



COMUNE DI PISA

Direzione Pianificazione Urbanistica – Mobilità – Programmazione e Monitoraggio OOPP

VARIANTE AL PIANO STRUTTURALE FINALIZZATA ALLA SISTEMAZIONE, AL COMPLETAMENTO E ALLO SVILUPPO DELLA
INFRASTRUTTURA AEROPORTUALE, AEROPORTO INTERNAZIONALE G. GALILEI, E DELLE STRUTTURE DI SERVIZIO AD ESSO
COMPLEMENTARI

SCHEDE UTOE 27 – 28 – 35

STATO ATTUALE E VARIANTE

Giugno 2016

SCHEDA VIGENTE			SCHEDA VARIATA		
UTOE N° 27	SAN GIUSTO E SAN MARCO	Sup. tot. mq 1.834.404	UTOE N° 27	SAN GIUSTO E SAN MARCO	Sup. tot. mq 1.585.500
<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'Ermete. 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 incursione 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</p>			<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'Ermete. 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 incursione 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 alla città, trova il punto di attraversamento della ferrovia attraverso il cavalcavia di San Giusto degli anni '30, recentemente potenziato con pista ciclabile e pedonale ma comunque in misura ancora insufficiente per le correnti di traffico locale attuale. Migliorati i collegamenti pedonali con la recente apertura di un</p>		

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 assurgere il ruolo di emergenza e di attrazione e di attenuare il degrado organizzativo urbano.

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.

Invarianti strutturali: Tessuto insediativo e infrastrutturale presente al catasto leopoldino.

Vincoli e condizioni ambientali: Fascia di rispetto di 10 m su entrambi i lati lungo il fosso presente nella parte più meridionale dell'area. 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 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.

L'UTOE è parzialmente interessata dalle fasce A, B, C e D del Piano di Rischio Aeroportuale. Nelle zone A e B ed il 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).

secondo sottopasso pedonale che collega la Stazione ferroviaria di Pisa C.le con Via Quarantola in zona Case Popolari. L'organizzazione complessiva dei quartieri presenta quindi un'articolazione urbana disomogenea, disordinata, ad alta densità e, sebbene presenti alcune architetture di pregio, non consente allo stato attuale di assurgere il ruolo di emergenza e di attrazione e di attenuare il degrado organizzativo urbano. Il quartiere ha mantenuto spazi aperti, di origine rurale, all'interno del tessuto urbano, in parte trasformati in verde di quartiere ed una grande area compresa tra l'abitato di S. Giusto formatosi intorno e lungo la via S. Agostino (lato est) e la ferrovia (lato ovest).

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.

Invarianti strutturali: Tessuto insediativo e infrastrutturale presente al catasto leopoldino.

Vincoli e condizioni ambientali: Per gli insediamenti esistenti dovrà essere perseguito il miglioramento della efficienza del sistema di recapito dei reflui civili del bacino al depuratore di pertinenza. Fatto salvo quanto già ammesso dal regolamento urbanistico per le aree della UTOE non interessate dalla *Variante finalizzata alla sistemazione, completamento e sviluppo della infrastruttura aeroportuale "Aeroporto G. Galilei e delle strutture di servizio ad esse complementari*, i reflui civili prodotti dai nuovi insediamenti previsti dalla variante dovranno essere recapitati al depuratore di Pisa sud mediante condotta di fognatura separata.

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. Per un quartiere come quello di S. Giusto-San Marco, compreso a nord dalla ferrovia e dalla stazione ferroviaria e a sud dall'aeroporto e dalla superstrada, l'ampia area compresa tra la ferrovia e la via S. Agostino, in massima parte ancora agricola e in misura minore impegnata da campi sportivi, svolge un importante ed essenziale funzione di polmone e di spazi aperti per la vivibilità

stessa del quartiere.

