COMUNE DI AREZZO

Assessorato Urbanistica

Servizio Governo del Territorio

Piano Operativo
2021

VARIANTE AL PIANO OPERATIVO PER LA REALIZZAZIONE DI PISTA CICLABILE DI COLLEGAMENTO TRA IL CENTRO COMMERCIALE OBI E VIA BOLOGNA - OPERA PUBBLICA FINANZIATA CON FONDI PNNR

PRATICA U_48_2023

RELAZIONE TECNICA

ai sensi dell'articolo 33 della LR.65/2014

ACCERTAMENTO E CERTIFICAZIONE DI CONFORMITA' E COERENZA DEL RP

ai sensi dell'articolo 18 commi 1 e 3 della LR.65/2014

PAOLO FRESCUCCI
COMUNE DI AREZZO
03.04.2023 21:37:06
GMT+02:00

Relazione
Accertamento e certificazione
del Responsabile del Procedimento

ID: Approvazione: DCC. N. … del ...

1. PREMESSA
2. RIFERIMENTI NORMATIVI
3. INDIVIDUAZIONE DELL'AREA E DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO
3.1 OBIETTIVI DELLA VARIANTE AL PIANO OPERATIVO
4. QUADRO CONOSCITIVO
4.1 PIANO STRUTTURALE (PS)
4.1.1 PERICOLOSITA' GEOLOGICA, IDRAULICA E SISMICA
4.2 PIANO OPERATIVO (PO)
4.3 PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA
4.4 PIANO URBANO DELLA MOBILITA SOSTENIBILE (P.U.M.S.)
4.5 PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE (P.E.B.A.)
4.6 PIANO TERRITORIALE PER LA MINIMIZZAZIONE DELL'ESPOSIZIONE DELLA POPOLAZIONE AI CAMPI ELETTROMAGNETICI
4.7 VINCOLI PAESAGGISTICI E BENI CULTURALI D.LGS. 42/2004
5. VERIFICA DI COERENZA
5.1. COERENZA ESTERNA
5.2 COERENZA INTERNA
6. LA VARIANTE URBANISTICA
6.1 ELABORATI COSTITUENTI LA VARIANTE URBANISTICA
7. ASPETTI PROCEDURALI
8. REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI

ACCERTAMENTO E CERTIFICAZIONE DI CONFORMITA' E COERENZA DEL RP ai sensi dell'articolo 18 commi 1 e 3 della LR.65/2014

OGGETTO: VARIANTE AL PIANO OPERATIVO PER LA REALIZZAZIONE DI PISTA CICLABILE DI COLLEGAMENTO TRA IL CENTRO COMMERCIALE OBI E VIA BOLOGNA: OPERA PUBBLICA FINANZIATA CON FONDI PNNR – PRATICA U_48_2023

1. PREMESSA

La presente variante è contestuale all'approvazione dell'opera pubblica per la realizzazione del tratto di pista ciclabile di collegamento tra il centro commerciale OBI e via Bologna comprese le opere strutturali di sotto-attraversamento della linea ferroviaria Arezzo-Stia.

Il progetto dell'opera pubblica è realizzato dal Comune di Arezzo e finanziato con la Missione del PNRR - Missione 5 - Componente 2 - Investimento 2.1 CUP B11B21002300005" .

Ai sensi del combinato disposto della L.241/1990 e della L.R. 12/2022 il progetto e la contestuale variante al Piano Operativo, necessaria in questo caso per la sola apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, sono approvati nella sede della conferenza di servizi appositamente convocata e la variante al Piano Operativo assume efficacia in seguito alla deliberazione del Consiglio Comunale con la quale si prende atto della determinazione conclusiva della conferenza dei servizi medesima.

Il presente documento è redatto, ai sensi dell'art. 18 della L.R. n. 65/2014, al fine di descrivere le azioni svolte dal Responsabile del Procedimento e finalizzate a:

- accertare e certificare che il procedimento si svolga nel rispetto delle norme legislative e regolamentari vigenti;
- verificare che la variante proposta si formi in piena coerenza con il Piano Strutturale e con il Piano Operativo;
- verificare i profili di coerenza esterna con gli strumenti di pianificazione e gli eventuali piani o programmi di settore di altre amministrazioni;
- prendere atto dei risultati dell'attività di valutazione e del procedimento ad esso attribuito.

Foto aerea con individuazione della pista ciclabile di progetto

2. RIFERIMENTI NORMATIVI

Costituiscono riferimenti normativi ai fini dell'approvazione della variante:

- L.R. 12/2022 "*Disposizioni di semplificazione in materia di governo del territorio finalizzate all'attuazione delle misure previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) o dal Piano nazionale degli investimenti complementari (PNC)*";

- L. 241/1990 "*Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi*" art. 14 c.2 e artt. 14 e seguenti in merito allo svolgimento della conferenza di servizi decisoria, in forma simultanea e in modalità sincrona;

- D.P.R. 327/2001 *"Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità"*;

- D.L. n. 77/2021 "*Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure. (21G00087)*" convertito con modifiche nella L. 108 del 29.07.2021;

- D.L. n. 13/2023 "*Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR (PNC), nonche' per l'attuazione delle politiche di coesione e della politica agricola comune. (23G00022)*";

- L.R. 65/2014 "*Norme per il governo del territorio*" per quanto non espressamente normato dalle suddette leggi.

