



COMUNE DI MONTOPOLI IN VAL D'ARNO

Provincia di Pisa

SETTORE III “Tecnico, ambiente e protezione civile”

PISTE CICLABILI DI INTERESSE REGIONALE – SISTEMA INTEGRATO CICLOPISTA DELL'ARNO E SENTIERO DELLA BONIFICA – APPROVAZIONE PROGETTO PER IL TRATTO NEL TERRITORIO COMUNALE DI MONTOPOLI V.A. CON VARIANTE CONTESTUALE AL RU, AI SENSI DELL'ART. 10 DEL D.P.R. N. 327/2001 E ARTT. 34 E 134, 3C., DELLA L.R. N. 65/2014



DOCUMENTO PRELIMINARE EX ART. 22 L.R. N. 10/2010

PER LA VARIANTE AL R.U.

INDICE GENERALE

PARTE PRIMA

OBIETTIVI, GENERALITÀ E CONTENUTO

1.1	<i>Obiettivi del documento e della variante</i>	<i>pag.</i>	5
1.2	<i>Quadro conoscitivo generale</i>	<i>pag.</i>	5
1.3	<i>Contenuto della variante</i>	<i>pag.</i>	7
1.4	<i>Contesto ambientale e morfologico</i>	<i>pag.</i>	9
1.5	<i>Azioni conseguenti a variante</i>	<i>pag.</i>	9
1.6	<i>Area di rispetto ferroviario</i>	<i>pag.</i>	10

PARTE SECONDA

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE E PAESAGGISTICO

2.1	<i>Ricognizione del contesto urbanistico e paesaggistico</i>	<i>pag.</i>	11
	▪ <i>Piano strutturale</i>	<i>pag.</i>	11
	▪ <i>Piano comunale di classificazione acustica</i>	<i>pag.</i>	12
	▪ <i>Vincoli sovraordinati</i>	<i>pag.</i>	12
	▪ <i>PIT con valenza di Piano paesaggistico</i>	<i>pag.</i>	13
	▪ <i>PRGA (Piano gestione rischio alluvioni)</i>	<i>pag.</i>	16
	▪ <i>Pericolosità idraulica</i>	<i>pag.</i>	17
	▪ <i>Pericolosità geomorfologica</i>	<i>pag.</i>	18

PARTE TERZA

CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI POSSIBILI

3.1	<i>Durata, reversibilità, carattere cumulativo degli impatti</i>	<i>pag.</i>	21
3.2	<i>Carattere cumulativo degli impatti</i>	<i>pag.</i>	21
3.3	<i>Natura transfrontaliera degli impatti</i>	<i>pag.</i>	21
3.4	<i>Rischi per la salute umana e per l'ambiente</i>	<i>pag.</i>	21
3.5	<i>Valore e vulnerabilità dell'area</i>	<i>pag.</i>	22
3.6	<i>Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti</i>	<i>pag.</i>	22

PARTE QUARTA

SOGGETTI ISTITUZIONALMENTE COINVOLTI NEL PROCEDIMENTO E CONCLUSIONI

4.1	<i>Soggetti competenti coinvolti</i>	<i>pag.</i>	23
4.2	<i>Programma dell'attività d'informazione e di partecipazione</i>	<i>pag.</i>	23
4.3	<i>Conclusioni</i>	<i>pag.</i>	23

PARTE PRIMA

OGGETTI, GENERALITÀ E CONTENUTO

1.1 - Obiettivi del documento e della variante

La presente relazione costituisce il documento preliminare redatto ai sensi dell'art. 22 della L.R. n.10/2010 e ss. mm. ed ii. nell'ambito del procedimento di "verifica di assoggettabilità alla Valutazione ambientale strategica VAS" di una variante ex art. 34 della L.R. n. 65/2014 al regolamento urbanistico, occorrente per dar seguito ad una modifica di tracciato della c.d. "Ciclopista dell'Arno" resasi necessaria in ordine l'introduzione di una modifica di quello insistente nel comune confinante di Pontedera nel suo tratto terminale ad Est della frazione del La Rotta.

Il documento è redatto dal Settore III "Tecnico, ambiente e protezione civile" quale proponente e comprende una descrizione della variante in oggetto, le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente indotti dall'attuazione della variante stessa, facendo riferimento ai criteri dell'Allegato 2 della Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e all'allegato 1 della L.R. n. 10/2010 e ss. mm. ed ii. nonché le analisi di coerenza interna ed esterna e le valutazioni degli effetti attesi.

Questa relazione è messa a disposizione dell'Autorità competente ai fini dell'espressione del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VAS, pronunciandosi in merito alla necessità o meno di sottoporre la variante al procedimento di valutazione ambientale strategica.

In ordine alla disciplina sottesa dai commi 4 e 5 dell'art. 8 della stessa L.R. n. 10/2010 nonché dell'art. 34 della L.R. n. 65/2014, onde evitare duplicazioni delle procedure di deposito, pubblicità e partecipazione queste sono coordinate con quelle del procedimento urbanistico e, in particolare, la verifica di assoggettabilità viene svolta preliminarmente all'approvazione della variante al R.U. (cfr. art. 22, comma 4 bis); per l'economia del procedimento si propone di concludere gli adempimenti relativi entro il termine massimo di 30 giorni, comprensivi del periodo per le consultazioni di cui al comma 3 dell'art. 22. Lasciano agli elaborati tecnico-documentali ogni ulteriore ambito di approfondimento sul progetto dell'opera pubblica, per gli scopi appena ricordati di natura urbanistica si precisa che il quadro conoscitivo sopra delineato è parte integrante della verifica di assoggettabilità e il presente documento si articola come di seguito:

- Quadro conoscitivo generale
- Presupposti della variante, contenuto e quadro di riferimento ambientale e paesaggistico
- Coerenza esterna ed interna con la ricognizione del contesto urbanistico e paesaggistico del progetto rispetto agli strumenti della pianificazione territoriale e agli atti di governo del territorio;
- La verifica preventiva degli effetti significativi sull'ambiente

1.2 - Quadro conoscitivo generale

Il comune di Montopoli in Val d'Arno è dotato di piano strutturale, approvato con deliberazione consiliare n. 21 del 5 marzo 2009, e di regolamento urbanistico, approvato con deliberazione consiliare n. 7 del 15 febbraio 2013, ambedue redatti e approvati nel quadro delle norme previste dalla L.R. n. 1/2005. Il piano strutturale, vero e proprio organo di pianificazione strategica, è stato redatto secondo il dettato dell'art. 53 della L.R. n. 1/2005, mentre il regolamento urbanistico, componente operativa del piano regolatore, è

stato approvato nel quadro dei contenuti dell'art. 55 della stessa legge regionale. Per l'analisi di quest'ultimo si rimanda al documento preliminare di avvio del procedimento allegato alla delibera di G.M. n. 138/2019.

Con D.C.R. Toscana 12 febbraio 2014, n. 18 recante l'approvazione del "Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità" e con la D.G.R. Toscana 24 marzo 2014, n. 225, all'interno del "Programma Regionale di Sviluppo (PRS) 2011-2015", in tema di infrastrutture e viabilità, la Regione Toscana ha previsto la realizzazione di una rete di piste ciclabili, tra le quali assume notevole rilievo quelle facente parte del sistema integrato "Ciclopista dell'Arno – Sentiero della bonifica ai sensi della D.G.R. n. 225 del 24 marzo 2014, che interessa anche i comuni del Comprensorio del Cuoio. Il progetto che, nelle sue linee generali, prevede la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale che dalla Foce dell'Arno risalga il tracciato fluviale in direzione del capoluogo regionale, si poneva e si pone lo scopo di stimolare l'utilizzo di sistemi di "mobilità dolce" all'unisono con la scoperta e/o valorizzazione di ambiti paesaggistici e culturali.

