

**OGGETTO:** Variante al P.S e al R.U 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 il tracciato ferroviario – **Procedura di verifica di assoggettabilità a VAS di cui all'articolo 22 della LR 10/2010.**

## RELAZIONE TECNICA

La Giunta Comunale, con deliberazione n 143 del 29 Giugno 2010, ha avviato, in relazione alla variante in oggetto:

- ✓ il procedimento ai sensi dell'art. 15 della l.r. n. 1/2005
- ✓ il processo di valutazione integrata
- ✓ la procedura di verifica di assoggettabilità alla valutazione ambientale strategica.

L'attivazione della procedura di verifica è stata necessaria in quanto la variante, ai sensi delle previsioni dell'art 5, comma 3, della *L.R.T. n. 10 del 12 febbraio 2010 e ss.mm.ii.*, rientra nella casistica dei piani per i quali l'effettuazione della VAS è subordinata alla preventiva valutazione, effettuata dall'autorità competente, della significatività degli effetti ambientali.

La Direzione Urbanistica del Comune di Pisa, proponente della variante, in data 19 luglio 2010 ha inviato al sottoscritto (individuato responsabile del procedimento per la Valutazione Ambientale Strategica dalla deliberazione sopra citata) il documento preliminare di cui all'articolo 22 della L.R.10/2010 "Procedura di verifica di assoggettabilità".

Tale documento è stato trasmesso in data 29/7/2010 ai soggetti competenti in materia ambientale, individuati dalla Giunta con il provvedimento 143/2010, in modo da consentire loro di esprimere il rispettivo parere, così come prevede la normativa vigente.

L'esame del documento preliminare e della documentazione relativa alla valutazione integrata della variante, pubblicata sul sito web della Direzione Urbanistica, ha consentito di prendere visione delle previsioni contenute nella proposta urbanistica; previsioni che possono essere sinteticamente riassunte come segue:

### *PEOPLE MOVER*

- sostituzione del tradizionale sistema ferroviario con un sistema automatizzato di shuttle per 1,6 km, ad alta frequenza e possibilmente senza conducente (people mover), caratterizzato da elevato comfort di servizio (pianale accessibile allo stesso livello della banchina, vetture climatizzate), migliore visibilità e accessibilità sia in aeroporto che nella Stazione di Pisa Centrale;

- arretramento di circa 200 metri dell'attestamento del terminale ferroviario rispetto all'attuale posizione per far spazio all'estensione dell'aerostazione passeggeri e alla realizzazione di una piazza coperta, "city gate", con servizi di accoglienza ai viaggiatori e visitatori e attività commerciali e ristorazione;
- realizzazione, all'interno della stazione ferroviaria di Pisa Centrale, di un terminale identificabile come "gate aeroportuale", facilmente riconoscibile anche da viaggiatori stranieri e dotato dei necessari servizi informativi e di assistenza;
- realizzazione di una stazione intermedia connessa con i due parcheggi scambiatori di Pisa Sud, lato Via Aurelia e lato Via Di Goletta.
- realizzazione di una stazione per la manutenzione dei vagoni nel tratto di linea compreso tra la stazione intermedia e la stazione aeroporto.
- contestuale soluzione dei conflitti oggi esistenti con la viabilità locale.

#### *PARCHEGGIO SCAMBIATORE di Via di Goletta*

- nuovo parcheggio scambiatore, a servizio prevalentemente dell'utenza proveniente dalla strada di grande comunicazione Firenze Pisa Livorno (SGT FIPILI), nell'area attualmente occupata dalla 46<sup>a</sup> Aerobrigata e nell'area contigua che si sviluppa verso sud fino all'incrocio tra Via di Goletta e la linea ferroviaria per Pisa Aeroporto
- sovra passo ciclopedonale di comunicazione tra il parcheggio in previsione (Park Via di Goletta) e il parcheggio scambiatore (Park Via Aurelia Sud), attualmente in fase realizzazione e loro connessione alla stazione intermedia del people mover.

