



Comune di Pontassieve
Area Governo del Territorio
U.O.C. ASSETTO TERRITORIALE

**Processo di valutazione integrata
ai sensi del regolamento regionale 9.2.2007 n.4/R**

– Documento di valutazione – Fase della valutazione intermedia –

“PIANO O PROGRAMMA” OGGETTO DI VALUTAZIONE:

Variante al piano strutturale riguardante una diversa articolazione del dimensionamento delle attività turistico-ricettive di cui all'art.24 delle relative norme, tra posti letto interni ed esterni al sistema insediativo, nonché una diversa formulazione delle disposizioni qualitative sul sistema della mobilità di cui all'art.25, riferite ad ampliamenti del sistema insediativo sia in loc. “Diocciola” a Pontassieve, sia in “Via della Fonte” a Sieci.

PROVVEDIMENTO CON CUI E' STATO AVVIATO IL PROCEDIMENTO SUDDETTO:

Deliberazione del Consiglio Comunale n.97 del 30.9.2008.

PROVVEDIMENTO CON CUI E' STATO AVVIATO IL PROCESSO DI VALUTAZIONE:

- FASE INIZIALE:

Direttiva della Giunta Municipale n.191 del 9.10.2008

- FASE INTERMEDIA:

Direttiva della Giunta Municipale n.7 del 20.1.2009

Progettista e Responsabile del procedimento:

Ing. Alessandro Degl'Innocenti

Collaboratori:

Dott. Riccardo Maurri

Geom. Silvia Rogai

INDICE:

INTRODUZIONE	3
A) QUADRI CONOSCITIVI ANALITICI SPECIFICI, DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI, AZIONI PER CONSEGUIRLI CON LE POSSIBILI ALTERNATIVE E INDIVIDUAZIONE DEGLI INDICATORI	8
<i>A1) ARTICOLAZIONE DEL DIMENSIONAMENTO DELLE ATTIVITÀ TURISTICO-RICETTIVE DI CUI ALL'ART.24 DELLE NORME DEL PIANO</i>	<i>8</i>
<i>Quadro conoscitivo analitico.....</i>	<i>8</i>
<i>Definizione degli obiettivi specifici.....</i>	<i>10</i>
<i>Azioni per conseguire gli obiettivi, con le possibili alternative, e individuazione degli indicatori</i>	<i>11</i>
<i>A2) DISPOSIZIONI QUALITATIVE SUL SISTEMA DELLA MOBILITÀ DI CUI ALL'ART.25 DELLE NORME DEL PIANO, RIFERITE AD AMPLIAMENTI DEL SISTEMA INSEDIATIVO IN LOC. "DOCCIOLA" A PONTASSIEVE</i>	<i>12</i>
<i>Quadro conoscitivo analitico.....</i>	<i>12</i>
<i>Definizione degli obiettivi specifici.....</i>	<i>19</i>
<i>Azioni per conseguire gli obiettivi, con le possibili alternative, e individuazione degli indicatori</i>	<i>19</i>
<i>A3) DISPOSIZIONI QUALITATIVE SUL SISTEMA DELLA MOBILITÀ DI CUI ALL'ART.25 DELLE NORME DEL PIANO, RIFERITE AD AMPLIAMENTI DEL SISTEMA INSEDIATIVO IN LOC. "VIA DELLA FONTE" A SIECI.....</i>	<i>21</i>
<i>Quadro conoscitivo analitico.....</i>	<i>21</i>
<i>Definizione degli obiettivi specifici.....</i>	<i>25</i>
<i>Azioni per conseguire gli obiettivi, con le possibili alternative, e individuazione degli indicatori</i>	<i>25</i>
B) LA COERENZA INTERNA	26
C) LA COERENZA ESTERNA.....	26
D) LA PROBABILITÀ DI REALIZZAZIONE DELLE AZIONI PREVISTE	27
E) LA VALUTAZIONE IN MODO INTEGRATO DEGLI EFFETTI ATTESI	28
<i>E1) ARTICOLAZIONE DEL DIMENSIONAMENTO DELLE ATTIVITÀ TURISTICO-RICETTIVE DI CUI ALL'ART.24 DELLE NORME DEL PIANO</i>	<i>28</i>
<i>E2) DISPOSIZIONI QUALITATIVE SUL SISTEMA DELLA MOBILITÀ DI CUI ALL'ART.25 DELLE NORME DEL PIANO, RIFERITE AD AMPLIAMENTI DEL SISTEMA INSEDIATIVO IN LOC. "DOCCIOLA" A PONTASSIEVE</i>	<i>29</i>
<i>E3) DISPOSIZIONI QUALITATIVE SUL SISTEMA DELLA MOBILITÀ DI CUI ALL'ART.25 DELLE NORME DEL PIANO, RIFERITE AD AMPLIAMENTI DEL SISTEMA INSEDIATIVO IN LOC. "VIA DELLA FONTE" A SIECI.....</i>	<i>30</i>
F) LA VALUTAZIONE DELL'EFFICACIA DELLE AZIONI AI FINI DEL PERSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI.....	30

Introduzione

Con riferimento al regolamento regionale 9.2.2007 n.4/R, nonché al regolamento comunale sulla partecipazione nei processi di valutazione integrata approvato con deliberazione C.C. n.96 del 30.9.2008, si riporta di seguito l'elaborazione compiuta nella relativa fase della valutazione, al fine di:

- rendere esplicito e percorribile il processo di formazione delle scelte;
- rappresentare le coerenze del “piano o programma”, fra le sue componenti interne e verso l'esterno;
- orientare il monitoraggio del “piano o programma”.

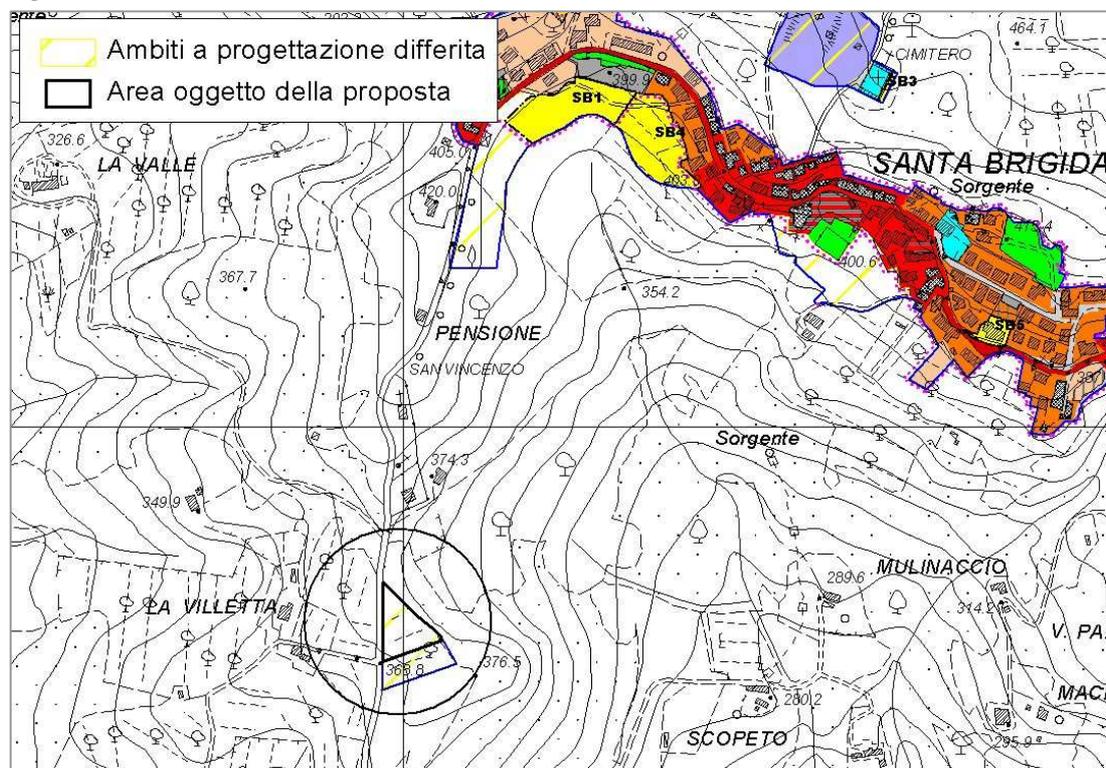
Dopo una premessa che riassume il percorso logico compiuto fino alla conclusione della fase di valutazione iniziale, si riportano le elaborazioni pertinenti alla fase di valutazione intermedia secondo l'articolazione di cui all'art.7 del regolamento regionale 9.2.2007 n.4/R.

Premesso:

- che con Deliberazione C.C. n.66 del 27.4.2004 è stato approvato il Piano Strutturale di cui all'art.53 LR 1/2005;
- che con Deliberazione C.C. n.154 del 29.12.2005 è stato approvato il Regolamento urbanistico di cui all'art.55 LR 1/2005;
- che con Deliberazione G.M. n.137 del 18.12.2007 è stato deciso di ricorrere alla procedura del pubblico avviso di cui all'art.13 del regolamento regionale 9.2.2007 n.3/R al fine di definire i contenuti e il dimensionamento del quadro previsionale strategico quinquennale di un 2° regolamento urbanistico;
- che la suddetta procedura del pubblico avviso era tesa a valutare, mediante la comparazione selettiva delle proposte, la capacità e le risorse imprenditive e progettuali più coerenti ed appropriate per dare corpo e sostanza alla strategia dello sviluppo territoriale delineata dal piano strutturale, scegliendo così, tra i vari “Ambiti a progettazione differita” del vigente regolamento urbanistico, quelli da coinvolgere nelle trasformazioni del 2° regolamento urbanistico;
- che entro la data di scadenza dell'avviso, fissata al 31.1.2008, sono state presentate 32 proposte riferite ad altrettante aree, in relazione alle quali la Giunta Municipale, con deliberazione n.52 del 13.5.2008, ha effettuato una valutazione preliminare pervenendo alla selezione di 10 aree la cui trasformazione è stata ritenuta prioritaria per centrare gli obiettivi di sviluppo territoriale indicati nel piano strutturale;
- che con la medesima deliberazione veniva anche avviato espressamente il procedimento di formazione del 2° regolamento urbanistico, consistente nell'attribuzione di una disciplina di trasformazione a ciascuna delle 10 aree selezionate, indicandone gli obiettivi e dando mandato al personale interno dell'Area Governo del Territorio di approfondire gli studi necessari per giungere all'adozione, nonché di svolgere il processo di valutazione integrata di cui al regolamento regionale 9.2.2007 n.4/R prima di assumere qualsiasi decisione;
- che gli approfondimenti degli studi sulle 10 aree considerate hanno confermato alcune lievi incoerenze, già registrate in fase di valutazione preliminare, tra gli obiettivi riferiti a 3 aree specifiche e gli obiettivi contenuti nel piano strutturale;

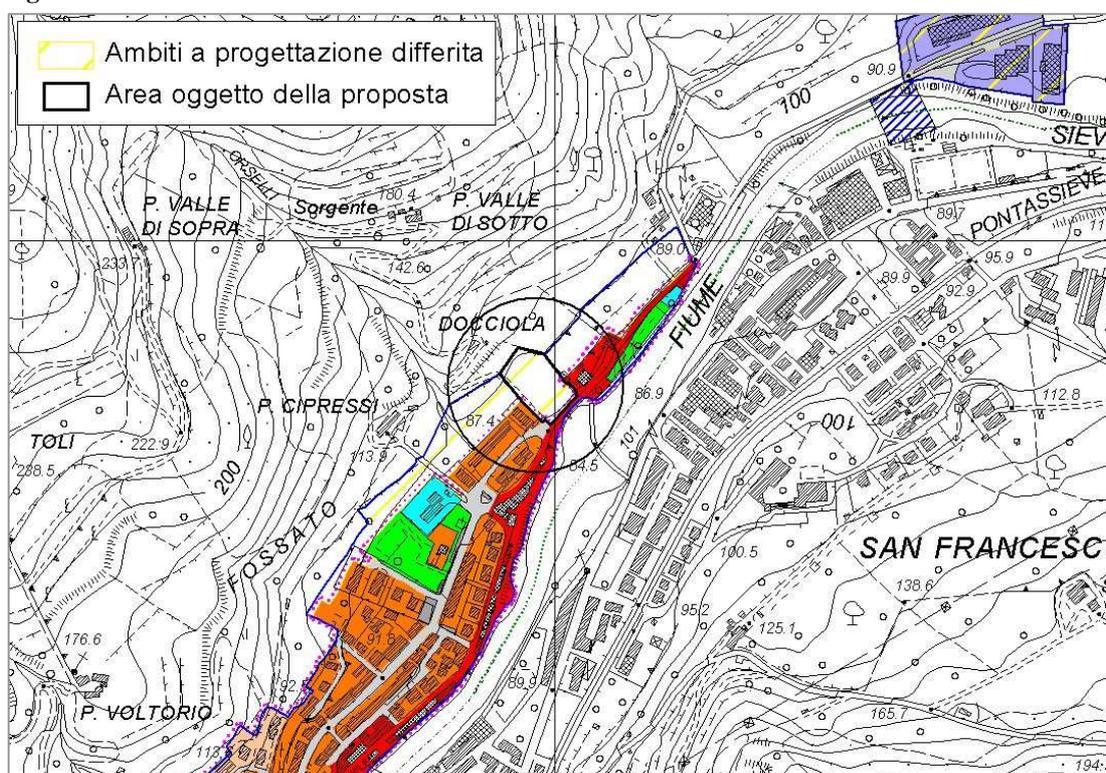
- che la Giunta Municipale aveva comunque giudicato come prioritaria la trasformazione delle aree che potevano essere in qualche modo interessate dai profili di incoerenza suddetti, ritenendole meritevoli di una riconsiderazione o riformulazione delle disposizioni che il piano strutturale riferisce ad esse, senza ovviamente alterare nella sostanza la strategia complessiva;
- che le 3 aree suddette (individuate nei relativi estratti cartografici di regolamento urbanistico), i rispettivi obiettivi di trasformazione indicati dalla Giunta Municipale e i rispettivi profili di incoerenza con il piano strutturale possono essere così sinteticamente descritti:
- **Area “Villetta” in via del Trebbio a S.Brigida (Utoe n.1):** prioritaria per lo sviluppo delle attività turistiche a S.Brigida, da perseguire con l’insediamento di nuove strutture turistico-ricettive nelle zone di margine tra città e campagna. Il profilo di incoerenza con il piano strutturale consiste nel fatto che risulta già esaurito il dimensionamento massimo per attività turistico-ricettive all’interno del sistema insediativo, fissato in 400 posti letto dall’art.24.7 delle relative norme. In particolare sono stati già prelevati dal regolamento urbanistico 55 posti per l’Albergo “Pian d’Ercole”, 70 per l’Albergo “I Mandorli”, 65 per l’Albergo “I Veroni” e 210 per le “Aree ex ferroviarie di Pontassieve”. Per contro non risulta ancora minimamente intaccato il dimensionamento massimo per attività turistico-ricettive nel sistema rurale, fissato in 200 posti dal medesimo art.24.7, dato che lascia spazio ad alcune riflessioni su una possibile diversa articolazione del dimensionamento sull’intero territorio comunale.

Fig. 1. Area “Villetta”



- **Area “Docciola-Fossato” in via Colognese a Pontassieve (Utoe n.3):** prioritaria per contribuire ad aumentare l’offerta abitativa nel capoluogo e al contempo potenziare gli spazi pubblici esistenti, con particolare riferimento alla creazione di uno spazio verde dedicato alla fruizione collettiva, con visuale panoramica sulla pescaia del Fossato. Il profilo di incoerenza con il piano strutturale consiste nel fatto che l’art.25 delle relative norme (disposizioni qualitative) dispone che “l’ampliamento del centro insediativo in località Docciola è subordinato alla realizzazione del nuovo ponte sulla Sieve in modo che l’aggiuntivo carico urbanistico non graviti sulla viabilità esistente”. Le opportunità evidenziate dall’obiettivo del 2° regolamento urbanistico fanno riflettere su una possibile riconsiderazione della strategia di piano strutturale, essendo possibile perseguire gli stessi obiettivi di sostenibilità in tema di mobilità anche con soluzioni alternative ma ugualmente efficaci e con minori effetti collaterali, semplicemente riformulando la disposizione normativa in modo da garantire che l’aggiuntivo carico urbanistico non determini il superamento della capacità residua dell’attuale sistema infrastrutturale.