3. INDIVIDUAZIONE DELL'AREA E DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

La pista ciclabile, già prevista dal Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile e già ricompresa all'interno del Piano Operativo con tracciato indicativo secondo quanto stabilito dall'art. 101 delle N.T.A. di Piano[1], ha inizio dal Centro Commerciale OBI e si sviluppa come segue:

- tratto 1: la pista corre su strada bianca esistente: gli interventi previsti si limitano al semplice ripristino della massicciata con la posa in opera di nuovo strato di inerte riciclato di media pezzatura ed il successivo livellamento e rullatura del piano di calpestio;

- tratto 2: la ciclabile prosegue parte su viabilità esistente e parte su area destinata a parcheggio: il fondo sarà in asfalto, per una larghezza totale di 2,50 ml (due corsie da 1,25 ml). Le opere si limiteranno alla fornitura e posa in opera della segnaletica orizzontale e verticale.

- tratto 3: in prossimità della linea ferroviaria Arezzo-Stia, il tracciato prevede un cambio di direzione verso nord con proseguo del percorso lungo la ferrovia, per poi superare la stessa, con altro cambio di direzione, mediante un sotto-attraversamento e continuare verso est fino a raggiungere via Genova. Questo tratto di pista deve essere realizzato nella sua interezza: la pista ciclabile, sempre della larghezza di 2,50 ml., è affiancata da un percorso pedonale completamente accessibile ai soggetti con disabilità con larghezza di 1,50 ml e con pendenze non superiori all'8%. Nei tratti che anticipano e seguono il sotto-attraversamento ferroviario sono previsti stalli di 1,50 x 1,50 ml intervallati ogni 10,00 ml.. Il tutto in ottemperanza alla normativa sull'abbattimento delle barriere architettoniche - L. 13/89. Sia la pista ciclabile che il percorso pedonale sono caratterizzati da un piano di calpestio in asfalto natura, con colore che ben si armonizza con il contesto territoriale agricolo in cui si inserisce. La pista ciclabile è inoltre affiancata da aree verdi destinate a spazi di sosta a verde attrezzato, con funzione di "ricucitura" con il tessuto urbano;

- tratto 4: l'ultima parte della pista ciclabile, sempre di larghezza pari a 2,50 ml, si sviluppa lungo via Genova tra la il bordo della carreggiata carrabile e l'attiguo marciapiede che in questo tratto viene demolito per lasciare spazio alla collocazione della doppia corsia ciclabile. La divisione tra la pista ciclabile (con fondo in asfalto) e la corsia carrabile è evidenziata da apposita segnaletica orizzontale e verticale.

La sezione trasversale della pista ciclabile è progettata seguendo le indicazioni vigenti in materia di piste ciclabili in sede propria cosi come definite dal D.M. 30/12/1999 n° 557. Tutto il tracciato è dotato di pubblica illuminazione.

La realizzazione della pista prevede che parte delle aree occupate (particelle 1662 e 1348 e 1654 del foglio 106 sezione A) siano assoggettate a vincolo preordinato all'esproprio. Al progetto è allegato piano particellare di esproprio redatto ai sensi del D.P.R. n°327/2001 "*Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità*" cui si rimanda per approfondimenti in merito.

Per ulteriori dettagli sull'infrastruttura si rimanda alla relazione tecnica illustrativa allegata al progetto di Opera pubblica.

1 l'articolo 101 "*Attrezzature della mobilità: percorsi pedonali e ciclabili*" comma 2 recita infatti: "*2. In sede di progettazione delle singole opere è ammesso lo spostamento e la rettifica dei relativi tracciati che, all'interno degli elaborati del Piano, assumono quindi valore indicativo"*.

3.1 OBIETTIVI DELLA VARIANTE AL PIANO OPERATIVO

La variante al Piano Operativo è volta a consentire, con tempistiche compatibili con i finanziamenti statali stabiliti dal PNRR, la realizzazione della pista ciclabile di collegamento tra il centro commerciale OBI e via Bologna.
Nello specifico la variante urbanistica necessita per la sola apposizione del vincolo preordinato all'esproprio dal momento che l'infrastruttura è già presente, con tracciato leggermente diverso, all'interno del Piano Operativo e che la relativa norma (art. 102 delle NTA di Piano Operativo) recita:

"Articolo 101 Attrezzature della mobilità: percorsi pedonali e ciclabili
1. Il Piano individua la rete dei percorsi pedonali e ciclabili.
2. In sede di progettazione delle singole opere è ammesso lo spostamento e la rettifica dei relativi tracciati che, all'interno degli elaborati del Piano, assumono quindi valore indicativo".

La variante è approvata contestualmente al progetto di opera pubblica secondo i disposti della L.R. 12/2022 "*Disposizioni di semplificazione in materia di governo del territorio finalizzate all'attuazione delle misure previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) o dal Piano nazionale degli investimenti complementari (PNC)*".

