



COMUNE D'EMPOLI

UFFICIO TECNICO
Settore Pianificazione Territoriale

**Variante finalizzata all'estensione delle
destinazioni d'uso nell'area
D1/S "ex. Mostardini".**

Esame delle osservazioni e Controdeduzioni

Relazione tecnica

Ufficio di Piano

Ing. Carla Santoni *Dirigente settore Pianificazione Territoriale*

Arch. Lopomo Mario
Arch. Alamia Daniele
Arch. Bartolozzi Cinzia
Arch. Lotti Chiara

Responsabile del procedimento
Arch. Bonatti Andrea

Variante finalizzata all'estensione delle destinazioni d'uso nell'area D1/S "ex. Mostardini". Esame delle osservazioni e controdeduzioni

1 Premessa

Il comune di Empoli, con delibera del Consiglio Comunale 20 settembre 2009, n. 66, ha adottato una variante parziale al Regolamento urbanistico, finalizzata all'estensione delle destinazioni ammissibili nell'area D1/S in località Villanova.

Nel periodo utile per la presentazione delle osservazioni sono pervenute quattro osservazioni, come risulta dalla nota del Garante della Comunicazione registrata al protocollo generale del comune di Empoli il 22 novembre 2010, col n. 63865.

Al fine di completare l'iter procedurale è necessario che il Consiglio Comunale si pronunci sulle osservazioni, prima di procedere alla definitiva approvazione della variante.

Il provvedimento di approvazione deve contenere, come prescritto dal comma 5 dell'art. 17 della Legge Regionale Toscana 3 gennaio 2005, n. 1 il riferimento puntuale alle osservazioni pervenute e l'espressa motivazione delle determinazioni conseguentemente adottate.

Le note che seguono sono finalizzate a coadiuvare il Consiglio Comunale nell'analisi delle osservazioni e di supporto per la decisione finale.

2 Contenuti delle osservazioni e considerazioni

Osservazione	n.1	prot. n.60317	del	6 Novembre 2010
Presentatore	Castelli Fabrizio			

Contenuti

Il sig. Castelli, in proprio, presenta un'osservazione in particolare avverso le scelte di pianificazione compiute in passato dell'Amministrazione Comunale, più che avverso la variante adottata.

Pur non opponendosi alla riqualificazione dell'area, definisce una "forzatura" l'aver consentito negli anni sessanta a Mostardini di realizzare un complesso produttivo nella zona di Villanova, complesso, ampliato progressivamente nel tempo e dimesso in epoca recente.

Prosegue con una critica alla scelta di realizzare un centro commerciale a S.Maria, accenna alle ricadute negative, che la costruzione del centro avrebbe avuto, sempre a suo avviso, sulle attività commerciali del centro storico.

Invita a perseguire azioni di recupero e riqualificazione dell'esistente soprattutto nel centro cittadino per evitare il consumo del suolo agricolo. Termina affermando che Villanova non ha bisogno né di banche né di palestre, né di negozi, ma di essere preservata da ulteriori nuove espansioni.

Invita l'Amministrazione Comunale a non introdurre altre attività nell'area, a proteggere il contesto ambientale della zona e a non esportare quello che definisce "il modello Montelupo"

Considerazioni

Più che un'osservazione puntuale è una critica nei confronti della politica urbanistica attuata dall'Amministrazione Comunale di Empoli (e anche di Montelupo !!!) nel tempo, un eventuale contributo per scelte future, non un'osservazione avverso la variante adottata.

L'accento alla riqualificazione ed al recupero dell'esistente coincide con uno degli obiettivi della variante che tende ad introdurre attività a basso impatto ambientale in luogo della destinazione artigianale-industriale.

Di conseguenza, in assenza di rilievi di ordine tecnico riconducibili alla variante, la decisione sull'osservazione è rimessa al competente Consiglio Comunale.

Osservazione	n.2	prot. n. 62599	del	17 Novembre 2010
Presentatore	Gracchi Francesco per il Gruppo consiliare UDC			

Contenuti

Il sig. Gracchi Francesco, non in proprio, ma in nome del gruppo consiliare UDC chiede una proposta di infrastrutturazione viaria per la zona di Via Piovola.

