



piano strutturale dell'area pisana

FASCICOLO DEI CONTRIBUTI AL
DOCUMENTO PRELIMINARE DI
INDIRIZZO PER LA FORMAZIONE DEL
PIANO STRUTTURALE DELL'AREA
PISANA

L'EDILIZIA SOCIALE NELL'AGENDA URBANA NAZIONALE, REGIONALE E LOCALE

(contributo del Dott. Giorgio FEDERICI)

Secondo il Comitato Economico e Sociale Europeo (CESE) *"l' edilizia abitativa sociale contribuisce attivamente alla realizzazione di diversi obiettivi della strategia Europa 2020, sia per quanto riguarda la strategia di crescita e di attrattiva' dei territori, di generazione di investimenti e di creazione di posti di lavoro indotti non delocalizzabili, sia in termini di lotta contro la povertà e l'esclusione sociale e di impegno nel combattere i cambiamenti climatici e la precarietà' energetica"*.

Già in questa direzione la Commissione Europea aveva ammesso al sostegno con i fondi strutturali 2014-20 gli investimenti in materia di rinnovamento termico degli alloggi sociali, di azioni integrate di sviluppo urbano sostenibile, di accesso ad alloggi sociali di qualità e a prezzi accessibili.

Tutto ciò perché è stato riconosciuto, a livello europeo, il contributo dell'edilizia sociale alla stabilizzazione dei mercati immobiliari e alla regolazione dei cicli di tali mercati ed in quanto tale fondamentale per la sfida della stabilità dell'euro.

Da ciò non possono che scaturire, per l'Italia, in quanto S.M., alcune conseguenze, che peraltro sono in parte chiaramente indicate nella stessa relazione della stessa CESE:

1. Riconoscere una specifica priorità per l' edilizia abitativa sociale negli investimenti territoriali integrati in aree urbane (ITI) in quanto tale servizio di interesse economico generale (SIEG) permette di per se stesso di:
 - ✓ offrire una soluzione abitativa più flessibile, anche in termini di costi, e compatibile alle relazioni di lavoro e di interessi;
 - ✓ ridurre il costo delle bollette energetiche, attraverso il risparmio ed il migliore utilizzo delle energie rinnovabili;
 - ✓ promuovere l' innovazione sociale attraverso il ripensamento dei modelli di erogazione del servizio, e dei soggetti erogatori, in modo integrato, in funzione anche dell' invecchiamento della popolazione e della sempre maggiore precarietà delle famiglie che beneficiano e/o fanno domanda di alloggio sociale;
 - ✓ sviluppare centri di competenza, in collegamento alle reti di R&I, per l'abitare sostenibile;
2. Rendere stabili gli incentivi fiscali per gli interventi di recupero, ed efficienza energetica, degli alloggi ad uso abitativo, con particolari ulteriori agevolazioni, in modo particolare per l' IVA e per l' IMU, per gli alloggi sociali qualsiasi sua il

soggetto gestore (compensazione per il servizio di edilizia sociale) ed in modo particolare prevedere il sostegno pubblico agli investimenti degli attuali enti di edilizia residenziale pubblica in questo settore;

3. Individuare forme di finanziamento destinati all'incremento di alloggi sociali attraverso la creazione di fondi di investimento solidale e di risparmio gestito da CDP;
4. Rivedere la legislazione in materia di diritti sui suoli che permetta, anche attraverso una revisione della normativa sui diritti edificatori, e agricoli, effettive politiche regionali e locali di perequazione urbanistica tali da agevolare l'edilizia sociale ma anche di garantire riqualificazioni urbana, infrastrutture verdi e sviluppo agricolo a consumo zero di territorio;
5. Promuovere e sostenere nuove forme di accesso all'alloggio (autocostruzione, affitto a riscatto, etc.) anche attraverso una valorizzazione del patrimonio demaniale non utilizzato;
6. Definire le condizioni di accesso e di prezzo (o canone) per gli alloggi sociali in relazione alle esigenze attali dei cittadini svantaggiati, e dei gruppi sociali più vulnerabili, conformemente alle disposizioni del protocollo n. 26 sui servizi di interesse generale.