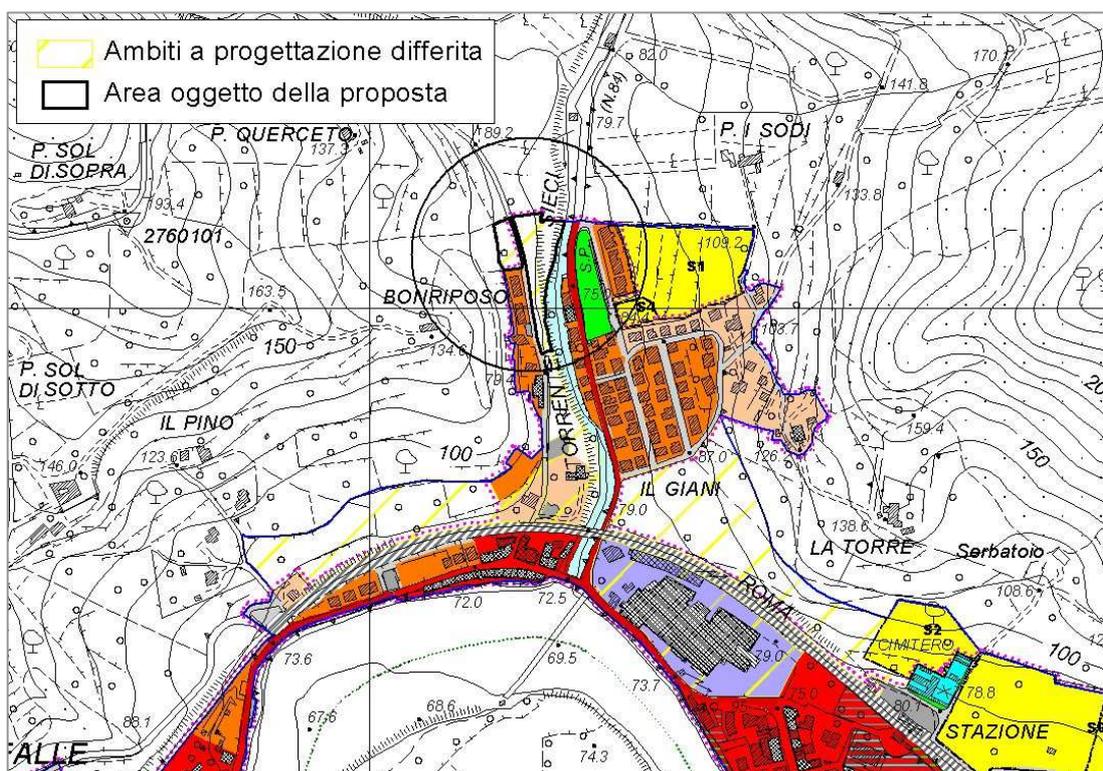
Fig. 2. Area “Docciola”



- **Area “Via della Fonte” a Sieci (Utoe n.4):** strategica per la creazione di un parco fluviale sul Sieci, connesso anche all’insediamento de I Giani (progetto e realizzazione della passerella a cura della Provincia), mediante l’insediamento di funzioni residenziali in prolungamento dell’edificato esistente lungo via della Fonte. Il profilo di incoerenza con il piano strutturale consiste nel fatto che l’art.25 delle relative norme (disposizioni qualitative) dispone che “la trasformazione urbana delle aree di ampliamento in riva destra del Sieci è finalizzata alla realizzazione di una nuova viabilità di connessione al sottopassaggio de Le Falle, rendendo pedonale l’attuale accesso”. Le opportunità

evidenziate dall'obiettivo del 2° regolamento urbanistico fanno riflettere su una possibile riconsiderazione della strategia di piano strutturale, essendo possibile perseguire gli stessi obiettivi di sostenibilità in tema di mobilità anche con soluzioni alternative ma ugualmente efficaci e con minori effetti collaterali, semplicemente riformulando la disposizione normativa in modo da garantire una sufficiente separazione tra percorsi pedonali e flussi di traffico veicolare, anche prendendo in considerazione un fondamentale elemento di novità che all'epoca della redazione del piano strutturale non era neppure in agenda: la nuova passerella pedonale sul Sieci.

Fig. 3. Area “Via della Fonte”



- che al fine di verificare la fattibilità e la sostenibilità di quanto sopra descritto è necessario avviare un processo di valutazione integrata degli effetti territoriali, ambientali, sociali ed economici e sulla salute umana, ai sensi del regolamento regionale 9.2.2007 n.4/R;
- che lo strumento per avviare questo processo di valutazione è costituito dall'atto di avvio del procedimento di formazione di una variante al piano strutturale, previsto dall'art.15 LR 1/2005, nel corso del quale si possano acquisire gli apporti tecnici e conoscitivi idonei ad incrementare il quadro conoscitivo, anche mediante indizione di una conferenza di servizi con Regione e Provincia come espressamente previsto dall'art.15 comma 3 LR 1/2005;
- che con deliberazione C.C. n.97 del 30.9.2008 è stato deciso di avviare il procedimento di formazione della variante al piano strutturale in oggetto;
- che con Direttiva G.M. n.191 del 9.10.2008 è stato avviato il processo di valutazione integrata – fase iniziale, attivato mediante pubblicazione per 30 giorni, dal 10.10.2008 al 9.11.2008, dell'avviso previsto dall'art.8 del regolamento comunale sulla partecipazione nei

processi di valutazione integrata approvato con deliberazione C.C. n.96 del 30.9.2008 nonché del relativo documento di valutazione iniziale, al fine di garantire la partecipazione di soggetti esterni all'amministrazione precedente e la messa a disposizione delle informazioni relative alla valutazione stessa;

- che con il decorso dei 30 giorni suddetti si è conclusa la fase iniziale e si è aperta la fase intermedia della valutazione, di cui il presente documento ne costituisce parte integrante;

si riportano le elaborazioni che seguono, relative alla fase della valutazione intermedia, che saranno messe a disposizione delle autorità e del pubblico come stabilito dall'art.7.2 lett.a) del regolamento regionale 9.2.2007 n.4/R (pubblicazione sul sito web del Comune e deposito presso la Segreteria Generale), al fine di acquisire pareri, segnalazioni, proposte, contributi.

Come stabilito dall'art.5 del regolamento comunale sulla partecipazione nei processi di valutazione integrata approvato con deliberazione C.C. n.96 del 30.9.2008, e come indicato dalla Direttiva G.M. con la quale è stata avviata la presente fase di valutazione intermedia, per presentare i suddetti pareri, segnalazioni, proposte o contributi verrà assegnato un termine di 15 giorni decorrenti dall'inoltro della comunicazione ai seguenti soggetti da coinvolgere nella valutazione:

- Parti sociali e associazioni ambientaliste iscritte nell'apposito Albo comunale, o comunque che abbiano manifestato interesse ad essere coinvolte nel presente processo di valutazione;
- Soggetti istituzionali interni (Presidente del Consiglio Comunale e Consiglieri Comunali);
- Soggetti istituzionali esterni, individuati nel seguente elenco in relazione allo specifico ambito tematico e/o territoriale oggetto del presente processo di valutazione:
 - Regione Toscana (il cui parere sarà successivamente richiesto anche ai sensi dell'art.15.3 LR 1/2005);
 - Provincia di Firenze (il cui parere sarà successivamente richiesto anche ai sensi dell'art.15.3 LR 1/2005);
 - A.R.P.A.T. (Dipartimento provinciale);
 - Comune di Pelago.

Come stabilito dall'art.6 del regolamento comunale sulla partecipazione nei processi di valutazione integrata approvato con deliberazione C.C. n.96 del 30.9.2008, conclusa la fase di confronto di cui sopra sarà elaborata la relazione di sintesi di cui all'art.10 del regolamento regionale 9.2.2007 n.4/R , che sarà messa a disposizione degli stessi soggetti sopra individuati. Tali soggetti avranno l'opportunità di esprimere un proprio parere entro i 10 giorni successivi.

a) quadri conoscitivi analitici specifici, definizione degli obiettivi specifici, azioni per conseguirli con le possibili alternative e individuazione degli indicatori

Questa elaborazione è stata suddivisa in 3 distinti paragrafi (a1, a2 e a3) in relazione a ciascuna delle 3 problematiche descritte, connesse alla trasformazione delle 3 rispettive aree evidenziate in premessa.

a1) articolazione del dimensionamento delle attività turistico-ricettive di cui all'art.24 delle norme del piano

Quadro conoscitivo analitico

Il tema delle attività turistico-ricettive, al quale si riferisce la problematica connessa con la trasformazione dell'area "Villetta" a Santa Brigida, è stato trattato dal Piano Strutturale nei seguenti paragrafi della relazione generale:

- paragrafo 7.3.4, intitolato "La vocazione turistica e l'adeguamento delle strutture ricettive", in cui vengono compiute le analisi di scenario;
- paragrafo 12.5.4, intitolato "Il dimensionamento delle attività ricettive", in cui vengono esplicitate le scelte;

Per quanto riguarda il quadro conoscitivo del piano strutturale, risalente al 2003, esso deve necessariamente essere integrato, come anticipato nella fase di valutazione iniziale, da uno studio recente sulla struttura socioeconomica del nostro territorio, che la società "Alfamark – Comunicazione e Marketing" ha prodotto nel quadro di un incarico triennale conferito dall'Amministrazione comunale. Le fonti sono rappresentate dal documento "dinamiche socioeconomiche nell'anno 2006", prodotto nell'ottobre 2007, e dal documento "prime valutazioni a consuntivo dell'anno 2007", prodotto nel luglio 2008.

Per quanto riguarda invece le scelte che furono compiute dal piano strutturale queste erano chiaramente orientate a favore di uno sviluppo delle attività turistico-ricettive. Infatti, ipotizzando una crescita corrispondente a quella registrata nel periodo 1996-2002, fu deciso di incrementare la ricettività sino ad un massimo di 600 posti letto aggiuntivi, ai quali avrebbero potuto sommarsi ulteriori disponibilità, non programmabili né quantificabili a priori, connesse all'attività agrituristica. Si trattò di un sostanziale incremento della portata ricettiva, che al 2002 ammontava a soli 380 posti per l'offerta turistica e a 274 per quella agrituristica. Tuttavia l'obiettivo dichiarato non era quello di insediare "mega" strutture ma quello di promuovere la crescita di esercizi di qualità dalle dimensioni sufficienti ad accogliere anche il turismo organizzato (30, 40 camere) e nella cui direzione il mercato si sarebbe orientato spontaneamente.

Al fine di indirizzare una parte di questa aggiuntiva capacità ricettiva alla promozione del turismo rurale, il piano strutturale scelse di articolare il dimensionamento tra posti letto interni ed esterni al sistema insediativo, pervenendo così alla stesura del vigente articolo 24, comma 7, delle relative norme, di seguito riportato fedelmente:

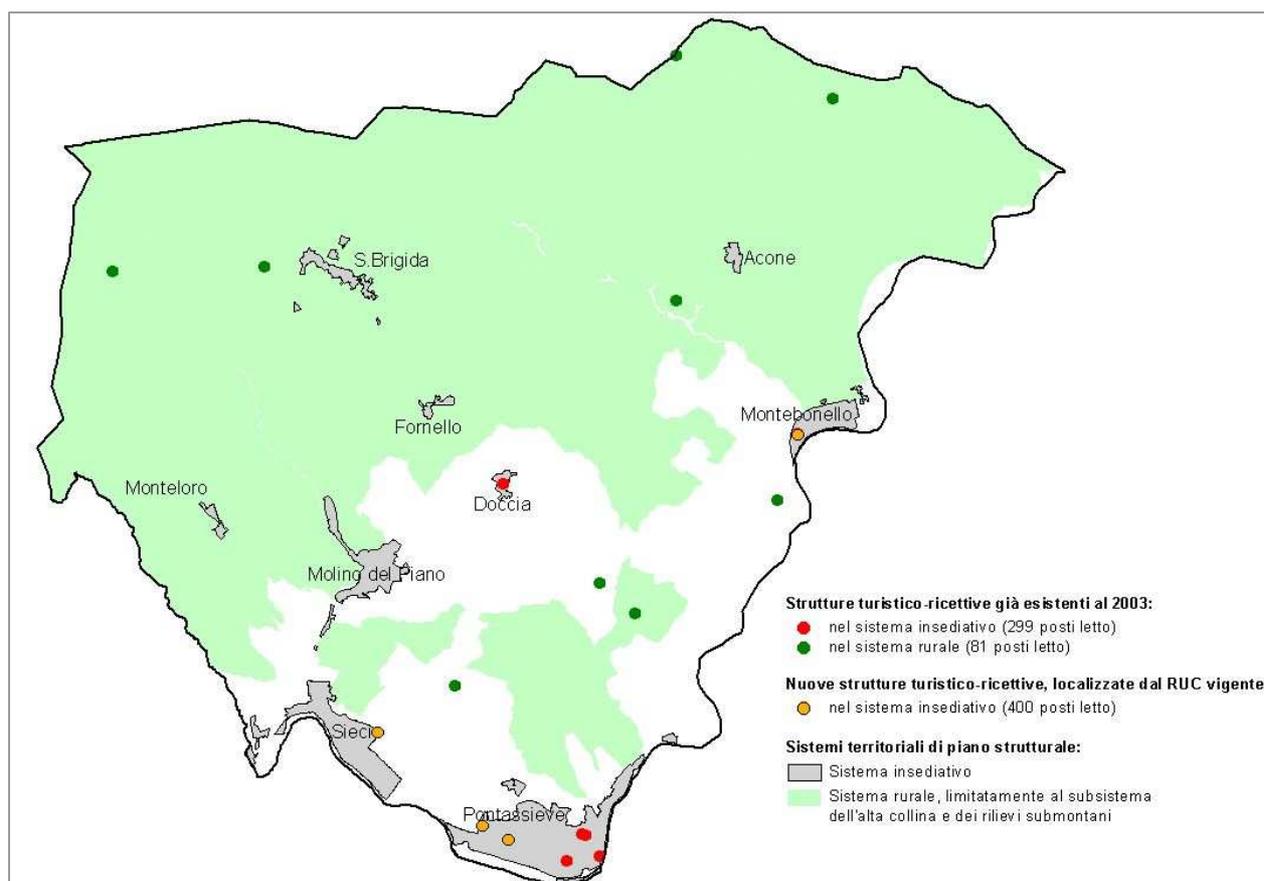
7. E' prevista la realizzazione di strutture per attività ricettive nelle quantità massime aggiuntive a quelle legittimamente esistenti, e distribuite tra il sistema insediativo e il sistema del territorio rurale e aperto, secondo le indicazioni seguenti, non essendo computati ai fini della verifica del loro rispetto soltanto i posti letto offerti da attività agrituristiche:

<i>Sistema insediativo (posti letto)</i>	<i>Sistema del territorio rurale e aperto (posti letto)</i>
400	200

Rispetto a questo dimensionamento massimo iniziale ad oggi risulta già esaurito quello ipotizzato per attività turistico-ricettive all'interno del sistema insediativo. In particolare sono stati già prelevati dal regolamento urbanistico 55 posti per l'Albergo "Pian d'Ercole" a Montebonello (già realizzato e funzionante), 70 per l'Albergo "I Mandorli" a Sieci, 65 per l'Albergo "I Veroni" a Pontassieve e 210 per le "Aree ex ferroviarie di Pontassieve" (questi ultimi non ancora realizzati).

Per contro non risulta ancora minimamente intaccato il dimensionamento massimo per attività turistico-ricettive nel sistema rurale, contrariamente a quanto auspicato dal piano per promuovere il turismo rurale, ovvero la tipologia del cosiddetto "albergo rurale".

Fig. 4. Distribuzione territoriale delle strutture turistico-ricettive



La distribuzione territoriale della portata turistico-ricettiva che si è determinata è rappresentata in Fig.4, nella quale le strutture turistico-ricettive (agriturismo escluso) vengono messe in relazione con i sistemi territoriali del piano strutturale.

Dall'analisi della fig.4 emergono i seguenti due aspetti:

- la debolezza dell'offerta turistica nel sistema rurale, con soltanto 81 posti letto su un totale di 380 e nessuna nuova localizzazione effettuata dal RUC, sebbene il piano strutturale ne abbia messi a disposizione ben 200;
- la debolezza dell'offerta turistica anche per quei sistemi insediativi minori collocati sulle alture del territorio, in zone lontane dai consueti flussi turistici ma anche più pregevoli per svilupparvi un turismo di qualità, rappresentate dai subsistemi territoriali dell'alta collina e dei rilievi submontani. Sono questi i sistemi insediativi minori dell'alta collina di Santa Brigida, Acone, Monteloro e Fornello, che non dispongono di alcuna struttura e neppure sono stati interessati da alcuna nuova localizzazione. Infatti, sebbene il piano strutturale ne abbia messi a disposizione ben 400, il RUC li ha localizzati tutti nei sistemi insediativi maggiori del fondovalle, cioè dove la domanda era più alta.

