



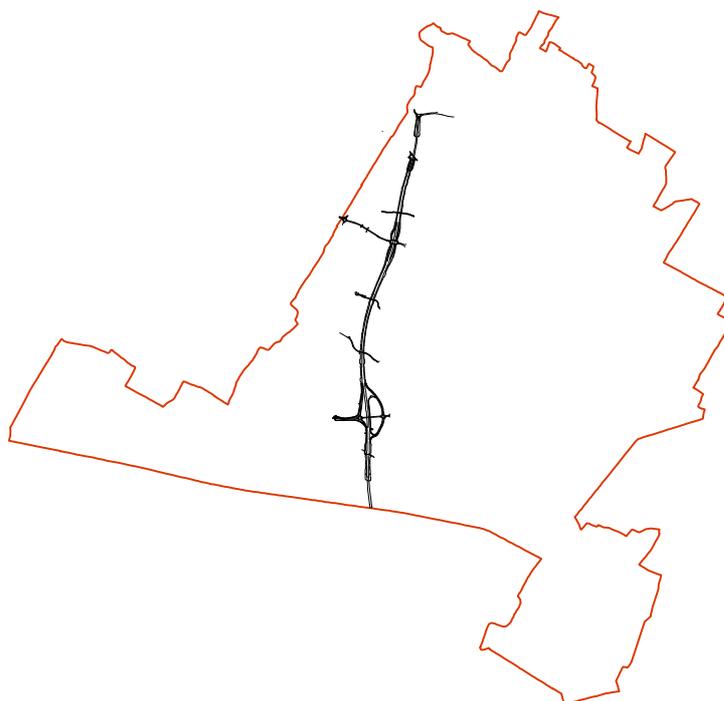
Comune di Campi Bisenzio

Provincia di Firenze

P.R.G. 2005 - Regolamento Urbanistico

Adozione: Delibera C.C. n°201 del 2/12/2004 - Approvazione: Delibera C.C. n°90 del 20/7/2005

Ufficio Progettazione - Progettista : Arch. P.Pasquale FELICE



Novembre 2008

Elaborato

Titolo

A

Relazione tecnico-descrittiva

**BRETELLA AUTOSTRADALE LASTRA A SIGNA - PRATO
Variante n. 6 al RUC anche per le opere collaterali ricadenti nel
territorio campigiano.**

Adozione: Delibera C.C.n° del

Approvazione: Delibera C.C.n° del

ELABORATO A

Alla Giunta Comunale
SEDE

**OGGETTO: Bretella autostradale Lastra a Signa –Prato.
Variante n.6 al RUC anche per le opere collaterali ricadenti nel
territorio campigiano.**

Relazione descrittiva.

La variante in oggetto contiene la modifica della cartografia in scala 1:2.000, tavole grafiche nn. 1,2,3,7,13,19 e 23, del Regolamento Urbanistico Comunale. Le modifiche sono limitate ad alcune correzioni grafiche per la rappresentazione dell'autostrada Lastra a Signa-Prato e soprattutto delle opere collaterali, così come risultano per gran parte disegnate nel progetto definitivo dell'opera, redatto dalla società SPEA, con le richieste di integrazione progettuale fatte dal Comune di Campi Bisenzio. Le modifiche, rispetto a quanto riportato nel RUC, si sono rese necessarie in quanto nel passaggio dal progetto preliminare dell'opera, che fu riportato a suo tempo nel regolamento urbanistico in fase di elaborazione iniziale, al progetto definitivo, ci sono state alcune puntualizzazioni progettuali che rendono necessario l'aggiornamento della cartografia del Piano. Inoltre per le opere collaterali sono state fatte a suo tempo delle richieste dall'Amministrazione Comunale che per la maggior parte sono state accolte e riportate nelle definizioni progettuali integrative presentate successivamente. Inoltre, per alcune modifiche, richieste dall'Amministrazione Comunale in fase di esame del progetto, le suddette tavole grafiche del RUC sono state adeguate di conseguenza.

Nel mese di aprile 2008, dalla società Spea sono stati presentati gli elaborati integrativi al progetto dell'autostrada, relativi allo Studio di impatto ambientale, conseguenziali agli studi sulla componente acustica, sulla componente atmosferica, sulla qualità del paesaggio, con la definizione degli scenari ante-operam, post-operam e con la presenza del cantiere.

Le sistemazioni a verde comprendono la messa a dimora di essenze arbustive, erbacee palustri, arboree assimilabili a specie da frutto. Le barriere fono-assorbenti sono in plastica riciclata. Nell'ambito dell'analisi costi-benefici, si prevede la piena funzionalità della struttura al 2014, con un arco temporale di esercizio per 40 anni.

Negli elaborati integrativi, presentati ad aprile 2008, viene inoltre specificato che la realizzazione della Bretella non impedisce il futuro ampliamento dell'autostrada A11 (eventuale terza corsia) in località Capalle.

Per gli studi sulla VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) è stato espresso il parere favorevole del Comune di Campi Bisenzio con delibera di GC n.263 del 19.12.07

Nelle integrazioni presentate ad aprile 2008, sono state precisate, per l'area di servizio, le attività da collocarvi: parcheggi, ristorazione, market, accoglienza e deposito, officina, distribuzione carburanti, hotel, gestore benzine. Per l'area adiacente invece, da destinare ad attività terziarie, le specifiche funzioni saranno definite in un successivo momento.

Le medesime integrazioni contengono lo sviluppo di alcuni aspetti di carattere idrologico-idraulico, con la definizione di un'area umida ricadente nel Comune di Signa, per la compensazione dei volumi idraulici sottratti all'esondazione dall'opera autostradale.

Le integrazioni e modifiche di cui sopra sono state presentate a seguito del parere riportato nella delibera di GC n.263 del 19.12.07. Queste modifiche sono state esaminate il 26 maggio 2008 dagli uffici comunali ed il parere è stato riportato in delibera di GC n. 111 del 06.06.2008.

In quest'ultimo atto è stato espresso il definitivo **parere favorevole** alla procedura di VIA (da parte del Comune di Campi Bisenzio), ma sempre a condizione che la conferenza di servizi, che sarà convocata per l'approvazione del progetto esecutivo, recepisca alcune ulteriori richieste che riportiamo sinteticamente (solo quelle che hanno valenza di carattere grafico per la variante al RUC). Nel parere si precisa che:

- 1)-tutti gli scatolari per i percorsi pedociclabili devono avere dimensioni mt.3x3 invece che 3x2,5 mt; in tal modo abbiamo definito nella cartografia del RUC la larghezza degli accessi ai sottopassi;
- 2)-i sovrappassi previsti in prossimità della circonvallazione ovest devono avere, in aggiunta, una luce libera di almeno 15 mt in modo da poter consentire il passaggio della nuova strada di Piano. *Nelle tavole in scala 1:2.000 del RUC il varco è stato definito in modo da potervi consentire anche il passaggio della ferrovia prevista in direzione Prato;*
- 3)-tutti i tratti viari ridefiniti come "viabilità poderale", in prossimità dell'autostrada, dovranno avere una carreggiata di larghezza minima mt. 5,60 e dovranno essere asfaltati; in tal senso sono stati precisati nella nuova cartografia della variante al Ruc;
- 4)-le rotatorie necessarie per consentire l'inversione di marcia, per le strade esistenti, interrotte nei pressi dell'autostrada, devono avere un diametro non inferiore a 28 mt.; in tal senso sono state disegnate nella variante di Ruc, rinviando al progetto esecutivo l'esatta definizione del diametro;
- 5)-al fine di poter consentire la realizzazione di eventuali scarpate dolci (pendenze con rapporto 1 a 10) sono state definite nella cartografia, ove possibile, i necessari spazi destinati a verde di rispetto fino ad una distanza di mt.60 dall'autostrada, indipendentemente dalla possibilità di realizzare la scarpata o di realizzare delle semplici aree verdi di rispetto con alberi di alto fusto.

Nel suddetto parere sono state riportate inoltre alcune prescrizioni puntuali per le quali sono state definite le conseguenti modifiche cartografiche:

- a)-la rotatoria sulla via F.lli Cervi, di diametro esterno superiore a mt.28, ricade interamente nell'area definita a suo tempo a parcheggio pubblico e verde di rispetto;
- b)-sulla via Centola, a ovest della nuova autostrada, è stata riportata una rotatoria in modo da poter favorire la continuità sulla via Centola ma anche l'accesso alle nuove strade, previste nel RUC, e soprattutto mantenere l'ingresso al Piano Attuativo produttivo n. 4.3;
- c)-l'adeguamento di via Centola comprende anche il suo innesto diretto alla nuova rotatoria prevista sulla via di Confini;
- d)-è stato riportato il raccordo pedociclabile tra la circonvallazione sud e via di Carraia;
- e)-sono state definite inoltre: la modifica del collegamento tra via Carraia e via S.Domenico; lo spostamento di un tratto della ex statale 325, con la previsione di due rotonde sulla via di Carraia e sulla via di S.Domenico; queste ultime sono state disegnate al fine di poter consentire la realizzazione anche di un parcheggio pubblico al servizio delle attività produttive e delle unità residenziali esistenti nella zona. Il parcheggio pubblico è stato disegnato in modo da poter utilizzare, per gran parte, il sedime di ciò che oggi risulta la "325". **Esso sarà inoltre progettato e realizzato secondo le prescrizioni di carattere idraulico definite dagli Enti di competenza.**

Le suddette modifiche cartografiche interessano le tavole 1:2.000 nn.1,2,3,7,13,19,23 del RUC e non comportano la modifica del Piano Strutturale.

Altre modifiche del RUC che necessiterebbero invece anche della modifica del Piano Strutturale, come specificheremo in seguito, in riferimento ai contenuti dell'avvio del procedimento fatto a suo tempo, sono rinviate alla definizione di atti successivi sia per modificare il Piano Strutturale che per adeguare il Regolamento Urbanistico medesimo: ci riferiamo soprattutto al sistema degli scolmatori idraulici del Bisenzio e della conseguente definizione delle aree adiacenti. Per la eventuale modifica dell'intero sistema idraulico definito nel PAI, è stato formalizzato una specifica richiesta all'Autorità di Bacino.

L'avvio del procedimento di variante al PS e contestualmente al RUC, ai sensi dell'art.15 della legge regionale n.1/05, è stato formalizzato con delibera di GC n.256 del 17.11.2006; in tale deliberazione è stato "costruito" un collegamento formale tra l'autostrada in oggetto e la previsione dei due scolmatori delle "piene a rischio" del Bisenzio, in quanto i percorsi degli scolmatori interferiscono con il tracciato autostradale.

Nel merito delle problematiche idrauliche, il Consorzio di Bonifica dell'area fiorentina ha affidato un incarico al Prof. Stefano Pagliara dell'Università di Pisa per procedere allo studio della verifica idraulica del Bisenzio. Lo studio preliminare ha evidenziato che la eliminazione della previsione del canale scolmatore del fiume, a nord di Capalle, è possibile, a condizione che siano adeguati alcuni tratti arginali a valle. **La eliminazione dei canali scolmatori del Bisenzio (non quindi la realizzazione dell'autostrada e delle opere collaterali), comporterebbe naturalmente la modifica del Piano Strutturale. Gli studi idraulici di area vasta,**

in corso di definizione da parte del Consorzio di Bonifica, potranno stabilire anche la necessità di confermare o meno la medesima cassa di espansione idraulica di Le Miccine, oltre alla previsione dei canali scolmatori delle piene del fiume Bisenzio, definiti a nord e a sud del centro abitato capoluogo.

Si prende atto delle argomentazioni contenute nello studio iniziale del prof. Pagliara e ritenuto che il progetto della nuova autostrada risulta conforme al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico, ad esclusione di alcune opere collaterali di cui alla descrizione della variante, si ritiene corretto rinviare ad un successivo momento la verifica sulla problematica degli scolmatori idraulici del Bisenzio, rinviando conseguentemente ad un successivo atto l'eventuale modifica delle previsioni del Piano Strutturale. Occorre considerare che la necessità di togliere la previsione del canale scolmatore a nord era maturata anche dal fatto che per ottemperare alla prescrizione data dalla Soprintendenza era dunque necessario contenere l'altezza dell'autostrada più vicina alla quota di campagna, ritenendo che questa soluzione potesse impedire la realizzazione del canale scolmatore. Da questa conclusione si giungeva dunque alla definizione di togliere la previsione del canale scolmatore a nord, dopo averne verificato la compatibilità idraulica.

Nel merito della problematica idraulica l'A.C. vuole procedere, oggi, ad una maggiore riflessione, sia nel mantenere la previsione del canale che nel togliere tale previsione, con il conseguente rialzamento degli argini del Bisenzio in alcune parti del territorio; in tal senso l'argomento è quindi da rinviare a un successivo momento, con ulteriore verifica dello studio idraulico del Professor Pagliara che sarà sicuramente di riferimento per i prossimi atti urbanistici e con la conclusione degli studi idraulici di area vasta in corso a cura del Consorzio di Bonifica dell'area fiorentina.

In merito alla interferenza della "bretella autostradale" con la viabilità locale campigiana sono stati espressi i formali pareri degli uffici che risultano agli atti. Nel suo complesso il progetto definitivo dell'opera risulta conforme al Regolamento Urbanistico, ad esclusione di alcune opere collaterali per le quali si rende necessario modificare esclusivamente le tavole grafiche 1:2.000 nn.1,2,3,7,13, 19,23 del RUC. Nel merito si ritiene dunque che non vi sia alcuna necessità di modificare la Normativa del RUC nè il Piano Strutturale medesimo.

In riferimento allo studio di impatto ambientale si precisa che: esso è stato depositato in data 10.10.07, ai sensi dell'art.28 del dlgs 152/06 e dell'art.14, 3° comma, della LR n.79/98. Il parere del Comune di Campi Bisenzio è stato definito prima con una nota dell'ufficio e poi con una delibera di GC n.263 del 19.12.07; parere successivamente integrato con delibera di GC n.111 del 6.6.2008. Sull'argomento si prende atto, tra le altre cose, di alcune prescrizioni, definite nei diversi pareri che risultano agli atti del procedimento, in merito:

-alla sottrazione di habitat per gli animali; sulla interruzione dei corridoi ecologici; sul numero e dimensionamento dei sottoattraversamenti faunistici;

sull'abbattimento della fauna; sull'impatto visivo-paesaggistico della nuova struttura autostradale. La soluzione definita nelle tavole di variante al RUC è tale da poter consentire la realizzazione di ampie aree verdi di rispetto –fino ad una larghezza di 60 mt- lungo l'autostrada, per risolvere sia il problema dell'impatto visivo della nuova struttura viaria, sia il problema dell'attraversamento dell'avifauna, in quanto nelle nuove aree verdi verranno messe a dimora anche alberature di grandi altezze (cipresso, farnia, platano, bogolaro, leccio, ecc.) che potranno favorire l'attraversamento dell'autostrada da parte dei volatili;

-alla idonea definizione delle dimensioni dei sottopassi faunistici per superare il carattere di barriera ecologica della nuova autostrada e alla necessità di impedire agli animali di salire sulla struttura viaria con l'adozione di adeguate soluzioni tipologiche delle recinzioni;

-alle soluzioni da attuare in riferimento all'area SIC (con la futura modifica del perimetro), e soprattutto in merito agli accorgimenti da adottare per non inquinare la falda idrica superficiale. L'elaborato n. B) contiene specifici riferimenti per il procedimento relativo alla Valutazione Integrata e sugli argomenti relativi alla VIA.

In riferimento alla valutazione integrata si precisa che:

Con deliberazione di GC n.263 del 19.12.2007 era stato formulato il parere di competenza per la VIA; esso poneva alcune condizioni che richiedevano la modifica delle soluzioni progettuali.

Il progetto definitivo, modificato ed integrato, è pervenuto al Comune in data 17 aprile 2008. Gli elaborati sono stati esaminati dagli uffici il cui parere è stato approvato con delibera di GC n.111 del 6.6.2008.

Nell'ambito del procedimento è stata fornita anche una specifica valutazione integrata.

Essa, prevista nell'art.11 della LR n.1/05 e dal regolamento approvato con Decreto di G.R. n.4/r del 9/2/07, contiene la valutazione degli effetti sul piano **ambientale, territoriale, economico e della salute umana** della nuova struttura.

Il processo di valutazione integrata contiene anche la definizione:

-della partecipazione dei soggetti esterni all'Amministrazione Comunale;

-del monitoraggio degli effetti dell'opera sul territorio;

-della valutazione ambientale, che abbiamo sopradescritto;

Essa contiene inoltre alcune considerazioni in riferimento:

-alla fase iniziale, per l'esame del quadro analitico, la fattibilità tecnica-giuridica-amministrativa-economica-finanziaria; nella coerenza degli obiettivi sono definiti anche le risorse disponibili per il monitoraggio; sono inoltre definite le forme di partecipazione;

-alla valutazione di coerenza del quadro conoscitivo dove vi è la definizione degli obiettivi generali; vengono esaminati i dati in rapporto con gli atti pianificatori e di

governo del territorio di altri soggetti istituzionali. *Va sottolineato ancora una volta che la previsione dell'autostrada era già contenuta nel RUC e che la variante riguarda essenzialmente alcune opere collaterali;*

-alla valutazione intermedia dei quadri conoscitivi analitici, con la definizione degli obiettivi e le azioni per conseguirli, le soluzioni alternative e la definizione degli indicatori.

In merito al procedimento di Valutazione Integrata, sono pervenute n.8 "osservazioni" per le quali è stato redatto una RELAZIONE DI SINTESI, con la descrizione degli argomenti e una proposta di controdeduzioni. Quest'ultimo elaborato, redatto ai sensi del 3° comma dell'art.10 del D.P.GRT n.4/R del 9/2/2007, è stato oggetto di presa d'atto con delibera di G.C. n. 208 del 17.11.2008 ed è allegato (elaborato B) alla delibera di adozione della variante, in attuazione del 3° comma, art.16 della LR 1/05.

In attuazione del 2° comma art.10 del D.PGR. n. 4/R del 9/2/2007, la Relazione di Sintesi è stata messa a disposizione del pubblico, con le modalità di cui all'art.12, 3° comma: pubblicazione sul sito internet del Comune e comunicazione agli interessati.

In merito al procedimento di cui al DPR 8/6/2001 n.327, in attuazione dell'art.11 è stato formalizzato l'avvio del procedimento, con la comunicazione effettuata mediante pubblico avviso, all'albo pretorio del Comune e sui giornali locali, per la modifica del RUC e quindi per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, in merito ad alcune opere collaterali, poiché l'opera autostradale è sostanzialmente prevista nel Regolamento Urbanistico. Nell'arco dei venti giorni, a partire dalla data del deposito il progetto di variante al RUC è stato visionato da una ventina di cittadini presso l'ufficio progetti in Villa Rucellai. Durante tale periodo sono pervenute n. 5 "osservazioni".

-La prima "osservazione", prot. 69042 dell'11.11.2008, è stata presentata dal Sig. Cocci Luciano, in riferimento alla particella n.55 del foglio n. 18, alla particella n.46 del foglio n. 5 ed alla particella n.204 del foglio n. 32. In sintesi si evidenzia la conduzione agricola delle aree, la disponibilità ad impiantare in proprio le alberature necessarie pu di evitare l'esproprio per realizzare il verde di rispetto previsto in adiacenza all'autostrada. Le argomentazioni sono parzialmente accolte poiché solo una minima parte delle particelle citate sono interessate dalla destinazione a verde di rispetto, di cui si propone il mantenimento per confermarne il suo disegno unitario.

-La seconda "osservazione", prot. 69043 dell'11/11/2008, è stata presentata dal Sig.Cocci Osvaldo in riferimento alle particelle nn.820 e 13 del foglio n.5. Si evidenzia che parte delle aree ricadono nei Pmu 4.1 e 4.3 a destinazione industriale e sulle quali è prevista la costruzione di edifici. La richiesta è tenuta presente in quanto trattasi di fascia di rispetto e non "verde di rispetto" per cui non si prevede alcuna procedura espropriativa aggiuntiva rispetto a quanto già definito nel progetto dell'autostrada.

-La terza “osservazione”, prot. 69046 dell’11/11/2008, è stata presentata dal Sig. Cocci Osvaldo in riferimento alle particelle nn. 286, 291, 304, 328, 520, 532, 533, 535, 536 del foglio n. 18. Vi si lamenta che l’eventuale esproprio possa pregiudicare la realizzazione di edifici industriali. In verità trattasi prevalentemente di vincolo di rispetto e solo in minima parte, sulla particella n.20, è stato definito il verde di rispetto che risulta necessario per confermare il disegno unitario del verde.

-La quarta “osservazione”, prot. 69049 dell’11/11/2008, è stata presentata dal Sig. Cocci Osvaldo in riferimento alla particella n.310 del foglio n.5 per la quale si chiede di non attivare la procedura espropriativa. In verità trattasi di fascia di rispetto e non “verde di rispetto” per la quale non si attiva alcuna procedura espropriativa aggiuntiva rispetto a quanto previsto nel progetto di autostrada.

-La quinta “osservazione”, prot.69758 del 13/11/2008, è stata presentata dal geometra Leonardo Amerini in riferimento alla particella n.66 del foglio n.23, per la quale si chiede di procedere alla correzione della intestazione catastale.
Si prende atto del contributo.

A questo punto si riporta una sommaria e schematica descrizione del progetto della nuova autostrada, con le definizioni di cui alla relazione integrata, articolata per i diversi tratti autostradali a partire dal raccordo a nord con la Mezzana Perfetti Ricasoli e procedendo verso sud:

A)-tratto da 0 a 300 mt., fortemente antropizzato per gli insediamenti industriali ed in piccola parte, dopo l’attraversamento del Bisenzio, per quelli urbani. Nell’area vi è la presenza di via dei Confini, intorno alla quale spesso si verifica il superamento dei limiti di rumore, dovuto anche al traffico esistente sull’autostrada A11.

La nuova opera quindi si aggiunge agli altri elementi estranei, senza aumentare il livello di frammentazione paesistica esistente.

L’impatto ambientale, nella Valutazione Integrata, viene definito di livello 1- ovvero accettabile.

B)-tratto da 300 a 2.500mt., con un paesaggio esistente prevalentemente agricolo, la presenza di alcune aree incolte, altre di carattere insediativo con essenze arboree di arredo “estrane alla tradizione toscana”. Nell’area scorre il canale Vingone-Lupo. Il tratto dell’autostrada sarà in rilevato, con due sovrappassi secondari e un corpo di svincolo con la Circonvallazione Nord. Ma nonostante il carattere agricolo dell’area, gli impatti ambientali della nuova infrastruttura sono da considerarsi lievi, anche in virtù dello scarso valore ambientale del contesto. Impatto significativo invece a carico della componente paesaggio per il rilevato autostradale.

L’impatto ambientale, nella Valutazione Integrata, viene definito di livello 1 –ovvero accettabile.

C)-tratto da 2.500 a 3.700mt., urbano sul lato est della nuova struttura e agricolo sul lato ovest. La parte agricola è anche da considerare quale corridoio ecologico, anche se “di scarso valore”. La nuova autostrada è completamente in rilevato, con un sovrappasso secondario. Impatti ambientali lievi, non significativi, non critici quindi, anche in virtù dello scarso valore ambientale del contesto considerato.

L’impatto ambientale, nella Valutazione Integrata, viene definito di livello 1 –ovvero accettabile.

D)-tratto da 3.700 a 5.000 mt., ricadente nel comune di Campi Bisenzio; tratto ad elevato valore naturalistico, porzione del SIR “stagni della piana fiorentina” (per il coinvolgimento di una piccola parte dell’ area ex dirigibili).

L’impatto ambientale, nella Valutazione Integrata, viene definito di livello 2 – Contemporaneamente viene precisato che la criticità del carico ambientale in corrispondenza dell’area dirigibili verrà riequilibrata con la realizzazione di una cassa di espansione idraulica localizzata nelle vicinanze, anche se ricadente nel territorio del Comune di Signa.

Ad esclusione quindi dell’area ex dirigibili dell’Indicatore, che il progetto di autostrada coinvolge solo marginalmente, per l’intero territorio del Comune di Campi Bisenzio interessato dalla nuova autostrada, l’impatto ambientale è di livello 1; tuttavia anche nell’ambito della modalità semplificata, l’opera è soggetta alla “valutazione degli effetti ambientali” in attuazione della Direttiva 2001/42/CEE, perché interessa un sito di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali (flora e fauna selvatica).

Descrizione della variante per le principali modifiche apportate alla cartografia in scala 1:2.000 del RUC, ovvero alle tavole nn.1,2,3,7,13,19,23.

Si precisa che, per la definizione dello stato attuale cartografico, si fa riferimento alla cartografia definitivamente approvata dal Consiglio Comunale, nell’ambito della conclusione del procedimento di variante per l’allineamento del RUC al PS, con pubblicazione sul BURT del 26.11.2008, e del procedimento di adozione in Consiglio Comunale delle varianti al RUC per le bretelle stradali di Capalle e di S.Piero a Ponti.

-Nella tav. 1, le principali modifiche consistono in:

-ridefinizione del verde di rispetto laterale, in ambo i lati, per indicare la pertinenza autostradale (quella effettivamente da espropriare), anche al fine di costruire un raccordo funzionale con la esistente Mezzana Perfetti Ricasoli;

-ridefinizione delle fasce di rispetto, in ambo i lati, per uno spessore in parte di mt. 30 (per la nuova viabilità) ed in parte di mt.20 (per la viabilità esistente);

-conferma del sottopasso di mt. 3,00 x 3,00 per la pista ciclopedonale, che da via Flli Cervi si possa raccordare con quella esistente sull'argine del fiume Bisenzio nel Comune di Prato.

-**Nella tav. 2**, le principali modifiche consistono in:

- allargamento della pertinenza viaria, per consentire la realizzazione della rampa di raccordo tra l'autostrada e la Mezzana-Perfetti-Ricasoli;
- conseguente traslazione della fascia di rispetto dello spessore di mt.20.

