



ALLEGATO 4



**COMUNE DI PISA**

Servizio Pianificazione Urbanistica

**PROPOSTA DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO  
COMUNALE DELLA CITTA' DI PISA**

**L'ipotesi di classificazione acustica dell'ARPAT (sintesi)**

L'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della Toscana, ARPAT, per conto dell'Amministrazione Comunale ha predisposto, sulla base delle normative vigenti nazionali e regionali (D.P.C.M. 01.03.91, L.447/95 – legge quadro, D.P.C.M. 14.11.97, D.P.R. 459/98, L.R.89/98), una prima ipotesi di classificazione acustica del territorio della città di Pisa.

L'ipotesi riguarda l'intero territorio del Comune di Pisa, ovvero comprende anche la parte del Parco Naturale regolamentato da normative e strumenti urbanistici specifici di competenza dell'Ente preposto alla gestione del parco.

Le normative vigenti stabiliscono che le varie porzioni del territorio siano suddivise in sei classi acustiche progressive ciascuna definita da un limite massimo di immissione distinto nei due periodi di riferimento quello diurno e quello notturno.

Tra le diverse zone adiacenti, sempre secondo la normativa in vigore, non vi possono essere salti di classe acustica, ovvero non vi può essere una differenza di classe tra aree contigue maggiore di uno salvo che, fra zona e zona, non ci siano elementi naturali o artificiali di discontinuità che consentano il necessario abbattimento del rumore (un argine, le mura urbane ...).

Inoltre i limiti assoluti di immissione fissati non si applicano alle immissioni sonore prodotte dalle infrastrutture stradali, ferroviarie, marittime e aeroportuali all'interno delle rispettive fasce di pertinenza stabilite dai decreti e da questi regolamentate, ma concorrono come sorgenti sonore al raggiungimento dei limiti

assoluti all'esterno delle proprie fasce di pertinenza (nelle fasce di pertinenza delle infrastrutture si sovrappongono due limiti quello della sorgente di rumore dovuto alla stessa infrastruttura e quello dovuto alle altre fonti di rumore). Ciò vuol dire che gli insediamenti che ricadono all'interno delle fasce di pertinenza delle infrastrutture potranno essere sottoposti ad un livello di rumore aggiuntivo rispetto a quello massimo della classe acustica a cui appartiene l'insediamento. Infine le normative vigenti prescrivono che siano predisposti i piani di risanamento acustico per far rientrare una zona, qualora così non fosse, nei limiti fissati della propria classe di appartenenza.

Le sei classi indicate dalla legge quadro nazionale sono state individuate tramite le analisi e le indagini preliminari svolte dall'ARPAT sul clima acustico e sulla relazione tra i flussi di traffico e il rumore urbano e attraverso l'esame dei piani urbanistici esistenti al momento dello studio elaborato dalla medesima agenzia: il Piano Strutturale (PS), il Piano Urbano del Traffico (PUT).

In riferimento a questo secondo aspetto, l'esame dei piani urbanistici, si segnala che l'ARPAT non ha preso in considerazione il nuovo Regolamento Urbanistico (RU) e il nuovo piano del Traffico, essendo questi stati approvati e divenuti operativi solo tra la fine del 2001 e i primi mesi del nuovo anno.

In particolare per quanto riguarda le previsioni urbanistiche del RU, anche se elaborate nel rispetto e in conformità al PS, si è visto che possono comportare delle modifiche alla classificazione proposta o comunque richiedere un approfondimento ed una valutazione della individuata classe acustica.

I dati del PS sono serviti all'ARPAT per determinare le zone tipo delle classi I, V e VI, mentre per le altre categorie, classe II, III e IV, l'Agenzia ha utilizzato i dati delle singole sezioni censuarie relativi alla densità della popolazione, delle attività commerciali, delle attività artigianali-industriali e alla presenza di infrastrutture di trasporto e del traffico in quella determinata porzione di territorio. Sono stati presi in considerazione dall'Agenzia anche i dati relativi alle zonizzazioni acustiche delle aree confinanti dei Comuni limitrofi.

I risultati ottenuti attraverso il metodo seguito e prima sinteticamente descritto, hanno portato ad una eccessiva frammentazione del territorio nelle diverse classi acustiche. Tale fatto dall'ARPAT è stato corretto e ottimizzato sovrapponendo, ai dati urbanistici e delle zone censuarie, i dati rilevati dalla campagna delle misurazioni su tutto il territorio comunale del clima acustico (n.62 punti) e dei flussi di traffico (n.8 siti peculiari - differenziando quello delle automobili da quello dei mezzi pesanti e autobus).

