



Comune di Empoli  
Settore I Lavori Pubblici  
Servizio Progettazione Infrastrutture e Mobilità

**PIANO**  
DELLA  
**MOBILITA' CICLABILE**  
Empoli BICI Plan

Relazione tecnica  
del Responsabile del Procedimento  
art. 18 LR 65 del 2014

A handwritten signature in black ink is located below the text. The signature is stylized and appears to be the name of the responsible official.

**Documento redatto da:**  
Responsabile del procedimento urbanistico  
Arch. Marco Carletti

Premesso che:

Il Comune di Empoli è dotato di un Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.), approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 71 del 27 luglio 2006.

In base alle direttive all'epoca in vigore detto Piano costituiva il primo livello di progettazione relativo all'intero centro abitato, di un processo complesso ed articolato in fasi e stati di avanzamento che contemplava due ulteriori livelli e scale progettuali:

- Piani Particolareggiati del traffico urbano, intesi quali progetti di massima per l'attuazione del PGTU relativi ad ambiti territoriali più ristretti di quelli dell'intero centro abitato (secondo livello di progettazione);
- Piani esecutivi del traffico urbano, intesi quali progetti esecutivi dei Piani particolareggiati del traffico urbano (terzo livello di progettazione).

Successivamente è stato predisposto lo studio di un piano particolareggiato dell'area del centro che ha portato alla realizzazione di una zona a controllo sosta e all'individuazione di una area pedonale all'interno della ZTL esistente.

Il Comune di Empoli è dotato di Piano Strutturale e di un Regolamento Urbanistico, approvati con deliberazione del Consiglio Comunale numero 72 del 4 novembre 2013, pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana numero 5 del 30 gennaio 2013.

Il Consiglio Regionale, ai sensi della Legge Regionale n. 27/2012 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica" che prevede che ogni comune sia dotato di un Piano della Mobilità Ciclabile e ne individua e definisce gli indirizzi ed i criteri, ha approvato in data 12.02.2014 il Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) per promuovere interventi di mobilità ciclabile in ambito urbano ed extraurbano su tutto il territorio regionale.

L'amministrazione comunale ha predisposto, con atto di indirizzo n. 78 di Giunta Comunale del 17.12.2014, la redazione del Piano della Mobilità Ciclabile di Empoli al fine di individuare un progetto di rete omogenea, correttamente inserita nel territorio e facilmente fruibile, denominato "Empoli-Biciplan", adottato con deliberazione di GC n.191 del 23/12/2015.

La documentazione a corredo del piano è composta dai seguenti elaborati:

1. - Biciplan - Piano Mobilità Ciclabile;
2. - Mappa della Rete Portante;
3. - Tav. 01 Percorsi ciclabili;
4. - Tav. 02 Percorsi ciclabili e zone 30Km/h;
5. - Linee Guida per la progettazione di reti ciclabili.

### Obiettivi del BICIPLAN

La conformazione territoriale del comune di Empoli, il desiderio di muoversi velocemente e in sicurezza, le ragioni ambientali e socio-economiche e, non ultima, una nuova consapevolezza culturale, incentivano un sempre più alto numero di cittadini all'uso sicuro e protetto della bicicletta come mezzo di trasporto.

L'amministrazione comunale, conformemente alle direttive europee e alla legge regionale sopra citata ha previsto l'elaborazione di uno strumento strategico che faciliti questo processo di promozione di trasporto alternativo all'automobile che guarda alla ciclabilità come un'occasione per migliorare l'intero assetto viabilistico perseguendo i seguenti obiettivi:

- aumentare la sicurezza dei percorsi ciclabili;
- migliorare la qualità dell'aria;
- dare riconoscibilità ed uniformità ai percorsi ciclabili;

- dare continuità ai percorsi ciclabili;
- favorire i trasferimenti quotidiani casa-scuola e casa-lavoro;
- collegare i principali ricettori sensibili di interesse collettivo;
- collegare i sistemi intermodali di trasporto, con fulcro individuato nella Piazza antistante la stazione ferroviaria di Empoli.

Coerenza con la pianificazione sovraordinata

Il BiciPlan costituisce uno “piano di settore” in materia di mobilità ciclistica; esso detta le regole per la riconfigurazione delle strade cittadine secondo un modello che mette a sistema e soddisfa le necessità di tutte le utenze, migliorando diffusamente le condizioni di sicurezza stradale.

