

L.R. N°5 del 16 gennaio 1995 – Adozione di varianti al Regolamento Urbanistico pertinenti il Parco Ferroviario, nel Comune di Pisa.



RELAZIONE

Con nota della RFI del 23 maggio 2002, prot. gen. 6499, è stata richiesta la verifica della conformità con lo strumento urbanistico (R.U.) dei lavori di ampliamento del Parco Ferroviario di Campaldo (Scalo merci) (All. 1);

con nota della RFI del 23 maggio 2002 prot. gen. 6494 è stata chiesta l'attivazione delle procedure urbanistiche per i lavori di separazione dai traffici ferroviari c/o la stazione di Pisa Centrale in località S. Ermete (All. 2);

con nota del 10 giugno 2002 della RFI si richiama l'attenzione sulla reale funzione di aree già comprese nel Parco Ferroviario, poste in via da Morrona in S. Giusto, ora privatizzate (All. 3);

con nota presentata dalla RFI in data 9 luglio 2002 Prot. Part. 173, si formalizza la proposta di chiusura di n.4 passaggi a livello; sulla linea FFS Pisa Firenze (via Maggiore di Oratoio) e Putignano sulla linea FFS Genova Pisa Livorno dei due passaggi a livello di via Quarantola con tre soluzioni concordate (All. 4-5-6-7);

abbiamo confrontato il vigente Regolamento Urbanistico approvato dal Consiglio Comunale con Delibera n. 43 del 28/07/2001 con i progetti proposti dalla RFI e risulta:

che con apposita variante al P.R.G. adottata con delibera di C.C. n. 31 del 17/3/1998, approvata con delibera di C.C. n. 67 del 23/7/1998 e pubblicata sul BURT del 9/12/1998 era stata variata la previsione urbanistica ampliando il Parco Ferroviario in località Campaldo al fine di trasferirvi le funzioni già svolte nello scalo merci di S. Rossore, in quanto detti sedimi erano o sono oggetto di scavi archeologici di notevole interesse storico/culturale;

che altresì per mera mancata rappresentazione grafica tale ampliamento non è stato riconosciuto su P.S. né su R.U., mentre costituisce già contenuto di accordo di programma, Regione, RFI, Enti Locali;

che la RFI sulla base del P.R.G. vigente al tempo (1998) acquisiva l'area in forza della "conformità" espressa dall'A.C. in data 25/09/98 conformità legittimata con il decreto della Regione Toscana n. 06646 del 30/10/98;

che pertanto si può ripetere che trattasi di mero errore materiale per mancata trascrizione;

relativamente l'opera di separazione dei traffici ferroviari sulle direttrici Pisa Firenze e Pisa Roma, in località S. Ermete, trattandosi di interventi di notevole importanza e quindi con contenuti ed effetti rilevanti che l'opera è quasi per intero compresa nel Parco Ferroviario e che sono marginalmente interessati sedimi non pubblici quindi privati che coinvolge in parte aree destinate da R.U. a verde pubblico e comprese in una scheda di trasformazione (n. 27-2) con destinazione a "verde privato" in un comparto di trasformazione con prevalente destinazione industriale – artigianale;

pertanto relativamente dalla scheda norma 27-2 è opportuno conservare la capacità edificatoria industriale-artigianale fissando una SLU massima di 4.200 mq., a prescindere dalla superficie territoriale e fondiaria residua e confermando il numero dei piani, l'altezza massima, le distanze dalla strada e dalle fasce di rispetto e la destinazione d'uso e tutte le altre prescrizioni previste con la scheda stessa;

che per le superfici residuali l'occupazione dei sedimi a favore della ferrovia resta confermata la stessa destinazione urbanistica;

relativamente all'istanza relativa a Via da Morrona costituisce una precisazione sulla disponibilità/proprietà dell'area già delle FF.S. già ceduta come pertinenziale all'attiguo edificio ad uso residenziale che pertanto se ne propone lo scorporo dal Parco Ferroviario ed assume la destinazione di "assetto urbano recente non suscettibile di incrementi del carico insediativo"(Q3b): come l'attigua area;

