



COMUNE DI PISA
Direzione Urbanistica

**VARIANTE AL PIANO STRUTTURALE
ED AL REGOLAMENTO URBANISTICO
PER MODIFICHE AL TRACCIATO FERROVIARIO
ESISTENTE TRA L' AEROPORTO E LA STAZIONE
CENTRALE E RELATIVE OPERE COMPLEMENTARI**

**FASCICOLO DELLE OSSERVAZIONI
E DELLE CONTRODEDUZIONI**

Pisa, dicembre 2010

OSSERVAZIONE N. 1 – Regione Toscana

Prot. N. 47649 del 23.11.2010

Sintesi della Osservazione:

L'osservazione è articolata su tre punti, supportati da documenti elaborati dagli uffici regionali:

- 1. Si richiede una più puntuale descrizione degli interventi sulla viabilità, sia in riferimento ad una più generale pianificazione della mobilità, sia per le modifiche previste in uscita dalla S.G.C. Fi-Pi-Li dalla direzione Firenze;*
- 2. Si segnala che l'area prevista per il nuovo parcheggio scambiatore lato via di Goletta è stata interessata da un deposito carburanti e che pertanto la previsione dovrebbe essere accompagnata da un piano di indagine per la verifica della soglia di contaminazione in relazione alla destinazione di variante;*
- 3. Si ritiene opportuno prevedere la delocalizzazione delle residenze in via Zucchelli in aree edificabili già esistenti.*

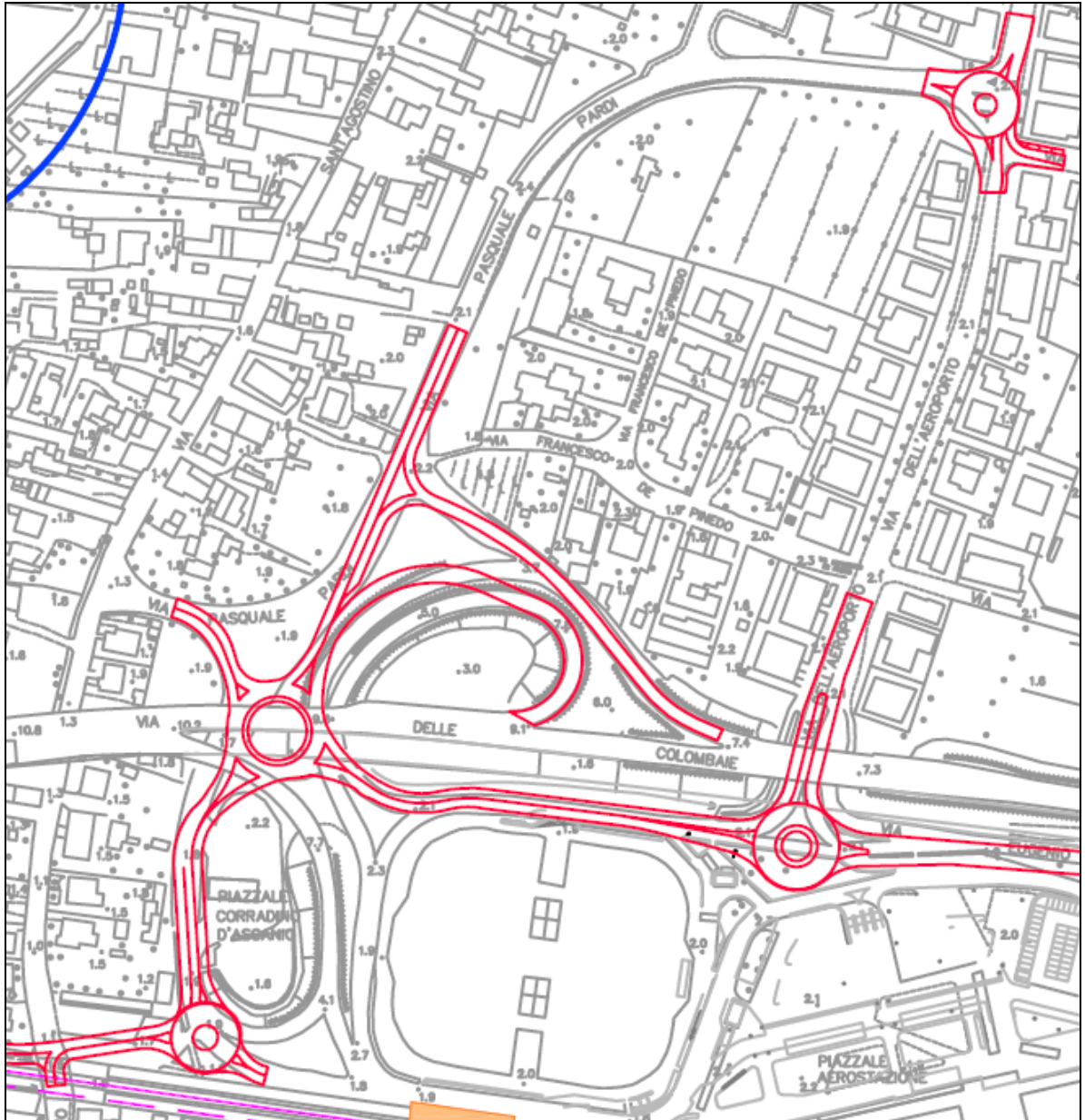
Proposta della Direzione Urbanistica:

