



Allegato 1

RELAZIONE URBANISTICA

Approvazione progetto Definitivo “POR CREO FERSR 2014-2020 Azione 4.6.4b) Reti di percorsi ciclopeditoni nell’area della Piana Fiorentina” – Itinerario nel Comune di Prato - 2° LOTTO FUNZIONALE . Contestuale adozione della variante al Piano Operativo, ai sensi dell'art. 34 della L.R. 65/2014, e contestuale apposizione del vincolo preordinato all’esprprio.

Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 434 del 28/11/2017 è stato approvato il progetto definitivo “**P. 305 - POR CREO FESR 2014-2020 - Azione 4.6.4b) - Reti di percorsi ciclopeditoni nell'area della piana fiorentina - itinerario nel Comune di Prato**” . Il progetto complessivo riguarda la realizzazione di un tratto del percorso ciclabile che collega Prato con Firenze, attraverso la Piana Fiorentina e i Comuni di Campi Bisenzio, Calenzano e Sesto Fiorentino.

Il lotto oggetto della presente relazione rappresenta il primo tratto in arrivo dopo Calenzano .

Complessivamente il percorso individuato a livello regionale, che inizia alla Stazione Leopolda di Firenze, toccando le stazioni pratesi Centrale e Porta a Serraglio, e proseguendo verso la Val di Bisenzio, favorisce l’intermodalità ferro-bici che è uno dei cardini della mobilità sostenibile a livello europeo.

Il progetto è altresì coerente con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Prato che ha fra gli obiettivi il potenziamento della rete ciclabile per incentivare gli spostamenti “sostenibili” a livello urbano e intercomunale e con il capoluogo regionale, in modo da superare l’attuale visione dell’uso della bicicletta per svago ed affermarsi come una delle modalità di trasporto per la mobilità quotidiana. La bassa quota modale riferita alla bicicletta in città non è sicuramente coerente con le caratteristiche orografiche e con la dimensione del territorio pratese.

L’itinerario individuato si sviluppa su un percorso di circa ml 2000 e si attesta, verso Est, al territorio del Comune di Campi Bisenzio attraverso l’attuale passerella ciclabile in legno sul fiume Bisenzio, mentre ad Ovest al Polo Museale di Arte Contemporanea, attraverso una passerella ciclopeditona di prossima realizzazione, progettata dall’arch. Maurice Nio, autore anche dell’ampliamento del museo stesso.

Il progetto prevede una sezione della ciclabile costituita da 2 corsie per senso di marcia, larga ml 4 dedicata esclusivamente alle biciclette.

Il progetto è stato redatto in fase definitiva, predisponendo gli elaborati ritenuti necessari nell’ambito della discrezionalità del Responsabile del Procedimento, ai sensi del comma 8 dell’art. 23 del D.Lgs. 50/2016, e con la facoltà di applicare quanto previsto all’art. 59 del D.Lgs. n.50/2016, ed è composto dai seguenti elaborati:



- PHPD_00. Planimetria di rilievo dell'area di intervento
- PHPD_01. Stralcio dello strumento urbanistico generale
- PHPD_02.01 Studio alternative progettuali
- PHPD_02.01 Inquadramento planimetrico tratto 1
- PHPD_02.02 Inquadramento planimetrico tratto 2
- PHPD_03. Planimetria di progetto - Aree di pertinenza e sezioni tipo
- PHPD_04.01 Planimetria di esproprio
- PHPD_04.02 Piano particellare di esproprio
- PHPD_04.03 Relazione stima di esproprio
- PHPD_05.01 Documentazione fotografica tratto 1
- PHPD_05.02 Documentazione fotografica tratto 2

CONFORMITA' URBANISTICA

Il progetto è graficamente conforme al Piano Operativo approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 17 del 14/03/2019 efficace dal 15/11/2019, ai sensi dell'art 42 del NTA che così recita:

