



COMUNE DI CAMPI BISENZIO
Provincia di Firenze
u.o. Urbanistica

VARIANTE AL REGOLAMENTO URBANISTICO



ADEGUAMENTO DELLA VIABILITA'
DI COLLEGAMENTO FRA
VIA BRUNELLESCHI, VIA CENTOLA E VIA DELLE TRE VILLE.
INSERIMENTO DI AREE PER LA PUBBLICA SOSTA

DOCUMENTO DI VALUTAZIONE INTEGRATA
GIUGNO 2009

Indice

Introduzione normativa della procedura di Valutazione integrata e della VAS

- A – Che cosa e' la valutazione integrata
- B – Procedura semplificata della valutazione integrata
- C – Valutazione ambientale strategica

Valutazione integrata della variante al Ruc per adeguamento funzionale del tratto viario in proseguimento di via Brunelleschi in localita' Centola

- Capitolo 1 – La variante al Ruc per adeguamento funzionale del tratto viario in proseguimento di via Brunelleschi in localita' Centola
- Capitolo 2 – Verifiche di coerenza con gli strumenti urbanistici e gli atti di governo del territorio vigenti
- Capitolo 3 – Le condizioni di fattibilità
- Capitolo 4 – Verifica tecnica di compatibilità relativamente all' uso delle risorse essenziali del territorio
- Capitolo 5 – Il processo partecipativo: la forma, le modalità i tempi
- Capitolo 6 – Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS), art. 12 del D.Lgs. 3 Aprile 2006 n. 152.

Che cosa e' la valutazione integrata

La VALUTAZIONE INTEGRATA e' un documento, definito dalla L.R. 1/2005 e dall' art. 4 del Regolamento Regione 4/R del 9 febbraio 2007, come “ *il processo che evidenzia, nel corso della formazione degli strumenti della pianificazione territoriale e degli atti di governo del territorio, le coerenze interne ed esterne dei suddetti strumenti e la valutazione degli effetti attesi che ne derivano sul piano ambientale, territoriale, economico, sociale e sulla salute umana considerati nel loro complesso*” .

Tale processo comprende:

- a)la partecipazione di soggetti esterni all'amministrazione precedente e la messa a disposizione delle informazioni relative alla valutazione stessa;
- b) il monitoraggio degli effetti attraverso l'utilizzo di indicatori predeterminati;
- c) la valutazione ambientale di cui alla Dir. 2001/42/CE ove prevista.

La valutazione integrata quindi è il documento che, descrivendo i contenuti degli strumenti della pianificazione, degli atti del governo del territorio oppure le varianti ad essi, informa i cittadini e le istituzioni competenti delle finalità ed obiettivi che essi si pongono ed interviene preliminarmente alla definizione di qualunque determinazione impegnativa, al fine di acquisire contributi ed apporti e consentire la scelta motivata tra le possibili alternative, oltre che per individuare aspetti che richiedano ulteriori integrazioni e/o approfondimenti.

Procedura semplificata della valutazione integrata

Il Regolamento Regione 4/R del 9 febbraio 2007 dispone che il procedimento della valutazione integrata si articoli in più fasi in base all' entità e alle complessità degli strumenti di pianificazione o degli atti di governo in via di elaborazione.

All'articolo 11 del regolamento è descritta la possibilità, motivandone la scelta, per le varianti agli atti di governo, di effettuare la valutazione con modalità semplificata.

Qualora la valutazione presenti un grado di complessità sufficientemente ridotto, il regolamento, in aggiunta o in diretta correlazione con la modalità semplificata, consente, motivandone la scelta, che il processo, si svolga in unica fase in cui confluiscono tutti

Variante al R.U. via di Centola – Documento di Valutazione Integrata
Giugno 2009

gli elementi oggetto di valutazione, quali il quadro analitico di riferimento, l'esplicitazione degli obiettivi, le verifiche di coerenza con gli strumenti urbanistici e gli atti di governo del territorio, le condizioni di fattibilità, gli effetti attesi e il monitoraggio previsto.

La valutazione con modalità semplificata comporta la possibilità di prendere in considerazione solo gli effetti territoriali, ambientali, economici, sociali e sulla salute umana che possono derivare dalla variante stessa.

La valutazione con modalità semplificata è soggetta a motivazione.

Il Regolamento Regione 4/R del 9 febbraio 2007 dispone inoltre che per le varianti agli strumenti della pianificazione territoriale e agli atti di governo del territorio che determinano l'uso di piccole aree a livello locale, in deroga all'articolo 2 comma 3. anche in caso di valutazione secondo la modalità semplificata di cui al comma 1 del presente regolamento, sono comunque soggetti a valutazione degli effetti ambientali, in attuazione della dir. 2001/42/CE:

a) le varianti agli strumenti e gli atti di governo del territorio che presentano entrambi i seguenti requisiti:

- 1) concernono i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico;
- 2) contengono la definizione del quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di interventi i cui progetti sono sottoposti a valutazione di impatto ambientale (VIA) secondo la normativa vigente di livello comunitario, nazionale e regionale, che deve essere comunque effettuata tenendo conto della valutazione precedente, evitando reiterazioni di procedimenti già svolti;

b) le varianti agli strumenti e gli atti di governo del territorio concernenti i siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e fauna selvatica ai sensi degli articoli 6 e 7 della Direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche.

Comunque, la decisione di applicare la modalità di valutazione semplificata, adottata ai sensi del comma 1, comprese le motivazioni del mancato esperimento della valutazione ambientale, saranno contenute nella relazione di sintesi.

La Valutazione Ambientale Strategica

La direttiva europea dir. 2001/42/CE In Italia si e' tradotta con il D.Lgs. 3 Aprile 2006 n. 152 e con successive modifiche introdotte dal D.Lgs. 4/2008.

L' art.5 del D.Lgs. 3 Aprile 2006 n. 152 definisce il procedimento di valutazione ambientale strategica come l' elaborazione di un rapporto concernente l' impatto sull' ambiente di un determinato piano o programma da adottarsi o approvarsi.