Alle Regioni spetterà invece, nel quadro della leale collaborazione istituzionale, ed ai fini di rendere possibile la stipula dei Contratti di Valorizzazione Urbana:

1. Individuare, nelle politiche urbanistiche, le scelte e gli strumenti per perseguire con efficacia gli obiettivi di riqualificazione urbana a partire da un incremento, e miglioramento del servizio, di edilizia sociale (perequazione, premialità , etc.) oltre che a procedure semplificate;
2. Promuovere la riqualificazione energetica, e sismica, del patrimonio di edilizia residenziale pubblica esistente attraverso piano di valorizzazione immobiliare sia con le risorse ordinarie dell'ERP che con alienazione del patrimonio ERP non più funzionale;
3. Definire, nelle politiche sociali, le modalità di erogazione, e di gestione, del servizio di edilizia sociale (SIEG), all'interno del piano di inclusione sociale e di salute regionale, conformi alle norme comunitarie e nazionali.

Infine i Comuni, Città Metropolitane o Unioni dei Comuni, nel loro livello di governo

locale e/o sovracomunale, dovranno assicurare l'attuazione degli investimenti territoriali integrati in aree urbane (ITI), con particolare riferimento all'edilizia sociale, attraverso:

- 1) Una politica di governo del territorio, coerente con la legislazione urbanistica regionale, in grado di individuare aree di "ricaduta" dei diritti edificatori, di perequazione (o di premialità), destinati all'edilizia sociale anche attraverso la messa a punto di regolamenti specifici per una loro "immediata" valorizzazione connessi all'esigenza di avere una effettiva "cantierabilità" di interventi finanziati (aste dei diritti, cessione di terreni, etc.);
- 2) L'integrazione dei servizi di edilizia sociale con la sicurezza locale, con i servizi socio – sanitari locali e, più in generale, con i servizi pubblici locali;
- 3) La valorizzazione dell'edilizia sociale nelle politiche di SMART CITY attraverso l'attivazione di centri di competenza per la Ricerca ed Innovazione nel settore dell'energia e dei materiali applicata all'edilizia sociale e con particolare riferimento alla filiera corta (legno, laterizio, acciaio, etc.).

Tutto ciò può portare a promuovere occupazione locale e sviluppo economico dei territori, contribuendo, come effetto leva, a mobilitare altri investimenti complementari.

Invio una nota sintetica a nome di Legambiente Pisa come contributo alla discussione sul Piano Strutturale d'Area Pisana.

Tralasciando questioni più di dettaglio che potranno essere trattate nel seguito del percorso, a nostro avviso due questioni rilevanti meritano di essere inserite tra gli assi portanti del Piano.

La questione dei cambiamenti climatici in atto, e il problema di come tenere insieme l'adattabilità del Piano al mutare delle esigenze e una sua difesa dal rischio di eccessive variazioni non giustificate.

La prima questione attiene a due filoni di intervento propri di tutte le politiche internazionali di settore: la mitigazione e l'adattamento. Ovvero, la diminuzione delle emissioni di gas climalteranti legate al territorio per una prevenzione dei cambiamenti, e al contempo la ristrutturazione del territorio in funzione di quei cambiamenti che sono già in atto e che sempre più si manifesteranno nei prossimi anni.

Proponiamo che questo diventi un capitolo specifico a se' stante, preliminare a tutti gli argomenti di merito. Al suo interno potrebbe trovare posto il capitolo "Da Smart Grid a Smart Community" e il capitolo "La sicurezza del territorio" attualmente presenti nel documento di indirizzo.

La seconda questione è più metodologica, ma proponiamo che a fianco dei ragionamenti sulla perequazione e altri strumenti per governare l'attuazione delle previsioni, ci sia anche un ragionamento sul come mantenere il piano attuale, e allo stesso tempo tutelarne la visione complessiva, evitando forzature contingenti.

Ci auguriamo che queste proposte possano essere utili al vostro lavoro. Siamo a disposizione per ulteriori contributi o iniziative specifiche.