Andando ad analizzare i dati recenti prodotti dalla società "Alfamark – Comunicazione e Marketing", emergono altri aspetti interessanti.

Dallo studio emerge una tendenza riferita al turismo nel nostro comune che dal 2001 al 2006 ha fatto registrare una perdita dell'11% di presenze complessive, in netta controtendenza rispetto ai Comuni dello stesso Sistema Economico Locale (SEL), che invece guadagnano in media un 11%. Lo stesso studio attribuisce questa peculiarità alla contraddizione interna che caratterizza i flussi di domanda nel nostro comune e che non si ritrova in altri comuni: da un lato un'anima più legata al ruolo di periferia della grande città d'arte e di affari, dall'altro un'anima fortemente connessa all'"amenità toscana" dell'intera vallata che proprio sul suo capoluogo si apre e che, comunque, risente certamente anch'essa della vicinanza con Firenze.

Anche le prime valutazioni del 2007 confermano questa tendenza, lasciando pensare che una parte consistente delle strutture specifiche ubicate nel comune possa esser scivolata un po' troppo verso una tipologia di visitatori "di riflusso" rispetto al polo fiorentino, con la conseguenza di trovarsi penalizzata allorché si determinano condizioni di volumi di domanda in previsto calo e nelle quali è quindi intuibile che la molto maggiore capacità contrattuale della città di Firenze si faccia sentire sulle agenzie che pilotano e distribuiscono i flussi.

Infatti, contrariamente a quanto avviene nel SEL, per Pontassieve si tratta di un turismo più alberghiero (68,5%) che extralberghiero (31,5%) e questa caratterizzazione si è fatta più marcata negli ultimi due anni (nel 2004 il rapporto tra le due componenti era di circa il 50%).

Definizione degli obiettivi specifici

L'obiettivo che l'amministrazione comunale si prefigge è quello di non pregiudicare in alcun modo l'insediamento sul nostro territorio di attività turistico-ricettive, ma anzi contribuire allo sviluppo economico incentivando proprio questo settore che, unitamente a quello dell'agriturismo, rappresenta una realtà importante per il territorio Pontassievese.

I dati sopra analizzati rivelano come sulle perdite complessive del settore incida un'offerta turistica troppo legata ad una tipologia di visitatori "di riflusso" rispetto al polo fiorentino. L'obiettivo specifico della pianificazione è dunque quello di agevolare la diffusione anche di

un'offerta turistica alternativa a quella dominante, come potrebbe essere l'offerta costituita dal turismo rurale di alta qualità, ovvero dalla tipologia del cosiddetto "albergo rurale", avvalendosi della quale il turista, compreso quello "di riflusso", sceglie chiaramente di vivere le peculiarità del nostro territorio comunale. Peculiarità principalmente caratterizzate dal più tipico dei paesaggi collinari della Toscana e che certamente connotano sia l'interesse del nostro territorio rurale, sia quei sistemi insediativi minori dell'alta collina, come Santa Brigida, Acone, Monteloro e Fornello, che le analisi hanno fatto emergere come potenziali attrattori di un turismo rurale di qualità.

Azioni per conseguire gli obiettivi, con le possibili alternative, e individuazione degli indicatori

Per quanto la pianificazione territoriale possa contribuire al raggiungimento degli obiettivi suddetti, l'azione da compiere attraverso la variante del piano strutturale viene individuata nella modificazione dell'attuale articolazione del dimensionamento delle attività turistico-ricettive di cui all'art.24 delle relative norme, tra posti letto interni ed esterni al sistema insediativo, consentendo di localizzare i 200 posti assegnati al sistema rurale anche all'interno di quei sistemi insediativi minori dell'alta collina, come Santa Brigida, Acone, Monteloro e Fornello, che le analisi hanno fatto emergere come potenziali attrattori di un turismo rurale di qualità.

A tal proposito viene ipotizzata la seguente nuova formulazione dell'articolo 24, comma 7, delle norme del piano strutturale, in cui sono evidenziate le modifiche rispetto al testo vigente:

7. E' prevista la realizzazione di strutture per attività ricettive nelle quantità massime aggiuntive a quelle legittimamente esistenti, e distribuite tra il sistema insediativo e il sistema del territorio rurale e aperto **(ivi comprendendo anche i sistemi insediativi minori dell'alta collina)**, secondo le indicazioni seguenti, non essendo computati ai fini della verifica del loro rispetto soltanto i posti letto offerti da attività agrituristiche:

<i>Sistema insediativo (posti letto)</i>	<i>Sistema del territorio rurale e aperto, nonché sistema insediativo di Santa Brigida, Acone, Monteloro e Fornello (posti letto)</i>
400	200

Non vengono individuate altre possibili azioni alternative. Per quanto riguarda gli indicatori da utilizzare nel sistema di monitoraggio, da definire in sede di relazione di sintesi, saranno utilizzati i soli indicatori "incremento teorico dell'offerta turistica" e "incremento effettivo dell'offerta turistica", misurabili con il numero dei posti letto aggiuntivi determinati rispettivamente dai prelievi effettuati dal regolamento urbanistico e da quelli effettivamente messi in esercizio.

a2) disposizioni qualitative sul sistema della mobilità di cui all'art.25 delle norme del piano, riferite ad ampliamenti del sistema insediativo in loc. "Docciola" a Pontassieve

Quadro conoscitivo analitico

Il tema della mobilità, al quale si riferisce la problematica connessa con la trasformazione dell'area "Docciola" a Pontassieve, è stato trattato dal Piano Strutturale nei seguenti paragrafi della relazione generale:

- paragrafo 8.6, intitolato "L'accessibilità", in cui vengono analizzate la domanda e le condizioni infrastrutturali;
- paragrafo 13.1, intitolato "La rete stradale", in cui vengono focalizzati i principali problemi da risolvere ed ipotizzate le soluzioni;

Per quanto riguarda il quadro conoscitivo del piano strutturale, risalente al 2003, si ritiene che possa essere considerato ancora valido, stante il fatto che in tema di mobilità non ci sono state variazioni di rilievo che abbiano coinvolto l'area "Docciola". Tuttavia, come anticipato nella fase di valutazione iniziale, il quadro conoscitivo è stato integrato da indagini mirate sul quartiere "Fossato" di Pontassieve e consistenti in analisi e rilevazioni dei flussi di traffico effettuate dalla Polizia Municipale tra settembre e ottobre 2008.

Un brano del paragrafo 13.1 della relazione generale del piano strutturale affronta specificatamente il tema oggetto della presente valutazione, di seguito riportato fedelmente:

"La realizzazione di un ponte sul Sieve nella zona di Docciola potrebbe permettere una migliore accessibilità al capoluogo per le relazioni provenienti da nord e da S.Francesco, in particolare può consentire la completa pedonalizzazione del ponte mediceo e quindi la realizzazione di condizioni strutturali per un asse pedonale di collegamento tra i due centri urbani. Per quanto riguarda la regolamentazione della mobilità urbana, è necessario che i comuni di Pontassieve e Pelago attuino politiche coordinate dando valore aggiunto in termini di qualità e fruibilità all'insieme di Pontassieve e S.Francesco."

Per quanto riguarda invece le scelte che furono compiute dal piano strutturale queste furono coerenti con l'obiettivo sopra enunciato, chiaramente orientato alla sostenibilità (migliore accessibilità veicolare ma anche pedonale, grazie alla ipotizzata azione conseguente di pedonalizzazione del ponte mediceo o "Ponte Vecchio"). Infatti sulla tavola 11.1 del medesimo piano fu localizzato il ponte sul Sieve mediante la rappresentazione di un "corridoio infrastrutturale" nella zona di Docciola. Precisamente all'altezza dell'insediamento artigianale-industriale denominato "Area di via Colognese", per quanto riguarda la riva destra, e all'altezza del campo di calcio dell'Albereta per quanto riguarda la riva sinistra. Tuttavia, ai fini della presente trattazione, non è importante la posizione del ponte ma lo è la sua portata concettuale.

Inoltre l'apparato normativo del piano instaurò anche un legame tra la ipotizzata espansione della città in località Docciola e il nuovo ponte. Si tratta del comma 5 dell'art.25 (disposizioni qualitative) delle relative norme, di seguito riportato fedelmente:

"- l'ampliamento del centro insediativo in località Docciola è subordinato alla realizzazione del nuovo ponte sulla Sieve in modo che l'aggiuntivo carico urbanistico non graviti sulla viabilità esistente;"

percorrenza alternativa perché rispetto ad essi è il più veloce. Sicuramente lo è nella direzione per Firenze in quanto l'organizzazione dei flussi di traffico a San Francesco è tale da evitare una connessione veloce con l'ingresso Pontassieve est (con l'effetto di limitare il transito sul Ponte Vecchio, su via 4 Novembre e su via Albizi ad un movimento perlopiù intracittadino). Lo è pure, seppur in misura minore, nella direzione di ritorno da Firenze in quanto l'asse alternativo, costituito da via Roma – via Ghiberti, si presenta tortuoso e lento (con l'effetto di limitare il transito su queste vie ad un movimento perlopiù intracittadino). Ne deriva che l'incremento del carico veicolare scaturente da un'ipotetica espansione urbana in località Docciola inciderebbe proprio sull'asse di percorrenza Pontassieve ovest – via Sanzio – via Matteotti. Inoltre, considerata la presenza della strettoia all'intersezione tra via Matteotti e via del Capitano, che rallenta notevolmente la velocità di deflusso in presenza di un mezzo ingombrante, e considerato che il suddetto asse interessa per gran parte della sua lunghezza una zona densamente abitata, si ritiene che un'ipotetica espansione urbana in località Docciola inciderebbe sul medesimo asse in misura assai maggiore se la stessa fosse destinata all'insediamento di funzioni produttive anziché semplicemente residenziali.

- Stante l'attuale assetto infrastrutturale il quartiere "Fossato" è indubbiamente interessato anche da un consistente movimento di transito intracittadino, rappresentando l'uscita più veloce da via Ghiberti per raggiungere via Matteotti, nonché l'uscita più veloce da via Matteotti per raggiungere San Francesco tramite il Ponte Vecchio. Ovviamente una parte del movimento di transito intracittadino su via Ghiberti e sul Ponte Vecchio è generata direttamente dal quartiere "Fossato", ma in quota assai minore rispetto a quella generata dal restante sistema urbano (si pensi che il "Fossato" ha poco più di 1.000 abitanti, rispetto agli oltre 10.000 dell'intero capoluogo). Ne deriva che l'incremento del carico veicolare scaturente da un'ipotetica espansione urbana in località Docciola, se limitata a pochi abitanti insediabili, inciderebbe di poco su via Ghiberti e sul Ponte Vecchio.

I dati delle rilevazioni dei flussi di traffico effettuate dalla Polizia Municipale sono sintetizzati in Fig.6 in cui viene riportato, per ogni senso di marcia, il numero dei veicoli transitante nell'intera giornata di rilevazione (24 ore). Il dato riferito al Ponte Vecchio è stato desunto, con accettabile approssimazione, dai valori delle due arterie concorrenti, anche se rilevati in giorni diversi.

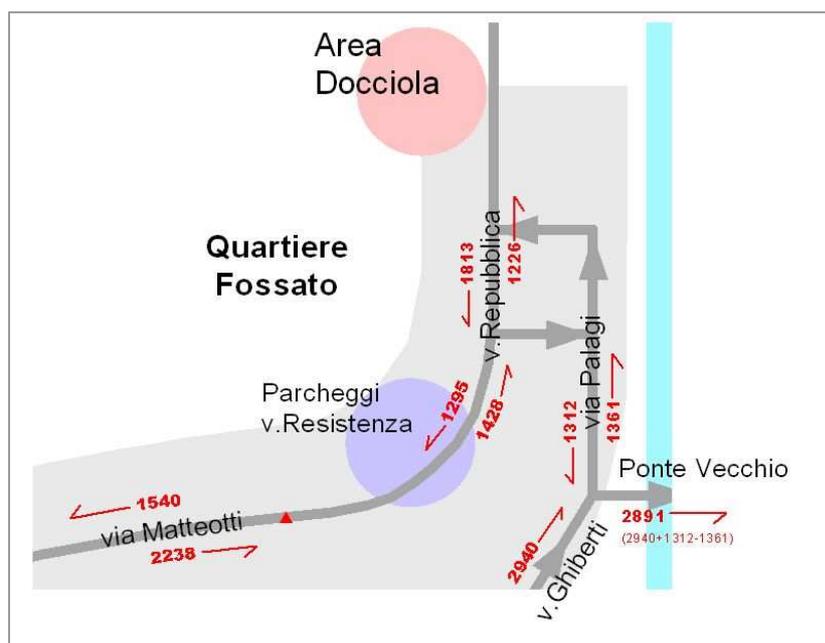


Fig. 6. Quantità di veicoli al giorno

Dalla schematizzazione di Fig.6 emerge che gli assi più sollecitati sono Via Matteotti e via Ghiberti, ed inoltre:

- che una buona parte del carico veicolare su via Matteotti è attratto dal parcheggio di via della Resistenza, dunque non soltanto generato dal “Fossato” o dal traffico intracittadino transitante per il “Fossato”;
- che del traffico che transita sul Ponte Vecchio (2891) soltanto il 45% arriva dal “Fossato” (1312) mentre per il rimanente 55% arriva da via Ghiberti (1579).

Altri dati maggiormente significativi per l’analisi sono i valori nell’ora di picco, che si riportano di seguito:

- su via Matteotti (direzione Fossato): 224, dalle 18:00 alle 19:00;
- su via Matteotti (direzione Firenze): 157, dalle 16:00 alle 17:00;
- su via della Repubblica (direzione Fossato): 169, dalle 18:00 alle 19:00;
- su via della Repubblica (direzione Firenze): 167, dalle 8:00 alle 9:00;
- su via Palagi (direzione Fossato): 151, dalle 17:00 alle 18:00;
- su via Palagi (direzione S.Francesco): 119, dalle 15:00 alle 16:00;
- su via Ghiberti: 315, dalle 17:00 alle 18:00.

Inoltre, stante il fatto che l’obiettivo indicato all’avvio del procedimento della presente variante al piano strutturale è quello di riformulare la disposizione dell’art.25.5 delle norme, rimanendo sempre in un’ottica di sostenibilità ma cercando soluzioni alternative a quella ivi indicata (ovvero intera espansione urbana in loc. Docciola subordinata al nuovo ponte), risulta necessario analizzare gli effetti delle azioni previste dal vigente piano strutturale.

Non essendo stata a suo tempo effettuata la valutazione degli effetti di tali azioni, più che di un’analisi si tratta di una valutazione da fare, ascrivibile comunque al quadro conoscitivo in quanto descrittiva di azioni già previste dal piano. Oggetto della valutazione, necessariamente di larga massima considerata la scala di piano strutturale a cui si riferisce, sono gli effetti sul traffico che produrrebbero le seguenti due azioni previste, sia singolarmente che combinatamente:

- l’espansione urbana in località Docciola;
- il nuovo ponte in località Docciola (con pedonalizzazione del Ponte Vecchio);

Per quanto riguarda un’eventuale espansione urbana in località Docciola, le aree a cui fa riferimento l’art.25.5 delle norme si considerano quelle in cui sarebbe possibile realizzare nuovi insediamenti, cioè sia le porzioni attualmente inedificate dell’area Docciola che l’attuale insediamento industriale-artigianale dell’area di via Colognese, evidenziate in Fig.7.

