

ELABORATO **ADOTTATO**
CON DELIBERAZIONE

Giunta Comunale
 Consiglio Comunale

n° 60 ..del..19 LUG..2007



COMUNE DI PISA
Direzione Urbanistica



IL DIRIGENTE
Arch. GABRIELE BERTI

Variante parziale
al
Piano Strutturale
con contestuale variante parziale al Regolamento Urbanistico
finalizzata al recupero della porzione ovest dello stabilimento
St. Gobain di Pisa

Scheda UTOE n. 26
attuale e variata

Processo di formazione e connotati attuali: L'unità, posta a sud del tratto interrato del Canale dei Navicelli, a sud-ovest del centro urbano, si estende lungo una fascia di territorio compresa tra l'aeroporto e il canale dei Navicelli. Si compone di tre parti fortemente differenziate: a nord la zona di maggior concentrazione di insediamenti industriali, dove alcune attività hanno mantenuto la specializzazione produttiva originaria, mentre altre hanno modificato il settore di attività o sono in parte dismesse.; l'area della Darsena, a cavallo della s.g.c., attualmente sottoutilizzata, dove sono presenti attività di tipo cantieristico; l'area terminale a sud, che conserva una struttura organizzativa agricola inalterata con un'orditura territoriale riconoscibile.

Nella zona nord, più consolidata, sussiste una maggior qualità costruttiva e tipologico-insediativa nei manufatti storici, rispetto a quelli recenti di scarso interesse. La presenza del nodo viario di collegamento e di interconnessione tra la Strada Statale Aurelia e la s.g.c. Firenze-Pisa-Livorno, crea un forte impatto nell'area, sia per l'ingombro notevole che per l'irrazionalità del disegno.

La darsena si affaccia con le sue strutture direttamente sul canale dei Navicelli ed è funzionalmente connessa ad esso; la prospettiva di riapertura dell'incile, che metterebbe in collegamento le acque del canale con l'Arno, consentirebbe un'ulteriore integrazione ed incentivo allo sviluppo dell'attività cantieristica, già presente. La parte agricola è di grande interesse come filtro tra la realtà della Vettola (da preservare nelle sue qualità paesaggistiche) e le aree aeroportuali da un lato e produttive dall'altro, e come tale deve essere salvaguardata e riqualificata nel suo importante ruolo di elemento di separazione e di connessione tra realtà diverse. L'unità necessita di misure per ridurre e superare lo stato di degrado e di disordine generale presente.

Ampie zone nei pressi del Canale dei Navicelli sono situate in ambito B, la porzione settentrionale è in classe di pericolosità geologica idraulica 3A o classe 2, verso s vi sono zone in classe 3C. La maggior parte dell'area è in classe di pericolosità geologica idraulica 3C, vi sono porzioni in classe 4 ed una limitata fascia ubicata verso E al confine con l'UTOE classe 28 in classe 3A; è presente l'ambito B lungo il Canale dei Navicelli.

Invarianti strutturali: Il Canale dei Navicelli, che ricalca l'antico tracciato, forse coincidente con un ramo del delta dell'Arno, anche nella sua parte attualmente interrata. Il tracciato dell'Aurelia con i suoi filari alberati. L'organizzazione della struttura agricola ed il sistema dei fossi e canali storici.

Vincoli e condizioni ambientali: Fascia di rispetto di 10 m lungo i canali ed i fossi.

Per gli insediamenti esistenti si prescrive il preventivo completamento del sistema fognario e l'allacciamento all'impianto di depurazione di Porta a Mare.

Per i nuovi interventi di trasformazione si prescrive la preventiva realizzazione del sistema fognario e l'allacciamento all'impianto di depurazione di Porta a Mare.

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.

Bonifica dei siti inquinati.

Obiettivi qualitativi e funzionali generali: Mantenimento delle attività produttive con riconversione graduale nei settori scientifico-tecnologico e nautico e conseguente realizzazione di un polo fieristico.

Riqualificazione e potenziamento dell'attività cantieristica, in relazione al nuovo ruolo infrastrutturale che verrà ad assumere il canale dei Navicelli col collegamento diretto in Arno, anche mediante la realizzazione di nuove darsene. Rilocalizzazione dello stadio calcistico

Mantenimento delle caratteristiche ambientali presenti.

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'uteo 23.

Obiettivi qualitativi e funzionali locali: Localizzazione di un impianto di depurazione in un'area opportunamente progettata, in modo da non alterare l'equilibrio dell'intero sistema. Individuazione di una fascia di rispetto per la tramvia di collegamento con il litorale. Riordino del nodo infrastrutturale.

