



Al **COMUNE DI PONTEDERA (PI)**

c.a. All'Autorità Competente per la VAS -  
Comitato Tecnico di Valutazione  
Ambientale dell'Unione Valdera

c.a. Responsabile del procedimento  
Arch. pianificatore Marco SALVINI

p.c Alla **REGIONE TOSCANA**

c.a. Settore Sistema Informativo e  
Pianificazione Territorio  
c.a. del Responsabile Arch. Marco Carletti  
c.a. del Titolare di E.Q. Massimo Del  
Bono

p.c. Alla

**PROVINCIA DI PISA**

Pianificazione Territoriale e Sistema  
Informativo Territoriale (SIT)  
c.a. Dott.ssa Sabrina Arusa

**Oggetto:** Art.25 L.R. 10/2010. Comune di Pontedera (PI) – Rapporto Ambientale di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) - Piano attuativo Comparto n.5 di tipo D1b UTOE 1B9 Pontedera-Gello con contestuale variante semplificata al Regolamento Urbanistico.  
**Contributo istruttorio VAS art. 33 co. 2 LR 10/2010**

In riferimento al procedimento in oggetto ed in riscontro alla vostra nota (ns Prot. 0315482 del 08/05/2025) si trasmette all'Autorità Competente per la VAS e al Responsabile del Procedimento urbanistico il contributo del Settore scrivente che si esprime nell'ambito dei procedimenti di VAS degli enti locali quando la Regione Toscana è consultata in qualità di soggetto con competenze ambientali (SCA) ai sensi dell'art.33 della L.R. 10/2010.

Dalla suddetta nota si apprende che con DCC n.3 del 22/04/2025 il Comune di Pontedera ha adottato il piano attuativo (d'ora in poi PA) in oggetto con contestuale variante semplificata al Regolamento Urbanistico (RU) ex art. 252 ter della L.R. 65/2014 e avviate le consultazioni di VAS ai sensi dell'art.25 della LR 10/2010.

### Premesse

In riferimento alla pianificazione urbanistica vigente si prende atto che il Comune di Pontedera è dotato di:





- Piano Strutturale Intercomunale (PSI) della Valdera congiuntamente ai Comuni di Bientina, Buti, Calcinaia, Casciana Terme Lari, Capannoli e Palaia, approvato con Deliberazione della Giunta dell'Unione Valdera n.41 del 29/07/2024 e con DCC del Comune di Pontedera n.41 del 29/07/2024;

- Regolamento Urbanistico (RU) approvato con DCC n. 8 del 17/03/2015 e modificato per la reiterazione di interventi attuativi all'interno del territorio urbanizzato individuato ai sensi dell'art. 224 della L.R. n. 65/2014 con DCC n. 25 del 30/06/2020.

Attualmente è in corso di formazione il nuovo PO di cui Comune ha avviato il procedimento con DGC n. 93 del 28/06/2022 (elemento peraltro non segnalato nella DCC n.3 del 22/04/2024 di adozione del presente procedimento).

Il Settore scrivente, anche in merito all'area di variante, ha trasmesso in precedenza i propri contributi istruttori con le seguenti note PEC:

- Prot. n.0368168 del 27/10/2020 in fase di adozione del PSI ai sensi del comma 2 dell'art.33 della LR 10/10;

- Prot. n.0418444 del 03/11/2022 in fase di avvio del procedimento del PO al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio più adeguato delle informazioni da includere nel rapporto ambientale (RA) come stabilito dall'art.23 della L.R. 10/2010.

Si prende atto che l'ambito di variante risulta esterno al TU definito dal PSI approvato e fa parte dell'area classificata PO02a definita area a Potenziali previsione di trasformazione (Tav.STR 08), e che è stato più volte oggetto di conferenza di copianificazione ai sensi dell'art.25 della L.R. 64/2014 sia per il PSI che per il PO, in corso di formazione. Dalla lettura dei verbali delle conferenza emerge la criticità relativa alla quantità di consumo di suolo previsto per gli ambiti produttivi (di cui fa parte il PO02) ricordando, in particolare nell'ultima conferenza per il PO (seduta del 13/01/2025), che il consumo di suolo dovrà comunque essere motivato in ragione della mancanza di soluzioni alternative sostenibili e invitando a limitarne il consumo o a rimodulare le previsioni in base alle condizioni di pericolosità idraulica riscontrate al fine di ridurre l'esposizione al rischio idraulico e salvaguardare i caratteri qualitativi e quantitativi delle risorse idriche. Tali raccomandazioni derivano sia in considerazione dei recenti eventi alluvionali che hanno colpito anche l'area di Pontedera che dal fatto che l'ambito ricade all'interno del Sistema morfogenetico dei Bacini di Esondazione di cui alla Invariante I del Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano Paesaggistico Regionale (d'ora in poi PIT-PPR).

Si prende atto quindi che la variante al RU in esame di fatto anticipa le previsioni del PO e quindi dovrà in primis dimostrare la mancanza di soluzioni alternative sostenibili e nel caso di scelta di nuova edificazione limitare il consumo/impermeabilizzazione del suolo.

Nel contributo di fase preliminare di questo Settore si ribadiva inoltre l'opportunità che le valutazioni ambientali relative alle previsioni oggetto della presente variante venissero effettuate nell'ambito del procedimento di VAS riferito al PO avviato (Prot. n. 521289 del 02/10/2024) ma considerata l'adozione della presente variante evidentemente non è stata accolta.

### 1) Contenuti della variante al RU e Piano Attuativo

La variante riguarda un'area da destinare a insediamenti produttivi dal RU vigente e propone di rivedere alcuni parametri urbanistici di cui il rapporto di copertura che passa dal 35% al 60%, con la Superficie coperta che varia da 54.247 mq a 92.995 mq, inoltre viene proposta una diversa distribuzione della viabilità pubblica e di servizio oltre che delle aree fondiarie interne al comparto con semplificazione di due lotti edificabili in un unico grande lotto nella parte a nord est, da destinare alla



logistica. Infine viene prevista la riclassificazione dell'intervento edilizio ammissibile su un edificio di carattere storico denominato "Casella del Preposto" per consentire la demolizione e ricostruzione con spostamento nel rispetto della sagoma.

Per quanto riguarda invece il PA, viene prevista la realizzazione di:

- tre fabbricati principali da adibire a deposito merci ed attività di logistica (Fab. A di SC 54.210 mq, Fab. B - SC 15.946 mq e Fab C - SC 14.797 mq) per un totale di circa 84.954 mq di Superficie Coperta (SC);
- manufatti edilizi per le attività di emergenza tecnica, cabina elettrica di connessione con la rete pubblica di distribuzione, guardiane e tornelli di ingresso carraio e pedonali per assicurare la corretta funzionalità dell'insediamento;
- aree a parcheggio pubblico per un totale di 37.940 mq, aree a parcheggio privato per n.158 posti auto e n.8 posti TIR oltre a n.86 baie di carico TIR (non sono state specificate le superfici);
- strade interne di dimensioni variabili da 10,00 ml a 8,45 ml con piantumazioni di alberature di specie autoctone ad alto fusto per mascheratura edifici (Tav. 06A).
- strade pubbliche (3.131 mq da previsione urbanistica non quantificate nelle tavole di progetto)
- vasche di laminazione nei restanti spazi della superficie territoriale, per mitigare il rischio idraulico, sistemate a verde con funzione di corridoi ecologici.

I fabbricati principali non saranno dotati di impianti di riscaldamento eccetto che per gli uffici, è previsto l'installazione di impianti fotovoltaici che coprono il 50% del fabbisogno energetico (p.48 Rapporto Ambientale, d'ora in poi RA). Si riscontra un'incongruenza con quanto riportato a pag.72 del RA dove si legge "L'edificio in progetto sarà dotato di certificazione LEED di sostenibilità ambientale ed energetica, e sarà interamente alimentato da fonti energetiche rinnovabili (pannelli fotovoltaici in copertura)".

Sul flusso di traffico dell'insediamento logistico viene previsto un aumento del 5% e 4% dovuto a n.280 mezzi pesanti, n.188 auto e n.190 furgoni, al giorno (pag.49 e pag.55 RA).

Si prende atto infine che l'ambito di variante urbanistica non risulta interessato dal vincolo degli immobili ed aree di notevole interesse pubblico (art.136 del D.Lgs 42/2004) nemmeno da aree tutelate per legge (art.142 D.Lgs 42/2004), non interessa aree facenti parte della Rete Natura 2000. Si prende atto inoltre che l'area del Comparto è attraversata da un metanodotto e da un oleodotto e che il PA tiene conto delle relative fasce di rispetto.

## 2) RA - Esito degli studi specialistici di approfondimento su Quadro Conoscitivo e valutazione impatti su mobilità e rischio idraulico

Dagli esiti del Documento preliminare al RA emergeva la necessità di valutare gli effetti cumulativi ai quali può dar luogo la trasformazione ipotizzata in riferimento allo stato attuale delle risorse rispetto alle attività già in essere oltre ad individuare gli aspetti da affrontare con maggior dettaglio in fase di RA in relazione alla criticità idraulica dell'area<sup>1</sup> (visti anche gli eventi meteorologici estremi indotti dal cambiamento climatico) e alla mobilità, traffico e parcheggi (presenza di altre strutture della medesima tipologia nelle vicinanze – Coop, Lidl).

Nel RA sono stati riportati in sintesi gli esiti degli studi ed approfondimenti specialistici relativi ai seguenti aspetti: Geologia, Idraulica, Mobilità, Acustica, Energia.

<sup>1</sup> L'area è interessata da pericolosità idraulica media di tipo P2 ed in parte, nella zona più a sud-est, da pericolosità elevata P3 del Piano di Gestione del rischio di Alluvione (PGRA) del Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino Settentrionale, confermata dal PSI (Tav.QC07.B).

**E**  
COMUNE DI PONTEDERA  
Comune di Pontedera  
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE  
Protocollo N.0029465/2025 del 03/07/2025  
Firmatario: DOMENICO BARTOLO SCRASCIA



In sintesi si evidenziano le informazioni emerse dagli approfondimenti:

- a) **Geologia:** la falda è stata individuata a 2 m da p.c.; l'area ricade per lo più in pericolosità sismica locale elevata inoltre a pag. 53 si legge *“bisogna prestare attenzione in quanto le zone rientranti in questa pericolosità sono zone con terreni di fondazione particolarmente scadenti che possono dar luogo a cedimenti diffusi, terreni suscettibili di liquefazione dinamica”* (viene prevista l'esecuzione dei pali di diametro 510 cm e lunghezza 10 – 12 m dal piano campagna – pag.53 RA).
- b) **Idraulica:** l'area rientra quasi completamente in pericolosità idraulica media (P2 del PGRA) cioè caratterizzata da alluvioni poco frequenti ma per una piccola parte nella zona sud-est in pericolosità elevata (P3) caratterizzata quindi da alluvioni frequenti facendo presente che studi idraulici più recenti hanno dimostrato un pericolosità di livello inferiore. E' stata redatta una Relazione idrologica-idraulica finalizzata ad individuare una configurazione per la realizzazione di bacini di laminazione atti al contenimento integrale delle acque meteoriche e degli afflussi dati dalla esondazione dell'adiacente torrente Rotina, tali a garantire la invarianza idraulica dell'area interessata dal progetto e allo stesso tempo la riduzione della pericolosità all'interno della stessa<sup>2</sup>. Vengono rimandate alla fase di autorizzazione le modalità di realizzazione di una specifica area di laminazione lungo il fosso Rotina (area E) da concordare con il Consorzio di Bonifica gestore del fosso. Nel RA viene evidenziato che lo “Studio idrologico-idraulico a supporto del Piano Operativo del Comune di Pontedera” del giugno 2024, redatto ai fini dello studio della pericolosità idraulica del reticolo minore che interessa il territorio urbanizzato del Comune di Pontedera depositato presso il Genio Civile di Pisa e in corso di istruttoria, presenta una ridefinizione maggiormente puntuale della mappa di pericolosità idraulica (pag. 166).
- c) **Mobilità:** è stato svolto uno studio sulla mobilità (Relazione R1- “Relazione Studio Mobilità”) che ha preso in esame la ricognizione delle caratteristiche geometrico-funzionale della rete oggetto di studio, applicato le tecniche di simulazione dinamica riferite alla rete per la valutazione dell'impatto sulla circolazione del traffico generato/attratto dal nuovo polo logistico su tutte le altre componenti del sistema traffico, condotta una analisi funzionale per il calcolo del livello di servizio estesa a quattro intersezioni lungo la S.P. n°23 regolate da impianto semaforico oltre a quattro intersezioni a rotatoria due delle quali lungo la S.P. n°23 e due lungo la via di Patto. Dalle conclusioni dello studio emerge che il sistema viario attuale, aggiornato con le infrastrutture previste allo stato di progetto, non risulta influenzato in maniera negativa dall'inserimento del nuovo polo logistico, nel RA si legge *“I risultati numerici dell'analisi dinamica hanno dimostrato che l'inserimento del polo logistico non comporta, di fatto, significative variazioni alla rete analizzata. Nello specifico, poiché lo stato di progetto comprende un aumento dei volumi di traffico, ma soprattutto numerose modifiche alla rete analizzata (quali la riapertura della Strada di Patto a doppia carreggiata e doppia corsia, il completamento di Via Carpi e la riapertura di Via dell'Industria), si assiste a un lieve miglioramento generale delle condizioni di circolazione. Conseguentemente, anche tutti i parametri analizzati seguono lo stesso trend.”*. Tuttavia lo studio viabilistico evidenzia le seguenti criticità:
- Strada di Patto S04s: uno dei possibili motivi della diminuzione delle prestazioni del ramo, evidenziata dai parametri di riferimento (soprattutto il ritardo, la velocità di percorrenza e la densità veicolare), è che i veicoli pesanti in uscita dal nuovo polo logistico sembrano preferire questo percorso per raggiungere le loro destinazioni, essendo di fatto il percorso a minor costo in

<sup>2</sup>sono state previste 7 aree per una superficie complessiva totale pari a circa 88.500 mq in cui prevedere una depressione di circa 0.9 m, garantendo un franco di circa 20 cm. (pag. 182 RA)



uscita dalla zona del nuovo polo. Per aumentare le prestazioni di questo arco (di fatto, l'arco di ingresso della Strada di Patto alla rotonda a 6 rami) **potrebbero essere necessarie alcune modifiche di natura strutturale a questa viabilità, qualora si confermassero le previsioni derivanti dal modello analizzato.**

- S.P. n°23: questa viabilità osserva un generale miglioramento delle condizioni di circolazione, seppure attestandosi sempre a livelli critici. Tale miglioramento è riconducibile essenzialmente al fatto che esistono, allo stato di progetto, alcuni percorsi alternativi che consentono, per alcune coppie origine/destinazione, di impegnare questa viabilità, preferendo percorsi con minor traffico. Anche in questo caso, tuttavia, **potrebbero essere apportate alcune modifiche,** essenzialmente riguardanti i cicli semaforici, che potrebbero ulteriormente migliorare le condizioni di circolazione.

- FI-PI-LI O02: le condizioni di circolazione del ramo in uscita dalla S.G.C. FI-PI-LI, **attualmente in condizioni fortemente critiche** (si vedano ad esempio i valori delle velocità di percorrenza e dei ritardi), corrispondenti a condizioni di congestione, rimangono tali anche allo stato di progetto, a fronte di un leggero miglioramento. Tuttavia, si rammenta che per questo specifico arco (e quello relativo alla direzione opposta, FI-PI-LI E02) sono stati impiegati i dati provenienti dal sistema di rilevazione automatica della Regione Toscana, che al momento dell'acquisizione dei dati risultava funzionante solo in una direzione. Pertanto, anche a fronte del leggero miglioramento di cui sopra, **potrebbe rivelarsi di interesse una nuova analisi** qualora fossero disponibili dati automatici aggiornati;

- stato delle pavimentazioni: l'analisi visiva delle caratteristiche superficiali della pavimentazione stradale della rete oggetto di studio ha evidenziato alcuni degradi tipici delle pavimentazioni flessibili, come fessurazioni ramificate, ormaiamenti, rappezzature, deformazioni ed ondulazioni sia longitudinali che trasversali. Come noto tali ammaloramenti sono effetto delle combinazioni sia delle non ottimali caratteristiche compositive e meccaniche degli strati della sovrastruttura con particolare riferimento alla fondazione ed al sottofondo, che delle elevate sollecitazioni provocate dai veicoli commerciali in transito. Riguardo quest'ultimo fattore è opportuno precisare che il numero dei veicoli commerciali prodotto dall'entrata in esercizio del centro logistico è mediamente pari a 280 mezzi pesanti e 190 furgoni al giorno, che corrisponde ad un incremento assoluto stimato rispettivamente nel 5% e 4%. Tali valori, seppur ottenuti stimando il volume giornaliero di mezzi pesanti e furgoni a partire dai rilievi orari eseguiti lo studio viabilistico, rappresentano certamente incrementi trascurabili, del tutto ininfluenti rispetto all'attuale flusso dei mezzi pesanti che transita sulla rete.

Dato atto che nella fase delle consultazioni VAS il Settore Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale si è così espressa, come risulta dal RA (pag.20):

- non si evincono interferenze con le strade regionali né un diretto coinvolgimento dell'intervento con la SGC FIPILI, ma si riscontra una condizione di variazione nei flussi di traffico su quest'ultima infrastruttura e pertanto invita ad interpellare la Città Metropolitana di Firenze per le valutazioni di competenza;

- rileva che l'area di intervento è adiacente alla SS439 Var "Variante di Pontedera e Ponsacco". Pur non essendo previsto alcun intervento infrastrutturale nel PRIIM, si suggerisce il prosieguo del coinvolgimento di Anas Spa, quale Ente gestore dell'infrastruttura stradale per le valutazioni di competenza.

Nel "parere" su tale contributo il RA precisa:



*Dallo studio viabilistico emerge che il sistema viario attuale non risulterà influenzato in maniera negativa dall'inserimento del nuovo polo logistico, pertanto non è stato ritenuto necessario il coinvolgimento di Anas Spa e della Città metropolitana di Firenze ai fini di valutazioni di merito sulla sostenibilità dell'intervento.*

In merito alla mobilità ciclabile nel RA non viene fatta alcuna considerazione, nelle tavole di progetto viene riportato il tracciato di una porzione di pista ciclabile prevista dal RU vigente di cui non ne viene descritta l'organizzazione generale nell'ambito territoriale; il RA avrebbe dovuto argomentare come la nuova previsione dell'area industriale può usufruire di un servizio di mobilità sostenibile, che collega le frazioni vicine al polo logistico, al fine di limitare gli spostamenti in auto e limitare così l'inquinamento atmosferico.

- d) Acustica: lo studio "Relazione preliminare clima/impatto acustico" effettuato conclude che i limiti per il rumore dovuto dall'aumento del carico veicolare e quello immesso dai sistemi di riscaldamento/raffrescamento della zona Uffici sono ampiamente rispettati.

### 3) Osservazioni

Innanzitutto preme evidenziare che la variante al RU proposta comporta un evidente peggioramento in termini di pressioni sulle componenti ambientali rispetto alla precedente previsione di per se già critica considerato che si inserisce in un'area con problemi di pericolosità idraulica già colpita dagli eventi meteorologici estremi del 02/11/2023<sup>3</sup> caratterizzata da forte antropizzazione per insediamenti di tipo industriale oltre che da problemi sul traffico veicolare e stato di manutenzione delle infrastrutture. Inoltre la previsione di un edificio di ragguardevoli dimensioni, per una mole di 5 ettari e 4000 metri quadrati (parificabile alle dimensioni di oltre 7 campi da calcio) per un'altezza di 15 metri (in un contesto dove la maggior parte degli edifici non supera i 10/11 metri<sup>4</sup>), rappresenta un'evidente "fuori scala" nell'ambito territoriale agricolo in cui si inserisce che va a modificare il paesaggio, una delle componenti ambientali (All.2 let.f L.R. 10/2010) da considerare nella VAS.

Nel RA si rilevano carenze di analisi e valutative in particolare riferimento alle ragionevoli alternative (con riferimento al consumo di suolo), alle capacità residue di risorsa idrica e di depurazione reflui, agli effetti cumulativi, agli aspetti climatici, al paesaggio secondo quanto disposto dalla LR 10/2010.

Tutto ciò premesso si inviano le seguenti osservazioni:

#### a) Valutazioni delle alternative

Il RA non ha affrontato la valutazione delle alternative che tra l'altro erano state evidenziate esplicitamente nel precedente contributo di questo settore nella fase preliminare di RA (Prot. n. 0521289 del 02/10/2025) al paragrafo 5.5 "Si ritiene che in fase di RA per la variante RU debba essere dimostrata la non sussistenza di opzioni alternative sostenibili: sia di riutilizzazione di insediamenti e infrastrutture esistenti, sia in relazioni a localizzazioni alternative al fine di individuare la soluzione meno impattante dal punto di vista ambientale (vedi anche p.5.7 in merito alla pericolosità idraulica dell'area di variante)". Il RA al paragrafo 8.1 *Analisi di carattere strategico, valutazione delle alternative e scelta del contesto* riporta sostanzialmente che le trasformazioni sono state valutate già nel RU e nel PSI che hanno confermato la loro sostenibilità non tenendo quindi conto che la valutazione ambientale è svolta a tutti i livelli di pianificazione e non tenendo conto che il presente

<sup>3</sup>L'evento estremo ha registrato nell'arco di tre ore una altezza di pioggia di 182 mm, stimabile pari ad un tempo di ritorno di 1500 anni (come si rileva a pag.52 del RA)

<sup>4</sup> da verifiche su CTR 2000



procedimento è specificatamente applicato ad una trasformazione di particolare rilevanza da supportare con specifiche analisi di alternative.

Quindi senza la dimostrazione di ragionevoli alternative che rappresenta un aspetto cardine della VAS al fine di dare attuazione a quanto richiesto dalla normativa (All.2 let. h LR 10/2010) e come raccomandato anche in sede di conferenza di copianificazione del PO citata nelle premesse quale presupposto per l'impegno di nuovo suolo fuori dal TU ai sensi della L.R. 65/2014, **non è possibile affermare che l'intervento si inserisce in un quadro di sostenibilità ambientale alla luce di possibili alternative.**

## b) Impatti significativi

### b.1 Suolo - impermeabilizzazione

Il RA non ha sviluppato il tema del consumo di suolo, sia per la superficie da impermeabilizzare che per gli effetti cumulativi nell'area in esame vi è una mancata ricognizione di aree dismesse che potrebbero essere recuperate. Inoltre effettuando nuovo consumo di suolo avrebbe dovuto indispensabilmente individuare le misure di compensazione al fine di raggiungere gli obiettivi europei del consumo di suolo zero al 2050 (Parlamento Europeo e Consiglio, 2013) e i principi fissati dalla Commissione Europea già citati nel precedente contributo.

Si ribadisce che la Commissione Europea ha definito il seguente ordine di priorità da seguire per raggiungere tale obiettivo:

1. evitare e limitare, prioritariamente, la trasformazione di aree agricole e naturali;
2. mitigare e ridurre gli effetti negativi dell'impermeabilizzazione del suolo;
3. infine, solo se gli interventi dovessero risultare assolutamente inevitabili, compensarli attraverso altri interventi quali la rinaturalizzazione di una superficie con qualità e funzione ecologica equivalente.

Si fa presente che gli interventi di "mitigazione" (quali il rinverdimento delle vasche di laminazione le quali, peraltro, costituiscono esse stesse interventi di modellazione antropica del territorio) sono forme residuali che vengono previste per attenuare gli effetti sulle pressioni ambientali delle azioni di trasformazione, il consumo di suolo non è quindi mitigato da tali interventi e, in generale, è un impatto non mitigabile. Per inserire la trasformazione in un contesto di sostenibilità ambientale in coerenza con quanto stabilito dagli obiettivi ambientali sopra richiamati, era **indispensabile individuare misure di compensazione quali ad esempio interventi di desigillazione di suolo impermeabilizzato** per la stessa estensione di superfici impermeabilizzate e con qualità e funzione ecologica equivalente.

Preme evidenziare come l'ambito oggetto di variante, attualmente a copertura agricola, rappresenti una porzione di suolo ancora allo stato naturale tra le limitrofe aree degli insediamenti industriali presenti sia a nord-est, nord-ovest che a sud-ovest dell'area che svolge un'importante funzione di cuscinetto per la mitigazione delle temperature al suolo dovute all'effetto "isola di calore" rispetto al vicino centro abitato di S. Lucia che dista a circa 700 ml.

La previsione di copertura del suolo per impermeabilizzazione dovuta alla costruzione di edifici, strade e parcheggi di una così vasta superficie (oltre 13 ettari di suolo) andrebbe a creare un effetto cumulativo con le aree già impermeabilizzate a destinazione industriale con incremento degli effetti negativi sul microclima locale (effetto isola di calore).



In aggiunta si pone in evidenza che dalle analisi istruttorie risulta che i suoli interessati presentano alta qualità pedologica (classe II tra le migliori per le funzioni agricole produttive) e rientrano nell'area di produzioni di qualità del Pane Toscano (DOP) e dell'olio extravergine di oliva Toscano (IGP).

**In considerazione del fatto che la riduzione del consumo di suolo e il mantenimento della permeabilità dei suoli costituiscono obiettivi prioritari ai fini della sostenibilità ambientale, le trasformazioni sopra richiamate inducono effetti ambientali negativi significativi rilevanti in merito alla riduzione dei servizi ecosistemici (regolazione del clima, filtrazione di acque, stoccaggio di carbonio, conservazione biodiversità) svolti dalla componente suolo con conseguenti ricadute anche sulla popolazione (sulla salute per l'aumento delle temperature al suolo e sicurezza alimentare per la riduzione di aree fertili) che non risultano ad oggi compensati in alcun modo.**

#### **b.2 Sistema della mobilità – traffico e infrastrutture viarie**

Seppur le conclusioni dello studio sulla mobilità indichino che il sistema viario attuale, aggiornato con le infrastrutture previste allo stato di progetto, non risulti influenzato in maniera negativa dall'inserimento del nuovo polo logistico, vengono segnalate tutta una serie di criticità, riportate nelle premesse della presente nota, per le quali potrebbero essere necessari ulteriori interventi di natura strutturale o supplementi di analisi.

**E' evidente quindi che permangono criticità non risolte o non affrontate nella presente fase che non consentono di affermare che l'intervento si inserisce in un quadro generale di sostenibilità in relazione al sistema della mobilità (traffico e infrastrutture) e che pertanto non possono essere esclusi effetti negativi significativi su talune componenti ambientali come aria, rumore, popolazione.**

#### **b.3 Risorse idriche superficiali e sotterranee – capacità residue idropotabili e depurative**

Il RA non ha riportato gli approfondimenti né sui quantitativi previsti di consumo delle risorse né sulle capacità residue di approvvigionamento idrico e depurativo degli impianti pubblici. Si evidenzia che la AIT, che si è espressa nella fase preliminare, come rilevasi a pag.18 del RA, ha chiesto di *“verificare attentamente con il Gestore del Servizio Idrico Integrato l'effettiva attuale ‘disponibilità’ dei servizi pubblici di acquedotto, fognatura e di depurazione ad accogliere i nuovi carichi in relazione al dimensionamento degli interventi previsti dalla variante in oggetto e conseguentemente si invita a stabilire la necessità di realizzare nuove opere di urbanizzazione e/o l'adeguamento delle esistenti, ove necessario”* e nella risposta a tale parere è stato riportato che tali verifiche saranno effettuate con il gestore del S.I.I. (Acque S.p.a) nelle successive fasi progettuali.

Il RA per gli aspetti mitigativi della risorsa idrica fa un richiamo generico alle limitazioni per l'utilizzo della risorsa idrica proveniente dal pubblico acquedotto disposte dagli artt.3, 6, 7 e 8 del DPGR 29/R/2008.

**Non essendo stata svolta nella presente fase di pianificazione e valutazione una analisi adeguata in termini di verifica dell'effettiva attuale disponibilità dei servizi pubblici di acquedotto, fognatura e di depurazione ad accogliere i nuovi carichi in relazione al dimensionamento degli interventi, non è possibile esprimersi sulla sostenibilità delle scelte compiute in esito agli effetti ambientali sulla risorsa acqua. Il rimando a successive fasi progettuali appare tardivo e non coerente con le finalità del processo di VAS.**

**E**  
COMUNE DI PONTEDERA  
Comune di Pontedera  
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE  
Protocollo N.0029465/2025 del 03/07/2025  
Firmatario: DOMENICO BARTOLO SCRASCIA



#### **b.4 Paesaggio - Aspetti di criticità su insediamenti e trama viaria storici**

Al di là della fattibilità/coerenza degli interventi con il PIT-PPR e PTC, si evidenziano ulteriori elementi di pressione sui seguenti elementi di connotazione paesaggistica che non sembrano aver trovato sufficiente mitigazione nella variante al RU e nel PA:

- cancellazione della residua trama viaria storica: la localizzazione del lotto di edificazione unico nella parte a nord-est del comparto (per consentire di edificare il fabbricato A) va a sovrapporsi all'antica Via Maremmana presente al catasto Leopoldino (localizzata nella direzione sud-est/nord-ovest in prossimità del fabbricato Casella del Preposto) di cui è ancora presente il tracciato mediante una strada di campo. Tale tracciato nella previsione precedente del RU era tutelato ricadendo nella fascia del corridoio ecologico da mantenere. Si evidenzia inoltre che tale viabilità storica potrebbe far parte di una trama storica ancora più antica (probabile tracciato della centuriazione romana - decumano) considerato che ricade in un ambito caratterizzato dalla struttura centuriata individuata dal PTCP Pisa (Tav. QC 03) che lo stesso intende tutelare (art. 35.3 *Zone di tutela della struttura centuriata* delle NTA), rimandando gli approfondimenti conoscitivi alla strumentazione comunale.

- alterazione della struttura insediativa storica: Sull'edificio denominato "Casella del Preposto" il PA prevede la demolizione con spostamento del fabbricato storico (ristrutturazione edilizia ricostruttiva nel rispetto della sagoma, mediante riclassificazione dell'edificio) rilocalizzandolo nelle vicinanze del sito attuale, tra strade, parcheggi di TIR e una vasca di laminazione (Tav. 03) per far spazio all'edificio A. Oltre allo spostamento del fabbricato viene eliminata tutta la vegetazione arborea presente nell'area di resede dello stesso (visibile dalle foto, di cui non se ne ha l'analisi) che attualmente svolge le funzioni di mitigazione climatica, visiva e di isola ecologica in mezzo ad una vasta distesa di campi coltivati a seminativo.

**La trasformazione proposta appare peggiorativa rispetto al RU vigente ed è quindi passibile di indurre effetti ambientali negativi significativi rilevanti sulle componenti del patrimonio culturale e paesaggio. A tal proposito si rimanda alle competenze della Provincia di Pisa per le verifiche di coerenza con il PTC e al Settore regionale competente per le verifiche di coerenza PIT-PPR.**

#### **b.5 Effetti cumulativi**

Il RA in merito agli effetti cumulativi analizza la previsione di trasformazioni che sono previsti nel medesimo contesto territoriale (entro 1 km dal perimetro del comparto 5 di tipo D1b UTOE Pontedera Gello) dalla strumentazione urbanistica vigente e ne evidenzia n. 2 progetti di sviluppo industriale di superficie maggiore di 20 ha:

- Comparto 3 di tipo D1c UTOE Pontedera-Gello (Superficie circa 30 ha) – riguardante un Piano per gli Insediamenti Produttivi approvato nel 2006, per la realizzazione di 19 lotti fondiari a prevalente carattere industriale-artigianale;

- Comparto 1 di tipo D3c UTOE Gello Ecologico (Superficie circa 30 ha - quasi totalmente all'esterno dell'areale di 1 km) – riguardante un PA per il completamento di intervento a prevalente carattere industriale-artigianale approvato nel 2022 e convenzionato nel 2024 finalizzato alla realizzazione di un macrolotto destinato all'insediamento delle cosiddette attività speciali.

Il RA però non ne analizza l'effetto cumulativo perché ritiene che non riguardano attività della logistica, a pag. 181 si legge: *"i progetti riguardanti attività che si svolgeranno nel medesimo contesto localizzativo, individuati ai fini degli effetti cumulativi, non riguardano attività similari a quella oggetto della presente valutazione (logistica) quindi non è previsto che possano dar luogo, oppure*



generare, effetti di sovrapposizione o cumulo, e neanche che possano rappresentare 'parti' di un medesimo intervento".

Si focalizza quindi sugli effetti di ambito più vasto a scala comunale citando gli studi effettuati sulle tematiche affrontate con maggior dettaglio in relazione agli effetti cumulativi, che hanno riguardato:

- aspetti idraulici; consumo di suolo e connessioni ecologiche; mobilità e traffico, ma non affronta le capacità di carico del territorio su tali aspetti. Sul tema consumo di suolo a pag. 184 precisa che "Sebbene la previsione in oggetto comporti un ulteriore, significativo, consumo di suolo, la sua sostenibilità, anche sotto il profilo degli effetti cumulativi, è stata definita e quindi già valutata nella in sede di R.U., e poi di PSI recentemente approvato".

Si ricorda che ogni fase di pianificazione va ad approfondire gli aspetti valutativi per le fasi di maggiore dettaglio che nella fase di previsione generale non è valutabile, inoltre sul consumo di suolo già affrontato nella conferenza di copianificazione è stato richiesto di valutare preliminarmente le soluzioni alternative che non sono state mai svolte sia nelle fasi di PSI che di RU.

**Non essendo stata svolta una valutazione adeguata in termini di verifica di effetti cumulativi, in particolare sul consumo di suolo che è l'aspetto preponderante della previsione, si ribadisce quanto già concluso al paragrafo b.1 delle presenti osservazioni.**

#### c) Resilienza climatica

Il RA al paragrafo 8.4 ha descritto i contenuti degli orientamenti tecnici per infrastrutture a prova di clima, suggeriti nel precedente parere del Settore scrivente al paragrafo 8 (nota Prot. 0521289 del 21/10/2024) e tenta di formulare qualche risposta sui quesiti ma i contenuti appaiono generici e superficiali, ad esempio al paragrafo "Transizione verso un'economia e una società a basse emissioni di carbonio" si legge: *Le previsioni oggetto di Variante al RU e Piano Attuativo sono coerenti con gli obiettivi di adattamento dell'accordo di Parigi per conseguire la neutralità climatica entro il 2050. Esse operano nell'ottica della transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio nell'ambito dei settori di pertinenza (edilizia, gestione dei rifiuti, trasporti, produzione di energia e biodiversità). Il progetto esecutivo dovrà tendere al rispetto di normative di tutela e protocolli di qualità, di cui:*

- certificazione "LEED GOLD" per gli edifici;
- criteri minimi delle Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA) stabiliti con D.G.R. n. 1245/2009;

Si evidenzia che quanto raccomandato dal RA, ancorché in forma generica (*il progetto esecutivo dovrà tendere al rispetto di normative di tutela e protocolli di qualità, di cui.....*) non trovi efficacia se non tradotto in prescrizioni specifiche nella disciplina della variante al RU e nelle NTA del PA.

**Si rileva che il RA non ha sviluppato una analisi dei principali pericoli climatici pertinenti per il territorio di riferimento e non ha dato atto delle capacità adattive dell'intervento richiesto.**

**Si osserva che le raccomandazioni del RA mirate alla mitigazione degli effetti sul clima debbano essere tradotte in prescrizioni da inserire nelle norme della variante al RU e del PA per poter trovare efficacia.**

#### d) Coerenza con la strumentazione sovraordinata

- Piano regionale per la qualità dell'aria (PRQA): Il Comune di Pontedera rientra nell'area di superamento denominato "Comprensorio del cuoio di S. Croce sull'Arno", è compreso nell'elenco dei Comuni a rischio di superamento dei valori limite indicati nell'Allegato 3 alla DGRT 1182/2015



ed è munito di Piano d'Azione Comunale (PAC) approvato nel 2016 (pag.89 RA). Nel territorio comunale è presente una stazione di rilevamento locale che è sotto il controllo della Provincia di Pisa. Dai dati rilevati nel corso del 2015 (ormai datati) su tale stazione sul PM10 e Biossido di Azoto (NO<sub>2</sub>) mostrano entrambi una tendenza all'aumento con valori che però rispettavano ampiamente il relativo limite di legge.

Nel RA non viene approfondito l'aspetto relativo all'aggravio del quadro emissivo se non generiche dichiarazioni, a pag.162 si legge *"le nuove previsioni non avranno scarichi in atmosfera di tipo industriale e/o artigianale, le emissioni saranno puntiformi assimilabili al residenziale (impianto di riscaldamento e condizionamento uffici)"*..... *"L'aumento di traffico, soprattutto di mezzi pesanti, potrà dar luogo ad un impatto localizzato sulla qualità dell'aria, tuttavia mitigato dall'equipaggiamento vegetazionale previsto nelle aree libere opportunamente progettato in tal senso"*.

Il RA non contiene quindi le verifiche e le valutazioni di cui all'art.10 delle NTA del PRQA che avrebbero dovuto stimare il quadro emissivo in particolare riguardo all'aggravio di traffico oltre a non prevedere misure di mitigazione per la qualità dell'aria (paragrafo 9).

Si fa presente che il PRQA all'art.11, quali misure di mitigazione, prevede: *"Per il raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria, il piano prescrive che gli strumenti della pianificazione territoriale ed urbanistica di competenza comunale adottino criteri al fine di privilegiare la messa a dimora di specie arborea con capacità di assorbimento di inquinanti critici. A tale proposito è prevista l'emanazione di apposite linee guida da parte della Giunta regionale"*. Tali linee guida riguardano il documento *"Linee guida per la messa a dimora di specifiche specie arboree per l'assorbimento di biossido d'azoto, materiale particolato fine e ozono"*<sup>5</sup> che costituisce l'All.1 al quale si rimanda quale riferimento per le mitigazioni da inserire nelle prescrizioni delle NTA e nel progetto di PA.

- PIT/PPR della Regione Toscana: nel RA si rilevano carenze su come sono stati declinati nel progetto di piano i contenuti del PIT/PPR che non permettono di inquadrare le trasformazioni in un quadro di coerenza con lo stesso in particolare con gli indirizzi per le politiche nn.7, 11 e 13<sup>6</sup>, riportate nella

<sup>5</sup> consultabili al link: <https://www.regione.toscana.it/documents/10180/23809530/Allegato-1-LG-Piantumazione-agg.+31+dic-2021.pdf/da42f961-13e2-d2a6-05e3-ec35bfe32dad?t=1644563443162>

<sup>6</sup> 7. al fine di riqualificare le pianure alluvionali, tutelarne i valori naturalistici e aumentarne i livelli di permeabilità ecologica e visuale è necessario indirizzare i processi di urbanizzazione e infrastrutturazione verso il contenimento e, ove possibile, la riduzione del già elevato grado di impermeabilizzazione e consumo di suolo. Tale indirizzo risulta prioritario per la fascia a maggiore pressione insediativa compresa tra l'Arno e la SGC Firenze Pisa Livorno, la zona dell'Interporto di Guasticce, il triangolo Bientina-Pontedera-Cascina, la pianura pisana tra Coltano e Chiesanuova (caratterizzata dalla presenza di nodi degli agroecosistemi). Tale indirizzo è perseguibile: - arrestando l'ulteriore dispersione insediativa in territorio rurale, promuovendo la salvaguardia e la valorizzazione degli spazi agricoli;

11. nella programmazione di nuovi interventi è necessario: - evitare l'inserimento di infrastrutture, volumi e attrezzature fuori scala rispetto alla maglia territoriale e al sistema insediativo, nonché ulteriori effetti di frammentazione del territorio agricolo da essi derivanti. - indirizzare la pianificazione delle grandi piattaforme produttive e logistiche in modo da assicurare la coerenza anche paesaggistica degli insediamenti evitando la dispersione incrementale di ulteriori lotti, favorendo progetti di conversione, riqualificazione e riuso delle strutture industriali dismesse o in via di dismissione.

13. favorire la permanenza dei caratteri del paesaggio delle aree storicamente bonificate con il mantenimento di attività agricole economicamente vitali per finalità paesistiche, ecologiche e di efficace regolazione idraulica.



Scheda d'Ambito n.8 *Piana Livorno Pontedera*. Si rileva inoltre la mancata coerenza con gli Obiettivi di qualità e direttive correlate di cui invece ne viene evidenziata la coerenza nel RA (pag.144-145):

Obiettivo 1. Salvaguardare e riqualificare, evitando nuovo consumo di suolo, i valori ecosistemici, idro geomorfologici, paesaggistici e storico-testimoniali del vasto sistema delle pianure alluvionali dell'Arno, del Serchio e dei principali affluenti quali fiume Era, torrente Sterza, Fine, Chioma, fiume Morto Vecchio e Nuovo;

Direttive correlate: 1.3 – assicurare che eventuali nuove espansioni e nuovi carichi insediativi siano coerenti per tipi edilizi, materiali, colori ed altezze, e opportunamente inseriti nel contesto paesaggistico senza alterarne la qualità morfologica e percettiva; 1.5 - evitare ulteriori frammentazioni del territorio rurale a opera di infrastrutture, volumi o attrezzature fuori scala rispetto alla maglia territoriale e al sistema insediativo .....;

#### e) Monitoraggio

Il RA al paragrafo 10 dedicato al monitoraggio riporta informazioni generiche quali “*individuare come indicatori di contesto gli stessi indicatori usati per la redazione del Rapporto Ambientale con lo scopo di monitorare/valutare l’evoluzione dello stato dell’ambiente rispetto alle fragilità individuate*” e non ha spiegato come si inserisce ed integra con il processo di monitoraggio in corso del RU e del PSI. In merito ai responsabili del monitoraggio viene indicato genericamente che viene effettuato dall’Ufficio Tecnico del Comune con fondi individuati all’interno del bilancio del Comune.

Si ricorda che il monitoraggio costituisce parte integrante del RA e assicura:

- il controllo sugli impatti significativi sull’ambiente derivanti dall’attuazione degli stessi;
- la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, al fine di individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e di adottare le opportune misure correttive.

Si ricorda inoltre che il monitoraggio deve dare atto anche del contributo della variante e del PA al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale definiti dalla strategia di sviluppo sostenibile pertanto il monitoraggio del RU integrato dovrà fare riferimento anche a tali obiettivi sia relativi alla strategia nazionale che regionale (art.29 e art.74 LR 10/2010).

#### f) Aspetti procedurali da chiarire e incongruenze cartografiche

Si segnalano a margine anche aspetti critici di carattere procedurale riguardanti gli elaborati di variante al RU per la riclassificazione del fabbricato casella del Preposto: dall’analisi dell’allegato C al RU che contiene la NTA del fabbricato si caratterizza storico, tra i quali rientra anche la Casella del Preposto, si rileva che la riclassificazione dei fabbricati deve essere supportata da idonea e motivata documentazione (art.16 NTA del RU) che ne dimostri la fattibilità, nella variante non viene fornito alcun approfondimento se non la dichiarazione che l’edificio è in stato di rudere con delle foto da lontano immerso nella vegetazione che lo circonda. Inoltre la documentazione di variante avrebbe dovuto contenere una modifica all’allegato C della NTA del RU di cui ne viene fatta menzione oltre a non essere stata elaborata.

Si segnalano infine delle incongruenze nella *Tavola 000 - Configurazione urbanistica in variante* relativa alla variante al RU, in merito alla previsione di una ulteriore rotatoria adiacente a quella già prevista dal RU vigente per l’accesso al fabbricato A che non appare funzionale alla organizzazione del traffico oltre a costituire ulteriore consumo di suolo.



## CONCLUSIONI

Si chiede all'Autorità Competente per la VAS di tener conto delle osservazioni sopra esposte nel proprio Parere motivato di VAS, redatto ai sensi dell'art. 26 della LR 10/10; si ricorda che il parere motivato può contenere proposte di miglioramento in coerenza con gli esiti della valutazione al fine di ridurre o compensare gli impatti negativi sull'ambiente emersi.

Si ricorda che i provvedimenti di approvazione del PA e della contestuale Variante al RU sono accompagnati dal documento di Dichiarazione di sintesi redatto dall'autorità procedente o dal proponente e avente i seguenti contenuti definiti all'art. 27 della LR 10/10:

- processo decisionale seguito;
- modalità con cui le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano;
- modalità con cui si è tenuto conto dei documenti valutativi, delle risultanze delle consultazioni e del parere motivato;
- motivazioni e scelte di piano alla luce delle possibili alternative individuate nell'ambito del procedimento di VAS;

Si ricorda infine che la decisione finale, costituita dal provvedimento di approvazione della Variante, dal Parere motivato e dalla Dichiarazione di sintesi, è pubblicata sul sito istituzionale del proponente, dell'Autorità procedente e dell'Autorità competente, con l'indicazione della sede ove è possibile prendere visione del Piano approvato e del Rapporto ambientale, comprensivo delle misure adottate in merito al monitoraggio e di tutta la documentazione istruttoria relativa alla Variante.

Il Settore rimane a disposizione per i chiarimenti e gli approfondimenti che saranno ritenuti necessari nell'ottica della collaborazione tra enti.

Per ogni informazione riguardo alla presente potrà essere fatto riferimento a:

- funzionario istruttore: Pianificatore Territoriale Simona Rappuoli tel. 055 4386886 e-mail [simona.rappuoli@regione.toscana.it](mailto:simona.rappuoli@regione.toscana.it)
- responsabile del procedimento: P.E.Q. Ing. Elena Poli tel. 055 4384371 e-mail [elena.poli@regione.toscana.it](mailto:elena.poli@regione.toscana.it)

Il Responsabile *ad interim*  
Arch. Domenico Bartolo Scrascia

sr/sp

**E**  
COMUNE DI PONTEDERA  
Comune di Pontedera  
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE  
Protocollo N. 0029465/2025 del 03/07/2025  
Firmatario: DOMENICO BARTOLO SCRASCIA