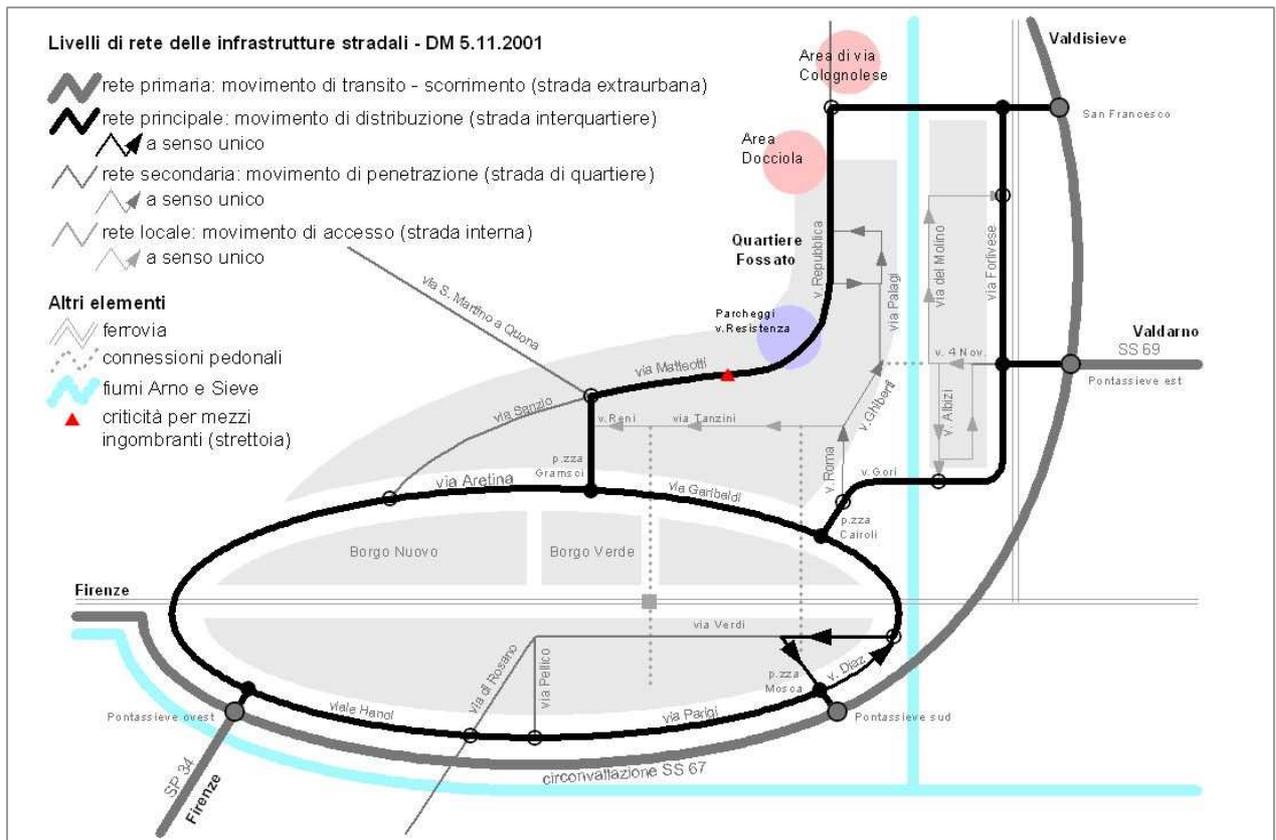
Se questa espansione urbana fosse destinata all’insediamento di funzioni produttive, come già detto gli effetti sul traffico sarebbero assai negativi a causa delle criticità infrastrutturali dell’asse via Matteotti - via della Repubblica (strettoia, attraversamento di zone densamente abitate, ecc.). Dunque il nuovo ponte diverrebbe irrinunciabile.

Se questa espansione urbana fosse destinata all’insediamento di funzioni residenziali ed ipotizzando la condizione più critica (ovviamente al solo fine di stimarne i probabili effetti sul traffico), determinata da un indice territoriale piuttosto alto come potrebbe esserlo 25 alloggi per ettaro, avremmo un incremento di circa 120 alloggi che in teoria potrebbero implicare, sempre nella condizione più critica, un incremento del picco orario sulla viabilità interessata di ben 240 veicoli per senso di marcia. Essendo l’attuale picco orario su via Matteotti (direzione Fossato) già pari a 224 veicoli, una decisione del genere dovrebbe essere assunta con la consapevolezza che il traffico su via

viabilità esistente l'aggiuntivo carico che porterebbe l'espansione urbana in località Doccia, quanto per procedere alla pedonalizzazione del Ponte Vecchio e "permettere una migliore accessibilità al capoluogo per le relazioni provenienti da nord e da S. Francesco".

E' estremamente complesso misurare gli effetti che produrrebbe questo nuovo assetto infrastrutturale, richiederebbe infatti l'acquisizione di dati più approfonditi e indagini specialistiche che esulano da questa trattazione, tuttavia è possibile dimostrare la fondatezza di quanto affermato andando semplicemente ad analizzare il funzionamento della rete delle infrastrutture stradali di Pontassieve in presenza del nuovo ponte, rappresentato in Fig.8.

Fig. 8. Rete delle infrastrutture stradali di Pontassieve – assetto con nuovo ponte e pedonalizzazione Ponte Vecchio



In questo nuovo assetto all'asse di via Matteotti – via della Repubblica verrebbe infatti assegnata una funzione diversa, non più di strada di quartiere a cui delegare un movimento di sola penetrazione nel quartiere del Fossato bensì di strada interquartiere a cui delegare il movimento di distribuzione dalla rete primaria a quella secondaria. Ciò implicherebbe un livello di servizio (cioè qualità della circolazione, con flussi più o meno scorrevoli) sicuramente superiore a quanto sarebbe invece richiesto nel caso in cui la funzione dell'asse rimanesse quella esistente.

Scelta del tutto legittima, ma una decisione del genere dovrebbe essere assunta con la consapevolezza che l'aumento del traffico su via Matteotti sarebbe probabilmente paragonabile se non maggiore a quello che produrrebbe da sola l'attuazione dell'intera espansione urbana in località Doccia. Il tutto considerando i seguenti effetti, sia positivi che negativi:

- Si avrebbero effetti positivi determinati dalla pedonalizzazione del Ponte Vecchio, dall'eliminazione su via Palagi del transito intracittadino da via Matteotti a San Francesco,

dal declassamento funzionale della viabilità di San Francesco da rete secondaria a rete soltanto locale, dalla migliore accessibilità (flussi scorrevoli permettendo) al capoluogo (in particolare al parcheggio di via della Resistenza e al previsto parcheggio scambiatore di Borgo Verde) per le relazioni provenienti da nord (Valdisieve) e da San Francesco (limitatamente al quartiere dell'Albereta), dall'alleggerimento di via Matteotti per quanto riguarda il transito da e per Firenze originato dalla parte più settentrionale del quartiere Fossato (come potrebbe esserlo un'eventuale espansione urbana in località Docciola, a questo punto accettabile anche con funzioni produttive).

- Si avrebbero effetti invariati determinati dal permanere del traffico su via Matteotti per quanto riguarda il transito da e per Firenze originato dalla quasi interezza, o comunque dalla parte più meridionale, del quartiere Fossato, in quanto l'asse di percorrenza Pontassieve ovest – via Sanzio – via Matteotti rimarrebbe probabilmente privilegiato dagli utenti rispetto al nuovo asse Pontassieve ovest – San Francesco – Docciola. Basti pensare che l'asse alternativo che si verrebbe a creare tra Docciola e Pontassieve ovest (“rotatoria Vicas”), non soltanto dovrebbe essere imboccato con una manovra contro intuitiva per un utente del Fossato, non soltanto presenta una lunghezza di 5,5 Km contro i 3 Km dell'asse tradizionale, ma nonostante sia sicuramente più scorrevole, ipotizzando una velocità media di 40 Km/h in centro abitato e di 70 Km/h sulla SS 67, presenta pure un tempo di percorrenza di circa 6 minuti contro i 5 minuti dell'asse tradizionale.
- Si avrebbero effetti negativi determinati dal consistente aumento del traffico di accesso al capoluogo (in particolare al parcheggio di via della Resistenza e al previsto parcheggio scambiatore di Borgo Verde) per le relazioni provenienti da nord (Valdisieve) e da San Francesco (limitatamente al quartiere dell'Albereta). Se si pensa alla futura capacità attrattiva che il parcheggio scambiatore di Borgo Verde avrà nei confronti degli utenti della Valdisieve è facile immaginare come questo nuovo assetto rischi di generare una via di penetrazione ulteriore rispetto a quella esistente di via Gori – via Garibaldi, privilegiata invece dagli utenti del Valdarno, con la conseguenza che la città si troverebbe a gestire non più un solo grande problema concentrato su un solo asse e su un solo quartiere ma il medesimo problema distribuito su due assi e su due quartieri distinti, a discapito della qualità di vita di molti altri residenti. Infine, con la pedonalizzazione del Ponte Vecchio, aumenterebbe il traffico riversato da via Ghiberti sull'intero quartiere del Fossato e su via Matteotti, dagli attuali 1361 veicoli al giorno a ben 2940, a meno che non venga pedonalizzata anche la stessa via Ghiberti.

In conclusione, l'analisi del quadro conoscitivo conduce ad affermare che il piano strutturale vigente presenta una contraddizione tra l'obiettivo indicato al paragrafo 13.1 della relazione generale e il comma 5 dell'art.25 delle norme (disposizioni qualitative). Infatti, se da una parte viene auspicata la realizzazione del nuovo ponte, di fatto accettando che l'aggiuntivo carico graviti sulla viabilità esistente, dall'altra si subordina l'espansione urbana in località Docciola alla realizzazione del medesimo ponte, di fatto non accettando che l'aggiuntivo carico (paragonabile se non inferiore al precedente) graviti sulla viabilità esistente.

Definizione degli obiettivi specifici

L'obiettivo che l'amministrazione comunale si prefigge è quello di confermare sia il ponte che i nuovi insediamenti previsti dal piano strutturale ma esplicitando in modo diverso, pur rimanendo all'interno di una logica di sostenibilità, le disposizioni qualitative sul sistema della mobilità, ricalibrandone la strategia in relazione alle riflessioni più approfondite che sono state sopra compiute.

Il primo obiettivo specifico è quello di realizzare il nuovo ponte in località Docciola soltanto subordinatamente alla redazione di un piano urbano del traffico che, prendendo in considerazione l'intero ambito territoriale di influenza, ne valuti gli effetti in relazione alla variazione di funzione delle infrastrutture stradali determinata dal nuovo assetto.

L'altro obiettivo specifico è quello di ammettere l'attuazione dell'espansione urbana in località Docciola anche prescindendo dalla realizzazione del nuovo ponte, purché ciò avvenga in misura tale da non determinare il superamento della capacità residua dell'attuale sistema infrastrutturale.

Questo secondo obiettivo, per essere misurabile, deve tradursi necessariamente in una prestazione. Dunque:

- Volendo confermare, in attesa che si realizzi il nuovo ponte, la funzione di strada urbana di quartiere di cui al DM 5.11.2001 già assegnata all'infrastruttura stradale di via Matteotti – via della Repubblica dalle analisi sopra effettuate;
- Volendo scegliere per la suddetta infrastruttura un livello di servizio accettabile, cioè tale da garantire una sufficiente scorrevolezza dei flussi di traffico, che, a scopo cautelativo e tenuto conto delle condizioni fisiche e ambientali al contorno, viene determinato stabilendo che la capacità di carico non debba superare il 40% del valore massimo di "Portata di servizio per corsia" attribuito alle strade urbane di quartiere dalla colonna 16 della tabella 3.4.a del DM 5.11.2001, pari a 800 veicoli all'ora;
- L'obiettivo specifico da raggiungere consiste nel mantenimento sulla suddetta infrastruttura di valori di picco orario per senso di marcia non superiori a 320 veicoli all'ora (0.40 x 800), oltre che nel non generare ulteriori flussi di mezzi ingombranti.

Azioni per conseguire gli obiettivi, con le possibili alternative, e individuazione degli indicatori

Per quanto la pianificazione territoriale possa contribuire al raggiungimento degli obiettivi suddetti, l'azione da compiere attraverso la variante del piano strutturale viene individuata nella riformulazione dell'attuale disposizione qualitativa riferita alla località Docciola e contenuta al comma 5 dell'art.25 delle relative norme.

In particolare, per quanto riguarda il secondo obiettivo specifico, le misure da prendere dovrebbero consistere:

- Nel subordinare alla realizzazione del nuovo ponte qualsiasi trasformazione urbana in località Docciola che abbia ad oggetto l'insediamento di funzioni produttive, al fine di non generare ulteriori flussi di mezzi ingombranti;
- Nell'ammettere l'attuazione di un'eventuale espansione urbana per l'insediamento di funzioni residenziali in località Docciola limitatamente all'area individuata in Fig.7 come "porzione inedificata posta a sud-ovest della casa colonica denominata Docciola", quale ambito territoriale che, secondo i criteri stabiliti nelle analisi ipotizzando la condizione più

critica, sarebbe capace di generare un incremento del picco orario sulla viabilità interessata non superiore a 60 veicoli per senso di marcia (1,2 ettari x 25 alloggi ad ettaro x 2 veicoli ad alloggio all'ora), che sommato all'attuale picco su via Matteotti, pari a 224 veicoli all'ora, fornirebbe un picco complessivo di 284 veicoli all'ora, ben inferiore al valore di 320 veicoli all'ora stabilito dall'obiettivo quale picco massimo sostenibile per senso di marcia.

- Nel subordinare alla realizzazione del nuovo ponte qualsiasi trasformazione urbana sulle restanti aree in località Docciola che abbiano ad oggetto l'insediamento di funzioni residenziali.

A tal proposito viene ipotizzata la seguente nuova formulazione dell'articolo 25, comma 5, delle norme del piano strutturale, in cui sono evidenziate le modifiche rispetto al testo vigente:

- ~~l'ampliamento del centro insediativo in località Docciola è subordinato alla realizzazione del nuovo ponte sulla Sieve in modo che l'aggiuntivo carico urbanistico non graviti sulla viabilità esistente;~~
- la realizzazione del nuovo ponte sulla Sieve, in località Docciola, è subordinata alla redazione di un piano urbano del traffico che, prendendo in considerazione l'intero ambito territoriale di influenza, ne valuti gli effetti in relazione alla variazione di funzione delle infrastrutture stradali determinata dal nuovo assetto;
- qualsiasi trasformazione che abbia ad oggetto l'insediamento di funzioni produttive sulle due aree attribuite al subsistema a organizzazione morfologica da trasformare poste in località Docciola, individuabili sia nell'area Docciola che nell'area di via Colognese, è subordinata alla realizzazione del nuovo ponte sulla Sieve, come lo è anche qualsiasi trasformazione che abbia ad oggetto l'insediamento di funzioni residenziali sulla medesima area di via Colognese nonché sull'area Docciola limitatamente alla porzione inedificata posta a nord-est della casa colonica denominata Diocciola;

Non vengono individuate altre possibili azioni alternative. Per quanto riguarda gli indicatori da utilizzare nel sistema di monitoraggio, da definire in sede di relazione di sintesi, sarà utilizzato il solo indicatore "picco orario del flusso di traffico per senso di marcia", misurabile con il numero massimo di veicoli passanti in un'ora in una determinata sezione di via Matteotti.

a3) disposizioni qualitative sul sistema della mobilità di cui all'art.25 delle norme del piano, riferite ad ampliamenti del sistema insediativo in loc. "Via della Fonte" a Sieci

Quadro conoscitivo analitico

Il tema della mobilità, al quale si riferisce la problematica connessa con la trasformazione dell'area di "via della Fonte" a Sieci, è stato trattato dal Piano Strutturale nei seguenti paragrafi della relazione generale:

- paragrafo 8.6, intitolato "L'accessibilità", in cui vengono analizzate la domanda e le condizioni infrastrutturali;
- paragrafo 13.1, intitolato "La rete stradale", in cui vengono focalizzati i principali problemi da risolvere ed ipotizzate le soluzioni;

Per quanto riguarda il quadro conoscitivo del piano strutturale, risalente al 2003, si ritiene che possa essere considerato ancora valido, stante il fatto che in tema di mobilità non ci sono state variazioni di rilievo che abbiano coinvolto l'area di "via della Fonte". Tuttavia, come anticipato nella fase di valutazione iniziale, il quadro conoscitivo è stato integrato da indagini mirate su via della Fonte e consistenti in analisi e rilevazioni dei flussi di traffico effettuate dalla Polizia Municipale nel settembre 2008.

Nei suddetti paragrafi della relazione generale del piano strutturale non viene mai fatto alcun riferimento particolare a via della Fonte, tuttavia il paragrafo 12.4, intitolato "Le articolazioni del territorio e le prospettive di sviluppo", affronta specificatamente il tema oggetto della presente valutazione, di seguito riportato fedelmente:

"Prospiciente il quartiere Giani, in riva destra del torrente Sieci, si propone, invece, un ampliamento del sistema insediativo utile a connettere il tessuto residenziale esistente al sottopassaggio delle falle."