Partendo da considerazioni sulla vicinanza di Via Piovola con lo svincolo Empoli est, sulla possibilità di raggiungere lo svincolo seguendo strade già tracciate e le poderali esistenti, nonché sul fatto che i nuovi insediamenti aumenteranno l'intensità del traffico, propone "la realizzazione di uno svincolo tra Empoli Est e Via Piovola, previo studio di fattibilità da eseguirsi dai tecnici del Comune di Empoli".

Considerazioni

Anche in questo caso, siamo in presenza, più che di un'osservazione, di una proposta di variare il Piano strutturale e il Regolamento urbanistico per l'infrastrutturazione della parte est della città.

Si precisa solo che gli uffici sono già impegnati sullo studio delle problematiche infrastrutturali di questa zona. Anche in questa osservazione, in assenza di rilievi di carattere tecnico riconducibili alla variante, la decisione è rimessa al competente Consiglio Comunale.

Osservazione	n.3	prot. n. 63019	del	19 Novembre 2010
Presentatore	Daniela Mori Sindaco del Comune di Montelupo F.no			

Contenuti

L'osservazione del Sindaco del Comune di Montelupo F.no ripropone le numerose problematiche legate al traffico tra Empoli e Montelupo attraverso la frazione di Villanova e chiede che la variante adottata:

1. Individui contestualmente all'estensione delle destinazioni ammissibili una previsione urbanistica di assetto viario, specie per i mezzi pesanti, che eviti

l'accessibilità all'area ex Mostardini dalla Via Maremmana e l'attraversamento del ponte sul Rio Grande di Sammontana nel territorio di Montelupo Fiorentino;

2. Specifici un cronoprogramma temporale inerente la realizzazione della previsione urbanistica di assetto viario.

Considerazioni

La maggior parte delle problematiche sollevate dal sindaco del Comune di Montelupo Fiorentino non sono riconducibili alla variante adottata, ma alla situazione di criticità del traffico tra Empoli e Montelupo attraverso la frazione di Villanova, che esistono indipendentemente dalla variante adottata e che non possono essere risolte in questa sede, ma devono essere trattate in un proprio opportuno ambito che riguardi l'infrastrutturazione di questa parte del territorio comunale.

E' appena il caso di accennare che tali studi sono già stati avviati indipendentemente dalla variante in oggetto e che interesseranno scelte strategiche del Piano strutturale e del Regolamento urbanistico.

Ricordiamo che lo studio dei flussi di traffico costituiva una documentazione di prefattibilità con scenari che, attraverso l'iter di valutazione condotto, sono stati poi ridefiniti introducendo, ad esempio, limitazioni percentuali al mix di funzioni introducibili.

La variante tende, attraverso la rimodulazione delle destinazioni d'uso ammissibili, ad alleggerire gli usi attrattivi di traffico pesante.

Della stessa natura dicasi per la sostenuta non idoneità del ponte su Rio grande di Sammontana, che se non è idoneo non lo è né prima né dopo la variante, e i provvedimenti conseguenti da assumersi, devono essere presi con immediatezza e non attraverso scelte di pianificazione di un comune limitrofo che potrebbero, in ipotesi, anche non trovare poi concreta attuazione.

La proposta di variante rende in maniera trasparente la consapevolezza del livello di adeguatezza della viabilità della zona e ne prospetta criticità e azioni di monitoraggio, ma nello stesso misura gli effetti e li considera per la loro reale consistenza che ritiene di minimo impatto rispetto alla situazione attuale.

In nessuna parte della valutazione la problematica traffico è stata sottostimata tanto è che si prevede un'azione di monitoraggio ex-post.

Al fine di definire il quadro di tutti i possibili effetti indotti da una trasformazione, gli uffici tecnici comunali si avvalgono delle proprie competenze e, per specifiche problematiche, di quelle di enti o soggetti qualificati

Un ulteriore approfondimento tecnico rispetto agli studi condotti sulla viabilità è fornito dalle considerazioni redatte in merito dall'Ing. Prof. Pratelli, e che si allegano alla presente relazione (All. 1).

Si sottolinea poi che la Conferenza dei servizi a cui si riferisce l'osservazione è stata indetta per acquisire, all'interno della procedura di valutazione, i contributi, pareri ed eventuali prescrizioni delle Autorità competenti in materia ambientale unitamente a quelli tecnici degli enti gestori dei servizi e sottoservizi. Tutto ciò in base all'elenco contenuto nella Deliberazione della Giunta comunale n. 182 del 5/11/2009.

