

COMUNE DI BUTI



VARIANTE AL REGOLAMENTO URBANISTICO PER LA REALIZZAZIONE DELLA CICLOVIA DI INTERESSE TURISTICO LUCCA - PONTEDERA

DOCUMENTO DI VARIANTE

Responsabile del procedimento:

Dott. Fulvio Spatarella

Segretario Generale Comune di Buti

Progetto di Variante:

Arch. Giovanni Giusti

Verifica Assoggettabilità a VAS:

Dott. Agr. Federico Martinelli – PFM s.r.l. Società tra Professionisti

Settembre 2025

Sommario

RELAZIONE DI VARIANTE	3
Premessa.....	3
Inquadramento territoriale ed urbanistico.....	3
Contenuti della Variante	6
Coerenza con gli strumenti di pianificazione sovraordinati.....	8
Procedura di variante.....	13
Vincoli preordinati all'esproprio	14
MODIFICHE ALLA CARTOGRAFIA DI RU	15

RELAZIONE DI VARIANTE

Premessa

La presente variante al Regolamento Urbanistico comunale è finalizzata alla realizzazione della **ciclovía turistica “Lucca – Pontedera”** sul tracciato dismesso dell’omonima ferrovia, distrutta dagli eventi bellici nel 1944 e successivamente smantellata.

Il progetto della ciclovía, di complessivi 25 km, è stato riconosciuto di rilevanza strategica nel sistema delle ciclovie di interesse regionale, ed è stato inserito nel Documento di Economia e Finanza Regionale 2020 (DEFR).

Con protocollo di intesa sottoscritto in data 2/09/2020 tra i Comuni di Bientina, Buti, Calcinaia, Capannori, Lucca, Pontedera e Vicopisano è stata avviato un percorso di progettazione coordinata, a seguito del quale la Giunta Regionale ha finanziato nel 2021 il progetto definitivo relativo ad un primo lotto funzionale nel tratto Lucca – Capannori.

Con successivo accordo di collaborazione tra la Regione Toscana ed i Comuni di Bientina, Buti, Calcinaia, Capannori, Pontedera e Vicopisano sono stati definiti gli aspetti tecnico amministrativi ed economici necessari alla redazione del progetto definitivo del tratto rimanente della ciclovía “Lucca – Pontedera”.

Il Comune di Buti ha approvato il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica relativo al tracciato di propria competenza con DGC n. 30 del 17/03/2022.