4. QUADRO CONOSCITIVO

Costituiscono quadro conoscitivo i seguenti piani-programmi redatti dal Comune di Arezzo nell'ambito delle proprie attività di pianificazione/programmazione:

4.1 PIANO STRUTTURALE

Il Comune di Arezzo è dotato di Piano Strutturale approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 134 del 30/09/2021 ai sensi della L.R. Toscana n. 65/2014.
Il Piano è stato approvato in vigenza del Piano di Indirizzo Territoriale (P.I.T.) con valenza di piano paesaggistico approvato con delibera del Consiglio Regionale n. 37 del 27/03/2015.
Il Piano è stato altresì approvato in vigenza del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) approvato con delibera del Consiglio Provinciale n. 72 del 16.05.2000 attualmente non più vigente.
Il Piano Strutturale vigente inquadra l'area oggetto del presente procedimento come segue:

TAV. C3.1 INVARIANTE I: "*caratteri idro - geo - morfologici dei bacini idrografici e dei sistemi morfogenetici*"	*MARi - margine inferiore plio-pleistocenico – codice PS 35 - Sistema deposizionale terrazzato plio-pleistocenico sabbioso-argilloso e ciottoloso di Arezzo - La Chiassa*
TAV. C3.2 INVARIANTE II: "*caratteri ecosistemici dei paesaggi*"	piccola porzione del tracciato si sviluppa in "*TR2 Tessuto ad isolati aperti e lotti residenziali isolati*"
TAV. C3.3 INVARIANTE III: "*carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, urbani e infrastrutturali*"	parte del tracciato è interessata da II.2.c - "*matrice agrosistemica di pianura*" mentre la restante parte da area urbanizzata
TAV. C3.3 INVARIANTE IV: "*caratteri morfotipologici dei sistemi agroambientali dei paesaggi rurali*"	Parte del tracciato si sviluppa all'interno del "*sistema agroambientale 23 - Morfotipo delle aree agricole intercluse*"
TAV. C4 PERIMETRAZIONE DEL TERRITORIO URBANIZZATO	parte della pista corre esternamente al perimetro del territorio urbanizzato
TAV.C5.1 CARTA DEI VINCOLI PAESAGGISTICI	---
TAV.C5.2 CARTA DEI VINCOLI STORICO CULTURALI	---
TAV.C5.3 CARTA DEI VINCOLI AMBIENTALI	Reticolo idrografico[2]: nel tratto interessato la pista ciclabile corre su tracciato viario esistente: sulla strada bianca in oggetto, avente dimensioni già idonee all'utilizzo a pista ciclabile con doppio senso di marcia, è

2 la carta C5.3 "*Carta dei vincoli ambientali*" di Piano Strutturale evidenzia la presenza, a intercettare l'area di intervento, di reticolo idrografico; in merito anche il geoportale.lamma.rete.toscana.it individua il reticolo indicandolo quale reticolo idrografico e di gestione di cui alla DCR 103 2022 (identificativo 112211); la foto aerea non evidenzia la presenza del reticolo che sembrerebbe interrompersi sulla viabilità vicinale sterrata.

	mantenuto il fondo sterrato. Gli interventi in questo tratto si limitano a semplice opere di ripristino dell'esistente massicciata, con la posa in opera di nuovo strato di inerte riciclato di media pezzatura ed il successivo livellamento del piano di calpestio.
TAV. D4 STRATEGIA DELLO SVILUPPO - UTOE	UTOE 04 - "*via Fiorentina*" UTOE 11 - "*Piana Agricola di Arezzo*"

4.1.1 PERICOLOSITA' GEOLOGICA, IDRAULICA E SISMICA

Il quadro conoscitivo di Piano Strutturale approvato con DCC 134/2022 individua i seguenti livelli di pericolosità:

- l'elaborato B3.2 "*Carta delle aree a pericolosità geologica*" redatto ai sensi del D.P.G.R. 53R/2011 classifica l'area di intervento in classe di pericolosità geologica G2 (pericolosità geologica media);

- l'elaborato B4 "*Carta delle aree a pericolosità sismica locale*" redatto ai sensi del D.P.G.R. 53R/2011 classifica l'area di intervento in pericolosità PS3 (pericolosità sismica locale elevata);

- l'elaborato B3.11 "*Carta delle aree a pericolosità idraulica*" classifica l'area su cui corre la ciclopista, oggetto di modellazione idraulica, come interessata:

1) parte da "*allagamenti per eventi con tempi di ritorno (Tr) inferiori o uguali a 30 anni. Aree a pericolosità idraulica molto elevata (I.4) (DPGR n.53/R 2011). Aree a pericolosità per alluvioni frequenti (LR n.41/2018). Aree a pericolosità elevata (P3) (PGRA)".* Nel suddetto tratto gli elaborati B3.7 "Carta del battente idraulico" e B3.9 "*Carta della magnitudo idraulica*" individuano, rispettivamente, un battente variabile da 0,0 metri a 50 centimetri e una magnitudo idraulica, ove presente, "*moderata*". In tali aree, ai sensi della L.R. 41/2018 13 comma 4 (cita): "*4. Nelle aree a pericolosità per alluvioni frequenti o poco frequenti, indipendentemente dalla magnitudo idraulica, gli interventi di seguito indicati possono essere realizzati alle condizioni stabilite: a) itinerari ciclopedonali, a condizione che sia assicurato il non aggravio delle condizioni di rischio e che siano previste le misure preventive atte a regolarne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali; … omissis ...*";

2) parte da "*allagamenti per eventi con tempi di ritorno (Tr) inferiori o uguali a 200 anni. Aree a pericolosità idraulica elevata (I.3) (DPGR n.53/R 2011). Aree a pericolosità per alluvioni poco frequenti (LR n.41/2018). Aree a pericolosità media (P2) (PGRA)".* Nel suddetto tratto gli elaborati B3.7 "Carta del battente idraulico" e B3.9 "*Carta della magnitudo idraulica*" individuano, rispettivamente, un battente variabile da 0,0 metri a 50 centimetri e una magnitudo idraulica, ove presente, "*moderata*" In tali aree, ai sensi della L.R. 41/2018 art. 13 comma 4 (cita): "*4. Nelle aree a pericolosità per alluvioni frequenti o poco frequenti, indipendentemente dalla magnitudo idraulica, gli interventi di seguito indicati possono essere realizzati alle condizioni stabilite: a) itinerari ciclopedonali, a condizione che sia assicurato il non aggravio delle condizioni di rischio e che siano previste le misure preventive atte a regolarne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali… omissis ...*".

