

Osservazioni, ex art. 17, c. 2 L.R. Toscana n. 1 /2005, alla variante al Piano Strutturale ed al Regolamento Urbanistico per modifiche al tracciato ferroviario esistente fra l'Aerostazione civile "G. Galilei" di Pisa e la Stazione Centrale delle Ferrovie S.p.A. di Pisa per la realizzazione di una linea metropolitana di superficie e relative opere complementari, così come pubblicato sul B.U.R.T. del 13.10.2010.

Le presenti osservazioni vengono formulate nel nome e nell'interesse del sig. **GHIARA Maurizio**, nato a Pisa il 12.8.1953 ed ivi residente in via Zucchelli n. 3 C.F. GHRMRZ53M12G702N, rappresentato ed assistito dall'Avv. Roberto Cavani elettivamente domiciliato ai fini delle comunicazione relative al presente procedimento presso e nello studio dell'Avv. Roberto Cavani, sito in Pisa in via C. Merlo, n. 2, come da procura in versata in atti.

A seguito dell'adozione del progetto denominato "People Mover" avvenuta con delibera del Consiglio Comunale di Pisa n. 62 del 05.12.2013 resa esecutiva nei termini di legge e dopo aver visionato gli elaborati progettuali si evidenzia e rileva quanto segue.

In merito all'adozione di variante contestuale all'approvazione del progetto definitivo dell'opera pubblica denominata "Sistema di collegamento (People Mover) tra l'aeroporto e la stazione ferroviaria di Pisa Centrale, parcheggi scambiatori e viabilità di connessione" in base alle disposizioni dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327 – dichiarazione di pubblica utilità dell'opera – apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

1) Effettiva necessità della realizzazione della nuova linea di trasporto.

La realizzazione della nuova linea di trasporto è, a sommosso avviso dello scrivente, un'inutile riproduzione di una struttura che era già esistente e funzionante, la linea ferroviaria di collegamento fra la stazione centrale di Pisa e la stazione di Pisa Aeroporto, che ben può soddisfare le esigenze di trasferimento della utenza aeroportuale.

Nonostante, infatti, gli indubbi risultati che hanno potuto l'aerostazione pisana ad essere considerata uno fra i più importanti scali, sia a livello nazionale che a livello internazionale, con notevole aumento del traffico di passeggeri, la struttura ferroviaria è rimasta pressoché inutilizzata nel tempo tanto che i collegamenti con la stazione di Pisa centrale sono rimasti invariati, nel tempo, sia nel loro numero che nella loro frequenza.

Vi è, inoltre da considerare che l'offerta di trasporto, da e per la Stazione di Pisa Centrale e più in generale verso il centro della città, è comunque garantita dal sistema di trasporti su gomma (sia privati che pubblici) che consentono una costanza ed una frequenza di collegamenti pari se non superiore a quella ipotizzata con la linea metropolitana che si vorrebbe realizzare.

Sarebbe, quindi, opportuno rivalutare la necessità della realizzazione della linea di trasporto metropolitana di superficie puntando su un potenziamento dei servizi già esistenti, prevedendo maggiori collegamenti mediante "shuttle" e/o minibus elettrici dedicati esclusivamente al servizio di navetta da e per l'aerostazione e per i parcheggi scambiatori in fase di realizzazione

Tale soluzione potrebbe essere una valida alternativa, con costi economici notevolmente inferiori rispetto a quelli previsti per la realizzazione della linea metropolitana di superficie, con sicuro minore impatto visivo ed ambientale sul quartiere di San Giusto.



2) Effettivo impatto della nuova linea di trasporto sul tessuto urbano.

Il tessuto cittadino sul quale si andrebbe a realizzare l'intervento è, per esplicita dichiarazione del responsabile del procedimento, un quartiere storicamente a vocazione semi rurale, che nel corso degli ultimi 50/60 anni ha subito un incremento demografico e di sviluppo edile notevole che ha aggravato, in mancanza di un adeguato piano di sviluppo stradale, il già precario sistema della viabilità.