Premesso che le varianti proposte derivano da un lungo lavoro di concertazione ed approfondimento svolto dagli assessorati e dai tecnici comunali (Direzione Urbanistica e Direzione Mobilità) con i referenti tecnici degli altri enti interessati e firmatari del protocollo di intesa e con gli incaricati della redazione del progetto preliminare, entrando nel merito di quanto evidenziato dalla Regione Toscana, si evidenzia quanto segue, in relazione ai tre punti sopra indicati.

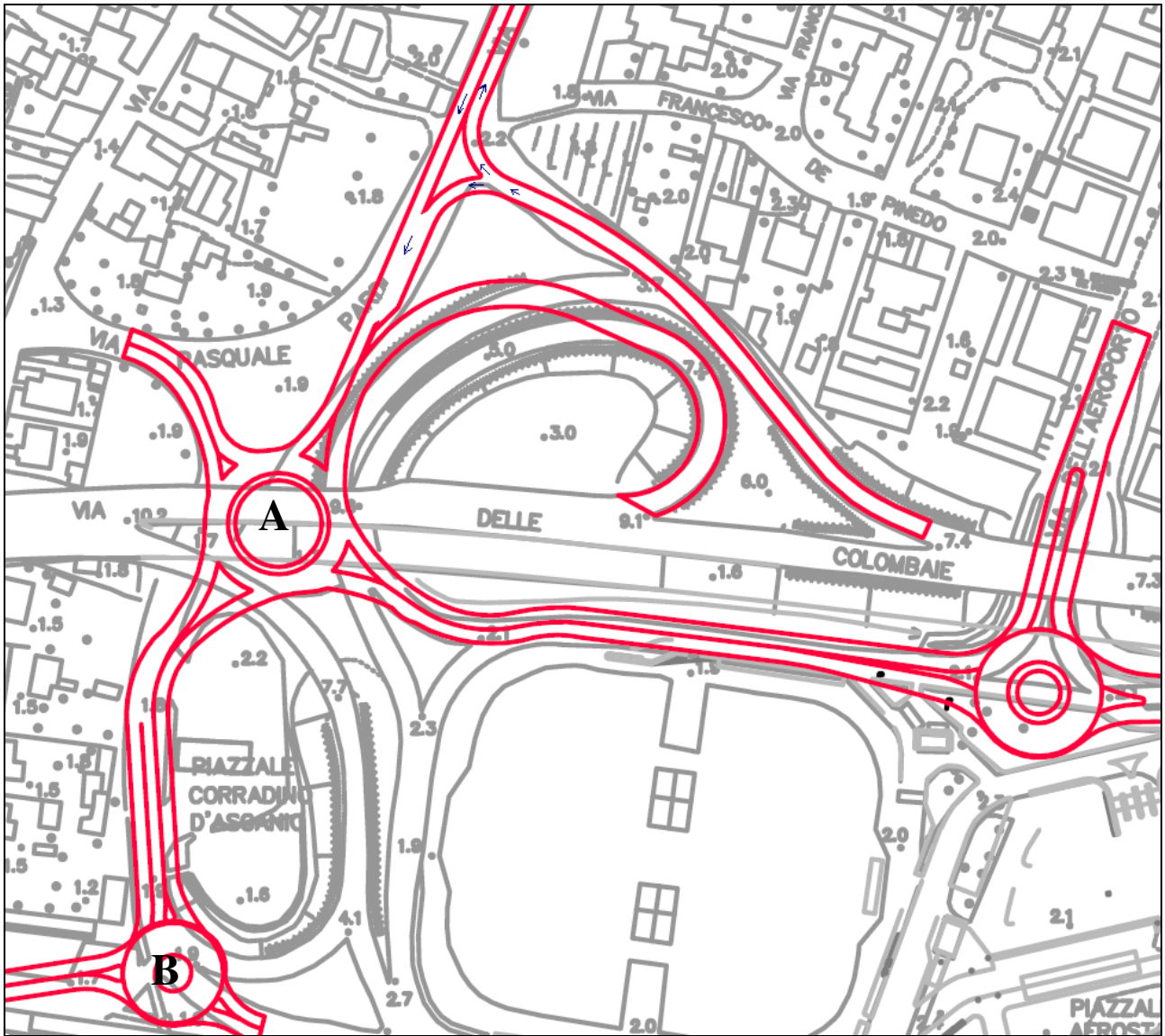
- 1.** Le previsioni relative alla viabilità contenute nella variante sono state valutate coerenti con il Piano Urbano del Traffico, come riportato nei documenti redatti a supporto del processo di Valutazione Integrata.
Esse sono una risposta a problematiche legate alla viabilità esistente la cui soluzione, tuttavia, non è mai stata una condizione per la realizzazione del People Mover, ma deriva da un lavoro di riassetto della mobilità nella zona a margine tra quartiere ed aeroporto che sarebbe stato comunque necessario.
Tali previsioni hanno i seguenti scopi:
 - a) Razionalizzare la circolazione veicolare nel quartiere di San Marco/San Giusto eliminando numerose conflittualità ora esistenti con l'inserimento di alcune rotatorie (vedi tav. 1). Le diverse soluzioni possibili sono state ampiamente discusse e valutate nel contesto delle infrastrutture esistenti e delle aree disponibili o utilizzabili, cercando di favorire fin dall'inizio una selezione del traffico diretto al quartiere rispetto a quello diretto all'aeroporto;
 - b) Migliorare l'accesso dei veicoli all'area aeroportuale, anche quelli provenienti dalla SGC Fi-Pi-Li (vedi tav. 2);
 - c) Garantire, con le minori interferenze possibili, l'accesso al nuovo parcheggio scambiatore di Via di Goletta. La soluzione adottata nel progetto preliminare del People Mover, con la previsione di un tracciato in