Esso prevede la realizzazione di una circolazione ciclabile su corsie riservate ricavate direttamente sulla carreggiata stradale in applicazione delle normative vigenti sovra-comunali, introducendo tipologie strutturali, soluzioni funzionali, schemi applicativi, manufatti complementari e d’arredo, nonché la segnaletica stradale conformemente al Codice della Strada. Ad esso si dovranno uniformare gli interventi di opere pubbliche, piani attuativi ed ogni altro intervento che incida gli spazi pubblici e privati a destinazione pubblica.

Il presente piano produce effetti territoriali, in quanto aumenta le tutele ambientali comunali, favorendo la riduzione dell’inquinamento, del traffico e dei costi sociali associati; rende i cittadini più attivi e più sani, migliora la qualità dello spazio pubblico e della vita in generale.

Il medesimo si configura pertanto come piano di settore e come tale, proprio in ragione della sua capacità di produrre effetti territoriali, assume la veste di atto del governo del territorio ai sensi dell’art. 11 comma 1 della LRT 65/2014, e deve essere approvato secondo le disposizioni di cui al Titolo II, Capo I della sopra richiamata legge.

La coerenza del piano di settore con gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica è principio stabilito nell’art. 2 co. 2 della LRT65/2014; essa è stata valutata verificando la corrispondenza degli obiettivi del piano con gli obiettivi di sostenibilità definiti dai piani sovraordinati (PRR, PTCP, PS, Piano generale del traffico urbano), come di seguito sintetizzato:

PIANO SOVRAORDINATO	OBBIETTIVO	COERENZA
Piano d’Indirizzo Territoriale con valenza di Piano paesaggistico	Valorizzare il ruolo connettivo storico del fiume, promuovendo forme di fruizione sostenibile della via d’acqua e delle sue riviere (individuazione dei tratti che presentano potenziale di navigabilità, realizzazione di itinerari di mobilità dolce, punti di sosta, accessi e quant’altro), anche incentivando progetti di recupero di manufatti di valore storico culturale legati alla risorsa idrica – mulini, ex- cartiere e quant’altro. (Morfotipo insediativo 2.2 - Valdarno inferiore)	VERIFICATA
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)	Gli strumenti urbanistici dei Comuni garantiscono un sistema integrato di mobilità sostenibile che favorisca il ricorso ai mezzi pubblici, l’accessibilità	VERIFICATA

	pedonale ai centri storici, la realizzazione di una rete ciclabile. <b>DIRETTIVA III – Statuto del territorio</b>	
<b>Piano Strutturale</b>	Il sistema della residenza si dovrà attrezzare il sistema con una rete di percorsi e piste pedonali e ciclabili, con l'obiettivo di garantire la completa percorribilità a piedi o in bicicletta in condizioni di sicurezza e come alternativa reale alla percorribilità automobilistica. La sicurezza dei percorsi sarà ottenuta attraverso l'accurata progettazione degli itinerari, degli attraversamenti, del verde. <b>Art. 17 Statuto dei Luoghi</b>	VERIFICATA
<b>Regolamento urbanistico</b>	Conformità data dalla realizzazione delle piste ciclabili su corsie riservate ricavate direttamente sulla carreggiata stradale	VERIFICATA

In applicazione del terzo comma dell'art. 14 della LRT 65/2014, non sono sottoposte a VAS né a verifica di assoggettabilità i piani e i programmi, ove non costituenti quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di progetti sottoposti a valutazione di impatto ambientale (VIA) o a verifica di assoggettabilità a VIA. Gli interventi proposti e finalizzati alla realizzazione della rete ciclabile portante della città sono localizzati sfruttando la rete stradale esistente e prevedono una ridistribuzione equa degli spazi tra utenti forti e deboli della strada con l'obiettivo di aumentare il livello di sicurezza della infrastruttura.

Il Biciplan non costituisce variante agli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, già assoggettati a VAS; aumenta le tutele ambientali in essi previste e, in considerazione di ciò, al fine di non duplicare i procedimenti, si può ritenere non assoggettato al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, né necessaria la verifica di assoggettabilità a VAS, richiamando i disposti di cui all'art. 14 comma 2 della LR 65/2014.

Empoli, 18/01/2016

Il Dirigente di Settore  
Responsabile del Procedimento  
Arch. Marco Carletti