Focalizzando l'attenzione su quanto d'interesse per questa relazione, con la costituzione del raggruppamento temporaneo tra San Miniato, Montopoli in Val d'Arno, Fucecchio, Cerreto Guidi, Santa Croce S.A. e Castelfranco D.S. con a capo il primo dei comuni, il progetto preliminare – approvato con delibera della Giunta comunale di San Miniato n. 96 del 5 agosto 2014, cui seguì analogo atto della Giunta di Montopoli V.A. n. 94 del 29 luglio 2014 - prevedeva un percorso che insisteva su territori comunali sia in destra che in sinistra idraulica del Fiume. Con il progetto definitivo – approvato ancora con delibera della Giunta comunale di San Miniato n. 41 del 11 aprile 2017 cui seguì quello della Giunta di Montopoli V.A. n. 58 del 3 giugno 2015 – e il relativo protocollo d'intesa poi sottoscritto tra tutti i partecipanti, il percorso è stato previsto interamente sulla sinistra idraulica, dal quale opportune bretelle lo andranno a collegare i comuni sull'altra sponda. Con l'approvazione definitiva, si sono previsti 2 lotti funzionali, da sviluppare in maniera indipendentemente a livello esecutivo, concernenti solo i comuni di Montopoli in Val d'Arno con uno sviluppo di circa 10,5 km (suddivisi in tra l'asse lineare principale di 6,8 km e 3,7 km di sussidio e accesso a questo) e San Miniato con circa 27,5 km.

Lasciando agli elaborati il compito di descrivere l'opera fin dalla sua proposta progettuale, con l'adesione al progetto in argomento, successivamente alla prima approvazione, il Comune di Pontedera ha individuato un tracciato diverso in prossimità del suo confine amministrativo Est che, conseguentemente ha determinato la necessità di prevedere una modifica del tratto terminale che insiste sul territorio di Montopoli V.A. così come già approvato con determina dirigenziale n. 207/2017, in modo da determinare il perfetto congiungimento alla pista ciclabile del comune confinante (cfr. Del. G.M. Pontedera n. 38 del 13 marzo 2019).

Pur trattandosi di un'operazione assai circoscritta, questa costituisce una variante allo strumento operativo vigente (R.U.) poiché viene comunque a determinare una modifica di una piccola area a livello locale, senza tuttavia determinare nuovo consumo di suolo, in quanto lo sviluppo del tracciato insiste comunque su viabilità esistente di uso pubblico, sebbene viziata di non essere stata completamente e compiutamente acquisita al patrimonio del comune in anni addietro, così come di viabilità podereale.

Come per altri piani e progetti di analogo tenore, la stesura del presente documento e di quelli che occorreranno per il procedimento sono frutto del lavoro esclusivo del Settore III "Tecnico, Ambiente e Protezione civile", con tutto il suo personale, che riveste il ruolo di proponente ai sensi della L.R. n. 10/2010. Per l'attuale struttura dell'Ente, il progettista è l' arch. Fausto Condello è anche il responsabile del procedimento, mentre garante dell'informazione e della partecipazione è il sig. Sandro Bartaloni dello stesso

Settore III.

1.3 - Contenuto della variante.

Come brevemente riassunto, la modifica di che trattasi, oltre che al diverso sviluppo del tratto terminale del tracciato, determina sia l'interessamento di aree private già da tempo adibite a viabilità d'interesse pubblico ma mai acquisite al patrimonio del comune con normali procedure espropriative a valle del ponticello sul Rio Bonello (km 18+531 dell'opera), ovvero cedute al comune dai privati, e, in minor misura, aree oggi di adibite a colture agricole. Tutto determina altresì – più incisivamente per gli scopi di questo documento – sia la necessità di apporvi il vincolo preordinato all'esproprio ex art. 10 del D.P.R. n. 327/2001, sia di variare lo strumento urbanistico vigente ex art. 34 della L.R. n. 65/2014.

Di concerto, in verità, la modifica comporta anche la necessità di acquisire il parere ex artt. 49 e 58 del D.P.R. n. 753/1980 da parte del gestore dell'infrastruttura ferroviaria "Rete Ferroviaria Italiana" (RFI), visto il suo sviluppo nella fascia di rispetto della linea Firenze-Pisa, il cui procedimento è stato però attivato dalla D.L. dell'opera (Ing. Dante Leoni della Ediling S.r.l. - Società d'ingegneria) in sinergia con il RUP del progetto, individuato nel geom. Paolo Bianchi del Comune di San Miniato.

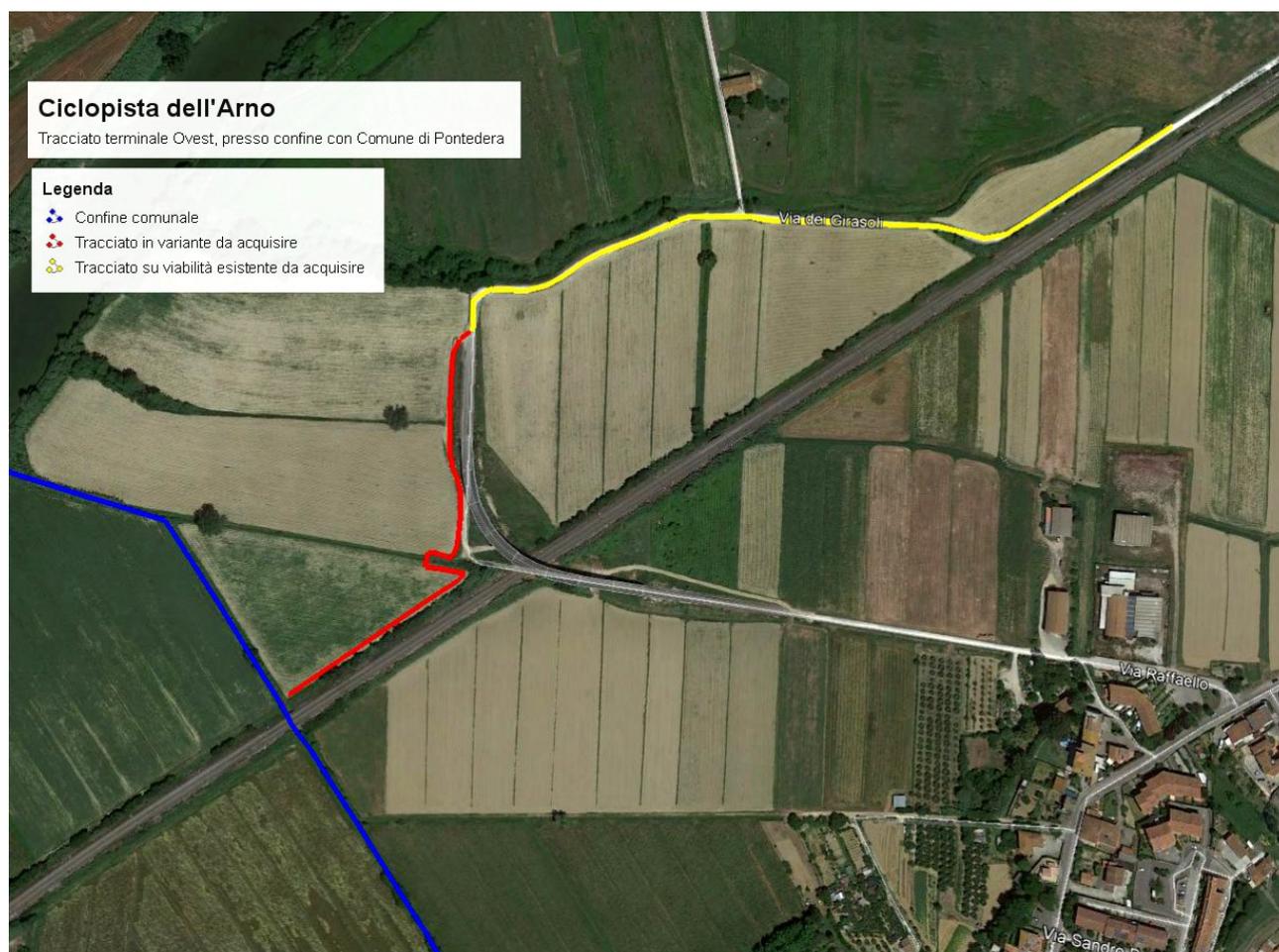
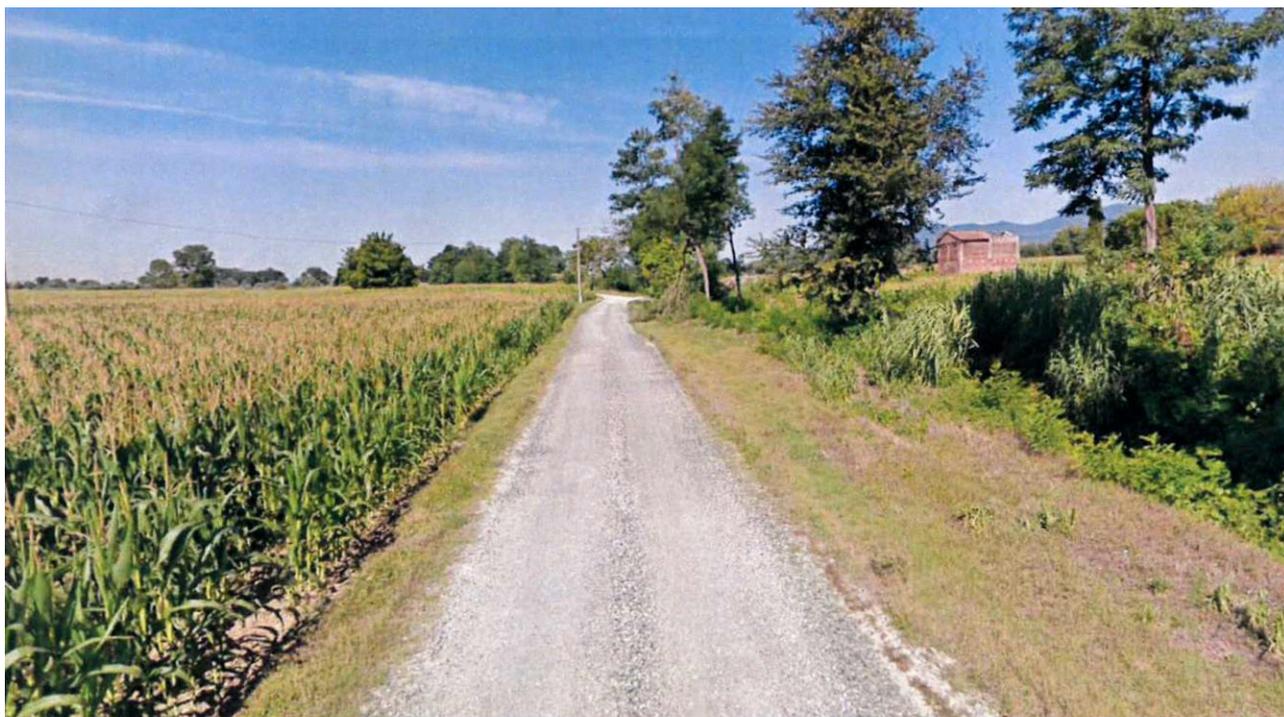