pertanto l'opera di separazione dei traffici di S. Ermete dovranno essere attivate tutte le procedure di legge per la rilevanza dell'opera stessa, quali la valutazione impatto ambientale (VIA);

che per Via da Morrona trattasi di riconoscimento riconducibile con una modifica grafica;

relativamente alla soppressione dei passaggi a livello di Via Quarantola (due) viene proposto un sottopasso veicolare al fine di disimpegnare l'insediamento altrimenti intercluso; opera che viene eseguita in sede ferroviaria e che garantisce, migliorandola, la qualità della vita civile nel contesto abitativo interessato;

che altresì viene interrotto il collegamento fra il quartiere di S. Giusto e Porta a Mare, già pregiudicato dalla costante chiusura dei due passaggi a livello;

che comunque sarà valutata con la RFI la possibilità di riconnettere i due quartieri almeno con un collegamento pedonale ciclabile;

che in ragione del riassetto del comparto chiuso fra le linee ferroviarie, di via Quarantola, si rileva l'opportunità di riconoscere le funzioni classificando le aree non di proprietà RFI fra gli "assetto urbani recenti da qualificare in base a progetti unitari" (Q3a) art. 1.2.2.3 delle N.T.A. del regolamento urbanistico.

che i due passaggi a livello di Putignano ed Oratoio rientrano in un pacchetto di interventi, sempre di rimozione di passaggi a livello, al fine di garantire maggiore sicurezza e una più efficiente funzionalità sulle tratte ferroviarie, pacchetto già regolamentato da apposita convenzione ai rogiti Notaio Vichi in Pisa in data 24/11/89 Rep. 14957 Racc. 6043;

che in parte tale convenzione è stata assolta con le opere su Via Pietrasantina, Via Andrea Pisano, Via Gabba e Viale delle Cascine, soluzioni ora in adozione ;

che altresì per le sopraggiunte difficoltà a ritrovare soluzioni soddisfacenti i quartieri di Oratoio e Putignano, sono stati studiati ulteriori progetti più rispondenti alle esigenze di vita nei quartieri;



Si evidenzia quindi che:

- che la soluzione di Via Putignano si sviluppa anche tutta in sede stradale;
- che la soluzione di Via Maggiore di Oratoio si sviluppa anche su sedimi privati e quindi da acquisire;
- apposita convenzione regolerà i rapporti comune/RFI (All.7)

il pacchetto di varianti è formalizzato con: la cartografia del Regolamento Urbanistico, dello stato di fatto (scala 1/5.000) (All. 8) e la cartografia del Regolamento Urbanistico dello stato delle varianti (scala 1/5.000) (All. 9);

pertanto la rete ferroviaria italiana (RFI) in ragione della politica di soppressione dei passaggi a livello. ed il Comune di Pisa dovranno addivenire ad una convenzione, integrativa di quella del 1989 al fine di regolamentare i reciproci rapporti (All.7);

le soluzioni tecniche e puntuali sulle opere di sottopasso saranno valutate sui progetti esecutivi stessi quando sottoposti e che i relativi piani parcellari di esproprio saranno prodotti con i suddetti progetti esecutivi;

si evidenzia che tutte le opere ricadranno in aree non soggette a vincoli sovraordinari paesaggistico/ambientale;

tenuto conto del parere espresso dal Consiglio di Circoscrizione n. 3 sul sottopasso di Putignano (favorevole) mentre ha rimandato l'espressione di parere sul sottopasso di Oratoio e dei pareri favorevoli espressi dal Consiglio di Circoscrizione n. 4 sul riassetto di Via Quarantola e sulla variante di Via da Morrone oltrechè sul progetto di separazione dei traffici di S: Ermete;

che altresì la variante dello scavalco di S. Ermete, avendo valenza sovracomunale sarà ricondotta ad apposito esame di valutazione di impatto ambientale.


Il Funzionario
Geom. Carlo Alberto Tomei

