



COMUNE DI PISA
DIREZIONE PIANIFICAZIONE URBANISTICA D'AREA

RECEPIMENTO NEGLI STRUMENTI URBANISTICI
DEL PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE

MODIFICHE ALLE SCHEDE DELLE U.T.O.E. DEL PIANO STRUTTURALE

TESTO INTEGRATO

Con carattere barrato doppio le parti eliminate; con carattere grassetto sottolineato le parti aggiunte con la variante

maggio 2014

UTOE N°1	CENTRO STORICO - SUD	Sup. tot. mq 667.275
<p>Processo di formazione e connotati attuali: Porzione corrispondente al recinto delle mura urbane a sud dell'Arno.</p> <p>Il processo di formazione urbana, dopo alcuni secoli di lento assestamento, prende un nuovo sviluppo nella seconda metà del secolo XIX , in conseguenza della costruzione della stazione ferroviaria centrale, e del nuovo collegamento tra le due sponde dell'Arno legato alla creazione del ponte Solferino.</p> <p>Sui quartieri residenziali di urbanizzazione ottocentesca, che saturano le aree ortive interne al recinto delle mura, nella porzione ovest, e travolgono le mura stesse, nella porzione sud-est si abbattano le distruzioni dovute ai bombardamenti bellici.</p> <p>La ricostruzione, pur confermando le destinazioni residenziali o di servizio preesistenti, determina un generalizzato aumento della densità edilizia.</p> <p>Si consolidano, nel tempo, l'asse commerciale centrale (Corso Italia) e i poli di servizio: degli uffici territoriali in piazza Vittorio Emanuele, degli uffici comunali in prossimità del ponte di mezzo, dell'istruzione nella zona di via B.Croce.</p>		
<p>Invarianti strutturali: Il sistema delle mura e relative fortificazioni</p> <p>Tutto il tessuto urbano di impianto fino al XIX secolo incluso (morfologia e manufatti).</p> <p>Le aree libere interne ai lotti. Le sistemazioni a giardino.</p>		
<p>Vincoli e condizioni ambientali: Per gli insediamenti esistenti e per gli interventi di trasformazione si prescrive la preventiva realizzazione, nell'ambito del bacino di bonifica S. Giusto e delle Venticinque, di uno o più impianti di depurazione commisurati ai fabbisogni di depurazione attuali e derivanti dagli interventi di trasformazione.</p> <p>Si prescrive di localizzare gli impianti di depurazione anche in funzione del potenziale reimpiego delle acque depurate.</p> <p>Per gli insediamenti esistenti e per gli interventi di trasformazione si prescrive la realizzazione del sistema fognario e l'allacciamento ai nuovi impianti di depurazione.</p> <p>Si prescrive la non ammissibilità di nuove aziende a rischio di incidente rilevante, insalubri di classe I, o che comportano emissioni in atmosfera, nell'ambito di questa utoe.</p> <p><u>L'UTOE è parzialmente interessata dalla fascia D del Piano di Rischio Aeroportuale. In prossimità delle zone A e B deve essere valutata la realizzazione di nuove opere che possano comportare congestioni di traffico e conseguente incremento del carico antropico (circolare ENAC APT-33)</u></p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali: Blocco di qualsiasi incremento delle funzioni urbane attrattive.</p> <p>Trasferimento delle funzioni impropriamente localizzate (industriali) e militari.</p> <p>Miglioramento dell'accessibilità tramite la creazione di parcheggi perimetrali; recupero di aree a verde sia perimetrali (porzione sud del progetto-Mura) che interne, attraverso la riappropriazione all'uso pubblico di aree finora impropriamente utilizzate.</p> <p>Restauro delle porzioni urbane storiche, con particolare riferimento al ripristino di giardini storici occlusi da costruzioni recenti e qualificazione di quelle recenti.</p> <p>Qualificazione dello spazio pubblico.</p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali locali: Recupero/riuso del complesso produttivo Gentili, per residenza ordinaria o speciale (per studenti).</p> <p>Progetto Sangallo di liberazione delle aree adiacenti alle mura, oggi impegnate dal servizio di trasporto pubblico.</p> <p>Razionalizzazione e stabilizzazione delle sedi comunali. Recupero area ex Distretto per servizi pubblici ed abitazioni speciali.</p> <p><u>All'interno della fascia D del Piano di Rischio Aeroportuale non possono essere previste attività con elevata presenza antropica né consistenti stoccaggi di materie infiammabili</u></p>		
<p>Salvaguardie: Nessuna</p> <p><u>Fino all'adeguamento del Regolamento Urbanistico al Piano di Rischio Aeroportuale all'interno delle zone di rischio non sono consentiti incrementi edilizi o modifiche di destinazione che comportano incrementi di presenza antropica o stoccaggi di materiali infiammabili.</u></p>		
<p>Dotazione minima di Standard: 9 mq./ab.</p>		

UTOE N° 5	PERIFERIA CONSOLIDATA EST - S. MICHELE DEGLI SCALZI	Sup. tot. mq 1.259.673
<p>Processo di formazione e connotati attuali: Espansione contigua alla cerchia muraria medioevale articolata in ambiti di impianto storico, prebellico e postbellico ante-Prg, interventi attuativi delle previsioni generali di piano. Periferia semintensiva ed intensiva, decisamente satura, con contenuti funzionali complessi, residenziali e direzionali, servizi di livello locale ed urbano, polarità di assoluto rilievo (Palazzo dei Congressi, C.N.R., complesso scolastico provinciale, Facoltà ed Istituti Universitari), industrie attive e dismesse, complessi conventuali ed ecclesiastici suscettibili di riuso. Articolazione del tessuto residenziale in ambiti caratterizzati rispettivamente da omogeneità morfologica e caratteri di complessità urbana ovvero da perdita di caratteri e significati urbani. Cospicua permanenza di episodi urbani di impianto storico costituenti distinti ambiti di conservazione. Pesante condizionamento negativo in termini di carichi urbanistici derivante da concorso di fattori socio-fisici (presenza di polarità; densità residenziale; commistione di ruoli attribuita o subita dalla viabilità principale, attuale offerta di soluzioni alternative in merito al sistema della mobilità urbana). Orditura viaria costituita rispettivamente da asse di penetrazione con caratteri embrionali di strada commerciale e funzione prevalente di collettore di traffico, viabilità di impianto storico con caratteri morfologici e funzionali originali ed in parte conservati, orditura reticolare a servizio delle zone residenziali, viabilità di incerto disegno conforme alle complementari previsioni (non attuate) di Prg. Imperfetta interazione con il Viale delle Piagge ed il sistema ambientale della golena. Indeterminazione di ruolo del margine urbano Est (latenza di relazioni con utoe n° 6). Complessivamente l'area è in classe di pericolosità geologico idraulica 3A o in ambito B, locali zone, di estensione ridotta, ricadono in classe 3B.</p>		
<p>Invarianti strutturali: Tessuto urbanistico-edilizio ed episodi isolati di impianto storico.</p>		
<p>Vincoli e condizioni ambientali: Per gli insediamenti esistenti si prescrive il preventivo completamento del sistema fognario e l'allacciamento all'impianto di depurazione di La Fontina. Per i nuovi interventi di trasformazione si prescrive la preventiva realizzazione del sistema fognario e l'allacciamento all'impianto di depurazione di La Fontina. Si prescrive l'adeguamento tecnico e dimensionale dell'impianto di depurazione La Fontina, o comunque l'individuazione e la realizzazione di soluzioni alternative, ai fini del miglioramento dell'attuale processo di depurazione e del soddisfacimento del fabbisogno di depurazione attuale e derivante da interventi di trasformazione, tenendo anche conto del contemporaneo utilizzo dell'impianto da parte del Comune di San Giuliano Terme. Si prescrive il progressivo trasferimento delle aziende che comportano emissioni inquinanti o sonore a distanza dai centri abitati, e comunque in aree tali per cui i fenomeni di trasporto degli inquinanti in atmosfera non comportino la ricaduta degli stessi sui centri abitati; si prescrive la non ammissibilità di nuove aziende a rischio di incidente rilevante, insalubri di classe I, o che comportano emissioni in atmosfera, nell'ambito di questa utoe. <u>L'UTOE è parzialmente interessata dalle fasce B e C e D del Piano di Rischio Aeroportuale, con prevalenza della zona C. Nella zona B o in prossimità deve essere valutata la realizzazione di nuove opere che possano comportare congestioni di traffico e conseguente incremento del carico antropico (circolare ENAC APT-33)</u></p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali generali: Prioritario riequilibrio degli attuali carichi urbanistici in relazione alla ridefinizione della mobilità. Precisazione dei contenuti funzionali e relazionali delle strade urbane. Precisazione o definizione dell'immagine urbana. Qualificazione delle aree interstiziali e marginali esistenti in forma di sistema.</p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali locali: Conservazione dei contenuti generali (ruolo, forma, funzione) del patrimonio ambientale urbano di impianto storico. Ridefinizione dell'immagine urbana, delle relazioni interne, delle interazioni in corrispondenza dei luoghi principali deputati e relativamente alla periferia postbellica. Qualificazione delle relazioni socio-fisiche tra polarità e tessuto urbano (con particolare riferimento ai luoghi della ricerca e della produzione di cultura). <u>All'interno delle aree comprese nella cartografia del Piano di Rischio Aeroportuale non possono essere previste nuove attività con elevata presenza antropica, depositi di materie infiammabili, né consistenti aumenti volumetrici che comportino un incremento elevato del carico urbanistico e delle condizioni di rischio sensibili (ospedali, scuole, centri commerciali, centri congressuali)</u></p>		
<p>Salvaguardie: Sospensione delle norme di Prg che consentono interventi con previsione di contestuali incrementi volumetrici e di superficie utile dell'edificato esistente fino al Ru, con la sola eccezione per le opere pubbliche. Sospensione delle previsioni di Prg a carattere edificatorio in contrasto con la prescrizione di conservazione dell'edificato storico. <u>Fino all'adeguamento del Regolamento Urbanistico al Piano di Rischio Aeroportuale all'interno delle zone di rischio non sono consentiti incrementi edilizi o modifiche di destinazione che comportano incrementi di presenza antropica o stoccaggi di materiali infiammabili.</u></p>		
<p>Dotazione minima di Standard: 18 mq./ab.</p>		