quota, oltre a consentire l'eliminazione del passaggio a livello di via S. Agostino senza dover arretrare la fermata del People Mover, deriva anche dalla esigenza di utilizzare l'attuale sedime del braccio ferroviario diretto all'aeroporto per la viabilità di accesso al nuovo parcheggio scambiatore di via di Goletta, evitando ulteriori infrastrutturazioni e/o suddivisioni del territorio;

I grafici sottostanti illustrano più nel dettaglio gli schemi di circolazione previsti.



tav. 1 – Il sistema complessivo delle rotonde

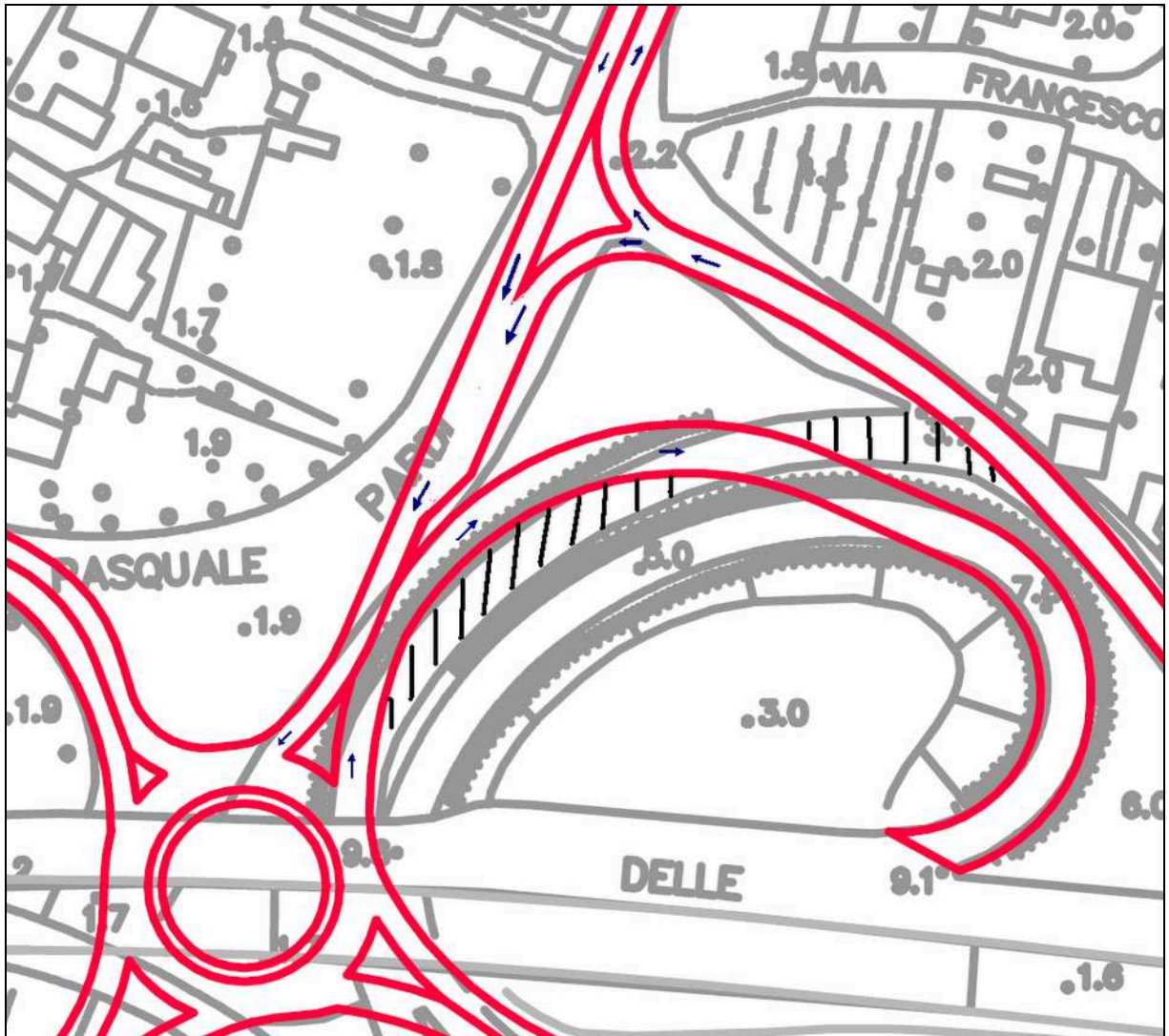


tav. 2 – La suddivisione dei flussi di traffico provenienti dalla S.G.C.

L'uscita su via Pardi dalla direzione Firenze della S.G.C. consente una prima selezione del traffico tra quello diretto verso la città e quello diretto verso aeroporto e parcheggio scambiatore, garantendo la massima fluidità per entrambe le direzioni.

La rotatoria "A" opera una successiva selezione, distribuendo la circolazione locale diretta verso via S. Agostino e gestendo l'ingresso alla S.G.C., sia con provenienza aeroporto - parcheggio scambiatore, sia con provenienza via dell'Aeroporto - via Pardi.