4.2 PIANO OPERATIVO

All'interno del Piano Operativo approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 134 del 30/09/2021 l'area su cui si sviluppa l'opera pubblica è così individuata:

TAV. E2.1 Ambiti di applicazione della disciplina dei tessuti edilizi e degli ambiti di trasformazione	• parte viabilità (art. 100) • parte TRA4 – Aree agricole e forestali – ambiti delle piane agricole Arezzo, Cafaggio e Meliciano (artt. 48 e 52) • parte aree per servizi ed attrezzature collettive (artt. 92 e seguenti) • parte ambiti a media trasformabilità non specializzati della mixité urbana (art. 32)
TAV. E2.2 Ambiti di applicazione della disciplina dei servizi e delle attrezzature collettive	• parte viabilità (art. 100) • parte percorsi ciclopedonali di progetto (art. 101) • parte P2 attrezzature della mobilità – Ambiti ferroviari (art. 98)
TAV. E3.1 Vincoli e fasce di rispetto	area interna al centro abitato di cui al D.Lgs 285/1992 Fascia di rispetto della ferrovia – Riferimenti legislativi: DPR 753/1980 - Art. 16 delle NTA di PO
TAV. E3.2 Ambiti e aree di pertinenza e salvaguardia comunale	Parte ambiti periurbani (Art. 59)
TAV. E4 Zone territoriali omogenee DM 1444/68	• parte zona territoriale B • parte zona territoriale E • parte zona territoriale F •

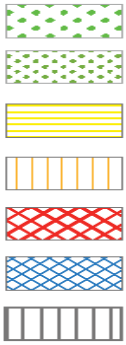
Si segnala inoltre che:
a) La carta di Piano Operativo E3.3 "*Carta del grado di tutela archeologica*" classifica l'infrastruttura parte in grado di tutela archeologica 3 e parte in grado di tutela archeologica 4 di cui all'art. 19 delle NTA di Piano Operativo

4.3 PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA

Il Piano di Classificazione Acustica del territorio Comunale di Arezzo (P.C.C.A.) è stato adottato con delibera di Consiglio Comunale n. 14 del 30/01/2004 e approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 195 del 22/10/2004 (pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione Toscana n. 12 parte quarta del 23/03/2005).
Il piano, previsto dalla L. 26/10/1995 n. 447 "*legge quadro sull'inquinamento acustico*", dalla L.R. 1/12/1998 n. 89 "*Norme in materia di inquinamento acustico*" e dalla delibera del consiglio regionale 22/2/2000 n. 77, prevede l'individuazione, per ogni singola porzione del territorio comunale, di una specifica classe acustica (su sei classi acustiche

generali previste a termini di legge) definita da limiti di emissione, di immissione, di attenzione e di qualità delle sorgenti sonore.

Le classi individuate nel piano sono le seguenti:



CLASSE I - aree particolarmente protette
CLASSE II - aree destinate ad uso prevalentemente residenziale
CLASSE III - aree di tipo misto
CLASSE IV - aree di intensa attività umana
CLASSE V - aree prevalentemente industriali
CLASSE VI - aree esclusivamente industriali
Aree destinate a spettacolo a carattere temporaneo, mobile e all'aperto

Il tracciato della pista ciclabile ricade in: CLASSE III - aree di tipo misto

4.4 PIANO URBANO DELLA MOBILITA SOSTENIBILE (P.U.M.S.)

Gli atti di programmazione del Comune di Arezzo in materia di mobilità urbana approvati negli ultimi anni sono rappresentati da:

- Il Sistema dei parcheggi, approvato con Del. G.C. n. 178/2008;
- Il Piano della sosta e ZTL, approvato con Del. G.C. n. 285/2013;
- Il P.U.M.S. : prima stesura del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile ibile ed adempimenti di cui all'art. 36 D. Lgs. n.285/1992 approvato con Del. G.C. n. 179/2015 e adottato in ultima stesura con proposta di approvazione al Consiglio Comunale con Del. G.C. n. 295 del 22/07/2019.

Nello specifico il P.U.M.S. approvato con DCC 89 del 26/09/2019 individua l'infrastruttura, pur con sviluppo leggermente variato, tra le "*piste ciclabili di progetto (da P.M.C.)*" facente parte della Linea 9/Itinerario 9 "*Centri Commerciali Nord*".

4.5 PROGRAMMA PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE (P.E.B.A.)

Il Comune di Arezzo con Del. C.C. n. 149 del 15/12/2016 ha approvato il Programma per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.).
Il programma contiene il censimento delle barriere architettoniche nell'ambito urbano e la individuazione degli interventi necessari al loro superamento per garantire un'adeguata fruibilità delle strutture di uso pubblico e degli spazi comuni.
La pista ciclabile è affiancata, nel tratto parallelo alla ferrovia compreso il relativo sottoattraversamento, da percorso pedonale accessibile ai soggetti con disabilità in ottemperanza alla normativa sull'abbattimento delle barriere architettoniche - L. 13/89.