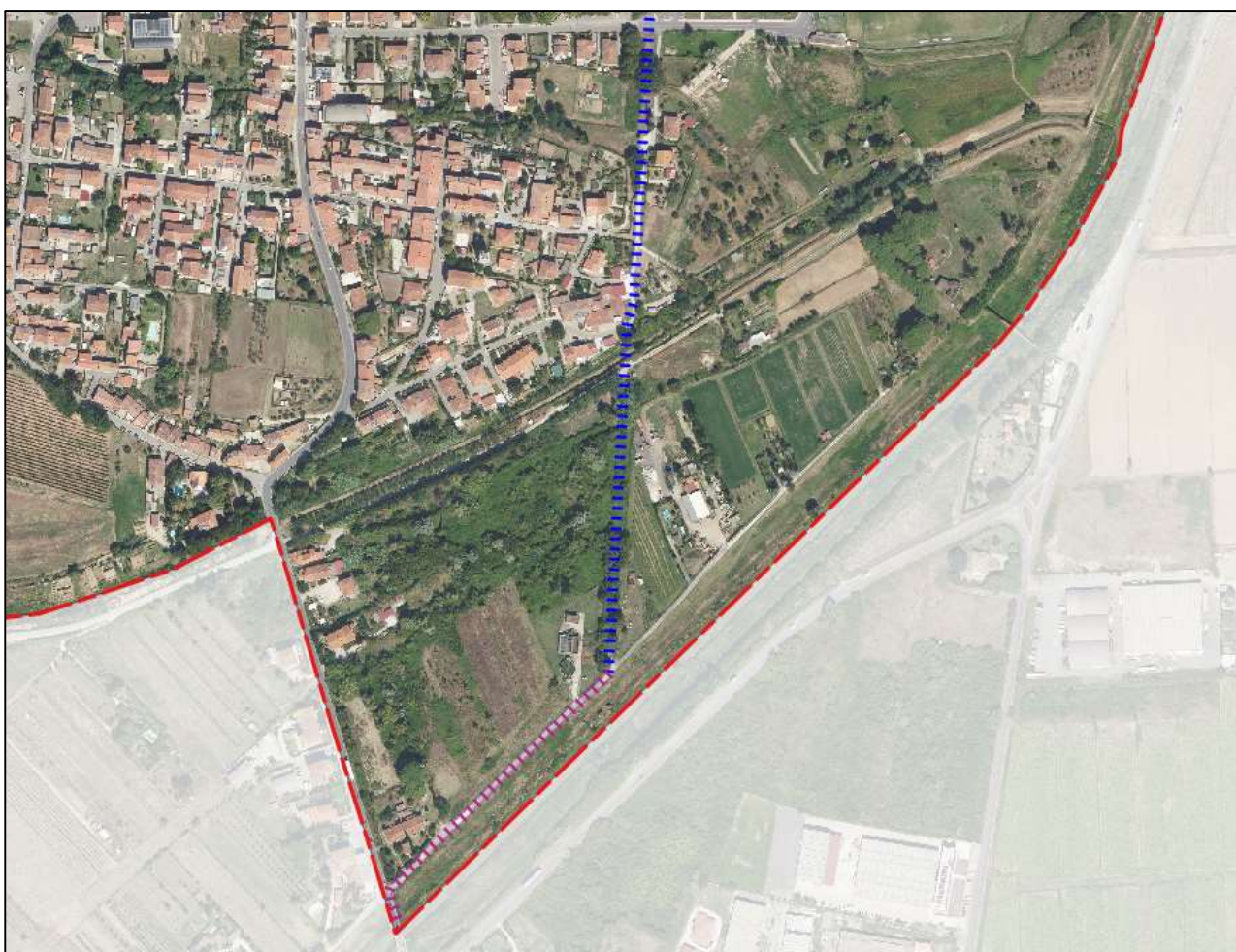
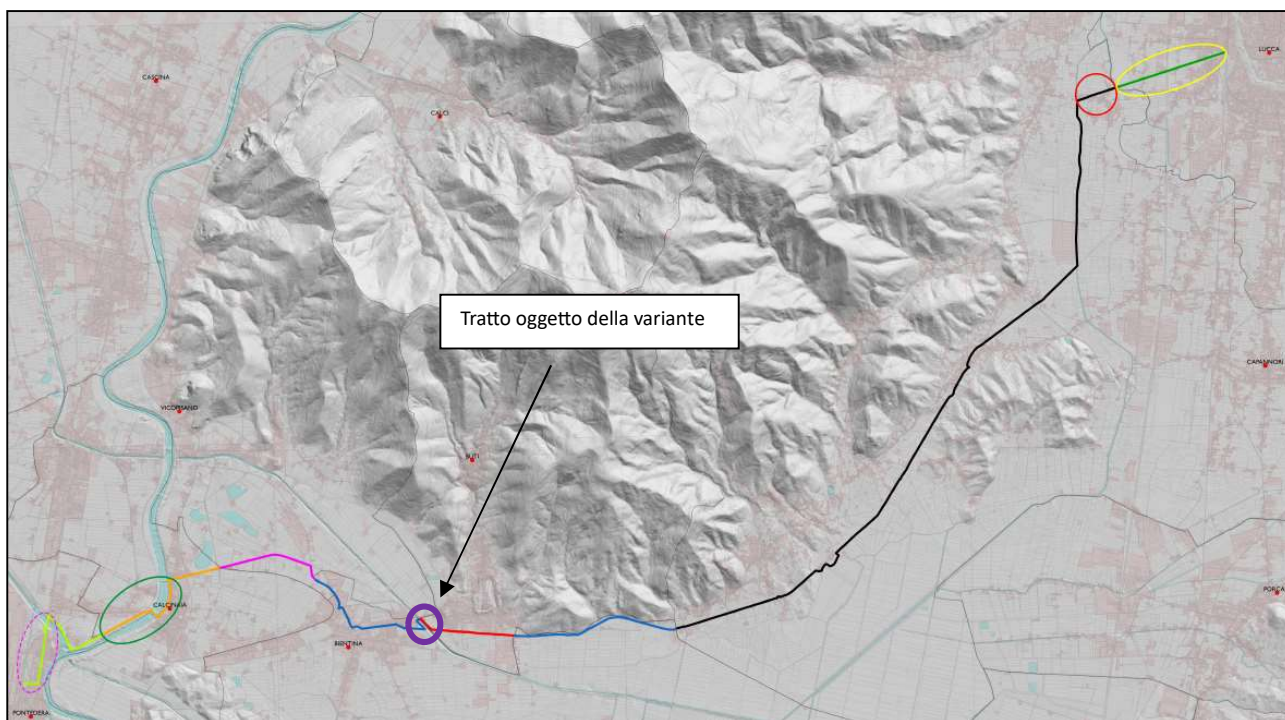
In sede di redazione del progetto definitivo è emersa la necessità di modificare il percorso nel tratto finale di collegamento con il Comune di Bientina, lungo la sponda destra del Canale Emissario.

