumenti urbanistici.

Gli approfondimenti sulla fattibilità dell'intervento e sulla potenzialità del nuovo sistema di collegamento veloce hanno indicato come elemento di forza la presenza di una fermata in corrispondenza del parcheggio scambiatore di Pisa-sud in corso di

realizzazione e la necessità di utilizzare l'area ex deposito carburanti dell'Aeronautica Militare (oggi in corso di bonifica) per poter disporre di un numero adeguato di spazi di parcheggio (in totale circa 1500 facilmente accessibili dalla grande viabilità e, naturalmente appetibili se provvisti di un collegamento frequente e veloce con il centro urbano.

Gli studi preliminari, supportati dagli elementi conoscitivi, successivamente raccolti in un documento e messi a disposizione del pubblico durante la fase dedicata alla partecipazione, hanno portato anche a formulare ipotesi di riassetto viario finalizzate, oltre che a servire meglio l'aeroporto e a garantire un facile accesso ai parcheggi scambiatori, ad allontanare, per quanto possibile, il traffico non locale dal quartiere di S.Giusto.

Durante le verifiche è emersa la necessità di individuare una soluzione alternativa al piccolo nucleo residenziale adiacente la ferrovia proprio nel tratto in cui il nuovo sistema di collegamento dovrà distaccarsene per correre su sede propria. Gli edifici, anche se non direttamente interessati dall'intervento, saranno certamente penalizzati dalla riduzione dello spazio antistante, già oggi di ridotte dimensioni. Nel contempo è stato ritenuto opportuno prevedere la traslazione dell'attuale via Zucchelli, il cui sedime è interessato dal nuovo tracciato, per assicurare il mantenimento dell'accessibilità alle aree private che si trovano in quella zona.

Agli obiettivi di carattere generale della variante, riassumibili come segue:

- ✓ incentivare il trasporto pubblico in sede riservata attraverso un collegamento veloce tra aeroporto e stazione ferroviaria di Pisa centrale, con fermata all'altezza dei parcheggi scambiatori;
- ✓ supportare lo sviluppo dell'aeroporto internazionale G.Galilei;
- ✓ favorire la mobilità intermodale, con il collegamento veloce con la stazione ferroviaria e la stazione dei bus urbani ed extra urbani prevista nell'ambito del progetto della "Sesta Porta";
- ✓ consentire la realizzazione in tempi definiti del progetto del nuovo collegamento;
- ✓ alleggerire il quartiere di San Giusto dalla pressione del traffico indotto dalle attività aeroportuali;
- ✓ supportare con un collegamento frequente e veloce il nuovo parcheggio scambiatore in corso di realizzazione e prevedere un incremento della capacità di sosta con un nuovo parcheggio più accessibile dalla grande viabilità proveniente dall'entroterra;

si sono conseguentemente aggiunti gli obiettivi specifici così individuati:

- completare il percorso urbanistico necessario per incrementare l'accessibilità all'area della "Sesta Porta" (stazione bus urbani ed extra-urbani);
- definire le aree ed i collegamenti per l'attuazione degli obiettivi generali:
 - area della metropolitana di superficie;
 - area parcheggio scambiatore di via di Goletta;
 - viabilità di accesso al parcheggio di via di Goletta;
 - collegamento pedonale tra le aree di parcheggio di via Aurelia e di via di Goletta e la fermata del "people mover";
- prevedere un'area, accessibile dalla viabilità di quartiere esistente, disponibile per accogliere le abitazioni adiacenti il tracciato ferroviario ed il suo ampliamento destinato al percorso del "people mover";
- individuare previsioni, anche di riassetto viario, che abbiano il minore impatto negativo possibile, o che riducano quello attuale, sull'ambiente, sul territorio e sulla popolazione del quartiere di San Giusto.

Dopo aver accertato che la variante al PS e al RU è soggetta alla Valutazione Integrata, ai sensi della L.R.T. n. 1/2005 e ss.mm.ii, e alla verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica, ai sensi della L.R.T. del 12 febbraio 2010, n. 10 e ss.mm.ii, l'Amministrazione Comunale, con Delibera di Giunta Comunale n. 143 del 29/06/2010, ha avviato il procedimento ai sensi dell'art. 15 della L.R. n. 1/2005, il processo di valutazione integrata e la procedura di verifica di assoggettabilità alla valutazione ambientale strategica della variante al P.S. e al R.U.

La deliberazione n. 143, unitamente al documento che definisce i soggetti, le modalità e i tempi della partecipazione al processo di valutazione integrata, alla documentazione di supporto agli studi effettuati e agli esiti delle prime verifiche svolte, è stata pubblicata sul sito internet del Comune.

Un avviso pubblico ha dato informazione dell'avvenuto avvio del processo di Valutazione Integrata della variante e della possibilità, per chiunque ne avesse interesse, di presentare ai fini della determinazione delle scelte urbanistiche, istanze, suggerimenti e proposte entro e non oltre il 03 settembre 2010; l'avviso è stato pubblicato sul sito internet del Comune ed affisso all'Albo Pretorio Comunale.

Il 16 luglio 2010 è stata pubblicata sul sito internet la documentazione propria della fase intermedia della valutazione, mediante integrazione di quanto precedentemente pubblicato.

Considerato che il contenuto della suddetta documentazione comprende le informazioni necessarie per la verifica di cui all'allegato 1 alla L.R. n.10/2010, previa evidenziazione delle stesse mediante un apposito indice, si è provveduto alla sua trasmissione al Responsabile del procedimento per la Valutazione Ambientale Strategica.

Giovedì 29 luglio nella Sala del Consiglio Territoriale di Partecipazione n.4 (S. Giusto, S.Marco, Porta Fiorentina, S.Martino, S.Antonio, La Cella) si è svolta un'assemblea pubblica.

Le scelte effettuate si sono delineate fondandosi sull'intento di utilizzare segni e cesure territoriali già esistenti, senza crearne di nuove; anzi, migliorando la permeabilità del territorio attraverso l'eliminazione dei passaggi a livello di via di Goletta e via Sant'Agostino.