Per quanto riguarda invece le scelte che furono compiute dal piano strutturale, l'apparato normativo instaurò anche un legame tra le ipotizzate trasformazioni urbane a Le Sieci e il sistema connettivo in genere, nonché un legame tra le ipotizzate espansioni urbane in riva destra del Sieci (a cui appartiene anche l'area di via della Fonte) e il sistema della viabilità in particolare. Si tratta del comma 6 dell'art.25 (disposizioni qualitative) delle relative norme, di seguito riportato fedelmente:

"- la trasformazione urbana di tutte le aree limitrofe alla confluenza fra Arno e Sieci (l'area della Brunelleschi, quella fra il cimitero e il quartiere Giani, le aree di ampliamento in riva destra del Sieci) deve garantire un significativo miglioramento delle connessioni fra le parti del centro insediativo tramite la realizzazione di un sistema di spazi pubblici (strade, percorsi ciclopedonali, aree a verde pubblico);

(....)

- la trasformazione urbana delle aree di ampliamento in riva destra del Sieci è finalizzata alla realizzazione di una nuova viabilità di connessione al sottopassaggio de Le Falle, rendendo pedonale l'attuale accesso";

Questo legame fu chiaramente ispirato da principi di sostenibilità in tema di mobilità pedonale e ciclabile, infatti si preoccupava di garantire che la realizzazione dei nuovi insediamenti fosse anche l'occasione per creare un sistema di connessioni pedociclabili tra la città de Le Sieci e i quartieri

defilati de “I Giani” e di “Sieci di Sotto”, da sempre caratterizzati dall’assenza di un sistema unitario continuo che li integrasse con il resto della città (marciapiedi, percorsi pedociclabili, verde di connettività ecc.).

Anche la specifica disposizione riferita alle aree di ampliamento in riva destra del Sieci (cosiddette aree “Il Pino” e “via della Fonte”), è chiaramente ispirata da principi di sostenibilità in tema di mobilità pedonale in quanto tende a risolvere l’attuale criticità dell’insediamento di via della Fonte, costituita dal fatto che, sorgendo a monte della ferrovia, presenta come unico accesso dalla via Aretina un sottopassaggio ferroviario dalla sezione molto ristretta (larga poco più di 3 metri) che non soltanto obbliga il traffico veicolare ad un senso unico alternato, ma obbliga pure alla promiscuità pedonale/carrabile l’intero tratto di circa 13 metri interessato dal sottopassaggio.

In sostanza la criticità pedonale si ha per una lunghezza di soli 13 metri, che interrompono la continuità dei marciapiedi esistenti a monte e a valle del sottopassaggio della ferrovia.

Per risolvere questa criticità il piano strutturale ha immaginato di rendere completamente pedonale l’attuale sottopassaggio, imponendo la realizzazione di una strada alternativa a monte della ferrovia per connettere i flussi di traffico veicolare di via della Fonte all’altro sottopassaggio di via del Paretaio (detto anche de Le Falle), che invece è esclusivamente carrabile.

Il funzionamento esistente della rete delle infrastrutture stradali è rappresentato in Fig.9, mentre quello ipotizzato dal piano strutturale è schematizzato in Fig.10.

Fig. 9. Estratto della tavola 11.1 del Piano Strutturale vigente – viabilità nell’assetto attuale

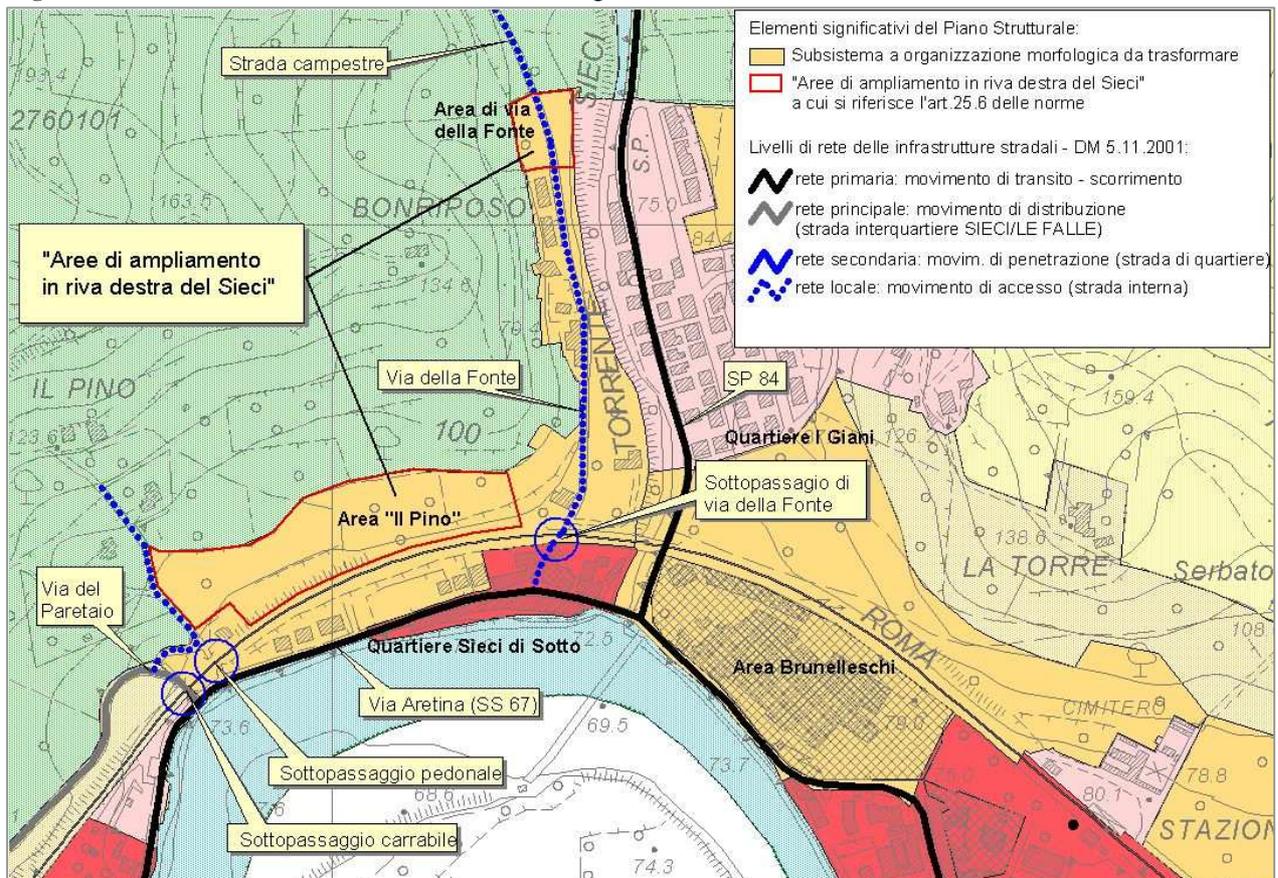
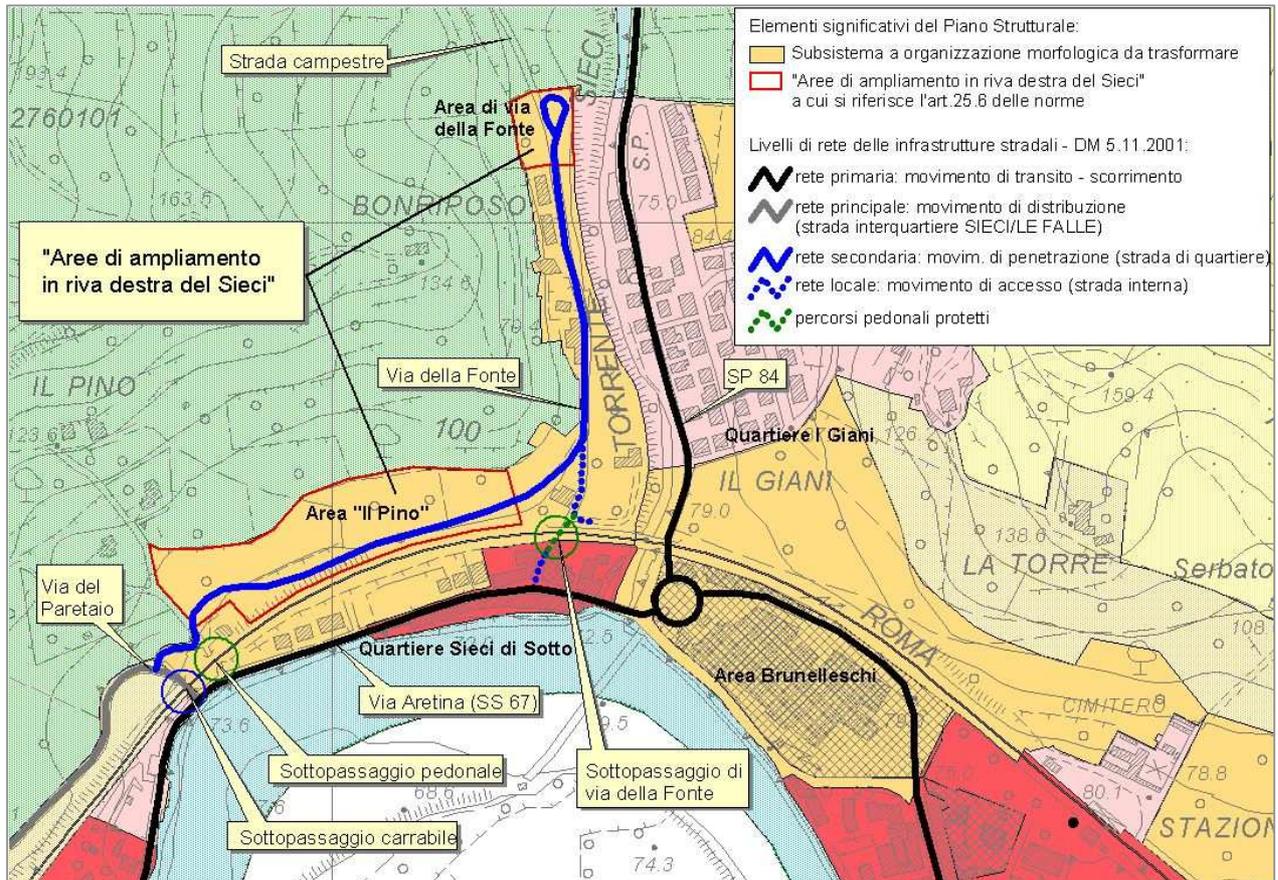


Fig. 10. Estratto della tavola 11.1 del Piano Strutturale vigente – viabilità nell’assetto ipotizzato dal piano



Come schematizzato in Fig.10 la scelta di piano creerebbe un nuovo assetto viario, certamente capace di connettere i flussi di traffico veicolare di via della Fonte all’altro sottopassaggio di via del Paretaio, rendendo esclusivamente pedonali i 13 metri del sottopassaggio di via della Fonte, ma anche capace di generare una viabilità che, oltre ad avere un forte impatto sul paesaggio, si connoterebbe non più come una strada interna di accesso ad un singolo insediamento ma come una strada di quartiere servente contemporaneamente più insediamenti, con effetti negativi sull’ipotizzato nuovo insediamento de Il Pino che verrebbe così interessato da un traffico di transito (con maggior inquinamento acustico, atmosferico, ecc.).

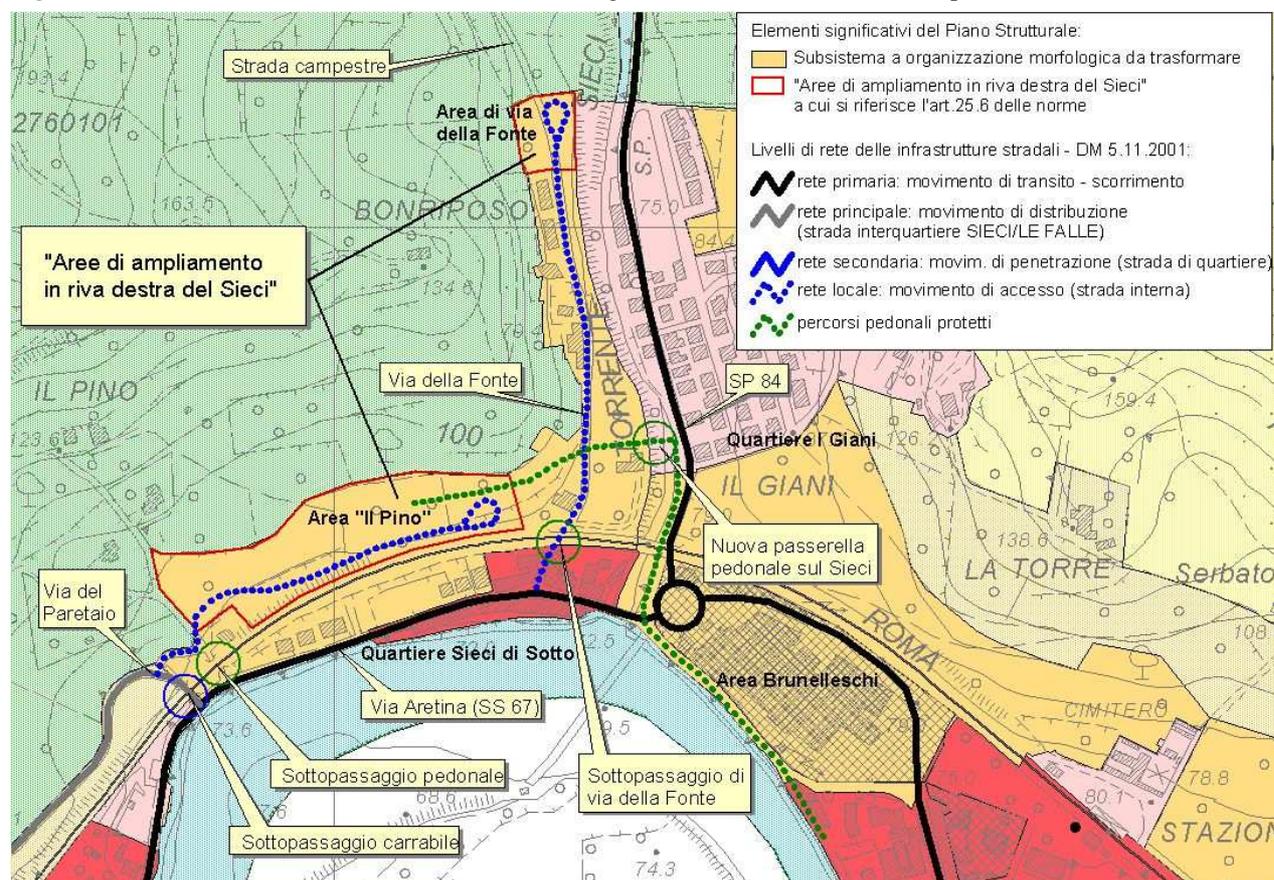
Quanto sopra fa ancor più riflettere se si tiene conto delle seguenti specificazioni ed aggiornamenti del quadro conoscitivo:

- Le rilevazioni dei flussi di traffico su via della Fonte, effettuate dalla Polizia Municipale, forniscono un dato di 410 veicoli al giorno su entrambe le direzioni di marcia, con una velocità media di 15 Km/h ed un picco orario di 38 veicoli (dalle 19:00 alle 20:00). Dunque si tratta di valori molto bassi e in effetti non poteva essere diversamente dal momento che l’insediamento di via della Fonte conta soltanto 70 abitanti circa.
- Se l’espansione urbana dell’area di via della Fonte (di circa 4.000 mq) fosse destinata all’insediamento di funzioni residenziali ed ipotizzando la condizione più critica (ovviamente al solo fine di stimarne i probabili effetti sul traffico), determinata da un indice territoriale piuttosto alto come potrebbe esserlo 25 alloggi per ettaro, avremmo un incremento di circa 10 alloggi con circa 35 nuovi residenti che in teoria potrebbero

implicare, sempre nella condizione più critica, un incremento del picco orario direttamente proporzionale all'incremento degli abitanti attuali (+50%), pervenendo così ad un picco orario di 57 veicoli al giorno su entrambe le direzioni di marcia. Dunque si tratterebbe di valori massimi ancora contenuti (meno di un veicolo al minuto) e di valori che comunque si verificherebbero soltanto nelle prime ore della mattina (di partenza per il lavoro) e nelle tarde ore serali (di rientro dal lavoro), cioè nelle ore in cui la fruizione pedonale dei 13 metri del sottopassaggio è più sporadica e in cui non si rischierebbe quindi la formazione di code in attesa dell'attraversamento di un pedone, che avrebbe ovviamente la precedenza.