...”Piste ciclabili e ciclovie 1. Le piste ciclabili e le ciclovie esistenti e di progetto sono individuate con apposito segno grafico nella tavola “Disciplina dei suoli e degli insediamenti” e hanno lo scopo di costruire nel loro insieme, in connessione con la viabilità pubblica e di uso pubblico, una rete diffusa dedicata alla mobilità alternativa. 2. I tracciati individuati dal Piano Operativo hanno carattere meramente indicativo: il percorso effettivo sarà definito in sede di progettazione dell’opera pubblica. 3. I percorsi devono essere progettati con caratteristiche che ne garantiscano l’accessibilità e la sicurezza, pertanto ove possibile devono essere separati fra loro e dalle carreggiate stradali, inoltre devono essere adeguatamente alberati ed ombreggiati al fine di migliorarne la fruibilità e potenziare le connessioni ambientali, mediante alberature a foglia caduca. 4. Nei tratti extraurbani e nei parchi pubblici si potranno avere itinerari promiscui pedo-ciclabili di larghezza complessiva non inferiore a 2 m.”

Tuttavia il Piano Operativo non contiene l’esatto elenco dei vicoli preordinati agli espropri, demandando al progetto dell’opera pubblica l’esatta individuazione degli stessi. In particolare questo 2° lotto d’intervento si sviluppa su aree di proprietà privata per le quali è stato avviato il procedimento di acquisizione. Per quanto sopra di rimanda pertanto al Piano Particellare di esproprio, facente parte degli elaborati di progetto.

Ai sensi dell’art. 10 del D.P.R. 327/2001 l’approvazione del presente progetto appone sull’aree interessate il vincolo preordinato all’esproprio e costituisce dichiarazione di Pubblica Utilità.

Ai sensi dell’ art. 19 comma 2 del D.P.R. 327/2001 2. L’approvazione del progetto preliminare o definitivo di un’opera da parte del consiglio comunale, costituisce adozione della variante allo strumento urbanistico.



Trattandosi di una variante mediante approvazione del progetto si procede ai sensi all'articolo 34 della legge regionale Toscana n° 65 del 10/11/2014.

L'intervento ricade in Vincolo Paesaggistico, D. Lgs 42/2004, aree tutelate per legge, art. 142, lettera C, fiumi torrenti e corsi d'acqua, e articolo 136, immobili ed aree di notevole interesse pubblico, decreto 140 del 1967. Verranno e pertanto dovranno essere richieste le necessarie autorizzazioni alle autorità competenti

Con deliberazione n. 19 del 21/03/2013 il Consiglio Comunale ha approvato, ai sensi e per gli effetti della previgente LR 1/05, il Piano Strutturale e con DCC 71/2018 ha approvato la variante per l'adeguamento del quadro conoscitivo alle direttive del D.P.G.R. 53/R/2011 e al P.G.R.A.;

Con deliberazione n. n. 17 del 14/03/2019 il Consiglio Comunale ha adottato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 95 della LR 65/2014, il Piano Operativo, che individua e determina la disciplina per la gestione degli insediamenti esistenti e la trasformazione degli assetti insediativi, Piano Operativo efficace dal 15/11/2019;

Con riferimento alla L.R. 10 novembre 2014 n. 65 si da atto che la proposta di variante:

- è localizzata in parte all'interno del perimetro del territorio urbanizzato, in parte nel territorio destinato ad usi agricoli, come individuato ai sensi dell'art. 4 della L.R. 65/2014 dal Piano Operativo nelle tavole 10/1 e 10/2;
- ricade in zona vincolata ai sensi del D.Lgs. 22/01/2004 n. 42 - Codice dei beni culturali e del paesaggio (vincolo autostrada);
- non introduce previsioni di grandi strutture di vendita né di aggregazioni di altre strutture con effetti assimilabili alle grandi strutture;
- non interessa aree dove si interviene mediante recupero e riabilitazione del tessuto produttivo industriale dismesso;
- non incide sul dimensionamento degli strumenti della pianificazione urbanistica;
- ricade negli stessi contesti di pericolosità e fattibilità geologica. In particolare e in riferimento al nuovo Piano Operativo gli ambiti oggetto di variante ricadono in aree a pericolosità da alluvione bassa (F1) per quanto riguarda Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA), approvato con la delibera del Comitato Istituzionale n. 235 del 3 marzo 2016 e, secondo le indagini geologico-tecniche effettuate, ricade in aree classificate in pericolosità geologica di base F2 e pericolosità sismica locale elevata (F2);
- è coerente con le strategie del nuovo Piano Strutturale approvato con deliberazione di C.C. n. 19 del 21.03.2013 alla variante apportata allo stesso per l'adeguamento del quadro conoscitivo alle direttive del D.P.G.R. 53/R/2011 e al P.G.R.A., adottata con DCC 71/2018;
- non contrasta infine con gli aspetti prescrittivi del PTC provinciale approvato con deliberazione di C.P. n. 7 del 04.02.2009;
- non è in contrasto con le salvaguardie e gli aspetti prescrittivi della "Integrazione per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze" approvata con D.C.R.T. n. 61/2014;
- segue la procedura prevista dall'art. 34 della LR 65/2014.



