



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

Documento redatto da:
Responsabile del procedimento urbanistico
Arch. Paolo Pinarelli

PREMESSA

L'Amministrazione comunale di Empoli ha disposto, 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".

detto Piano rientra tra i piani di settore ai sensi dell'art. 11 della LRT 65/2014, e segue pertanto le disposizioni di cui al titolo II, capo I della predetta Legge Regionale;

Il Piano è stato quindi adottato con deliberazione di GC n.191 del 23/12/2015, e successivamente con deliberazione consiliare n. 2 del 27 gennaio 2016, esecutiva.

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.

In data 1 febbraio 2016, con nota registrata al Protocollo Generale del Comune di Empoli al n. 6127, la comunicazione di avvenuta adozione del piano in oggetto è stata trasmessa alla Regione Toscana, alla Città Metropolitana di Firenze e all'Unione dei comuni del Circondario Empolese Valdelsa, con indicazione del link al quale accedere per la consultazione di tutta la documentazione presentata; il 17 febbraio 2016 è stato pubblicato sul BURT n. 7, parte II, l'avviso di adozione del Piano in oggetto.

La deliberazione, con i relativi atti tecnici, è stata altresì depositata presso l'Ufficio Relazioni con il Pubblico per sessanta giorni consecutivi, decorrenti dal giorno di pubblicazione dell'avviso di adozione sul BURT, e precisamente dal 17 febbraio 2016 fino al 17 aprile 2016, al fine di garantire a chiunque di prenderne visione, nonché di presentare le osservazioni ritenute opportune. L'avviso di deposito è stato, altresì, affisso all'Albo Pretorio del Comune e reso pubblico con manifesti nelle aree destinate alla pubblica affissione.

ESAME OSSERVAZIONI

Al termine del periodo di pubblicazione è pervenuta una sola osservazione, a firma della Regione Toscana, in data 29 marzo 2016 (protocollata al numero 19061), come risulta dal Rapporto finale del Garante della Comunicazione del 02 maggio 2016, di cui all'**Allegato D**. L'osservazione è stata puntualmente valutata e contro dedotta con parere tecnico motivato, sintetizzabile nel modo che segue:

Osservazione n. 1 – Presentata da:

Regione Toscana in data 29/03/2016 Prot. n. 19061

Sintesi dell'Osservazione:

Nell'ambito del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), la Regione Toscana ha sottoscritto nel 2009 un Protocollo di Intesa con FIAB ed RFI per la realizzazione del percorso della Ciclopista dell'Arno e di una rete di ciclostazioni per favorire l'intermodalità tra treno e bicicletta in alcune stazioni ferroviarie toscane, fra le quali Empoli.

La Regione Toscana, in ragione di quanto sopra detto, rileva l'opportunità di integrare il progetto BICIPLAN con

la previsione di una Ciclostazione che favorisca l'intermodalità tra treno e bicicletta come previsto dalla programmazione regionale.

La Regione Toscana, sempre in virtù del PRIIM approvato con D.C.R. n. 18/2014, precisa che la ciclovía 8 prevista nel BICIPLAN lungo il Fiume Arno da Marcignana al confine con il Comune di Montelupo F.no dovrà in fase di progettazione e realizzazione seguire la proposta della Regione Toscana.

Controdeduzione:

L'Ufficio prende atto del Protocollo di Intesa sottoscritto nel 2009 da Regione Toscana, FIAB e RFI che prevede per la città di Empoli lo sviluppo del nodo di interscambio modale presso la stazione ferroviaria con la realizzazione di una Ciclostazione.

La stazione ferroviaria di Empoli rappresenta infatti una delle stazioni più importanti della Toscana in termini di numero di utenti e pertanto la Regione Toscana ha interesse che tale nodo di interscambio venga sviluppato e fornito di sempre maggiori servizi che agevolino gli spostamenti degli utenti.

L'Amministrazione Comunale in questi anni ha investito sullo sviluppo di tale area dal punto di vista della mobilità realizzando un nuovo Terminal Bus, progettando una pista ciclabile che dal nuovo ponte sull'Arno arriva alla stazione ferroviaria e prevedendo un intervento di riqualificazione dello slargo antistante la stazione ferroviaria. Inoltre Piazza della Stazione, per il ruolo centrale che svolge in termini di spostamenti e rete infrastrutturale di Empoli, rappresenta il nodo di scambio tra le diverse ciclovie di cui è composto il piano della Mobilità ciclabile in oggetto.