- Il regolamento urbanistico approvato nel 2005 introduce un fondamentale elemento di novità che all'epoca della redazione del piano strutturale non era neppure in agenda (cfr tavola C1-assetto programmati del RUC). Si tratta della nuova passerella pedonale sul Sieci, che dovrebbe essere realizzata dalla Provincia e il cui progetto esecutivo è addirittura già stato approvato. Questa passerella dovrebbe assolvere in buona parte, e con minori effetti collaterali, al compito che avrebbe dovuto assolvere la completa pedonalizzazione del sottopassaggio di via della Fonte, cioè garantire una sufficiente separazione tra percorsi pedonali e flussi di traffico veicolare. Quanto sopra affermato è ancor più realistico se si pensa che la maggior parte dei flussi pedonali generati dall'insediamento di via della Fonte è attratta dal centro delle Sieci e non certo dal quartiere di Sieci di Sotto. Dunque questo nuovo assetto con la passerella sul Sieci non soltanto ridurrebbe drasticamente la percorrenza pedonale nel sottopassaggio ma renderebbe superflua, oltre che dannosa, la nuova strada di transito a monte della ferrovia ipotizzata dal piano vigente, che potrebbe così essere ricondotta a semplici strade interne di accesso a ciascuno dei due insediamenti, con percorsi pedonali trasversali e nettamente separati da quelli carrabili (cfr Fig.11).

Fig. 11. Estratto della tavola 11.1 del Piano Strutturale vigente – viabilità nell'assetto con passerella sul Sieci



In conclusione, l'analisi del quadro conoscitivo conduce ad affermare che il piano strutturale vigente, relativamente alle "aree di ampliamento in riva destra del Sieci", contiene una disposizione qualitativa che rischia di determinare più effetti collaterali di quanti ne determinerebbe una disposizione qualitativa più attenta agli elementi di novità intervenuti successivamente.

Definizione degli obiettivi specifici

L'obiettivo che l'amministrazione comunale si prefigge è quello di confermare i nuovi insediamenti previsti dal piano strutturale ma esplicitando in modo diverso, pur rimanendo all'interno di una logica di sostenibilità, le disposizioni qualitative sul sistema della mobilità, ricalibrandone la strategia in relazione alle riflessioni più approfondite che sono state sopra compiute.

L'obiettivo specifico della pianificazione è dunque quello di garantire sia che la viabilità di accesso ai nuovi insediamenti sia caratterizzata da una sufficiente separazione tra percorsi pedonali e flussi di traffico veicolare, sia che il sottopassaggio di via della Fonte presenti sufficienti condizioni di sicurezza per i pedoni che lo percorrono.

Azioni per conseguire gli obiettivi, con le possibili alternative, e individuazione degli indicatori

Per quanto la pianificazione territoriale possa contribuire al raggiungimento degli obiettivi suddetti, l'azione da compiere attraverso la variante del piano strutturale viene individuata nella riformulazione dell'attuale disposizione qualitativa riferita alle "aree di ampliamento in riva destra del Sieci" e contenuta al comma 6 dell'art.25 delle relative norme.

In particolare, le misure da prendere dovrebbero consistere nel disporre l'obbligo di realizzazione di percorsi pedonali in sede propria che connettano i nuovi insediamenti almeno fino al punto di approdo della prevista passerella, oltre che nell'obbligo di una regolamentazione della circolazione veicolare nei 13 metri del sottopassaggio che vada a tutto vantaggio della sicurezza dei pedoni (p.es. creazione di una zona con precedenza ai pedoni sull'intera carreggiata, impianto semaforico a chiamata con blocco del flusso veicolare nel tempo necessario alla percorrenza pedonale, oppure entrambe le cose, ecc.).

A tal proposito viene ipotizzata la seguente nuova formulazione dell'articolo 25, comma 6, delle norme del piano strutturale, in cui sono evidenziate le modifiche rispetto al testo vigente:

- ~~la trasformazione urbana delle aree di ampliamento in riva destra del Sieci è finalizzata alla realizzazione di una nuova viabilità di connessione al sottopassaggio de Le Falle, rendendo pedonale l'attuale accesso;~~
- la trasformazione urbana delle aree di ampliamento in riva destra del Sieci è subordinata alla realizzazione di percorsi pedonali in sede propria, separati dai flussi di traffico veicolare, che connettano i nuovi insediamenti alla prevista passerella pedonale sul torrente Sieci, oltre che ad una regolamentazione della circolazione veicolare sull'attuale sottopassaggio ferroviario di via della Fonte, che garantisca una sufficiente condizione di sicurezza per i pedoni che lo percorrono;

Non vengono individuate altre possibili azioni alternative. Per quanto riguarda gli indicatori da utilizzare nel sistema di monitoraggio, da definire in sede di relazione di sintesi, sarà utilizzato il

solo indicatore “picco orario del flusso di traffico in entrambi i sensi di marcia”, misurabile con il numero massimo di veicoli passanti in un’ora in una determinata sezione di via della Fonte.

b) la coerenza interna

L’obiettivo generale di non pregiudicare in alcun modo l’insediamento sul nostro territorio di attività turistico-ricettive, ma anzi contribuire allo sviluppo economico incentivando proprio questo settore che, unitamente a quello dell’agriturismo, rappresenta una realtà importante per il territorio Pontassievese, è coerente con le risultanze del quadro conoscitivo del piano strutturale e con i recenti studi svolti in materia, i quali lasciano riflettere su come sia possibile incidere sulle perdite complessive di presenze turistiche agendo sull’offerta di turismo alberghiero e in particolare su quella degli alberghi rurali di alta qualità.

L’obiettivo di confermare i nuovi insediamenti previsti dal piano strutturale esplicitando in modo diverso, pur rimanendo all’interno di una logica di sostenibilità, le disposizioni qualitative sul sistema della mobilità, è coerente con le risultanze del quadro conoscitivo del piano strutturale ma soprattutto è coerente con le novità intervenute successivamente (p.es. passerella sul fosso di Sieci) e con le riflessioni più approfondite che sono state compiute in relazione al sistema infrastrutturale della mobilità.

c) la coerenza esterna

Per quanto riguarda la coerenza della specifica variante in formazione rispetto ad altri strumenti comunali che interessano lo stesso ambito territoriale (cosiddetta coerenza esterna orizzontale), si rileva quanto segue:

- L’obiettivo di modificare l’attuale articolazione del dimensionamento delle attività turistico-ricettive, tra posti letto interni ed esterni al sistema insediativo, mediante una selezione ragionata dei sistemi insediativi dell’alta collina in cui poter collocare le quantità originariamente assegnate soltanto al sistema rurale, è coerente alla strategia del piano strutturale che voleva promuovere lo sviluppo degli alberghi rurali. Per quanto attiene alla coerenza con eventuali piani di settore comunale, si rileva l’assenza di un piano comunale che tratti specificamente il tema del turismo più di quanto già faccia il piano strutturale stesso.
- L’obiettivo di confermare i nuovi insediamenti previsti dal piano strutturale esplicitando in modo diverso, pur rimanendo all’interno di una logica di sostenibilità, le disposizioni qualitative sul sistema della mobilità, è coerente alla strategia del piano strutturale che da una parte vuole garantire che l’aggiuntivo carico urbanistico non determini il superamento della capacità residua dell’attuale sistema infrastrutturale, e dall’altra vuole garantire una sufficiente separazione tra percorsi pedonali e flussi di traffico veicolare. Per quanto attiene alla coerenza con eventuali piani di settore comunale, si rileva l’assenza di un piano comunale (p.es. piano urbano del traffico) che tratti specificamente il tema della mobilità più di quanto già faccia il piano strutturale stesso.

Per quanto riguarda la coerenza della specifica variante in formazione rispetto ad altri strumenti di altri soggetti istituzionali che interessano lo stesso ambito territoriale (cosiddetta coerenza esterna verticale), si rileva quanto segue:

- L'obiettivo di modificare l'attuale articolazione del dimensionamento delle attività turistico-ricettive, tra posti letto interni ed esterni al sistema insediativo, non aumenta il dimensionamento complessivo del vigente piano strutturale e per questo motivo si ritiene che non incida in alcun modo sugli obiettivi degli strumenti di pianificazione sovracomunale, come il Piano di indirizzo territoriale regionale o il Piano territoriale di coordinamento provinciale.
- L'obiettivo di confermare i nuovi insediamenti previsti dal piano strutturale esplicitando in modo diverso, pur rimanendo all'interno di una logica di sostenibilità, le disposizioni qualitative sul sistema della mobilità, incide esclusivamente sui sistemi infrastrutturali comunali e per questo motivo si ritiene che non incida in alcun modo sugli obiettivi degli strumenti di pianificazione sovracomunale, come il Piano di indirizzo territoriale regionale o il Piano territoriale di coordinamento provinciale.

d) la probabilità di realizzazione delle azioni previste

In relazione a ciascuna delle 3 problematiche descritte, connesse alla trasformazione delle 3 rispettive aree evidenziate in premessa, la variante in formazione propone altrettante azioni amministrative di tipo normativo proprio con lo scopo di aumentare la probabilità di realizzazione delle azioni concrete previste dalla pianificazione vigente.

Per la realizzazione di queste azioni concrete il piano strutturale si limita a delineare le strategie e ad indicare gli obiettivi, demandando la definizione delle modalità di attuazione alle successive fasi della pianificazione (regolamento urbanistico e piani attuativi di iniziativa privata). La probabilità di realizzazione delle tre azioni oggetto della variante è dunque strettamente legata alle capacità e alle risorse imprenditive dei soggetti privati, che dovranno assumere l'iniziativa in piena coerenza con gli obiettivi prefissati.

Il fatto che a monte dell'intero processo di valutazione sia stata compiuta la procedura selettiva ad evidenza pubblica denominata "pubblico avviso" (disciplinata dall'art.13 del regolamento DPGR 9.2.2007 n.3/R) e che le riflessioni compiute sulle 3 problematiche descritte siano state innescate proprio dall'apporto di proposte e contributi di soggetti esterni che hanno manifestato interesse ad assumere l'iniziativa, consente di affermare che le azioni previste siano concretamente attuabili e dunque abbiano un'alta probabilità di successo.

Si ritiene così altamente probabile che la prevista trasformazione dell'area "Villetta" a Santa Brigida si concretizzi in un effettivo incremento dell'offerta turistica di qualità, e che le previste trasformazioni delle aree "Docciola" a Pontassieve e "via della Fonte" a Sieci si concretizzino in un effettivo incremento dell'offerta abitativa, dando corpo e sostanza alle strategie di piano strutturale. Per quanto riguarda infine la prevista passerella pedonale sul Sieci la sua probabilità di realizzazione dipende dai programmi della Provincia, che ha già approvato il progetto esecutivo. Tuttavia la disposizione qualitativa proposta, che prevede anche la regolamentazione della circolazione veicolare sull'attuale sottopassaggio ferroviario di via della Fonte, garantisce sufficienti condizioni di sicurezza in attesa che si concretizzi la nuova passerella.

e) la valutazione in modo integrato degli effetti attesi

Questa elaborazione è stata suddivisa in 3 distinti paragrafi (e1, e2 ed e3) in relazione a ciascuna delle 3 azioni descritte, connesse alla trasformazione delle 3 rispettive aree evidenziate in premessa. Essa consiste nell'individuazione, descrizione e valutazione dei possibili effetti significativi delle azioni previste dalla variante in formazione. Oggetto di valutazione sono gli effetti territoriali, ambientali, sociali ed economici e sulla salute umana, nonché le loro interrelazioni.

La valutazione viene articolata prendendo in esame, ove pertinenti, le seguenti componenti/sistemi ambientali riconducibili alle risorse territoriali definite dall'art.3 LR 1/2005:

- aria, acqua, suolo e ecosistemi della fauna e della flora;
- città e sistemi degli insediamenti;
- paesaggio, aspetti socioeconomici e documenti della cultura;
- sistemi infrastrutturali e tecnologici.

Per ciascuna componente/sistema ambientale vengono individuati gli obiettivi di sviluppo sostenibile pertinenti e per ciascun obiettivo vengono adottati uno o più indicatori (che possono essere di Pressione, di Stato o di Risposta).

A ciascun indicatore viene poi assegnato un giudizio sintetico che riassume lo stato attuale della componente/sistema ambientale e che può assumere il seguente significato:

- ▲ condizioni positive
- ▶ condizioni intermedie o incerte (p.es. quando i risultati non consentono di esprimere un giudizio per la mancanza di un riferimento)
- ▼ condizioni negative

La valutazione degli effetti è sintetizzata dalla tendenza che ciascun indicatore assume a seguito delle azioni previste dalla variante in formazione. Questa tendenza viene espressa con un giudizio sintetico che può assumere il seguente significato:

- ▲ progressivo miglioramento nel tempo
- ▶ andamento costante nel tempo
- ▼ progressivo peggioramento nel tempo

Inoltre vengono sintetizzate le misure di mitigazione di eventuali effetti negativi, il tutto schematizzando quanto già emerso dalle valutazioni finora condotte al paragrafo a).

e1) articolazione del dimensionamento delle attività turistico-ricettive di cui all'art.24 delle norme del piano

Aspetti socioeconomici

Obiettivi di sviluppo sostenibile	Indicatori	PSR	Stato attuale	Stato futuro	Mitigazioni
Promozione del turismo rurale	Valore socio-economico delle attività turistico-ricettive	S	▲	▲	
	Offerta attività turistico-ricettive in territorio rurale e nei sistemi insed. minori dell'alta collina	S	▶	▲	
	Incremento dell'offerta con alberghi rurali di alta qualità	R	▶	▶	
Valorizzazione dei sistemi insediativi minori dell'alta collina	Incremento dell'offerta con alberghi di alta qualità	R	▼	▲	

Gli effetti complessivi su questa componente possono essere ritenuti significativamente positivi, nonché coerenti con gli obiettivi di sviluppo sostenibile, come anche descritto al paragrafo a1).
Non si rilevano altre componenti pertinenti da prendere in esame.

e2) disposizioni qualitative sul sistema della mobilità di cui all'art.25 delle norme del piano, riferite ad ampliamenti del sistema insediativo in loc. "Docciola" a Pontassieve

Sistemi infrastrutturali

Obiettivi di sviluppo sostenibile	Indicatori	PSR	Stato attuale	Stato futuro	Mitigazioni
Mantenimento di un buon livello di servizio (flussi scorrevoli)	Condizioni infrastrutturali per mezzi ingombranti (strette vie)	S	▼	►	
	Condizioni infrastrutturali per autoveicoli	S	▲	►	
	N° veicoli transitanti su via Matteotti	P	▲	▼	
	Adozione di misure di contenimento del flusso su via Matteotti	R		▲	Nuovi insediamenti con funzioni e quantità limitate, tali da non determinare il superamento della capacità residua in relazione al livello di servizio atteso, e tali da mantenere trascurabile l'incr. di traffico su via Ghiberti
Mantenimento di sufficienti condizioni di sicurezza	Condizioni infrastrutturali per pedoni	S	▲	►	

Gli effetti complessivi su questa componente possono essere ritenuti lievi, nonché coerenti con gli obiettivi di sviluppo sostenibile.

Aria

Obiettivi di sviluppo sostenibile	Indicatori	PSR	Stato attuale	Stato futuro	Mitigazioni
Mantenimento di un buono stato di qualità dell'aria (sostanze inquinanti ed inquinamento acustico)	Qualità dell'aria (valori di IAP indicati nel PS)	S	▲	►	
	N° veicoli transitanti su via Matteotti	P	▲	►	
	Rispetto dei valori di immissione previsti dal PCCA, per gli insediamenti interessati dai flussi di traffico (classe III)	S	►	►	

Gli effetti complessivi su questa componente possono essere ritenuti poco significativi, nonché coerenti con gli obiettivi di sviluppo sostenibile.

Gli effetti sulla salute umana sono riconducibili, indirettamente, agli effetti ambientali sulle componenti già prese in esame. In considerazione di ciò possono essere ritenuti poco significativi.

Non si rilevano altre componenti pertinenti da prendere in esame.

e3) disposizioni qualitative sul sistema della mobilità di cui all'art.25 delle norme del piano, riferite ad ampliamenti del sistema insediativo in loc. "Via della Fonte" a Sieci

Sistemi infrastrutturali

Obiettivi di sviluppo sostenibile	Indicatori	PSR	Stato attuale	Stato futuro	Mitigazioni
Mantenimento di un buon livello di servizio (flussi scorrevoli)	Condizioni infrastrutturali per mezzi ingombranti (strettoie)	S	▼	►	
	Condizioni infrastrutturali per autoveicoli	S	▼	►	
	N° veicoli transitanti su via della Fonte	P	▲	►	
Mantenimento di sufficienti condizioni di sicurezza	Condizioni infrastrutturali per pedoni	S	▼	►	
	Adozione di misure di sicurezza per i pedoni	R		▲	Realizzazione di percorsi pedonali protetti che si connettano alla prevista passerella e regolamentazione della circolazione veicolare sull'attuale sottopassaggio

Gli effetti complessivi su questa componente possono essere ritenuti lievi, nonché coerenti con gli obiettivi di sviluppo sostenibile.