Attualmente tutta l'area ha quale unico sbocco, (in direzione del centro cittadino), la direttrice di via dell'Aeroporto che presenta l'evidente strozzatura determinata dal cavalcavia -"cd. Passerella"- sulle linee ferroviarie della stazione di Pisa Centrale - e del sistema di viabilità della via Corridoni. Il congestionamento del traffico nelle ore di punta, situazione ormai cronica che si aggrava in occasione delle perturbazioni atmosferiche, è stata ulteriormente compromessa dalla chiusura dei due passaggi al livello di via di Quarantola che consentivano, agli abitanti del quartiere di San Giusto un importante valvola di sfogo verso la Via C. Battisti.

Una tale situazione di assoluta precarietà e di sicuro pericolo, solo se si pensi al fatto che in caso di emergenza i mezzi pubblici di soccorso sarebbero costretti a raggiungere il quartiere solo attraverso la richiamata "Passerella" o tramite la S.S.1 Aurelia altra arteria nevralgica per il trasporto urbano di Pisa, di certo non viene risolta con la realizzazione della nuova opera metropolitana di superficie "People Mover" che non agevolerebbe i residenti nei loro spostamenti con i propri veicoli privati da e verso le proprie abitazioni e, di sicuro, non risolverebbe i problemi della viabilità del quartiere.

Prima di pensare ai viaggiatori in transito nella stazione aeroportuale sarebbe opportuno che l'Amministrazione Comunale si facesse reale carico delle necessità di chi vive nel quartiere garantendone la fruibilità da parte dei cittadini magari provvedendo, in luogo della chiusura dei passaggi a livello sulla via S. Agostino che comunque, anche se con difficoltà, garantiscono un pur minimo sfogo alla circolazione del quartiere, alla realizzazione dei sottopassi, già da tempo auspicati e promessi, sulla via di Quarantola.

Alla luce di quanto sopra e delle osservazioni tecniche formulate dall'Ing. Cerri Luca, alle quali integralmente ci si riporta allegate al presente atto (**doc. n.1**) nella propria relazione tecnica si ritiene opportuno che l'Amministrazione Comunale voglia rivalutare le proprie determinazioni e, comunque,

- chiarire definitivamente il permanere della possibilità di dislocare la residenza del Dott. Ghiara;
- rivalutare le proprie determinazioni circa l'esproprio di parte di via Zucchelli;
- rivalutare le proprie determinazioni circa l'occupazione temporanea di parte di via Zucchelli;
- dettagliare gli elaborati progettuali in prossimità delle abitazioni di via Zucchelli con l'aggiunta di una sezione stradale trasversale che indichi la distanza dagli edifici e dai confini;
- fissare un incontro con il sottoscritto, il proprietario ed il legale al fine di chiarire circa l'indennità di esproprio.

Allegati: Relazione tecnica redatta dall'ing. Luca Cerri

Pisa li 28.02.2014

Avv. Roberto Cavani



Oggetto: Osservazioni in merito all'adozione di variante contestuale all'approvazione del progetto definitivo dell'opera pubblica denominata "Sistema di collegamento (People Mover) tra l'aeroporto e la stazione ferroviaria di Pisa Centrale, parcheggi scambiatori e viabilità di connessione" in base alle disposizioni dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327 – dichiarazione di pubblica utilità dell'opera – apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

Premessa

Il sottoscritto Ing. Luca Cerri, tecnico abilitato all'esercizio della professione ed iscritto all'Albo degli Ingegneri della Provincia di Pisa al n° 2783, ha provveduto, su richiesta del Dott. Maurizio Ghiara, a prendere visione di tutta la documentazione del progetto definitivo del "Sistema di collegamento (People Mover) tra l'aeroporto e la stazione ferroviaria di Pisa Centrale, parcheggi scambiatori e viabilità di connessione" depositata presso la Direzione Urbanistica – vicolo del Moro n.2 - Pisa.