UTOE N° 6	AREA FILTRO VERDE CISANELLO	Sup. tot. mq 494.781
<p>Processo di formazione e connotati attuali: Concatenazione di aree interstiziali non edificate, aree verdi, area di rispetto cimiteriale, aree ortive ed agricole attualmente residuali rispetto all'espansione della periferia consolidata ed allo sviluppo per parti della periferia residenziale più recente (rispettivamente individuate dalle utoe n° 4, 5 e 7).</p> <p>Complessivamente la zona ricade in classe di pericolosità geologico idraulica 3A, localmente in ambito B; una modesta porzione centrale è in classe 3B e una fascia al confine con il territorio del comune di San Giuliano è in classe 3C.</p>		
<p>Invarianti strutturali: Cimitero di San Michele degli Scalzi.</p> <p>Tessuto di impianto storico.</p>		
<p>Vincoli e condizioni ambientali: Fascia di rispetto di 10 m dal piede esterno dell'argine su entrambi i lati del Fosso dei Sei Comuni.</p> <p>Fascia di rispetto di 30 m dal piede esterno dell'argine su entrambi i lati nel tratto terminale di 200 m (loc. La Piaggia) del Fosso dei Sei Comuni.</p> <p>Per gli insediamenti esistenti si prescrive il preventivo completamento del sistema fognario e l'allacciamento all'impianto di depurazione di La Fontina.</p> <p>Per i nuovi interventi di trasformazione si prescrive la preventiva realizzazione del sistema fognario e l'allacciamento all'impianto di depurazione di La Fontina.</p> <p>Si prescrive l'adeguamento tecnico e dimensionale dell'impianto di depurazione La Fontina, o comunque l'individuazione e la realizzazione di soluzioni alternative, ai fini del miglioramento dell'attuale processo di depurazione e del soddisfacimento del fabbisogno di depurazione attuale e derivante da interventi di trasformazione, tenendo anche conto del contemporaneo utilizzo dell'impianto da parte del Comune di San Giuliano Terme.</p> <p>Si prescrive la non ammissibilità di nuove aziende a rischio di incidente rilevante, insalubri di classe I, o che comportano emissioni in atmosfera, nell'ambito di questa utoe.</p> <p><u>L'UTOE è parzialmente interessata dalla fascia C del Piano di Rischio Aeroportuale.</u></p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali generali: Ridefinizione in forma di sistema.</p> <p>Costituzione di un corridoio verde di connessione tra ambito fluviale e aree agricole esistenti lungo il margine Nord, correlato ad Est ed a Sud con il parco gojenale, funzionale al conferimento di dimensioni misurabili, forme riconoscibili, identità specifiche dei luoghi urbani adiacenti. Intervento strategico di qualificazione ambientale in sé stesso capace di diffondere agli ambiti urbani adiacenti nuovi contenuti e significati.</p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali locali: Valorizzazione della risorsa ecologica in quanto tale. Interventi mirati di qualificazione ambientale. Valorizzazione delle specificità morfologiche e funzionali delle aree verdi così strutturate. Qualificazione dei margini finalizzata alla valorizzazione (socio-fisica) della loro permeabilità anziché alla loro saturazione.</p> <p>Realizzazione della nuova sede del comando provinciale dell'arma dei Carabinieri e relativa caserma. L'immobile ed aree a ciò destinati dovranno essere gravati da vincolo di destinazione perpetua ad attrezzature per la sicurezza nazionale.</p> <p><u>All'interno della fascia C individuata nella cartografia del Piano di Rischio Aeroportuale non possono essere previste nuove attività con elevata presenza antropica, depositi di materie infiammabili, né consistenti aumenti volumetrici che comportino un incremento elevato del carico urbanistico e delle condizioni di rischio sensibili (ospedali, scuole, centri commerciali, centri congressuali). In prossimità delle zone A e B deve essere valutata la realizzazione di nuove opere che possano comportare congestioni di traffico e conseguente incremento del carico antropico (circolare ENAC APT-33)</u></p>		
<p>Salvaguardie: Sospensione di tutte le previsioni di Prg con contenuto edificatorio, fatte salve le sistemazioni a standard non accompagnate da edificazione volumetrica.</p> <p><u>Fino all'adeguamento del Regolamento Urbanistico al Piano di Rischio Aeroportuale all'interno delle zone di rischio non sono consentiti incrementi edilizi o modifiche di destinazione che comportano incrementi di presenza antropica o stoccaggi di materiali infiammabili.</u></p>		
<p>Dotazione minima di Standard: 36 mq./ab.</p>		