-**Nella tav. 3**, le principali modifiche consistono in:

- ridefinizione della pertinenza autostradale a nord del fiume Bisenzio, conseguente puntualizzazione della fascia di rispetto di mt.30;
- ridefinizione delle rampe verso la ex statale 325, con correzione della rotatoria di raccordo e delle pertinenze, per le aree relative al terreno di riporto;
- conseguente adeguamento delle fasce di rispetto di mt.30;
- definizione del sottopasso pedociclabile, finalizzato al mantenimento della continuità per la esistente via di Maiano;
- definizione, su ambo i lati della nuova autostrada, delle rotonde sulla via di Maiano (interrotta) per favorire l'inversione di marcia;
- ridefinizione del raccordo tra la via Centola e la nuova strada di Piano, anche per confermare l'accesso al PMU 4.3, con correzione della soluzione del sovrappasso dell'autostrada.

-**Nella tav. 7**, le principali modifiche consistono in:

- modifica del raccordo tra via Centola e la rotonda di via dei Confini;
- ridefinizione dell'uscita dalla nuova autostrada: rotonda con raccordo all'asse delle industrie (circonvallazione nord), rampe e verde di rispetto per il terreno di riporto;
- definizione, in alcune parti, del verde di rispetto nell'intero arco dei 60 mt. per consentire la realizzazione di un armonico rapporto tra zona agricola e autostrada, al fine di una maggiore definizione di raccordo ambientale, ove mettere a dimora alberature di alto fusto necessarie anche per favorire il passaggio dell'avifauna;
- I canali scolmatori del Bisenzio vengono lasciati nelle previsioni del RUC e la loro eventuale messa in discussione è rinviata ad un momento successivo, anche sulla base di una maggiore riflessione sull'intera problematica della messa in sicurezza idraulica del territorio nell'area vasta di cui allo studio curato dal Consorzio di Bonifica dell'area fiorentina che sarà consegnato nelle prossime settimane;
- la definizione di un idoneo sottopasso della nuova autostrada confermerà il mantenimento della continuità del tratto di via Castronella;
- per il mantenimento della continuità di via Tosca Fiesoli è definito invece un sovrappasso che, sul lato est dell'autostrada, viene prolungato in maniera idonea da poter consentire il passaggio anche della circonvallazione ovest del capoluogo e della ferrovia o tranvia in direzione Prato. La variante contiene anche una leggera modifica del sedime autostradale.

-Nella tav. 13, le principali modifiche consistono in:

- ridefinizione delle aree a verde di rispetto per le pertinenze autostradali, con estensione di alcune parti fino ad una distanza di mt.60 al fine di migliorare l'inserimento ambientale della nuova struttura;
- mantenimento delle fasce di rispetto di mt.60 su ambo i lati dell'autostrada;
- ridefinizione del sovrappasso di via Gramignano in modo tale da lasciare spazio sia alla circonvallazione ovest del capoluogo che alla ferrovia-tranvia per Prato;
- ridefinizione del raccordo della circonvallazione ovest con la via del Paradiso;
- ridefinizione del tracciato della strada vicinale, ad ovest dell'autostrada, con raccordo della medesima, a sud, con via Mammoli;
- definizione di una nuova viabilità agricola da via del Paradiso verso l'accesso alla zona degli orti esistenti.

-Nella tav. 19, le principali modifiche consistono in:

- parziale ridefinizione del tracciato esistente di via Mammoli, per confermarne la continuità, nel tratto sovrappassante l'autostrada e la nuova rotatoria, alla quale raccordare anche la strada pedo-ciclabile della via di Carraia (per la quale si prevederà un sottopasso di mt. 3,00x3,00) e quella pedociclabile di via Voltaprada;
- ridefinizione delle rampe di raccordo tra l'autostrada e via Mammoli e quindi con la circonvallazione sud;
- ridefinizione delle aree verdi di rispetto, su ambo i lati della nuova autostrada, con la loro parziale estensione fino a mt 60, al fine di potervi mettere a dimora alberi di alto fusto idonei anche per favorire l'attraversamento degli uccelli;
- modifica di tracciato per una piccola parte della ex statale 325, al fine di potervi realizzare un parcheggio pubblico, con la definizione di una nuova rotonda sulla via di Carraia;
- conseguente ridefinizione del tracciato della linea ferroviaria in direzione Signa.