La rotatoria "B" introduce una selezione più interna e specifica tra l'accesso direttamente connesso all'aeroporto (bus, taxi, parcheggi SAT ed il traffico diretto al nuovo parcheggio scambiatore.



tav. 3 – Particolare svincolo S.G.C.

Il braccio sinistro (riprodotto con tratteggio nero | |) della rampa di uscita dalla SGT FiPiLi che attualmente convoglia i veicoli con provenienza Firenze verso l'aeroporto, nelle previsioni viene eliminato e sostituito da una nuova corsia dedicata che confluisce nel tratto finale -a senso unico di marcia- di via P. Pardi, collegato alla nuova rotonda tra via Pardi e via Caduti dei Lager Nazisti.

I Veicoli provenienti dalla S.G.C. diretti verso il lato opposto all'aeroporto potranno immettersi direttamente in via Pardi.

2. L'area nella quale è prevista la realizzazione del parcheggio scambiatore è attualmente oggetto di bonifica ambientale. L'argomento è stato evidenziato sia nei documenti di supporto al processo di valutazione integrata, sia nella documentazione che costituisce la variante e più precisamente:

- nell'allegato 11 "Relazione di sintesi" e nei sub-allegati:
 - o Allegato 11.1 "Rapporto di sostenibilità"
 - o Allegato 11.2 "Elementi conoscitivi";
- nell'allegato 13 "Relazione del Responsabile del Procedimento".