Aria

Obiettivi di sviluppo sostenibile	Indicatori	PSR	Stato attuale	Stato futuro	Mitigazioni
Mantenimento di un buono stato di qualità dell'aria (sostanze inquinanti ed inquinamento acustico)	Qualità dell'aria (valori di IAP indicati nel PS)	S	▲	►	
	N° veicoli transitanti su via della Fonte	P	▲	►	
	Rispetto dei valori di immissione previsti dal PCCA, per gli insediamenti interessati dai flussi di traffico (classe III)	S	►	►	

Gli effetti complessivi su questa componente possono essere ritenuti poco significativi, nonché coerenti con gli obiettivi di sviluppo sostenibile.

Gli effetti sulla salute umana sono riconducibili, indirettamente, agli effetti ambientali sulle componenti già prese in esame. In considerazione di ciò possono essere ritenuti poco significativi.

Non si rilevano altre componenti pertinenti da prendere in esame.

f) la valutazione dell'efficacia delle azioni ai fini del perseguimento degli obiettivi

In relazione a ciascuna delle 3 problematiche descritte, connesse alla trasformazione delle 3 rispettive aree evidenziate in premessa, la variante in formazione propone altrettante azioni amministrative di tipo normativo che sono state valutate come le più efficaci per portare a compimento gli obiettivi prefissati.

In conclusione viene formulato il seguente quadro di sintesi:

- La modificazione dell'attuale articolazione del dimensionamento delle attività turistico-ricettive, tra posti letto interni ed esterni al sistema insediativo, consentendo di localizzare i 200 posti assegnati al sistema rurale anche all'interno dei sistemi insediativi minori dell'alta collina, è l'azione ritenuta la più efficace per agevolare la diffusione di un'offerta turistica alternativa a quella dominante, come potrebbe essere l'offerta costituita dal turismo rurale di alta qualità, ovvero dalla tipologia del cosiddetto "albergo rurale".
- La riformulazione della disposizione qualitativa sul sistema della mobilità, proposta per l'ampliamento del sistema insediativo in loc. Docciola, è l'azione ritenuta più efficace affinché almeno una parte della trasformazione abbia attuazione e affinché ciò avvenga in misura tale da non determinare il superamento della capacità residua dell'attuale sistema infrastrutturale.
- La riformulazione della disposizione qualitativa sul sistema della mobilità, proposta per l'ampliamento del sistema insediativo in via della Fonte, è l'azione ritenuta più efficace affinché la trasformazione abbia attuazione e affinché ciò avvenga in modo tale da garantire una sufficiente separazione tra percorsi pedonali e flussi di traffico veicolare, nonché una sufficiente condizione di sicurezza per i pedoni che percorrono il sottopassaggio di via della Fonte.

Pontassieve, 20.1.2009

**IL DIRIGENTE DELL'AREA
GOVERNO DEL TERRITORIO
E RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO**
(Ing. Alessandro Degl'Innocenti)





Comune di Pontassieve
Area Governo del Territorio
U.O.C. ASSETTO TERRITORIALE

**Processo di valutazione integrata
ai sensi del regolamento regionale 9.2.2007 n.4/R**

**– Documento di valutazione – Relazione di sintesi –
(art.16 comma 3 LR 1/2005)**

“PIANO O PROGRAMMA” OGGETTO DI VALUTAZIONE:

Variante al piano strutturale riguardante una diversa articolazione del dimensionamento delle attività turistico-ricettive di cui all’art.24 delle relative norme, tra posti letto interni ed esterni al sistema insediativo, nonché una diversa formulazione delle disposizioni qualitative sul sistema della mobilità di cui all’art.25, riferite ad ampliamenti del sistema insediativo sia in loc. “Docciola” a Pontassieve, sia in “Via della Fonte” a Sieci.

PROVVEDIMENTO CON CUI E’ STATO AVVIATO IL PROCEDIMENTO SUDDETTO:
Deliberazione del Consiglio Comunale n.97 del 30.9.2008.

PROVVEDIMENTO CON CUI E’ STATO AVVIATO IL PROCESSO DI VALUTAZIONE:

- **FASE INIZIALE:**
Direttiva della Giunta Municipale n.191 del 9.10.2008
- **FASE INTERMEDIA:**
Direttiva della Giunta Municipale n.8 del 20.1.2009
- **RELAZIONE DI SINTESI:**
*Direttiva della Giunta Municipale n.54 del 17.3.2009**
Direttiva della Giunta Municipale n.81 del 9.4.2009

* Direttiva riferita ad una relazione di sintesi elaborata in versione preliminare per essere trasmessa alle strutture tecniche di Regione e Provincia al fine di concludere la conferenza di servizi ai sensi dell’art.15 comma 3 LR 1/2005.

INDICE:

1. DESCRIZIONE DELLE FASI SVOLTE DEL PROCESSO	34
2. RISULTATI DELLA PARTECIPAZIONE E CONSEQUENTE RIFORMULAZIONE DELLA PROPOSTA DI PIANO.....	34
3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI TERRITORIALI, AMBIENTALI, SOCIALI ED ECONOMICHE E SULLA SALUTE UMANA	38
4. VERIFICA DI FATTIBILITÀ E DI COERENZA INTERNA E ESTERNA	39
5. SISTEMA DI MONITORAGGIO.....	40
6. VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA E RAPPORTO AMBIENTALE	41
7. CONCLUSIONI.....	41

Allegati:

- **All. 00.A:** *Contributo del 6.4.2009 dell'Area Politiche del turismo, commercio e attività terziarie della Regione Toscana;*
- **All. 00.B:** *Contributo del 7.4.2009 dell'Area di Coordinamento Trasporti e Logistica della Regione Toscana;*
- **All. 01:** *nota e-mail del 5.2.2009, quale contributo pervenuto da parte dell' Arch. Raffaella Grilli, in qualità di cultore nel campo del Restauro architettonico presso la Facoltà di Architettura di Firenze.*
- **All. 02:** *provvedimento dell'Autorità Competente in materia di VAS, di esclusione della variante in oggetto dalla valutazione di cui agli articoli da 13 a 18 D.Lgs.152/2006 .*
- **All. 03:** *documento di valutazione intermedia del 20.1.2009.*

1. Descrizione delle fasi svolte del processo

A seguito della Deliberazione del Consiglio Comunale n.97 del 30.9.2008, con cui vennero indicati gli obiettivi dell'amministrazione e avviato il procedimento di variante in oggetto, si è svolto un processo di valutazione che ha visto anche la partecipazione di soggetti esterni al Comune, coinvolti con le modalità stabilite dall'apposito "Regolamento sulla partecipazione nei processi di Valutazione Integrata" approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 96 del 30.9.2008. Detto processo si è articolato in due fasi: quella iniziale e quella intermedia.

Con Direttiva GM n.191 del 9.10.2008 è stato avviato il processo di valutazione – FASE INIZIALE, conclusosi al termine del periodo di pubblicazione per 30 giorni dell'apposito avviso, dal 10.10.2008 al 9.11.2008, con il quale le associazioni e le parti sociali sono state invitate a manifestare il proprio interesse ad essere coinvolte nel processo. In risposta all'avviso è giunta una sola manifestazione di interesse da parte dell'Arch. Raffaella Grilli, in qualità di cultore nel campo del Restauro architettonico presso la Facoltà di Architettura di Firenze.

Con Direttiva GM n.8 del 20.1.2009 è stato espresso parere favorevole sul documento di valutazione intermedia (allegato alla presente – All.03), comprensivo dei contenuti del piano in corso di elaborazione e di ogni altro elemento previsto dall'art.7 del regolamento regionale 9.2.2007 n.4/R. Con la medesima Direttiva è stato dunque avviato il processo di valutazione – FASE INTERMEDIA, conclusosi al termine del periodo di pubblicazione per 15 giorni sul sito web del Comune della relativa documentazione, dal 22.1.2009 al 6.2.2009, entro il quale i seguenti soggetti sono stati invitati a presentare pareri, segnalazioni, proposte o contributi:

- Parti sociali e associazioni ambientaliste iscritte nell'apposito Albo comunale, o comunque che abbiano manifestato interesse ad essere coinvolte nel presente processo di valutazione (Arch. Raffaella Grilli – Facoltà di Architettura di Firenze);
- Soggetti istituzionali interni (Presidente del Consiglio Comunale e Consiglieri Comunali);
- Soggetti istituzionali esterni, individuati nel seguente elenco in relazione allo specifico ambito tematico e/o territoriale oggetto del presente processo di valutazione:
 - Regione Toscana;
 - Provincia di Firenze;
 - A.R.P.A.T. (Dipartimento provinciale);
 - Comune di Pelago.

2. Risultati della partecipazione e conseguente riformulazione della proposta di piano

Entro il suddetto periodo di pubblicazione sono pervenuti i seguenti pareri, segnalazioni, proposte o contributi da parte dei soggetti coinvolti nella valutazione:

- *nota e-mail del 5.2.2009, da Arch. Raffaella Grilli, in qualità di cultore nel campo del Restauro architettonico presso la Facoltà di Architettura di Firenze (allegata alla presente – All.01)*;

Il contributo attiene specificatamente alla proposta di modifica delle disposizioni qualitative sul sistema della mobilità riferite ad ampliamenti del sistema insediativo in loc. "Docciola", già descritta al paragrafo a2) del documento di valutazione intermedia.

Con il medesimo contributo, in estrema sintesi, viene fatto presente come la proposta di modifica delle disposizioni qualitative per l'ampliamento del sistema insediativo in loc. "Docciola" possa essere utilmente e preventivamente valutata anche in termini di ricaduta sul paesaggio, dato il valore dell'area, e come questa attenzione alla tutela possa diventare un'ulteriore specifica dei punti proposti in variazione dell'art.25, comma 5, delle norme del piano strutturale.

Il contributo è stato valutato e ritenuto meritevole di essere accolto mediante una riformulazione della norma che prenda in considerazione da subito anche il tema del paesaggio, tema che avrebbe rivestito comunque un ruolo centrale in sede di regolamento urbanistico, cioè al momento della effettiva localizzazione dell'ampliamento del sistema insediativo in loc. "Docciola".

Per la riformulazione della norma si è fatto riferimento alla disciplina paesaggistica del Piano di Indirizzo Territoriale che la Toscana sta portando a compimento e come risulta dall'ultima bozza del 20.11.2008 reperibile sul sito internet della Regione. Particolare importanza rivestono i contenuti delle schede di paesaggio riferite all'Ambito n°16 – Area fiorentina, al quale appartiene il Comune di Pontassieve. Per quanto riguarda i caratteri di paesaggio dell'ambito n°16 – Area fiorentina, questi sono schematizzati nella "Sezione 1 – Riconoscimento dei caratteri strutturali", nella "Sezione 2 – Riconoscimento dei valori" e nella "Sezione 3 – Funzionamenti, dinamiche, obiettivi di qualità, azioni prioritarie". I caratteri strutturali identificativi del paesaggio interessato sono stati riconosciuti proprio facendo riferimento ai criteri forniti dal PIT e conseguentemente sono state dettate le regole finalizzate alla tutela di questi caratteri.

A tal proposito viene ipotizzata una nuova formulazione dell'articolo 25, comma 5, delle norme del piano strutturale (si veda la norma più avanti riportata, in cui sono evidenziate in giallo le modifiche rispetto al testo precedentemente proposto).

Infine, con Direttiva GM n.54 del 17.3.2009 è stato espresso parere favorevole in merito ad una versione preliminare della relazione di sintesi del processo di valutazione integrata, per essere trasmessa alle strutture tecniche di Regione e Provincia al fine di concludere la conferenza di servizi ai sensi dell'art.15 comma 3 LR 1/2005. Tuttavia la suddetta conferenza di servizi, convocata in Regione per il giorno 8.4.2009, non ha avuto alcun esito in quanto è stato concordato con le strutture tecniche di Regione e Provincia che sarebbero stati sufficienti i seguenti contributi consegnatici dalla Regione in quella sede, ferma restando la possibilità per entrambi gli enti di presentare osservazioni ai sensi dell'art.17 LR 1/2005 dopo l'adozione della variante:

- *Contributo del 6.4.2009 dell'Area Politiche del turismo, commercio e attività terziarie della Regione Toscana (allegato alla presente – All.00.A);*
- *Contributo del 7.4.2009 dell'Area di Coordinamento Trasporti e Logistica della Regione Toscana (allegato alla presente – All.00.B)*

Il contributo dell'Area Politiche del turismo, commercio e attività terziarie della Regione Toscana è teso a specificare come lo sviluppo del turismo sostenibile e competitivo sia obiettivo generale delle politiche e della programmazione regionale. Viene segnalato che in occasione dell'Eurometing 2007, sulle Politiche Europee per uno Sviluppo Sostenibile del Turismo, è stata costituita una Rete tra Regioni Europee denominata Necstour il cui obiettivo è orientare le *Destinazioni* verso un turismo sostenibile e competitivo, attraverso l'applicazione degli obiettivi

dell'Agenda 21, l'aggiornamento in merito al dibattito internazionale, le posizioni delle grandi istituzioni e l'analisi delle buone pratiche.

Il contributo è finalizzato a sostenere e valorizzare il lavoro in corso dell'Amministrazione comunale di Pontassieve e propone l'adozione della strategia ipotizzata da NecsTour, che prevede un percorso partecipativo tra i vari attori, istituzionali e sociali, per la condivisione di *principi generali* e l'uso di un modello descrittivo, quale strumento di orientamento e di valutazione delle politiche del turismo ed in particolare degli *impatti del turismo sulle Destinazioni*. In particolare il modello proposto adotta trasversalmente i principi del *Dialogo sociale*, della *Competitività* e della *Misurazione* dei fenomeni e si focalizza su dieci *temi*, da presidiare dai soggetti con competenze specialistica.

A tal proposito il percorso partecipativo proposto dal Comune nel processo di formazione della presente variante alle norme del piano strutturale, considerata la sua portata non certo generale sul tema del turismo ma anzi concentrata sul solo aspetto di una diversa articolazione del dimensionamento attualmente vigente, si è attenuto al modello "standard" previsto dal nostro "Regolamento sulla partecipazione nei processi di Valutazione Integrata" approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 96 del 30.9.2008.

Nel rispetto di questo modello le associazioni e le parti sociali sono state invitate a manifestare il proprio interesse ad essere coinvolte nel processo. Tuttavia nessuna associazione ha manifestato il proprio interesse, probabilmente in considerazione della portata limitata della variante oggetto del percorso partecipativo.

Il contributo fornito dalla Regione è da intendersi dunque più rivolto in senso generale che alla specifica variante in oggetto. Di questo contributo dovremo indubbiamente tener conto in sede di formazione di una revisione generale del piano strutturale o magari in sede di formazione di un piano di settore comunale che abbia ad oggetto il tema del turismo. Per quanto attiene la variante in oggetto preme precisare che alcuni dei principi generali enunciati nel Modello NecsTour sono stati presi in considerazione, ovviamente in misura proporzionata agli effetti poco significativi sull'intero sistema del turismo che la variante stessa può determinare.

Il contributo dell'Area di Coordinamento Trasporti e Logistica della Regione Toscana può essere così sintetizzato:

- Sottolinea che l'introduzione di limitati ampliamenti residenziali rispetto alla precedente previsione del Piano Strutturale posti a sud/ovest rispetto alla casa della Docciola risultano coerenti con il sistema infrastrutturale della parte occidentale di Pontassieve, prescrivendo tuttavia che il Comune garantisca il riassetto del sistema infrastrutturale stradale prevedendo "zone 30". Detto contributo è stato valutato e ritenuto meritevole di essere accolto mediante una nuova formulazione dell'articolo 25, comma 5, delle norme del piano strutturale (si veda la norma più avanti riportata, in cui sono evidenziate in giallo le modifiche rispetto al testo precedentemente proposto).
- Ribadisce, come già previsto dalla norma proposta, che gli insediamenti previsti nella parte residua in località di via Colognese e a nord/est della casa della Docciola sono realizzabili solo attraverso la realizzazione del nuovo ponte sul fiume Sieve in località Via Colognese, da considerarsi come elemento infrastrutturale essenziale in quanto capace di distribuire i flussi di traffico generati dai previsti insediamenti residui.
- Per quanto riguarda il sistema della viabilità in via della Fonte a Sieci raccomanda di integrare i percorsi pedonali individuati con la possibilità anche di una accessibilità degli stessi con la mobilità ciclabile. Detto contributo è stato valutato e ritenuto meritevole di

essere accolto mediante una nuova formulazione dell'articolo 25, comma 6, delle norme del piano strutturale (si veda la norma più avanti riportata, in cui sono evidenziate in giallo le modifiche rispetto al testo precedentemente proposto).