Si precisa che l'argomento delle Ciclostazioni è già presente nel documento BICIPLAN, adottato con delibera di Consiglio Comunale n. 2 del 27.01.2016, ma trattato in generale e non calato sul territorio con l'individuazione di possibili aree di sviluppo e di interesse per questo tipo di servizio.

Si evidenzia come l'integrazione proposta da Regione Toscana è in perfetta linea con i criteri, i concetti e gli obiettivi portati avanti nel BICIPLAN, in quanto lo stesso documento rileva l'importanza di favorire l'intermodalità oltre a quella di incentivare l'uso della bicicletta.

L'Amministrazione Comunale riconosce l'importanza di sviluppare e potenziare il nodo di interscambio **individuando nell'area della stazione il luogo ideale per realizzare una ciclostazione**. A tale scopo la stessa si impegna a individuare il locale più idoneo attraverso l'utilizzo di proprie strutture e/o attivando rapporti con soggetti terzi che hanno nelle loro disponibilità locali idonei ubicati in quella zona.

L'inserimento al capitolo 5.16 del BICIPLAN dell'impegno da parte dell'Amministrazione Comunale a favorire lo sviluppo del nodo di interscambio modale presso la stazione ferroviaria con la realizzazione in un prossimo futuro di una Ciclostazione, rappresenta quindi una integrazione al documento iniziale che non comporta variazioni sostanziali allo stesso, non incidendo in nessun modo su quello che sono i tracciati delle ciclovie e le relative modalità costruttive.

Relativamente alla Ciclovía 8 l'Ufficio, analizzata la proposta della Regione Toscana inserita nel PRIIM e preso atto che l'obiettivo è quello di realizzare la Ciclopista dell'Arno senza soluzione di continuità tra i territori dei diversi comuni interessati dal progetto, ritiene di integrarla **prolungando il tracciato lato ovest lungo argine dell'Elsa per arrivare al confine con il Comune di San Miniato**, secondo quanto espressamente indicato negli atti regionali relativi al tracciato complessivo della ciclopista dell'Arno.

Tale prolungamento riguarda la parte terminale del percorso a confine con il Comune di San Miniato e si attesta sull'argine dell'Arno e dell'Elsa secondo le caratteristiche tecniche costruttive dell'intera ciclovía 8. L'estensione proposta non altera in termini di funzionalità e di percorrenze la ciclovía 8 del Biciplan bensì la integra consentendo tecnicamente di raggiungere il territorio del Comune di San Miniato, conformemente al criterio indicato dalla Regione Toscana.

Si ritiene pertanto che l'accoglimento dell'osservazione di prevedere la ciclovía 8 in linea alla proposta regionale rappresenti una integrazione al documento iniziale che non comporta variazioni sostanziali allo stesso e di conseguenza si può procedere alla sua approvazione definitiva.

Tutto quanto sopra premesso e rilevato,

Per le motivazioni sopra esposte questo ufficio ritiene:

che l'osservazione risulta accoglibile in linea tecnica.

Come specificato nel parere tecnico, l'accoglimento dell'osservazione non produce delle variazioni sostanziali al Piano in oggetto, ma deve intendersi solo come mera integrazione di quanto già scritto e documentato, finalizzata all'approfondimento del sistema di interscambio e alla migliore comprensione del medesimo; di conseguenza non è stato ritenuto necessario ripetere l'iter procedurale.

VALUTAZIONE STRATEGICA

Inoltre, occorre considerare che:

- il Biciplan non costituisce variante agli strumenti di pianificazione territoriale ed

urbanistica, già assoggettati a VAS;