Il suo mantenimento mitiga almeno in parte gli effetti della presenza delle infrastrutture prima richiamate e consente insieme ad una funzione agricola urbana da conservare (in modo prevalente), di poter individuare in essa funzioni per il tempo libero e a carattere sociale a basso impatto antropico a servizio del quartiere, a titolo esemplificativo: percorsi vita, pedonali e ciclabili, modesti impianti sportivi (campi scoperti polivalenti), aree verdi, orti sociali, parcheggi a servizio della residenza del quartiere. Inoltre, sempre al fine di avere un effetto di mitigazione sia visivo che ambientale rispetto alla infrastrutture, il regolamento urbanistico ai margini di questa area dovrà individuare e costituire, con funzione di filtro, una consistente fascia alberata, fermo restando la zona di rispetto prevista ai sensi di legge per le infrastrutture. In particolare nel caso di funzioni su scala urbana ed extraurbana collocate in aree esterne limitrofe e non, il regolamento urbanistico e il piano della mobilità dovranno individuare in modo permanente soluzioni che ne impediscano il suo attraversamento e l'utilizzo dei suoi spazi di sosta da parte degli utenti fruitori di dette funzioni non residenti nel quartiere. Il RU in sede di variante dovrà, per la mobilità, individuare anche le soluzioni in modo da non peggiorare la qualità dell'aria e il clima acustico e non diminuire i livelli di tutela apposti dal PCCA per l'abitato di San Giusto attualmente classificato in classe III.

L'esecuzione delle trasformazioni sulle aree previste dal P.A.I. in classe di pericolosità idraulica molto elevata, sono subordinate all'esecuzione e collaudo delle opere previste dal Piano Interventi di Riduzione Rischio Idraulico approvati dall'Autorità di Bacino ed alla conseguente modifica delle carte di pericolosità idraulica; per gli interventi di trasformazione si prescrive, laddove necessario, la preventiva realizzazione di opere di messa in sicurezza idraulica.

Per i nuovi insediamenti, previsti dalla *Variante finalizzata alla sistemazione, completamento e sviluppo della infrastruttura aeroportuale "Aeroporto G. Galilei e delle strutture di servizio ad esse complementari*, nelle successive fasi della pianificazione e della progettazione degli interventi dovranno essere rispettate le disposizioni contenute nel capitolo "Misure previste per impedire, ridurre e compensare gli impatti negativi" del Rapporto Ambientale e le condizioni e prescrizioni contenute nelle integrazioni al deposito e del relativo parere dell'Ufficio Regionale Tutela delle Acque e del Territorio, allegati alla

variante medesima.

L'UTOE è parzialmente interessata dalle fasce A, B, C e D del Piano di Rischio Aeroportuale. Nelle zone A e B ed il 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).

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 le dotazioni 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 25 e/o 26.

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 le dotazioni 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 tramite idonei sistemi che riducano la mobilità veicolare su gomma.

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 25 e/o 26.

Nelle fasi successive della pianificazione e della progettazione dovrà essere preso in esame e verificato quanto previsto dal PIT con valenza di piano paesaggistico.

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.

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. Pianificare gli spazi aperti prossimi al tracciato ferroviario per destinarli alla fruizione pubblica realizzando aree di parco periurbano, attività ludiche e sportive all'aperto, alternate ad

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).

Salvaguardie: Sospensione delle previsioni di Prg a carattere edificatorio in

aree da destinare a produzione agricola multifunzionale di prossimità (orti urbani/sociali). In riferimento e in coerenza con gli obiettivi prima descritti nella cartografia, l'area ad ovest del quartiere di S. Giusto, compresa tra la ferrovia e l'abitato, è inserita come facente parte del sistema territoriale dei parchi urbani (art. 34 del P.S.).

Nell'ambito dell'area, resta comunque ammessa la previsione del trasferimento delle abitazioni esistenti secondo le indicazioni e modalità stabilite dalla variante approvata per la realizzazione del People Mover, Nell'ambito delle opere necessarie per il riordino dell'assetto infrastrutturale della viabilità ed in particolare delle aree interessata dai raccordi tra la superstrada FI-PI-LI e la SS. Aurelia e la viabilità di accesso al quartiere di S. Giusto, si dovrà prevedere una riqualificazione del paesaggio attraverso l'eliminazione degli elementi di degrado presenti, con interventi di tipo architettonico e di sistemazione/corredo/arredo di aree verde.

Il Regolamento Urbanistico dovrà contenere la prescrizione che, all'interno del sistema territoriale del parco urbano (sopra richiamato), le previsioni e la loro attuazione sono da programarsi in modo congiunto alle previsioni e attuazione di quelle delle aree, facenti parte del sistema insediativo a servizi (aree per servizi urbani e territoriali art. 32 del Piano Strutturale) della UTOE 28, poste ad Ovest dell'aeroporto, delimitate dalla ferrovie, dalla superstrada FI-PI-LI e dalla stessa struttura aeroportuale.

