



COMUNE DI CAMPI BISENZIO
Provincia di Firenze

Variante al Regolamento Urbanistico

VIALE PRIMALDO PAOLIERI:
INSERIMENTO DI UNO SVINCOLO IN USCITA VERSO IL
CENTRO ABITATO

Documento di Valutazione Integrata
Gennaio 2009

Indice

Introduzione

- A – Che cosa e' la valutazione integrata
- B – La procedura e le modalita' tecniche della valutazione integrata

Valutazione integrata

- Capitolo 1 – La Circonvallazione nord e gli obiettivi della variante
- Capitolo 2 – Verifiche di coerenza con gli strumenti urbanistici e gli atti di governo del territorio
- Capitolo 3 – Le condizioni di fattibilita'
- Capitolo 4 – Verifica tecnica di compatibilita' relativamente all' uso delle risorse essenziali del territorio
- Capitolo 5 – Gli effetti attesi e il monitoraggio previsto
- Capitolo 6 – Il processo partecipativo: la forma, le modalita' i tempi
- Appendice – Schede di valutazione dell' intervento

Appendice

Tav 2 – estratto del progetto

Che cosa è la valutazione integrata

La VALUTAZIONE INTEGRATA è 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 procedente 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.

Il Regolamento Regione 4/R del 9 febbraio 2007 dispone che il procedimento della valutazione integrata si articola 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 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.

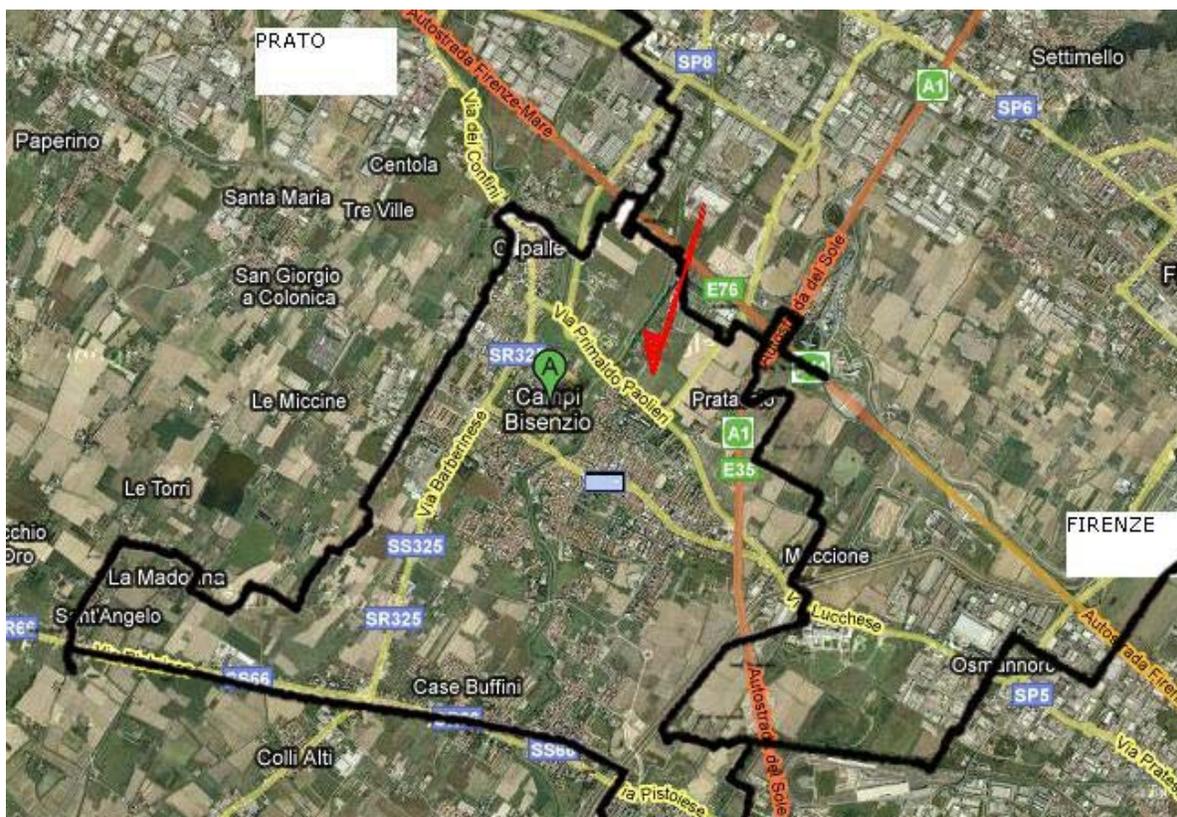
Oggetto della valutazione integrata: obiettivi della variante

Il presente documento descrive i contenuti e le finalità della Variante al Regolamento Urbanistico (quindi un atto del governo del territorio) che l'amministrazione di Campi Bisenzio ritiene di dover adottare per ottimizzare la circolazione lungo l'asse viario della Circonvallazione Nord, cioè Viale P.Paolieri.

L'obbiettivo della variante è riferito all'inserimento lungo la carreggiata Prato - Firenze di uno svincolo in uscita verso il centro abitato del capoluogo all'altezza di via di Limite, subito dopo il ponte sul Marina.

L'inserimento dell'opera viaria si pone come principale obbiettivo quello di fluidificare il traffico sulla direttrice Prato - Firenze e migliorare l'accessibilità al centro abitato.

Le modifiche al Regolamento Urbanistico vigente consistono nella revisione cartografica della tavola n. 14 per la variazione di destinazione urbanistica da verde pubblico a viabilità delle aree interessate dall'opera.



Viale Primaldo Paolieri e il sistema viario comunale
--

Il sistema infrastrutturale della grande viabilità per la mobilità delle persone e delle merci, del territorio del Comune di Campi Bisenzio è costituito essenzialmente dai seguenti principali assi viari:

- il sottosistema funzionale delle Autostrade comprende le due autostrade A1, A11 e il raccordo di Via Limite, ove è anche ubicata la Direzione di Tronco con tutti gli uffici e le attrezzature logistiche per il funzionamento delle grandi arterie che costituiscono una risorsa indispensabile per la mobilità nazionale.
- dai sottosistemi funzionali delle strade extraurbane di tipo “ B” , e “ C” cioè essenzialmente:
 - dall’ asse della Mezzana Perfetti Ricasoli, posto nord del territorio e tangente alla zona produttiva e alla zona interessata dal Centro Commerciale dei Gigli
 - alla ex SS 66- Pistoiese, di collegamento fra Firenze e Pistoia e tangente il territorio campigiano a sud
 - la via Barberinese di collegamento fra le Signe e Prato, attraversante il territorio da nord a sud.

Ed infine:

- la ex CIRCONVALLAZIONE NORD, attualmente denominata viale P.Paolieri, posta sulla direttirice Prato – Firenze, interessata da un traffico di attraversamento del territorio comunale.

La circonvallazione Nord, tratto della strada provinciale n.5 Firenze–Lucca inserita nel sottosistema delle strade extraurbane di tipo “ C, rappresenta uno dei tratti piu’ transitato del sistema di attraversamento del territorio comunale. In esso si raccorda tutta la viabilità ed il traffico da e per Prato e in particolare proveniente dalla zona industriale pratese del Macrolotto.

Su tale asse viario si concentrano i flussi di traffico derivanti dalla presenza del centro commerciale “ i Gigli” e della zona industriale posta a nord del comune

Le foto sotto riportate sono state scattate sulla circonvallazione nord e in prossimità dell’ area interessata dalla variante.



Foto dalla Circonvallazione Nord direzione Firenze (est)



Foto da via di Limite – Circonvallazione Nord direzione Villa Montalvo (nord)



Foto da via di limite verso la Circonvallazione Nord direzione Prato (ovest)

La nuova opera viaria: inserimento dello svincolo

La presente variante al Regolamento Urbanistico è finalizzata all' inserimento di uno svincolo in uscita verso Via di Limite subito dopo il sovrappasso del Marina.

Lo svincolo è stato progettato, ad integrazione della viabilità ordinaria esistente, per assolvere alla funzione di collegamento tra la parte esistente della Circonvallazione Nord e via di Limite al fine di permettere a chi percorre viale P.Paolieri verso Firenze di entrare nel centro abitato del capoluogo senza dover arrivare alla rotonda di viale Allende ed evitare e abituali code che vi si formano.

Infatti gravando su detta rotonda tutto il traffico da e per il centro commerciale, oltre a quello di attraversamento da e per Prato e Firenze, risulta sempre interessata da code in particolare appunto dalla direttrice proveniente da Prato in direzione Firenze.

Lo svincolo porta ad un miglioramento della viabilità dell' area “ scaricando” a livello di flusso viario il tratto della Circonvallazione Nord tra Via Limite e la rotatoria con Viale Allende e la rotatoria stessa. Infatti allo stato attuale della viabilità, chi proviene dalla Circonvallazione Nord verso Firenze ed è diretto in Via Limite o nelle traverse più prossime, deve obbligatoriamente proseguire verso la rotatoria con Viale Allende per poi svoltare a destra e proseguire fino a destinazione, allungando il percorso ed impegnando una viabilità avente già flussi di traffico considerevoli.



In rosso il progetto stradale oggetto della variante.

L' intervento completa funzionalmente gli interventi già previsti su quest' asse viario così importante per il territorio comunale e che sono già stati oggetto di variante urbanistica adottata con Del. C.C. n. 124 del 29 ottobre 2008 inerente lievi modifiche ed integrazioni al tracciato derivanti dalla redazione del progetto definitivo del proseguimento verso Prato oltrechè per lo spostamento all' altezza dell' intersezione tra via Cilea e via Orlyi della rotonda attualmente prevista su via Cetino.

L' intervento ha importanza anche nei riguardi della viabilità pedonale in quanto prevede di collegare il marciapiede della Circonvallazione Nord lato Campi con quello di Via Limite. Inoltre, con la realizzazione del verde e del percorso pedonale in esso insistente, si crea un ulteriore collegamento pedonale tra il marciapiede di Via Limite ed il percorso pedonale esistente che da Villa Montalvo procede in direzione sud-ovest verso il parcheggio di Via delle Corti.

Il progetto nel dettaglio



Il progetto dell' opera viaria viabilità cui è finalizzata la variante comprende sommariamente:

- la realizzazione dell' allargamento della carreggiata stradale di viale P.Paolieri con realizzazione di una sorta di corsia di decelerazione che si affianca alla carreggiata esistente e realizzazione di svincolo

collegante la corsia di decelerazione con l' esistente via di Limite. Sullo svincolo è previsto un limite di velocità di 30 km/h ed un dissuasore di velocità situato a fine tratto.

- la realizzazione di un marciapiede lungo tutto il ramo di svincolo per il collegamento pedonale tra la Circonvallazione Nord e Via di Limite;
- la realizzazione di una fascia di verde di rispetto lungo tutta la lunghezza del ramo di svincolo di progetto quale elemento di arredo urbano che assolve anche alla funzione di schermatura a verde e a minimizzare l' impatto ambientale dell' attuale e futura opera viaria. Per quanto riguarda le piantumazioni arboree, è previsto il riutilizzo, ove possibile, delle alberature insistenti nell' area prevedendone l' espianazione e la successiva ricollocazione;
- il mantenimento a cielo aperto del fosso, attualmente esistente, collocandolo al piede del nuovo rilevato stradale in modo tale che riceva sia le acque dell' area a verde (in modo analogo a quanto ha fatto sino ad oggi) che quelle di raccolta della strada e quindi non modificando sostanzialmente caratteristiche e capacità di deflusso rispetto allo stato attuale.
- la realizzazione di dell' impianto di illuminazione. Sulla base delle indicazioni fornite dal Comune e di quelle direttamente rilevabili sul posto, si evince che nessun sottoservizio di particolare importanza esistente interferisce con le lavorazioni.
- l' installazione di barriere antirumore lungo quasi tutto lo sviluppo dello svincolo;
- la rimozione del guard rail esistente e il riposizionamento del guard rail lungo la corsia di decelerazione.

Di seguito sono riportate delle immagini virtuali della realizzazione dell' intervento.



La corsia di decelerazione – veduta verso Firenze



La corsia di decelerazione – veduta verso Prato



Sistemazione a Verde dell' area – veduta verso Prato

Capitolo 2

Variante al Regolamento Urbanistico: verifiche di coerenza con gli strumenti urbanistici e gli atti di governo del territorio

Il Comune di Campi Bisenzio ha approvato definitivamente il Piano Strutturale con Del.C.C. n. 122/2004; Il Regolamento Urbanistico Comunale, è stato approvato con Del.C.C. n° 90 del 20 luglio 2005. successivamente modificato con una variante sostanzialmente normativa approvata con Del.C.C. n.118/2008, finalizzata al suo riallineamento al P.S. ed all'adeguamento alla L.R.n. 1/2005.

La variante oggetto della presente valutazione integrata prevede la modifica della tavola 20 del RUC vigente per destinare le aree interessate dall' opera viaria da “ VERDE PUBBLICO PARZIALMENTE IN FASCIA DI RISPETTO STRADALE” a “ VIABILITÀ” .



Stato attuale – Estratto della Tav. 14



Stato modificato post Variante – Estratto della Tav. 14 – Regolamento Urbanistico

La variante al Regolamento Urbanistico è conforme al piano strutturale, in quanto non modifica la strategia di sviluppo del territorio, ed è quindi in linea con le prescrizioni del Piano Territoriale di Coordinamento (PTCP) e con il Piano di Indirizzo Territoriale (PIT).

L'area è interessata dal Vincolo paesaggistico ai sensi dell'art.142 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 Codice dei beni culturali e del paesaggio per la fascia di 150 mt dal Bisenzio e quindi sul progetto verrà attivata la richiesta procedura di legge.

La ex circonvallazione nord del territorio campigiano, attualmente denominata Viale Primaldo Paolieri e quindi il tratto di strada interessato dallo svincolo, è stato riclassificato, con Decreto della Regione Toscana del 07/07/2004 n. 4002, da strada Comunale a "Strada Provinciale n. 5" e quindi, pur non essendo, ad oggi, conclusa la procedura di passaggio di consegne fra i due enti interessati, sarà cura degli uffici comunali acquisire opportuno parere dell'ente provinciale.

L'area interessata dal progetto è limitrofa alla villa Montalvo complesso monumentale interessato da Vincolo architettonico apposto ai sensi del Decreto del Ministro per i beni culturali e ambientali del 27/02/1992. Al fine di un'eventuale espressione in merito, il rapporto di valutazione integrata verrà inviato alla Sovrintendenza competente.

Capitolo 3

Le condizioni di fattibilità

Nello studio del percorso di progetto sono state condotte le seguenti verifiche di fattibilità dell'intervento mediante:

- lo studio di PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE dell'intervento inteso come individuazione di eventuali vincoli ambientali o paesaggistici interessanti l'area oggetto di intervento.

L'area interessata ricade nella perimetrazione del centro abitato, conformemente al Piano Territoriale della Provincia di Firenze.

Il progetto di cui trattasi prevede, oltre all'infrastruttura stradale, l'installazione di barriere antirumore, nei tratti rappresentati in progetto, al fine di mitigare l'impatto acustico prodotto dal traffico stradale. L'installazione di dette barriere, se pure di tipologia "semi-

trasparente” (similare a quelle già installate nel tratto di Circonvallazione Nord oltre l’ intersezione con Via Limite per chi percorre verso Firenze), e quindi di impatto visivo limitato, presenta comunque un se pur minimo impatto visivo. Nel progetto redatto, al fine di mitigare l’ impatto ambientale prodotto dalle barriere sull’ ambiente limitrofo ed in particolare sulle abitazioni ed edifici pubblici in qualche modo interessati, è stata prevista, una parziale “ schermatura” mediante piantumazione.

□ lo studio di PREFATTIBILITÀ GEOLOGICA ED IDRAULICA dell’ intervento intesa come studio di fattibilità dell’ intervento sia a livello di adempimento a tutte le prescrizioni previste in merito dalla vigente normativa in materia di rischio idraulico, geologico e sismico in relazione alla natura dei terreni interessati dall’ intervento ed alle carte di pericolosità geologica (movimenti franosi).

Per quanto riguarda il rischio idraulico la zona di cui trattasi risulta non essere stata interessata nel novembre del 1966 ed invece essere interessata da una lama d’ acqua di altezza circa 1mt dall’ alluvione del 1991.

La protezione arginale è stata ricostituita e rinforzata qualche anno fa e le verifiche realizzate dall’ Autorità di Bacino del Fiume Arno per il progetto di Piano Assetto Idrogeologico mostrano come l’ area sia in sicurezza rispetto alla piena del Fiume Arno e dei suoi affluenti sino al rigurgito prodotto dalla piena stessa. Anche le verifiche specifiche eseguite sul Torrente Bisenzio e i suoi principali affluenti dallo Studio HYDEA di Firenze per conto della Regione Toscana, Autorità di Bacino del Fiume Arno, Provincia di Pistoia e Provincia di Prato, hanno confermato che l’ area in oggetto presenta un rischio idraulico per piene con tempo di ritorno superiore a duecento anni.

Con riferimento specifiche indagini geologico-tecniche svolte nel Febbraio 2004, si evince che l’ area in esame è prevalentemente interessata dalla presenza di limi argillosi sabbioso bruno fino alla profondità di 4.00mt e da argilla limosa bruna con venature grigie e noduletti calcarei fino alla profondità di 10.00mt. Le caratteristiche del terreno interessato risultano adeguate a consentire la realizzazione della strada e dello svincolo prevedendo una opportuna bonifica del sottofondo di imposta della struttura stradale.

La variante in oggetto ricade all’ interno dell’ ambito B del Torrente Bisenzio, ma risulta esterna all’ ambito A1 di corsi d’ acqua censiti dal PIT o comunque dalla fascia di rispetto di corsi d’ acqua pubblici o gestiti dal Consorzio di Bonifica dell’ Area Fiorentina.

L’ area ricade invece nella “ Carta guida delle aree allagate” edita dall’ Autorità di Bacino del Fiume Arno.

□ lo studio di PREFATTIBILITÀ URBANISTICA inteso come valutazione di inserimento dell' infrastruttura proposta con particolare riferimento agli strumenti urbanistici territoriali attualmente vigenti nonché alla viabilità attuale e di previsione ed all' analisi di compatibilità con gli edifici o impianti e le recinzioni di pertinenza esistenti oltreché alla verifica dei vincoli sovracomunali esistenti.

Con riferimento al progetto definitivo redatto, infatti, sarà cura dell' Amministrazione acquisire, ove e per quanto necessari, i nulla osta di conformità alle norme di sicurezza, sanitarie, ambientali e paesaggistiche.

Gli studi di fattibilità dell' intervento così descritti sono stati recepiti negli elaborati specifici facenti parte del progetto.

Capitolo 4

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

L' art.11 della legge regionale 1/2005 comma 3, dispone che la valutazione integrata comprenda anche la verifica tecnica di compatibilità relativamente all' uso delle risorse essenziali del territorio. Tale verifica avviene attraverso l' analisi e il controllo delle principali matrici ambientali, quali l' aria, l' energia, l' inquinamento acustico, l' inquinamento elettromagnetico, l' uso ed inquinamento delle risorse idriche, la natura, il paesaggio, le risorse minerarie, l' inquinamento del suolo e sottosuolo e la gestione dei rifiuti.

Data la modesta dimensione dell' intervento di progetto, esso e' tale da non compromette l' uso dell' aria, dell' energia, non incrementa l' inquinamento elettromagnetico, non prevede l' uso delle risorse idriche, e sostanzialmente lascia inalterato il paesaggio.

L' uso del suolo e' compromesso solo in minima parte, in quanto il progetto prevede un riporto di terra al fine di allargare la strada già realizzata in rilevato. Per questa operazione saranno utilizzate terre appartenenti ai gruppi A1, A2-4, A2-5, A3 della classifica AASHTO, posto in opera preventivamente vagliato e compattato al 90% della densità massima AASHTO modificata.

L' inquinamento acustico verrà attenuato dalle barriere antirumore al fine di ammortizzare il rumore del traffico in tutta la zona a sud del tratto della circonvallazione. La zona sud e' infatti densamente urbanizzata e necessita

di una schermatura proprio a difesa del rumore prodotto dalla veicolazione in entrambi i sensi di marcia. Il progetto prevede l' inserimento di barriere su fondazione in cemento armato con base in metallo e pannellature trasparenti.

Capitolo 5

Gli effetti attesi e il monitoraggio previsto

Il monitoraggio degli effetti della variante in oggetto e' analizzato attraverso le principali matrici ambientali, quali appunto l' aria, l' energia, l' inquinamento acustico, l' inquinamento elettromagnetico, l' uso ed inquinamento delle risorse idriche, la natura, il paesaggio, le risorse minerarie, l' inquinamento del suolo e sottosuolo e la gestione dei rifiuti.

Le principali matrici ambientali sono esaminate nel precedente capitolo, e data la piccola entità della variante in oggetto, il monitoraggio rileverà ben poche alterazioni del sistema ambientale.

Il monitoraggio degli effetti della variante sarà effettuato, una volta completata l' opera stradale. Gli effetti potranno essere valutati monitorando tre elementi sostanziali:

- il traffico veicolare
- l' impatto acustico
- l' inquinamento dell' aria

A tale scopo verrà prodotta una documentazione statistica del traffico veicolare, le rilevazioni acustiche e ambientali dell' area.

La valutazione degli effetti attesi (art.9 del del Regolamento Regione 4/R del 9 febbraio 2007) e' il documento finale del processo valutativo e pertanto in esso devono essere evidenziate le eventuali criticità dell' intervento oggetto della variante.

