

L'Administratore Delegato

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 25/6/2015
FSSUA0011NPI20150000422

alla c.a. Sindaco del Comune di Pisa
Marco Filippeschi
Piazza XX Settembre, 1
56125 Pisa

Comune di Pisa
Direzione Urbanistica
alla c.a. Arch. Dario Franchini
Palazzo Pretorio
Vicolo del Moro, 2
56125 Pisa

COMUNE DI PISA	
Direzione Urbanistica	
Prot. n.	45954
Data	26-6-2015

Oggetto: OSSERVAZIONE alla Variante al Regolamento Urbanistico per il recupero e la riqualificazione urbana dell'area dismessa delle ferrovie e del villaggio case popolari nel quartiere S. Giusto - S. Marco.

Il sottoscritto Carlo De Vito, nella sua qualità di rappresentante legale della Società FS Sistemi Urbani S.r.l., con sede in Roma, piazza della Croce Rossa 1, titolare delle attività di sviluppo immobiliare dei beni appartenenti al Gruppo Ferrovie dello Stato, anche per conto di Ferrovie dello Stato S.p.A. (anche "FS Italiane") e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (anche "RFI"), Società tutte con sede in Roma, piazza della Croce Rossa, 1, a ciò debitamente autorizzato, vista la delibera di Consiglio Comunale n° 13 del 23 marzo 2015 di adozione della variante al Regolamento Urbanistico per il recupero e la riqualificazione urbana dell'area dismessa delle ferrovie e del villaggio case popolari nel quartiere S. Giusto - S. Marco, preso atto che tale procedimento interessa aree ferroviarie dismesse di proprietà delle Società Ferrovie dello Stato S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., formula la presente osservazione finalizzata a dare un contributo migliorativo all'atto urbanistico comunale:



OSSERVAZIONE

Premessa

Le Società FS Sistemi Urbani, FS Italiane ed RFI sono proprietarie di tutte le aree ferroviarie afferenti la stazione di Pisa C.le non più funzionali all'esercizio ferroviario per circa mq. 83.000 di superficie. Le aree sono dislocate sia a nord che a sud del fascio di binari della stazione e costituiscono quattro distinti comparti di intervento: 1) Via Quarantola sud, 2) S. Giusto – S. Marco, 3) via Quarantola nord, 4) via Saragat.

La proposta complessiva di riqualificazione e di recupero di tutte le aree su menzionate è stata raccolta nel Masterplan delle aree ferroviarie di Pisa C.le, allegato alla presente osservazione, elaborato da FS Sistemi Urbani a seguito della sottoscrizione avvenuta il 13 aprile 2011 dell'Accordo a latere rispetto all'Accordo di Programma denominato "People Mover", per essere recepita in un Accordo di Pianificazione per la trasformazione urbanistica, che avrebbe previsto la cessione gratuita delle aree per la realizzazione del nuovo collegamento all'aeroporto di Pisa.

Di tali aree facevano parte anche quelle di interesse del Comune di Pisa per la realizzazione del nuovo collegamento con l'aeroporto - il così detto "People Mover" - che il Comune di Pisa ha acquisito a titolo oneroso nel dicembre 2014, non avendo dato corso alle procedure per la definizione dell'Accordo di Pianificazione.

I contenuti del Master plan sono stati più volte illustrati e discussi con amministratori e tecnici del Comune per consentire un più efficace e spedito recupero delle aree abbandonate al fine di restituirle alla città anche in termini di maggiori dotazioni pubbliche in un'ottica di riqualificazione complessiva superando le contraddizioni di frammentazione in cui oggi si trovano potenziando o favorendo in questo modo le relazioni funzionali cittadine.

Pur nella consapevolezza che l'oggetto della variante urbanistica interessa solamente le aree del comparto di S. Giusto e di S. Marco, di proprietà di FS Italiane e di RFI, rispettivamente per 28.209 mq e 10.480 mq di superfici catastali, e pertanto l'osservazione si limiterà solo a queste aree, si allega il Masterplan alla presente



osservazione allo scopo di poter proseguire i rapporti di collaborazione tra le società del Gruppo Fs Italiane e l'Amministrazione comunale nell'interesse di tutti i soggetti.

Il perimetro delle aree

La cartografia allegata alla delibera n°13/2015 di Consiglio Comunale individua le aree interessate dalla variante attraverso una perimetrazione che ricalca le proprietà FS Italiane ed RFI, della quale, in sede di redazione di piano attuativo, sarà necessario verificare con precisione i confini attraverso un rilievo sul posto.