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).

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.

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

contrasto con la prescrizione di conservazione dell'edificato 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

In corsivo aggiornamenti a seguito della approvazione della variante al Piano Strutturale "Piano di Rischio Aeroportuale" delibera di C.C. n. 34 del 03.07.2014

SCHEDA VIGENTE			SCHEDA VARIATA		
UTOE N° 28	AEROPORTO	Sup. tot. mq 4.345.106	UTOE N° 28	AEROPORTO	Sup. tot. mq 6.151.350
<p>Processo di formazione e connotati attuali: L'unità è posta a Sud di Pisa, in diretta prossimità 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 a 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 G. Galilei di conservare la sua importanza e 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</p>			<p>Processo di formazione e connotati attuali: L'unità è posta a Sud di Pisa, in diretta prossimità con il quartiere residenziale di S.Giusto, ed è definita nel suo perimetro: dall'area interessata dall'attività aeroportuale (civile e militare); ad ovest dall'area, compresa tra la ferrovia e la superstrada, limitrofa alla stessa infrastruttura aeroportuale, in stretta relazione con essa; ad est dell'aeroporto dal modesto insediamento residuale di origine agricola, fino a raggiungere l'asse della S.G.C. L'area ad ovest è costituita in parte da un modesto tessuto residenziale di margine, dal recente insediamento di edilizia residenziale per i dipendenti dell'aeronautica militare (villaggio Azzurro) e in parte da residuali aree agricole. L'Aeroporto, presente nel sito sin dai primi del secolo come aeroporto militare, si è aperto al traffico civile negli anni '60 e rappresenta attualmente uno degli aeroporti più grandi dell'Italia centrale. 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 adeguata capacità (da ampliare in coerenza alle previsioni di Piano di Sviluppo Aeroportuale) hanno permesso al G. Galilei di conservare la sua importanza divenendo, nella rete nazionale individuata dal Piano Nazionale degli Aeroporti redatta da Enac per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, un "aeroporto strategico". Sono così definiti quegli aeroporti che rispondono efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di utenza e che sono in grado di garantire nel tempo tale funzione, per capacità delle infrastrutture e possibilità del loro potenziamento con impatti ambientali sostenibili, per i livelli di servizio offerti e grado di accessibilità, attuale e potenziale. Di grande interesse è anche il traffico delle merci, grazie alla presenza di un efficiente cargo village 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 oltre ad un ruolo di traffico regionale 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</p>		

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 paleoalveo, 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 inedificati interni all'ansa della strada, che costituiscono una singolare permanenza geomorfologica.

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.

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 agevolato in futuro con nuovi sistemi di collegamento rapidi stazione ferroviaria - aeroporto, la S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno, dalla sua vicinanza col porto, nonché dalla sua vicinanza alla città. Lo scalo riveste carattere strategico anche per l'Aeronautica Militare, visto la sua classificazione come Main Operating Base nel quadro della difesa nazionale. L'attuale assetto dell'area che si estende in prossimità del quartiere di San Giusto e dell'aeroporto (militare e civile) presenta un notevole contrasto tra le nuove funzioni insediate e le preesistenze storiche: l'ingrandirsi dell'aeroporto ha cancellato gradualmente le tracce di un tessuto agricolo 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 paleoalveo, indicato dalle carte geomorfologiche. Dell'antico assetto rimane ben poco: uniche testimonianze sono il già citato tracciato di via Cariola, destinato ad essere modificato in relazione alla nuova perimetrazione prevista dal Piano di Sviluppo Aeroportuale, ed il tessuto degli edifici esistenti e prospicienti la stessa via Cariola, per i quali è prevista la loro delocalizzazione.

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.

Invarianti strutturali: Il tracciato di via Cariola, l'edificio storico presente al Catasto Leopoldino e la struttura geomorfologica dettata dal fiume al territorio.

Invarianti strutturali: nessuna

Vincoli e condizioni ambientali: Fascia di rispetto di 10 m su entrambi i lati lungo i fossi perimetrali. Per gli insediamenti esistenti e per gli interventi di trasformazione si prescrive la preventiva realizzazione, nell'ambito del bacino

Vincoli e condizioni ambientali: Fascia di rispetto di 10 m su entrambi i lati lungo i fossi perimetrali.

L'esecuzione delle trasformazioni sulle aree previste dal PGRA in classe di

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. 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.