In sintesi i criteri seguiti dall'ARPAT per redigere la prima ipotesi di proposta di classificazione delle zone acustiche sono riassumibili secondo tre aspetti:

- ridurre la frammentazione delle zone;
- uniformare le zone che hanno le medesime destinazioni d'uso;
- evitare un eccessivo numero di siti da risanare poiché comunque non risanabili a breve termine;

In particolare la valutazione complessiva, supportata dalla effettiva situazione acustica di Pisa, ha portato l'ARPAT ad assegnare le classi di appartenenza in modo da rendere applicabile la proposta del piano acustico, ovvero ha ritenuto di evitare una eccessiva estensione, soprattutto della prima classe, in quanto i limiti di rumorosità richiesti potrebbero essere difficilmente sostenuti o raggiunti (anche per la stessa difficoltà o impossibilità ad effettuare interventi di bonifica). Altresì ha ritenuto, per le categorie intermedie, di evitare di innalzare in modo artificioso la classe di appartenenza, ma al contrario ha cercato di estendere a zone più vaste il livello di classe inferiore rispetto a quello ipotizzato (per es: è possibile mantenere aree in livelli più bassi con interventi di bonifica limitati al solo periodo della giornata in cui si ha l'effettiva fruizione della zona ....).

Per le classi intermedie l'ARPAT ha evidenziato la difficoltà dovuta alla assenza di una netta demarcazione delle destinazioni d'uso tra le varie aree e della distribuzione casuale delle sorgenti sonore.

Ulteriori criteri seguiti e contenuti nella ipotesi di zonizzazione acustica predisposta dall'ARPAT si possono sinteticamente riassumere:

- non includere nella I° classe l'intero centro storico per la presenza di numerose e molteplici attività e funzioni urbane (anche se è un'area di particolare interesse storico e architettonico – la stessa p.zza dei Miracoli è una sorgente di rumore per la forte presenza di turisti e di attività legate al turismo);
- limitare la classificazione di aree protette solo per i parchi non urbani di notevoli dimensioni ed al solo fine di salvaguardarne l'uso naturalistico;
- non includere nella classe I il verde di quartiere e sportivo perché la quiete non rappresenta un requisito fondamentale per la loro fruizione;
- mantenere gli edifici scolastici e sanitari, essendo quasi sempre collocati in prossimità della viabilità principale e nel caso che la loro estensione non si configuri come un vero e proprio polo, nelle fasce di pertinenza della viabilità o comunque nelle classi di rumorosità delle aree circostanti, rinviando il risanamento acustico a specifici interventi di bonifica sui singoli edifici;
- non includere nessuna area nella classe VI in quanto è difficile individuare aree industriali del tutto prive di insediamenti abitativi, (la normativa stabilisce per questa classe che devono essere predisposti, al fine di proteggere le persone, interventi di isolamento acustico poiché in queste zone non sono applicabili i limiti differenziali di immissione).

L'ARPAT tra i criteri seguiti ha ritenuto di individuare tra zone contigue delle fasce di cuscinetto per evitare salti di classe e con lo scopo di proteggere meglio alcune aree (allontanando e impedendo di introdurre sorgenti rumorose); questa scelta comporta la rinuncia alla classe di maggiore tutela della parte più esterna dell'area, che pertanto si ritrova inserita in una classe più elevata. L'alternativa a questa soluzione, ovvero prevedere limiti più ristrettivi per tutta l'area, potrebbe obbligare a soluzioni di risanamento acustico impraticabili (lo spostamento di un ospedale, la deviazione di una strada) o di pesante impatto (una barriera tale da consentire il salto di classe ...).

Quanto sopra espresso è chiaramente riportato nella carta predisposta dall'ARPAT, dove in particolare si può rilevare che la classe IV è stata collocata lungo le principali infrastrutture e a cuscinetto fra gli ambiti residenziali e le zone industriali.

Gli insediamenti che ricadono nelle zone adiacenti le infrastrutture e che l'ARPAT ha ritenuto di inserire in classe IV, fanno parte anche delle fasce di rispetto della medesima infrastruttura e pertanto come si diceva all'inizio sono sottoposte ad un livello di rumore aggiuntivo. Questo fatto dovrà essere oggetto di una opportuna valutazione nell'ambito degli interventi per il risanamento acustico anche sulla base delle normative che regolano le rispettive infrastrutture (aeroporti, strade, ferrovie ...).

### **Valutazioni, aspetti da approfondire, ipotesi di modifiche**

In generale il piano proposto ha inserito buona parte dell'ambito urbano nelle classi III e IV, questa scelta motivata soprattutto dal rumore prodotto dal consistente traffico stradale e dalle altre infrastrutture presenti ferrovia e aeroporto, non appare del tutto coerente con i criteri espressi dalla normativa. In particolare le aree residenziali coinvolte solo dal traffico locale, prive di attività artigianali e industriali significative (P.ta a Lucca, Barbaricina, Putignano ...) dovrebbero essere inserite nella classe II.

Il nuovo Regolamento Urbanistico (RU), divenuto operativo dalla fine dello scorso anno, non ha portato sostanziali modifiche al quadro urbanistico complessivo disegnato dal Piano Strutturale e che l'ARPAT ha preso come riferimento per la stesura della prima bozza del piano acustico.

A questa prima considerazione di massima, nel confronto tra il territorio urbano e non soggetto al nuovo RU e l'ipotesi di piano acustico elaborata, fanno eccezione alcune zone che, per effetto delle nuove previsioni più dettagliate e puntuali rispetto alle macro-aree individuate dai sistemi e sub-sistemi del PS, richiedono un approfondimento ed una verifica delle scelte effettuate dall'ARPAT.

In particolare si fa riferimento alle nuove previsioni dei parchi urbani, ad alcune aree residenziali e/o oggetto di schede norma, all'area del nuovo ospedale di Cisanello, ad alcune zone industriali, al parcheggio scambiatore di via Pietrasantina e alla necessità di un più attento esame del sistema residenziale e dei complessi scolastici esistenti inseriti nella classi acustiche III e IV .

Il RU ha previsto cinque nuove aree da destinare a parco urbano oltre al parco territoriale del lungofiume, queste aree dalla proposta, sono state inserite nella classe III. L'ARPAT ha seguito il criterio di inserire nella classe II solo le aree, tra quelle indicate dal PS a parco, di grande estensione e di rilevanza naturalistica.

Va ricordato però che per i criteri applicativi della normativa, le aree inserite nella zona omogenea F, ai sensi del DM 1444/68, sono quelle nelle quali la quiete rappresenta un elemento base per la loro utilizzazione. Pertanto i parchi urbani e

territoriali, insieme alle zone scolastiche ed ospedaliere, dovrebbero essere inseriti nella classe acustica I.

In effetti per alcuni di questi parchi, come quello di via del Brennero (classe III e IV), destinato prevalentemente ad un uso sportivo, e quello di Cisanello (classe III), compreso tra due zone fortemente urbanizzate e anch'esso almeno in parte destinato ad un uso sportivo, la classe I potrebbe essere eccessiva sia per il tipo di fruizione e sia per l'ambito territoriale in cui ricadono. Molto probabilmente, per questi parchi, non sarebbe possibile rispettare i valori fissati dalla classe I anche con gli eventuali interventi di bonifica.

L'inserimento in una classe diversa dalla I potrebbe valere anche per il parco di P.ta a Mare (classe III e IV), in quanto mantiene prevalentemente le sue caratteristiche di territorio agricolo e rimane ai margini del territorio urbano.

Per quanto riguarda invece il parco urbano di Tirrenia (classe III), il contesto turistico e di località per le vacanze suggerisce un classificazione più rigorosa, ma il suo attuale uso (presenza di diverse attrezzature tipiche di un luna-park), la prossimità con la piazza centrale rendono scarsamente raggiungibile l'obiettivo del rispetto dei limiti fissati almeno per gran parte della sua estensione.

Infine un'ampia parte del parco lungofiume e il parco urbano di via Pietrasantina (classe III e IV), nonostante la sua prossimità con il parcheggio scambiatore, sono, con gli opportuni accorgimenti, le zone maggiormente in grado di rispettare i limiti fissati dalla classe I.

Per le ragioni sopra espresse e per mantenere in modo coerente la medesima classificazione acustica a zone con la stessa destinazione d'uso, oltre al fatto di evitare salti di classe tra aree contigue (consentiti solo se vi sono elementi naturali o artificiali che facciano da barriera), si propone di modificare l'ipotesi dell'ARPAT inserendo i parchi urbani e parte del parco lungofiume nella classe II con la prescrizione di interventi di risanamento acustico mirati alla riduzione e/o alla eliminazione delle sorgenti di rumore presenti che non rientrano nei limiti di questa classe.

La previsione della realizzazione del nuovo ospedale a Cisanello (classe I, II, III) nella zona dell'ansa dell'Arno compresa tra l'antico argine adiacente alla via S.

Biagio e il nuovo argine comporta, nel rispetto dei criteri indicati dalla normativa: la modifica del piano acustico di detta area dalla classe III nella classe I; l'inserimento di un'area cuscinetto di classe II tra la zona residenziale di via S. Biagio e l'area ospedaliera; la prescrizione di tutti gli interventi idonei sia in fase di realizzazione delle nuove strutture sia in fase di risanamento acustico per rispettare i limiti fissati dalla classe di appartenenza.

Per quanto riguarda le strutture scolastiche e le altre strutture sanitarie (R.S.A., cliniche private ...) appare motivata l'indicazione dell'ARPAT di inserire i singoli edifici nella classe acustica della zona circostante con la prescrizione di predisporre interventi specifici di risanamento e di protezione dalla sorgenti di rumore. E' invece da approfondire il fatto che l'ARPAT non ha riconosciuto come veri e propri poli esistenti le scuole medie e superiori di via Benedetto Croce, di largo C. Marchesi, di via C. Matilde, i diversi centri universitari e di ricerca (Economia e Commercio, Agraria, Veterinaria, Ingegneria, il CNR ...) e la casa di riposo di via Garibaldi (tutti in classe III o IV). Probabilmente questa scelta risente del fatto che molte di queste strutture sono prossime alle principali vie di comunicazione, sorgenti di rumore non indifferente.

Una diversa e più rigorosa valutazione dei criteri indicati dalla normativa comporta l'inserimento di queste aree in classe acustica I, scelta della quale è da verificarne la concreta fattibilità anche per i probabili salti di classe tra zone adiacenti.

In ogni caso, poiché il fattore principale che determina un elevato valore di immissione del rumore in queste zone è il traffico, gli interventi per la riduzione dell'inquinamento acustico sono ad esso inerenti: limitazione della circolazione, barriere protettive, creazione di isole di rispetto intorno alla sede ...

Il RU ha destinato come zona residenziale l'area prospiciente il lato nord del v.le delle Cascine, compresa tra il campeggio esistente e la via Aurelia. Pertanto la zonizzazione acustica deve essere riportata dalla classe V alla classe IV o III !!, in questo secondo caso vi sarebbe un salto di classe.



Anche per l'ampia area, posta sul margine nord di P.la Lucca, oggetto di un intervento Peep in massima parte già attuato o in via di ultimazione, si propone di modificare la zonizzazione acustica del piano dalla classe IV alla classe III.

La presenza dello stadio (classe IV) nel centro di P.ta a Lucca richiede invece una attenta valutazione sulla classificazione data e sulla necessità di mettere in atto (se possibili) tutta una serie di interventi di risanamento acustico.

Il Parcheggio scambiatore di via Pietrasantina è stato inserito nella classe III che, stante la funzione svolta, non appare la più idonea e non è coerente con la classificazione (IV) assegnata all'altro parcheggio scambiatore di via del Brennero. D'altra parte nella zona adiacente, lato nord, è previsto un parco urbano (classe I o II) e le altre aree confinanti sono costituite soprattutto da edifici residenziali. Il parcheggio rappresenta per queste aree una sorgente di rumore non indifferente e al di là della sua classificazione e dei conseguenti limiti che deve rispettare, vi è la necessità di mettere in atto, anche qui, gli interventi più idonei di risanamento acustico a favore del parco urbano e dell'abitato circostante.

Tutte le aree industriali sono state inserite nella classe V, è da valutare se non sia il caso di inserire nella classe VI l'area per la cantieristica lungo il Navicelli, l'area di Montacchiello e la nuova area, prevista dal RU, al confine tra il Comune di Pisa e di Cascina.

Non vi sono sostanziali particolari incongruità tra le schede norma del RU e la proposta di classificazione acustica elaborata dall'ARPAT. L'unico approfondimento si ritiene che dovrebbe essere fatto per quella della zona centrale di Cisanello (classe III) dove oltre ad un'ampia zona a verde (parco urbano !!) sono previsti servizi pubblici di interesse cittadino e provinciale.

La previsione lungo le principali infrastrutture di una fascia cuscinetto più o meno profonda di classe IV al fine di meglio preservare dalle fonti di rumore le zone più interne comporta che detta fascia comprenda una parte, in alcuni casi anche consistente, di zone densamente abitate.

Questa scelta del piano, un compromesso, è principalmente, come gli stessi dati dell'ARPAT hanno messo in evidenza, una conseguenza del rumore prodotto dal traffico veicolare.

La soluzione a questo problema, che consenta un abbattimento del rumore e quindi una diversa classificazione, dipende dai provvedimenti sulla limitazione del traffico veicolare e dalle opere di protezione dell'abitato.

Per quanto riguarda eventuali punti sensibili, come il singolo edificio di una scuola, presenti in questa fascia, i provvedimenti sono o la creazione di un'isola di rispetto intorno ad essi anche temporanea, ma spesso di difficile attuazione, o la prescrizione di interventi specifici sulla stessa struttura da tutelare.

Il Centro Storico, il piano proposto dall'ARPAT inserisce ad esclusione della piazza del Duomo (classe II) e dell'ospedale S. Chiara (classe I) tutta l'area nelle classi III e IV. In quest'ultima classe rientrano le mura urbane e le aree adiacenti, i lungarni.

La motivazione è che nel centro storico ci sono rilevanti sorgenti di rumore, confermate dalle analisi sul clima acustico, dovute ad una elevata concentrazione di attività, funzioni e servizi che comportano, durante l'intero arco della giornata, la presenza continua di un'utenza di vario genere e, soprattutto, una conseguente e consistente mobilità veicolare.

Nell'ambito di questa area rientrano fra l'altro la p.zza dei Cavalieri (classe III), il polo universitario della ex Marzotto (classe IV), il polo scolastico di via Benedetto Croce (classe III), tutta l'area interessata dal progetto mura, in particolare la zona della Cittadella (classe III e IV) e il Giardino Scotto (classe III).

Così come per la gran parte del territorio comunale anche per queste aree il risanamento acustico è determinato e vincolato soprattutto dagli interventi relativi al traffico urbano.

L'eventuale inserimento in classi acustiche di maggiore tutela deve pertanto essere verificato con la possibilità di abbattere il rumore prodotto dai mezzi di trasporto e non è detto che ciò risulti fattibile in tutti i casi.

Il Litorale, tutta la viabilità lungomare da Marina al Calambrone e la fascia intorno ad essa è stata inserita in classe IV, anche in questo caso la scelta dipende dalla presenza del traffico veicolare soprattutto nel periodo estivo, conseguentemente il risanamento acustico e l'eventuale scelta, di inserire tutta l'area litoranea in una classe acustica di maggiore tutela, passa attraverso i provvedimenti e gli interventi inerenti la riduzione e la protezione dal rumore prodotto dei mezzi in transito.

Infine per quanto riguarda le aree destinate a spettacoli temporanei di cui la legge sulla zonizzazione acustica prescrive la individuazione, il RU ha previsto ad Ospedaletto una vasta area, compresa tra la statale Emilia e la ferrovia, distante dall'abitato, per spettacoli viaggianti e/o a carattere temporaneo regolamentata da una specifica scheda-norma

Pisa, 19 febbraio 2002

F.Biondi

## **Sintesi delle aree oggetto di approfondimento e/o di modifica**

Le zone soggette a risanamento acustico e gli eventuali interventi saranno individuati nella fase successiva alla scelta definitiva della zonizzazione acustica e alla conseguente verifica delle sorgenti di rumore per far rispettare i limiti stabiliti dalla classe di appartenenza o da specifiche prescrizioni puntuali.

- 01 – TAV 5.1 le nuove previsioni del RU non comportano salti di classe della zonizzazione, da valutare con l'ente del Parco per le altre aree;
- 02 – TAV 5.2 contiguità tra una zona residenziale e una zona produttiva lungo il v.le delle Cascine (tutto in classe V) – proposta classe IV;
- parcheggio scambiatore (classe III) adiacente alla zona residenziale e al parco urbano di via Pietrasantina;
- parco urbano di via Pietrasantina (classe III e IV) – proposta classe I;
- presenza dello stadio (classe IV) nel centro di P.ta a Lucca;
- zona artigianale adiacente alla zona residenziale nella scheda norma 13.1 (classe IV);
- polo scolastico di via C. Matilde (classe III e IV) – proposta classe II;
- clinica di S.Rossore e eventuale nuova struttura (villa Madrè) (classe II, III e IV) – proposta classe I;
- abitato di Gagno in classe IV , abitato di P.ta Nuova in classe III e IV – proposta classe II;
- polo universitario di ingegneria (classe IV) – proposta classe II;
- 03 – TAV 5.3 parcheggio scambiatore (classe IV) adiacente alla zona residenziale – il parcheggio e la viabilità hanno la barriera antirumore;
- area Peep a P.ta a Lucca (classe IV) – proposta classe II;
- parco urbano di via del Brennero (classe III e IV) – proposta classe I;

- abitato compreso tra la via Lucchese e la via del Brennero in classe IV – proposta classe II;
- abitato di P.ta a Lucca classe III – proposta classe II;
- 04 – TAV 5.4 C.N.R. e casa di riposo di via Garibaldi (classe III e IV) – proposta classe II;
- polo scolastico di via Betti (classe III) – proposta classe II;
- polo universitario facoltà di Agraria (classe IV) e di Veterinaria (classe II) – proposta classe II;
- parco urbano di Cisanello (classe III) – proposta classe II;
- parco lungofiume (classe II e III – IV per la zona cuscinetto) proposta classe I;
- 05 – TAV 5.5 ospedale di Cisanello classe I, II e III – proposta classe I;
- l'area del PP della Cella in classe IV, la previsione di scheda norma per area produttiva nel triangolo ferroviario tra la passerella di S. Ermete, la via Emilia e S.Marco in classe IV;
- 06 – TAV 5.6 nuova previsione, con scheda norma, in via di Quarto a Oratoio adiacente alla ferrovia (classe IV);
- abitato di Riglione in classe IV – proposta classe II;
- 07 – TAV 5.7 oltre a quelle già individuate nelle precedenti tavole non si segnalano elementi in contrasto;
- abitato di Putignano in classe III e IV – proposta classe II;
- 08 – TAV 5.8 zona residenziale (classe IV) di Ospedaletto adiacente alla zona industriale, si segnala l'ipotesi della futura caserma dei militari adiacente alla zona industriale (classe V);
- tutta la zona industriale (compreso Montacchiello) in classe V;
- 09 – TAV 5.9 nessun rilievo particolare oltre a quelli già evidenziati nelle precedenti tavole;
- abitato di S. Ermete e di Putignano (compreso tra la via Fiorentina e la ferrovia) in classe IV;
- 10 – TAV 5.10 via dell'Aeroporto e parte di S. Marco (zona est) in classe IV – proposta per S. Giusto e S.Marco classe II;

- 11 – TAV 5.11 piano di recupero di via Viaccia per residenze adiacente al canale e alla zona produttiva di classe V, nuova zona per la cantieristica lungo il canale Navicelli in classe III e IV;  
parco urbano di P.ta a Mare (classe III) – proposta classe II;  
abitato di via Livornese (classe IV) – proposta classe III;
- 12 – TAV 5.12 nessun rilievo particolare oltre a quelli già evidenziati nelle precedenti tavole, Parco Naturale in classe II (da valutare con l’Ente Parco);  
abitato di Barbaricina e Cep – proposta classe II;
- 13 – TAV 5.13 polo universitario la Marzotto (classe IV) – proposta classe II;  
p.zza dei Miracoli (classe II) e ospedale S. Chiara (classe I);  
centro storico in generale classe III;  
parco della Cittadella (classe III e IV) – proposta classe II;
- 14 – TAV 5.14 centro storico vedi tavola precedente;
- 15 – TAV 5.15 nessun rilievo particolare oltre a quelli già evidenziati nelle precedenti tavole;
- 16 – TAV 5.16 nessun rilievo particolare oltre a quelli già evidenziati nelle precedenti tavole;
- 17 – TAV 5.17a area per il nuovo Porto Turistico;  
abitato di Marina prevalentemente in classe IV – proposta classe II;
- 18 – TAV 5.17b parco urbano di Tirrenia (classe IV) – proposta classe II;  
fascia compresa tra la litoranea e il mare in classe IV – ;  
zona area ospedaliera a Calambrone in classe II, nuova scuola classe III – proposta classe I;  
zona colonie lato mare in classe IV;  
abitato di Tirrenia e del Calambrone – proposta classe II;