Tale perimetro include, infatti, però all'estremo est un fabbricato tecnologico con relativo sedime di proprietà RFI, funzionale all'esercizio ferroviario, per il quale non è possibile operare alcuna trasformazione. Conseguentemente la previsione, indicata nella scheda, della viabilità di raccordo perpendicolare a via Da Morrone con la parallela alla ferrovia a confine con il comparto comunale così come indicata negli elaborati comunali, viene vanificata. Nelle planimetrie del Masterplan allegato è indicata una diversa e più articolata infrastrutturazione di raccordo tra il parcheggio e le due viabilità in questione che non interferisce con il fabbricato in oggetto.

La scheda norma

Tra gli obiettivi qualitativi generali di progetto descritti nella scheda norma, peraltro condivisibili, l'intervento si pone in primo luogo quello di incrementare la dotazione delle aree a verde e di decongestionare i quartieri a ridosso della stazione attraverso un sistema di parcheggi e di percorsi viari, pedonali e ciclabili di margine all'edificato che favorisca una maggiore integrazione e migliori i collegamenti interni tra i due quartieri. Tali obiettivi fanno parte anche dei principi del Masterplan.

Anche in merito al recupero delle volumetrie esistenti si condividono i principi scritti nella scheda norma: ".....stante che i quartieri di San Marco e San Giusto rappresentano una porta d'ingresso alla città di Pisa, l'intervento si pone come obiettivo quello di migliorare l'immagine della zona, riqualificandone l'assetto edilizio-urbanistico ed ambientale, anche attraverso la realizzazione di elementi costruttivi significativi ed



emblematici della città.” Purtuttavia dalla interpretazione della planimetria indicante le zone di concentrazione volumetrica (ZCV) si intuisce come il miglioramento sia affidato, almeno per tutta la parte situata ad ovest della passerella, alla sola presenza del verde per una fascia di oltre 50 metri dal confine (molti di più dai binari).

Fascia verde che indubbiamente forma uno spazio pubblico rilevante ma contribuisce meno alla realizzazione di quegli elementi costruttivi significativi che fanno parte di ogni centro urbano contribuendo a migliorare, se ben progettati, alla immagine della zona soprattutto come questa definita giustamente porta di ingresso alla città.

Per questa ragione si suggerisce di estendere verso nord la ZCV facente parte della Unità Minima di Intervento (UMI A) del Comparto e conseguentemente di modificarne i parametri urbanistici.

I parametri urbanistici-edilizi di riferimento

La variante individua il Comparto 1 come quello riferito alle aree ferroviarie dismesse, classificandolo come Zona omogenea B ai sensi del DM 1444/68 e individuando la categoria della Ristrutturazione Urbanistica come tipologia della trasformazione.

La scheda norma di riferimento è la 27.8 comprendente i Comparti 1 (Ferrovie) e Comparto 2 (Comune).

Il Comparto 1 viene suddiviso in UMI A e in UMI B, rispettivamente a ovest e a est della passerella che collega il quartiere di S. Giusto-S. Marco alla città.

UMI A

La superficie della UMI A risulta di circa mq. 19.890

Indice di superficie territoriale (Its) 0,23

Aree private mq. 6.960 corrispondente al 35% della sup. complessiva

Aree pubbliche mq. 12.930 corrispondente al 65% del totale.

Indice fondiario (Ifs) 0,64

Slu mq. 4.500



UMI B

La superficie della UMI B risulta di circa mq. 18.740

Indice di superficie territoriale (Its) 0,19

Aree private mq. 7.500 corrispondente al 40% della sup. complessiva

Aree pubbliche mq. 11.240 corrispondente al 60% del totale.

Indice fondiario (Ifs) 0,64

Slu mq. 2.300

Da una verifica degli indici medi di zona indicati nelle schede norma della UTOE n. 27 (quartiere San Giusto- San Marco) riferiti ad altri interventi realizzati o di futura realizzazione, si nota che nel caso del Comparto 1) gli indici di superficie territoriale (Its), rapporto tra la Superficie Utile lorda e la superficie territoriale, sono assai inferiori a quelli di aree simili a quelle ferroviarie pur essendo limitrofe a queste e trattandosi in genere di recupero di volumetrie esistenti.