La Giunta Comunale, autorità competente per la VAS, con atto del 14 settembre 2010 ha deliberato l'esclusione della variante dal procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, ai sensi dell'art. 22 comma 4 della Legge Regionale 12 febbraio 2010, n 10, ed ha individuato le necessarie prescrizioni, le quali sono state riportate nel capitolo "MISURE DI MITIGAZIONE, PRESCRIZIONI, E DISPOSIZIONI PER L'INNALZAMENTO DEI LIVELLI PRESTAZIONALI".

Previamente, la Giunta ha ritenuto, per la tipologia e per la localizzazione delle previsioni della variante in oggetto, che la loro attuazione non costituisca per il SIR62 = 62B denominato "Selva Pisana" (IT5160002) causa di probabili impatti in grado di influire sulla conservazione degli habitat naturali, delle specie, della flora e della fauna che hanno determinato la classificazione del Sito di Importanza Regionale e, cioè, sia quelli di interesse comunitario che quelli di interesse solo regionale.

La presente relazione verrà pubblicata sul sito internet del Comune. Essa contiene la motivazione delle scelte da adottare; successivamente evidenzia i risultati delle valutazioni e la verifica della fattibilità e della coerenza esterna ed interna; infine contiene la definizione del sistema di monitoraggio.

Risultati delle valutazioni, verifica della fattibilità e della coerenza interna e esterna

FATTIBILITÀ ECONOMICO FINANZIARIA

PEOPLE MOVER

Sulla base delle opzioni progettuali in corso di definizione sono state formulate prime ipotesi sull'articolazione degli investimenti che vedrebbero impegnati:

- RFI, in quota parte, sulla progettazione e sulla nuova infrastruttura e le opere tecnologiche correlate alla rete esistente;
- SAT, in quota parte, sulla progettazione e sul materiale rotabile e l'allestimento dei terminali di interscambio;
- Enti locali, in quota parte, sia sull'infrastruttura che sul materiale rotabile con fonti finanziarie da identificare e reperire.

La gestione del progetto verrebbe garantita dalla SAT, così come la ricerca di possibili contributi comunitari sia per la fase di progettazione che di realizzazione delle opere e fornitura del nuovo materiale rotabile.

In tale quadro è stato analizzato anche il contributo che la Comunità Europea potrebbe dare iscrivendo il progetto del people mover nell'ambito del programma TEN-T (Trans European Transport).

La comunità Europea concede contributi per:

- studi: è finanziabile al massimo il 50% dei costi sostenuti;
- opere e infrastrutture: è finanziabile al massimo il 10% dei costi sostenuti.

La concessione del contributo tiene conto:

- della maturità del progetto;
- dell'effetto di stimolo sui finanziamenti pubblici e privati;
- della solidità della struttura finanziaria dei progetti;
- degli effetti socioeconomici diretti o indiretti, in particolare sull'occupazione;
- dell'impatto ambientale;
- della coerenza dei progetti con gli obiettivi del programma reti TEN-T.

PARCHEGGIO SCAMBIATORE

La porzione di territorio individuata per la previsione del nuovo parcheggio scambiatore di Via Di Goletta risulta costituita da un'area di proprietà della 46^a Aerobrigata e da area contigua già proprietà di PisaMo.

L'acquisizione da parte di PisaMo della porzione di proprietà Militare potrebbe avvenire a seguito della cessione alla 46^a Aerobrigata di un'altra area interna all'aeroporto attualmente di proprietà comunale.

La realizzazione del parcheggio e, successivamente, la sua gestione verrebbe garantita da PisaMo che gestirà anche il parcheggio scambiatore di Via Aurelia Sud in fase di realizzazione.

TRASFERIMENTO IN ALTRA RESIDENZA DELLE FAMIGLIE DI VIA ZUCHELLI

Per le residenze di via Zucchelli più prossime all'attuale tracciato ferroviario ed i cui resede sono interessati dalla nuova viabilità di accesso alla zona è previsto il trasferimento in adeguata area del quartiere.

L'acquisizione dell'area e la realizzazione delle nuove residenze è prevista a carico dell'intervento di realizzazione del people mover.

Gli edifici relativi alle residenze trasferite saranno utilizzati dall'Amministrazione Comunale.

COERENZA ESTERNA

La valutazione di coerenza esterna della proposta di variante allo strumento di pianificazione e all'atto di governo del territorio, rispetto ad altri piani/programmi che insistono sulla zona, si è basata sul confronto tra gli obiettivi generali della variante e gli obiettivi dei vigenti Piani sottoelencati.

- Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) della Regione Toscana
Implementazione del Piano di indirizzo territoriale con valore di Piano Paesaggistico
- Piano Territoriale di Coordinamento (PTCP) della Provincia di Pisa
- Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA) del Comune di Pisa
- Piano di Assetto Idrogeologico dell'Arno (PAI)
- Piano Urbano del Traffico di Pisa

		Piani				
		PIT	PTC	PCCA	PAI	PUT
Obiettivi generali della variante	Incentivare il trasporto pubblico in sede riservata attraverso un collegamento veloce tra aeroporto e stazione ferroviaria di Pisa centrale, con fermata all'altezza dei parcheggi scambiatori;	↑	↑	↑	↑	↑
	supportare lo sviluppo dell'aeroporto internazionale G.Galilei;	↑	↑			
	favorire la mobilità intermodale, con il collegamento veloce con la stazione ferroviaria e la stazione dei bus urbani ed extra urbani prevista nell'ambito del progetto della "Sesta Porta";	↑	↑	↑		↑
	consentire la realizzazione in tempi definiti del progetto del nuovo collegamento;	↑	↑			
	alleggerire il quartiere di San Giusto dalla pressione del traffico indotto dalle attività aeroportuali;			↑		↑
	supportare con un collegamento frequente e veloce il nuovo parcheggio scambiatore in corso di realizzazione e prevedere un incremento della capacità di sosta con un nuovo parcheggio più accessibile dalla grande viabilità proveniente dall'entroterra.		↑		↑	↑

Legenda

↑ Coerente
 ↓ Non coerente
 C Coerenza condizionata

COERENZA INTERNA

L'analisi di coerenza interna è stata impostata e condotta tramite un confronto tabellare tra obiettivi generali ed obiettivi specifici e, successivamente, tra obiettivi specifici ed azioni.