- il Biciplan 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, nè necessaria la verifica di assoggettabilità a VAS, richiamando i disposti di cui all'art. 14 comma 2 della LR 65/2014;
- 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;
- a far data dal 5 marzo 2016, in forza dell'art. 50 della LRT n. 17 del 25 febbraio 2016, il comma 3 dell'art. 14 della LRT 65/2014 è stato abrogato, ma l'abrogazione non si applica ai piani e programmi o relative varianti che siano state già adottate alla data di entrata in vigore della suddetta legge;
- il Biciplan del Comune di Empoli è stato adottato in data anteriore a quella di entrata in vigore della LRT 17/2016, con deliberazione di Consiglio Comunale n. 2 del 27 febbraio 2016, e, quindi, che a detto piano si applica il comma 3 dell'art. 14 della LRT 65/2014, sopra citato;
- rispetto alle valutazioni ambientali strategiche già effettuate in sede di approvazione del Piano strutturale e del Regolamento urbanistico, risultano cogenti le discipline e le salvaguardie derivanti dai seguenti atti che si sono formati successivamente:
 - Deliberazione del consiglio provinciale n. 1 del 10/01/2013 "Approvazione del Procedimento di revisione del Piano territoriale di coordinamento provinciale";
 - Deliberazione Consiglio regionale 2 luglio 2014, n. 58 "Adozione dell'integrazione del Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) con valenza di piano paesaggistico";
- il piano è un atto di indirizzo che non appone vincoli urbanistici sulle aree interessate;
- le singole infrastrutture previste nel Piano saranno oggetto di futura progettazione esecutiva, in coerenza con il Piano delle Opere Pubbliche e con le previsioni di Bilancio, determinandone in maniera puntuale e dettagliata gli aspetti relativi a percorrenze e modalità costruttive;
- non sono stati inseriti elementi di tutela ambientale che vadano a implicare profili di incoerenza del piano di settore rispetto a strumenti normativamente sovraordinati;
- l'approvazione del piano non comporta nuove previsioni urbanistiche o rivisitazioni quantitative del dimensionamento del Piano Strutturale e del Regolamento Urbanistico vigenti, né l'avvio del procedimento espropriativo di cui al D.P.R. 327/2001;
- l'iter istruttorio non ha rilevato contrasti con le disposizioni degli strumenti urbanistici vigenti;
- risultano specificatamente valutati gli elementi di fattibilità tecnica, la coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e la coerenza con gli altri atti di governo del territorio;

si può concludere che ricorrono le condizioni per l'esclusione del Piano della Mobilità Ciclabile dal procedimento di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica o per la verifica di assoggettabilità a VAS ai sensi dell'art. 14 comma 3 della LRT 35/2014.

VERIFICHE DI LEGGE

In conclusione, si può affermare che l'atto di governo del territorio denominato "Empoli-Biciplan" si è formato nel rispetto della legge regionale 65/2014, dei relativi regolamenti di attuazione e delle norme ad essa correlate, nonché in piena coerenza con gli strumenti della pianificazione territoriale di riferimento di cui all'articolo 10, comma 2, tenendo conto degli ulteriori piani o programmi di settore dei soggetti istituzionali competenti di cui all'articolo 8.

In particolare, sono stati verificati:

- a) i profili di coerenza esterna con gli strumenti di pianificazione e gli eventuali piani o programmi di settore di altre amministrazioni;
- b) i profili di coerenza interna con gli atti comunali di governo del territorio sovraordinati;
- c) il rispetto delle disposizioni di cui al titolo I, capo I, con particolare riferimento alla tutela e riproduzione del patrimonio territoriale;
- d) il rispetto dei criteri per l'individuazione del perimetro del territorio urbanizzato di cui all'articolo 4;
- e) il rispetto delle disposizioni relative al territorio rurale di cui al titolo IV, capo III e del relativo regolamento di attuazione di cui all'articolo 84;
- f) il rispetto delle disposizioni di cui al titolo V e del relativo regolamento di attuazione di cui all'articolo 130.

Inoltre, sono stati acquisiti tutti i pareri richiesti dalla legge; è stato tenuto conto delle eventuali segnalazioni, proposte, contributi e condizioni, formulati dai soggetti interessati, pubblici e privati, come risulta dai capi che precedono.

Infine è stata assicurato, a chiunque volesse prenderne visione, senza obbligo di specifica motivazione, l'accesso e la disponibilità degli atti amministrativi relativi al procedimento di formazione dell'atto di governo del territorio sopra indicato, e della relazione redatta ai sensi del comma 3 dell'art. 18 della Legg Regionale 65/2014.

Empoli, 19/05/2016

Il Dirigente di Settore
Responsabile del Procedimento
Arch. Paolo Pinarelli