Il campo di applicazione della VAS è ad oggi definito dall' art. 6 (Oggetto della disciplina) del D.Lgs. 3 Aprile 2006 n. 152, in particolare:

- il comma 1: fa riferimento a piani e programmi che possono avere impatti significativi sull' ambiente e sul patrimonio culturale;
- il comma 2: fa riferimento a piani e programmi che costituiscono il quadro di riferimento per l' approvazione, la localizzazione e la realizzazione di opere d' interesse nazionale o regionale soggette a valutazione d' impatto ambientale (VIA) o verifica di assoggettabilità (allegati II, III e IV del decreto);
- il comma 3: prevede la verifica di assoggettabilità (art. 12) per i piani e programmi aventi le caratteristiche di cui al comma 2 che determinano l' uso di piccole aree a livello locale o per le modifiche minori di detti piani e programmi;
- il comma 3 bis: stabilisce che l' autorità competente valuta, secondo le disposizioni dell' art. 12, se i piani e programmi, diversi da quelli di cui al comma 2, che costituiscono il quadro di riferimento per l' autorizzazione dei progetti possono avere effetti significativi sull' ambiente.

La variante, leggendo attentamente quanto sopra citato, non è assimilabile a nessuna fattispecie prevista dai commi 1, 2 e 3, può essere ricondotta alla fattispecie dell' art. 3 bis e conseguentemente sottoposta a procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell' art. 12.

Variante al R.U. via di Centola – Documento di Valutazione Integrata
Giugno 2009

La relazione di Valutazione Integrata ha al suo interno informazioni, dati e contenuti tali da definirsi rapporto preliminare ai sensi del D.Lgs.152/2006 necessari alla verifica degli impatti delle opere previste dalla variante sull'ambiente.

La presente relazione verrà inviata all' autorità procedente (Giunta), che individuerà i soggetti competenti in materia ambientale da consultare e trasmetterà loro il documento preliminare per acquisirne il parere.

**Capitolo 1 – La variante al Ruc
per adeguamento funzionale del tratto viario in proseguimento di via
Brunelleschi in localita' Centola**

L'atto di governo da sottoporre a valutazione integrata, è riferito ad una variante al Regolamento urbanistico Comunale vigente finalizzata all'adeguamento e riorganizzazione dell'assetto viario di una zona a carattere prettamente industriale situata a nord ovest del territorio campigiano al confine con il territorio del comune di Prato. Più precisamente la variante è riferita al collegamento viario tra via di Centola, via Brunelleschi e via delle Tre Ville al confine con il territorio del Comune di Prato.



L'intervento proposto riguarda il perfezionamento del disegno stradale già previsto in parte nel Regolamento Urbanistico approvato con deliberazione C.c. n°90 del 20 luglio 2005 e di servizio ad un'area con destinazione urbanistica a zona produttiva da consolidare e a delle aree produttive di nuova definizione. Il nuovo disegno prevede la transitabilità verso il verso il territorio di Prato e l'inserimento di due aree destinate alla pubblica sosta baricentriche agli insediamenti industriali.

Variante al R.U. via di Centola – Documento di Valutazione Integrata
Giugno 2009

Questa valutazione integrata descriverà anche nel dettaglio il progetto della nuova soluzione che l' amministrazione vuole adottare, gli effetti attesi e il monitoraggio dell' opera, ma considerando quanto sopra introdotto, e stimando che l' intervento sia abbastanza circoscritto e modestamente impattante sul territorio, sembra ragionevole percorrere la procedura della redazione di una valutazione integrata semplificata.



Alla luce di quanto previsto dalla variante adottata in occasione della presa d' atto del progetto della bretella Signa- Prato (delibera del C.C. n. 30 del 9 febbraio 2009), e soprattutto della previsione del sorpasso dell' asse autostradale in prossimità di via di Centola, è stato di fatto reso essenziale e prioritario il collegamento stradale tra via Centola, via delle Tre Ville e il comune di Prato al fine di garantire la transitabilità da est ad ovest.