Fig. 1: Corografia estemporanea su foto aerea (supporto Google Earth)



TRATTO M P- 18+531 - M P- 18+870

Fig. 2: Immagine a terra di una porzione del tracciato non variato m su viabilità esistente da acquisire



TRATTO M P- 19+113 - M P- 19+245 - M P- 19+285

Fig. 3: Immagine a terra del tratto terminale non variato e inizio del nuovo sulla destra dalla rampa del cavalcavia

Il tracciato in variante si sviluppa tra le previste chilometriche 19+279 e 19+505 dell'opera, ovvero per uno sviluppo complessivo di 226 metri, che figurativamente ha inizio dal punto d'intersezione tra la sezione iniziale della rampa di raccordo del recente cavalcavia realizzato da RFI in sostituzione di un precedente P.L. della via dei Girasoli e il confine comunale, ma più in generale per le finalità del presente procedimento, allo scopo di ricomprendervi aree non già inserite nella viabilità comunale, per uno sviluppo complessivo di 748 metri.

1.4 - Contesto ambientale e morfologico

Morfologicamente la pianura ove si trova il comparto è frutto di sedimenti dovuti ai corsi d'acqua passati e attuali che hanno visto l'avvicinarsi di fenomeni, ora legati alle esondazioni ora legate al ristagno e all'impaludamento, che rende complesso l'individuazione delle caratteristiche del suolo. Quest'ultimo è mediamente posto a circa 19,00 m s.l.m., con una leggera degradazione verso Nord nella zona d'interesse, percepibile dall'andamento del reticolo idraulico di superficie, prevalentemente di origine antropica o, per questo, adeguatamente regimate.

1.5 – Azioni conseguenti alla variante

In relazione a quanto sopra, l'articolazione del procedimento di variante impone anche valutazioni in ordine all'acquisizione di terreni occorrenti e non già di proprietà pubblica, attivando le necessarie procedure espropriative previste dalla legge, fermo restando anche le indennità dovute, secondo il sottostante schema riepilogativo.

Quanto alla variante di tracciato:

Tabella 1

Foglio	Part.	Superficie catastale m ²	Superficie esproprio m ²	Superficie occupazione temporanea m ²	Qualità	VAM €/m ²	maggiorazioni di legge	Indennità provv. esproprio in €
19	14	15.070,00	945,00	192,50	Orto irrig	3,00	x 3	8,505,00
19	564	3.330,00	3.330,00	0,00	Sem. Arb.	2,50	50,00%	12.487,50
19	570	1.715,00	1.715,00	0,00	Seminativo	2,00	50,00%	5,145,00
19	724	49.490,00	120,00	125,00	Sem. Arb.	2,50	x 3	,00
Sommano			6.110,00					27.037,50

Quanto alle aree già occupate dal Comune di Montopoli e mai acquisite:

Tabella 2

Foglio	Part.	Superficie catastale m ²	Superficie esproprio m ²	Superficie occupazione temporanea m ²	Qualità	VAM €/m ²	maggiorazioni di legge	Indennità provv. esproprio in €
19	2	1.190,00	1.190,00		Bosco alto	0,62		737,8
19	3	1.910,00	1.910,00		Pascolo	0,15		286,50
19	565	65,00	65,00		Sem.Arb.	2,50		162,5
19	567	345,00	345,00		Vigneto	2,35		810,75
19	571	140,00	140,00		Seminativo	2,00		280,00
19	572	20,00	20,00		Seminativo	2,00		40,00
19	576	355,00	355,00		Sem. Arb.	2,50		887,50
19	577	50,00	50,00		Sem. Arb.	2,50		125,00
19	381	55,00	55,00		Seminativo	2,00		110,00
Sommano			4.130,00					3.440,05

Come evidente si specifica che le aree occorrenti per la realizzazione dell'opera vanno ad interessare la viabilità stradale di via dei Girasoli la cui acquisizione a favore del comune non è mai stata perfezionata, oltre ad altre porzioni di terreni da destinazione agricola necessari ad attuare la variante determinata dalla modifica del tracciato nel comune confinante di Pontedera, insieme a frazioni residuali che risulterebbero di disagevole o nulla utilizzazione agricola. La ditta proprietaria riveste la qualifica di imprenditore agricolo a titolo principale, derivando il suo reddito dalle colture agricole, e pertanto si determinano le condizioni previste dall'art. 16 , 11 c., 40 e 45 del D.P.R. n. 327/2001 e ss.mm.ii. per quanto e dove occorra, tutto come sopra riassunto nelle tabelle.

Per la definizione di tutte le pendenze, occorrono quindi 30.477,55 Euro, della cui necessità è stata già avanzata opportuna richiesta al comune capofila e, per esso, al RUP del progetto, che non ha mai fatto pervenire alcuna risposta di merito, con grave pregiudizio per tutto il procedimento che regola la realizzazione dell'opera.

1.6 - Area di rispetto ferroviario

Nel tratto precipuo della variante, ovvero tra chilometriche 19+279 e 19+505, il tracciato insiste nell'area di rispetto ex Titolo III (cfr. gli art. 58 in particolare) del D.P.R. n. 753/1980 recante "*Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto*" per i lavori e opere che interessino aree prossime alle linee ferroviarie, che per le linee dove è prevista una velocità massima fino a 200 km/h, ha larghezza pari a 30 metri dalla rotaia più vicina. Per tale circostanza e l'ottenimento - occorre ottenere l'autorizzazione dell'Ente ferrovie ha già operato la D.L. del progetto esecutivo.