UTOE N° 7	AREA CENTRALE CISANELLO	Sup. tot. mq 1.392.710
<p>Processo di formazione e connotati attuali: Espansione periferica prevalentemente residenziale di Prg in forma di arcipelago suburbano costituito da P.E.E.P. e lottizzazioni convenzionate ad alta densità, sovrapposte a tessuto insediativo di tipo podere di impianto storico. Tripartizione in subsistemi determinata da tracciati e caratteristiche strutturali e funzionali dell'orditura viaria principale. Subsistemi debolmente correlati ed internamente incoerenti quand'anche monofunzionali, accomunati dalla perdita di immagini e contenuti urbani. Viabilità come collettore dei flussi di traffico (extraurbani, urbani e locali) affatto strutturante il tessuto da essa stessa innervato, né luogo di relazioni complesse di tipo urbano. In ragione dello stato dei luoghi e delle trasformazioni possibili si evidenziano in particolare: un subsistema Sud, caratterizzato da relativa saturazione, presenza di funzioni rare lungo l'asse di penetrazione, problematica interazione con il Viale delle Piagge ed il sistema ambientale della gola; un subsistema Nord, con assoluta prevalenza della funzione residenziale, disponibilità di aree interne non edificate di dimensione congrua alla previsione di interventi strategici di trasformazione, margine Nord costituito da fascia inedita ad uso agricolo, aree interstiziali; un'area con prevalente carattere residenziale intensivo, presenza di impianti ed attrezzature sportive e ricreative correlate alla funzione ospedaliera.</p> <p>La maggior parte del territorio è in classe di pericolosità geologico idraulica 3A, una porzione ricade in ambito B; la parte situata a SE (al confine con utoe 8) è in classe 3B e classe 3C.</p>		
<p>Invarianti strutturali: Tessuto edilizio e trama infrastrutturale viaria di impianto storico.</p> <p>Verde di progetto (parco lungo la viabilità centrale).</p>		
<p>Vincoli e condizioni ambientali: Per gli insediamenti esistenti si prescrive il preventivo completamento del sistema fognario e l'allacciamento all'impianto di depurazione di La Fontina.</p> <p>Per i nuovi interventi di trasformazione si prescrive la preventiva realizzazione del sistema fognario e l'allacciamento all'impianto di depurazione di La Fontina.</p> <p>Si prescrive l'adeguamento tecnico e dimensionale dell'impianto di depurazione La Fontina, o comunque l'individuazione e la realizzazione di soluzioni alternative, ai fini del miglioramento dell'attuale processo di depurazione e del soddisfacimento del fabbisogno di depurazione attuale e derivante da interventi di trasformazione, tenendo anche conto del contemporaneo utilizzo dell'impianto da parte del Comune di San Giuliano Terme.</p> <p>Si prescrive la non ammissibilità di nuove aziende a rischio di incidente rilevante, insalubri di classe I, o che comportano emissioni in atmosfera, nell'ambito di questa utoe. Si prescrive il rispetto delle aree di salvaguardia delle risorse idriche stabilite dagli artt. 4, 5, 6 e 7 del DPR 236/88 (zone di tutela assoluta di raggio non inferiore a dieci metri, zone di rispetto di raggio non inferiore a 200 metri, zone di protezione). <u>L'UTOE è parzialmente interessata dalla fascia C del Piano di Rischio Aeroportuale. In prossimità delle zone A e B deve essere valutata la realizzazione di nuove opere che possano comportare congestioni di traffico e conseguente incremento del carico antropico (circolare ENAC APT-33)</u></p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali generali: Realizzazione di una nuova centralità urbana, basata sul trasferimento di una quota significativa di funzioni pubbliche di servizio dal centro urbano e con il necessario corredo funzionale. Ridefinizione del ruolo urbano del sistema, delle relazioni funzionali tra le sue parti e le utoe ad esse direttamente correlate (periferia consolidata, parco fluviale, area ospedaliera). Reintegrazione socio-fisica degli ambiti costituenti l'utoe (riequilibrio funzionale e ridefinizione morfologica, riqualificazione dell'asse di penetrazione e delle aree limitrofe quali luoghi di relazioni urbane). Definizione della dimensione e dell'immagine.</p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali locali: Nella porzione a Sud dell'asse centrale, conservazione degli attuali equilibri in termini di carichi urbanistici. Attuazione di interventi di qualificazione ambientale relativi alla riconnessione in sistema degli spazi aperti (aree interstiziali e intercluse, sistema del parco fluviale, aree residuali disegnate dal tracciato della viabilità di scorrimento periurbana). Conservazione del patrimonio urbanistico-edilizio di impianto storico (con particolare riferimento alle relazioni morfologiche e funzionali tra edificato, trama viaria, aree agricole di pertinenza). Nella porzione più a Nord attuazione di interventi strategici di trasformazione e qualificazione ambientale. Mitigazione dell'effetto-barriera esercitato dalla viabilità principale, del carattere morfologicamente residuale derivatone, della marginalità funzionale in rapporto alla presenza della struttura ospedaliera. Si prevede la possibilità di introdurre attrezzature complementari all'adiacente funzione ospedaliera, con spiccate caratteristiche ricettive. Realizzazione di un Parco Urbano centrale. Si precisa che il Ru o il PII che definirà il piano attuativo delle aree di trasformazione centrali, ha facoltà di variare anche consistentemente la individuazione dei subsistemi funzionali rispetto alla tavola di PS. <u>All'interno della fascia C individuata nella cartografia del Piano di Rischio Aeroportuale non possono essere previste nuove attività con elevata presenza antropica, depositi di materie infiammabili, né consistenti aumenti volumetrici che comportino un incremento elevato del carico urbanistico e delle condizioni di rischio, soprattutto in relazione agli obiettivi sensibili (ospedali, scuole, centri commerciali, centri congressuali)</u></p>		
<p>Salvaguardie: Sospensione delle previsioni di Prg con contenuto edificatorio, in contrasto con la prescrizione di conservazione dell'edificato storico fino all'approvazione</p>		

del Ru salvo la previsione di servizi di quartiere attestanti su via Frascani. **Fino all'adeguamento del Regolamento Urbanistico al Piano di Rischio Aeroportuale all'interno delle zone di rischio non sono consentiti incrementi edilizi o modifiche di destinazione che comportano incrementi di presenza antropica o stoccaggi di materiali infiammabili.**

Dotazione minima di Standard: 24 mq./ab.

UTOE N° 24	PARCO GOLENALE DELL'ARNO	Sup. tot. mq 2.090.316
<p>Processo di formazione e connotati attuali: I numerosi toponimi, di origine antica, attribuiti alla pianura pisana, sono legati alla conformazione del territorio, modellato dalle alluvioni e dai meandri dell'Arno che ha più volte cambiato forma e posizione, e dalle invasioni dei paduli (ad es. Argine, Arginone, Cella, Guadolongo, Piagge, Piaggione, Piaggette,... sono alcuni dei toponimi relazionati alla serie di gradini o terrazzi degradanti, con lievi dislivelli, verso le depressioni palustri). L'unità si pone come obiettivo la configurazione di un parco fluviale mediante un progetto unitario che inglobi e relazioni le piagge e le golene a nord ed a sud del fiume Arno. Attualmente la golena meridionale del fiume Arno, nel tratto compreso tra il ponte della Vittoria e le frazioni di Riglione-Oratoio, risulta isolata dal contesto e visibilmente in stato di degrado, sebbene contenga forti potenzialità in vista di una maggiore riqualificazione ambientale e funzionale e di una maggior integrazione con il territorio circostante (la sua presenza non è percepita, né vissuta dall'edificato di Sant'Ermite e di Putignano) e oltre fiume (viale delle Piagge e golena settentrionale d'Arno nell'area di Cisanello), sia per la sua estensione, sia per l'assetto morfologico, sia per la valenza naturalistica che è riuscita a mantenere. Il tratto settentrionale lungo il viale delle Piagge fino a raggiungere l'ansa del fiume Arno a Cisanello, delimitata fisicamente dall'ospedale e dal margine della città, rappresenta l'altra faccia della stessa medaglia relativa alla golena d'Arno meridionale, in cui le pertinenze del fiume, il viale, gli argini, le piagge, la struttura paesaggistica di natura agricola, le visuali oltre sponda, ne costituiscono elementi di grande valore da salvaguardare, valorizzare e rapportare con la città.</p> <p>Nell'unità in oggetto il parco fluviale, uscendo dal centro storico, raggiunge i confini del Parco.</p> <p>Area completamente in classe di pericolosità geologica-idraulica 4, ad eccezione della porzione meridionale dell'ansa di Cisanello che ricade in classe 3A.</p>		
<p>Invarianti strutturali: L'attuale corso dell'Arno con le sue pertinenze e l'edificato storico ivi presente.</p>		
<p>Vincoli e condizioni ambientali: L'unità è contenuta quasi totalmente nel vincolo idrogeologico (ad eccezione di circa la metà della porzione di golena settentrionale). Per gli insediamenti esistenti si prescrive il completamento del sistema fognario e l'allacciamento al sistema di depurazione. Per i nuovi interventi di trasformazione si prescrive la preventiva realizzazione del sistema fognario e l'allacciamento al sistema di depurazione. Si prescrive il progressivo trasferimento delle aziende insalubri di classe I a distanza dai centri abitati; si prescrive la non ammissibilità di nuove aziende a rischio di incidente rilevante, insalubri di classe I, o che comportano emissioni in atmosfera, nell'ambito di questa utoe.</p> <p><u>L'UTOE è parzialmente interessata dalle fasce B, C e D del Piano di Rischio Aeroportuale. Nella zona B ed in prossimità deve essere valutata la realizzazione di nuove opere che possano comportare congestioni di traffico e conseguente incremento del carico antropico (circolare ENAC APT-33)</u></p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali: Formazione di un parco territoriale basato sul ripristino di un rapporto positivo del fiume Arno con le sue pertinenze (aree golenali, piagge, argini) mediante la trasformazione di un parco fluviale connesso con l'assetto urbano circostante (anche prevedendo ulteriori collegamenti, di tipo pedonale, tra le due sponde, nei punti dove è importante stabilire una continuità).</p> <p>Valorizzazione degli aspetti naturalistici e paesaggistici.</p> <p>Integrare il parco fluviale con servizi, aree naturalistiche, attrezzature sportive e ricreative, compatibilmente con i vincoli idraulici.</p> <p>Regimazione idraulica in accordo con le previsioni del Piano stralcio sul Rischio Idraulico.</p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali locali: Ricucire il lungarno Guadolongo, attualmente mero parcheggio asfaltato, con la golena e la città, riqualificando anche i retri degli edifici che hanno l'affaccio principale su via Cattaneo. Individuazione di una fascia di rispetto per la tramvia di collegamento con il litorale.</p> <p><u>All'interno della fascia B individuata nella cartografia del Piano di Rischio Aeroportuale non possono essere previste nuove attività con elevata presenza antropica, depositi di materie infiammabili, distributori di carburanti, aumenti volumetrici che comportino un incremento del carico urbanistico in termini di incremento del numero delle unità immobiliari e degli abitanti insediabili; all'interno di tutte le fasce di rischio debbono essere esclusi nuovi insediamenti o potenziamenti degli obiettivi sensibili esistenti (ospedali, scuole, centri commerciali, centri congressuali)</u></p>		
<p>Salvaguardie: Sospensione delle previsioni di Prg a carattere edificatorio che determinano nuove occupazioni di suolo in contrasto con la prescrizione di conservazione dell'edificato storico. <u>Fino all'adeguamento del Regolamento Urbanistico al Piano di Rischio Aeroportuale all'interno delle zone di rischio non sono consentiti incrementi edilizi o modifiche di destinazione che comportano incrementi di presenza antropica o stoccaggi di materiali infiammabili.</u></p>		
<p>Dotazione minima di Standard:</p>		