Nell'allegato **11**, nella parte Processo di valutazione integrata svolto in corrispondenza con l'attività di elaborazione della variante al Piano Strutturale e della contestuale variante al Regolamento Urbanistico si sostiene che:

*"Gli approfondimenti sulla fattibilità dell'intervento e sulla potenzialità del nuovo sistema di collegamento veloce hanno indicato come elemento di forza la presenza di una fermata in corrispondenza del parcheggio scambiatore di Pisa-sud in corso realizzazione e la necessità di utilizzare l'area ex deposito carburanti dell'Aeronautica Militare (**oggi in corso di bonifica**) per poter disporre di un numero adeguato di spazi di parcheggio..."*

Nell'allegato **11.1**, all'interno del capitolo "Le premesse e l'inquadramento programmatico" si afferma che:

*"La funzione attribuita al nuovo collegamento (PM) è funzionale anche al migliore utilizzo del parcheggio scambiatore in corso di realizzazione sull'area adiacente la via Aurelia, la cui capacità, proprio per la presenza di un collegamento veloce e frequente con il centro, può essere implementata con un'altra area, facilmente accessibile dalla superstrada Fi-Pi-Li, **attualmente in corso di bonifica** e definita dal Piano Strutturale come "area di connessione"."*

Nell'allegato **11.2**, all'interno del sistema "Suolo e sottosuolo" nel capitolo "Siti da bonificare" è stato inserito un brano estratto **dal progetto preliminare e dal progetto definitivo di bonifica**, nel quale sono state sinteticamente evidenziate le problematiche che caratterizzano l'area, emerse a seguito degli studi, prove ed indagini effettuati.

Nell'allegato **13**, al punto 1.3. "Obiettivi e contenuti della variante" si fa notare che:

*"la variante al Regolamento Urbanistico ha localizzato il parcheggio su di un'area che, seppure classificata come agricola, era la sede del deposito carburanti della 46a Brigata Aerea e che **la bonifica ambientale in corso** potrà difficilmente raggiungere i livelli di inquinamento ammissibili per una riconversione agricola del terreno. Di fatto si tratta di un'area di tipo industriale che può essere opportunamente utilizzata come parcheggio di scambio, sia per la localizzazione marginale rispetto al quartiere, sia con il "people mover"."*

- 3.** Le previsioni di carattere edilizio della variante hanno una finalità specifica e cautelativa; le reali necessità di spostamento dei residenti di via Zucchelli saranno infatti determinate dal progetto definitivo per la realizzazione del People Mover e dipenderanno, in parte, dalla volontà dei residenti stessi in base al livello di disagio che percepiranno.

Il Regolamento Urbanistico prevede nella UTOE 27 un intervento residenziale in via Fratelli Antoni, un'area distante dalla via Zucchelli .

Per le prevedibili implicazioni di carattere sociale, avendo come obiettivo la massima riduzione dei disagi conseguenti al trasferimento ed il mantenimento sia dei possibili legami di vicinato, sia delle caratteristiche abitative degli edifici (case singole con giardino), si è preferito individuare in un'area prossima a quella attualmente occupata dai residenti in modo da mantenere la tipologia abitativa (in via F.lli Antoni sono previsti appartamenti) ed evitare il più possibile lo sradicamento socio-territoriale-ambientale.

Si propone, quindi, l'approvazione delle considerazioni e dei chiarimenti sopra indicati.

Parere della Commissione Consiliare:

OSSERVAZIONE N. 2 – Nilo Vaglini

Prot. N. 48005 del 25.11.2010

Sintesi della Osservazione:

Chi osserva suggerisce di mantenere l'attuale servizio ferroviario di collegamento tra Stazione Ferroviaria ed Aeroporto, ovvero, in alternativa, di sostituirlo con un bus elettrico su percorso stradale.

In alternativa, se queste ipotesi non fossero praticabili e venisse mantenuta la previsione della nuova modalità di collegamento, chiede, a parziale ristoro del danno arrecato alla proprietà, che le adiacenti particelle siano rese edificabili.

Proposta della Direzione Urbanistica:

Gli studi di fattibilità che hanno portato alla scelta della modalità di trasporto tipo "People Mover" hanno ampiamente dimostrato che, in relazione alla capacità di trasporto richiesta, soluzioni su ferro o su gomma di tipo tradizionale non possono garantire l'efficienza di servizio prospettata, e che, anzi, ne sono molto distanti.

Per quanto riguarda la richiesta di edificabilità per le aree di proprietà immediatamente adiacenti all'attuale abitazione, si conferma l'intenzione di valutare l'assetto complessivo della parte di quartiere interessata nella redazione del nuovo Piano Strutturale, ritenendo, in ogni caso, che la complessità delle problematiche relative all'accessibilità delle aree, alla presenza di un elettrodotto, alla dotazione di standard (soprattutto di verde pubblico e sportivo) ed alla necessità di mitigazione degli effetti che derivano dalla presenza della linea ferroviaria tirrenica, di grande traffico, e dello stabilimento St. Gobain, richiedano una valutazione estesa a tutto il quartiere e da disciplinare, eventualmente, come unica area di trasformazione soggetta a piano attuativo.