4.6 PIANO TERRITORIALE PER LA MINIMIZZAZIONE DELL'ESPOSIZIONE DELLA POPOLAZIONE AI CAMPI ELETTROMAGNETICI

Il Comune di Arezzo con Del. C.C. n. 148 del 15/12/2016 ha adottato il Piano territoriale per la minimizzazione dell'esposizione della popolazione ai campi elettromagnetici, ai sensi dell'art. 19 della L.R. n. 65/2014.

4.7 VINCOLI PAESAGGISTICI E BENI CULTURALI D.LGS. 42/2004

Il tracciato non è interessato da vincoli ai sensi del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio.

5. VERIFICA DI COERENZA

Ai sensi dell'art. 18 della L.R. n. 65/2014 si procede alla verifica che l'atto di governo del territorio si formi nel rispetto della medesima legge, dei relativi regolamenti di attuazione e delle norme ad essa correlate, nonché in piena coerenza con gli strumenti della pianificazione territoriale di riferimento, tenendo conto degli ulteriori piani o programmi di settore dei soggetti istituzionali competenti. Nei paragrafi successivi sono evidenziati e certificati in particolare:
- i profili di *coerenza esterna* con gli strumenti di pianificazione e gli eventuali piani o programmi di settore di altre amministrazioni;
- i profili di *coerenza interna* con gli atti comunali di governo del territorio sovraordinati.

5.1. COERENZA ESTERNA

La variante in oggetto:
- è coerente con le direttive correlate agli obiettivi generali delle invarianti strutturali contenuti nel Capo II della Disciplina di Piano;
- persegue le direttive correlate agli obiettivi di qualità contenuti nel capitolo 6 Disciplina d'uso della scheda d'ambito n.15 Piana di Arezzo e Val di Chiana;
- non rientra nel campo di applicazione delle direttive e delle prescrizioni d'uso contenute nella disciplina dei beni paesaggistici in quanto non interessa beni vincolati .
- non rientra nel campo di applicazione delle prescrizioni in materia di impianti di produzione di energia elettrica da biomasse ed energie rinnovabili da impianti eolici in quanto non riguarda tali impianti.

COERENZA ESTERNA	
PIT PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE CON VALENZA DI PIANO PAESAGGISTICO	La variante al Piano Operativo è coerente con il PIT avente valenza di piano paesaggistico ai sensi dell'art. 143 del Codice dei Beni culturali e del Paesaggio, approvato con DCRT 37 del 27/03/15, in quanto si conforma alla disciplina statutaria del PIT, assicurando il rispetto delle prescrizioni e delle prescrizioni d'uso e la coerenza con le direttive della disciplina statutaria del PIT. Nello specifico, relativamente all'ambito 15 "*Piana di Arezzo e Val di Chiana*" l'intervento è coerente con l'obiettivo 1 della disciplina d'uso *"Salvaguardare le pianure di Arezzo e della Val di Chiana, qualificate dalla presenza dei paesaggi agrari della bonifica storica e da aree umide di interesse naturalistico, e tutelare le relazioni funzionali ed ecosistemiche tra il territorio pianeggiante e le aree collinari e montane, nonché ricostituire le relazioni tra il sistema insediativo e le aree agricole circostanti"* relativamente alla direttiva 1,3 che prevede "*1.3 - evitare ulteriori processi di dispersione insediativa in territorio rurale anche attraverso la definizione e riqualificazione dei margini urbani, la salvaguardia degli spazi agricoli periurbani e la ricostituzione delle relazioni territoriali con i contesti contermini*". La variante inoltre, in coerenza e in forma complementare al "*Progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale*" di cui all'art. 34 del PIT/PPR, persegue l'obiettivo generale di consolidamento e sviluppo della Rete di mobilità lenta e di fruizione del paesaggio

	comunale, al fine di realizzare un'alternativa reale ed efficace all'uso eccessivo dell'automobile, promuovendo gli spostamenti a piedi ed in bicicletta.
PTCP PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE	La variante al Piano Operativo è coerente con il PTCP approvato dalla Provincia di Arezzo con delibera di C.P. n. 37 del 08/07/2022. Nello specifico, ai sensi dell'art. 26 "*Sostenibilità, tutela delle risorse e qualità degli insediamenti. Indirizzi*" della disciplina di PTCP persegue la qualità degli insediamenti e delle trasformazioni tenendo conto dei seguenti "indirizzi" ed orientamenti (cita): "*b) La dotazione e continuità degli spazi pubblici, del verde urbano e del verde di connessione ecologica, dei percorsi pedonali e ciclabili e della connessione anche intermodale alle infrastrutture per la mobilità e il trasporto pubblico" oltre a "i) L'eliminazione delle barriere architettoniche e urbanistiche in conformità con quanto previsto dalla LR 47/1991 (Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche), e in riferimento all'accessibilità delle strutture di uso pubblico e degli spazi comuni delle città".*

5.2 COERENZA INTERNA

La coerenza interna è verificata in relazione ai seguenti piani/programmi comunali: Piano Strutturale, Piano Operativo, Piano Comunale di Classificazione Acustica, Piano di Azione per l'energia sostenibile, Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile, Piano per l'Abbattimento delle Barriere Architettoniche, Piano Territoriale per la minimizzazione dell'esposizione della popolazione ai campi elettromagnetici.