UTOE N° 26	AREA SUD PORTA A MARE	Sup. tot. mq 1.957.879
<p>Processo di formazione e connotati attuali: L'unità, posta a sud del tratto interrato del Canale dei Navicelli, a sud-ovest del centro urbano, si estende lungo una fascia di territorio compresa tra l'aeroporto e il canale dei Navicelli. Si compone di tre parti fortemente differenziate: a nord la zona di maggior concentrazione di insediamenti industriali, dove alcune attività hanno mantenuto la specializzazione produttiva originaria, mentre altre hanno modificato il settore di attività o sono in parte dismesse.; l'area della Darsena, a cavallo della s.g.c., attualmente sottoutilizzata, dove sono presenti attività di tipo cantieristico; l'area terminale a sud, che conserva una struttura organizzativa agricola inalterata con un'orditura territoriale riconoscibile.</p> <p>Nella zona nord, più consolidata, sussiste una maggior qualità costruttiva e tipologico-insediativa nei manufatti storici, rispetto a quelli recenti di scarso interesse. La presenza del nodo viario di collegamento e di interconnessione tra la Strada Statale Aurelia e la s.g.c. Firenze-Pisa-Livorno, crea un forte impatto nell'area, sia per l'ingombro notevole che per l'irrazionalità del disegno.</p> <p>La darsena si affaccia con le sue strutture direttamente sul canale dei Navicelli ed è funzionalmente connessa ad esso; la prospettiva di riapertura dell'incile, che metterebbe in collegamento le acque del canale con l'Arno, consentirebbe un'ulteriore integrazione ed incentivo allo sviluppo dell'attività cantieristica, già presente. La parte agricola è di grande interesse come filtro tra la realtà della Vettola (da preservare nelle sue qualità paesaggistiche) e le aree aeroportuali da un lato e produttive dall'altro, e come tale deve essere salvaguardata e riqualificata nel suo importante ruolo di elemento di separazione e di connessione tra realtà diverse.</p> <p>L'unità necessita di misure per ridurre e superare lo stato di degrado e di disordine generale presente.</p> <p>Ampie zone nei pressi del Canale dei Navicelli sono situate in ambito B, la porzione settentrionale è in classe di pericolosità geologico idraulica 3A o classe 2, verso s vi sono zone in classe 3C. La maggior parte dell'area è in classe di pericolosità geologico idraulica 3C, vi sono porzioni in classe 4 ed una limitata fascia ubicata verso E al confine con l'UTOE classe 28 in classe 3A; è presente l'ambito B lungo il Canale dei Navicelli.</p>		
<p>Invarianti strutturali: Il Canale dei Navicelli, che ricalca l'antico tracciato, forse coincidente con un ramo del delta dell'Arno, anche nella sua parte attualmente interrata. Il tracciato dell'Aurelia con i suoi filari alberati. L'organizzazione della struttura agricola ed il sistema dei fossi e canali storici.</p>		
<p>Vincoli e condizioni ambientali: Fascia di rispetto di 10 m lungo i canali ed i fossi.</p> <p>Per gli insediamenti esistenti si prescrive il preventivo completamento del sistema fognario e l'allacciamento all'impianto di depurazione di Porta a Mare.</p> <p>Per i nuovi interventi di trasformazione si prescrive la preventiva realizzazione del sistema fognario e l'allacciamento all'impianto di depurazione di Porta a Mare.</p> <p>trasformazione. Si prescrive di localizzare gli impianti di depurazione anche in funzione del potenziale reimpiego delle acque depurate.</p> <p>Per gli insediamenti esistenti e per gli interventi di trasformazione si prescrive la realizzazione del sistema fognario e l'allacciamento ai nuovi impianti di depurazione.</p> <p>Bonifica dei siti inquinati. <u>L'UTOE è parzialmente interessata dalla fascia D del Piano di Rischio Aeroportuale. In prossimità delle zone A e B deve essere valutata la realizzazione di nuove opere che possano comportare congestioni di traffico e conseguente incremento del carico antropico (circolare ENAC APT-33)</u></p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali generali: Mantenimento delle attività produttive con riconversione graduale nei settori scientifico-tecnologico e nautico e conseguente realizzazione di un polo fieristico.</p> <p>Riqualificazione e potenziamento dell'attività cantieristica, in relazione al nuovo ruolo infrastrutturale che verrà ad assumere il canale dei Navicelli col collegamento diretto in Arno, anche mediante la realizzazione di nuove darsene. Rilocalizzazione dello stadio calcistico</p> <p>Mantenimento delle caratteristiche ambientali presenti.</p> <p>Individuazione, nel R.U.e/o S.A; di una fascia di rispetto per la tramvia di collegamento con il litorale, in continuità con quanto previsto nell'utoe l'utoe 23.</p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali locali: Localizzazione di un impianto di depurazione in un'area opportunamente progettata, in modo da non alterare l'equilibrio dell'intero sistema. Individuazione di una fascia di rispetto per la tramvia di collegamento con il litorale. Riordino del nodo infrastrutturale.</p> <p><u>All'interno della fascia D individuata nella cartografia del Piano di Rischio Aeroportuale debbono essere esclusi nuovi insediamenti o potenziamenti degli obiettivi sensibili esistenti (ospedali, scuole, centri commerciali, centri congressuali)</u></p>		
<p>Salvaguardie: Sospensione delle previsioni edificatorie di Prg fino ad approvazione di PII/PP esteso e congiunto all'utoe 23. <u>Fino all'adeguamento del Regolamento Urbanistico al Piano di Rischio Aeroportuale all'interno delle zone di rischio non sono consentiti incrementi edilizi o modifiche di destinazione che comportano incrementi di presenza antropica o stoccaggi di materiali infiammabili.</u></p>		
<p>Dotazione minima di Standard: 18 mq./ab</p>		