L'esito del confronto è stato evidenziato mediante l'attribuzione di simboli colorati che assegnano un giudizio qualitativo di coerenza (↑), non coerenza (↓) e mancanza di significatività (↓↑) del paragone tra i due aspetti di volta in volta incrociati.

L'ultima circostanza esposta (↓↑) si manifesta tanto nei riguardi di quelle relazioni che non risultano collegate dal punto di vista consequenziale/logico, quanto in quelle che non hanno stretta attinenza reciproca.

Sulla base di questi presupposti, l'analisi si pone dunque l'obiettivo di essere compresa sfruttando l'immediatezza dell'impatto visivo reso con l'assegnazione di simboli e colori ai concetti portanti di ambito strategico e programmatico.

<i>simbolo</i>	<i>giudizio</i>
↑	Coerenza
↓	Non coerenza
↓↑	Mancanza di significatività

VALUTAZIONE DI COERENZA

OBIETTIVI GENERALI	incentivare il trasporto pubblico in sede riservata attraverso un collegamento veloce tra aeroporto e stazione ferroviaria di Pisa centrale, con fermata all'altezza dei parcheggi scambiatori	↑	↑	↑	↑
	supportare lo sviluppo dell'aeroporto internazionale G.Galilei	↑	↑	↑	↑
	favorire la mobilità intermodale, con il collegamento veloce con la stazione ferroviaria e la stazione dei bus urbani ed extra urbani prevista nell'ambito del progetto della "Sesta Porta"	↑	↑	↑	↑
	consentire la realizzazione in tempi definiti del progetto del nuovo collegamento	↑	↑	↑	↑
	alleggerire il quartiere di San Giusto dalla pressione del traffico indotto dalle attività aeroportuali	↓ ↑	↑	↑	↑
	supportare con un collegamento frequente e veloce il nuovo parcheggio scambiatore in corso di realizzazione e prevedere un incremento della capacità di sosta con un nuovo parcheggio più accessibile dalla grande viabilità proveniente dall'entroterra	↑	↑	↑	↑
	completare il percorso urbanistico necessario per incrementare l'accessibilità all'area della "Sesta Porta" (stazione bus urbani ed extra-urbani)	Definire le aree ed i collegamenti per l'attuazione degli obiettivi generali: - area della metropolitana di superficie; - area parcheggio scambiatore di via di Goletta; - viabilità di accesso al parcheggio di via di Goletta; - collegamento pedonale tra le aree di parcheggio di via Aurelia e di via di Goletta e la fermata del "people mover"	Prevedere un'area, accessibile dalla viabilità di quartiere esistente, disponibile per accogliere le abitazioni adiacenti il tracciato ferroviario ed il suo ampliamento destinato al percorso del "people mover"	Individuare previsioni, anche di riassetto viario, che abbiano il minore impatto negativo possibile, o che riducano quello attuale, sull'ambiente, sul territorio e sulla popolazione del quartiere di San Giusto	OBIETTIVI SPECIFICI

VALUTAZIONE DI COERENZA

OBIETTIVI SPECIFICI	completare il percorso urbanistico necessario per incrementare l'accessibilità all'area della "Sesta Porta" (stazione bus urbani ed extra-urbani)	Definire le aree ed i collegamenti per l'attuazione degli obiettivi generali: - area della metropolitana di superficie; - area parcheggio scambiatore di via di Goletta; - viabilità di accesso al parcheggio di via di Goletta; - collegamento pedonale tra le aree di parcheggio di via Aurelia e di via di Goletta e la fermata del "people mover"	Prevedere un'area, accessibile dalla viabilità di quartiere esistente, disponibile per accogliere le abitazioni adiacenti il tracciato ferroviario ed il suo ampliamento destinato al percorso del "people mover"	Individuare previsioni, anche di riassetto viario, che abbiano il minore impatto negativo possibile, o che riducano quello attuale, sull'ambiente, sul territorio e sulla popolazione del quartiere di San Giusto		
	↑	↑	↑	↑	Tradurre negli strumenti urbanistici i vincoli sulle aree derivanti dalle previsioni di variante.	AZIONI
	↑	↓ ↑	↑	↑	Ricerca finanziamenti per la realizzazione del progetto people mover.	
	↓ ↑	↓ ↑	↓ ↑	↓ ↑	Partecipare ad apposita società di scopo per la gestione della nuova linea di trasporto pubblico (coerente con obiettivi generali).	
	↑	↑	↓ ↑	↑	Definire con RFI s.p.a e con Sistemi Urbani s.p.a. la cessione o la concessione dei sedimi ferroviari interessati.	
	↑	↑	↓ ↑	↑	Cedere alla 46 ^a Aero brigata un'area comunale interna all'aeroporto per coadiuvare l'acquisizione dell' area militare ex stoccaggio carburanti da utilizzare per la realizzazione del nuovo parcheggio scambiatore di Via di Goletta.	
	↑	↑	↓ ↑	↑	Attuare la nuova viabilità di quartiere e quella di connessione tra il parcheggio di Via Di Goletta e la SGT Fi Pi Li.	
	↑	↑	↑	↑	Attuare, a carico dell'intervento di realizzazione del people mover, il trasferimento delle residenze di via Zucchelli adiacenti la ferrovia che subiranno l'interferenza diretta della nuova infrastruttura di trasporto.	

VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI ATTESI

La valutazione qualitativa degli effetti ambientali, territoriali, socio-economici e sulla salute umana è stata effettuata confrontando i fattori di impatto che potranno essere determinati dall'attuazione degli interventi previsti dalla variante con le evidenze emerse dall'analisi degli elementi conoscitivi contenuti nel già citato allegato 1 alla presente relazione.