La variante al vigente Regolamento Urbanistico comunale si rende necessaria:

- a) per recepire la suddetta modifica del percorso, di entità marginale rispetto allo sviluppo complessivo della ciclovía nel territorio del Comune di Buti;
- b) per rinnovare l’efficacia dei vincoli preordinati all’esproprio relativi alla “Fascia di rispetto dell’ex ferrovia Pontedera – Lucca” di cui all’art. 27 comma 2 delle NTA del RU.

Inquadramento territoriale ed urbanistico

Il tracciato dell’ex ferrovia Lucca – Pontedera, lungo il quale è stato sviluppato il progetto della ciclovía, attraversa il territorio comunale di Buti in senso nord-sud, da via della Tura fino all’argine del Canale Emissario. Nel tratto compreso tra il confine comunale a nord ed il fosso Serezza a sud, il tracciato ferroviario dismesso costeggia l’abitato di Cascine di Buti, separando il tessuto urbano dall’area artigianale e dagli impianti sportivi comunali.



Nel **Piano Strutturale Intercomunale della Valdera**, approvato con Del. C.C. n. 5/2025 e pubblicato sul BURT del 2.07.2025, il tracciato della ciclovia è riconosciuto come *“Corridoio multimodale Lucca – Pontedera”* nello scenario strategico a scala territoriale rappresentato dall’elaborato STR_01.

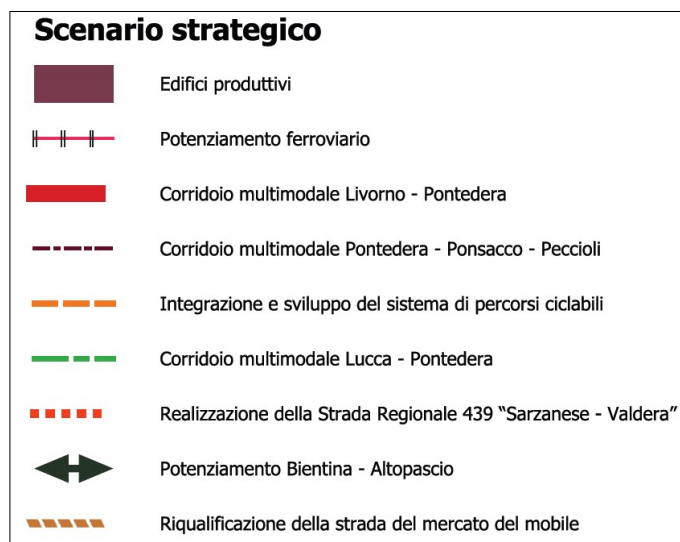
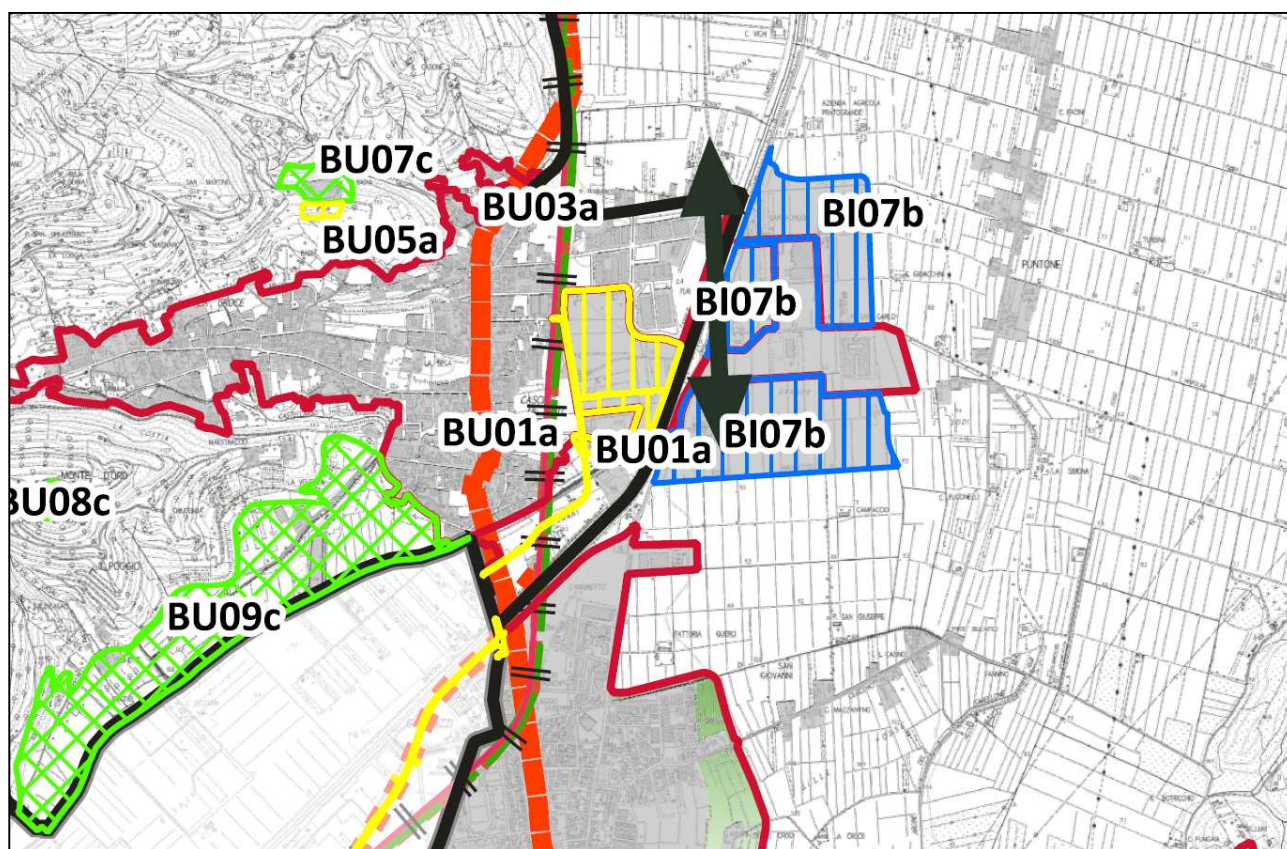