UTOE N° 27	SAN GIUSTO E SAN MARCO	Sup. tot. mq 1.834.404
<p>Processo di formazione e connotati attuali: I quartieri di San Giusto e San Marco si sono sviluppati tra la riva sinistra dell'Arno e il Padule Maggiore e l'insediamento urbano è avvenuto tra la via Emilia e la via Romea (attuale via di Cariola in parte assorbita dalla presenza aeroportuale), con le strade principali discendenti dal fiume verso le zone palustri. Il tessuto storico di tipo rurale deriva dalle tipologie a corte, con aia, pozzo e forno che ivi erano le più numerose e le più sviluppate tra tutti i rioni periferici della città. La ferrovia Leopolda ha separato fisicamente i Sanmarchi dai rioni adiacenti del Portone, della Cella e di Sant'Ermite. Sono andate perdute alcune attività produttive, come la fabbrica di vetro presso il Convento dei Cappuccini, al cui posto è sorto il complesso di abitazioni compreso tra la via dei Cappuccini e la via di Goletta. I due quartieri hanno subito gravi devastazioni per le incursioni aeree dell'ultima guerra. Negli anni '50 viene deciso di inserire in queste aree prive di rapporto con la città e distanti dal centro, una serie di interventi di edilizia economico-popolare (Case popolari dei ferrovieri in via dei Cappuccini e Case popolari di via Quarantola dell'IACP), che ne hanno conferito nel tempo l'immagine dello status "povero" e ai margini della città. Negli ultimi venti anni sono state oggetto di una intensa urbanizzazione a scopo residenziale lungo le vecchie strade poderali che ha contribuito alla disorganicità e alla discontinuità della espansione periferica e allo stravolgimento del tessuto storico consolidato. Attualmente presentano tipologie edilizie eterogenee (villette, costruzioni a blocchi, piccoli condomini). Inoltre i due quartieri sono stati penalizzati dalla presenza dell'aeroporto, nonostante ne abbia aumentata la notorietà e dall'attraversamento della superstrada Pisa-Firenze, che di fatto non hanno un ruolo rapportabile alla scala urbana, e dalla ferrovia. L'asse di via Dell'Aeroporto, attualmente privo dei potenziali connotati di ingresso decoroso alla città, trova il punto di attraversamento della ferrovia attraverso l'angusto cavalcavia di San Giusto degli anni '30, ormai insufficiente per le correnti di traffico attuali. L'organizzazione complessiva dei quartieri presenta quindi un'articolazione urbana disomogenea, disordinata, ad alta densità e, sebbene presenti alcune architetture di pregio, soprattutto recenti (ad esempio il sacrario di Kindu nell'area aeroportuale o la struttura scolastica a San Marco), non consente allo stato attuale di assurgerne il ruolo di emergenza e di attrazione e di attenuare il degrado organizzativo urbano.</p> <p>L'area è quasi completamente in classe di pericolosità geologico idraulica 3A, vi sono modeste porzioni che ricadono in classe 2 o verso N in ambito B.</p>		
<p>Invarianti strutturali: Tessuto insediativo e infrastrutturale presente al catasto leopoldino.</p>		
<p>Vincoli e condizioni ambientali: Fascia di rispetto di 10 m su entrambi i lati lungo il fosso presente nella parte più meridionale dell'area.</p> <p>Per gli insediamenti esistenti e per gli interventi di trasformazione si prescrive la preventiva realizzazione, nell'ambito del bacino di bonifica S. Giusto e delle Venticinque, di uno o più impianti di depurazione commisurati ai fabbisogni di depurazione attuali e derivanti dagli interventi di trasformazione. Si prescrive di localizzare gli impianti di depurazione anche in funzione del potenziale reimpiego delle acque depurate.</p> <p>Per gli insediamenti esistenti e per gli interventi di trasformazione si prescrive la preventiva realizzazione del sistema fognario e l'allacciamento ai nuovi impianti di depurazione. Si prescrive il progressivo trasferimento delle aziende che comportano emissioni inquinanti o sonore a distanza dai centri abitati, e comunque in aree tali per cui i fenomeni di trasporto degli inquinanti in atmosfera non comportino la ricaduta degli stessi sui centri abitati; si prescrive la non ammissibilità di nuove aziende a rischio di incidente rilevante, insalubri di classe I, o che comportano emissioni in atmosfera, nell'ambito di questa utoe.</p>		
<p><u>L'UTOE è parzialmente interessata dalle fasce A, B, C e D del Piano di Rischio Aeroportuale. Nelle zone A e B ed in loro prossimità deve essere valutata la realizzazione di nuove opere che possano comportare congestioni di traffico e conseguente incremento del carico antropico (circolare ENAC APT-33)</u></p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali generali: Prevedere la riorganizzazione dei quartieri secondo un progetto urbano teso ad una compiuta riqualificazione, a partire dal superamento della barriera ferroviaria, in modo da rendere possibile il collegamento dei quartieri con la città, riducendo la loro condizione di isolamento urbano e sociale e rivalutando il sistema della viabilità superato ed insufficiente ai carichi attuali (ad esempio il cavalcavia di San Giusto). Conservare il tessuto originario e riqualificarne le corti, arrestandone il processo di stravolgimento. Incrementare la dotazione di verde pubblico, parcheggi pubblici e le dotazioni di servizi, anche recuperando parte degli attuali spazi ferroviari. la stazione di Pisa centrale va comunque direttamente collegata con l'aerostazione. Individuazione, nel R.U.e/o S.A; di una fascia di rispetto per la tramvia di collegamento con il litorale in continuità con quanto previsto nell'utoe l'utoe 25 e/o 26..</p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali locali: Con il ricorso a specifici strumenti di programmazione, pianificazione attuativa si indica l'obiettivo della trasformazione del nodo stazione ferroviaria diretta ad incrementarne l'efficienza trasportistica, a migliorarne l'accessibilità pedonale e veicolare, ad arricchirne la dotazione di servizi riqualificandone l'immagine urbana. Si indica altresì l'obiettivo della trasformazione fisica dell'infrastruttura viaria (S.G.C. Pi-Fi) così da attenuare fino ad eliminarle gli effetti barriera e gli impatti ambientali. Riqualificare l'asse di via dell'Aeroporto. Rendere via S.Agostino percorso "corso" al sacrario di Kindu. Prevedere strutture ricettive in prossimità dell'aeroporto con un'immagine architettonica elevata. <u>All'interno della fascia A individuata nella cartografia del Piano di Rischio</u></p>		

Aeroportuale non debbono essere previsti incrementi della presenza antropica esistente; all'interno della fascia B non possono essere previste nuove attività con elevata presenza antropica, depositi di materie infiammabili, distributori di carburanti, aumenti volumetrici che comportino un incremento del carico urbanistico in termini di incremento del numero delle unità immobiliari e degli abitanti insediabili; all'interno della fascia C non possono essere previste nuove attività con elevata presenza antropica, depositi di materie infiammabili, né consistenti aumenti volumetrici che comportino un incremento elevato del carico urbanistico e delle condizioni di rischio; all'interno della fascia D debbono essere esclusi nuovi insediamenti o potenziamenti degli obiettivi sensibili esistenti (ospedali, scuole, centri commerciali, centri congressuali)

Salvaguardie: Sospensione delle previsioni di Prg a carattere edificatorio in contrasto con la prescrizione di conservazione dell'edificio storico fino a specifiche discipline del Ru. **Fino all'adeguamento del Regolamento Urbanistico al Piano di Rischio Aeroportuale all'interno delle zone di rischio non sono consentiti incrementi edilizi o modifiche di destinazione che comportano incrementi di presenza antropica o stoccaggi di materiali infiammabili.**