I potenziali effetti indotti dalla realizzazione delle previsioni sono stati individuati separatamente per la fase di cantiere **C** e per la fase di esercizio **E**.

























simboli	Effetto
○	Effetto assente
😊	Effetto positivo
😐	Effetto incerto
😞	Effetto negativo
R	Effetto negativo rilevante











FASE DI CANTIERE

Sistemi ambientali e territoriali	Fattori di impatto	Effetti potenzialmente generabili	fasi	Effetti delle previsioni di variante			
				People mover	Park Via di Goletta	Viabilità	Residenze trasferite
ACQUA	Consumi idrici	Variazioni nel prelievo delle acque di falda.	C	😞	😞	😞	😞
	Reflui civili	Variazioni del carico sul sistema fognature – depurazione.	C	😐	😐	○	○
	Presenza - impiego di materiali e fluidi inquinanti.	Inquinamento acque superficiali e/o profonde e costiere.	C	😞	😞	😞	😐
	Lavorazioni e scavi. Realizzazione opere sul soprasuolo e nel sottosuolo	Variazioni nelle dinamiche dei corpi idrici superficiali	C	😐	😐	😐	○
		Variazioni nelle dinamiche dei corpi idrici sotterranei.	C	○	○	○	○











Sistemi ambientali e territoriali	Fattori di impatto	Effetti potenzialmente generabili	fasi	Effetti delle previsioni di variante			
				People mover	Park Via di Goletta	Viabilità	Residenze trasferite
ARIA CLIMA	Emissioni sonore, di polveri e di gas inquinanti e/o climalteranti da attività dei mezzi di cantiere, lavorazioni, traffico veicolare indotto.	Inquinamento atmosfera	C				
		Inquinamento localizzato atmosfera	C				
		Inquinamento acustico	C				
RADIAZIONI NON IONIZZANTI	Sistemi e apparati elettromagnetici	Inquinamento elettromagnetico	C		○	○	○
SUOLO E SOTTOSUOLO	Lavorazioni e scavi. Opere sul soprasuolo e nel sottosuolo	Uso del suolo / nuova urbanizzazione	C				
	Presenza - impiego di materiali e fluidi inquinanti.	Inquinamento del suolo e del sottosuolo	C				
MOBILITA'	Traffico	Pressione del traffico pesante sulla viabilità esistente	C				
		Interferenze tra le piste di cantiere e la viabilità pubblica	C				
	Servizio di trasporto pubblico	Variazioni di percorsi, modalità, frequenze e numero degli utenti	C		○		○
	Sistema della sosta	Variazione disponibilità posti auto e riorganizzazione sistema della sosta	C	○	○		○

Sistemi ambientali e territoriali	Fattori di impatto	Effetti potenzialmente generabili	fasi	Effetti delle previsioni di variante			
				People mover	Park Via Di Goletta	Viabilità	Residenze trasferite
RIFIUTI	Produzione di rifiuti	Presenza rifiuti	C				

Sistema	Fattori di impatto	Effetti potenzialmente generabili	fasi	Effetti delle previsioni di variante			
				People mover	Park Via Di Goletta	Viabilità	Residenze trasferite
SALUTE UMANA	Fattori causali dovuti all'inquinamento atmosferico	Variazioni nello stato e/o condizione di rischio per malattia	C				
	Fattori causali dovuti all'inquinamento acustico		C				
	Fattori causali dovuti all'inquinamento elettromagnetico		C				
	Interferenza sulle residenze di via Zucchelli		C				
	Eventi accidentali legati al traffico veicolare	Variazione nei tassi di morbilità, mortalità e di invalidità	C				
	Approvvigionamento idropotabile e reflui civili	Variazioni qualitative e quantitative della risorsa e delle acque superficiali	C				

Sistema	Fattori di impatto	Effetti potenzialmente generabili	fasi	Effetti delle previsioni di variante			
				People mover	Park Via Di Goletta	Viabilità	Residenze trasferite
SOCIO ECONOMICO	Afflussi relativi al circuito culturale, turistico ricettivo e sportivo	Fruizione sistemi integrati di trasporto e dell'intermodalità	C		○		○
	Afflussi relativi al circuito salute – sanità e sistema ospedaliero		C		○		○
	Afflussi relativi al circuito ricerca scientifica e formazione		C		○		○
	Afflussi relativi al circuito commerciale, aree produttive ed espositive		C		○		○
	Interferenza sulle residenze di via Zucchelli	Variazioni condizione abitativa	C		○	○	

FASE DI ESERCIZIO

Sistemi ambientali e territoriali	Fattori di impatto	Effetti potenzialmente generabili	fasi	Effetti delle previsioni di variante			
				People mover	Park Via di Goletta	Viabilità	Residenze trasferite
ACQUA	Consumi idrici	Variazioni nel prelievo delle acque di falda.	E			○	○
	Reflui civili	Variazioni del carico sul sistema fognature – depurazione.	E			○	○
	Presenza – impiego di materiali e fluidi inquinanti.	Inquinamento acque superficiali e/o profonde e costiere.	E				○
	Realizzazione opere sul soprasuolo e nel sottosuolo	Variazioni nelle dinamiche dei corpi idrici superficiali	E				○
		Variazioni nelle dinamiche dei corpi idrici sotterranei.	E	○	○	○	○

Sistemi ambientali e territoriali	Fattori di impatto	Effetti potenzialmente generabili	fasi	Effetti delle previsioni di variante			
				People mover	Park Via di Goletta	Viabilità	Residenze trasferite
ARIA CLIMA	Emissioni sonore, di polveri e di gas inquinanti e/o climalteranti da traffico veicolare indotto.	Inquinamento atmosfera	E				○
		Inquinamento localizzato atmosfera	E				○
		Inquinamento acustico	E				○
RADIAZIONI NON IONIZZANTI	Sistemi e apparati elettromagnetici	Inquinamento elettromagnetico	E		○	○	○
SUOLO	Opere sul soprasuolo e nel sottosuolo	Uso del suolo / nuova urbanizzazione	E	○		○	
MOBILITA'	Traffico	Pressione del traffico sulla viabilità esistente	E				○
		Fluidità del traffico	E				○
	Servizio di trasporto pubblico	Variazioni di percorsi, modalità, frequenze e numero degli utenti	E				○
	Sistema della sosta	Variazione disponibilità posti auto e riorganizzazione sistema della sosta	E				○
RIFIUTI	Produzione di rifiuti	Presenza rifiuti	E			○	○