Variante al R.U. via di Centola – Documento di Valutazione Integrata
Giugno 2009

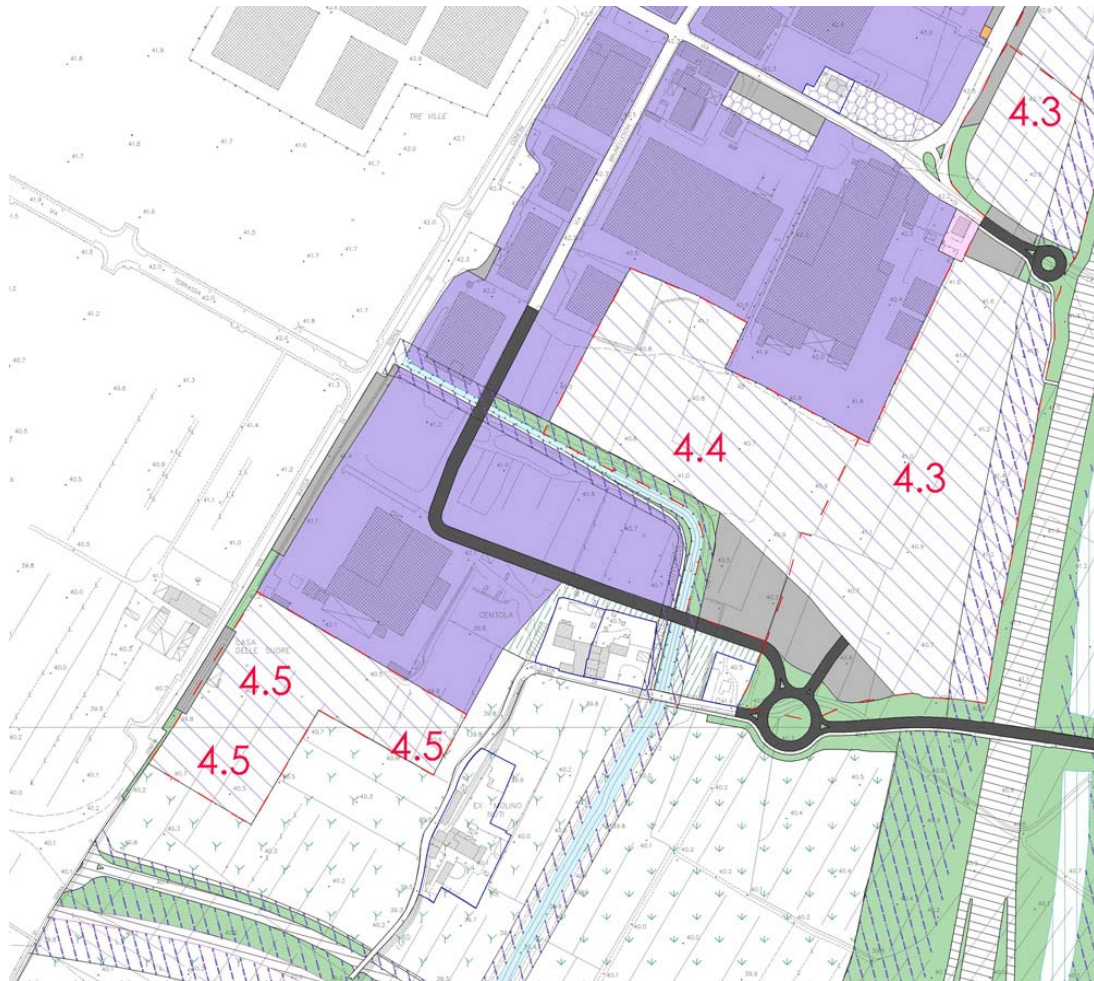
L' area industriale interessata dalla variante e' situata a nord ovest del territorio campigiano ed è delimitata a nord dall' autostrada del sole, ad est dalla Bretella Signa Prato in progetto e ad ovest dal territorio pratese, un' area che si estende dalla frazione di Maiano a via di Centola.

La valutazione integrata, appunto, identificherà l' area come “ area di Centola” .

Lo sviluppo urbanistico di questa territorio e' pressoché contemporaneo a quello della confinante area industriale denominata “ macrolotto” pratese. Nel corso degli anni l' espansione del tessuto produttivo campigiano si e' verificata in direzione sud e, mentre per l' urbanizzazione pratese si sviluppava con una maglia stradale organica e funzionale, le vie di comunicazione sul comune di Campi Bisenzio diventavano sempre piu' insufficienti e lasciavano scollegate le fabbriche sia dal capoluogo sia dalla vicina città di Prato.

Il Regolamento Urbanistico vigente, di cui e' riportato qui sotto un piccolo stralcio, ha recepito il nuovo progetto della nuova bretella Signa-Prato, e per oltrepassarla e collegare l' area di Centola al Capoluogo, e' stata prevista una strada sopraelevata e una rotonda di spartizione per raggiungere le nuove aree di espansione produttiva. Le problematiche di questa zona, però non sono state risolte con nessuna delle pianificazioni vigenti e, inoltre, c' e' stata la presa d' atto da parte degli uffici di progettazione dell' amministrazione, di due errori cartografici: il primo e' il disegno stradale che collega via Brunelleschi a via di Centola che non è molto funzionale, e l' altro è l' inesatto confine Comunale con la provincia e il comune di Prato.

L' esigenza di prevedere un nuovo assetto viario e' scaturito anche dalla recentissima edificazione, che ha definitivamente ricucito la zona industriale situata a nord del Vingone Lupo (fronteggiata da via Brunelleschi) e un grande impianto industriale a sud (fronteggiato da via delle Tre Ville). Il Regolamento Urbanistico vigente, per quella zona, prevede nuove aree edificabili produttive da attuare con intervento edilizio diretto, ma in questa fitta urbanizzazione privata, la progettazione dell' impianto stradale avrebbe dovuto essere completamente a carico dell' amministrazione. Nel 2006 su proposta della proprietà, è stata stipulata una convenzione fra l' amministrazione comunale e la società CPS s.r.l. per realizzare proprio il tratto stradale adiacente ai lotti edificabili.

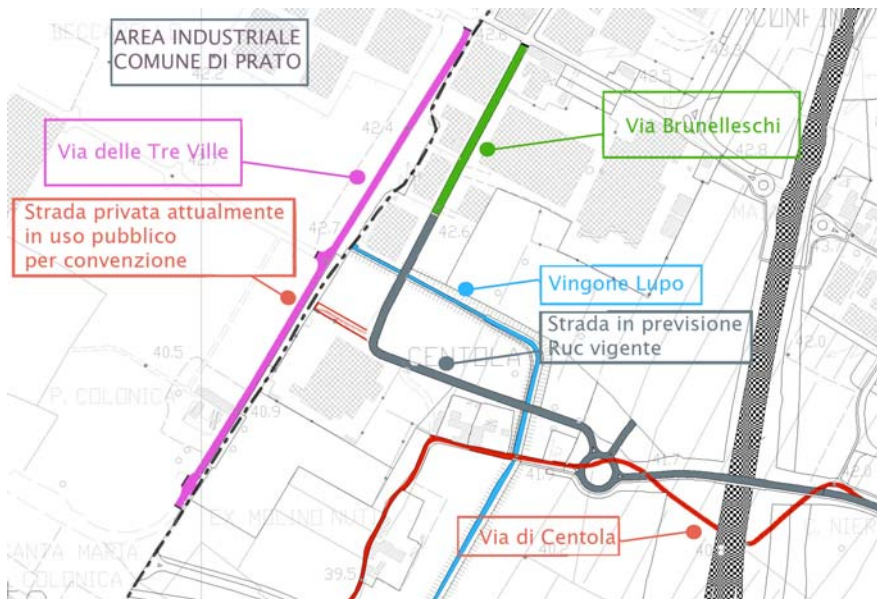


(RUC vigente)