Dotazione minima di Standard: 18 mq./ab

UTOE N° 28	AEROPORTO	Sup. tot. mq 4.345.106
<p>Processo di formazione e connotati attuali: L'unità è posta a Sud di Pisa, a diretto contatto con il quartiere residenziale di S.Giusto, ed è definita nel suo perimetro dall'area interessata dall'attività aeroportuale, comprendendo però anche aree in stretta relazione con questa, il recente insediamento di edilizia residenziale per i dipendenti dell'aeronautica militare ad nord ovest e l'insediamento di matrice storica che si sviluppa su via Cariola, fino a raggiungere l'asse della S.G.C. L'Aeroporto G.Galilei, presente nel sito sin dai primi del secolo come aeroporto militare, si è aperto al traffico civile negli anni '60 e rappresenta ora uno degli aeroporti più grandi dell'Italia centrale, secondo solo al sistema aeroportuale romano. La dotazione di un ottimo sistema di piste, capaci di accogliere ogni tipo di velivolo, per tratte nazionali ed internazionali così come la presenza di un terminal passeggeri di grande capacità (circa due milioni di passeggeri l'anno) hanno permesso al Galilei di conservare la sua importanza ed di confermare negli ultimi anni un traffico medio di passeggeri di circa un milione di passeggeri l'anno, nonostante la nascita del vicino aeroporto regionale A.Vespucci a Peretola, che ha indubbiamente distolto una parte dei suoi traffici. Di grande interesse è anche il traffico delle merci, grazie alla presenza di un efficiente cargo center automatizzato, in grado di gestire le operazioni di carico/scarico di due aerei contemporaneamente. Negli ultimi anni la S.A.T., la società che gestisce l'aeroporto toscano, attribuisce al Galilei un ruolo di traffico regionale, ma ne ridefinisce anche un ruolo all'interno del Trans European Airport Network , individuando nell'aeroporto di Pisa grosse potenzialità come <i>regional connecting point</i>, elemento centrale di una rete comunitaria, in grado di garantire la connessione di tutte le tipologie del trasporto aereo. Il maggior pregio della struttura aeroportuale pisana è costituito dalla particolare connessione con i principali sistemi di viabilità, le autostrade, il sistema ferroviario nazionale, la S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno, dalla sua vicinanza col porto, nonché dalla sua vicinanza alla città. L'attuale assetto dell'area presenta un forte contrasto tra le nuove funzioni insediate e le preesistenze storiche: l'ingrandirsi dell'aeroporto ha cancellato gradualmente le tracce di un tessuto agricolo di grande interesse, ben leggibile dal catasto leopoldino del 1830: nella parte alta un fitto tessuto di appezzamenti stretti e lunghi orientati in direzione nord-sud, detti particolari, testimonianza di una fase di appoderamento unitaria dell'area; nella parte bassa prati umidi e terreni paludosi. Anche il sistema idraulico è stato fortemente alterato, per la necessità di tenere asciutti e sotto controllo i terreni dell'aeroporto, con il taglio di alcuni canali e la realizzazione di una idrovora; allo stesso modo non è più leggibile la presenza di un paleovalveo, indicato qui dalle carte geomorfologiche. Dell'antico assetto rimane ben poco: uniche testimonianze sono il già citato tracciato di via Cariola e il tessuto di edifici prospicienti, con i terreni agricoli ancora ineditati interni all'ansa della strada, che costituiscono una singolare permanenza geomorfologica.</p> <p>Sono presenti zone situate in classe di pericolosità geologico idraulica 3B, classe 3C e nella fascia meridionale in classe 4, mentre la parte più settentrionale è in classe 3A.</p>		
<p>Invarianti strutturali: Il tracciato di via Cariola, l'edificio storico presente al Catasto Leopoldino e la struttura geomorfologica dettata dal fiume al territorio.</p>		
<p>Vincoli e condizioni ambientali: Fascia di rispetto di 10 m su entrambi i lati lungo i fossi perimetrali.</p> <p>Per gli insediamenti esistenti e per gli interventi di trasformazione si prescrive la preventiva realizzazione, nell'ambito del bacino di bonifica S. Giusto e delle Venticinque, di uno o più impianti di depurazione commisurati ai fabbisogni di depurazione attuali e derivanti dagli interventi di trasformazione. Si prescrive di localizzare gli impianti di depurazione anche in funzione del potenziale reimpiego delle acque depurate.</p> <p>Per gli insediamenti esistenti e per gli interventi di trasformazione si prescrive la realizzazione del sistema fognario e l'allacciamento ai nuovi impianti di depurazione.</p> <p>Si prescrive la non ammissibilità di nuove aziende a rischio di incidente rilevante, insalubri di classe I, o che comportano emissioni in atmosfera, nell'ambito di questa utoe.</p> <p><u>L'UTOE è interessata dalle fasce A, C e D del Piano di Rischio Aeroportuale ed è tutta compresa all'interno del perimetro aeroportuale. Nella zona A ed in prossimità deve essere valutata la realizzazione di nuove opere che possano comportare congestioni di traffico e conseguente incremento del carico antropico (circolare ENAC APT-33)</u></p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali generali: Sviluppo qualitativo e quantitativo del traffico passeggeri e merci. Ampliamento dello spazio dedicato al trasporto civile, troppo contenuto in rapporto a quello destinato ad aeroporto militare. Connessione diretta con la stazione FFSS. Miglioramento delle relazioni funzionali con il sistema urbano.</p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali locali: Riorganizzazione fisica dell'aerostazione e dello spazio antistante, al fine di una maggiore integrazione nel contesto urbano.</p> <p><u>All'interno del perimetro aeroportuale sono ammesse le attività pertinenti l'esercizio aeroportuale militare e civile.</u></p>		
<p>Salvaguardie:</p>		
<p>Dotazione minima di Standard: 18 mq./ab</p>		

UTOE N° 29	ZONA STAZIONE - PORTA FIORENTINA	Sup. tot. mq 814.172
<p>Processo di formazione e connotati attuali: L'unità è posta a cavallo della golena a sud dell'Arno e del fascio dei binari che partono dalla stazione centrale. Tale unità contiene al suo interno l'edificato dei borghi di Porta Fiorentina, della Cella e della porzione di San Marco ritagliata dalla linea ferroviaria. Porta Fiorentina si sviluppò nel 1200 lungo la via che conduceva a Firenze subito fuori le mura ed assunse nei secoli un ruolo importante dal punto di vista commerciale posta com'era sull'arteria principale di svolgimento del commercio tra la città e i paesi dell'entroterra, il cui sviluppo si intensificò con la costruzione della ferrovia FI-PI-LI e il cui declino coincise con la dismissione della Leopolda e l'abbattimento della cinta daziaria in piazza Guerrazzi. Il tessuto originario del borghetto della Cella si dirama lungo le due arterie principali, la via Tosco-Romagnola e la via Emilia, a prolungamento del borgo San Marco ed era caratterizzato da un vivace sistema di fornaci strettamente legate alla parte occidentale di golena in corrispondenza dei bacini acquiferi; dette fornaci non esistono più e sono state sostituite da interventi mal integrati col contesto. Attualmente non è vissuta, né percepita, la presenza della golena d'Arno. L'edilizia dell'immediato dopoguerra è espressa da varie tipologie (a blocchi e villette monofamiliari). All'estremo est, a nord del grande deposito ferroviario, sono sorte più recentemente alcune attività commerciali e officine meccaniche e similari separate dalle zone abitative che hanno contribuito alla perdita di connotazione del borgo. La costruzione della ferrovia PI-FI e PI-Collesalveti ha di fatto separato il nucleo abitato di Sant'Ermite da quello del Portone, della Cella e di San Marco, che si erano altresì sviluppati senza soluzione di continuità lungo la via Emilia medesima e la via Tosco-Romagnola. Il ricongiungimento della via Emilia, interrotto dal passaggio dei binari ferroviari, è stato risolto con la costruzione in quota del cavalcavia Sant'Ermite nord nel 1939 che ha costituito di fatto un "cappio" per l'insediamento sottostante. La maggior parte dell'area è situata all'interno dell'ambito B, vi zone limitate in classe di pericolosità geologico idraulica 3A e classe 3B in prossimità del limite con l'UTOE 27.</p>		
<p>Invarianti strutturali: La via Emilia, la Tosco-Romagnola e il tessuto storico presente al Catasto Leopoldino. La stazione Leopolda.</p>		
<p>Vincoli e condizioni ambientali:</p> <p>Per gli insediamenti esistenti e per gli interventi di trasformazione si prescrive la preventiva realizzazione, nell'ambito del bacino di bonifica S. Giusto e delle Venticinque, di uno o più impianti di depurazione commisurati ai fabbisogni di depurazione attuali e derivanti dagli interventi di trasformazione. Si prescrive di localizzare gli impianti di depurazione anche in funzione del potenziale reimpiego delle acque depurate.</p> <p>Per gli insediamenti esistenti e per gli interventi di trasformazione si prescrive la realizzazione del sistema fognario e l'allacciamento ai nuovi impianti di depurazione.</p> <p>Si prescrive il progressivo trasferimento delle aziende che comportano emissioni inquinanti o sonore a distanza dai centri abitati, e comunque in aree tali per cui i fenomeni di trasporto degli inquinanti in atmosfera non comportino la ricaduta degli stessi sui centri abitati; si prescrive la non ammissibilità di nuove aziende a rischio di incidente rilevante, insalubri di classe I, o che comportano emissioni in atmosfera, nell'ambito di questa utoe.</p> <p><u>L'UTOE è interessata dalle fasce B, C e D del Piano di Rischio Aeroportuale. Nella zone B ed in prossimità deve essere valutata la realizzazione di nuove opere che possano comportare congestioni di traffico e conseguente incremento del carico antropico (circolare ENAC APT-33)</u></p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali generali: Riqualificazione e completamento degli insediamenti esistenti al fine di una ridefinizione del margine urbano; potenziamento e riordino delle dotazioni di standard allo scopo di connettere le aree verdi interne al sistema parco fluviale.</p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali locali: Riqualificazione dei retri degli edifici di via Cattaneo per ristabilire un corretto rapporto con il lungarno Guadolongo, come proseguimento del parco fluviale. Il deposito ferroviario verrà circondato da una corona di verde di connessione con l'edificato così da essere riutilizzato a favore dell'urbano. L'area lungo la Tosco Romagnola, secondo il Prg area attrezzata per mostre ed esposizioni, necessita di un progetto organico teso a migliorare l'attuale assetto scadente e poco vivibile. Recupero e riuso della stazione Leopolda con connotati di servizio sia di quartiere che urbani.</p> <p><u>All'interno della fascia B del Piano di Rischio Aeroportuale non possono essere previste nuove attività con elevata presenza antropica, depositi di materie infiammabili, distributori di carburanti, aumenti volumetrici che comportino un incremento del carico urbanistico in termini di incremento del numero delle unità immobiliari e degli abitanti insediabili; all'interno della fascia C non possono essere previste nuove attività con elevata presenza antropica, depositi di materie infiammabili, né consistenti aumenti volumetrici che comportino un incremento elevato del carico urbanistico e delle condizioni di rischio; all'interno della fascia D debbono essere esclusi nuovi insediamenti o potenziamenti degli obiettivi sensibili esistenti (ospedali, scuole, centri commerciali, centri congressuali)</u></p>		
<p>Salvaguardie: Sospensione delle previsioni di Prg a carattere edificatorio in contrasto con la prescrizione di conservazione dell'edificato storico fino a specifiche discipline del Ru. <u>Fino all'adeguamento del Regolamento Urbanistico al Piano di Rischio Aeroportuale all'interno delle zone di rischio non sono consentiti incrementi edilizi o modifiche di destinazione che comportano incrementi di presenza antropica o stoccaggi di materiali infiammabili.</u></p>		