-Nella tav. 23, le principali modifiche consistono in:

- ridefinizione di un diverso tracciato per un tratto di circa 300 mt della ex statale 325, con conseguente previsione di un parcheggio pubblico parzialmente ricadente nel sedime della strada attuale;
- definizione di nuove rotonde per costruire il raccordo con via S.Domenico e con il tratto non modificato della statale 325;
- ridefinizione delle aree a verde di rispetto sia per il riporto di terra che per le fasce di rispetto;
- ridefinizione delle aree pubbliche nella zona urbana dell'Indicatore, compatibilmente con le nuove definizioni viarie.

Si precisa, per il procedimento di variante urbanistica, inoltre che:

-**La relazione geologica**, allegata sotto la lettera F), redatta dal geologo Dr Roberto Neroni, appositamente incaricato con determina n.16 del 6.4.2006, con le precisazioni di cui alla lettera del 20 giugno 2008, è stata depositata presso il Genio Civile di Firenze a fine novembre. In riferimento al PAI (Piano di Assetto Idrogeologico), la suddetta relazione evidenzia l'assenza di messa in sicurezza idraulica duecentennale del Vingone Lupo. Nel merito si precisa che con delibera di GC. n. 68 del 14/3/2006 è stato approvato il progetto preliminare di una cassa di compensazione idraulica, con una volumetria di compenso di mc. 7.700, redatto dall'Ing.Sorbi. Per tale opera è stato richiesto il finanziamento CEE nell'ambito del POR-FSE/Attività 2.4 di cui al Decreto R.T. n.4.687 del 10.10.2008 ; successivamente è stata fatta richiesta all'Autorità di Bacino, in riferimento agli studi idraulici in corso da parte del Prof. Pagliara e per quelli condotti dal Consorzio di Bonifica dell'area fiorentina, la revisione del PAI con la eventuale esclusione di alcune previsioni idrauliche relative al territorio campigiano.

-**La Relazione di Sintesi** di cui al procedimento della valutazione integrata, allegata sotto la lettera B), è stata oggetto di deposito presso l'ufficio, in attuazione del comma 2° dell'art.10 del Decreto del presidente della G.R. n.4/R del 9/2/2007, pubblicata sul sito internet del Comune ed è stata argomento di comunicazione nelle forme di legge ai medesimi soggetti ai quali era stato comunicato l'argomento della Relazione Integrata. Il deposito della relazione è avvenuto fino al 26 novembre 2008.

-**I dati catastali relativi alle proprietà interessate dall'apposizione del vincolo** in virtù della presente variante al RUC, ai sensi del DPR n.327/2001, sono stati depositati all'albo pretorio dal 27 ottobre 2008 al 17 novembre 2008, con la individuazione delle proprietà. Del provvedimento è stata fatta comunicazione ai sensi di legge. Nel merito è pervenuta n.1 "osservazione" della quale abbiamo parlato nelle pagine precedenti. Le particelle catastali interessate dalla variante sono definite nei fogli catastali di cui all'elaborato E).

-In riferimento al **vincolo paesaggistico** di cui al Dlgs n.42 del 2004, per il sovrappasso del fiume Bisenzio (ex legge n.431/85) e dell'autostrada A11 (ex legge n. 1497/39), a nord del territorio comunale, il progetto di autostrada è stato sottoposto all'esame della commissione tecnica degli **esperti in materia paesaggistica di cui al comma 8° dell'art.89 della L.R. n.1/2005**, nella seduta del 4.11.2008. La suddetta commissione ha espresso "parere favorevole".

La variante al RUC è costituita dai seguenti elaborati:

A)-La presente relazione tecnico-descrittiva;

B)-La Relazione di Sintesi di cui al procedimento di valutazione integrata;

C)-Le tavole grafiche nn. 1,2,3,7,13,19,23, del RUC, stato attuale, con la precisazione che la tav, n.7 è stata interessata da modifiche apportate per la nuova strada detta “bretellina di Capalle” per la quale il procedimento di adozione è iniziato con delibera CC. n. 124 del 29. 10. 2008;

D)-Le tavole grafiche nn.1,2,3,7,13,19,23, del RUC, stato modificato;

E)-N° 4 tavole con i Fogli catastali nn. 1, 5, 9, 18, 19, 22, 23, 25, 32, per la definizione di massima delle aree interessate dalla variante al RUC vigente;

F)-La relazione geologica, con le tavole grafiche allegate.

Novembre 2008

Il dirigente del V°Settore-progettazione-
Arch.Pietro Pasquale Felice