Un cronoprogramma temporale non è impegno di una variante, ma impegno politico tra le due amministrazioni.

Anche per questa terza osservazione prevalgono i rilievi politici di carattere generale rispetto ai rilievi di carattere tecnico riconducibili alla variante e la decisione sull'osservazione è rimessa al competente Consiglio Comunale.

Osservazione	n.4	prot. n. 63265	del	20 Novembre 2010
Presentatore	Giampiero Dugo e Rossano Nardi			

Contenuti

I signori Giampiero Dugo e Rossano Nardi, il primo quale portavoce pro-tempore della federazione dei verdi - Circolo "Chico Mendez" di Empoli, il secondo quale Coordinatore pro-tempore di sinistra ecologica e libertà Circolo Empolese Valdesa avanzano numerose censure e rilievi di carattere politico sulla variante adottata, sulle votazioni sostenute nell'adozione della stessa, sull'ordine del giorno votato in consiglio e sulla esclusione da parte della Giunta della variante adottata dalle procedure di Valutazione Ambientale Strategica.

Sul piano tecnico rilevano le seguenti argomentazioni che, solo per facilitarne la sintesi dei contenuti, si suddividono nei seguenti punti:

- 1) necessità di sanare la differenza in termini di oneri di urbanizzazione per destinazioni direzionali e industriali;
- 2) si ritiene che calcolo dei flussi di traffico prodotto appare semplicemente stimata con metodi empirici;
- 3) si evidenzia che la variante non prevede contestuali opere di urbanizzazione che consentano di superare gli effetti negativi dovuti al traffico logistico sulla frazione di Villanova ed il Territorio di Montelupo Fiorentino
- 4) propongono che venga accolta la richiesta di predisporre un piano di verifiche atte a comprovare le condizioni di integrità ambientale circa eventuali progressi inquinamenti del suolo;
- 5) si evidenzia che l'area in questione non è sufficientemente servita dalla fognatura pubblica e non appare che nel preventivo dei costi stimato dai proponenti vi sia una parte di investimenti destinati alla realizzazione della rete;
- 6) ritengono che una così ampia pianificazione in variante, nella quale si prevedono interventi di programmazione viaria strategica, debba necessariamente implicare il passaggio valutativo previsto per legge.

Pertanto chiedono di controdedurre favorevolmente le osservazioni.

Considerazioni

PUNTO 1

Attualmente le destinazioni d'uso vigenti per le zone D1/S non prevedono la possibilità di insediare attività direzionali eccetto -analogamente alle altre aree industriali- gli uffici connessi direttamente alla produzione ed inscindibili da essa, Con l'eventuale approvazione della variante si consentirebbe di insediare (tra le altre) un'aliquota di destinazione direzionale derivante da nuova edificazione ovvero da cambio d'uso da quelle esistenti. In entrambi casi il rilascio dei relativi atti abilitativi sarà subordinato dal

versamento degli oneri urbanistici relativi previsti per legge. Tale condizione era già stata sottolineata nel documento di Sintesi non tecnica allegato agli atti di variante.

PUNTO 2

La metodologia usata per stimare i flussi di traffico deriva dall'applicazione di una modellistica codificata e riconosciuta a livello internazionale. Considerato che l'osservazione si rivolge specificatamente ad un aspetto delle indagini di fattibilità redatto da soggetto competente diverso dagli uffici comunali, per completezza delle presenti considerazioni tecniche, si rinvia alla lettura del parere redatto dall'Ing. Prof. Pratelli, allegata alla presente relazione (All. 2).

PUNTO 3

Riteniamo che nel contesto dell'osservazione la dizione "opere di urbanizzazione" sia da riferirsi ad opere infrastrutturali di viabilità e non a quelle che la prassi legislativa riconosce come opere di urbanizzazione (Art. 4 Legge 29 settembre 1964, n. 847 e Art. 5 co. 5 L.R. T.1/2005) perché diversamente ciò non corrisponderebbe a quanto invece contiene la norma adottata (obbligo di reperimento di dotazioni pubbliche contestuali agli interventi edilizi).