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).

pericolosità idraulica molto elevata, sono subordinate all'esecuzione e collaudo, anche per stralci funzionali, delle opere previste dal Piano Interventi di Riduzione Rischio Idraulico approvati dall'Autorità di Bacino ed alla conseguente modifica delle carte di pericolosità idraulica; per gli interventi di trasformazione si prescrive, laddove necessario, la preventiva realizzazione di opere di messa in sicurezza idraulica. In accordo con quanto riportato nella UTOE 27, il regolamento urbanistico potrà prevedere nell'area ad ovest dell'aeroporto, compresa tra la ferrovia e la superstrada l'inserimento di nuove funzioni/destinazioni d'uso a scala urbana o extraurbana, purché ne sia verificata, per il quartiere di S.Giusto-S.Marco, la loro sostenibilità ambientale con particolare riferimento alla mobilità. Ovvero dovranno essere preventivamente individuate e in modo puntuale le idonee soluzioni permanenti che impediscano alle trasformazioni previste di gravare in ordine alla mobilità di accesso e di uscita e di sosta dall'area (percorsi veicolari di attraversamento, utilizzo delle aree di sosta) sul suddetto quartiere. In tal senso il RU in sede di variante dovrà, per la mobilità, individuare anche le soluzioni in modo da non peggiorare la qualità dell'aria e il clima acustico e non diminuire i livelli di tutela apposti dal PCCA per l'abitato di San Giusto (UTOE 27) attualmente classificato in classe III.

Per gli insediamenti esistenti dovrà essere perseguito il miglioramento della efficienza del sistema di recapito dei reflui civili del bacino al depuratore di pertinenza. Fatto salvo quanto già ammesso dal regolamento urbanistico per le aree della UTOE non interessate dalla *Variante finalizzata alla sistemazione, completamento e sviluppo della infrastruttura aeroportuale "Aeroporto G. Galilei e delle strutture di servizio ad esse complementari*, i reflui civili prodotti dai nuovi insediamenti previsti dalla variante dovranno essere recapitati al depuratore di Pisa sud mediante condotta di fognatura separata.

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.

Esecuzione di una fascia boschiva che sia in grado di svolgere la funzione di filtro tra l'area e le principali infrastrutture, in tale fascia potranno essere previste dal regolamento urbanistico usi del suolo che non comportano la edificabilità o comunque la presenza continuativa di persone, quali parcheggi, impianti tecnologici (anche interrati) a servizio delle strutture da realizzare e

sempre che sia garantita la funzione di filtro con una adeguata alberatura. Fermo restando la profondità della zona di rispetto, prevista per legge, delle infrastrutture interessate, lo spessore di tale fascia dovrà essere definito sulla base delle verifiche ed analisi da effettuarsi al momento della realizzazione degli interventi ammessi.

Per i nuovi insediamenti, previsti dalla *Variante finalizzata alla sistemazione, completamento e sviluppo della infrastruttura aeroportuale "Aeroporto G. Galilei e delle strutture di servizio ad esse complementari*, nelle successive fasi della pianificazione e della progettazione degli interventi dovranno essere rispettate le disposizioni contenute nel capitolo "Misure previste per impedire, ridurre e compensare gli impatti negativi" del Rapporto Ambientale e le condizioni e prescrizioni contenute nelle integrazioni al deposito e del relativo parere dell'Ufficio Regionale Tutela delle Acque e del Territorio, allegati alla variante medesima.

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).

Relativamente alla porzione che ricadeva nella UTOE 27 ed è stata trasferita nella UTOE 28 restano in vigore e si applicano le disposizioni, le prescrizioni, le condizioni e le salvaguardie riportate nella originaria UTOE 27 per il Piano di Rischio Aeroportuale

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.

Obiettivi qualitativi e funzionali generali: Sviluppo qualitativo e quantitativo del traffico passeggeri e merci all'interno di un progetto armonico basato sul dialogo tra l'infrastruttura e il contesto di inserimento. Connessione diretta con la stazione FFSS mediante sistemi di collegamento non su gomma. Miglioramento delle relazioni funzionali con il sistema urbano e con i sistemi territoriali di area vasta.

Miglioramento dei servizi connessi e correlati con l'aeroporto civile, e delle relazioni tra queste attività ed il centro urbano, agevolati in tal senso dalla presenza di nuovi collegamenti non su gomma.