PARTE SECONDA

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE E PAESAGGISTICO

2.1 - Ricognizione del contesto urbanistico e paesaggistico

In parte della relazione si procede alla ricognizione degli strumenti della pianificazione territoriale e degli atti di governo del territorio, non già trattati in precedenza per gli aspetti precipui del progetto così da comprendere le coerenze interne ed esterne degli obiettivi della variante, evidenziando gli elementi legati agli aspetti territoriali, ambientali e paesaggistici.

Piano Strutturale

L'area interessata dalla variante è esterna al perimetro del territorio urbanizzato. Ai sensi dell'art. 9.4 delle N.T.A. del P.S., la ciclopiستا nel suo complesso è parte del programma di valorizzazione della rete viaria minore, anche sentieristica, con tutela dei tracciati esistenti, nella quale si inseriscono azioni manutentive oculate, ma anche la promozione a scopo turistico e ricreativo, all'unisono con lo sviluppo della "mobilità dolce" come previsto dal PTC provinciale (cfr. art. 67.2).



Fig. 4: Estratto da Tav. 1P del piano strutturale

Il P.S. lascia al regolamento urbanistico il compito di individuare i tracciati che si possono inserire nel

programma del sistema di percorsi cicloturistici e pedonali della pianura pisana "(...) in modo da collegarsi funzionalmente con i percorsi programmati dal Piano Strutturale di Pontedera, secondo i tracciati schematici individuati nella tavola 11 del Quadro conoscitivo".

Piano comunale di classificazione acustica

Pur essendo completamente inserita in area agricola, per la sua prossimità alla linea ferroviaria Firenze-Pisa, è inserita prevalentemente in Zona IV, con limiti di emissione diurno/notturno rispettivamente di 65 e 55 dB(A) e per una piccola parte in Zona III con limiti di emissione diurno/notturno rispettivamente di 65 e 55 dB(A).

Vincoli Sovraordinati

L'area oggetto di intervento ricade in uno dei vincoli sovraordinati, previsti e disciplinati dal comma 1 dell'art. 142 del D.Lgs. n. 42/2004, quali quello ex lettera "c" dettato dal Rio Bonello a valle della linea ferroviaria, per un'estensione lineare di circa 440 metri. (vedi fig. 5), per il quale e all'unisono con l'intera opera si è già espressa la competente Soprintendenza in seno alla sua approvazione progettuale come ricordato nelle premesse.

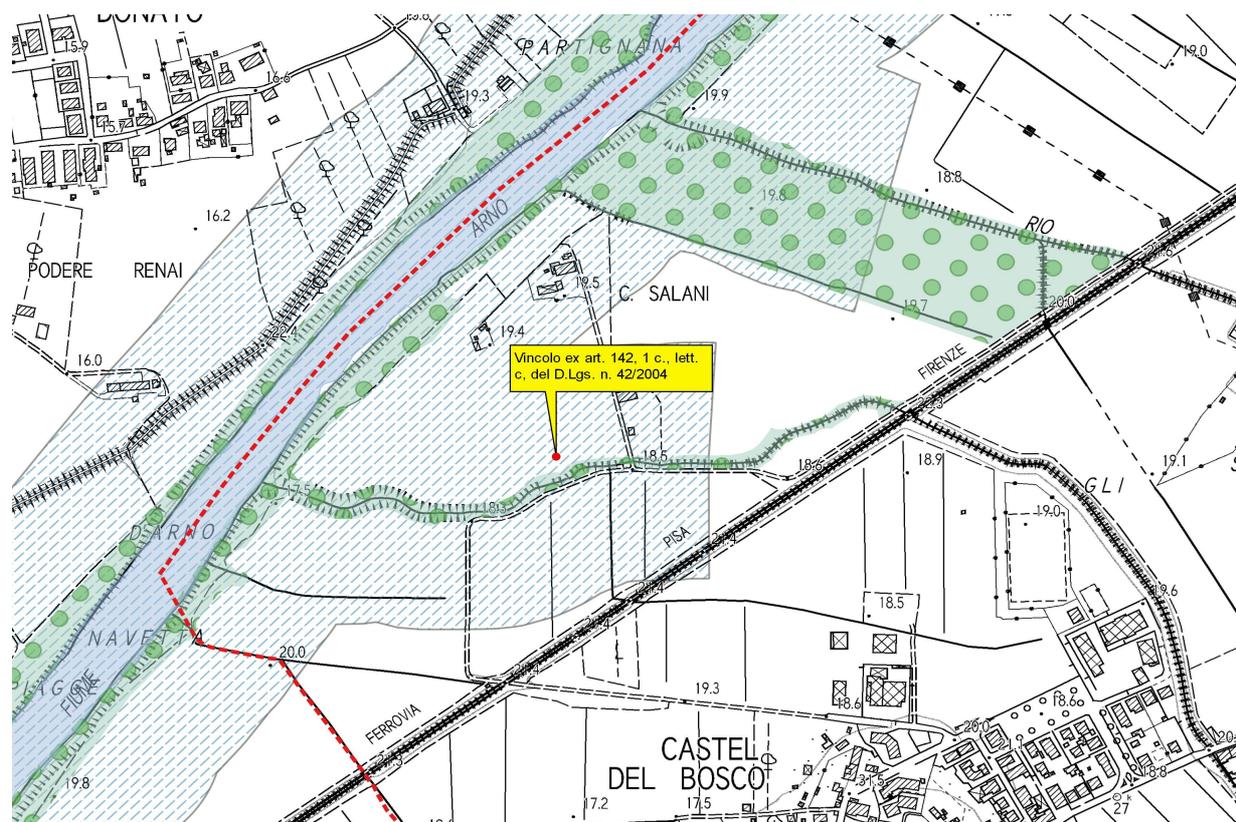


Fig. 5: Vincolo di rispetto fluviale - Elaborazione SIT

PIT con Valenza di Piano Paesaggistico

Nel PIT con valenza di Piano paesaggistico, approvato con Del. C.R. 27 Marzo 2015 n.37 - l'interno

Comune di Montopoli in Val d'Arno si colloca all'interno dell'ambito paesaggistico n.5 Val di Nievole e Val d'Arno Inferiore. L'area d'interesse si inserisce all'interno del contesto della Piana del Valdarno inferiore, caratterizzata da importanti sistemi lineari urbani che si snodano lungo corridoi multimodali di antica origine, costituiti dal fascio dell'Arno e dal pettine di vallecole che ne derivano dai suoi affluenti.