#### *NUOVA VIABILITA'*

- trasformazione di Via S. Agostino (lato a Nord della ferrovia) in strada a fondo chiuso per i veicoli, con l'interruzione all'altezza dell'attuale passaggio a livello ferroviario; la linea people mover in quel tratto risulterà sopraelevata quindi sarà garantita la continuità di eventuali percorsi ciclo pedonali;
- chiusura del passaggio a livello esistente su Via di Goletta che, sul lato sud rimarrà connessa con via S.Giusto (un nuovo breve tratto di strada in direzione Est consentirà l'accesso all'edificio manutenzione veicoli people mover), mentre sul lato Nord si innesterà in una nuova strada a doppio senso di circolazione aderente al versante nord del tratto sopraelevato della linea people mover. Tale nuova strada collegherà Via di Goletta, dall'ingresso del nuovo parcheggio, con Via S.Agostino, lato a sud della ferrovia, che in quel punto risulterà sotto il tratto sopraelevato della linea people mover, e la nuova rotatoria (piccola) descritta più avanti.
- realizzazione di una rotatoria per razionalizzare le connessioni tra Via Pardi, la rampa di uscita dalla FIPILI (veicoli provenienti da Firenze), Via S.Agostino (lato a Nord della ferrovia) e Via Caduti Lager Nazisti (strada di accesso al terminal Aerostazione dal lato Piazzale C.D'ascanio);
- realizzazione, poco più a Sud, di una seconda rotatoria di minori dimensioni per connettere tramite la nuova strada prima descritta, Via Caduti Lager Nazisti con Via S.Agostino (lato a Sud della ferrovia), Via Di Goletta e il nuovo parcheggio scambiatore;
- trasformazione in strada a doppio senso di circolazione di Via Caduti Lager Nazisti, limitatamente al tratto compreso tra le due nuove rotatorie;
- Sono inoltre previsti interventi di adeguamento/miglioramento su:
  - gli incroci tra via Dell'Aeroporto con via Eugenio III e con Via Pardi,
  - il profilo di via Zucchelli

#### *AREA RESIDENZIALE*

- nuovo insediamento residenziale finalizzato alla idonea sistemazione delle famiglie residenti in via Zucchelli, che subiranno sulle loro abitazioni l'interferenza diretta della nuova infrastruttura di trasporto.

In data 2 settembre 2009 è pervenuto il contributo istruttorio dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno (All.1) che evidenzia la pericolosità idraulica dell'area interessata dalle trasformazioni di variante, peraltro già segnalata dallo stesso proponente.

La Direzione Urbanistica, in qualità di proponente, ha fatto presente, con nota del 10 settembre 2010 (All.5) che l'intervento di nuova edificazione su via di Goletta rimane sospeso fino all'approvazione di specifico studio idrologico-idraulico da parte dell'autorità idraulica

competente, in cui dovranno essere distinte le aree soggette ad alluvioni con TR inferiore a venti anni da quelle interessate da un TR inferiore a trenta anni.

La Regione Toscana, in data 6/9/2010, ha inviato il proprio contributo (All.2) suggerendo il coinvolgimento nella fase consultiva, in qualità di autorità competenti in materia ambientale, della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana e, considerata la dimensione anche sovra comunale delle previsioni, dei Comuni facenti parte dell'Area Pisana.

L'area interessata dalla variante non risulta vincolata ai sensi del D.lgs n.42 del 22 gennaio 2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio".

Il progetto preliminare per la realizzazione del People Mover deve essere sottoposto a verifica di assoggettabilità a valutazione di Impatto Ambientale; in tale ambito SAT ha già provveduto a produrre uno studio denominato "Indagini Archeologiche", allegato alla nota della Direzione Urbanistica sopra citata, dal quale si evince che non sono disponibili dati storici e archeologici che consentano, di per sé, di definire il potenziale archeologico dell'area di variante e che, conseguentemente, sono necessarie opportune indagini. La Soprintendenza per i Beni Archeologici si è dichiarata concorde con la necessità di effettuare le indagini archeologiche ed anche sulla forma in cui sono state proposte da SAT, sia per quanto riguarda la tipologia che la fase di intervento (Nota del 3 Settembre 2010, Allegato n.3).

Anche il progetto preliminare per la realizzazione del parcheggio scambiatore dovrà essere sottoposto a verifica di assoggettabilità a valutazione di Impatto Ambientale e, benché esso sia previsto a raso, sarà comunque considerato il rischio archeologico.