Inserimento di nuove funzioni/servizi e attrezzature specialistiche urbane ed extraurbane nell'area posta ad ovest dell'aeroporto, indotte e complementari

alla stessa struttura aeroportuale e favorite (accesso) dalla presenza delle altre infrastrutture quali la ferrovia, il people-mover e la superstrada ed il parcheggio scambiatore. In questa area la residenza già presente che potrà essere mantenuta o riqualificata nell'attuale consistenza ma non sono ammesse le destinazioni per nuova edilizia residenziale. Riqualificazione del tracciato di via S. Agostino finalizzata a renderlo percorso/"corso" al sacrario di Kindu.

Previsione di strutture per l'istruzione, in prossimità dell'aeroporto, di servizi, attività ricettive, direzionali e sportive con un'immagine architettonica elevata. Delocalizzazione delle residenze via Cariola comprese nel perimetro del Piano di Sviluppo Aeroportuale.

All'interno della fascia boschiva è valutabile l'esecuzione di aree di parcheggio e/o impianti tecnologici (anche interrati) a servizio delle strutture da realizzare garantendo la funzione di filtro con una adeguata alberatura.

Nelle fasi successive della pianificazione e della progettazione dovrà essere preso in esame e verificato quanto previsto dal PIT con valenza di piano paesaggistico.

Obiettivi qualitativi e funzionali locali: Riorganizzazione fisica dell'aerostazione e dello spazio antistante, al fine di una maggiore integrazione nel contesto urbano.

All'interno del perimetro aeroportuale sono ammesse le attività pertinenti l'esercizio aeroportuale militare e civile.

Obiettivi qualitativi e funzionali locali: Il regolamento urbanistico ed i successivi livelli di progettazione, terranno conto dei segni storici territoriali ed in particolare della struttura geomorfologica dettata dal fiume al territorio. In riferimento alle trasformazioni indicate e in coerenza con gli obiettivi prima descritti nella cartografia del P.S. le aree comprese tra la struttura aeroportuale e la superstrada FI-PI-LI sono inserite come aree facenti parte del sistema insediativo a servizi (aree per servizi urbani e territoriali art. 32 del Piano Strutturale) con le seguenti condizioni e limiti, conformemente a quanto prescritto nel verbale della conferenza dei servizi di pianificazione del 13.05.2013, ai sensi dell'art. 22 della L.R 1/05, tra Regione, Provincia e Comune:

- le trasformazioni ammesse nella zona ad ovest dell'aeroporto per la realizzazione dei nuovi insediamenti potranno essere attuate solo se preventivamente sarà realizzato ed attivato il People Mover e saranno individuate e messe in opera le idonee soluzioni per la viabilità carrabile al fine di non gravare sul territorio del quartiere di S.Giusto-S.Marco (UTOE 27);
- nella zona ad ovest e nelle aree già impegnate dalle attuali strutture

aeroportuali oltre alle funzioni presenti e strettamente connesse con la stessa attività dell'aeroporto potranno essere previste solo destinazioni di interesse territoriale integrate, compreso quelle commerciali, con la stessa infrastruttura aeroportuale come di seguito indicato:

a) aree e strutture di tipo congressuale: palazzo dei congressi / auditorium e attività funzionali e collegate al medesimo e/o all'aeroporto, quali a titolo esemplificativo ricettive, direzionale, sportelli bancari, uffici postali e pubblici, commercio e attività di somministrazione alimenti e bevande, magazzini deposito merci, per una quota non inferiore al 80% della SUL complessiva e di cui almeno il 30% per la parte propriamente congressuale;

Palazzo dei congressi auditorium: capienza fino a massimo 4.000 posti di cui in sala grande 2.500-3.000 e spazi espositivi per circa mq. 5.000-6.500 oltre eventualmente ad una quota di servizi e di direzionale. Strutture turistico-ricettive (da low cost a 4 stelle), dotate dei necessari servizi anche di tipo direzionale-commerciale, per una capienza complessiva di 350 camere, corrispondente a n. 900 posti letto. Le singole attività commerciali comunque collocate e disposte non dovranno superare quelle della media struttura di vendita (non sono ammesse le grandi strutture di vendita).