- Infine dispone che il piano strutturale sia coerente con alcuni principi enunciati nel Piano regionale della Mobilità e della logistica, come la particolare attenzione ai fabbisogni di mobilità e accessibilità per le cosiddette “fasce deboli” della popolazione, l'integrazione di Sieci e della parte nord/est di Pontassieve con il sistema dei servizi di trasporto pubblico presenti sulla SS 67, come le stazioni ferroviarie, assumendo il nodo della stazione come ruolo di interscambio modale principale, ed infine il miglioramento della sicurezza stradale in generale. A tal riguardo si fa presente che il vigente piano strutturale, nelle parti che trattano della mobilità e che hanno costituito il quadro conoscitivo della presente variante, già dispone misure pienamente coerenti con i principi sopra richiamati.

Dunque viene ipotizzata la seguente nuova formulazione dell'articolo 25, comma 5, delle norme del piano strutturale, in cui sono evidenziate (in giallo) le modifiche rispetto al testo precedentemente proposto:

- ~~l'ampliamento del centro insediativo in località Docciola è subordinato alla realizzazione del nuovo ponte sulla Sieve in modo che l'aggiuntivo carico urbanistico non graviti sulla viabilità esistente;~~
- la realizzazione del nuovo ponte sulla Sieve, in località Docciola, è subordinata alla redazione di un piano urbano del traffico che, prendendo in considerazione l'intero ambito territoriale di influenza, ne valuti gli effetti in relazione alla variazione di funzione delle infrastrutture stradali determinata dal nuovo assetto;
- qualsiasi trasformazione che abbia ad oggetto l'insediamento di funzioni produttive sulle due aree attribuite al subsistema a organizzazione morfologica da trasformare poste in località Docciola, individuabili sia nell'area Docciola che nell'area di via Colognolese, è subordinata alla realizzazione del nuovo ponte sulla Sieve, come lo è anche qualsiasi trasformazione che abbia ad oggetto l'insediamento di funzioni residenziali sulla medesima area di via Colognolese nonché sull'area Docciola limitatamente alla porzione ineditata posta a nord-est della casa colonica denominata Docciola dell'edificio denominato “Casa della Docciola”;
- qualsiasi trasformazione che abbia ad oggetto nuovi insediamenti sulla suddetta area Docciola dovrà garantire un riassetto del sistema infrastrutturale prevedendo, su alcuni tratti delle infrastrutture stradali maggiormente interessate da incremento di traffico, “zone 30” per la moderazione della velocità dei veicoli, assicurando un aumento della sicurezza stradale con conseguente diminuzione del consumo di carburante, riduzione di emissioni inquinanti e della rumorosità del traffico;
- qualsiasi trasformazione che abbia ad oggetto nuovi insediamenti sulla medesima area Docciola dovrà garantire la tutela dei caratteri strutturali identificativi del paesaggio, riconosciuti nell'equilibrato rapporto, inteso come valore storico-culturale ed estetico-percettivo, fra la collina boscata, i terrazzamenti coltivati, l'abitato, la viabilità storica, il fiume e la pescaia; a tal fine il regolamento urbanistico dispone che i nuovi insediamenti, ancorché attuati in tempi diversi, si connotino per la conservazione di spazi verdi orientati trasversalmente alla valle ed interposti tra il territorio rurale e il fiume, definendo, in particolare, un intorno territoriale contiguo all'edificio denominato “Casa della Docciola” ai fini della conservazione della percezione visuale offerta dall'equilibrato rapporto innanzi descritto, nonché al fine di scongiurare effetti di saldatura tra i nuovi insediamenti e l'edificio medesimo.

Infine viene ipotizzata la seguente nuova formulazione dell'articolo 25, comma 6, delle norme del piano strutturale, in cui sono evidenziate le modifiche rispetto al testo precedentemente proposto:

- ~~— la trasformazione urbana delle aree di ampliamento in riva destra del Sieci è finalizzata alla realizzazione di una nuova viabilità di connessione al sottopassaggio de Le Falle, rendendo pedonale l'attuale accesso;~~
- la trasformazione urbana delle aree di ampliamento in riva destra del Sieci è subordinata alla realizzazione di percorsi ciclo-pedonali in sede propria, separati dai flussi di traffico veicolare, che connettano i nuovi insediamenti alla prevista passerella pedonale sul torrente Sieci, oltre che ad una regolamentazione della circolazione veicolare sull'attuale sottopassaggio ferroviario di via della Fonte, che garantisca una sufficiente condizione di sicurezza per i pedoni che lo percorrono;

3. Risultati delle valutazioni territoriali, ambientali, sociali ed economiche e sulla salute umana

La valutazione in modo integrato degli effetti attesi è riportata nel documento di valutazione intermedia (allegato alla presente – All.03), in particolare al paragrafo e). Essa ha consistito nell'individuazione, descrizione e valutazione dei possibili effetti significativi delle azioni previste dalla variante in formazione.

La valutazione è stata articolata prendendo in esame, ove pertinenti, le seguenti componenti/sistemi ambientali riconducibili alle risorse territoriali definite dall'art.3 LR 1/2005:

- aria, acqua, suolo e ecosistemi della fauna e della flora;
- città e sistemi degli insediamenti;
- paesaggio, aspetti socioeconomici e documenti della cultura;
- sistemi infrastrutturali e tecnologici.

Per ciascuna componente/sistema ambientale sono stati individuati gli obiettivi di sviluppo sostenibile pertinenti e per ciascun obiettivo sono stati adottati uno o più indicatori ai quali è stato assegnato un giudizio sintetico che riassume lo stato attuale della componente/sistema ambientale. La valutazione degli effetti è stata sintetizzata dalla tendenza che ciascun indicatore assume a seguito delle azioni previste dalla variante in formazione. Anche questa tendenza è stata espressa con un giudizio sintetico (progressivo miglioramento nel tempo, andamento costante nel tempo, progressivo peggioramento nel tempo). Infine sono state sintetizzate le misure di mitigazione di eventuali effetti negativi.

Di seguito si sintetizzano i risultati delle valutazioni, distinti per ognuna delle tre parti in cui si articola la variante:

- **articolazione del dimensionamento delle attività turistico-ricettive di cui all'art.24 delle norme del piano:** la valutazione, che ha individuato negli "Aspetti socioeconomici" l'unica componente ambientale pertinente, non ha fatto emergere alcun effetto negativo in relazione a ciascun indicatore adottato per agli obiettivi di sviluppo sostenibile pertinenti, come la "Promozione del turismo rurale" e la "Valorizzazione dei sistemi insediativi minori dell'alta

collina”. Gli effetti complessivi su questa componente possono essere ritenuti significativamente positivi, nonché coerenti con gli obiettivi di sviluppo sostenibile.

- **disposizioni qualitative sul sistema della mobilità di cui all’art.25 delle norme del piano, riferite ad ampliamenti del sistema insediativo in loc. “Docciola” a Pontassieve:** la valutazione, che ha individuato nel “Sistema infrastrutturale” e nell’”Aria” le uniche componenti ambientali pertinenti, non ha fatto emergere alcun effetto negativo significativo in relazione a ciascun indicatore adottato per agli obiettivi di sviluppo sostenibile pertinenti, come il “Mantenimento di un buon livello di servizio con flussi scorrevoli”, il “Mantenimento di sufficienti condizioni di sicurezza” e il “Mantenimento di un buono stato di qualità dell’aria”. Gli effetti complessivi su queste componenti possono essere ritenuti lievi o poco significativi, nonché coerenti con gli obiettivi di sviluppo sostenibile. Come misura di mitigazione è stata prevista l’adozione di misure di contenimento del flusso di traffico su via Matteotti, stabilendo che i nuovi insediamenti in loc. “Docciola” siano caratterizzati da funzioni e quantità limitate, tali da non determinare il superamento della capacità residua in relazione al livello di servizio atteso, e tali da mantenere trascurabile l’incremento di traffico su via Ghiberti, come puntualmente tradotto nella norma proposta.
- **disposizioni qualitative sul sistema della mobilità di cui all’art.25 delle norme del piano, riferite ad ampliamenti del sistema insediativo in loc. “Via della Fonte” a Sieci:** la valutazione, che ha individuato nel “Sistema infrastrutturale” e nell’”Aria” le uniche componenti ambientali pertinenti, non ha fatto emergere alcun effetto negativo significativo in relazione a ciascun indicatore adottato per agli obiettivi di sviluppo sostenibile pertinenti, come il “Mantenimento di un buon livello di servizio con flussi scorrevoli”, il “Mantenimento di sufficienti condizioni di sicurezza” e il “Mantenimento di un buono stato di qualità dell’aria”. Gli effetti complessivi su queste componenti possono essere ritenuti lievi o poco significativi, nonché coerenti con gli obiettivi di sviluppo sostenibile. Come misura di mitigazione è stata prevista l’adozione di misure di sicurezza per i pedoni, imponendo sia la realizzazione di percorsi pedonali protetti che si connettano alla prevista passerella, sia la regolamentazione della circolazione veicolare sull’attuale sottopassaggio ferroviario di via della Fonte, come puntualmente tradotto nella norma proposta.

4. Verifica di fattibilità e di coerenza interna e esterna

La verifica di fattibilità ha avuto esito positivo, sia sotto il profilo tecnico, non rilevando criticità particolari dall’analisi del quadro conoscitivo, sia sotto il profilo giuridico amministrativo, non rilevando criticità particolari per portare a compimento le azioni individuate, sia sotto il profilo economico-finanziario, non dovendo l’amministrazione comunale impiegare alcuna risorsa finanziaria aggiuntiva ma potendo contare sull’impiego di risorse finanziarie dei soggetti privati per portare a compimento le trasformazioni territoriali programmate, le cui modalità di attuazione saranno valutate e decise nelle successive fasi della pianificazione (regolamento urbanistico e piani attuativi di iniziativa privata).

La verifica di coerenza, sia interna che esterna, è riportata nel documento di valutazione intermedia (allegato alla presente – All.03), in particolare ai paragrafi b) e c). La verifica non ha fatto emergere alcun profilo di incoerenza:

- quella interna ha riguardato il rapporto tra la proposta di variante e le risultanze del quadro conoscitivo del piano strutturale, come arricchito dai recenti studi svolti in materia di turismo e dalle riflessioni più approfondite che sono state compiute in relazione al sistema infrastrutturale della mobilità;
- quella esterna (orizzontale) ha riguardato il rapporto tra la proposta di variante e la strategia complessiva delineata dal piano strutturale vigente, che viene confermata seppur esplicitando in modo diverso alcune disposizioni qualitative in esso contenute;
- quella esterna (verticale) ha riguardato il rapporto tra la proposta di variante e gli obiettivi degli strumenti di pianificazione sovracomunale, come il Piano di indirizzo territoriale regionale e il Piano territoriale di coordinamento provinciale. E' stato valutato che la variante non incide in alcun modo sugli obiettivi dei suddetti strumenti, sia perché non aumenta il dimensionamento complessivo del vigente piano strutturale, sia perché si riferisce esclusivamente a sistemi infrastrutturali di interesse comunale.

5. Sistema di monitoraggio

Le azioni di monitoraggio riferite agli effetti determinati dalla presente variante saranno condotti nell'ambito dell'attività ordinaria di monitoraggio che già riguarda la gestione del piano strutturale vigente. Il monitoraggio, finalizzato alla valutazione del processo di attuazione e di realizzazione delle azioni programmate, sarà effettuato alla scadenza di ogni quinquennio dall'avvenuta approvazione della variante e comunque ogni qualvolta si debba procedere ad una variante al piano strutturale o al regolamento urbanistico che abbia ad oggetto il medesimo tema. Si riportano di seguito le azioni e gli effetti da monitorare riferite a ciascuna delle tre parti in cui si articola la variante:

- **articolazione del dimensionamento delle attività turistico-ricettive di cui all'art.24 delle norme del piano:** l'azione da monitorare sarà il prelevamento da parte del regolamento urbanistico del dimensionamento di piano strutturale, utilizzando come indicatore l'"incremento teorico dell'offerta turistica" misurabile con il numero dei posti letto aggiuntivi determinato dai prelevamenti medesimi. L'effetto da monitorare sarà l'incremento dell'offerta, utilizzando come indicatore l'"incremento effettivo dell'offerta turistica" misurabile con il numero dei posti letto aggiuntivi determinato da quelli effettivamente messi in esercizio.
- **disposizioni qualitative sul sistema della mobilità di cui all'art.25 delle norme del piano, riferite ad ampliamenti del sistema insediativo in loc. "Docciola" a Pontassieve:** l'azione da monitorare sarà l'effettivo coinvolgimento dell'area Docciola tra le trasformazioni previste dal regolamento urbanistico. L'effetto da monitorare sarà l'incremento del traffico veicolare, utilizzando come indicatore il "picco orario del flusso di traffico per senso di marcia" misurabile con il numero massimo di veicoli passanti in un'ora in una determinata sezione di via Matteotti.
- **disposizioni qualitative sul sistema della mobilità di cui all'art.25 delle norme del piano, riferite ad ampliamenti del sistema insediativo in loc. "Via della Fonte" a Sieci:** l'azione da monitorare sarà l'effettivo coinvolgimento dell'area di Via della Fonte tra le trasformazioni previste dal regolamento urbanistico. L'effetto da monitorare sarà

l'incremento del traffico veicolare, utilizzando come indicatore il "picco orario del flusso di traffico in entrambi i sensi di marcia" misurabile con il numero massimo di veicoli passanti in un'ora in una determinata sezione di via della Fonte.

6. Valutazione Ambientale Strategica e Rapporto Ambientale

Il documento di valutazione intermedia (allegato alla presente – All.03) contiene le informazioni di cui all'allegato 1 alla direttiva 2001/42/CE ed ha valenza di Rapporto Ambientale. Del resto in Toscana i contenuti del processo di Valutazione Ambientale Strategica di cui al D.Lgs.152/2006 possono essere ragionevolmente fatti coincidere con quelli del processo di Valutazione Integrata di cui all'art.11 L.R.1/2005, quale processo decisionale integrato e inclusivo anche della componente ambientale (nell'accezione ridotta del termine).

Tuttavia, come chiarito anche con la circolare approvata con deliberazione GR n.87 del 9.2.2009, le modalità di svolgimento della VAS disposte dal D.Lgs.152/2006 trovano applicazione anche in Toscana.

A tal proposito, con deliberazione GM n.20 del 3.3.2009, il Comune di Pontassieve ha individuato l'Autorità Competente in materia di VAS e, considerato che lo specifico piano in oggetto è ascrivibile alla tipologia di cui all'art.6, comma 3 bis, D.Lgs.152/2006, la medesima Autorità ha valutato, secondo le disposizioni di cui all'art.12 D.Lgs.152/2006, se il piano potesse avere effetti significativi sull'ambiente.

Con determinazione dirigenziale n.105 del 5.3.2009 (allegata alla presente – All.02) l'Autorità Competente ha assunto la decisione motivata di non assoggettare la variante in oggetto alla valutazione ambientale strategica di cui agli articoli da 13 a 18 del D.Lgs.152/2006.

Infine, come disposto dalla suddetta deliberazione GM n.20 del 3.3.2009, al fine di salvaguardare il principio di separazione tra Autorità Competente e Autorità Procedente e tra le relative strutture tecniche, trattandosi di un piano che è stato elaborato dalla stessa Area Governo del Territorio il cui dirigente riveste il ruolo di Autorità Competente, le funzioni di responsabile del procedimento di approvazione dello strumento di pianificazione, ai sensi dell'art.16 LR 1/2005, sono state attribuite al sottoscritto responsabile della UOC Assetto Territoriale.

7. Conclusioni

Dalla valutazione effettuata emerge una significativa coerenza del piano nei confronti degli strumenti di pianificazione sovraordinati. Le azioni proposte ai fini del perseguimento degli obiettivi sono ritenute sufficientemente efficaci. Infine non sono emersi effetti significativamente negativi e il processo di valutazione finora compiuto fa ritenere positivo il bilancio complessivo degli effetti attesi.

Pontassieve, 9.4.2009

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
(Dott. Riccardo Maurri)