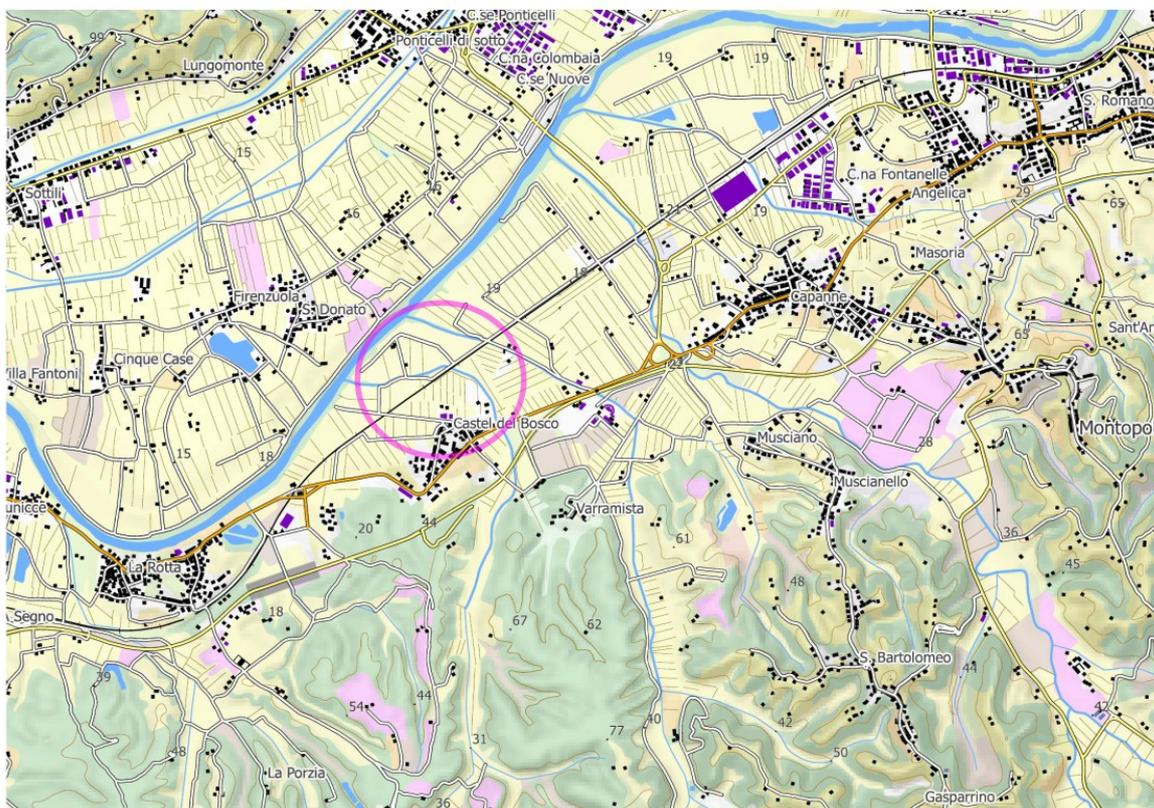


Fig. 6: Estratto cartografia PIT "Carta topografica"

Proprio il contesto circoscritto alla variante in oggetto, appartiene al carattere idrogeomorfologici del bacino del Fiume Arno, con il suo sistema tipico di fondovalle, fatto di depositi alluvionali prevalentemente fini, alternati con depositi più grossolani, che ne fanno un compendio di suoli fertili e, per questo, prevalentemente se non esclusivamente destinati alle attività agricole, significativamente nella fascia ricompresa tra il tracciato ferroviario e il fiume.

Pur nella sua elementarità percettiva, questo fondovalle è una struttura tipica del paesaggio del Valdarno Inferiore anche nella sua accezione comunicativa per essere, al contempo, luogo di transito storico – dove le strade consolari prima, le comunicazioni medievali dopo e la ferrovia nel XIX ne hanno esaltato questa funzione – e luogo di attrazione per gli insediamenti sia residenziali che produttivi, spesso tributari della funzione comunicativa. Questa sua vocazione si è però venuta a confrontare con una intrinseca vulnerabilità ambientale per l'esposizione agli eventi naturali e ripetuti legati al fiume, sia per essere protagonista del più marcato consumo di suolo degli ultimi 50 anni – vieppiù grave per l'esposizione al rischio idraulico di cui sopra – all'unisono con una alta pressione indotta sulle risorse naturali, significativamente idriche, e d'impatto sulla qualità dell'ambiente per le emissioni inquinanti delle attività che vi trovano sede.

in relazione alle colture praticate, così come al reticolo idraulico che ne disegna la morfologia basilare.



Fig. 8: Estratto cartografia PIT "Caratteri del paesaggio"

L'area d'interesse mantiene, pressoché intatti, questi caratteri peculiari grazie alla marginalità rispetto alle aree più densamente urbanizzate circostanti ma anche in virtù di una disciplina vincolistica legata alla pericolosità per eventi alluvionali, che hanno impedito sia l'eccessiva frammentazione degli agrosistemi, sia un'eccessiva alterazione della tessitura agraria. La zona di studio, nel suo complesso, costituisce anche un interessante varco ecologico che mette in comunicazione la collina di Varramista con la pianura del fiume sia in sinistra che in destra idraulica.

Detto delle peculiarità della zona interessata dalla variante, per l'argomento assume rilevanza valutativa di questa relazione sia la disciplina afferente obiettivi, direttive e prescrizioni del vincolo ex art. 142, c.1, lett. c. del Codice, sia della ruolo che la pista ciclabile da realizzare assumer nella valutazione delle intervisibilità delle reti di fruizione paesaggistica.

Quanto alla prima (cfr art. 142 del Codice) nella descrizione del contesto paesaggistico si può già desumere come la variante e l'opera di riferimento si pongano coerentemente tra gli obiettivi di permanenza e riconoscibilità dei caratteri naturalistici, identitari e estetico percettivi delle sponde del Fiume Arno come dell'affluente Rio Bonello, dove le visuali panoramiche che si aprono dalle sponde sono motivo ulteriore della realizzazione della ciclopista che ne potrà costituire un ottimo strumento conoscitivo, per la forma di promozione sostenibile che essa rappresenta, anche per l'accesso agli stessi corsi d'acqua. L'opera e la conseguente auspicata frequentazione con la relativa necessità di manutenzione, contribuiranno a garantire il monitoraggio e il mantenimento del reticolo idraulico all'intorno, con il controllo delle sponde e della

vegetazione ripariale, tutto all'unisono con una più attenta e cogente disciplina che chiami tutti i soggetti interessati al rispetto dello stesso obiettivo.

Quanto alla seconda (cfr intervisibilità della rete di fruizione paesaggistica) e di seguito a quanto appena riportato, la pista ciclabile nel suo insieme, una volta completata, costituisce una rete di fruizione delle qualità visive del paesaggio, caratterizzata da una particolare categoria di fruitori, che contribuisce sia a valorizzare il paesaggio stesso nelle porzioni di spazio afferenti all'opera. La misura della visibilità dei luoghi deve essere considerata come fertile elemento di supporto alla valutazione della suscettibilità delle trasformazioni e, in definitiva, di questo documento preliminare. Siamo di fronte ad una trasformazione urbanistica che interessa un spazio ristretto – con conseguenze irrilevanti sul paesaggio – ma che è foriera di garantire una grande percezione del paesaggio con innegabili vantaggi in ordine alla sua godibilità.

L'opera entra, a buon diritto, nella rete di fruizione “lenta” che rappresenta la fruizione caratteristica di un utente/visitatore che si muova a velocità ridotta lungo un percorso dedicato.

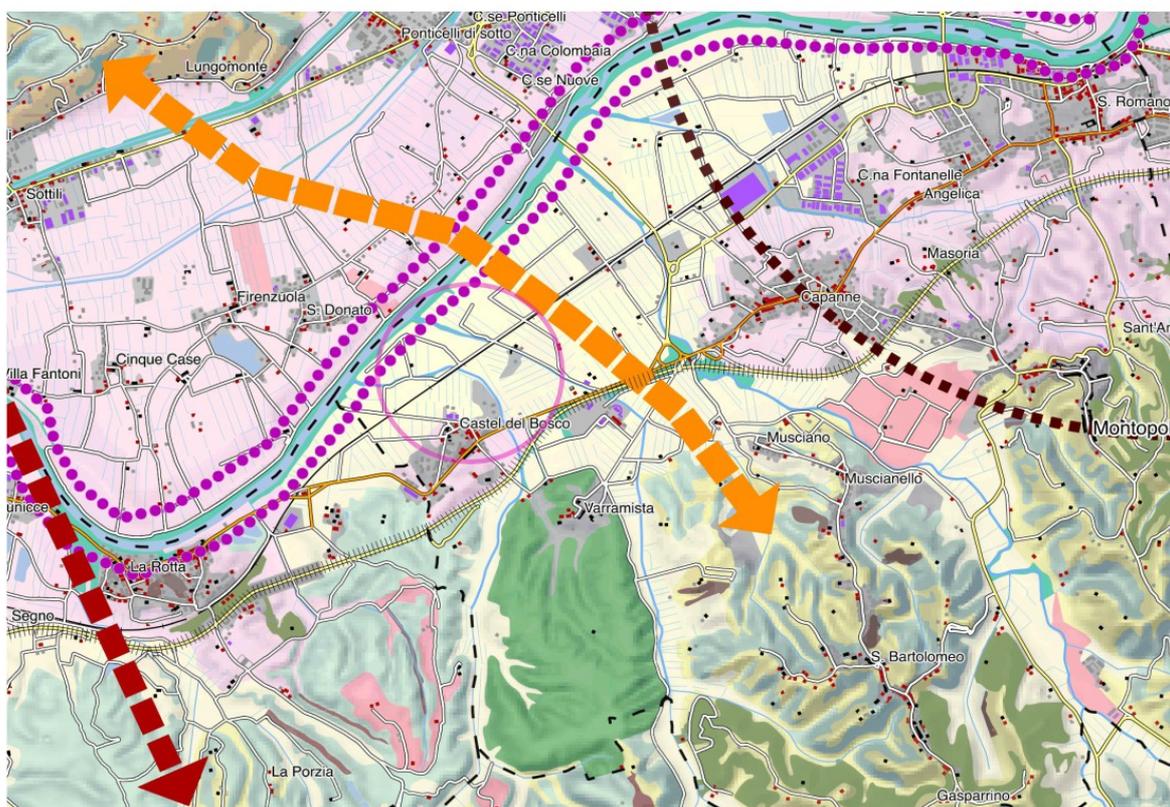


Fig. 9: Estratto cartografia PIT “Carta rete ecologica”