b) altre destinazioni: sportive, istruzione di base (asili nido, scuole materne), servizi a carattere territoriale. Queste destinazioni sono consentite solo se complementari e a corredo di quelle di cui al punto precedente, tali destinazioni non potranno comunque compensare eventuali carenze o funzioni urbane della UTOE 27;

c) le destinazioni d'uso previste sono consentite fino alla misura massima in grado di garantire il reperimento e la realizzazione della quota di aree pubbliche necessarie per le dotazioni di standard e dei parcheggi privati e di relazione, ai sensi delle disposizioni di legge vigente e/o del regolamento urbanistico se maggiori;

- nella zona ad est della attuale pista di atterraggio, indicata a servizi, si potranno sviluppare solo le aree ad esclusiva destinazione a parcheggio per l'aeroporto con le relative attività ad esso strettamente funzionali e connesse. Nell'ambito del dimensionamento prima indicato il regolamento urbanistico definirà in modo puntuale tramite la predisposizione di una specifica scheda norma e/o di un piano attuativo le singole destinazioni d'uso e le corrispondenti superfici utili lorde. La realizzazione degli interventi (non

	<p>ricompresi all'interno del perimetro del Masterplan dell'Aeroporto o delle aree ad est della pista di decollo della UTOE) sopra indicati, comunque destinati, ad esclusione di quelli al punto b) con destinazione sportiva e per l'istruzione di base, sono condizionati e vincolati alla realizzazione del palazzo dei congressi. Gli interventi di cui al punto b) devono comunque essere parte di un progetto d'insieme relativo a tutta l'area interessata dal nuovo insediamento ad ovest dell'attuale infrastruttura aeroportuale.</p> <p>Il Regolamento Urbanistico dovrà altresì contenere la prescrizione che, le previsioni e la loro attuazione, facenti parte del sistema insediativo a servizi (aree per servizi urbani e territoriali art. 32 del Piano Strutturale) della UTOE, poste ad Ovest dell'aeroporto, delimitate dalla ferrovie, dalla superstrada FI-PI-LI e dalla stessa struttura aeroportuale, sono da programmarsi in modo congiunto alle previsioni e attuazione di quelle delle aree all'interno del sistema territoriale del parco urbano della UTOE 27.</p> <p>Ai fini della tutela paesaggistica:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nell'ambito delle opere necessarie per il riordino dell'assetto infrastrutturale della viabilità ed in particolare delle aree interessata dai raccordi tra la superstrada FI-PI-LI e la SS. Aurelia e la viabilità di accesso al quartiere di S. Giusto, si dovrà prevedere una riqualificazione del paesaggio attraverso l'eliminazione degli elementi di degrado presenti, interventi di tipo architettonico, di sistemazione/corredo/arredo di aree verde; - nella zona ad est, sulla base della scheda d'Ambito 13, dovrà comunque essere assicurata la riconoscibilità degli elementi storici e territoriali che hanno determinato la formazione ed identità del paesaggio di questa zona. <p><i>All'interno del perimetro aeroportuale sono ammesse le attività pertinenti l'esercizio aeroportuale militare e civile.</i></p> <p><i>Relativamente alla porzione che ricadeva nella UTOE 27 ed è stata trasferita nella UTOE 28 restano in vigore e si applicano le disposizioni, le prescrizioni, le condizioni e le salvaguardie riportate nella originaria UTOE 27 per il Piano di Rischio Aeroportuale.</i></p>
Salvaguardie:	Salvaguardie:
Dotazione minima di Standard: 18 mq/ab	Dotazione minima di Standard: 18 mq./ab

In corsivo aggiornamenti a seguito della approvazione della variante al Piano Strutturale "Piano di Rischio Aeroportuale" delibera di C.C. n. 34 del 03.07.2014