Sistemi ambientali e territoriali	Fattori di impatto	Effetti potenzialmente generabili	fasi	Effetti delle previsioni di variante			
				People mover	Park Via Di Goletta	Viabilità	Residenze trasferite
SALUTE UMANA	Fattori causali dovuti all'inquinamento atmosferico	Variazioni nello stato e/o condizioni di rischio per malattia	E	😊	😊	😊	😊
	Fattori causali dovuti all'inquinamento acustico		E	😊	😊	😊	😊
	Fattori causali dovuti all'inquinamento elettromagnetico		E	😐	○	○	😊
	Interferenza sulle residenze di via Zucchelli		E	○	○	○	😐
	Eventi accidentali legati al traffico veicolare	Variazioni nei tassi di morbidità, mortalità e di invalidità	E	😊	😊	😊	😊
	Approvvigionamento idropotabile e reflui civili	Variazioni quali-quantitative della risorsa e delle acque superficiali	E	😐	😐	😐	○

Sistema	Fattori di impatto	Effetti potenzialmente generabili	fasi	Effetti delle previsioni di variante			
				People mover	Park Via Di Goletta	Viabilità	Residenze trasferite
SOCIO ECONOMICO	Afflussi relativi al circuito culturale, turistico ricettivo e sportivo	Fruizione sistemi integrati di trasporto e dell'intermodalità	E	😊	😊	😊	○
	Afflussi relativi al circuito salute – sanità e sistema ospedaliero		E	😊	😊	😊	○
	Afflussi relativi al circuito ricerca scientifica e formazione		E	😊	😊	😊	○
	Afflussi relativi al circuito commerciale, aree produttive ed espositive		E	😊	😊	😊	○
	Interferenza sulle residenze di via Zucchelli	Variazioni condizione abitativa	E	🚫	○	○	😞

Definizione del sistema di monitoraggio

Il Regolamento di attuazione dell'articolo 11, comma 5, della L.R. n. 1/2005 prevede la definizione di un sistema di monitoraggio finalizzato alla gestione dello strumento della pianificazione territoriale o dell'atto di governo del territorio e alla valutazione del processo di attuazione e realizzazione delle azioni programmate.

Il monitoraggio verrà effettuato con cadenza semestrale attraverso l'impiego dei seguenti indicatori:

- stato di avanzamento delle ricerche e, eventualmente, delle richieste di finanziamento per la realizzazione del People mover;
- stadio delle procedure di:
 - cessione o concessione dei sedimi ferroviari
 - cessione area comunale interna all'aeroporto
 - acquisizione area militare ex stoccaggio carburanti
- atti sottoscritti dall'Amministrazione Comunale e finalizzati alla costituzione di una società, partecipata dal Comune di Pisa, per la gestione della linea di trasporto;
- previsione nel bilancio comunale della spesa per la realizzazione della nuova viabilità prevista
- atti sottoscritti finalizzati alla realizzazione di tale viabilità
- atti di acquisto delle aree individuate per il trasferimento delle residenze di via Zucchelli
- rilascio relative concessioni edilizie.

**MISURE DI MITIGAZIONE, PRESCRIZIONI, E DISPOSIZIONI
PER L'INNALZAMENTO DEI LIVELLI PRESTAZIONALI**

Al fine di limitare al minimo possibile gli impatti negativi che le previsioni di variante e la loro realizzazione potranno determinare, sono state predisposte opportune misure di mitigazione, prescrizioni e disposizioni per l'innalzamento dei livelli prestazionali e per la sostenibilità ambientale.

Si ritiene che le misure individuate, per le fasi di cantiere e di esercizio, siano idonee ad eliminare gli impatti negativi previsti o comunque a garantirne sufficientemente la riduzione a livelli compatibili sotto tutti gli aspetti esaminati.

L'intervento di nuova edificazione su via di Goletta rimane sospeso fino all'approvazione di specifico studio idrologico-idraulico, approvato dall'autorità idraulica competente, in cui dovranno essere distinte le aree soggette ad alluvioni con TR inferiore a venti anni da quelle interessate da TR inferiore a trenta anni.

FASE DI CANTIERE

ACQUA Fase di Cantiere	<u>Consumi idrici</u>
	1 In linea generale non è previsto allacciamento di cantiere all'acquedotto comunale. In caso di documentata necessità, le modalità per la fornitura di acqua dalla rete idrica dovranno essere preventivamente concordate con il gestore del servizio(Acque spa).
	2 E' escluso lo svolgimento in loco di attività altamente idroesigenti come ad esempio la preparazione di grossi quantitativi di calcestruzzo, che dovrà giungere preconfezionato in autobetoniera.
	3 Le residue esigenze idriche per le lavorazioni e per l'attuazione delle misure di mitigazione successivamente previste, saranno soddisfatte prioritariamente con impiego di acqua non potabile trasportata da autobotti.
	4 Le esigenze idropotabili per gli addetti saranno soddisfatte mediante fornitura di acqua in bottiglie o in contenitori per comunità.
	<u>Acque reflue</u>
	5 Non è previsto allacciamento di cantiere alla fognatura separata acque nere. Per i servizi igienico sanitari di cantiere è previsto l'impiego di WC chimici in numero adeguato con relativa manutenzione. Eventuali reflui civili saranno incamerati in idonei depositi di contenimento ed avviati a depurazione mediante Ditte specializzate in vuotatura fosse biologiche.
	6 Il rilascio, preventivamente autorizzato, dei reflui derivanti da pompaggi, processi di lavorazione, dilavamento superficiale ecc... potrà avvenire solo dopo idonei processi di chiarificazione e comunque in conformità alle normative vigenti.
	7 I reflui di lavorazione che per il loro contenuto (sali, solventi, acidi, oli, idrocarburi o altre sostanze) debbano essere smaltiti separatamente dovranno essere trattati secondo le modalità previste dalla normativa vigente.
8 Deve essere sempre garantita la funzionalità dei corpi idrici e delle relative arginature	
9 tutti gli interventi previsti dovranno rispettare quanto stabilito dagli studi geologici, idrologici e idraulici..	