Inoltre, in caso di progettazione di opere pubbliche, il codice dei contratti pubblici (Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163) all'articolo 95 ha affermato il principio della verifica preventiva dell'interesse archeologico.

Per le considerazioni suesposte si è ritenuto che il coinvolgimento della Soprintendenza per i beni Archeologici per la Toscana debba avvenire in un ambito diverso da quello della verifica di assoggettabilità a VAS della variante urbanistica; in un ambito nel quale le informazioni disponibili siano di maggior dettaglio in merito all'opera da realizzare e alle sue caratteristiche e consentano l'individuazione del rischio archeologico.

I Comuni dell'Area Pisana sono gli attori che hanno individuato e determinato gli sviluppi dell'area di S.Giusto così come sostanziate dalla variante in esame; con il Piano Strategico hanno previsto la valorizzazione dell'Aeroporto Internazionale G.Galilei e, più in generale, la riorganizzazione dell'intero sistema della viabilità nella zona limitrofa all'Aeroporto e della mobilità, con la realizzazione di una metropolitana leggera, ma anche la riorganizzazione del sistema della sosta con la realizzazione di due parcheggi scambiatori, uno in prossimità della St. Gobain e della via Aurelia, l'altro in via di Goletta.

Il Piano Strutturale d'Area, avviato da tutti i Comuni, affrontando la tematica dello sviluppo delle infrastrutture per la mobilità integrata, indica tra gli obiettivi prioritari la valorizzazione

dell'Aeroporto Internazionale G. Galilei la cui straordinaria crescita pone la città di Pisa al centro di un network di collegamenti internazionali molto vasto, esaltando le potenzialità dell'Area Pisana soprattutto nei settori turistico, culturale, della formazione, della ricerca e dell'assistenza. Nello specifico prevede la pianificazione e lo sviluppo della nuova linea di collegamento dedicato (people mover) tra le stazioni di Pisa Centrale e Pisa Aeroporto, con fermate presso i parcheggi scambiatori di Via Aurelia e Via di Goletta, la riqualificazione del binario 14, una nuova stazione presso l'aeroporto e la conseguente soppressione dei passaggi a livello in Via S.Agostino e Via di Goletta.

Il Protocollo d'Intesa tra Regione Toscana, Provincia di Pisa, Comuni di Pisa, Calci, Cascina, San Giuliano Terme, Vecchiano e Vicopisano, per la collaborazione nella definizione delle scelte strutturali d'area definisce le linee di azione collegate agli interventi prioritari sulle infrastrutture e sulla mobilità. Il miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto sarà perseguito mediante interventi infrastrutturali e organizzativi finalizzati alla realizzazione di un efficace sistema di trasporto pubblico ad alta frequenza tipo "People mover" che collegherà l'aviostazione alla stazione ferroviaria di Pisa Centrale.

La realizzazione del People Mover e del parcheggio scambiatore risultano quindi temi già affrontati in maniera specifica da tutti i Comuni dell'Area Pisana.

In merito ai contenuti del documento preliminare la Regione osserva che:

- ✚ appare opportuno che fin da adesso l'Amministrazione Comunale definisca esattamente gli edifici interferenti con il tracciato del People Mover e proponga ai cittadini una ipotesi di delocalizzazione sostenibile e coerente con le scelte di pianificazione
- ✚ nel documento preliminare non vengono svolte analisi sia in relazione alla produzione di rifiuti che in relazione ai fabbisogni energetici richiesti per l'esercizio dell'infrastruttura intesa come "gate aeroportuale"+"people mover"+parcheggio"+"city gate"
- ✚ nel documento non sono indicate misure prescrittive volte alla sostenibilità ambientale dell'intero intervento.

Le verifiche effettuate dal proponente hanno evidenziato che le residenze interferenti con la nuova viabilità di accesso alle abitazioni di via Zucchelli sono quattro. La scelta dell'area per i nuovi insediamenti residenziali persegue l'obiettivo di non ampliare il territorio incluso dal Piano Strutturale nel Sistema Insediativo, Subistema funzionale "Aree residenziali"; in subordine mira a consumare la minor superficie possibile di suolo e a non interferire con le abitudini dei cittadini già residenti nei pressi di via di Goletta.