Saluti,

Marco Ricci - Legambiente Pisa
presidente@legambientepisa.it

Appunti per la città metropolitana Pisa-Pontedera-Livorno

Pisa = CITTA' TERRITORIO (Pisa + 5 comuni) + Pontedera e Livorno, in questa maniera viene inserita nel mondo economico globalizzato, assumendo dimensioni territoriali delle metropoli

- **La mobilità quale da sempre motore dell'innovazione territoriale!**

- Pisa-Territorio diviene così un porto strategico della Toscana e Centro Italia, nell'espansione dei collegamenti internazionali che deve produrre un potenziamento di un'area logistica nella zona a sud-est di Pisa quale prolungamento omogeneo-funzionale di area logistica già inserita a sud dello scolmatore in località Guasticce.

- **L'aeroporto diviene elemento portante**, integrando le altre modalità di collegamento quali: porto di Livorno; rete autostradale; rete ferroviaria; e idrovie; occorre un potenziamento di queste mobilità; individuando nuove piste di atterraggio in direzione est-ovest, che da Mortellini si sviluppano fino ad Ospedaletto, ove possa collocarsi il nuovo aeroporto internazionale, che opportunamente collegato all'aeroporto attuale (prolungando il costruendo people mover), riesca sia ad affrancarsi dall'aeroporto militare (che si sta potenziando per essere Hub militare della NATO), sia divenire h 24 per poter potenziare il trasporto merci via "cargo".

- la Nuova AVIOSTAZIONE internazionale ad Ospedaletto con le due nuove piste liberano l'espansione della città- fortificata (verso est in Cisanello) dall'**inquinamento acustico** dal **rischio incidenti** e dall'**inquinamento da polveri sottili** nell'espansione di Cisanello.

- Ospedaletto e la vasta area tra FFS (Collesalvetti-Pisa) , la S.S. 206 (Emilia) verso lo scolmatore diviene in questa visione il polo dei servizi più generali della città in un rinnovato inserimento della città-territorio nel vasto scenario dell' "economia globalizzata" (Pisa-repubblicana aveva questo ruolo nel XII secolo!).

- potenziamento della rete FFS. **verso Firenze** con introduzione di rete FFS **tra Livorno e Pontedera** e sistemazione dell'"**anello ferroviario metropolitano**" nelle vecchie sedi del "trammino", della Livorno Vicarello e della Pisa Collesalvetti,

- **Definitiva realizzazione della Tangenziale nord** da Madonna dell'acqua a Campo e da qui continuare

con la realizzazione di un **nuovo PONTE sull'Arno** fino ad Ospedaletto e fino al riaperto casello autostradale di Coltano . Un nuovo ponte è indispensabile per decongestionare l'attuale Ponte alla Bocchette.

- In questa visione si andrebbe a mettere a “sistema” il nuovo e già consolidato polo della **Grande distribuzione collocato a Navacchio**, risultando baricentrica alla nuova città-territorio metropolitana.
- In questa prospettica visione di città un ruolo importante lo ricopre la valorizzazione ambientale con una opportuna ricucitura dei Parchi presenti nel vasto territorio , potendo sviluppare senza soluzione di continuità un collegamento fisico-funzionale tra il Parco dei Monti Pisani, il Parco fluviale dell'Arno, il Parco agrario di Coltano ed il Parco litoraneo di Tombolo- S.Rossore –Migliarino.

Pisa, 05.03.2013

arch. roberto martini

Nota bene: si può far riferimento a quanto da noi sinteticamente pubblicato nel 2010 “ **Pisa Porto strategico della Toscana**” edizioni E.T.S.

Osservazioni al DOCUMENTO PRELIMINARE DI INDIRIZZO PER LA FORMAZIONE DEL PIANO STRUTTURALE DEI COMUNI DELL'AREA PISANA del Cons. Carmine Zappacosta (PD Pisa)

- 1) Si richiede di esplicitare più chiaramente il concetto di perequazione nel relativo paragrafo a pag. 14;
- 2) Nel paragrafo 7 (Da "smart city" a "smart community") si richiede di delineare meglio le priorità sulle fonti rinnovabili e il risparmio energetico, di dare qualche indicazione che anche sulle tecnologie legate alle fonti rinnovabili e il risparmio energetico occorre tenere di conto delle peculiarità paesaggistiche, di togliere il riferimento alla domotica in quanto non propriamente legato alle questioni urbanistiche;
- 3) Si riterrebbe opportuno inserire nell'ambito degli indirizzi un riferimento al superamento delle barriere architettoniche;
- 4) Si propone di modificare il par. 13 da pag. 35 a 36 nel modo seguente:

Nella cornice del Piano Strutturale d'Area si collocano a pieno titolo, anticipandone gli sviluppi strategici, alcuni risultati urbanistici di grande impatto regionale, quali l'insediamento dell'IKEA e l'avvio della realizzazione del People Mover (il collegamento veloce tra la Stazione Ferroviaria e l'Aeroporto G. Galilei, che associa all'esigenza di dotare l'Aeroporto Galileo Galilei di un collegamento più efficace ed efficiente, l'esigenza di un nuovo sistema di trasporto urbano integrato con i parcheggi scambiatori di Pisa Sud e con il sistema intermodale del Progetto Sesta Porta, anche al fine di mitigare l'impatto del traffico di attraversamento sui quartieri interessati) in un'area che costituisce anche una delle principali porte di accesso al territorio dei sei comuni e, più in generale, della Regione.

Eliminato: che diviene

Per quanto riguarda l'aeroporto, si tratta di una infrastruttura di primario interesse regionale, e non a caso la Regione punta alla costruzione di un vero e proprio sistema aeroportuale integrato che non può che avere un perno fondamentale nello scalo di Pisa.

Il territorio pisano, dunque, offre con l'aeroporto G. Galilei opportunità di sviluppo qualificato per l'intera Area Pisana e altre opportunità che dovranno essere meglio valutate non solo in relazione alle ricadute dirette e indirette sull'occupazione e sui flussi turistici ma anche in relazione al grado di connettività e di capacità attrattiva per l'Area nel suo insieme e all'impulso che ne può derivare in termini di investimenti e di innovazione.

Eliminato: altre grandi

Si tratta non solo di tenere conto della necessità di assicurare lo sviluppo ulteriore delle potenzialità infrastrutturali, compatibilmente con le condizioni ambientali ed urbanistiche, in particolare per i quartieri contigui e con un approccio realistico dal punto di vista economico finanziario, ma anche di aprire la strada alla collocazione di nuove funzioni urbane che, dalla prossimità con un aeroporto così capillarmente collegato con le più importanti destinazioni internazionali e così vicino alle reti di trasporto nazionali, traggano un vantaggio competitivo decisivo in termini di bacino di attrazione e di velocità di accesso.

Eliminato: grandi

In particolare il turismo congressuale può rappresentare un target strategico con ricadute importanti per l'intera Area Pisana e anche a livello regionale, e la vicinanza con l'aeroporto di una valida offerta congressuale e di servizi ad essa collegati può dare nuova forza alla stessa idea di uno sviluppo metropolitano di nuova generazione, basato su un sistema integrato di trasporto pubblico locale proiettato su una dimensione europea.

Eliminato: prossimità

Le potenzialità connesse alla presenza dell'infrastruttura aeroportuale, per il loro respiro regionale, dovranno essere oggetto di approfondimenti specifici che potranno eventualmente trovare opportuna collocazione in procedimenti e atti di pianificazione concordati con la Regione.

Eliminato: Il tema del potenziamento aeroportuale

Eliminato: suo

Eliminato: à

Eliminato: il potenziamento del dell'aeroporto e del

Eliminato: ad esso

Eliminato: è

Eliminato: in

Eliminato: cui

Nell'ambito del Piano Strutturale, tuttavia, le funzioni urbane collegate all'infrastruttura aeroportuale sono da inquadrare in una logica di progettazione più ampia, che tenga conto della capacità di carico, in particolare dei quartieri San Marco San Giusto, per i

quali siano previste forme di compensazione ambientale e sociale e un incremento qualitativo e quantitativo di standard.

Eliminato: per i quartieri limitrofi (San Giusto-San Marco)

Eliminato: , con particolare riferimento alla dotazione di parcheggi.

Carmine Zappacosta
Consigliere Comunale Pisa (PD)