Dotazione minima di Standard: 12 mq./ab

UTOE N° 30	SANT'ERMETE - PUTIGNANO	Sup. tot. mq 1.498.235
<p>Processo di formazione e connotati attuali: Tale unità organica è caratterizzata dalla presenza degli insediamenti di Sant'Ermite e Putignano. Essi si sviluppano a sud della Tosco-Romagnola all'interno di un meandro del fiume Arno e risultano delimitati ad est ed a sud dalla s.g.c. (che li separa sia dall'edificato contiguo di Oratoio che dal territorio agricolo sottostante) e ad ovest dal tracciato ferroviario PI-Collesalveti, infrastrutture con valenza di cesura per l'abitato. La via Emilia e la via Sant'Ermite-Putignano costituiscono gli assi di comunicazione con la vita cittadina dell'impianto storico di origine rurale lungo cui si distribuivano i due insediamenti facendo perno intorno alla chiesa. Successivamente i due insediamenti originari si sono saldati seguendo la viabilità storica di Sant'Ermite-Putignano con la costruzione di edilizia abitativa, comprensiva anche di complessi di edilizia popolare, necessitanti di una riqualificazione. La commistione dei nuclei urbani con le attività artigianali e commerciali individuano una realtà disomogenea e disorganizzata con ampie aree in abbandono, vuoti urbani ed ormai priva di valori di centralità urbana. L'immagine paesaggistica risente negativamente della presenza degli svincoli, dei cavalcavia, dei raccordi della s.g.c., come al ponte delle Bocchette (posto a cavallo con l'UTOE 32) che ha un impatto invadente sul territorio. Putignano risulta fortemente penalizzata dall'attraversamento dei binari della ferrovia PI-FI e del relativo passaggio a livello. L'area è completamente situata in classe di pericolosità geologico idraulica 3A e in ambito B.</p>		
<p>Invarianti strutturali: Viabilità ed edificato storico presente al Catasto Leopoldino.</p>		
<p>Vincoli e condizioni ambientali: Per gli insediamenti esistenti e per gli interventi di trasformazione si prescrive la preventiva realizzazione, nell'ambito del bacino di bonifica S. Giusto e delle Venticinque, di uno o più impianti di depurazione commisurati ai fabbisogni di depurazione attuali e derivanti dagli interventi di trasformazione. Si prescrive di localizzare gli impianti di depurazione anche in funzione del potenziale reimpiego delle acque depurate. Per gli insediamenti esistenti e per gli interventi di trasformazione si prescrive la realizzazione del sistema fognario e l'allacciamento ai nuovi impianti di depurazione.</p> <p><u>L'UTOE è interessata dalle fasce A, B, C e D del Piano di Rischio Aeroportuale. Nelle zone A e B ed in loro prossimità deve essere valutata la realizzazione di nuove opere che possano comportare congestioni di traffico e conseguente incremento del carico antropico (circolare ENAC APT-33)</u></p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali generali: Per l'integrazione con l'ambiente circostante, l'unità necessita di una riqualificazione volta a stabilire un miglior assetto urbano connesso con l'area golenale e le aree oltre il fiume. Inoltre è necessario riconfigurare e rafforzare la centralità dei due nuclei insediativi, e soprattutto superare la barriera ferroviaria a Putignano, vera cesura per l'abitato. Qualificazione della maglia viaria e dell'edificato dando particolare rilevanza alla conservazione delle parti storiche di origine rurale.</p> <p>Qualificazione di alcune aree "libere" all'interno dell'edificato, attraverso la progettazione di piccole centralità urbane, per conferire all'intero abitato una migliore valenza di quartiere.</p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali locali:</p> <p><u>All'interno della fascia A individuata nella cartografia del Piano di Rischio Aeroportuale non debbono essere previsti incrementi della presenza antropica esistente; all'interno della fascia B non possono essere previste nuove attività con elevata presenza antropica, depositi di materie infiammabili, distributori di carburanti, aumenti volumetrici che comportino un incremento del carico urbanistico in termini di incremento del numero delle unità immobiliari e degli abitanti insediabili; all'interno della fascia C non possono essere previste nuove attività con elevata presenza antropica, depositi di materie infiammabili, né consistenti aumenti volumetrici che comportino un incremento elevato del carico urbanistico e delle condizioni di rischio; all'interno della fascia D debbono essere esclusi nuovi insediamenti o potenziamenti degli obiettivi sensibili esistenti (ospedali, scuole, centri commerciali, centri congressuali)</u></p>		
<p>Salvaguardie: Sospensione delle previsioni di Prg a carattere edificatorio in contrasto con la prescrizione di conservazione dell'edificato storico fino a specifiche discipline del Ru. <u>Fino all'adeguamento del Regolamento Urbanistico al Piano di Rischio Aeroportuale all'interno delle zone di rischio non sono consentiti incrementi edilizi o modifiche di destinazione che comportano incrementi di presenza antropica o stoccaggi di materiali infiammabili.</u></p>		
<p>Dotazione minima di Standard: 24 mq./ab</p>		