La Regione Toscana, comunque, ritiene che la variante possa essere esclusa da VAS e che gli elementi conoscitivi integrativi nonché le misure prescrittive necessarie alla sostenibilità dell'inserimento ambientale possano essere definiti nel corso del procedimento anteriormente alla fase di adozione della variante.

Il 9 settembre 2010 si è tenuta una conferenza dei servizi alla quale hanno partecipato i rappresentanti dell'Arpat, Dipartimento Provinciale di Pisa e dell'Azienda USL n.5 Pisa, Dipartimento Prevenzione - Unità Funzionale Prevenzione Igiene e Sicurezza nei Luoghi di Lavoro. La conferenza ha espresso parere favorevole alla esclusione da VAS della Variante al P.S e al R.U ed ha indicato alcune prescrizioni.

Il contributo dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno, il parere della Regione Toscana, il verbale della Conferenza dei Servizi del 9/9/2010 e i chiarimenti del proponente sono allegati alla presente relazione.

Sulla base dell'analisi della documentazione predisposta dalla Direzione Urbanistica e dei contributi e pareri dei soggetti competenti in materia ambientale, facendo riferimento ai criteri per la verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica di Piani e Programmi, criteri contenuti nell'Allegato 1 della L.R.T.10/2010, di seguito riportati:

1. Caratteristiche del piano o programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:
  - in quale misura il piano o programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;
  - in quale misura il piano o programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
  - la pertinenza del piano o programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;
  - problemi ambientali relativi al piano o programma;
  - la rilevanza del piano o programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque);
  
2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:
  - probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;
  - carattere cumulativo degli impatti;
  - natura transfrontaliera degli impatti;
  - rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);
  - entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);
  - valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:
    - delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale;
    - del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite;
    - dell'utilizzo intensivo del suolo;
  - impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionali

si può innanzi tutto considerare che le trasformazioni previste richiedono una variante sia al Piano Strutturale che al Regolamento Urbanistico.

Il Piano Strutturale è lo strumento urbanistico che delinea la strategia dello sviluppo del territorio comunale; nel caso specifico le trasformazioni non prevedono l'inserimento di nuove fasce di territorio destinate alle infrastrutture ma l'ampliamento, limitatamente ad alcuni tratti, del corridoio infrastrutturale già individuato. Inoltre, la necessità del trasferimento di alcune residenze di via Zucchelli in altra area, è stato risolto individuando un'area di 2000 mq.

adiacente via di Goletta e già compresa nel Sistema Insediativo, Subistema funzionale "Aree residenziali". La variante prevede, infatti, di operare solo sulle quattro residenze che sono più prossime all'attuale tracciato ferroviario ed i cui esedre sono interessati dalla nuova viabilità di accesso alla zona

Gli obiettivi che la variante si pone sono quindi in linea con i principi e gli obiettivi del Piano Strutturale vigente.

Il Regolamento Urbanistico norma l'attività urbanistica ed edilizia per l'intero territorio comunale; esso contiene la disciplina per la gestione degli insediamenti esistenti e la disciplina delle trasformazioni degli assetti insediativi, infrastrutturali ed edilizi del territorio. Le nuove previsioni determinano sostanzialmente lievi erosioni di aree agricole periurbane o destinate a verde sportivo oppure di aree aventi altra destinazione, finalizzate rispettivamente al reperimento degli spazi necessari per gli interventi infrastrutturali funzionali al nuovo assetto della mobilità veicolare, anche intermodale, e all'adeguamento della viabilità esistente. Relativamente di maggior spessore è la trasformazione, derivante unicamente dalla necessità di soddisfare le esigenze abitative dei cittadini che non potranno più risiedere in via Zucchelli, di una porzione di territorio agricolo periurbano in area prevalentemente residenziale, per un totale, come già detto, di mq. 2000 e con previsione massima di realizzazione di 600 mq. di superficie utile lorda. La variante non prevede modifiche alle norme del Piano Strutturale o del Regolamento Urbanistico rispetto alle versioni attualmente vigenti.

Gli obiettivi che la variante si pone sono in linea con i principi e gli obiettivi del P.I.T. e del P.T.C.P..