SCHEDA VIGENTE			SCHEDA VARIATA		
UTOE N° 35	AREA AGRICOLA DI INTERFACCIA CON L'AEROPORTO	Sup. tot. mq 1.910.889	UTOE N° 35	AREA AGRICOLA DI INTERFACCIA CON L'AEROPORTO	Sup. tot. mq 353.700
<p>Processo di formazione e connotati attuali: L'area ad est del sedime aeroportuale è compresa tra l'aeroporto 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, poiché, 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. 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. La vicinanza con l'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 e trasformazione, 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 3</p>			<p>Processo di formazione e connotati attuali: L'area ad est del sedime aeroportuale compresa tra l'aeroporto e la linea ferroviaria Pisa-Livorno, storicamente caratterizzata da una struttura complessa ed articolata da nord a sud, degradava progressivamente dal fertile sistema del fiume e delle terre alte al sistema delle terre basse e paludose determinando un gradiente dal vigneto promiscuo ai prati pascoli. Nell'ultimo secolo il territorio è stato interessato da grandi trasformazioni di carattere idraulico, poiché, 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. 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 nella zona a sud. A nord dell'unità le aree dei parcheggi aeroportuali sono attualmente soggette a fenomeni di progressiva saldatura con altre aree per la sosta che contribuiscono ad una progressiva erosione delle aree agricole determinando aumento del consumo di suolo. La vicinanza con l'aeroporto e le sue recenti espansioni, soprattutto relative alle aree militari, in direzione est relegano l'area ad un ruolo subalterno e limitano le possibilità di riqualificazione, rendendola particolarmente adatta al ruolo di filtro tra le infrastrutture e all'incremento delle relazioni e delle potenziali connessioni con le aree aperte della confinante unità. 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 3</p>		
<p>Invarianti strutturali: nessuna.</p>			<p>Invarianti strutturali: nessuna.</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 fascia di rispetto di 10 m</p>			<p>Vincoli e condizioni ambientali: Fascia di rispetto di 10 m su entrambi i lati lungo i fossi perimetrali e fascia di rispetto di 10 m dal piede esterno dell'argine</p>		

su entrambi i lati i fossi perimetrali dell'aeroporto. 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.

Per i nuovi interventi di trasformazione si prescrive la preventiva realizzazione del sistema fognario e l'allacciamento ai nuovi impianti di depurazione.

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).

Obiettivi qualitativi e funzionali generali: L'area deve tendere a graduare l'impatto dell'aeroporto e a mitigare gli effetti in relazione al contesto ambientale. 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.

E' auspicabile il ritorno ad una pratica culturale che sappia valorizzare le caratteristiche naturali e le specificità locali

su entrambi i lati del Fosso di S. Ermete. L'esecuzione delle trasformazioni sulle aree previste dal PGRA in classe di pericolosità idraulica molto elevata, sono subordinate all'esecuzione e collaudo delle opere previste dal Piano Interventi di Riduzione Rischio Idraulico approvati dall'Autorità di Bacino ed alla conseguente modifica delle carte di pericolosità idraulica; per gli interventi di trasformazione si prescrive, laddove necessario, la preventiva realizzazione di opere di messa in sicurezza idraulica. 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.

Al fine di tutelare il territorio agricolo che dal confine con l'aeroporto (civile e militare) si estende verso est, sud-est, da uno sviluppo che ne determini un uso e consumo del suolo incontrollato tale da condizionare la sua conservazione, si prescrive che l'area, indicata in cartografia, compresa tra il limite dell'aeroporto e la ferrovia, sia mantenute in modo permanente a verde-agricolo.

Nelle successive fasi della pianificazione e della progettazione degli interventi dovranno essere rispettate le disposizioni contenute nel capitolo "Misure previste per impedire, ridurre e compensare gli impatti negativi" del Rapporto Ambientale.

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).

Obiettivi qualitativi e funzionali generali: L'area compresa tra l'aeroporto e la linea ferroviaria Pisa-Livorno deve attenuare l'impatto dovuto all'espansione delle aree aeroportuali civili e militari e mitigarne gli effetti in relazione al contesto ambientale. 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.

E' auspicabile il ritorno ad una pratica culturale che sappia valorizzare le caratteristiche naturali e le specificità locali o in alternativa ad un progetto compiuto di riqualificazione ambientale che incrementi il grado di naturalità complessivo.

Obiettivi qualitativi e funzionali locali: *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).*

Obiettivi qualitativi e funzionali locali: Mantenimento dell'attuale assetto insediativo nella fascia di tessuto agricolo esistente tra il sedime aeroportuale e la linea ferroviaria Pisa-Livorno con funzione di filtro tra le infrastrutture e di barriera per l'espansione delle aree antropizzate. Non sono ammesse trasformazioni di suolo che implicino una riduzione dell'area agricola o a verde-agricolo.

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).

Salvaguardie: *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.*

Salvaguardie: *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: nessuna

Dotazione minima di Standard: nessuna

In corsivo aggiornamenti a seguito della approvazione della variante al Piano Strutturale "Piano di Rischio Aeroportuale" delibera di C.C. n. 34 del 03.07.2014