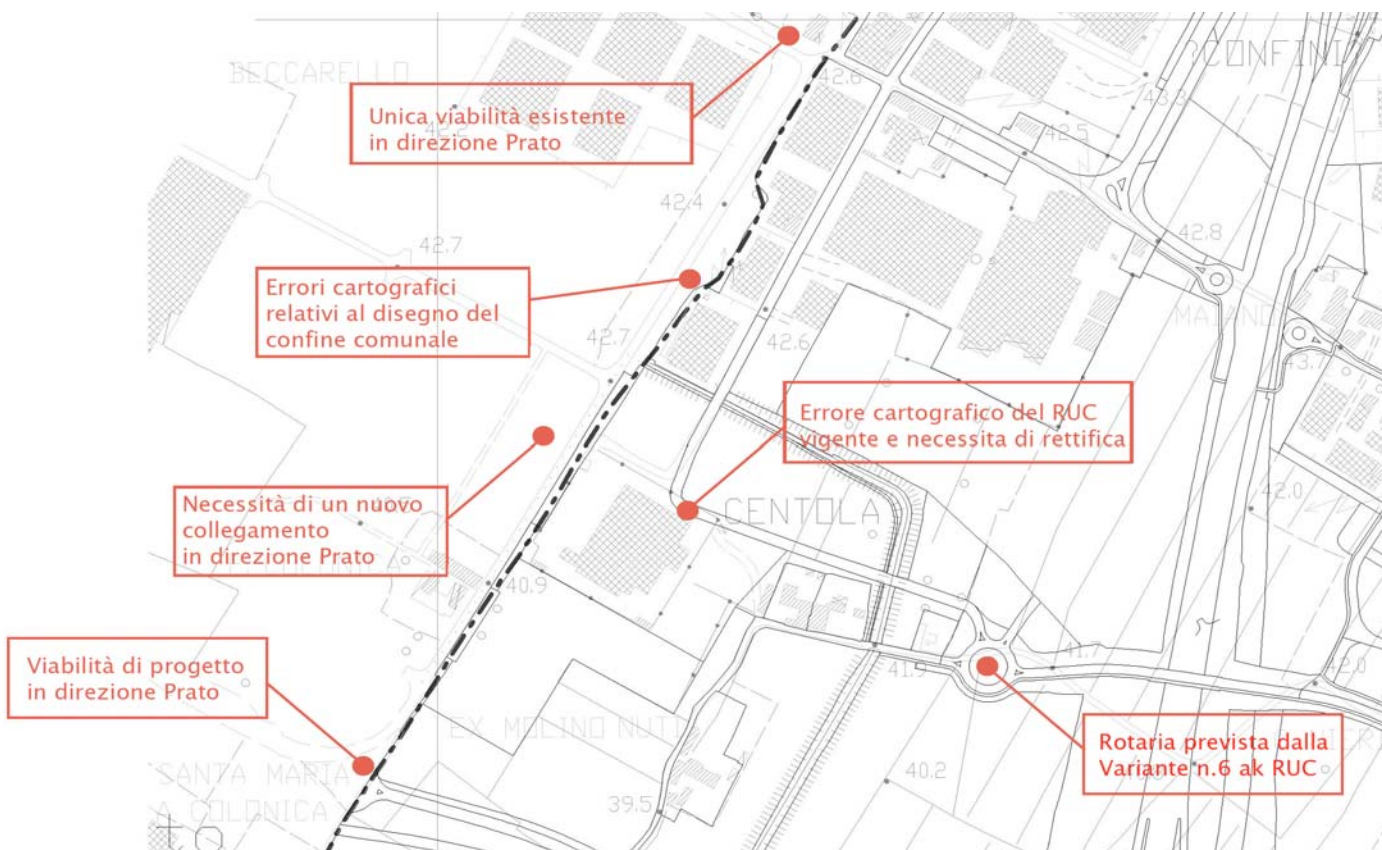
Ai sensi della L.R.1/2005 infatti, “ il permesso a costruire è rilasciato in ogni caso subordinatamente alla esistenza delle opere di urbanizzazione primaria o alla previsione da parte dei comuni dell'attuazione delle stesse nel successivo triennio o all'impegno dei privati di procedere all'attuazione delle medesime contemporaneamente alle costruzioni oggetto del permesso.”

La proprietà CPS s.r.l., richiedendo il permesso di costruire per due edifici nella zona in questione, si e' impegnata a realizzare le opere di urbanizzazione necessarie alla fruibilità degli immobili stessi,

Variante al R.U. via di Centola – Documento di Valutazione Integrata
Giugno 2009



La carta sotto riportata evidenzia le problematiche dell' area che hanno portato alla necessità di modifica del tracciato stradale. E' inoltre graficizzata la modifica dei confini comunali in conseguenza della nota inviata dalla Provincia.



L' area coinvolta nel progetto di variante e' così delimitata:



dove il tratteggio rosso individua il cambio di destinazione urbanistica e il verde rappresenta la differenza in negativo tra il vecchio e il nuovo confine amministrativo.

La variante comporta variazione di destinazione d' uso dei suoli da:

- Aree D1-produttive da consolidare di cui all' art. 121
- a:
- Viabilità urbana e territoriale secondaria di cui all' art. 81

Variante al R.U. via di Centola – Documento di Valutazione Integrata
Giugno 2009

- Parcheggi pubblici di cui all' art. 138

La modifica comporterebbe la revisione del disegno cartografico rappresentato nella Tavola n. 3 del RUC vigente così come e' sotto rappresentato.



Con questa variante, il disegno stradale tra via Brunelleschi e via delle Tre Ville verso Prato, che interessa un' area attualmente di proprietà privata destinata ad uso pubblico dalla convenzione tra il Comune di Campi Bisenzio e CPS s.r.l. (mediante atto del 25/05/2006 – rep. 31633 rac. 12345 red. dal Dott. Francesco D' Ambrosi Notaio di Prato il 1/06/2006 al n.4726 serie IT), da zona D1 (Aree produttive da consolidare) assumerà la destinazione di Viabilità urbana.