Si propone pertanto il non accoglimento dell'osservazione ed il rinvio della sua valutazione in ambito di definizione del nuovo Piano Strutturale.

Parere della Commissione Consiliare:

OSSERVAZIONE N. 3 – Daniela Orsini

Prot. N. 48059 del 26.11.2010

Sintesi della Osservazione:

Chi osserva, dopo aver richiamato le previsioni del Piano Strutturale e le finalità delle varianti e considerata in special modo la domanda di sosta indotta dalla presenza dell'aeroporto, chiede l'individuazione di una destinazione urbanistica di parcheggio sull'area di proprietà situata in prossimità della via Asmara e facilmente raggiungibile dalla via Aurelia tramite il cavalcavia recentemente realizzato.

Proposta della Direzione Urbanistica

Quanto richiesto con l'osservazione si colloca in un ambito attualmente con destinazione agricola ordinaria ed all'interno di un sistema circostante l'aeroporto già in parte caratterizzato dalla presenza di numerosi parcheggi funzionalmente asserviti all'aeroporto, con gestione diretta da parte della SAT o con gestione privata.

L'area oggetto dell'osservazione è marginale rispetto ad aree già acquisite direttamente dalla SAT stessa e sulle quali insiste una proposta, formalizzata pubblicamente durante un convegno presso la Scuola S. Anna, di ampliamento delle aree direttamente o indirettamente collegate con lo sviluppo aeroportuale, interessate da una proposta preliminare di Master Plan che, ovviamente, si pone in variante ai vigenti Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico.

A parere di questa Direzione quanto proposto, pur costituendo una opportunità di ampliamento degli spazi da destinare a parcheggio a servizio dell'aeroporto, per la limitata estensione dell'area interessata (anche se completata da quanto proposto con l'osservazione n. 4 – Daniela Orsini), e per la localizzazione in prossimità delle aree da valutare complessivamente nel quadro di un Master Plan rinviato alla definizione del nuovo Piano Strutturale, richiede l'inserimento all'interno di una più generale progettazione dell'intero comparto posto a sud del tracciato del People Mover e tra la linea ferroviaria per Livorno e via Asmara.

L'accoglimento, inoltre, porterebbe a dover approfondire con tematiche diverse da quelle di partenza, anche i procedimenti valutativi delle varianti, con necessità di nuova adozione e con tempi incompatibili con il timing previsto.

Si propone pertanto il non accoglimento dell'osservazione ed il rinvio della proposta alla valutazione nell'ambito del nuovo Piano Strutturale.

Parere della Commissione Consiliare:

OSSERVAZIONE N. 4 – Rosanna Orsini

Prot. N. 48062 del 26.11.2010

Sintesi della Osservazione:

L'osservazione è in tutto simile alla precedente (n. 3) ed è riferita ad un'area confinante con quella considerata.

Proposta della Direzione Urbanistica

Si propongono le medesime valutazioni e considerazioni già illustrate in riferimento all'osservazione n. 3.

Parere della Commissione Consiliare:

OSSERVAZIONE N. 5 – “Giusti per l’edilizia” S.p.A.

Prot. N. 48353 del 29.11.2010

Sintesi della Osservazione:

Più che di una osservazione, si tratta di una proposta di collaborazione nella formulazione di una nuova scheda norma che interessi le aree di proprietà, estese da via di Goletta fino al tracciato ferroviario, ed interessate, quindi, dal sedime del nuovo collegamento Stazione Centrale – Aeroporto.

Nell’ipotesi formulata, la scheda-norma potrebbe prevedere aree edificabili per residenza ordinaria e sociale, unitamente a spazi da destinare a verde di connessione.

Proposta della Direzione Urbanistica

Quanto proposto è compatibile con le prime indicazioni dell’amministrazione rivolte a tutta l’area compresa tra via di Goletta ed il sedime ferroviario, per le quali si ipotizza, in prima battuta, un disegno di completamento del quartiere con interventi di carattere privato e pubblico che consentano, in primo luogo, la realizzazione di una fascia di verde pubblico in adiacenza alla linea ferroviaria ed il completamento dell’area destinata a verde sportivo.

Tale ipotesi, però, è stata giustamente rinviata ad una valutazione di carattere più generale da condurre all’interno del procedimento di redazione del nuovo Piano Strutturale e non può, in ogni caso, prescindere da considerazioni ed approfondimenti legati a nuove soluzioni di accesso viario, altrimenti il quartiere sarebbe ancor più penalizzato, ed a problemi specifici e puntuali, quali la presenza di un elettrodotto.