Il percorso ciclabile proposto dalla variante risulta compatibile con la disciplina dello statuto del territorio del PIT, proponendo un assetto della mobilità sostenibile a supporto degli interventi riferiti al progetto PUMS.

La variante urbanistica in oggetto non è stata sottoposta a VAS né a verifica di assoggettabilità a VAS in quanto la stessa assume gli studi, le indagini e gli esiti della procedura che assoggetta il nuovo Piano Operativo a valutazione ambientale strategica (V.A.S.) di cui alla L.R. 10/2010. La variante infatti non modifica il contesto ambientale di riferimento, non introduce attività diverse da quelle in essere. La valutazione quindi degli effetti ambientali risulta invariata in quanto la stessa niente innova essendo già prevista dal Piano Operativo

La variante urbanistica in oggetto ricade negli stessi contesti di pericolosità e fattibilità geologica. In particolare e in riferimento al nuovo Piano Operativo gli ambiti oggetto di variante ricadono in aree a pericolosità da alluvione bassa (F1) per quanto riguarda Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA), approvato con la delibera del Comitato Istituzionale n. 235 del 3 marzo 2016 e, secondo le indagini geologico-tecniche effettuate, ricade in aree classificate in pericolosità geologica di base F2 e pericolosità sismica locale elevata (F2). Pertanto, ai sensi del D.P.G.R. 30/01/2020 n. 5/R “Regolamento di attuazione dell’articolo 104 della legge regionale 10 novembre 2014, n. 65 (Norme per il governo del territorio) contenente disposizioni in materia di indagini geologiche, idrauliche e sismiche.”, non è necessario effettuare alcun deposito presso gli uffici regionali del Genio Civile;

Il progetto ricade nella disciplina prevista per la varianti semplificate.

Infatti, ai sensi del combinato disposto dell’art. 34 della LR 65/14 e degli articoli **10 e 19** del DPR 327/2001, le varianti al Piano Operativo, correlate all’approvazione di un progetto di opera pubblica, possono essere adottate e approvate contestualmente configurandosi come varianti semplificate di cui agli articoli della Lr 65/2014 prima citati;

La variante al vigente Piano Operativo, come prima definita, da adottare quindi, contestualmente all’approvazione dello progetto di fattibilità tecnica ed economica riferito al progetto delle opere pubbliche previste ai sensi dell’art. 34 della LR 65/2014, si sostanzia nella disciplina attribuita alle aree interessate da essa dal progetto.

Tale variante infine è adottata dal Consiglio Comunale mediante la procedura dell’art. 34, l’avviso della stessa viene pubblicato sul BURT, rendendo accessibili gli atti in via telematica, dandone contestualmente comunicazione alla regione, alla provincia e alla città metropolitana. Alla variante gli interessati possono presentare osservazioni nei trenta giorni successivi alla pubblicazione, sulle quali si pronuncia l’amministrazione competente adeguando gli atti se necessario. Qualora non siano prevenute osservazioni la variante diventa efficace a seguito della pubblicazione sul BURT dell’avviso che ne da atto.

Il Dirigente del Servizio Urbanistica
e Protezione Civile

Arch. Francesco Caporaso

Firmato da:

Francesco Caporaso

codice fiscale CPRFNC65L22G999N

num.serie: 12635410

emesso da: InfoCert Firma Qualificata 2

valido dal 24/04/2019 al 24/04/2022