L'attività dell'ufficio è stata, sin dalla fase preliminare di studio, consapevole delle problematiche al contorno della viabilità e per tale motivo ha sottolineato la necessità di studi preliminari specifici che sono stati puntualmente redatti e valutati.

Dalle risultanze di tali studi è emerso che le criticità sono pregresse rispetto alla proposta di variante ed investono un ambito ben più vasto di quello definito dalla presente variante e per le quali la stessa (per la sua limitata azione) non viene ritenuta sostanziale.

Il potenziamento della rete infrastrutturale viaria della zona, già obiettivo dell'Amministrazione comunale indipendentemente dalla presente variante come ribadito poi nell'Accordo procedimentale ai sensi dell'art. 11 della Legge 241/1990 e ss.mm.ii. sottoscritto con l'Amministrazione comunale il 7 maggio 2010, incide inevitabilmente sulla pianificazione sovraordinata (Piano territoriale di coordinamento provinciale e Piano strutturale) investendo una dimensione territoriale, strategica e di sostenibilità economica dell'opera pubblica, tale da richiedere un suo specifico momento di valutazione.

A causa della diversa complessità delle modifiche programmate e delle azioni conseguenti da intraprendere, si ritiene di che lo studio dell'infrastruttura viaria sia da ricomprendere nella revisione della strumentazione urbanistica comunale recentemente avviata (deliberazione della Giunta comunale 24 Novembre 2010, n. 180)

La valutazione della proposta di variante ha concluso che le azioni e gli effetti conseguenti sono sostenibili in quanto non mutano in maniera sostanziale il quadro attuale. Anche in questo caso la è necessario un approfondimento tecnico rispetto agli studi condotti sulla viabilità; pertanto l'ufficio ritiene di completare le proprie considerazioni con quelle redatte in merito dall'Ing. Prof. Pratelli, e che si allegano alla presente relazione (All. 1).

PUNTO 4

L'area oggetto di variante non risulta inserita nell'Anagrafe provinciale dei siti da bonificare o dei siti oggetto di approfondimento.

In questa fase non risultano pertanto necessarie verifiche all'interno dell'ambito di indirizzo di una procedura urbanistica di variante.

Resta, indipendentemente dalla presente variante, gli obblighi delle verifiche che il soggetto attuatore ha in carico rispetto agli adempimenti del DGRT 566/04 da effettuarsi nella fase attuativa se ed in quanto necessari.

Un ulteriore approfondimento tecnico rispetto a questa osservazione è fornito dalle considerazioni redatte dall'Arch. Edo Rossi del Settore Ambiente Sicurezza e Attività Economiche del comune e che si allegano alla presente relazione (All. 3).

PUNTO 5

L'area ex Mostardini, come specificato nel documento di valutazione non è servita da rete di fognatura pubblica, ma attualmente sono già presenti sistemi di depurazione delle acque di scarico e superficiali dei piazzali. Nello scenario delineato dalla proposta di variante saranno necessarie ulteriori verifiche, da attuarsi nella fase attuativa degli interventi edilizi, sull'adeguatezza degli impianti esistenti dal punto di vista dimensionale e prestazionale. In particolare le verifiche dovranno essere condotte in base ai criteri di cui al D.P.R.G. 8 settembre 2008, n. 46/R "Regolamento di attuazione della legge regionale 31 maggio 2006, n. 20 "Norme per la tutela delle acque dall'inquinamento" e all'allegato 5 del Decreto Legislativo 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale" per quanto attiene ai limiti di emissione degli scarichi idrici. Il tutto da realizzarsi a totale spesa soggetto attuatore gli interventi anche utilizzando impianti e sistemi di depurazione come consigliati da ARPAT in sede di parere nella Conferenza dei servizi ex art 22 L.R. n. 40/2009, del 30/06/2010.

Tale prescrizione è cogente all'interno dell'approvazione della variante

PUNTO 6

Per quanto attiene alla procedura di Valutazione ambientale strategica si ribadisce che l'iter procedimentale seguito è quello relativo alle verifiche di cui all'art. 12 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e all'art. 22 della L.R. Toscana n. 10 del 12/02/ 2010 e ss.mm.ii., svolte all'interno del più ampio processo di valutazione integrata.