Variante al R.U. via di Centola – Documento di Valutazione Integrata
Giugno 2009

I lavori per la sede stradale sono attualmente in corso di completamento a seguito del permesso di costruire 3751 del 31/05/2006 rilasciato proprio per queste opere di urbanizzazione.

La viabilità futura terrà conto di questo innesto perpendicolarmente alla via delle Tre Ville per cui l' ufficio traffico del Comune di Prato e l' ufficio traffico del Comune di Campi Bisenzio apporteranno, anche in fase di visione della valutazione integrata, esami e soluzioni delle eventuali problematiche.

La variazione di destinazione urbanistica dell' area per il tratto stradale tra via Brunelleschi e l' attuale via Centola, terrà conto dell' opera di urbanizzazione in corso di realizzazione autorizzata con permesso di costruire 3751 del 31/05/2006 e il raccordo con i due ponti sul Vingone, previsti a nord verso via Brunelleschi e ad est verso il capoluogo.

La previsione della realizzazione di due parcheggi, e' da ipotizzarsi in base a due motivi:

- in primo luogo in seguito alla rettifica del confine comunale verso est, per cui l' attuale parcheggio (pianificata a ovest, in fregio alla via delle tre ville) non risulta in territorio del Comune di Campi Bisenzio;
- in secondo luogo c' è l' effettiva necessità di prevedere, all' interno del quadrilatero delimitato dal Vingone e via Centola, due ampi parcheggi a servizio dell' area industriale circostante, uno piu' a sud vicino al Vingone di circa 900 mq, e l' altro su via Brunelleschi di 400 mq.

La revisione del confine comunale prenderà atto della nota della Provincia di Firenze (3/07/2008 – lett. prot. N. 41751) con cui sono stati trasmessi i limiti amministrativi approvati con la Delibera Dirigenziale n. 5095 del 7/09/2005.

In totale la variante comporta un aumento degli standard urbanistici, in quanto vengono incrementati circa 1. 290 mq di aree a parcheggio pubblico e 950 mq di aree per la viabilità pubblica a discapito di 2240mq di area fondiaria produttiva.

Sono sotto riportati gli articoli delle Norme Tecniche di Attuazione del RUC interessati:

Variante al R.U. via di Centola – Documento di Valutazione Integrata
Giugno 2009

Art. 89 Viabilità urbana e territoriale secondaria

1. Trattasi della viabilità esistente appositamente riportata nell' elenco delle strade pubbliche con specifico provvedimento amministrativo; l' elenco si intende automaticamente aggiornato con il collaudo tecnico amministrativo delle strade di nuova realizzazione.

2. Nei progetti di adeguamento delle strade esistenti si dovrà tenere in forte considerazione la presenza di eventuali tabernacoli, icone esistenti anche se non indicati nelle tavole di Regolamento urbanistico, appositamente disciplinate dall' art. 126, nonché delle siepi presenti ai bordi delle medesime.

3. Nei progetti di realizzazione delle nuove strade si dovrà tenere in considerazione le problematiche di migliore inserimento ambientale e di limitazione del rischio idraulico.

4. In sede di progettazione esecutiva possono essere modificate le caratteristiche tecnico dimensionali indicate nelle tavole grafiche 1:2.000. Le modifiche si devono ispirare anche ai criteri di diminuzione dell' inquinamento acustico.

5. Le modifiche di tracciato, ricadenti all' interno delle fasce di rispetto, non necessitano di variante al Regolamento urbanistico, e non comportano la modifica della fascia di rispetto.

6. Nella definizione dei progetti di ristrutturazione delle reti esistenti e/o di nuova definizione, sarà necessario mantenere idonei sottopassi per garantire il transito della microfauna, soprattutto nei punti di maggiore caratterizzazione dei corridoi ecologici.

Dovrà inoltre essere garantita la tutela o la messa a dimora di idonee alberature segnaletiche, di allineamenti arborei e di siepi, nel pieno rispetto delle tradizioni della pianura fiorentina.

7. Alle aree ricadenti nelle fasce di rispetto si applicano le disposizioni di cui all' art. 87, comma 5.

Art. 121 Aree produttive da consolidare (zona D1)

1. Sono le zone industriali ed artigianali, già urbanizzate e parzialmente edificate, nelle quali è ammessa l' edificazione di completamento.

2. Vi sono ammessi interventi di nuova edificazione o di ampliamento delle costruzioni esistenti nei limiti dei seguenti parametri:

- indice di fabbricabilità fondiaria IF mc/mq 3,00

- rapporto di copertura RC 50%

- altezza massima H mt 12,00

- rapporto di permeabilità RP 25%

3. Nelle aree produttive da consolidare sono ammesse le seguenti destinazioni d' uso:

- produttiva;

- di servizio;

- commerciale, con esclusione delle attività commerciali al dettaglio diverse dagli esercizi di vicinato;

- commerciale all' ingrosso e depositi.

4. Negli edifici produttivi di consistenza superiore a mq 1000 di superficie utile lorda è ammessa la realizzazione di un alloggio per i titolari, gestori o custodi dell' attività. L' alloggio ammesso non può avere superficie utile netta superiore a mq 120.

5. Sugli edifici esistenti sono ammessi tutti gli interventi sul patrimonio edilizio esistente, fatte salve le seguenti limitazioni :

a) agli edifici classificati " R" si applicano le disposizioni di cui all' art. 109;

Variante al R.U. via di Centola – Documento di Valutazione Integrata
Giugno 2009

b) negli edifici realizzati in attuazione dei piani attuativi, le eventuali addizioni funzionali, nei limiti dell' indice IF ammesso, devono conformarsi alle caratteristiche architettoniche preesistenti e non comportare la realizzazione di nuovi edifici.

