



**COMUNE DI PISA
DD-10 URBANISTICA**

Variante al Regolamento Urbanistico:

- per la definizione delle schede norma relative al recupero e riqualificazione urbana dell'area dismessa delle ferrovie e del villaggio delle case popolari di via Fra Mansueto poste nel quartiere di San Giusto-San Marco
- per l'approvazione della norma di tutela ai sensi dell'art. 4 della L.R. 57/13 "Disposizioni per il gioco consapevole e per la prevenzione della ludopatia"

**FASCICOLO DELLE OSSERVAZIONI
E DELLE CONTRODEDUZIONI**

Luglio 2015

Entro il termine di sessanta giorni dalla data di pubblicazione della delibera di adozione della variante sono pervenute a questa Direzione n. 1 osservazione presentata dalla FS Sistemi Urbani s.r.l. del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (prot. 45954 del 26.06.2015)

OSSERVAZIONE N. 1 FS SISTEMI URBANI - SINTESI

La presente sintesi non è esaustiva della osservazione, per la lettura completa si rimanda al testo integrale della osservazione presentato dalla FS Sistemi Urbani.

Premessa

La Soc. Fs Sistemi Urbani, FS Italiane ed RFI sono proprietarie delle aree afferenti la stazione di Pisa Centrale e non più funzionali all'esercizio ferroviario. Tali aree hanno una superficie complessiva di circa mq. 83.000 e sono dislocate a nord e a sud del fascio dei binari della stazione.

La proposta del loro recupero è allegata in un Masterplan alla presente osservazione e fa seguito alla sottoscrizione dell'Accordo avvenuto in data 13 aprile 2011 con l'Amministrazione comunale. Accordo che prevedeva la cessione gratuita di aree per la realizzazione del People Mover a fronte di una trasformazione urbanistica delle restanti aree al fine di restituirle a usi pubblici e privati più confacenti al tessuto e alle relazioni funzionali cittadine.

L'osservazione tiene conto del fatto che la variante interessa solo una parte delle suddette aree, poste a sud del fascio dei binari della stazione centrale.

Il Perimetro delle Aree

L'area oggetto della variante include nel suo perimetro proprietà delle FS Italiane e di RFI, nella fase di redazione del PA si ritiene opportuno verificare con precisione i confini tramite un rilievo sul posto.

L'area infatti comprende sull'estremo est un fabbricato tecnologico di RFI contenente impianti necessari al funzionale esercizio delle ferrovie e per il quale non è possibile operare alcuna trasformazione. Tale condizione vanifica la previsione per la viabilità indicata dalla Scheda Norma. Il Masterplan proposto suggerisce una diversa soluzione, più articolata in modo tale da non interferire con il fabbricato tecnologico.

La Scheda Norma

Gli obiettivi di interesse pubblico così come quelli del recupero delle volumetrie esistenti posti dalla Scheda norma sono condivisi e presenti anche nelle proposta del Masterplan. Tuttavia la notevole consistenza della fascia verde, pur andando a costituire un rilevante spazio pubblico non permette di realizzare quegli elementi costruttivi significativi che determinano, se ben progettati, la formazione e l'immagine del centro urbano di questa zona, definita, giustamente una porta di ingresso alla città. Si propone pertanto di estendere verso nord la ZCV della Unità Minima di Intervento (UMI A) del Comparto, modificando conseguentemente i parametri urbanistici.

I Parametri urbanistici-edilizi di riferimento della Scheda norma

L'osservazione riporta i parametri delle due UMI in cui è suddiviso il Comparto 1, quello che interessa le aree di proprietà delle ferrovie, e rileva che a fronte di altri interventi realizzati e/o programmati in aree simili poste nel quartiere o anche in altre parti della città (fa alcuni esempi) i parametri di riferimento per le trasformazioni ammesse sono assai inferiori.

In ragione di ciò propongono i seguenti nuovi parametri:

UMI A		UMI B	
SCN adottata	Osservazione	SCN adottata	Osservazione
Its 0,23 mq/mq	Its 0,35 mq/mq	Its 0,19 mq/mq	Its 0,30 mq/mq
Sul mq. 4.500	Sul mq. 6.962	Sul mq. 3.500	Sul mq. 5.622

Per una Sul complessiva di mq, 12.584 a fronte di quella prevista dalla Scheda norma adottata di mq. 8.000

Riflessioni in ordine alla fattibilità economica dell'intervento

L'incremento proposto risponde ad esigenze di fattibilità economica, che se non attuabili, rischiano di lasciare in stato di abbandono le aree oggetto delle variante, vanificando gli stessi obiettivi della Amministrazione Comunale. Inoltre si sottolinea che la FS Sistemi Urbani ha tra i suoi obiettivi, tramite la valorizzazione delle proprie aree, quello di reperire risorse per destinarle alle infrastrutture ferroviarie ed ai servizi del trasporto pubblico su rotaia.