UTOE N° 33	OSPEDALETTO	Sup. tot. mq 2.801.580
<p>Processo di formazione e connotati attuali: L'area, costituita prevalentemente da tessuto agricolo, si sviluppa lungo l'asse della via Emilia, tra la S.G.C. Pisa Firenze a Nord e il confine del parco di Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli, a sud.</p> <p>Ad ovest confina con la fascia agricola adiacente all'aeroporto (utoe 35) e a nord-est è lambita dai fabbricati della omonima zona artigianale-industriale-commerciale, dai quali risulta distanziata da una stretta fascia ineditata, residuale, attualmente degradata per l'abbandono dell'uso agricolo.</p> <p>L'area è tagliata diagonalmente in due parti dalla Ferrovia Pisa-Collesalveti, che, pur generando una sconnessione tra due parti di un insieme organico, ha preservato la zona a sud da pesanti trasformazioni. Il vecchio nucleo, <i>Hospitalem de via Romea</i>, si trova in posizione rilevata rispetto al padule circostante, lungo la via Emilia. L'incrocio tra la via Emilia e l'asse via dell'Arginone-via delle Rene, dove nel sec.XII sorgeva l'Ospedale di Cassandria, è oggi il nodo centrale della frazione, su cui si attestano la chiesetta settecentesca di S. Iacopo, ricostruzione della precedente romanica (1185) e gli unici spazi di aggregazione. L'abitato storico, costituito da un tessuto di corti coloniche, si è andato consolidando nel corso degli anni 50/60 con il filamento di edifici a bassa densità lungo via delle Rene, che ha sì rafforzato la consistenza della frazione, ma ha tipologicamente e morfologicamente snaturato il carattere del borgo rurale. Il disordine formale è dovuto all'assenza di un linguaggio comune, che legghi tra loro le preesistenze storiche e i recenti interventi, ma soprattutto nel trattamento degli spazi aperti dove si assiste ad una proliferazione incontrollata di annessi, garages, baracche in lamiera.</p> <p>La realizzazione della S.G.C. e il conseguente alleggerimento del traffico sulla via Emilia, non hanno portato con sé una riqualificazione dell'area, che ancora lamenta la carenze di servizi pubblici.</p> <p>La struttura agraria, punteggiata da case coloniche di impianto storico soprattutto nella parte meridionale, sebbene impoverita nelle strutture protettive (siepi e filari), ha mantenuto la sua consistenza ed un importante ruolo di produzione agricola.</p> <p>Zona settentrionale dell'area situata in classe di pericolosità geologico idraulica 3A, zona meridionale posta in classe 3B.</p>		
<p>Invarianti strutturali: Tessuto delle case corti, delle case coloniche sparse e dell'orditura campestre.</p> <p>Fascia ineditata verde che serve a tenere nettamente separato il borgo dal comparto produttivo.</p>		
<p>Vincoli e condizioni ambientali: Fascia di rispetto di 10 m dal piede esterno dell'argine su entrambi i lati del Fosso di S.Ermete e del Fosso del Caligi.</p> <p>Per gli insediamenti esistenti e per gli interventi di trasformazione si prescrive la preventiva realizzazione del sistema fognario e l'allacciamento all'impianto di depurazione di Oratoio o ad altro impianto di depurazione realizzato nell'area di Pisa sud.</p> <p>Per i nuovi interventi di trasformazione si prescrive di commisurare l'incremento di carico urbanistico alla potenzialità residua dell'impianto di depurazione di Oratoio, tenendo presente il contemporaneo utilizzo dello stesso da parte del Comune di Cascina, o comunque di condizionare l'insediamento di un carico urbanistico eccedente le potenzialità dell'impianto di depurazione esistente all'adeguamento dimensionale dell'impianto o comunque al soddisfacimento del fabbisogno.</p> <p>Si prescrive la non ammissibilità di nuove aziende a rischio di incidente rilevante, insalubri di classe I, o che comportano emissioni in atmosfera, nell'ambito di questa utoe.</p> <p><u>L'UTOE è parzialmente interessata dalla fascia D del Piano di Rischio Aeroportuale. In prossimità delle zone A e B deve essere valutata la realizzazione di nuove opere che possano comportare congestioni di traffico e conseguente incremento del carico antropico (circolare ENAC APT-33)</u></p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali generali: Conservazione del tessuto storico e delle sue tipologie insediative con attenta regolamentazione degli interventi da attuarsi negli spazi aperti pertinenziali.</p> <p>Maggiore integrazione dell'abitato di Ospedaletto con la città e potenziamento della centralità locale, con dotazione di servizi oggi assenti.</p> <p>Valorizzazione delle qualità agronomiche e paesistiche delle aree agricole, conservazione dell'orditura campestre e miglioramento della strutturazione del territorio, con reintroduzione di siepi e filari. Qualificazione del sistema abitativo esistente.</p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali locali:</p> <p><u>Nelle porzioni comprese all'interno della fascia D del Piano di Rischio Aeroportuale debbono essere esclusi nuovi insediamenti o potenziamenti degli obiettivi sensibili esistenti (ospedali, scuole, centri commerciali, centri congressuali).</u></p>		
<p>Salvaguardie: Sospensione dell'efficacia delle previsioni di Prg con contenuto edificatorio ad eccezione di quelle previste dal PEEP '95.</p> <p>Sospensione delle previsioni di Prg a carattere edificatorio in contrasto con la prescrizione di conservazione dell'edificato storico fino a specifiche discipline del Ru.</p>		

Fino all'adeguamento del Regolamento Urbanistico al Piano di Rischio Aeroportuale all'interno delle zone di rischio non sono consentiti incrementi edilizi o modifiche di destinazione che comportano incrementi di presenza antropica o stoccaggi di materiali infiammabili.

Dotazione minima di Standard: 18 mq./ab

UTOE N° 35	AREA AGRICOLA DI INTERFACCIA CON L'AEROPORTO	Sup. tot. mq 1.910.889
<p>Processo di formazione e connotati attuali: E' compresa tra l'aeroporto di S.Giusto, ad ovest, e la linea ferroviaria Pisa-Livorno. Dal Catasto Leopoldino è leggibile la struttura complessa di questo territorio, che si articola da nord a sud, degradando lentamente con un progressivo passaggio dal fertile sistema del fiume e delle terre alte al sistema delle terre basse e paludose, dal vigneto promiscuo ai prati pascoli. Nell'ultimo secolo il territorio è stato interessato da grandi trasformazioni di carattere idraulico, poichè, a causa della presenza dell'aeroporto, i fossi che attraversavano l'area ed avevano scolo naturale sono oggi a scolo meccanico, legati cioè al funzionamento dell'idrovora dell'aeroporto. Recentemente è stato anche dismesso il fosso che correva da nord a sud lungo il confine dell'UTOE.</p> <p>L'area attualmente è poco utilizzata e, vista anche la sua posizione interclusa, ha seguito un processo di continuo impoverimento, presentando oggi un carattere residuale, con un'agricoltura estensiva, terreni a riposo (ventennale o quinquennale), zone umide e laghetti.</p> <p>La vicinanza dell'aeroporto e le sue recenti espansioni in questa direzione relegano l'area ad un ruolo subalterno e limitano le possibilità di riqualificazione del tessuto agricolo, disincentivando gli investimenti.</p> <p>Una ampia zona è in classe di pericolosità geologico idraulica 3B e passa in classe 3C verso sud dove sono anche presenti aree che ricadono in classe 4; nella parte settentrionale è in classe 3A..</p>		
Invarianti strutturali:		
<p>Vincoli e condizioni ambientali: Fascia di rispetto di 10 m dal piede esterno dell'argine su entrambi i lati del Fosso di S.Ermete e fascia di rispetto di 10 m su entrambi i lati dei fossi perimetrali dell'aeroporto.</p> <p>Per i nuovi interventi di trasformazione si prescrive la preventiva realizzazione, nell'ambito del bacino di bonifica S. Giusto e delle Venticinque, di uno o più impianti di depurazione commisurati ai fabbisogni di depurazione attuali e derivanti dagli interventi di trasformazione. Si prescrive di localizzare gli impianti di depurazione anche in funzione del potenziale reimpiego delle acque depurate.</p> <p>Per i nuovi interventi di trasformazione si prescrive la preventiva realizzazione del sistema fognario e l'allacciamento ai nuovi impianti di depurazione.</p> <p><u>L'UTOE è interessata dalle fasce A, C e D del Piano di Rischio Aeroportuale. Nella zona A ed in prossimità deve essere valutata la realizzazione di nuove opere che possano comportare congestioni di traffico e conseguente incremento del carico antropico (circolare ENAC APT-33)</u></p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali generali: L'area deve tendere a graduare l'impatto dell'aeroporto e a mitigarne gli effetti in relazione al contesto ambientale.</p> <p>Mantenere il carattere di filtro tra il tessuto agricolo circostante e l'aeroporto ha anche il significato di valorizzare la zona di passaggio tra un'area e l'altra come terreno particolare di interrelazione e preservando l'area da occupazioni ed edificazioni.</p> <p>E' auspicabile il ritorno ad una pratica colturale che sappia valorizzare le caratteristiche naturali e le specificità locali.</p>		
<p>Obiettivi qualitativi e funzionali locali:</p> <p><u>All'interno della fascia A individuata nella cartografia del Piano di Rischio Aeroportuale non debbono essere previsti incrementi della presenza antropica esistente; all'interno della fascia C non possono essere previste nuove attività con elevata presenza antropica, depositi di materie infiammabili, né consistenti aumenti volumetrici che comportino un incremento elevato del carico urbanistico e delle condizioni di rischio; all'interno della fascia D debbono essere esclusi nuovi insediamenti o potenziamenti degli obiettivi sensibili esistenti (ospedali, scuole, centri commerciali, centri congressuali).</u></p>		
<p>Salvaguardie:</p> <p>Nessuna</p> <p><u>Fino all'adeguamento del Regolamento Urbanistico al Piano di Rischio Aeroportuale all'interno delle zone di rischio non sono consentiti incrementi edilizi o modifiche di destinazione che comportano incrementi di presenza antropica o stoccaggi di materiali infiammabili.</u></p>		
Dotazione minima di Standard:		