A seguito dell'analisi degli elaborati progettuali sono a redigere la presente relazione tecnica a supporto delle osservazioni a seguito dell'adozione del progetto denominato People Mover avvenuta con delibera di C.C. n.62 del 05.12.2013 esecutiva ai sensi di legge.

RELAZIONE TECNICA

Circa la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, si ritiene che il sistema di collegamento in progetto sia una riproduzione di quello ferroviario esistente tra la stazione centrale e la stazione di Pisa Aeroporto che, già in passato, non soddisfaceva le esigenze di trasferimento dell'utenza aeroportuale e che, proprio per questo motivo, ha diminuito progressivamente la frequenza dei convogli fino al suo smantellamento.

Nel caso del nuovo sistema di collegamento si va quindi a creare una struttura che consente trasferimenti più veloci e frequenti verso una stazione ferroviaria che sta parzialmente perdendo la propria importanza.

Questa, infatti, si trova sulla linea tirrenica che non prevede al momento alcun tipo di espansione. Con questo nuovo collegamento si va perciò soltanto a spostare più frequentemente il viaggiatore dall'aeroporto di Pisa ad una stazione ferroviaria in cui rimarrà a lungo in attesa di convogli che non hanno subito incrementi nel numero e nella frequenza.

Passando ad osservare la situazione dal punto di vista dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, si rileva che, nonostante atti precedentemente emessi, tra gli elaborati allegati all'adozione non c'è più la possibilità di dislocazione delle residenze su via Zucchelli.

Si va perciò in parziale contrasto con la delocalizzazione precedentemente prevista per poter risolvere i problemi dovuti alla penalizzazione che il passaggio del nuovo tracciato porta a quattro abitazioni su via Zucchelli confermato da ciò che si legge nella relazione del responsabile del procedimento amministrativo, Arch. G. Berti: *"proprio nel tratto antistante gli edifici il tracciato del nuovo collegamento è costretto ad uscire dalla linea ferroviaria per incompatibilità con la funzionalità della linea Tirrenica. Malgrado il limitato ingombro della nuova struttura (circa cinque metri di larghezza), la necessità di prevedere lo spostamento in parallelo della via (Zucchelli) va a penalizzare due edifici, per un totale di quattro abitazioni, che vedono limitare o scomparire lo spazio di resede antistante"*.

Il Dott. Maurizio Ghiara, nato a Pisa il 12/08/1953 ed ivi residente in via Zucchelli n°3, C.F. GHRMRZ53M12G702N, è proprietario del terreno identificato al Catasto Terreni della Provincia di Pisa, Comune di Pisa, foglio 45 particella 1346 semin. arbor. Classe 1 di 100mq, e comproprietario, insieme al sig. Luigi Ghiara nato a Pisa il 21/06/1925 C.F.: GHRLGU25H21G702D, del fabbricato con annesso resede identificato al Catasto Fabbricati della Provincia di Pisa, Comune di Pisa, foglio 45 particella 740 sub. 3, categoria A/4, consistenza 8,5 vani.

Dall'analisi del piano parcellare suddetto e dell'elenco ditte catastali, è previsto che vengano espropriati, insieme al padre Luigi Ghiara, comproprietario del sub 3, ed alla signora Vaglini Rosanna (foglio 45 part. 740 sub. 2), 81 mq dal resede della sua abitazione principale ed utilizzati inoltre 47 mq per occupazione temporanea durante le lavorazioni di cantiere. Allo steso modo, sull'altro lotto di sua proprietà, la succitata particella 1346, 3 mq di esproprio ed 8 mq per occupazione temporanea.

L'area che gli verrà espropriata ricade nella parte antistante la sua dimora, in parte su strada privata di accesso alla stessa ed in parte su resede privato utilizzato come parcheggio per 3 auto di proprietà che non è possibile far sostare lungo la suddetta via a causa del doppio senso di marcia e la presenza del marciapiede pedonale.