PGRA (Piano gestione rischio grandi alluvioni). Per il piano e la relativa disciplina, l'area interessata dalla variante è interamente ricompresa tra quelle a pericolosità alluvione elevata (P3), dove sono consentiti solo interventi che possono essere realizzati in condizione di gestione del rischio idraulico dove, per il caso di specie, non sono consentite previsioni che comportano la realizzazione di sottopassi e volumi interrati e sono da evitare trasformazioni urbanistiche con la creazione di nuove edificazioni. In tema la L.R. n. 41/2018, per

quanto attiene le infrastrutture lineari o a rete, ne consente la realizzazione a condizione – per il caso di specie, trattandosi di adeguamento e ampliamento di infrastruttura a sviluppo lineare esistente (le strade si trasformano/adeguano in pista ciclabile). a condizione che sia assicurato il non aggravio delle condizioni di rischio nelle aree contermini, che sia superato il rischio medio $R2^1$ e che siano previste misure preventive atte a regolarne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali.

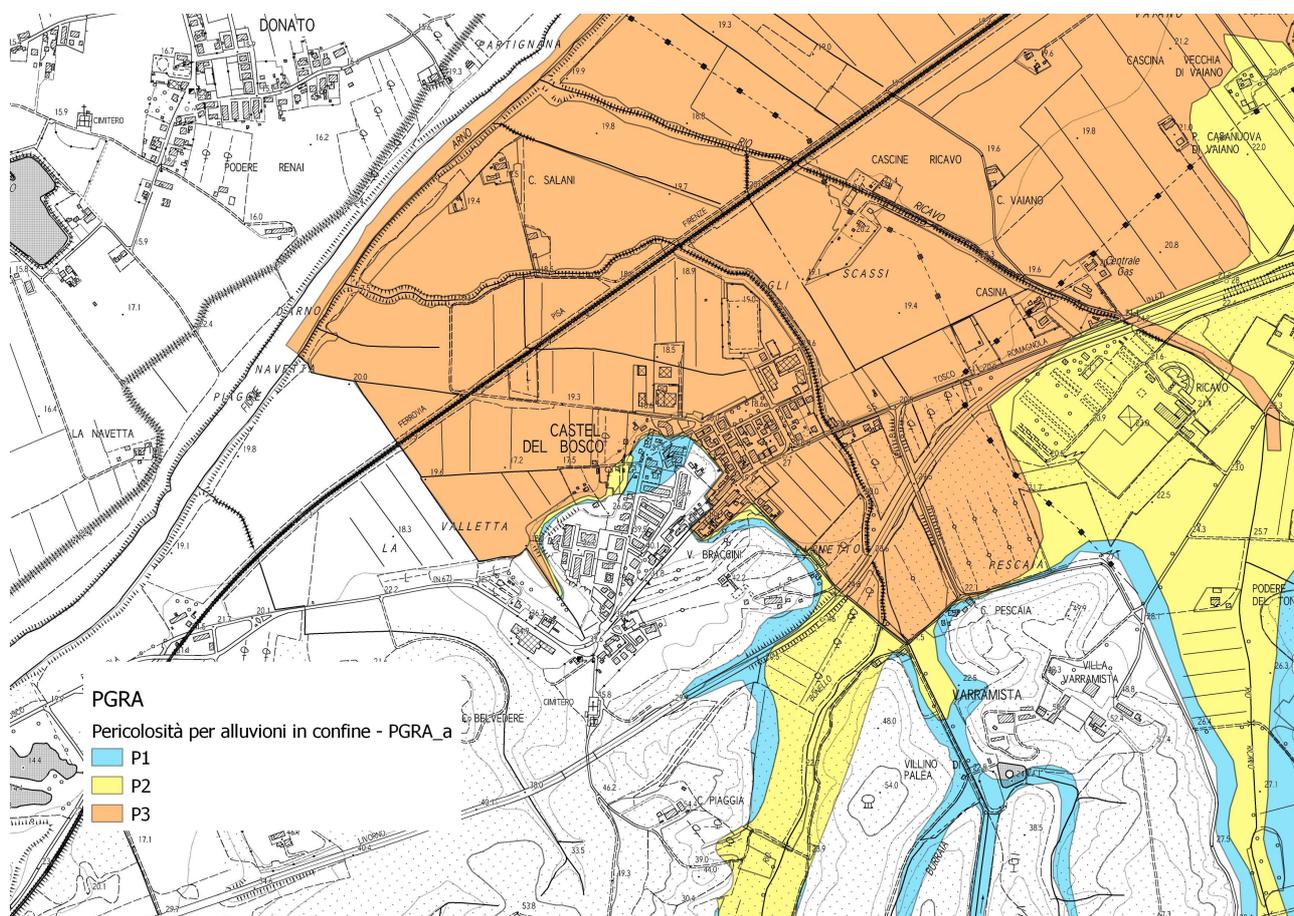


Fig. 10: PGRA - Stralcio - Elaborazione SIT

Pericolosità Idraulica. Nel complesso la sua *geomorfologia* è caratterizzata da pericolosità indotta dalla sua prossimità al fiume Arno e all'affluente Rio Bonello, che la rendono soggetta a pericolosità idraulica molto elevata. Lo stralcio della Tavola n. 10 della pericolosità idraulica facente parte dello studio geologico-idraulico del piano strutturale, evidenzia come l'intero comparto sia inserito nelle aree di tipo "P.I.4"² ai sensi della classificazione operata dal Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.) e di tipo "1.4"³ quanto alle aree perimetrate ai sensi del D.P.G.R. n. 53/R/2011.

¹ Rischio pe ril quale sono possibili danni minori agli edifici, alle infrastrutture e al patrimonio ambientale che non pregiudicano l'incolumità delle persone, l'agibilità degli edifici e delle infrastrutture e la funzionalità delle attività economiche (cfr. D.P.C.M. 29 settembre 1998, contenente l'atto di indirizzo e coordinamento di cui all'art. 1, commi 1e 3 del D.L. n. 180/1998).

² **Aree a pericolosità idraulica elevata** – Comprende aree inondabili da eventi con tempo di ritorno pari o minori di 30 anni ($TR \leq 30$) e con battente maggiore a 30 cm ($h > 30$).

³ **Pericolosità idraulica molto elevata** – Comprende aree interessate da allagamenti con tempo di ritorno minori di 30 anni.