Fig. 3 – PSIV – Tav. STR_01 (estratto e legenda)

Nel **Regolamento Urbanistico** approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 3 del 13.02.2007 e successivamente oggetto di una variante di monitoraggio e revisione quinquennale ai sensi dell’art. 55 della L.R. 1/05 approvata con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 13 del 23.07.2013, il tracciato ricade nella *“Fascia di rispetto dell’ex ferrovia Pontedera – Lucca”*, disciplinata dall’art. 27 comma 2 delle NTA, nel quale è ammessa la realizzazione di piste ciclopedonali.

La fascia di rispetto del RU si attesta però al limite del Canale Emissario (nel punto dove storicamente si trovava l'originario ponte ferroviario), senza contemplare la deviazione finale per il collegamento con la SS439 prevista dal progetto definitivo della ciclovia. Quest'ultimo tratto, per una lunghezza circa 250m, coincide con una viabilità campestre ricadente a margine dell'area classificata "a prevalente funzione agricola - E".

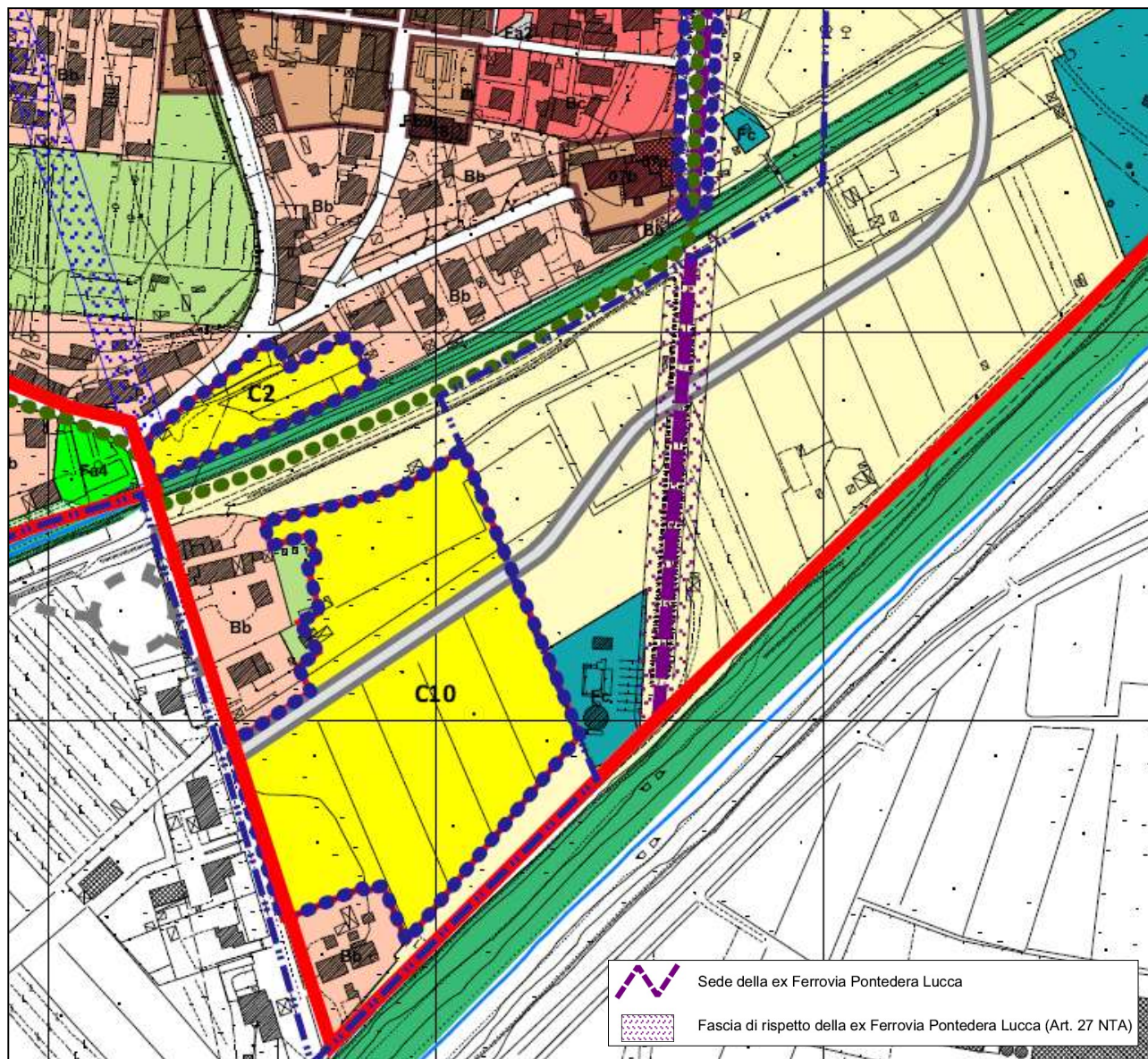


Fig. 4 – RU – Tav. 2 – Destinazioni urbanistiche del territorio: Cascine di Buti – La Croce (estratto e legenda)

La variante al Regolamento Urbanistico non interessa beni tutelati ai sensi del D.Lgs 42/04.

Contenuti della Variante

La variante, propedeutica all'approvazione del progetto della ciclovia Lucca – Pontedera, consiste:

- 1) nella **classificazione come "Fa3 – Piste ciclabili in sede propria e percorsi pedonali"** ai sensi degli artt. 28 e 29 delle NTA di RU, del tratto di strada campestre che collega il tracciato della vecchia sede

ferroviaria alla viabilità SS439 in corrispondenza del ponte sull'Emissario, in modo da consentire la continuità del percorso ciclabile fino al comune di Bientina.

E' infatti prevista dall'ANAS la sostituzione dell'attuale ponte Bailey con un nuovo ponte comprensivo di corsia per la mobilità lenta. Il progetto prevede pertanto l'utilizzo di questa di tale soluzione, più razionale ed economica rispetto alla realizzazione di un nuovo attraversamento nel punto occupato dall'antico ponte ferroviario.

- 2) nella **reiterazione dei vincoli preordinati all'esproprio** relativi all'intera "*Fascia di rispetto dell'ex ferrovia Pontedera – Lucca*" individuata nella Tav. 2 del RU e disciplinata all'art. 27 comma 2 delle NTA. Tale reiterazione si rende necessaria data l'avvenuta decadenza dei vincoli preordinati all'esproprio intervenuta ai sensi dell'art. 95 comma 10 della L.R. 65/14, visto il preminente interesse pubblico dell'infrastruttura oggetto di progettazione.