La situazione che si andrebbe a prospettare prevedrebbe, con il ridisegno di via Zucchelli, una notevole riduzione del resede nonché l'impossibilità totale di utilizzo durante le fasi di cantierizzazione dell'area.

Entrando strettamente in merito al piano parcellare di esproprio, elaborato facente parte del progetto definitivo, nella relazione del piano parcellare degli espropri e delle occupazioni temporanee, si legge che: *“data la complessità e specificità dello studio, il calcolo dell'indennità di esproprio dovrà essere rimandato alla successiva fase esecutiva dell'iter progettuale”*, espressione che tende a rimandare ad un momento successivo i problemi riguardanti coloro che hanno la propria abitazione nei pressi del tracciato del “People Mover”.

Si crede che possa essere chiaro il fatto che espropriare tutto il resede di fronte all'abitazione del Dott. Ghiara rendendone difficoltoso, se non impossibile l'accesso e l'utilizzo, sia nettamente diverso rispetto all'esproprio di solo una stretta fascia dello stesso, soprattutto ripensando al fatto che fino a circa tre anni fa si è scritto di una probabile delocalizzazione delle abitazioni.

Andando ora a soffermarsi sul progetto definitivo, adottato dal Consiglio Comunale contestualmente alla variante al regolamento urbanistico per l'apposizione del vincolo preordinato di esproprio ed alla dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, si ritiene sia stata data scarsa importanza ai problemi di tipo statico, di introspezione, di diffusione del rumore ed alla qualità della vita di coloro che abitano in prossimità del tracciato ferroviario, ad esempio alla schermatura dei raggi solari in quanto il livello delle barriere della nuova struttura risulta più alto della linea di terra di circa 2,5 metri. Con la costruzione del People Mover si avrà una possibile introspezione nella casa del Dott. Ghiara con conseguente violazione della privacy in quanto il livello sopraelevato del nuovo collegamento permetterà probabilmente ai passeggeri di poter guardare all'interno dell'abitazione attraverso le finestre del fronte strada.

Inoltre, in fase di esercizio, non sono assolutamente da sottovalutare i problemi statici relativi al passaggio ravvicinato di convogli su rotaie nei due sensi di marcia che produce, oltre ad un continuo rumore per la quasi totalità della giornata e delle ore notturne, una serie di vibrazioni.

Tali vibrazioni potrebbero causare un danneggiamento strutturale e col tempo sarà possibile avere effetti evidenti sulla costruzione tipo crepe o distaccamenti a causa dell'indebolimento della struttura.

Riguardo il cosiddetto ridisegno di via Zucchelli, che diverrà in parte sedime del nuovo People Mover e in parte dovrà essere riprogettata per servire al meglio le aree interessate dall'intervento, ovvero quelle immediatamente a ridosso del tracciato e quelle prossime alla stazione ferroviaria, è da notare che la strada di accesso alle abitazioni permette il solo accesso diretto al resede laterale dell'abitazione del Dott. Ghiara, impedendo quasi totalmente l'utilizzo del resede antistante. L'abitazione perde perciò il proprio parcheggio interno oltre alla possibilità di far sostare auto di eventuali ospiti in prossimità dell'ingresso all'abitazione, portando quindi alla meno appetibilità del bene sul mercato.

Nella strada in progetto, da utilizzare a doppio senso di marcia, mancano inoltre le dotazioni minime di sicurezza anche per i pedoni, venendosi a creare una rischiosa interferenza tra il flusso veicolare e quello pedonale.

Per quanto riguarda la distanza dal confine di proprietà questo intervento sposta il muro di confine antistante l'abitazione del Dott. Ghiara ad una distanza minore di 5,00 metri dall'edificio, andando contro l'articolo n. 9 del D.M. 1444 del 1968.

Si ritiene inoltre da non sottovalutare il fatto che il binario del nuovo sistema di collegamento si troverà ad una distanza di circa 7 metri dalla facciata della casa del Dott. Ghiara, un po' troppo vicino per non accusare gli effetti del passaggio di due convogli o comunque del movimento continuo del sistema di funi. In questo senso, come già accennato, è da notare che la costruzione del Dott. Ghiara è in muratura portante in laterizio e pietra e la vicinanza del passaggio dei convogli potrà compromettere, se non la reale stabilità della struttura, di sicuro l'integrità di alcune componenti provocando distaccamenti, crepe o di sconessioni murarie.

Per quanto riguarda la fase di cantierizzazione si fa notare che, nonostante le precauzioni previste per la gestione del cantiere, ampiamente descritte nell'elaborato PMDGED0080, vi sono da considerare i possibili problemi di accessibilità alla residenza da parte di abitanti ed ospiti, la difficoltà di sosta, i problemi creati alla struttura dovuti alle vibrazioni ed alle movimentazioni uomini e merci ed infine il rumore.

Si sottolinea che durante alcune fasi, in particolare la fase 3 - 4 e 6, si avranno interferenze con i mezzi di movimentazioni uomini e merci rendendosi perciò necessaria una viabilità alternativa di accesso alle abitazioni di via Zucchelli.

Inoltre, per utilizzare parte del resede, il passaggio di mezzi pesanti provocherà danneggiamenti alla pavimentazione in betonelle che si estende nel resede frontale dell'abitazione provocando rotture od alterazioni delle condutture e delle tubazioni dei sottoservizi. Considerando ovvio il ripristino delle stesse al termine dei lavori, si ritiene che debbano essere comunque valutati gli immani disagi che comporterà la presenza del cantiere per mesi e mesi in aggiunta alla probabile interruzione temporanea dell'erogazione di servizi.

Qualora si presenti l'impossibilità di procedere alla dislocazione è opportuno mettere in evidenza l'ingente danno alla proprietà che la realizzazione del nuovo tracciato metropolitano arrecherebbe.

Si ha infatti una completa svalutazione della stessa dovuta alla difficoltà di sosta, parcheggio ed accesso all'area, anche da parte dei mezzi di soccorso e dei pedoni stessi, alla diminuzione di illuminazione dovuta ad irraggiamento solare diretto ed all'inquinamento acustico dell'area che comporta l'abbassamento del livello di qualità della vita. Tutto questo porta inevitabilmente anche alla evidente difficoltà in una futura vendita dell'immobile.

Note conclusive

Alla luce di quanto sopra descritto, ritengo opportuno chiedere che l'Amministrazione Comunale si esprima rispetto alle seguenti questioni:

- chiarire definitivamente il permanere della possibilità di dislocare la residenza del Dott. Ghiara;
- rivalutare le proprie determinazioni circa l'esproprio di parte di via Zucchelli;
- rivalutare le proprie determinazioni circa l'occupazione temporanea di parte di via Zucchelli;
- dettagliare gli elaborati progettuali in prossimità delle abitazioni di via Zucchelli con l'aggiunta di una sezione stradale trasversale che indichi la distanza dagli edifici e dai confini;
- fissare un incontro con il sottoscritto, il proprietario ed il legale al fine di chiarire circa l'indennità di esproprio.

Pisa, lì 26 febbraio 2014


Ing. Luca Cerri

Studio Legale
Avv. Roberto Cavani

Patrocinante in Cassazione
Via C. Merlo, n. 2, - 56124 - Pisa (PI)
Tel. e Fax 050/97.11.897
e.mail : studiolegalecavani@tiscali.it

Pisa li 28-2-2014

Il sottoscritto Avv. Roberto Cavani, nelle mia
qualità di legale del sig. Achille Maurilio
come da udienza agli atti del fascicolo
del procedimento

Delega

La Dot.ssa Ilaria Delle Rose, collaboratrice
presso il mio studio, ed delegata alle
presenti istanze

con omertà