Si citano a puro titolo di esempio la scheda norma 27.5 (depositi della ex Liquigas) dove l'Its è pari a 0,35, oppure l'ultimo grande intervento nel quartiere di S. Giusto (previsto dalla scheda norma 27.1) con un indice Its di 0,40, infine si cita la scheda norma 27.7 di Via Possenti approvata il 5 febbraio 2005 con un indice Its di 0,30.

Nella stessa scheda norma 27.8 il Comparto 2 ha un indice di superficie territoriale di 1,70 in cui vi è corrispondenza con la superficie fondiaria. Pur comprendendo come questo comparto sia destinato a rendere fattibile, mediante la costruzione di un edificio volano, la demolizione e la ricostruzione delle case popolari di via Fra Mansueto, la densità edilizia non ha paragoni con quella ipotizzata per le aree ferroviarie.

Ancora a puro titolo di esempio si cita ancora una scheda norma (38 p.s.) che pur essendo fuori contesto, attiene ad una ristrutturazione urbanistica per realizzare una armonica quinta edilizia intorno a Piazza Viviani a Marina di Pisa. In questo caso l'indice Its è pari a 0,62.



Alla luce delle su esposte riflessioni e fermo restando gli obiettivi generali di progetto condivisibili, si propone una modifica dei parametri urbanistici edilizi della scheda norma 27.8 relativi al Comparto 1 come di seguito indicato:

UMI A

La superficie della UMI A risulta di circa mq. 19.890

Indice di superficie territoriale (Its) 0,35

Slu mq. 6.962

UMI B

La superficie della UMI B risulta di circa mq. 18.740

Indice di superficie territoriale (Its) 0,30

Slu mq. 5.622

La superficie utile lorda passerebbe così da mq. 8.000 a mq. 12.584.

Riflessioni in ordine alla fattibilità economica dell'intervento

L'incremento di superficie utile lorda proposto con la presente osservazione va incontro anche ad esigenze di fattibilità economica che, se non attuabili, rischiano di lasciare in stato di abbandono le aree mentre al contrario è vivo interesse delle società del Gruppo FS Italiane e anche del Comune di Pisa di riqualificare una parte così importante del quartiere. Non va inoltre dimenticato che tra gli obiettivi di FS Sistemi Urbani e delle società del gruppo FS italiane proprietarie degli immobili in oggetto che è quello di reperire risorse tramite la valorizzazione di aree ferroviarie non più strumentali all'esercizio ferroviario, da destinare alle infrastrutture ferroviarie ed ai servizi del trasporto pubblico su rotaia.

Senza entrare nello specifico dei costi e dei possibili ricavi realizzabili per mezzo dell'operazione di trasformazione operata con la variante urbanistica si pongono all'attenzione le seguenti riflessioni:

- è necessario operare demolizioni per circa 42.000 metri cubi di costruzione esistenti a fronte di una slu proposta di mq. 8000;
- la bonifica delle aree di mq. 38.630 è operazione complessa e costosa ed è



preliminare a qualsiasi urbanizzazione;

- la percentuale di aree di cessione al Comune per realizzare il verde e i parcheggi è assai rilevante poiché corrisponde al 60% nella UMI B e al 65% nella UMI A della superficie complessiva. In termini assoluti equivalente a mq. 24.170 di standard pubblici che vanno realizzati benché a scomputo (in genere) degli oneri di urbanizzazione, ma con il pagamento del costo di costruzione;
- i costi di realizzazione per le nuove costruzioni negli ultimi anni sono assai aumentati a causa delle nuove normative e modalità costruttive in ordine al rispetto della normativa antisismica, alla classificazione energetica, alle norme acustiche, ai materiali ecocompatibili ecc.;
- il costo al mq. per le nuove abitazioni per il quartiere di San Giusto-San Marco non potrà superare quelli medi riscontrabili sul mercato riferito ad un ambito medio-basso;
- la realizzazione dell'intervento dovrà essere preceduta dalla redazione del piano attuativo a sua volta corredato di adeguate prove e relazioni geotecniche, ecc.;
- i costi tecnici e finanziari per una operazione dalla durata di alcuni anni non sono indifferenti.

Tutto ciò premesso sarà cura di questa Società sviluppare un piano economico-finanziario di dettaglio allo scopo di scongiurare il fallimento dell'operazione che sia però basata su parametri più corrispondenti alla situazione in atto, accogliendo le modifiche ai parametri urbanistici-edilizi della scheda norma 27.8 suggerite al paragrafo precedente.

Fiducioso che la presente osservazione possa essere accolta, porgo
Cordiali saluti.

All.: Masterplan delle aree ferroviarie di Pisa

Carlo De Vito