COERENZA INTERNA	
PS PIANO STRUTTURALE	La variante è coerente rispetto al Piano Strutturale approvato con DCC n.134 del 30/09/2021.
PO PIANO OPERATIVO	L'infrastruttura è già prevista da Piano Operativo con tracciato leggermente diverso. La variante, che prevede anche la rappresentazione del tracciato definitivo della pista ciclabile e delle opere connesse, è necessaria per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.
P.C.C.A. PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA	La variante è conforme al piano in quanto le previsioni urbanistiche risultano coerenti con la classificazione acustica (Classe III - aree di tipo misto) determinata per l'area in oggetto.
P.A.E.S. PIANO DI AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE	La variante in oggetto risulta ininfluente rispetto allo specifico piano.
P.U.M.S. PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE	Il P.U.M.S. approvato con DCC 89 del 26/09/2019 individua l'infrastruttura tra le "*piste ciclabili di progetto (da P.M.C.)*" facente parte della Linea 9/Itinerario 9 "*Centri Commerciali Nord*".

P.E.B.A. PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE	La pista, nel tratto parallelo alla ferrovia compreso il relativo sottoattraversamento, sarà affiancata da un percorso pedonale accessibile ai soggetti con disabilità.
PIANO TERRITORIALE PER LA MINIMIZZAZIONE DELL'ESPOSIZIONE DELLA POPOLAZIONE AI CAMPI ELETTROMAGNETICI	La variante in oggetto risulta ininfluente rispetto allo specifico piano.

6. LA VARIANTE URBANISTICA

La variante urbanistica è necessaria per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio. Nell'occasione si provvede anche a modificare la tavola E2.2 "*Ambiti di applicazione della disciplina dei servizi e delle attrezzature collettive*" al fine di rappresentare il tracciato definitivo dell'infrastruttura e le opere connesse alla sua realizzazione rappresentate dai due ambiti a servizi S8 "*Parchi e verde urbano*" che affiancano la pista in adiacenza alla ferrovia e in prossimità di via Genova con funzione di "r*icucitura*" con il tessuto urbano.

6.1 ELABORATI COSTITUENTI LA VARIANTE URBANISTICA

La documentazione di variante è composta dei seguenti elaborati:
- Relazione del Responsabile Unico del Procedimento contenente anche la Relazione e la certificazione del Responsabile del Procedimento.

Si riportano di seguito i seguenti estratti cartografici:
- Estratto di Ortofotocarta;
- Estratto di Carta Tecnica Regionale;
- Estratto dalla tavola E2.2 "*Ambiti di applicazione della disciplina dei servizi e delle attrezzature collettive*" (stato attuale);
- Estratto dalla tavola E2.2 "*Ambiti di applicazione della disciplina dei servizi e delle attrezzature collettive*" (stato modificato).