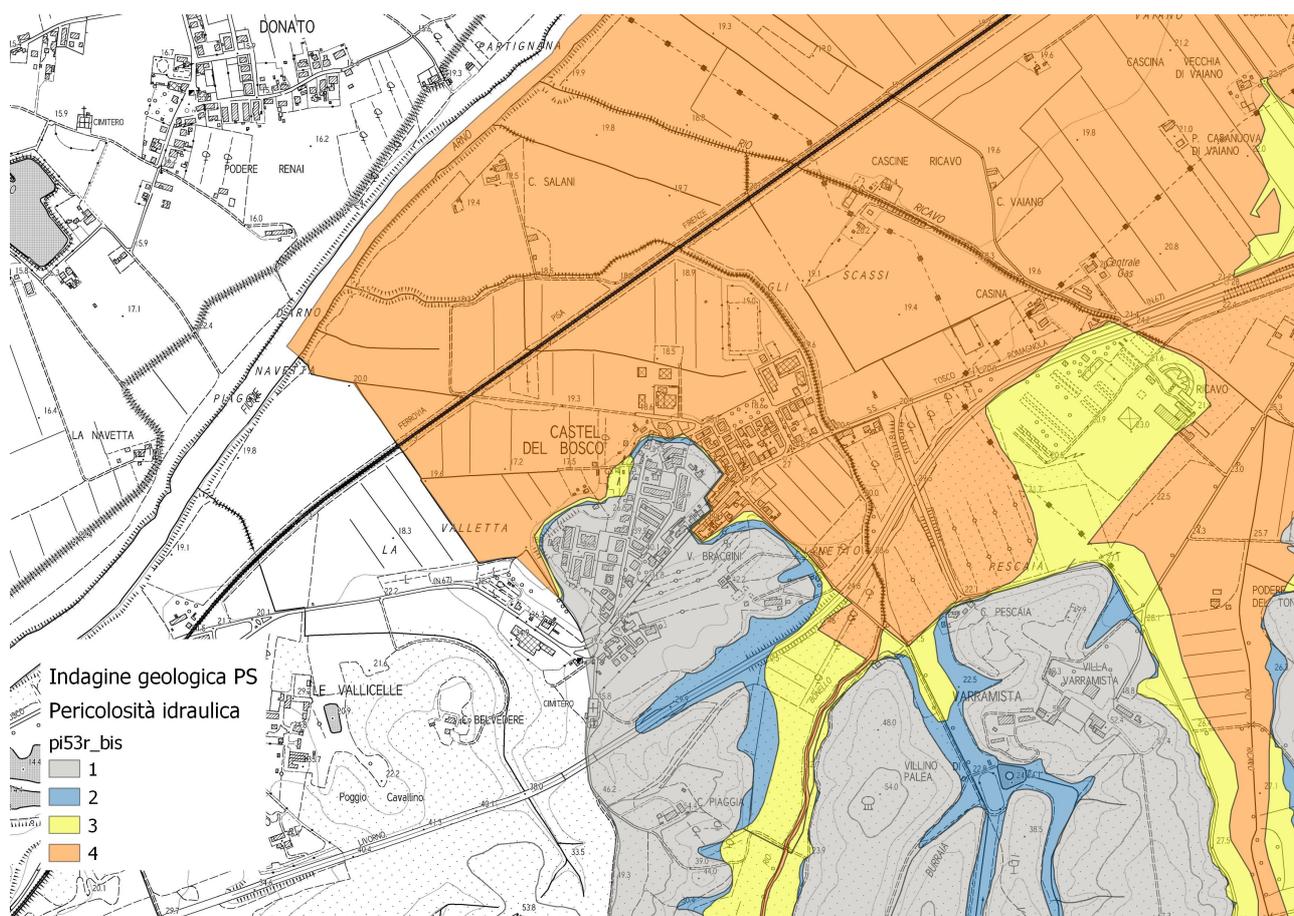


Fig. 11: Pericolosità idraulica - Stralcio cartografia del PS (Elaborazione SIT)

Pericolosità geomorfologica. Quanto alla stabilità geomorfologica, l'area è stabile⁴ con classe G.1, ma sismicamente collocata in classe S.3 a pericolosità sismica locale elevata, frutto di una zona dove è possibile un'amplificazione dovuti alla stratigrafia dei depositi alluvionali granulari e/o sciolti. Quasi l'intero tracciato terminale della pista ciclabile insiste, peraltro, su un paleoalveo inattivo dell'Arno.

⁴ **Pericolosità geologica bassa** - Aree in cui i processi geomorfologica e le caratteristiche litologiche giaciture non costituiscono fattori predisponenti al verificarsi di processi morfoevolutivi.

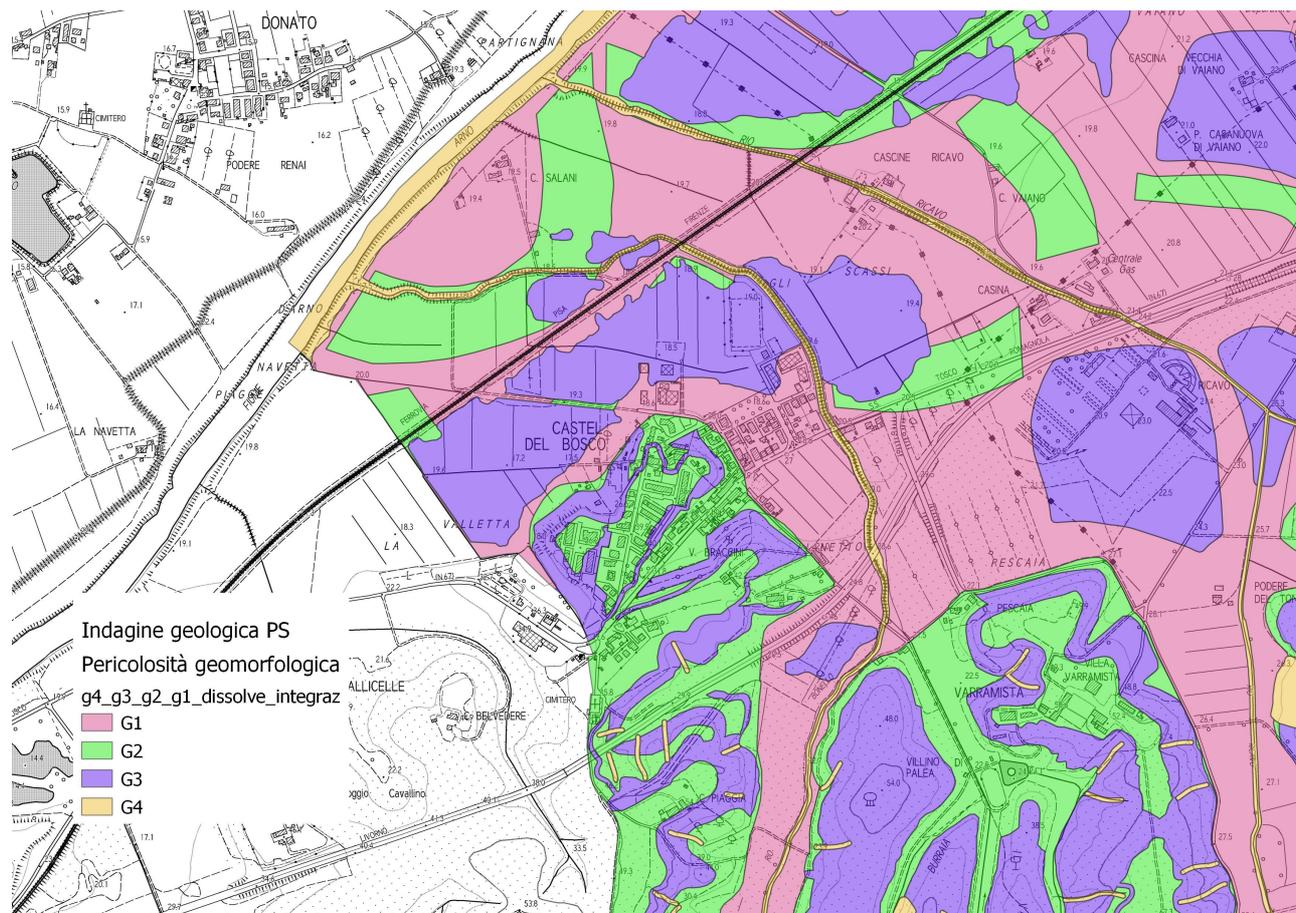


Fig. 12: Pericolosità geomorfologica - Stralcio della tav. 10 del PS (Elaborazione SIT)

PARTE TERZA

CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI POSSIBILI

3.1 - Durata, reversibilità, carattere cumulativo degli impatti

L'attuazione della previsione urbanistica non comporta alcun aumento di carico urbanistico, né di consumo di suolo. L'opera si sostanzia per un adeguamento della superficie stradale per il suo miglior uso come pista ciclabile, adeguamento che diviene più consistente nel tratto terminale dove la viabilità utilizzata è attualmente poderale in mera terra battuta.