La proposta di esclusione dalla VAS deriva dalla valutazione degli effetti ambientali producibili dalle azioni conseguenti alla variante urbanistica, che l'ufficio ha compiuto con l'apporto di Autorità competenti. Tutta la documentazione di verifica e le risultanze sono poi state sottoposte all'Autorità competente (giunta comunale) che ha determinato in merito.

Si ricorda che l'ufficio adotta la codificata procedura di verifica ai sensi delle norme precedentemente richiamate anche per varianti agli atti di governo del territorio la cui dimensione locale è limitata, questo in modo da garantire preventivamente la classificazione, quantificazione di tutti i possibili effetti ambientali, anche se già in partenza è già nota la non significativa rilevanza relativa.

Ciò in base al principio che la valutazione ambientale strategica riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio

culturale. Per i piani e i programmi che determinano l'uso di piccole aree a livello locale (come nel caso della presente variante) e per le modifiche minori dei piani e dei programmi la valutazione ambientale, la verifica è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le specifiche disposizioni contenute nelle norme.

Le norme ci ricordano infatti, che, accanto al principio di non duplicazione degli atti, è necessario l'individuazione del giusto "livello di sensibilità ambientale delle aree interessate" quale parametro di valutazione per le modifiche di piani e programmi;

3 Conclusioni

Le quattro osservazioni hanno un carattere preminentemente politico, non tecnico; di conseguenza, in assenza di rilievi di carattere tecnico riconducibili alla variante, la decisione sulle stesse è rimessa al competente Consiglio Comunale.

È utile ricordare ancora una volta che la variante non si consuma nuovo suolo, è solo un'estensione delle destinazioni ammissibili, fatto che viene sempre trascurato.

Empoli 17 gennaio 2010

Il Dirigente di Settore
Ing. Carla Santoni



Prof. Ing. Antonio PRATELLI

Dipartimento di Ingegneria Civile "Vie e Trasporti"
Facoltà di Ingegneria – Università di Pisa
Largo Lucio Lazzarino, 1 (già Via Diotisalvi, 2) – 56126 PISA (Italy)
tel. (+39)050.2217738 – fax (+39)050.553573
e-mail: antonio.pratelli@ing.unipi.it

Pisa, 5 gennaio 2011

ALLEGATO 1

Al Dott. Ing.
Carla Santoni
Dirigente Settore I - Pianificazione Territoriale
Comune di EMPOLI

Oggetto: Osservazione alla Variante al Regolamento Urbanistico per le destinazioni dell'area ex-Mostardini formulata dal Sindaco pro-tempore del Comune di Montelupo Fiorentino, sig.ra Mori Rossana (prot. Comune di Empoli n.0063019 del 19/11/2010). - **Parere tecnico.**

A fronte della richiesta pervenutami dal Comune di Empoli di un parere in merito all'osservazione in oggetto riferisco quanto di seguito nelle more della mia personale esperienza e competenza in materia.

L'osservazione in questione si dilunga per cercare una giustificazione al fatto che un eventuale insediamento di nuove attività nell'area ex-Mostardini di Via Piovola determinerebbe un incremento di traffico che parrebbe risultare di una entità insostenibile per la rete viaria di Montelupo Fiorentino, in particolare è indicata la Via Maremmana.

In forza a tale osservazione sono riportati esplicitamente i dati tratti dalle stime di Variante, ovvero che nello scenario a breve si prevede un aumento di 188 veic/giorno (dagli attuali 780 a 938) con 12 veicoli pesanti al giorno in più (da 15 a 27) il cui flusso totale, nel lungo periodo, salirebbe a 89 veicoli pesanti al giorno.

Non si vuole ora entrare nel merito dei dettagli della presunta distribuzione che detto traffico avrebbe, sempre secondo la sig.ra Mori che muove l'osservazione come sindaco di Montelupo F.no, sulla rete viaria di afferenza all'Area ex-Mostardini e che dovrebbe interessare punti critici della rete viaria di Montelupo F.no. Si può invece porre l'accento sull'aspetto tecnico sollevato proprio riguardo all'entità di quel traffico aggiuntivo, che crea così tanta preoccupazione alla sig.ra Mori, partendo dalle seguenti considerazioni quantitative:

- a) 188 veic/giorno equivalgono ad una media di circa 10 veic/h, ritenuto che l'85% del traffico si svolga nelle 16 ore diurne, ovvero a poco più di 3 veicoli in media ogni quarto d'ora;
- b) nell'ora di punta, in coerenza col contesto suburbano delle strade interessate, si può assumere di avere il 13% del valore giornaliero, ovvero circa 25 veic/h;
- c) l'aumento di 12 veicoli pesanti al giorno, pur assegnandoli tutti al periodo diurno ridotto a 12 ore, corrisponde ad incremento medio orario di 1 veicolo pesante per ora che può raggiungere 1,6 veicoli pesanti in più nell'ora di punta;
- d) tenuto conto che il coefficiente in autoveicoli equivalenti (o uvp che sta per "unità di veicoli passeggeri") di un veicolo pesante su strada in pianura è 1,7 (cfr Cap. 20 in Manuale HCM ed.2000) i valori dei veicoli pesanti di cui al punto precedente equivalgono, rispettivamente, a 21 uvp/giorno, una media di 1,7 uvp/h e 2,7 uvp/h nell'ora di punta.

Nell'ingegneria del traffico si qualifica un certo volume di traffico in relazione al suo valore numerico. Un esempio tra i tanti può esser preso da pag. 69 dalla Normativa Svizzera VSS1991 "Guide Suisse des Giratoires" dove la tabella 7.1b riporta chiaramente la dizione "*faible*" (scarso, n.d.r.) per quei flussi orari inferiori a 100 veic/h. Altro numero di riferimento si può trovare nella Normativa tecnica stradale, DM n.6792 del 5/11/2001, che attribuisce alle strade della categoria inferiore, ossia alle strade "locali", una capacità di smaltire traffico fino al valore complessivo di 800 veic/h.

Per quanto sin qui visto e per gli esempi or ora illustrati, è chiaro che gli incrementi di traffico attribuiti a nuove attività da insediarsi, come da Variante, nell'area ex-Mostardini inducono variazioni del tutto minime tra quello che è il traffico attuale e quello che può essere previsto; tanto che i valori specifici di questi stessi incrementi in previsione li fanno semmai rientrare nel campo delle ordinarie oscillazioni aleatorie del traffico stradale.

È quindi parere di chi scrive che l'osservazione alla Variante del RU del Comune di Empoli in oggetto, riguardo ad una presunta insostenibilità delle previsioni urbanistiche per l'area ex-Mostardini correlata a motivi di traffico indotto su alcune strade di Montelupo Fiorentino, sia da ritenere, proprio in base all'entità dei valori di traffico richiamati nell'osservazione stessa, del tutto ingiustificata e priva di qualsiasi fondamento tecnico.

Con cordiali saluti,





Prof. Ing. Antonio PRATELLI

Dipartimento di Ingegneria Civile "Vie e Trasporti"
Facoltà di Ingegneria – Università di Pisa
Largo Lucio Lazzarino, 1 (già Via Diotisalvi, 2) – 56126 PISA (Italy)
tel. (+39)050.2217738 – fax (+39)050.553573
e-mail: antonio.pratelli@ing.unipi.it

ALLEGATO 2

Pisa, 11 gennaio 2011

Al Dott. Ing.
Carla Santoni
Dirigente Settore I - Pianificazione Territoriale
Comune di EMPOLI

Oggetto: Osservazione alla Variante al Regolamento Urbanistico per le destinazioni dell'area ex-Mostardini formulata dai sigg.ri Giampiero Dugo, per il Circolo "Chico Mendez", e Rossano Nardi, per Sinistra Ecologia Libertà - sez. Valdelsa (prot. Comune di Empoli n.0063265 del 20/11/2010). -
Parere tecnico.

A fronte della richiesta pervenutami dal Comune di Empoli di un parere in merito all'osservazione in oggetto riferisco quanto di seguito nelle more della mia personale esperienza e competenza in materia.

Nell'osservazione in questione si legge per ben due volte la stessa frase di critica nei confronti del metodo seguito per la valutazione dei flussi di traffico, ossia:

Inoltre, in un successivo allegato, la valutazione dei flussi di traffico prodotti vengono semplicemente stimati, con metodi di calcolo empirici non supportati da verifiche puntuali dei cosiddetti flussi di traffico al cordone, cioè analiticamente verificati. La comparazione viene semplicemente effettuata sulle rilevazioni del PGUT 2005, quando gli insediamenti in questione non erano ancora presenti.