ARIA Fase di Cantiere	<p style="text-align: center;"><u>Rumore e vibrazioni</u></p> <p>1 Strumenti, macchinari, attrezzature e automezzi utilizzati dovranno essere conformi alle norme vigenti in materia di emissione sonora.</p> <p>2 Dovrà essere predisposto uno studio di impatto acustico relativo alla realizzazione del parcheggio di via di Goletta, per l'individuazione di eventuali superamenti dei limiti previsti, dei recettori interessati e per l'indicazione dei relativi interventi di mitigazione da mettere in atto.</p> <p>3 Dovrà essere predisposto uno studio di impatto acustico relativo alla realizzazione dell'intero "sistema" people mover, per l'individuazione di eventuali superamenti dei limiti previsti, dei recettori interessati e per l'indicazione dei relativi interventi di mitigazione da mettere in atto.</p> <p>4 L'autorizzazione necessaria per eventuali superamenti dei limiti previsti dal Piano Comunale di Classificazione Acustica, anche se temporanei e localizzati in determinate aree di cantiere, dovuti a particolari macchinari o lavorazioni, sarà preventivamente richiesta alla Direzione Tutela Ambiente del Comune di Pisa, indicando i giorni e le fasce orarie previsti che, se ritenuto necessario, potranno essere resi noti con comunicato stampa rivolto alla popolazione residente.</p> <p>5 Dovrà essere predisposto uno studio di impatto vibrazionale relativo alla realizzazione della nuova infrastruttura di trasporto (e di tutto quanto ad essa afferente: linea, stazioni, locali manutenzione veicoli, motori, relativi alloggiamenti e quant'altro necessario) per l'individuazione dei livelli vibrazionali eventualmente generati dal nuovo sistema di trasporto, dei recettori interessati, e per l'indicazione dei relativi interventi di mitigazione da mettere in atto.</p> <p style="text-align: center;"><u>Emissioni in atmosfera di polveri</u></p> <p>6 Tutte le operazioni dovranno essere svolte con modalità tali da limitare al minimo la produzione di polveri.</p> <p>7 Nel rispetto di quanto stabilito dal DLgs. 152/06 "Norme in materia ambientale" ed in particolare l'allegato V Parte I della Parte Quinta "Emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico e scarico o stoccaggio di materiali pulverulenti" saranno previsti ove necessario, idonei sistemi di contenimento (perimetrazioni, coperture provvisorie con teloni ecc...) ed abbattimento (aspirazione, bagnatura, ecc...) delle polveri per impedirne la diffusione in atmosfera.</p> <p style="text-align: center;"><u>Emissioni in atmosfera di Gas di scarico</u></p> <p>8 Strumenti, macchinari, attrezzature e automezzi utilizzati dovranno essere conformi alle norme vigenti in materia di emissioni e dovranno essere mantenuti sempre in condizioni di perfetta efficienza operativa.</p>
--	---

RADIAZIONI NON IONIZZANTI Fase di Cantiere	<p>1 Strumenti, macchinari, attrezzature e quanto altro necessario al funzionamento dei cantieri ed allo svolgimento delle lavorazioni, dovranno garantire il rispetto dei limiti previsti per l'esposizione a campi elettromagnetici.</p>
---	--

SUOLO Fase di Cantiere	<ol style="list-style-type: none"> 1 Tutti gli spazi per lo stoccaggio di materiali, attrezzature, strumenti ed automezzi dovranno essere ricavati all'interno delle aree di cantiere, opportunamente delimitati ed attrezzati per il perfetto contenimento dei materiali effettivamente presenti, nel rispetto delle norme di sicurezza. 2 Eventuali aree per il lavaggio, la manutenzione, e il rifornimento di oli, carburanti, liquidi diatermici, ecc... (e relativo stoccaggio) dei mezzi devono prevedere la temporanea impermeabilizzazione del suolo e la realizzazione di cordoli di contenimento al fine di evitare l'incidentale dispersione di fluidi potenzialmente inquinanti. 3 I rifornimenti dovranno essere eseguiti alla presenza dell'operatore. 4 dovrà essere considerato il rischio di presenza di ordigni bellici ed eventualmente effettuata la necessaria bonifica dell'area. 5 dovrà essere sempre garantita la funzionalità dei corpi idrici e delle relative arginature 6 tutti gli interventi previsti dovranno rispettare quanto stabilito dagli studi geologici, idrologici e idraulici..
----------------------------------	--