COMUNE DI AREZZO

Servizio Governo del Territorio

Estratto Tavola ortofoto del 2019

Pista ciclabile di collegamento tra il Centro commerciale OBI e Via Bologna

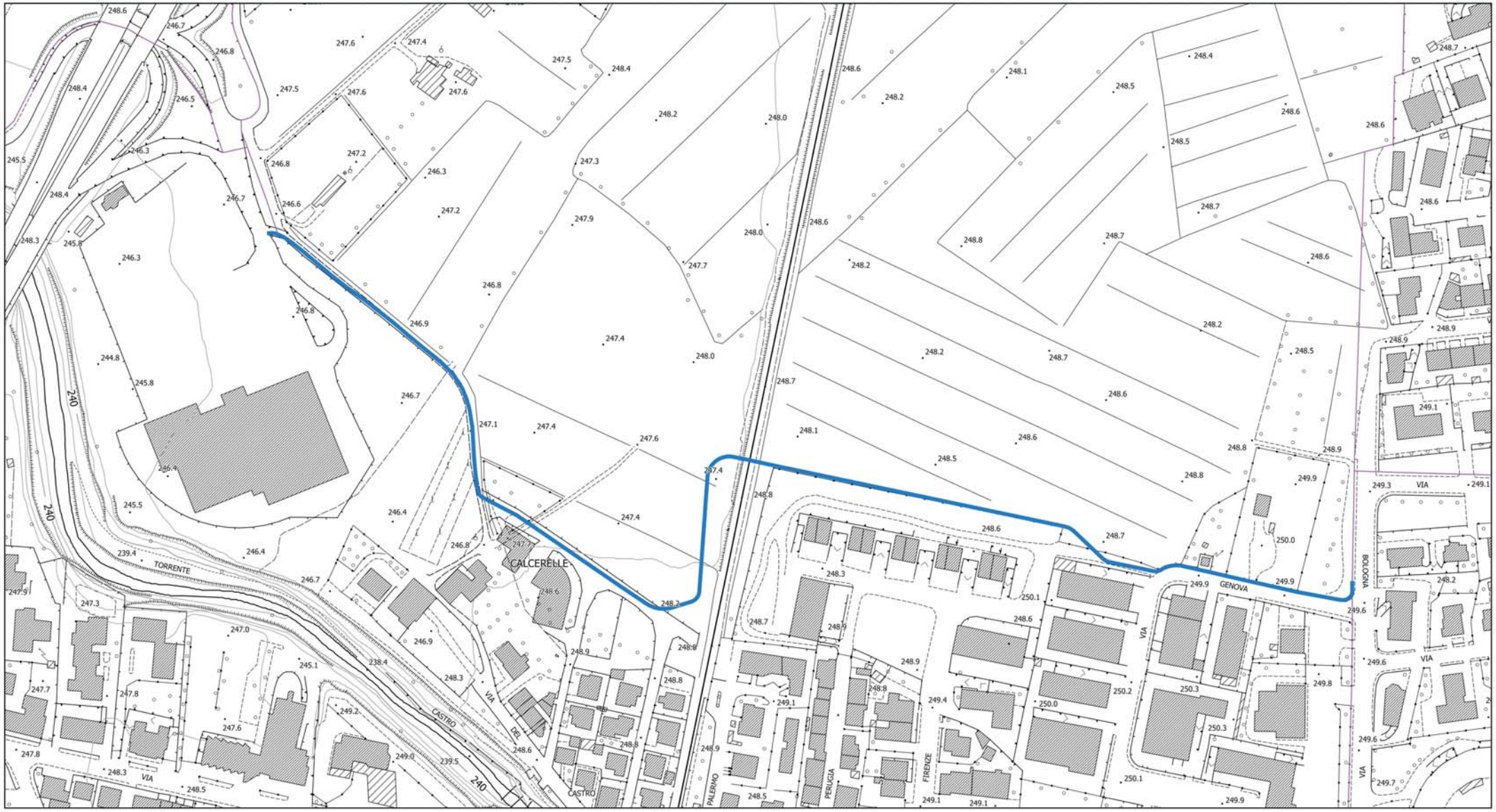
ORTOFOTO

Scala 1 : 2.000

COMUNE DI AREZZO

Servizio Governo del Territorio

Estratto Carta Tecnica Regionale



Pista ciclabile di collegamento tra il Centro commerciale OBI e Via Bologna

CARTA TECNICA REGIONALE

Scala 1 : 2.000

COMUNE DI AREZZO

Servizio Governo del Territorio

Estratto Tavola E2.2 - Ambiti di applicazione della disciplina dei servizi e delle attrezzature collettive

STATO ATTUALE

Scala 1 : 2.000

Attrezzature della mobilità - Percorsi pedonali e ciclabili

- Attrezzature della mobilità - Percorsi pedonali e ciclabili esistenti (art. 101 NTA del PO)
- Attrezzature della mobilità - Percorsi pedonali e ciclabili di progetto (art. 101 NTA del PO)

COMUNE DI AREZZO

Servizio Governo del Territorio

Estratto Tavola E2.2 - Ambiti di applicazione della disciplina dei servizi e delle attrezzature collettive

STATO MODIFICATO

Scala 1 : 2.000

Attrezzature della mobilità - Percorsi pedonali e ciclabili

- Attrezzature della mobilità - Percorsi pedonali e ciclabili esistenti (art. 101 NTA del PO)
- Attrezzature della mobilità - Percorsi pedonali e ciclabili di progetto (art. 101 NTA del PO)

7. ASPETTI PROCEDURALI

SINTESI SULLA PROCEDURA	
Ai sensi del combinato disposto della L.241/1990 "*Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi*" - art. 14 comma 2 e della L.R. 12/2022 "*Disposizioni di semplificazione in materia di governo del territorio finalizzate all'attuazione delle misure previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) o dal Piano nazionale degli investimenti complementari (PNC)*" - art. 1 comma 2 il progetto e la contestuale variante al Piano Operativo sono approvati nella sede della conferenza di servizi appositamente convocata e la variante al Piano Operativo assume efficacia in seguito alla deliberazione del Consiglio Comunale con la quale si prende atto della determinazione conclusiva della conferenza dei servizi medesima. Il procedimento si svolge secondo quanto sotto descritto: A) l'Amministrazione Comunale convoca la conferenza di servizi sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'opera stessa, chiedendo altresì l'attivazione della procedura di variante automatica. B) della indizione della conferenza di servizi per l'approvazione del progetto viene data notizia sul Bollettino ufficiale della Regione Toscana (BURT): il progetto viene pubblicato sul sito dei soggetti istituzionali coinvolti. C) i soggetti interessati possono presentare osservazioni entro i successivi trenta giorni dalla pubblicazione dell'avviso sul BURT. D) i soggetti proprietari degli immobili da assoggettare a vincolo sono avvisati con comunicazione personale mediante lettera inviata tramite raccomandata A/R o notifica e possono presentare osservazioni nel termine di trenta giorni decorrenti dal ricevimento della stessa. E) le osservazioni sono riportate in conferenza di servizi, nell'ambito della quale i soggetti competenti si esprimono motivatamente entro i successivi quindici giorni. F) l'approvazione del progetto in sede di conferenza dei servizi costituisce variante agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica e vincolo preordinato all'esproprio. Tale variante assume efficacia in seguito alla deliberazione del consiglio comunale con la quale si prende atto della determinazione conclusiva della conferenza dei servizi. Nella deliberazione del Consiglio comunale sono indicati i tempi di esecuzione e le eventuali prescrizioni necessarie per lo svolgimento dei lavori, tenendo conto delle tempistiche previste per l'attuazione del PNRR. G) successivamente all'approvazione della variante urbanistica si procederà con deliberazione della Giunta Comunale ad approvare il progetto definitivo: tale approvazione comporterà la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, ai sensi dell'art. 16 TU Espropri.	
ESPROPRI	Il piano particellare è stato redatto ai sensi del D.P.R. n°327/2001 "*Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità*". La procedura per l'apposizione del vincolo preordinato è quella speciale risultante dalla combinazione di più norme: D.P.R. 8.6.2001 n. 327 Titolo II – Capi II e III, D.L. n. 77 del 31.05.2021 convertito con modifiche nella L.

	108 del 29.07.2021, D.L. n. 13 del 24.02.2023, L. n. 241 del 7.08.1990, L.R. 12 del 26.04.2022. Il vincolo preordinato all'esproprio sarà efficace a conclusione del procedimento sopra descritto (lettere da A a G):
VAS	**NON NECESSITA LO SVOLGIMENTO DELLA PROCEDURA DI VAS** secondo quanto recita l'art. 2 della L.R. 12/2022 (cita): "*Art. 2 Disciplina in materia di valutazioni ambientali 1. Ai sensi dell'articolo 6, comma 12, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale), con riferimento alle varianti di cui all'articolo 1, comma 1, ferma restando l'applicazione della disciplina in materia di valutazione di impatto ambientale Raccolta Normativa della Regione Toscana Testo aggiornato al 26/04/2022 Governo del Territorio l.r. 12/2022 3 (VIA), la valutazione ambientale strategica (VAS) non è necessaria per la localizzazione delle singole opere*".
INDAGINI GEOLOGICO - TECNICHE	La variante è **CORREDATA DALLE INDAGINI GEOLOGICHE, IDRAULICHE E SISMICHE REDATTE AI SENSI DEL D.P.G.R. 5/R/2020** e dai moduli necessari per il deposito al Genio Civile. In base alle suddette indagini di dettaglio sono individuate le classi di pericolosità idraulica, geologica e sismica e sono indicate le prescrizioni relative alla fattibilità dello specifico intervento. Il deposito delle indagini geologico-tecniche sarà effettuato ai sensi del DPGR n. 5/R/2020 prima dello svolgimento della conferenza dei servizi.
INFORMAZIONE E PARTECIPAZIONE	**LE ATTIVITÀ DI INFORMAZIONE SONO STABILITE ALL'INTERNO DELLA DISCIPLINA SPECIALE DI CUI ALL'ART. 1 COMMA 2 DELLA L.R. 12/2022**: il progetto di opera pubblica e gli elaborati di variante urbanistica sono pubblicati sul sito dei soggetti istituzionali coinvolti. Tutti i soggetti interessati possono presentare osservazioni entro i successivi trenta giorni dalla pubblicazione dell'avviso sul BURT.

8. REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI

Nella deliberazione del Consiglio Comunale sono indicati i tempi di esecuzione e le eventuali prescrizioni necessarie per lo svolgimento dei lavori, tenendo conto delle tempistiche previste per l'attuazione del PNRR.

Il Responsabile del Procedimento
Governo del Territorio
Ing. Paolo Frescucci

ACCERTAMENTO E CERTIFICAZIONE DI CONFORMITÀ E COERENZA DEL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Il sottoscritto Ing. Paolo Frescucci in qualità di responsabile del procedimento della **VARIANTE AL PIANO OPERATIVO PER LA REALIZZAZIONE DI PISTA CICLABILE DI COLLEGAMENTO TRA IL CENTRO COMMERCIALE OBI E VIA BOLOGNA - OPERA PUBBLICA FINANZIATA CON FONDI PNNR - PU_48_2023**

Visto l'art. 18 commi 1 e 3 della L.R. n. 65/2014, e viste le risultanze dell'iter istruttorio descritto nella relazione allegata,

ATTESTA E CERTIFICA

quanto di seguito riportato in merito al procedimento in oggetto:

DATO ATTO

- che il Comune di Arezzo è dotato di Piano Strutturale approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 134 del 30/09/2021;
- che il Comune di Arezzo è altresì dotato di Piano Operativo approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 134 del 30/09/2021;
- che l'intervento in oggetto comporta variante al PO;
- della documentazione relativa alla variante redatta dal Servizio Governo del Territorio;

ACCERTATO

- il quadro legislativo e regolamentare vigente in materia di pianificazione urbanistica ed in particolare: la Legge Regionale 12/2022, la Legge 241/1990, la Legge Regione Toscana n. 65/2014;
- il quadro legislativo e regolamentare vigente in materia di valutazione ambientale strategica ed in particolare la direttiva europea 2001/42/CE del 27.06.2001, il D.Lgs. n. 152 del 3.04.2006 e la Legge R.T. n.10/2010;
- il quadro legislativo e regolamentare vigente in materia di espropri ed in particolare il DPR 327/2001 e la L.R. 30/2005, il D.L. n. 77 del 31.05.2021 convertito con modifiche nella L. 108 del 29.07.2021, il D.L. n. 13 del 24.02.2023;

DICHIARA

1. che il procedimento si sta svolgendo nel rispetto delle norme legislative e regolamentari vigenti;
2. che risulta verificata la coerenza e la compatibilità della variante allo strumento urbanistico con gli strumenti della pianificazione territoriale di riferimento di cui all'art. 10 della L.R. 65/2014.

Il Responsabile del Procedimento
Il Direttore del Servizio
Governo del Territorio
Ing. Paolo Frescucci

PIANO OPERATIVO
COMUNE DI AREZZO