Per quanto attiene alla pianificazione di settore si può rilevare la coerenza con gli obiettivi del Piano Comunale di Classificazione Acustica, con il Piano Urbano del Traffico e con il Piano di Assetto Idrogeologico dell'Arno, alle condizioni previste dal proponente.

La variante si prefigge l'obiettivo di migliorare la situazione ambientale nel quartiere di in San Giusto alleggerendo la pressione del traffico indotto dalle attività aeroportuali.

Gli impatti negativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione delle previsioni di variante risultano per lo più collegati alla fase di realizzazione delle opere; per la situazione post-operam appaiono presumibili peggioramenti della situazione ambientale locale limitatamente al descritto consumo di suolo e alla qualità delle acque.

Il proponente ritiene che l'attuazione delle previsioni di variante, in considerazione della loro tipologia e localizzazione, non costituisca per il SIR62 = 62B denominato "Selva Pisana" (IT5160002) causa di probabili impatti in grado di influire sulla conservazione degli habitat e delle specie della flora e della fauna che ne hanno determinato la classificazione di Sito di Importanza Regionale. E' stato verificato che la distanza minima dell'area di variante dal SIR è di circa 3,5 chilometri.

In conclusione, si ritiene che la documentazione a disposizione e i contributi e i pareri espressi evidenzino, sulla base degli elementi di cui all'Allegato 1 della L.R.T 10/2010, che la *Variante al P.S e al R.U 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 il tracciato ferroviario* non ha impatti significativi sull'ambiente. Conseguentemente la variante non dovrà essere sottoposta alle procedure di VAS previste dagli articoli 23 e seguenti della L.R. 10/2010; le prescrizioni previste sono le seguenti :

- l'intervento di nuova edificazione su via di Goletta non potrà essere effettuato 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;
- a livello progettuale dovranno essere effettuati:
  - ✓ studi di impatto acustico sia per quanto riguarda il People Mover che il parcheggio scambiatore;
  - ✓ studi sul clima acustico nell'area di inserimento delle nuove residenze.
- a livello di cantierizzazione degli interventi dovranno essere rispettate le seguenti prescrizioni:
  - ✓ tra gli effetti attesi si dovrà prendere in considerazione anche la produzione di rifiuti in fase di cantiere e la produzione di materiali di scavo, per i quali si dovrà individuare la durata e la reversibilità
  - ✓ la produzione di rifiuti in fase di cantiere è soggetta alla vigente normativa in ambito di rifiuti (rispetto della modalità di deposito temporaneo, adempimenti analitici e documentali, ecc.)
  - ✓ 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.)
- prima dell'adozione della variante dovranno essere integrati gli elementi conoscitivi nonché definite le misure prescrittive necessarie per la sostenibilità dell'inserimento ambientale, così come osservato dalla Regione Toscana nella citata nota del 6 Settembre.

Pisa, 13 settembre 2010

Il responsabile del Procedimento  
Arch. Mario Pasqualetti

## ALLEGATI

- 1) Contributo pervenuto dall'Autorità di Bacino in data 2/09/2010, prot. 34854 ed avente ad oggetto: "*Procedura di verifica di assoggettabilità a VAS della Variante al PS e RU per le modifiche al tracciato ferroviario esistente finalizzate alla realizzazione di una linea metropolitana di superficie, per parcheggio scambiatore e relativa viabilità di accesso e per la delocalizzazione delle residenze adiacenti il tracciato ferroviario – Conferenza dei Servizi del 9 settembre 2010*".
- 2) Contributo pervenuto dalla Regione Toscana in data 7/09/2010, prot. 35472 ed avente ad oggetto: "*Comune di Pisa (Pi) – Avvio procedura di VAS relativa alla variante al PS e al RU per modifica del tracciato ferroviario esistente finalizzate alla realizzazione di una linea metropolitana di superficie – invio contributo VAS*".
- 3) Nota della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana del 03 settembre 2010 indirizzata a SAT e avente per oggetto "Aeroporto di Pisa. Progetto People mover"
- 4) Verbale della Conferenza dei Servizi del 9 settembre 2010 ad oggetto "*Variante al P.S e al R.U 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 il tracciato ferroviario – Procedura di verifica di assoggettabilità a VAS di cui all'articolo 22 della LR 10/2010.*
- 5) Nota della Direzione Urbanistica del 10 settembre 2010
- 6) Cartografia