Si propone pertanto il non accoglimento dell’osservazione/proposta, che richiederebbe, se affrontata in questa sede, un nuovo e diverso procedimento di valutazione integrata e di verifica di assoggettabilità a VAS e, quindi, una nuova adozione delle varianti al Piano Strutturale ed al Regolamento Urbanistico, con tempi incompatibili con il timing previsto per la realizzazione del People Mover, rinviandola ad una successiva verifica in sede di redazione del nuovo Piano Strutturale.

Parere della Commissione Consiliare:

OSSERVAZIONE N. 6 – Maurizio Ghiara

Prot. N. 48760 del 01.12.2010

Sintesi della Osservazione:

Chi ha presentato l'osservazione risiede in una delle abitazioni più prossime al tracciato previsto per il People Mover. L'osservazione è articolata su tre argomenti principali:

1. Effettiva necessità della nuova linea di trasporto.

La nuova linea viene definita l'inutile riproduzione di una struttura già esistente e, alle luce di una serie di considerazioni, si ritiene più opportuno il potenziamento dei collegamenti in essere, sia su rotaia che su gomma.

2. Effettivo impatto della nuova linea di trasporto sul tessuto urbano.

In questo paragrafo l'osservazione descrive le note criticità viarie del quartiere e rileva che il People Mover non apporta alcun beneficio ai problemi di circolazione e di accessibilità dei residenti. Si richiede, di fatto, che, prima di affrontare i problemi di collegamento Stazione Centrale – Aeroporto, si risolvano i problemi dei cittadini, con specifico riferimento al sottopasso di via Quarantola ed, erroneamente, alla chiusura del passaggio a livello di via S. Agostino.

3. Tempi, modalità e procedure di realizzazione delle opere.

Su questo punto si fa riferimento ad una lacunosità dei tempi e delle procedure di realizzazione del People Mover e, di conseguenza, delle nuove abitazioni previste per alcuni degli abitanti di via Zucchelli.

Si chiede, in conclusione, che l'amministrazione rivaluti le proprie scelte e che, in ogni caso, fissi un incontro con il dott. Ghiara per dirimere le perplessità indicate e valutare possibili soluzioni alternative al People Mover.

L'osservazione è accompagnata da una relazione tecnica che, nelle conclusioni, fa riferimento a tre punti:

- Verificare l'idoneità, sotto il profilo idraulico, dell'area individuata per la delocalizzazione degli alloggi;*
- Contattare gli interessati per definire un accordo relativo alle modalità di costruzione dei nuovi edifici;*
- Chiarire i tempi di realizzazione.*

Proposta della Direzione Urbanistica

Con riferimento ai tre punti dell'osservazione, si esprimono le seguenti considerazioni:

1. La necessità di realizzazione della nuova linea e modalità di trasporto deriva da una serie di studi di fattibilità che, tra l'altro, hanno porto a confronto diverse tipologie di mezzo, partendo da quello attualmente in servizio su ferro.

Da tali studi emerge che, in relazione alla capacità di trasporto ed alle frequenze richieste, nonché agli impatti ambientali, la tipologia più idonea è quella riferibile ad un mezzo tipo "People Mover".

Non secondaria, nella definizione della scelta, è stata la presenza/previsione dei parcheggi scambiatori che assumono una potenzialità strategica nella pianificazione della mobilità urbana. Anche in questo caso, e proprio per rendere appetibile il servizio, è stato ritenuto necessario disporre di un mezzo con elevata frequenza che consenta, in pochi minuti, di raggiungere il centro cittadino, la stazione ferroviaria e la stazione dei bus urbani.

2. Pur condividendo quanto indicato nell'osservazione in riferimento alle criticità viarie individuate, appare evidente che il nuovo collegamento Stazione Centrale – Aeroporto rappresenta un intervento quasi totalmente indipendente rispetto alla soluzione delle problematiche descritte. Da qui ad introdurre una scala di priorità degli interventi il passo è decisamente lungo, anche perché l'accessibilità del quartiere è legata ad aspetti infrastrutturali decisamente diversi da quelli di intermodalità affrontati con il progetto del People Mover.