6. Negli interventi di sostituzione edilizia o di ristrutturazione urbanistica, il volume ricostruito non può eccedere quello derivante dall' applicazione dei parametri di cui al comma 2. Eventuali eccedenze volumetriche dell' edificio esistente.

Art. 138 Parcheggi pubblici

1. Sono le aree di cui all' art. 3, comma 2, lettera “ d” del D.M. 1444/1968 e sono identificate nella cartografia del Regolamento urbanistico con il simbolo “ P” . I relativi perimetri e collocazioni hanno carattere indicativo e potranno essere rettificati in sede di progettazione definitiva ed esecutiva, al fine di conseguire il loro migliore inserimento nel territorio in funzione dello stato dei luoghi, senza che ciò comporti variante al Regolamento urbanistico.

2. In tali aree il Regolamento urbanistico si attua per intervento edilizio diretto, nel rispetto delle norme statali e regionali vigenti in materia.

3. I parcheggi pubblici sono, di norma, realizzati a raso. Non sono ammessi nel sottosuolo mentre potranno essere realizzati in strutture multipiano fuori terra a condizione che non occupino più del 50% dell' area.

4. Nella realizzazione di parcheggi a raso dev' essere riservata una superficie minima al 10% dell'area per sistemazioni a verde alberato. Detta dotazione minima è elevata al 20% per parcheggi di estensione complessiva superiore a mq 2500.

5. Le pavimentazioni degli spazi di sosta devono essere realizzate con materiale drenante, limitando alle sole corsie di manovra le superfici impermeabili. E' fatta eccezione per casi particolari, nei quali potranno essere ammessi maggiori livelli di impermeabilizzazione superficiale previa documentata dimostrazione delle ragioni tecniche od ambientali che motivano la scelta.

6. Le aree per parcheggi pubblici sono soggette ad esproprio da parte del Comune, il quale poi provvede alla loro realizzazione direttamente o mediante affidamento a privati. L' eventuale affidamento a privati è retto da apposita convenzione che definisce le regole di gestione dei parcheggi, la durata della gestione privata e, al termine della medesima, l' eventuale cessione dell' attrezzatura e dell' area al Comune, la qualità realizzativa dell' attrezzatura ed ogni altra condizione necessaria ad assicurare l' interesse pubblico della realizzazione. Nel rispetto di tali condizioni, la convenzione può riservare ad uso privato una quota parte dei posti auto, in misura comunque inferiore al 50% del totale.

7. La dotazione di parcheggi pubblici è costituita, in linea generale, dalle aree di cui al comma 1. Quando, per le previsioni grafiche del Regolamento urbanistico, risulti inevitabile che l' accesso agli edifici privati avvenga attraverso le aree destinate a parcheggi pubblici, lo spazio riservato a tale funzione dev' essere connotato chiaramente come una piazzetta od altro spazio pubblico di aggregazione. La superficie in tal modo sottratta al concreto utilizzo di parcheggio dev' essere recuperata nelle aree contermini, anche con altra destinazione urbanistica. La relativa rettifica, se prevista nel PMU o in altra forma di piano attuativo, non comporta variante al Regolamento urbanistico.

8. All' interno dei perimetri assoggettati a PMU è sempre richiesta la seguente dotazione minima di parcheggi pubblici:

a) mq 3 per ogni 100 mc di volumetria edificabile residenziale;

b) mq 27 per ogni 100 mc di volumetria edificabile da destinare a cinema, teatro, edifici sportivi ed attività assimilabili;

**Variante al R.U. via di Centola – Documento di Valutazione Integrata
Giugno 2009**

c) mq 20 per ogni 100 mc di volumetria edificabile da destinare a ospedale, casa di cura, scuola, ambulatori medici, istituti previdenziali ed attività assimilabili;

d) mq 0,10 per ogni mq di superficie scoperta (sportiva o altro).

Qualora nelle tavole grafiche sia indicata una quantità superiore, questa costituisce la dotazione minima ammessa. Ove sia indicata una quantità inferiore, o non sia indicata alcuna area a parcheggio, la dotazione di cui sopra costituisce la dotazione minima richiesta.

9. Le prescrizioni di cui ai commi precedenti non limitano l' applicabilità delle disposizioni di cui all' art. 3 del D.M. 1444/1968, la cui dotazione minima di parcheggi dev' essere assicurata in ogni tipo di piano attuativo, fatta eccezione per i piani di recupero e, nei casi in cui assumano tale valenza, per i programmi aziendali di cui all' art. 42 della L.R. 1/2005.

<p>Capitolo 2 – Verifiche di coerenza con gli strumenti urbanistici e gli atti di governo del territorio vigenti</p>

Di seguito e' riportato l' elenco degli strumenti di pianificazione e degli atti di governo attualmente in vigore per quest' area:

- Piano strutturale adottato con del. C.c. n°65 del 14 aprile 2003 e approvato con del. C.c. n°44 del 19 aprile 2004, con ripubblicazione adottata con del. C.c. n°45 del 19 aprile 2004 e approvata con del. C.c. n°122 del 27 settembre 2004;
- Regolamento urbanistico comunale adottato con deliberazione C.c. n°201 del 2 dicembre 2004 e approvato con deliberazione C.c. n°90 del 20 luglio 2005, e pubblicato sul B.u.R.T. del 10 agosto 2005 così come modificato ed integrato con i seguenti atti:
- Variante al R.u.c. n. 3 finalizzata al riallineamento del R.u.c. con il Piano strutturale (adottata con del. C.c n°72 del 19 luglio 2007 - approvata con del. C.c. n°118 del 13 ottobre 2008, divenuta efficace il 26 novembre 2008 con la pubblicazione del relativo avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana n. 50, parte seconda, del 26 novembre 2008);
- Variante al R.u.c. n. 4 - asse viario Viale Primaldo Paolieri (adottata con deliberazione del Consiglio Comunale n. 124 del 29 ottobre 2008 e approvata con deliberazione del Consiglio Comunale n°34 del 19.2.2009 con la pubblicazione del relativo avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana n°13 del 1.4.2009);

Variante al R.U. via di Centola – Documento di Valutazione Integrata
Giugno 2009

- Variante al R.u.c. n. 6 per bretella autostradale Lastra a Signa Prato e opere connesse ricadenti sul territorio comunale adottata con deliberazione del Consiglio Comunale n. 30 del 9 febbraio 2009, in corso di approvazione.