3.2 - Carattere cumulativo degli impatti

La variante al Regolamento Urbanistico è circoscritta alla mera presa d'atto della necessità del diverso andamento planimetrico del tracciato della ciclopista nel suo tratto più a Ovest, senza che questo comporti un diverso zoning del R.U. ma solo una diversa individuazione cartografica del novero dei tracciati della viabilità "dolce".

3.3 - Natura transfrontaliera degli impatti

La previsione urbanistica riveste carattere puramente locale e ritrova riscontro territoriale nel solo ambito della zona di studio senza interessare territori contermini di altre amministrazioni.

3.4. Rischi per la salute umana e per l'ambiente

Stante la natura dell'intervento non si hanno rischi per la salute umana direttamente riconducibili all'intervento che, quindi, non presuppongono alcuna conseguenza sull'ambiente naturale e antropico circostante, nelle forme e con la disciplina più generale già prevista dal progetto dell'intera Ciclopista dell'Arno.

Le poche situazioni che possono essere preventivamente valutate in ordine agli impatti sono quelle relative alla fase d'esecuzione dei lavori per i quali sono previste idonee norme tecniche d'attuazione redatte dal Settore III, anche per:

- mantenere pulite e curate le aree edificabili, in attesa di essere trasformate, che devono essere ripulite dalle erbe, non essere adoperate per discariche di materiali di risulta né costituire depositi vari visibili da strade e altri spazi pubblici;
- garantire la corretta separazione dello stoccaggio e del deposito di materiali nell'area di cantiere onde evitare miscelazione e inquinamento;
- attuare la corretta disciplina dei rifiuti di cantiere che dovranno essere separati per tipologia, predisponendo idonei contenitori adatti allo scopo da posizionare all'interno della area a, per il rispetto delle modalità di raccolta differenziata e conferimento secondo la disciplina prevista dal Regolamento comunale approvato con deliberazione consiliare n. 40/2016;
- attuare un'adeguata segnalazione e protezione dei cantieri, durante il tempo necessario alla esecuzione dell'opera, curandoli in maniera da non costituire disturbo visivo ed avere un aspetto sempre decoroso.

- al fine di eliminare o ridurre il disturbo per l'ambiente circostante, attuare misure per mantenere le emissioni acustiche dovute ai lavori e ai macchinari impiegati nei limiti imposti dal Piano di Classificazione Acustica Comunale (PCCA) sia per i limiti assoluti che differenziali, con eventuali deroghe soggette a preventiva richiesta all'A.C.;
- ancora per limitare possibili criticità dovute allo spandimento di polveri nell'aria, adottare durante le lavorazioni accorgimenti atti a ridurre la loro produzione e la loro diffusione, evitando demolizioni e movimentazioni di materiali pulvirulenti nelle giornate con vento, provvedere comunque alla bagnatura dei manufatti e dei materiali e della viabilità per l'abbattimento del pulviscolo, pulire i veicoli destinati a percorrere le strade esterne all'area di cantiere e coprire con teloni i materiali trasportati;
- ai fini della miglior tutela delle risorse idriche, del suolo e del sottosuolo, la conformazione e gestione del cantiere, prevedere la corretta regimazione delle acque di superficie (meteoriche e derivanti dagli scavi), evitando lo scorrimento incontrollato nell'area di lavoro e nei terreni circostanti e riconducendole ai ricettori finali con adeguato trattamento se esse sono venute a contatto con inquinanti di specie, quali carburanti, olii, acque di lavaggio automezzi, ecc.; così come il rilascio di reflui di lavaggio di betoniere e veicoli a meno che deve avvenire su aree impermeabili di accumulo ai fini del successivo riutilizzo o bonifica;
- alla stessa stregua di cui al punto precedente, realizzare e utilizzare una platea impermeabile per effettuare operazioni di rifornimento carburante e lubrificante ai mezzi;
- per la natura dei luoghi, non serviti da pubblica fognatura, richiedere al comune specifica autorizzazione in caso di necessità di immissione dei reflui di lavaggio e lavorazione nel suolo ovvero nei recettori di superficie, accompagnandola con idonea documentazione atta a dimostrare l'assenza o la minimizzazione degli impatti.
- nella realizzazione dei lavori per l'urbanizzazione e per l'edificazione porre in essere la massima sorveglianza per individuare fonti d'inquinamento non altrimenti e preventivamente individuabili, al fine di avviare eventuali interventi di bonifica ai sensi di legge;
- Alla fine delle lavorazioni e fermo restando la realizzazione delle opere di trasformazione urbanistico-edilizia autorizzate, le aree utilizzate come cantiere, verificare eventuali contaminazioni e procedere al loro successivo risanamento, ricollocare di terreno vegetale accantonato in precedenza.

3.5 - Valore e vulnerabilità dell'area

In ordine alle caratteristiche naturali, culturali e superamento delle qualità e/o valori limite ambientali, nella prima e seconda parte della relazione sono state date ampie descrizioni delle caratteristiche che riservano all'area le peculiarità espresse con la variante.

3.6 - Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti

La proposta di variante non interviene su aree riconosciute come protette a livello nazionale, comunitario o internazionale.

PARTE QUARTA

SOGGETTI ISTITUZIONALI COINVOLTI NEL PROCEDIMENTO E CONCLUSIONI

4.1. -Soggetti competenti coinvolti

Il documento viene trasmesso all'Autorità competente e ai Soggetti competenti in materia ambientale, agli enti territoriali interessati come individuati in relazione alle caratteristiche evidenziate nel documento. Di seguito vengono anche ricapitolati, a maggior beneficio della lettura, i soggetti interessati nel procedimento:

Proponente: Settore III "Assetto e utilizzazione del territorio e ambiente";

Autorità competente: Giunta Comunale;

Autorità procedente: Consiglio Comunale.

In relazione al tema e ai contenuti, si propone di individuare i seguenti Enti/Uffici competenti in materia ambientale con il compito di esprimere pareri e fornire contributi proposti ai sensi dell'art. 22 della L.R. n.10/2010:

- Regione Toscana, Settore valutazione impatto ambientale e Pianificazione del territorio della Direzione ambientale ed energia (regionetoscana@postacert.it);
- Provincia di Pisa, Settore Ambiente - Pianificazione strategica, Partecipazioni (protocollo@provpisa.pcertificata.it);
- Azienda Regionale per la protezione Ambientale della Toscana (ARPAT) arpat.protocollo@postacert.toscana.it);
- Azienda U.S.L. Toscana Centro – Dipartimento per la prevenzione (prevenzioneasl11@postacert.toscana.it);
- Comune di San Miniato (comune.sanminiato.pi@postacert.toscana.it);
- Comune di Pontedera (pontedera@postacert.toscana.it).

4.2 - Programma delle attività d'informazione e di partecipazione

Per gli scopi e i contenuti della variante in oggetto, l'attività d'informazione è svolta in forma coerente all'ambito territoriale di riferimento, fermo restando l'esposizione, già in questa fase, alla Commissione consiliare affari del territorio. E' pertanto previsto la sola esposizione della proposta di variante alla Commissione consiliare affari del territorio alla prima seduta utile successiva all'approvazione dell'avvio del procedimento da parte della Giunta Municipale.

4.3. - Conclusioni

Secondo quanto evidenziato nel presente documento, la variante al Regolamento Urbanistico vigente, con la quale viene resa possibile la realizzazione della pista ciclabile nel suo intero sviluppo anche in raccordo con la variante di tracciato operata dal comune di Pontedera, non comporta effetti significativi sulle componenti ambientali e non rileva elementi di incoerenza con gli strumenti della pianificazione territoriale sovraordinati.

Pur lasciando all'Autorità competente ogni valutazione di merito, gli elementi esaminati e relazionati

non sono tali da decidere che il procedimento sia assoggettato a VAS, anche in relazione alla ridotta estensione dall'area di variante e, per quanto riguarda gli aspetti più prettamente paesaggistici, in considerazione che il progetto di trasformazione sarà redatto e disciplinato secondo in coerenza ai contenuti del PIT-PP. oltre che essere già stato analizzato nella sua completezza al momento della sua approvazione generale.

Il Settore scrivente rimane a disposizione per le procedure di consultazione per le quali è l'argomento in oggetto.

il Responsabile del Settore III
Tecnico, ambiente e protezione civile
arch. Fausto CONDELLO