MOBILITA' Fase di Cantiere	<ol style="list-style-type: none"> 1 Ingressi ed uscite dai cantieri dovranno essere realizzati in modo da escludere, per motivi di sicurezza, l'interferenza diretta con la viabilità principale. I percorsi per raggiungere i cantieri dovranno interferire il minimo possibile con la viabilità locale, individuando opportunamente la localizzazione dei varchi, gli orari di ingresso e di uscita dei mezzi e, ove necessario, regolamentando i flussi di traffico mediante l'impiego di impianti semaforici provvisori o di personale addetto alla viabilità, munito di idonei strumenti di segnalazione manuale. 2 Gli automezzi pesanti in entrata e in uscita dai cantieri (per l'approvvigionamento dei materiali, per il conferimento a discarica ecc...) dovranno seguire itinerari che escludono la percorrenza della viabilità di quartiere e osservare le limitazioni alla circolazione veicolare stabilite dall'ordinanza comunale n. 181/2007 (allegata). 3 Tutti gli automezzi dovranno assicurare il perfetto contenimento dei materiali trasportati al fine di garantire l'assenza totale di dispersione di liquidi, polveri, detriti ecc. per tutto il percorso previsto interno ed esterno ai cantieri. 4 Tutti i veicoli in uscita dai cantiere dovranno sottoporsi, in apposita area opportunamente predisposta e attrezzata, al lavaggio accurato delle ruote e dei parafranghi fino alla completa rimozione di terre, fanghi o qualunque altro materiale che, se non rimosso, potrebbe essere disseminato nelle strade. 5 Qualora, per esigenze di cantiere, risultasse necessario modificare o sopprimere temporaneamente stalli per la sosta, piste ciclabili, marciapiedi ecc... all'esterno dell'area di cantiere, l'operazione potrà avvenire previa autorizzazione degli uffici comunali preposti. Una volta decadute le esigenze, comunque non oltre il termine dei lavori, dovrà essere ripristinato dell'originario stato dei luoghi. 6 Qualora, per esigenze di cantiere, risultasse necessario modificare o sopprimere temporaneamente la funzionalità di infrastrutture rilevanti (nel caso di specie la linea ferroviaria) l'operazione potrà avvenire previa autorizzazione delle competenti autorità e attuando adeguate misure alternative.
--------------------------------------	---

RIFIUTI Fase di Cantiere	<p>1 I rifiuti prodotti saranno gestiti e smaltiti in base alla loro classificazione secondo quanto previsto dalla normativa vigente (rispetto della modalità di deposito temporaneo, adempimenti analitici e documentali, ecc.)</p> <p>2 la gestione dei materiali di scavo dovrà avvenire nel rispetto della normativa vigente in materia (artt. 185 e 186, D.Lgs. 152/06 e s.m.i.)</p> <p>3 Le frazioni differenziabili dei rifiuti urbani-assimilabili saranno separate in cantiere prima del conferimento per il riciclo o lo smaltimento.</p> <p>4 Eventuali rifiuti speciali saranno smaltiti mediante conferimento a ditte specializzate.</p>
------------------------------------	---

SALUTE UMANA Fase di Cantiere	<p>1 si vedano misure previste per acqua, aria, e radiazioni non ionizzanti, suolo, mobilità e rifiuti</p>
---	--

SOCIO ECONOMICO Fase di Cantiere	<p>1 si vedano misure 5 e 6 previste per la mobilità</p> <p>2 La previsione residenziale è volta (e limitata) al trasferimento delle residenze con le quali interferirà la nuova viabilità di accesso all'area</p>
--	--

FASE DI ESERCIZIO

L'intervento di nuova edificazione su via di Goletta rimane sospeso fino all'approvazione di specifico studio idrologico-idraulico, approvato dall'autorità idraulica competente, in cui dovranno essere distinte le aree soggette ad alluvioni con TR inferiore a venti anni da quelle interessate da TR inferiore a trenta anni.

ACQUA Fase di Esercizio	<ol style="list-style-type: none">1- Per l'approvvigionamento e il risparmio della risorsa idrica si dovrà rispettare quanto segue:<ol style="list-style-type: none">a) l'impiego di risorse idriche alternative alle forniture dell'acquedotto comunale per la soddisfazione dei fabbisogni non potabili quali l'irrigazione delle aree verdi, il lavaggio periodico di superfici esterne, piazzali ecc... e, limitatamente ai servizi igienici destinati al pubblico, l'alimentazione delle cassette per il risciacquo dei WC;b) l'impiego di erogatori d'acqua a flusso ridotto, dotati di miscelatore aria/acqua e, limitatamente ai servizi igienici destinati al pubblico, muniti di sistemi di arresto automatico del getto;c) l'impiego di cassette per la pulizia dei WC munite di dispositivo per la regolazione del volume di scarico (uno maggiore e uno minore) anche se alimentate con acqua non potabile.2- I reflui civili devono essere depurati.3- Le superfici scoperte adibite a parcheggio dovranno essere dotate di idonei impianti per la depurazione delle acque di prima pioggia.4- gli interventi previsti sulla viabilità (ad esempio la creazione di rotatorie in luogo degli incroci) diminuiranno il rischio di sversamenti fluidi inquinanti dovuti a collisioni tra veicoli.5- tutti gli interventi previsti dovranno rispettare quanto stabilito dagli studi geologici, idrologici e idraulici.6- La previsione residenziale non comporta incremento di carico insediativo (trasferimento di residenze esistenti).
-----------------------------------	--

SISTEMA ARIA Fase di Esercizio	<p>1 La previsione residenziale non comporta incremento di carico insediativo (trasferimento di residenze esistenti)</p> <p style="text-align: center;"><u>Rumore e vibrazioni</u></p> <p>2 Gli edifici previsti (servizi e residenze ed eventuali altre costruzioni) dovranno essere realizzati con materiali che garantiscano il rispetto della normativa sull'isolamento acustico degli edifici ai sensi delle vigenti normative.</p> <p>3 La maggiore disponibilità di spazio per la sosta dei veicoli contribuirà, in linea generale, alla diminuzione delle emissioni sonore da traffico, tuttavia deve essere predisposto apposito studio di impatto acustico per il parcheggio allo scopo di individuare eventuali superamenti dei limiti previsti, dei recettori interessati e per l'indicazione dei relativi interventi di mitigazione da mettere in atto;</p> <p>4 il riassetto previsto della viabilità (ad es. la chiusura di via S.Agostino, la trasformazione degli incroci in rotonde ed altre soluzioni tese a semplificare i flussi di traffico) contribuirà alla riduzione delle emissioni sonore da traffico veicolare</p> <p>5 il nuovo sistema di trasporto, azionato elettricamente e con motori in sede remota, contribuirà, in linea generale, alla riduzione delle emissioni sonore da traffico veicolare e ferroviario, tuttavia trattandosi di una nuova infrastruttura che prevede tratti realizzati anche in elevazione, devono essere predisposti appositi studi di:</p> <ul style="list-style-type: none"> a impatto acustico relativo all'intero "sistema" people mover per l'individuazione di eventuali superamenti dei limiti previsti, dei recettori interessati e per l'indicazione dei relativi interventi di mitigazione da mettere in atto; b impatto vibrazionale relativo all'intero "sistema" people mover per l'individuazione dei livelli vibrazionali eventualmente generati dal nuovo sistema di trasporto, dei recettori interessati, e per l'indicazione dei relativi interventi di mitigazione da mettere in atto. <p style="text-align: center;"><u>Emissioni</u></p> <p>6 Il parcheggio previsto, per come è dimensionato, ubicato, e connesso al sistema dei trasporti pubblici contribuirà, in linea generale, alla riduzione delle emissioni da traffico veicolare.</p> <p>7 il riassetto previsto della viabilità contribuirà alla riduzione delle emissioni da traffico veicolare.</p> <p>8 il nuovo sistema di trasporto azionato elettricamente contribuirà alla riduzione delle emissioni da traffico veicolare.</p>
--	---