In merito a ciò valgono in risposta le seguenti brevi considerazioni:

- 1) I flussi di traffico dovuti ad attività previste ma ancora non insediate non possono essere altro che oggetto di stima. Il metodo di previsione seguito nel caso dell'area ex-Mostardini è il metodo "Trip Generation" del Manuale dell'Institute of Transportation Engineers, che è uno dei più diffusi ed utilizzati in applicazioni di ingegneria del traffico in tutto il mondo ormai da decenni. È inoltre sbagliato definirlo "empirico" in quanto si tratta invece di un metodo di tipo "statistico" perché basato sull'analisi di campioni di dati reali effettivamente osservati per gruppi di attività con caratteristiche analoghe.
- 2) I "rilievi al cordone" si chiamano così perché sono osservazioni sui flussi di traffico in transito svolte simultaneamente in più stazioni di misura ubicate al perimetro di una intera area urbana e disposte sulle principali strade di accesso all'area stessa, area che risulta in tal modo circoscritta da un vero e proprio cordone (vedi anche in internet numerosi esempi pratici). Di

norma, nei rilievi al cordone oltre al conteggio si registrano anche i numeri di targa dei veicoli in transito allo scopo di risalire ad informazioni sull'origine/destinazione dei veicoli stessi, ovvero a elementi della cosiddetta matrice O/D. Non si è mai sentito parlare di rilievi al cordone su una strada, come neppure è possibile usare il metodo dei conteggi al cordone, con cui si rilevano esclusivamente dati reali, per la determinazione del traffico determinato da attività di previsto insediamento, per cui si possono soltanto avere dei valori presunti attraverso metodi estimativi.

- 3) L'utilizzo di dati contenuti nel PUT 2005 del Comune di Empoli risponde perfettamente alle disposizioni normative e legislative contenute nel Decreto Min. LLPP del 24 giugno 1995 "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani del traffico". In primo luogo, la relazione di stima per l'area ex-Mostardini è del 2008, ovvero nel campo dei tre anni di piena validità del PUT prima di poter procedere ad un suo eventuale aggiornamento. In secondo luogo, è proprio il citato DM che auspica il fatto che avvenga un trasferimento tra le informazioni raccolte nel PUT e la stesura dei successivi strumenti urbanistici di ordine superiore.

Per quanto sopra motivato, riguardo ai metodi e quindi ai risultati della valutazione sui flussi di traffico determinati dalle attività di previsto insediamento nell'area ex-Mostardini, come riportato nell'allegato di Variante, la critica ripetutamente avanzata dai sigg.ri Dugo e Nardi, per i rispettivi soggetti giuridici da loro rappresentati, nel contesto della loro osservazione è da ritenersi sia priva di ogni e seppur minimo fondamento tecnico, sia avulsa da norme di settore e pratiche professionali specifiche.

Con cordiali saluti,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Antonio Pirelli". The signature is written in a cursive style and is underlined with a horizontal line that has a small flourish at the end.



Comune di Empoli

SETTORE AMBIENTE, SICUREZZA E ATTIVITA' ECONOMICHE
Ufficio Ambiente

PROT. N. 2360

Empoli, 17 Gennaio 2011

Al Dirigente Del Settore Urbanistica
Ing. Carla Santoni

c.a. arch. Andrea Bonatti

OGGETTO: parere in ordine alle osservazioni ex art. 9 legge 1150/42 e art. 17 L.R. 1/2005 sulla variante al Regolamento urbanistico finalizzata all'estensione delle destinazioni assimilabili nell'area D1/S ex Mostardini.

Con riferimento al parere espresso dal sottoscritto in sede di Conferenza dei Servizi del 30.06.2010 sulla non assoggettabilità alla VAS della variante di cui all'oggetto, si conferma la non necessità di indagini di verifica in questa fase (verifica VAS) su eventuali pregressi inquinamenti del suolo, ma che le stesse debbano essere obbligatoriamente imposte ed attuate, conformemente a quanto richiesto da ARPAT in quella sede, preventivamente all'effettuazione di ogni intervento edilizio.

Distinti saluti.

Il Dirigente del Settore
(arch. Edo Rossi)