L'osservazione, inoltre, senza entrare nel merito e in modo puntuale sui costi e i ricavi, elenca tutta una serie di aspetti che incidono e di cui si deve tener conto per l'operazione di trasformazione urbana dell'area: demolizione di edifici esistenti per circa mc. 42.000; la bonifica delle aree; la percentuale di cessione delle aree al Comune; l'aumento dei costi delle nuove costruzioni anche per le recenti normative in materia di risparmio energetico, antisismica e acustica; il fatto che il prezzo al mq. per le nuove abitazioni nel quartiere non potrà superare quello medio sul mercato riferito ad un ambito medio-basso; i costi e i tempi per la redazione del Piano Attuativo; i costi tecnici e finanziari per una operazione della durata di diversi anni.

Sarà cura della Società predisporre un dettagliato piano economico-finanziario al fine di evitare il fallimento della operazione basato però sui parametri che tengono conto delle situazioni in atto, in accoglimento delle modifiche ai parametri urbanistici-edilizi proposti con la presente osservazione

OSSERVAZIONE N. 1 FS SISTEMI URBANI - PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONE

Il Perimetro delle aree

Si ritiene che tale questione possa essere meglio esaminata ed approfondita in sede di redazione del Piano Attuativo sia per quanto riguarda la puntuale definizione del perimetro a seguito del rilievo strumentale dell'area e sia per quanto riguarda il progetto per la realizzazione della nuova viabilità e del suo raccordo con quelle esistenti.

In particolare in sede di redazione del PA la nuova viabilità dovrà attenersi alle soluzioni progettuali che saranno individuate al momento, in modo congiunto, dalle competenti Direzioni comunali, tenendo conto degli obiettivi che l'Amministrazione Comunale vuole raggiungere attraverso una revisione complessiva del sistema della circolazione veicolare e non della zona.

Per quanto sopra si propone di ritenere solo indicativa e di massima la viabilità così come è stata riportata nello schema grafico della scheda norma e di stabilire che l'Amministrazione Comunale sulla base di proprie e più approfondite valutazioni, anche a seguito della presentazione di documentazione da parte dei soggetti interessati, ha la facoltà in sede di redazione del PA di modificare il perimetro della scheda norma fermo restando la % delle quote di cessione.

I Parametri urbanistici-edilizi di riferimento della Scheda norma

Si ritiene che mantenere una consistente fascia di verde tra l'abitato e la ferrovia sia un elemento di tutela e di qualità ambientale e che non sia un limite alla costituzione dell'immagine urbana che si vuole raggiungere. In merito ai parametri proposti la scheda norma recupera sostanzialmente l'edificato esistente tenendo conto che il carico urbanistico prodotto dalle attività a cui erano destinati i fabbricati, oggi non più in uso, era estremamente modesto. Pertanto con la Scheda norma si passa da un carico insediativo estremamente ridotto, fatta eccezione per il piccolo supermercato di quartiere (che viene confermato e riqualificato) ad un carico insediativo consistente per il contesto già fortemente congestionato in cui ricade.

L'area per come è collocata e configurata non può essere paragonata alle altre aree ricadenti nel quartiere o in altre zone della città oggetto di trasformazione urbana. Essa è un'area di margine, racchiusa tra i fasci dei binari della stazione centrale e il tessuto edificato stesso di S. Marco e S. Giusto, gravata da difficoltà di accesso e di transito, posta in un quartiere carente di aree a standard di parcheggio e di verde, con difficoltà di collegamenti interni e con il resto della città, congestionato dal traffico di attraversamento per accedere all'aeroporto e dalla sosta delle auto di chi deve prendere il treno e/o l'aereo.

Gli esempi utilizzati nella osservazione interessano aree per obiettivi e caratteristiche urbane molto diverse da quelle delle ferrovie. Il primo riguarda un'area prevalentemente pubblica sulla quale si prevede la realizzazione di un unico edificio, a completamento dell'edificato sul fronte strada, destinato all'edilizia residenziale pubblica, riconosciuto, ai sensi di legge, per le sue finalità come area a standard urbanistico; il secondo è una vecchia lottizzazione, residua del vecchio PRG 70, confermata dal regolamento urbanistico approvato nel 2001, in corso di attuazione da alcuni anni, collocata e chiaramente integrata nel tessuto urbano già definito e non ne altera l'assetto complessivo da tempo definito, la terza attiene ad un consolidamento del tessuto già totalmente edificato sul fronte della piazza Viviani a Marina di Pisa da riqualificare.

Per quanto sopra si propone di non modificare i parametri, facendo comunque salva la massima ammessa di mq. 8.000 nel caso in cui l'Amministrazione Comunale si avvallesse della facoltà, in sede di redazione del PA, di ridurre la dimensione dell'area della scheda norma a seguito della modifica del perimetro dell'area di cui al punto precedente.

Riflessioni in ordine alla fattibilità economica dell'intervento

Questi aspetti, che sono certamente elementi da non sottovalutare, tuttavia si ritiene che non attengono e competono a questa fase di valutazione tecnica su gli aspetti di natura prettamente urbanistica.