L' area in oggetto fa parte dell' UTOE n.4 del Piano Strutturale in cui era stata classificata ai sensi dell' Art. 27 delle NTA come “ Il sottosistema funzionale delle aree produttive, comprendente le aree prevalentemente destinate ad attività produttive, industriali, artigianali, direzionali e commerciali, di deposito e magazzinaggio” .

Il progetto della variante è conforme al Piano Strutturale, in quanto non modifica la strategia di sviluppo del territorio, ed e' quindi in linea con le prescrizioni del Piano Territoriale di Coordinamento (PTCP) e con il Piano di Indirizzo Territoriale (PIT).

Capitolo 3 – Le condizioni di fattibilità

La variante sarà costituita dai seguenti elaborati:

- relazione tecnica
- _ disegni in scala 1:2000 della Tavola n. 3 dello stato attuale e modificato del RUC;
- _ sovrapposizione del RUC con i fogli di mappa catastali al fine di individuare le aree soggette a vincoli espropriativi.
- _ sovrapposizione della previsione dell' opera con ortofoto dell' area interessata;
- _ sovrapposizione della previsione dell' opera con areofotogrammetria
- _ indagine geologica;

Capitolo 4 – Verifica tecnica di compatibilità relativamente all' uso delle risorse essenziali del territorio

Vengono in questa fase individuati gli indicatori per la valutazione ed il monitoraggio degli obiettivi.

Il piano strutturale ed in particolare il regolamento urbanistico contengono i criteri di valutazione delle azioni degli effetti ambientali delle trasformazioni disciplinate da piani urbanistici attuativi (PMU) e la conseguente applicazione di misure di mitigazione dai quali discende l' obbligatorietà di redigere la relazione degli effetti ambientali indotti dalle trasformazioni.

Gli indicatori che si assumeranno per la valutazione degli effetti ambientali e sulla salute umana dell' azione misurati in termini di impatti sulle risorse essenziali del territorio di cui all' articolo 3, comma 2, l.r.T. n. 1/05, sono:

ARIA

misurato in termini di qualità dell' aria e compatibilità.

ACQUA

misurato in termini di qualità dei corpi idrici superficiali e sotterranei ed interazioni, impermeabilizzazione del suolo, prelievi idrici e disponibilità.

SUOLO

misurato in termini di consumo di territorio. Incidenza sugli aspetti paesaggistici e percettivi.

RUMORE

misurato in termini di compatibilità al piano zonizzazione acustica comunale.

ENERGIA

misurato in termini di prelievi e disponibilità produzioni extra consumo.

RIFIUTI

misurato in termini di quantità prodotta e smaltita

SALUTE UMANA

misurato in termini di benefici e/o influenza prodotta.

Misureremo la valutazione degli impatti indotti secondo il seguente criterio:

valenza 1 con Impatto apprezzabile e non mitigato.

valenza 2 con Impatto apprezzabile e mitigato.

valenza 3 con Nessuno impatto apprezzabile.

VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI E SULLA SALUTE UMANA:

Per questa valutazione e' importante tener conto che al momento non e' ancora stato redatto un progetto esecutivo dei lavori della

Variante al R.U. via di Centola – Documento di Valutazione Integrata
Giugno 2009

variante, per cui alcuni fattori sono da considerarsi in maniera puramente indicativa.

Aria

Il sito è collocato in ambito urbano a margine di un' area per insediamenti produttivi sulla quale non insistono particolari e puntuali fattori contaminanti in termini di qualità dell' aria.

Non ci saranno emissioni in atmosfera dovute a motivi intrinseci alla variante, in quanto non sono previste incrementi di destinazioni produttive potenzialmente inquinanti. L' unico dato rilevante potrebbe essere quello dell' inquinamento dovuto al traffico dei mezzi, ma il progetto della variante non dovrebbe prevedere incrementi significativi.

Valutazione: Nessuno impatto apprezzabile. (3)

Acqua

Qualità dei corpi idrici superficiali e sotterranei:

Nell' intorno del luogo di interesse l' idrografia superficiale è costituita dal fosso Vingone Lupo e dal Fiume Bisenzio (distante più di 800 mt).

La variante comporta un' impermeabilizzazione del suolo inferiore all' attuale situazione. Infatti, anche se aumentano le superfici asfaltate, sono in diminuzione le aree fondiarie che complessivamente potevano essere impermeabilizzate.

Depurazione e scarichi

Quantità e qualità dei reflui viene prevista di origine meteorica, in quanto le sedi stradali e il parcheggio, essendo in gran parte impermeabilizzate, raccoglieranno le acque piovane da convogliare nella rete fognaria.

Il progetto del parcheggio dovrà prevedere un sistema di raccolta e regimazione delle acque meteoriche che saranno, in parte riutilizzate a scopo irriguo.

Le quantità di acqua meteorica, il dimensionamento della rete ed i sistemi e le prescrizioni atte al superamento del rischio idraulico saranno contenute nelle relazioni allegate sul superamento del rischio idraulico.

Valutazione: nessun impatto apprezzabile (3)

Suolo

La costruzione della sede stradali, in aumento rispetto alla previsione del Ruc vigente, implicherà un' impermeabilizzazione del suolo al

Variante al R.U. via di Centola – Documento di Valutazione Integrata
Giugno 2009

massimo su 800 mq, ed e' previsto lo scavo di terreno per lo sbancamento delle opere di urbanizzazione.