# Autorità di Bacino del Fiume Arno

II° Settore Tecnico  
Governato del Territorio  
U.O. Assetto idrogeologico

Prot. n. 4015 del 01 SET. 2010  
Risposta a note Prot.30900 e 32956/2010  
Rif. Ns. Prott. 3706 e 3815/2010

AI COMUNE DI PISA  
Area Qualità Edilizia e Trasformazione Urbana  
Alla c.a. del Direttore Arch. Mario Pasqualetti  
Vicolo del Moro, 2 - 56100 - PISA

Comune di Pisa



Ufficio Protocollo  
Nr.0034854 Data 02/09/2010  
Tit. 0000 Arrivo

FAX 050 500242

**Oggetto:** Procedura di verifica di assoggettabilità a VAS della Variante al PS e RU per le modifiche al tracciato ferroviario esistente finalizzate alla realizzazione di una linea metropolitana di superficie, per parcheggio scambiatore e relativa viabilità di accesso e per la delocalizzazione delle residenze adiacenti il tracciato ferroviario - Conferenza dei Servizi del 9 settembre 2010

In riferimento all'oggetto ed alla documentazione trasmessa, con la presente si fornisce un contributo istruttorio ai fini della procedura di verifica di assoggettabilità a VAS delle varianti in oggetto.

L'area oggetto di intervento risulta classificata nel Piano stralcio Assetto Idrogeologico - PAI - (dpcm 6/5/2005) come a pericolosità idraulica molto elevata (PI4) ed elevata (PI3).

Gli interventi ammissibili su tali aree sono quelli riportati agli artt. 6 e 7 delle norme di attuazione di Piano.

In particolare alcuni degli interventi previsti sembrano ricadere nelle lettere b) e d) dei predetti articoli, che prevedono una fattibilità condizionata alla realizzazione in condizioni di sicurezza idraulica in relazione alla natura dell'intervento e al contesto territoriale.

In merito all'area, individuata in prima approssimazione, da destinare a nuova area residenziale, si evidenzia che la stessa ricade interamente in pericolosità molto elevata PI4. A tal proposito si ricorda che l'ultimo comma dell'art. 6 precisa che, salvo che non vi siano possibili localizzazioni alternative, i nuovi strumenti di governo del territorio non dovranno prevedere interventi di nuova edificazione nelle aree PI4.

A disposizione per chiarimenti, cordiali saluti

Il Dirigente  
(Ing. Isabella Bonamini)

Il Segretario Generale  
(Dott.ssa Gaia Checcucci)

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 Berti** 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/ 229137/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 Remia



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 Proccdente (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. Ed 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
- ARPAT 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 I) "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 RU), 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 RU 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



Ministero per i Beni e le Attività  
Culturali

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHEOLOGICI  
DELLA TOSCANA - FIRENZE

*Prot. 15090 Allegato*  
*34-19.04/37.11*

**3 SET. 2010**

*Proposta al Foglio del*  
*Dir. Gen. N.°*

*Al* **Società Aeroporto Toscano**  
**"Galileo Galilei" Spa**  
*c.a.* **Ing. Federico Cecchetti**  
**56121PISA**  
*Fax* **050-916048**

**Oggetto: Aeroporto di Pisa; Progetto People Mover.**

E' stato esaminato il progetto preliminare per il collegamento tra l'Aeroporto e la Stazione ferroviaria di Pisa (People Mover), trasmesso con nota del 02/09/2010 prot. TD009-PROG-10/106 U (ns. prot. n. 15022 cl. 34.19.04/37.11 del 02/09/2010) ed in particolare la relazione contenente la valutazione del potenziale e del rischio archeologico relativo alla zona interessata, redatta dallo Studio InArcheo.

La relazione suddetta è accurata e ben documentata, pertanto si conferma necessaria la realizzazione delle indagini ivi indicate (v. Tabella "Ipotesi Indagini Archeologiche" a pag. 16) nella forma in cui sono state proposte, sia per quanto riguarda la tipologia che la fase d'intervento. Si concorda inoltre sull'opportunità che le verifiche siano effettuate preliminarmente alla stesura del progetto definitivo.