SISTEMA RADIAZIONI NON IONIZZANTI Fase di Esercizio	<p>1 I motori elettrici di azionamento dei vagoni, la loro alimentazione, i sistemi telematici e quanto altro necessario al funzionamento del sistema dovranno garantire il rispetto dei limiti previsti per l'esposizione a campi elettromagnetici.</p>
---	--

SISTEMA ENERGIA Fase di Esercizio	<ol style="list-style-type: none"> 1 Gli edifici previsti (servizi e residenze) dovranno essere realizzati con materiali che garantiscano il rispetto della normativa sull'isolamento termico degli edifici ed il contenimento energetico. 2 La climatizzazione, riscaldamento invernale e raffrescamento estivo, degli edifici previsti (servizi e residenze) dovrà essere realizzata mediante l'impianto di sistemi ad alta efficienza energetica. 3 Gli edifici dovranno essere dotati di impianti solari termici per il riscaldamento dell'acqua ad uso dei servizi igienici. 4 L'intero "sistema People Mover" dovrà avere caratteristiche di alta efficienza energetica 5 La previsione residenziale non comporta incremento di carico insediativo (trasferimento di residenze esistenti)
SISTEMA SUOLO Fase di Esercizio	<ol style="list-style-type: none"> 1 Il people mover occuperà prevalentemente l'attuale sedime ferroviario 2 Il parcheggio di Via di Goletta occuperà aree attualmente di proprietà della 46^a Brigata aerea già utilizzate per stoccaggio di idrocarburi e attualmente oggetto di bonifica del suolo contaminato. 3 Il previsto riassetto viario consentirà il recupero di aree a verde permeabili (in particolare con la realizzazione della rotatoria tra Via Pardi, la rampa di uscita dalla FiPiLi e Via Caduti Lager Nazisti) 4 La previsione residenziale è limitata al trasferimento delle residenze con le quali interferirà la nuova viabilità di accesso all'area
SISTEMA MOBILIA' Fase di Esercizio	<ol style="list-style-type: none"> 1 Il parcheggio previsto, per come è dimensionato, ubicato, e connesso al sistema dei trasporti pubblici contribuirà all'incremento della disponibilità di posti auto ed alla riorganizzazione del sistema della sosta. 2 il riassetto previsto della viabilità contribuirà a migliorare la fluidità del traffico. 3 il people mover, caratterizzato da alta capacità di trasporto, alta frequenza di collegamento e dotato di stazione intermedia connessa ai parcheggi di via di Goletta e di via Aurelia Sud, contribuirà a ridurre la pressione del traffico sulla viabilità.
SISTEMA RIFIUTI Fase di Esercizio	<ol style="list-style-type: none"> 1 I rifiuti urbani-assimilabili prodotti presso le tre stazioni del people mover e presso il parcheggio di Via di Goletta saranno raccolti in loco mediante opportuna dislocazione (sia nelle aree accessibili al pubblico che nelle aree di servizio) di un numero adeguato di idonei contenitori predisposti per il conferimento differenziato delle diverse frazioni merceologiche, ed avviati alle rispettive filiere con eventuale adeguamento dei contratti con i gestori. 2 Eventuali rifiuti speciali saranno smaltiti mediante conferimento a ditte specializzate. 3 La previsione residenziale non comporta incremento di carico insediativo (trasferimento di residenze esistenti). In relazione alla nuova ubicazione delle residenze, se necessario, saranno apportate modifiche alla dislocazione dei contenitori per il conferimento (cassonetti isole ecologiche).

SISTEMA SALUTE UMANA Fase di Esercizio	<ol style="list-style-type: none"> 1 Il people mover, a trazione elettrica, contribuirà alla diminuzione delle emissioni da traffico veicolare 2 Il parcheggio di Via di Goletta, aumentando la disponibilità di posti auto, contribuirà alla diminuzione delle emissioni da traffico veicolare 3 Il previsto riassetto viario, contribuendo alla decongestione, contribuirà alla diminuzione delle emissioni da traffico veicolare 4 La previsione residenziale è volta (e limitata) al trasferimento delle residenze con le quali interferirà la nuova viabilità di accesso all'area
--	--

SISTEMA SOCIO ECONOMICO Fase di Esercizio	<ol style="list-style-type: none"> 1 La realizzazione del People Mover e del parcheggio scambiatore favorirà l'integrazione dei sistemi di trasporto 2 Aumento della capacità di trasporto e della frequenza dei collegamenti Aeroporto - Stazione FS 3 La previsione residenziale è volta (e limitata) al trasferimento delle residenze con le quali interferirà la nuova viabilità di accesso all'area
---	---

In relazione all'edificazione si ricorda che dovrà comunque essere rispettato il **REGOLAMENTO EDILIZIO** - Norme per l'edilizia sostenibile approvato con delibera Consiglio Comunale del 24.09.2009 n. 55 ed in vigore dal 09 Ottobre 2009.