Salvaguardie: Sospensione delle previsioni edificatorie di Prg fino ad approvazione di Prg fino ad approvazione di PII/PP esteso e congiunto all'uteo 23.

Dotazione minima di Standard: 18 mq./ab

Processo di formazione e connotati attuali: L'unità, posta a sud del tratto interrato del Canale dei Navicelli, a sud ovest del centro urbano, si estende lungo una fascia di territorio compresa tra l'aeroporto ed il Canale dei Navicelli. Si compone di tre parti fortemente differenziate: a nord la zona di maggior concentrazione di insediamenti industriali, dove alcune attività hanno mantenuto la specializzazione produttiva originaria, mentre altre hanno modificato il settore di attività o sono in parte dimesse; l'area della Darsena, a cavallo della S.G.C. Fi-Pi-Li e del raccordo autostradale, in fase di trasformazione verso il settore cantieristico; l'area terminale a sud, interessata dal piano particolareggiato di sviluppo dell'attività cantieristica, dall'insediamento del nuovo depuratore di Pisa-sud e dalla realizzazione degli interventi di sistemazione idraulica dei bacini di Pisa-sud.

Nella zona nord, più consolidata, sussiste una maggior qualità costruttiva e tipologico insediativa nei manufatti storici, rispetto a quelli recenti di scarso interesse. La presenza del nodo viario di collegamento e di interconnessione tra la via Aurelia e la S.G.C. crea un forte impatto nell'area, sia per il notevole ingombro che per l'irrazionalità del disegno, da rivisitare e completare in occasione della costruzione della seconda corsia, in questo tratto assente. La Darsena si affaccia con le sue strutture direttamente sul Canale dei Navicelli ed è funzionalmente connessa ad esso; la prospettiva di riapertura dell'incile, che metterebbe in comunicazione le acque del canale con l'Arno, consentirebbe un'ulteriore integrazione ed incentivo allo sviluppo dell'attività cantieristica già presente.

La porzione settentrionale dell'area è in classe di pericolosità geologico-idraulica 3°, verso sud vi sono zone in classe 3C; una limitata fascia ubicata verso est, al confine con l'UTOE 28 è in classe 3A

Invarianti strutturali: Il Canale dei Navicelli, che ricalca l'antico tracciato, forse coincidente con un ramo del delta dell'Arno, anche nella sua parte attualmente interrata. Il tracciato dell'Aurelia con i suoi filari alberati: L'organizzazione della struttura agricola ed il sistema dei fossi e canali storici.

Vincoli e condizioni ambientali: Fascia di rispetto di 10 ml. lungo i canali ed i fossi. 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. Bonifica dei siti inquinati.

Obiettivi qualitativi e funzionali generali: Mantenimento delle attività produttive con riconversione graduale nei settori scientifico-tecnologico e nautico e conseguente realizzazione di un polo fieristico. Riqualificazione e potenziamento dell'attività cantieristica, in relazione al nuovo ruolo infrastrutturale che verrà ad assumere il canale dei navicelli col collegamento diretto con l'Arno, anche con la creazione di nuove darsene. Mantenimento delle caratteristiche ambientali presenti. Individuazione, nel Regolamento Urbanistico e/o negli strumenti attuativi, di una fascia di rispetto per la tramvia di collegamento con il litorale, in continuità con quanto previsto nell'UTOE 23.

Obiettivi qualitativi e funzionali locali: Localizzazione di un impianto di depurazione in un'area opportunamente progettata, in modo da non alterare l'equilibrio dell'intero sistema. Individuazione di una fascia di rispetto per la tramvia di collegamento con il litorale, riordino del nodo infrastrutturale. Riqualificazione del fronte nord dell'UTOE, con possibilità di inserimento di destinazioni anche residenziali nell'ambito del sistema insediativo specificatamente indicato nella cartografia del P.S. o attraverso piani di recupero riferiti ad ambiti da individuarsi nel Regolamento Urbanistico, finalizzati alla creazione di un'area di filtro tra le destinazioni residenziali dell'UTOE n. 25 e quelle produttive dell'UTOE n. 26, con la previsione di opportune dotazioni di infrastrutture di distribuzione del traffico da coordinare con gli interventi di riassetto della viabilità principale (via Aurelia, via Livornese). Il processo di riqualificazione, se legato a variazioni dell'assetto insediativo e delle destinazioni, dovrà garantire il mantenimento delle attività produttive esistenti ed essere finalizzato all'incremento delle dotazioni di standard pubblici.

Salvaguardie: Tracciato storico della via Aurelia (probabile segno di centuriazione)

Dotazione minima di standard: 18 mq/ab.