Questo Ufficio rimane a disposizione per qualsiasi chiarimento.

Con i migliori saluti

SD/ms

*Per*

**IL SOPRINTENDENTE**  
**Dr.ssa Fulvia Lo Schiavo**

**IL FUNZIONARIO RESPONSABILE**

**Dr.ssa Silvia Ducci**

*Silvia Ducci*

Ufficio Distaccato SBAT - Pisa  
Tel.: 050-27018/40709  
Fax: 050-9919819  
E-mail: sba-tos.pisa@beniculturali.it  
cell.: 335-1449148



*Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana*  
*Via della Pergola, 65 - 50124 Firenze - tel. 055235775 - fax 0552622213*





## COMUNE DI PISA

### AREA QUALITA' EDILIZIA E TRASFORMAZIONE URBANA

Palazzo Pretorio – Vicolo del Moro,2

Pisa 09 Settembre 2010	Verbale conferenza dei Servizi ad oggetto:
	Variante al P.S e al R.U 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 il tracciato ferroviario – <b>Procedura di verifica di assoggettabilità a VAS di cui all'articolo 22 della LR 10/2010.</b>

Il giorno 9/9/2010 alle ore 11.00 presso la sala riunioni della Direzione Urbanistica si è svolta la Conferenza di Servizi relativa all'oggetto, finalizzata alla espressione del parere di competenza dei soggetti intervenuti, ai sensi di quanto previsto dal comma 3 dell'articolo 22 della L.R.T. n.10 del 12 febbraio 2010.

Alla conferenza, presieduta dall'Arch Mario Pasqualetti, indetta con comunicazione protocollo n.30900 del 29/07/2010 inviata dalla Direzione Area Qualità Edilizia e Trasformazione Urbanistica mediante raccomandata A/R, integrata con raccomandata A/R protocollo 32956 del 13/08/2010, erano stati invitati:

- Regione Toscana, Direzione generale PTA - Settore Sperimentazione e Pianificazione Territoriale
- Provincia di Pisa, Servizio Ambiente
- Arpat, Dipartimento Provinciale di Pisa
- Azienda USL n.5 Pisa
- Soprintendenza per i Beni Architettonici, Paesaggistici, Artistici, Storici ed Etnoantropologici per le province di Pisa e Livorno
- Autorità di Bacino del Fiume Arno

ed hanno partecipato:

- Dott. Paolo Gallo, Arpat, Dipartimento Provinciale di Pisa
- Dott.ssa Cinzia Di Pede, Azienda USL n.5 Pisa, Dipartimento Prevenzione - Unità Funzionale Prevenzione Igiene e Sicurezza nei Luoghi di Lavoro.

Hanno inviato il proprio contributo scritto:

- Autorità di Bacino del Fiume Arno, in data 2/9/2010
- Regione Toscana, in data 6/9/2010.

I contributi sono allegati al verbale.

Inizialmente i convenuti hanno brevemente riesaminato le previsioni della variante urbanistica e chiarito alcuni aspetti.

La Dott.ssa Cinzia Di Pede, Azienda USL n.5 Pisa, Dipartimento Prevenzione - Unità Funzionale Prevenzione Igiene e Sicurezza nei Luoghi di Lavoro, in considerazione della necessità di sottoporre a verifica di impatto ambientale ai sensi della Legge 10/2010 sia il progetto preliminare per la realizzazione del People Mover sia il progetto preliminare per la realizzazione del parcheggio di via di Goletta, ha fatto presente, viste le competenze proprie della Unità Funzionale di appartenenza, che la sede più appropriata per esprimere eventuali osservazioni e contributi è quella relativa all'esame dei progetti.

Il Dott. Paolo Gallo, Arpat, Dipartimento Provinciale di Pisa, ha espresso valutazioni positive in merito all'allontanamento di alcune residenze dagli insediamenti industriali e ferroviari e dall'area classificata dal P.C.C.A in classe V<sup>^</sup>, in quanto la futura collocazione di tali residenze è prevista dalla variante in area di classe III<sup>^</sup>.

Anche la localizzazione del parcheggio scambiatore può essere valutata positivamente in quanto opportunamente prescelta rispetto alla concentrazione residenziale.

In linea generale il dott. Gallo ritiene le previsioni di variante orientate al miglioramento delle condizioni ambientali a seguito della riduzione della pressione del traffico veicolare sul quartiere.

A livello progettuale dovranno comunque essere effettuati:

1. studi di impatto acustico sia per quanto riguarda il People Mover che il parcheggio scambiatore;
2. studi sul clima acustico nell'area di inserimento delle nuove residenze.

A livello di cantierizzazione degli interventi dovranno comunque essere rispettate le seguenti prescrizioni:

3. tra gli effetti attesi si deve prendere in considerazione anche la produzione di rifiuti in fase di cantiere e la produzione di materiali di scavo, per i quali si dovrà individuare la durata e la reversibilità
4. la produzione di rifiuti in fase di cantiere è soggetta alla vigente normativa in ambito di rifiuti (rispetto della modalità di deposito temporaneo, adempimenti analitici e documentali, ecc.)
5. 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.)

Tutto ciò premesso, il Dott. Paolo Gallo ritiene di poter esprimere, per quanto di competenza, parere favorevole all'esclusione dall'assoggettabilità alla VAS a condizione che siano effettuati gli studi richiesti e rispettate le prescrizioni sopra evidenziati.

Pisa 19/09/2010

Arch Mario Pasqualetti	Comune di Pisa, Direzione Area Qualità Edilizia e Trasformazione Urbanistica
Dott.ssa Cinzia Di Pede	Azienda USL n.5 Pisa, Dipartimento Prevenzione - Unità Funzionale Prevenzione Igiene e Sicurezza nei Luoghi di Lavoro
Dott. Paolo Gallo	Arpat, Dipartimento Provinciale di Pisa



# COMUNE DI PISA

## DIREZIONE URBANISTICA

~

**Palazzo Pretorio – Vicolo del Moro,2**

(2° piano) 56125 PISA

Tel: 050 910408  
Fax: 050 910456

10 settembre 2010

Al Responsabile del Procedimento per la VAS  
Arch. Mario Pasqualetti

**OGGETTO:** Procedimento VAS: verifica di assoggettabilità (art. 22, L.R. 10/2010).

Variante al P.S. e al R.U. 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 il tracciato ferroviario.  
Provvedimento di esclusione.

La Regione Toscana ha inviato a questa Direzione il contributo al Rapporto preliminare di VAS redatto dal Settore Strumenti della Valutazione e dello Sviluppo Sostenibile.

Si ritiene quindi utile fornire alcuni chiarimenti in merito alle osservazioni ai fini della verifica di potenziali impatti significativi [Punto B) della nota della Regione].

Le residenze interferite dalla nuova viabilità di accesso alle abitazioni di via Zucchelli sono quattro. La scelta dell'area per i nuovi insediamenti residenziali persegue l'obiettivo di non ampliare il territorio incluso dal Piano Strutturale nel Sistema Insediativo, Subistema funzionale "Aree residenziali"; in subordine mira a consumare la minor superficie possibile di suolo e a non interferire con le abitudini dei cittadini già residenti nei pressi di via di Goletta. L'area individuata ha una superficie di 2000 mq..". Nella redazione della variante si è, infatti, scelto di operare solo sulle quattro residenze che sono più prossime all'attuale tracciato ferroviario ed i cui resede sono interessati dalla nuova viabilità di accesso alla zona. La variante al R.U. prevederà la trasformazione di una porzione di territorio agricolo periurbano in area prevalentemente residenziale, per un totale, come già detto, di mq. 2000 e con previsione massima di realizzazione di 600 mq. di superficie utile lorda.

In merito al contributo istruttorio dell'Autorità di Bacino si fa presente che la problematica rilevata è già presente nell'elaborato "Elementi conoscitivi" e che la variante prevederà che l'intervento di nuova edificazione su via di Goletta rimanga 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.

Per opportuna conoscenza si allegano lo studio denominato "Indagini Archeologiche" predisposto da SAT nell'ambito della verifica di Impatto Ambientale del progetto preliminare del People Mover e il relativo parere della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana.

Il Dirigente  
Arch. Gabriele Berti



**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**

**Avvio del Procedimento**

**Allegato n. 3**

Pisa, giugno 2010

scala 1:5.000