Preme comunque segnalare che le varianti si sono fatte carico anche dell'introduzione di elementi che vanno nella direzione indicata, quali la gestione del traffico per l'aeroporto e per la città attraverso un nuovo sistema di rotatorie, concepito per selezionare i flussi ed evitare, per quanto possibile, l'interazione tra le due tipologie di traffico. Il sistema favorisce, inoltre, l'utilizzazione del nuovo cavalcavia, mentre la realizzazione dei parcheggi scambiatori costituisce un importante passo per intercettare parte del traffico in uscita dalla S.G.C. e diretto verso il centro, se unito ad un efficace sistema di collegamento.

Occorre inoltre chiarire che, con il People Mover, è possibile spostare in quota il collegamento con l'aeroporto, lasciando così ininterrotta, con l'eliminazione del passaggio a livello, la via S. Agostino e che la prospettata "chiusura" della strada è, in questo momento, solo un'ipotesi da verificare, ipotesi indicata solo in quanto elemento di protezione degli abitanti su quella via da un eventuale traffico di scorrimento che potrebbe, invece, essere dirottato sulle nuove rotatorie previste.

3. Il timing dell'intervento è chiaramente indicato e, seppure suscettibile di aggiornamento in relazione alle modalità di gara che saranno individuate definitivamente, deve avere conclusione in una data certa: 31 dicembre 2015.

All'interno del timing deve svolgersi l'eventuale operazione di realizzazione dei nuovi fabbricati previsti per coloro, tra gli abitanti di via Zucchelli più penalizzati dal nuovo tracciato, che desiderano una soluzione alternativa all'attuale residenza.

Ciò non toglie che possano essere concordate anche modalità diverse (cessione bonaria degli immobili attualmente occupati, trasferimento volontario in altre zone della città o del territorio) e, infatti, la nuova scheda-norma prevede la destinazione edificatoria dell'area con utilizzazione riservata agli abitanti di via Zucchelli. In caso di soluzioni diverse il potenziale edificatorio è nullo.

In merito a quanto indicato nella relazione tecnica allegata all'osservazione si fa presente che, per quanto riguarda l'idoneità sotto il profilo idraulico dell'area in via di Goletta, l'amministrazione ha svolto un apposito studio, basato su dati derivati da un accurato rilievo plano-altimetrico (laser-scanning) che ha permesso di effettuare una valutazione del rischio idraulico molto più accurata, evidenziando che l'area oggetto dell'intervento è idraulicamente compatibile. Lo studio è in fase di verifica da parte dell'autorità idraulica competente, che si è già informalmente espressa in modo positivo circa le modalità di aggiornamento del quadro conoscitivo di supporto, di svolgimento dello studio e di attendibilità dei risultati raggiunti.

Si fa notare, per inciso, che tutta l'area compresa tra via di Goletta e la sede ferroviaria è attualmente classificata a pericolosità idraulica elevata, il che renderebbe incompatibili anche le attuali abitazioni, e che, con i nuovi studi effettuati, è stato accertato un sostanziale ed effettivo miglioramento delle condizioni di rischio idraulico.

In riferimento, invece, alla necessità di definire con gli interessati le modalità di progettazione e costruzione delle nuove residenze, si tratta di un impegno ineludibile dell'amministrazione.

La stessa scheda-norma, nella definizione degli "Obiettivi qualitativi generali di progetto", riporta testualmente:

*"L'intervento è subordinato al riconoscimento della necessità di delocalizzazione delle unità abitative ed alla **preventiva definizione di un accordo con i proprietari** concernente i valori dell'edificio esistente, il valore del nuovo edificio, la cessione degli immobili esistenti ed eventuali vincoli relativi a successivi passaggi di proprietà".*

Successivamente, tra gli "Elementi prescrittivi", è indicato che *"l'intervento è subordinato alla **preventiva stipula di accordo con i proprietari** interessati alla delocalizzazione delle unità abitative relativo alla definizione della Slu singolarmente ammissibile . . ."*

Per quanto riguarda, infine, i tempi di realizzazione delle nuove residenze, si rimanda al timing dell'operazione. Tenuto conto che, per la redazione della progettazione definitiva ed esecutiva e per lo svolgimento della gara di appalto sarà necessario non meno di un anno, e che i lavori possono essere organizzati per tratti di cantiere, esistono tempi sufficienti per la definizione dell'eventuale accordo con le proprietà e per l'avvio dei lavori di costruzione delle nuove residenze.

Per tutto quanto sopra detto e confermando che gli atti obbligano l'amministrazione ad un confronto entro termini definiti con i proprietari degli immobili di via Zucchelli suscettibili di delocalizzazione, si propone il non accoglimento dell'osservazione per gli altri aspetti indicati.

Parere della Commissione Consiliare: