

DOCUMENTO 1

REGOLAMENTO URBANISTICO
VARIANTE PER LOCALIZZAZIONE PERCORSO PEDOCICLABILE FRA
SIGNA E MONTELUPO FIORENTINO

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

REDAZIONE : SERVIZIO ASSETTO DEL TERRITORIO

Il Responsabile del
Servizio Assetto del Territorio
Arch.Riccardo Manetti

Marzo 2008

1. Motivazioni, presupposti, conformità rispetto al Piano Strutturale e agli atti di governo del Territorio

La presente variante al Regolamento Urbanistico è strettamente funzionale all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e di dichiarazione di pubblica utilità relativo alla individuazione del tracciato, sulla cartografie dello strumento urbanistico, del percorso pedociclabile fra Signa e Montelupo Fiorentino di cui al progetto preliminare elaborato dalla Provincia di Firenze in quanto sia il Piano Strutturale che il Regolamento Urbanistico del Comune avevano già prescritto, ma solo a carattere di previsione non localizzata e di caratteristiche d'intervento, la realizzazione delle piste ciclabili oggetto del progetto stesso.

La Variante al Regolamento Urbanistico, prevede la concreta attuazione del progetto intercomunale di percorsi pedociclabili che interessa i Comuni di Signa, Carmignano, Capraia e Limite e Montelupo Fiorentino consente inoltre di adeguarsi alle scelte sovracomunali inerenti le piste ciclabili in attuazione ai disposti del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Relativamente alla strumentazione urbanistica comunale i riferimenti inerenti la congruità a carattere generale del progetto delle piste ciclabili sono individuabili:

Piano Strutturale:

Il tracciato del percorso pedociclabile attraversa il Comune di Montelupo fiorentino nel tratto compreso fra il P.te di Camaioni e la stazione di Montelupo.

Il vigente S.U. del Comune di Montelupo fiorentino è il Piano Strutturale approvato nel Dicembre 1997 che individua la zona di progettazione all'interno del Sistema Territoriale dell'Arno.

L'ipotesi di tracciato ai sensi della Norme di attuazione risulta collocata (Art. 21) fra le due invarianti strutturali dell'Arno e della linea ferroviaria Firenze – Pisa. Per quanto attiene il sistema di indirizzi e prescrizioni (Art. 27) le attività progettuali sono allineate con l'indirizzo di cui al punto a) del “ripristino delle condizioni ambientali e paesaggistiche in presenza di situazioni di degrado” soprattutto se si valuta che contestualmente alla realizzazione del percorso pedociclabile verrà eseguita necessariamente una operazione di manutenzione delle sponde fluviali, e al punto g) in cui si promuove “l'utilizzazione dei percorsi storici e della viabilità minore esistente a scopi escursionistici e per la formazione di circuiti di turismo naturalistico e didattico, trekking, ciclocross, percorsi vita”. Per quanto attiene gli aspetti di pericolosità tutta la zona golenale attraversata dal tracciato del percorso pedociclabile è classificata in classe 4 a pericolosità idraulica ai sensi della DCR 94/85.

- Relazione cap. n° 9 : specifica per l'area di territorio aperto lungo il Pesa e l'Arno la necessità “ dell'individuazione di percorsi alternativi a quello veicolare per una nuova percorribilità lungo i fiumi”;
- Normativa e Statuto dei Luoghi: art. 27 “disciplina paesaggistica e ambientale” si specifica l'opportunità di utilizzazione dei percorsi storici e della viabilità minore esistente per la formazione di circuiti di turismo naturalistico;

Regolamento Urbanistico :

- Art. 23 comma 4: riassetto della rete viarie anche tramite realizzazione di piste ciclabili;
- Art. 33 comma g: formazione di piste ciclabili lungo l'Arno;
- Art. 34 comma 1 lettera a): formazione di percorsi ciclabili lungo il Pesa.

2. Conformità col Piano di Azione Comunale (PAC) sulla qualità dell'aria e con gli altri interventi per la realizzazione di piste ciclabili

2.1 Conformità col PAC

Risulta fondamentale comprendere che il progetto del percorso pedociclabile fra Signa e Montelupo Fiorentino si inserisce perfettamente ed anzi integra le previsioni e gli interventi di piste ciclabili individuati nel territorio comunale.

In prima istanza il percorso pedociclabile costituisce una parte fondamentale del Piano di Azione Comunale relativo alla qualità dell'aria approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 35 del 26/09/2007. In particolare il percorso pedociclabile Signa Montelupo Fiorentino costituisce l'azione individuata nella scheda "Mo3" inserita nel tema mobilità, nell'effetto "incentivazione alternativi all'auto: BICI" e nello strumento generale nuove piste ciclabili.

2.2 Conformità con gli altri interventi di realizzazione delle piste ciclabili

Il presente progetto pedociclabile costituisce il completamento della rete delle piste ciclabili previste nel territorio del Comune di Montelupo Fiorentino relative al:

- circuito nell'abitato di Montelupo Fiorentino
- itinerario pedociclabile lungo l'Arno
- itinerario pedociclabile lungo il Pesa

per la quale, successivamente alla conclusione dell'iter amministrativo della variante urbanistica (a seguito della definitiva approvazione avvenuta con D.C.C. n. 24 del 28/06/2007), i lavori sono iniziati nel gennaio 2008.

3. Contenuti

La presente variante individua sulla cartografia 1:5000 del Regolamento Urbanistico del Comune il tracciato del progetto preliminare del percorso pedociclabile fra Signa e Montelupo Fiorentino elaborato dalla Provincia di Firenze.

L'intero progetto del percorso pedociclabile può essere articolato nei seguenti tratti:

- 1) Stadio di Signa – Stazione di Carmignano
- 2) Stazione di Carmignano - Ponte di Camaioni
- 3) Ponte di Camaioni – Stazione di Montelupo Fiorentino

Ferma restando la descrizione di dettaglio dell'intervento presente nella relazione tecnica del progetto preliminare del percorso pedociclabile fra Signa e Montelupo Fiorentino, sotto l'ottica urbanistica risulta opportuno evidenziare gli aspetti ubicativi e le caratteristiche del tratto che è quello relativo al settore Ponte di Camaioni - Stazione ferroviaria di Montelupo Fiorentino.

Ubicazioni e caratteristiche del tracciato pedociclabile

- ***ubicazione*** Dapprima il percorso si svilupperà in sede promiscua sfruttando il Ponte di Camaioni e un tratto di strada asfaltata fino all'accesso di sponda alla sponda del Fiume. Successivamente (per circa 2 Km.) la sede del percorso pedociclabile sarà in sede propria. Il resto della pista si snoda lungo l'area golenale del Fiume e sarà anch'essa realizzata in sede propria. Il passaggio più importante dal punto di vista progettuale è quello dell'attraversamento del rio di Samminiatello dove è prevista la realizzazione di una passerella in legno lamellare a potenziamento dell'attuale passerella pedonale. L'ultimo tratto che collega l'area golenale alla stazione di Montelupo Fiorentino è prevista, in sede promiscua, sfruttando la sede stradale esistente.

- ***caratteristiche:*** Il tratto in sede propria del percorso pedociclabile è realizzato mediante uno strato base di fondazione in ghiaia dello spessore di 30 cm e strato di finitura in pavimentazione ecologica drenante con scoline in banchine in terra rullata e inervita ai lati della pista. Nel tratto dove il fiume forma un'ansa a ridosso della ferrovia è prevista la realizzazione, a completamento della banchina già esistente, di una scogliera mediante massi ciclopici. In questo tratto resta da valutare, in sede di progettazione definitiva o esecutiva, l'adozione di misure finalizzate a coadiuvare l'azione stabilizzante dei massi ciclopici tramite dei pali in legno. Le caratteristiche indicate rispondono appieno agli indirizzi e prescrizioni della disciplina paesaggistica ed ambientale riportate nel Piano Strutturale e nel Regolamento Urbanistico.

4. Indagini geologiche

In ottemperanza ai disposti di cui all'art. 62 della L.R. n. 1/2005 in riferimento alle indagini geologiche di supporto alla strumentazione urbanistica, si fa esplicito riferimento alle riunioni congiunte effettuate tra i Comuni e l'U.R.T.A.T. di Firenze e di Prato (vedi anche, sempre all'interno della Variante in oggetto, la relazione del Responsabile del Procedimento).

5. Sistema della vincolistica ambientale e delle autorizzazioni

Malgrado l'opera nasca tipicamente come un esempio di riqualificazione ambientale e pertanto non rechi alcun tipo di impatto a livello di fattibilità ambientale, in fase di redazione del Progetto definitivo dovrà essere in particolar modo curato l'aspetto delle autorizzazioni previste a livello normativo per procedere con la progettazione esecutiva e la cantierizzazione della opere.

5.1 Vincoli Sovraordinati

Vincolo Archeologico (L. 1089/39)

Nella tratta fra la Stazione di Carmignano e il Ponte di Camaioni in prossimità del tracciato del percorso pedociclabile, ma esternamente rispetto a quest'ultimo, è localizzata l'area archeologica di Artimino una delle più importanti della Toscana non marittimo ed interamente coperta dalle protezioni previste dalla ex L. 1089/39 ora confluite nel D.Lgs. 42/2004.

Vincolo Idrogeologico (R.D. 3267/1923)

La zona attraversata dal tracciato della pista ciclabile, fatto salvo il tratto iniziale posto nel Comune di Signa, è quasi interamente coperta da vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/1923. Le operazioni di cantierizzazione, come più volte richiamato non configurano situazioni di conflittualità rispetto a quanto previsto dal dettame normativo.

Vincolo Paesaggistico (L. 431/85)

Per quanto attiene il sistema della vincolistica della ex "Galasso" ora confluita nel D.Lgs. 42/2004, il tracciato del percorso pedociclabile ricade all'interno della fascia di 150 m intorno ai fiumi prevista alla Lettera c del Comma 1 dell'Art. 142 del richiamato Decreto. Per quanto attiene l'Arno nel tronco prospiciente la fascia ricompresa fra l stadio di Signa e la Stazione di Carmignano tale fascia non è presente in seguito alla deperimetrazione avvenuta con DCR 95/86. Rimane vigente invece la vincolistica sulla porzione di tracciato ricompresa fra la Stazione di Carmignano e Montelupo.

5.2 Strumenti della pianificazione territoriale sovraordinati

Piano di Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino dell'Arno

Il Piano di assetto idrogeologico dell'Autorità di Bacino dell'Arno approvato con DPCM del 6 Maggio 2005 è stato sviluppato per tutto quanta l'area attraversata dal tracciato del percorso pedociclabile in scala 1:10.000 come risultato dell'applicazione di modellistica idraulica. Il tracciato attraversa territori classificati prevalentemente a pericolosità idraulica P4 e nelle zone altimetricamente più elevate a Pericolosità idraulica P3. Come approfondito meglio nello studio di prefattibilità ambientale la realizzazione dell'intervento non comporterà complessivamente peggioramenti dell'assetto territoriale dal punto di vista idrogeologico, ma anzi migliorando

l'accessibilità alle sponde ed alle opere idrauliche presenti lungo l'Arno, ne favorirà le attività di manutenzione, comportando presumibilmente una diminuzione dei livelli di pericolosità.

Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Firenze

Stadio di Signa – Stazione di Carmignano

Il Piano individua in questa porzione di tracciato un'area sensibile (Art. 3 NTA) e contestualmente l'area di istituzione di un'ANPIL (Area Naturale Protetta di Interesse Locale) (Art. 8 NTA).

Le aree sensibili sono tutte quelle aree, individuate sulla base di caratteri fisici del territorio essenzialmente di natura idraulica e vulnerabili da processi quali esondazione, drenaggio difficoltoso e dinamica d'alveo. Nel vigente PTCP, tali parti di territorio costituiscono invariante strutturale. Per quanto attiene l'ANPIL malgrado le iniziative promosse dai comuni per la sua istituzione per ora la zona è ancora allo stato di proposta.

Stazione di Carmignano – Ponte di Camaioni

Tratto interamente localizzato in Provincia di Prato

Ponte di Camaioni – Montelupo

Il Piano individua in questa porzione di tracciato un'area sensibile (Art. 3 NTA) e contestualmente una porzione di Territorio Aperto (Art. 7 NTA). Come richiamato in precedenza le aree sensibili costituiscono invariante strutturale ai sensi del vigente Piano mentre il territorio aperto è ambito territoriale concettualmente riferibile a tutto il non edificato e urbanizzato dall'uomo

6. Documenti

Costruiscono documenti tecnici specifici della “Variante al Regolamento Urbanistico inerente l'individuazione del percorso pedociclabile fra Signa e Montelupo Fiorentino”:

- La presente Relazione illustrativa (Documento 1);
- Tavola unica rapp 1:5000 “Variante al Regolamento Urbanistico per localizzazione percorso pedociclabile fra Signa e Montelupo Fiorentino” (Documento 2).

Sono altresì allegati alla delibera di Consiglio Comunale:

Allegato A) – Regolarità tecnica

Allegato B) - Relazione del Responsabile del Procedimento

Allegato C) - Rapporto del garante dell'informazione

Montelupo Fiorentino, 11/03/2008

**Il Responsabile del
Servizio Assetto del Territorio
Arch. Riccardo Manetti**