Per quanto attiene gli aspetti paesaggistici, la presenza di patrimonio culturale o tutele e vincoli particolari è da rilevare che nell' area in questione ed al suo intorno non sono presenti elementi di pregio dal punto di vista storico, archeologico e culturale, e non è presente il vincolo paesaggistico.

Il sito presenta le capacità per accogliere i cambiamenti proposti senza particolare pregiudizio ai fini della percezione visiva dell' ambito.

Valutazione: Impatto apprezzabile e mitigato. (2)

Rumore

La zona di interesse ricade interamente in CLASSE IV “ aree di intensa attività umana: rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali con limitata presenza di piccole industrie” , individuata nel Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA) approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 172 del 29 novembre 2004.

Il progetto proposto è compatibile con la classe IV .

Valutazione: nessun impatto apprezzabile (3)

Energia

L'energia elettrica sarà fornita, in prossimità del luogo oggetto di variante, tramite rete dell' ente gestore.

L' intervento compromette il consumo dell' energia soltanto per l' illuminazione pubblica; ad oggi non e' ancora stato stimato il consumo medio annuo di fabbisogno energetico, ma si ipotizzano basse quantità di energia.

Valutazione: nessun impatto apprezzabile (3)

Rifiuti

Per quanto riguarda la gestione dei rifiuti del comune di Campi Bisenzio, è conferita al Quadrifoglio, che garantisce una rete di contenitori per la raccolta dell'indifferenziato (1 contenitore ogni 50 abitanti circa), e specifiche campane per la raccolta differenziata. La realizzazione delle previsioni della variante non comporteranno produzione di rifiuti speciali, ad esclusione di quelli prodotti in fase di cantiere. Nella zona oggetto di variante e' in costruzione un' isola ecologica in cui verranno raccolti i rifiuti in maniera differenziata. La

quantità e tipologia dei rifiuti non incide in maniera rilevante sul sistema esistente.

Valutazione: Impatto apprezzabile e mitigato. (2)

Salute umana

La realizzazione del progetto contenute nello strumento urbanistico sono finalizzate sostanzialmente alla costruzione di un nuovo tratto di strada e di un nuovo parcheggio, questo non comporterà alterazioni tali da generare effetti negativi e/o elementi d' esposizione a rischi sulla salute umana.

I potenziali elementi influenti sulla salute degli utenti dell' area in oggetto riguardano l' inquinamento dell' aria (per il traffico anche dei mezzi pesanti).

Tali fattori, dipendenti da condizioni esterne e più ampie del livello di variante, dovranno essere monitorati e inseriti nelle politiche strategiche della pianificazione e programmazione comunale.

Valutazione: Nessuno impatto apprezzabile (3)

Capitolo 5 – Il processo partecipativo: la forma, le modalità i tempi

In applicazione della direttiva europea 2003/35/CE (Partecipazione del pubblico nell' elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale.) e del D.P.G.R. del 09.0207 n. 4/R, articolo 12, nonché della l.r.T. n. 1/05, sono individuati i seguenti soggetti e procedure:

Il responsabile del procedimento assicura, a chiunque voglia prenderne visione l' accesso e la disponibilità degli strumenti della pianificazione territoriale, nonché degli atti di governo del territorio e della relazione di sintesi.

Il garante della comunicazione assicura la conoscenza effettiva e tempestiva della scelte e dei supporti conoscitivi relativi alle fasi procedurali di formazione e adozione degli strumenti della pianificazione territoriale e degli atti di governo del territorio e promuove, nelle forme e con le modalità più idonee, le informazioni ai cittadini stessi, singoli o associati, del procedimento medesimo.

Al fine di pubblicizzare l' evento al pubblico, e rendere possibile la partecipazione di ogni soggetto interessato, saranno garantite le seguenti attività:

Variante al R.U. via di Centola – Documento di Valutazione Integrata
Giugno 2009

1. pubblicazione a cura del garante sul sito web del comune per la durata di almeno 30 giorni del documento di valutazione integrata corredato dai suoi allegati esplicativi, che rendano facilmente percepibile la natura e la portata dell' intervento.
2. pubblicazione dei referenti da contattare per la visione di tutta la documentazione in forma completa.
3. pubblicazione della relazione di sintesi dell' articolo 16 della l.r.t. n. 1/05 prima dell' adozione della atto da parte del consiglio comunale
4. pubblicazione delle modalità di deposito delle osservazioni al comune sul sito web.
5. deposito di una copia originale della documentazione deliberata,consultabile nel periodo di pubblicazione.

<p>Capitolo 6 – Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS), art. 12 del D.Lgs. 3 Aprile 2006 n. 152.</p>
--

In premessa e' già stato chiarito che il progetto contenuto in questa variante ai sensi dall' art. 6 del D.Lgs. 3 Aprile 2006 n. 152, rientra nella fattispecie dell' art. 3 bis e conseguentemente sottoposta a procedura di verifica ai sensi dell' art. 12.:

L' allegato I del D.Lgs. 3 Aprile 2006 n. 152, di seguito integralmente richiamato, stabilisce i criteri per la verifica di assoggettabilità.

Criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi di cui all'articolo 12.

1. Caratteristiche del piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;
- in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
- la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;

- problemi ambientali pertinenti al piano o al programma;
- la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).

2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;
- carattere cumulativo degli impatti;
- natura transfrontaliera degli impatti;
- rischi per la salute umane o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);
- entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);
- valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:
 - delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,
 - del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;
- impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

La variante al Regolamento Urbanistico non sembra avere le caratteristiche indicate ai punti 1) e 2). I contributi e lo svolgimento di tutta la procedura della valutazione integrata serviranno ad individuare l'intervento del progetto di variante, e saranno elementi che il responsabile del procedimento esaminerà al fine proporre o meno l'esclusione della procedura di "Valutazione Ambientale Strategica (VAS)" di cui agli artt. dal 13 al 18 del D.Lgs. 152/06 s.m.i..

Campi Bisenzio, 23/06/2009