La Variante comporta la modifica del seguente elaborato di RU:

- Tav. 2 – Destinazioni urbanistiche del territorio: Cascine di Buti e La Croce (UTOE 2), mediante l'inserimento della previsione di "percorso pedonale e ciclabile" ai sensi art. 28 delle NTA nel tratto di strada campestre che collega il tracciato della vecchia sede ferroviaria alla viabilità SS439 in corrispondenza del ponte sull'Emissario.

Non è necessario modificare o integrare la normativa di RU, in quanto le disposizioni degli artt. 27 comma 2 e 29 sono già coerenti con gli interventi previsti dal progetto della ciclovia.

In particolare si richiamano le seguenti disposizioni delle NTA vigenti:

Art. 27 – vincoli e zone di rispetto

(...)

2. Fascia di rispetto dell'ex – ferrovia Pontedera - Lucca

Su ciascun lato del tracciato dell'ex - ferrovia dovrà essere rispettata una fascia di inedificabilità di profondità pari a ml 12,5 rispetto all'asse del tracciato ferroviario, per complessivi ml 25. In dette area è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici e costruzioni, eccetto quegli interventi di sostituzione edilizia o ristrutturazione urbanistica che comportino l'arretramento dei fabbricati esistenti rispetto all'asse ferroviario. Tale tracciato, pur non essendo più utilizzabile per lo scopo originario, è mantenuto comunque come area inedificabile in cui sono ammesse le trasformazioni volte a realizzare piste ciclo-pedonali, parchi pubblici, parcheggi scoperti, reti tecnologiche, verde pubblico, commercio ambulante e tutte le altre destinazioni pubbliche all'aperto compatibili con il carattere dei luoghi. Sono fatti salvi gli interventi di adeguamento e riqualificazione degli attraversamenti stradali esistenti.

Art. 29 – Fa – Zone per la mobilità ed il tempo libero

(...)

Fa3 - Piste ciclabili in sede propria e percorsi pedonali.

1. *Le Tavole del RU individuano la rete delle piste ciclabili e dei percorsi pedonali in sede propria. In sede di progettazione, l'Amministrazione Comunale definirà le caratteristiche di fruizione del percorso, nonché le relative distanze di rispetto, ove necessario anche in deroga alle distanze previste dalla normativa comunale vigente.*

2. *Sono parte costitutiva di questi tracciati le piste ciclabili previste nelle Zone destinate alla nuova viabilità che saranno realizzate contestualmente ai comparti soggetti a Piano Attuativo che le comprendono, come opere di urbanizzazione.*
3. *Al di fuori di tali comparti i percorsi pedonali e le piste ciclabili si attuano sia per intervento pubblico diretto, sia tramite intervento-convenzionato.*
4. *La larghezza minima delle piste ciclabili in sede propria e le ulteriori caratteristiche tecniche e progettuali sono fissate dal Capo II del DM 557/99 e sue successive modifiche ed integrazioni.*
5. *Le piste ciclabili esistenti, di larghezza inferiore, dovranno essere adeguate nel caso di interventi programmati di ristrutturazione della viabilità e quando gli spazi fisici esistenti lo consentono.*
6. *Dovrà esserne assicurata fisicamente la separazione dalle sedi per la viabilità meccanizzata, privilegiando l'impiego di aiuole verdi alberate. Potranno essere inclusi tra le piste ciclabili tratti di viabilità in cui esse assumono le caratteristiche di piste ciclabili su corsie riservate, percorsi promiscui pedonali e ciclabili, percorsi promiscui ciclabili e veicolari, secondo le modalità e le caratteristiche fissate dal DM 557/99 e sue successive modifiche ed integrazioni.*
7. *Marciapiedi e percorsi pedonali in sede propria dovranno avere larghezza non inferiore a metri 1,50, ovunque ne sia possibile la realizzazione, e comunque adeguata ai flussi pedonali e alle attività prospicienti i marciapiedi stessi.*
8. *Per tale larghezza dovranno essere privi di ostacoli che ne riducano la sezione libera transitabile quali alberature e relative aiuole, impianti di pubblica illuminazione, impianti semaforici e segnaletici, cestini porta rifiuti, impianti pubblicitari, panchine, fioriere, etc .*
9. *I marciapiedi dovranno essere dotati di idonei smussi e scivoli al fine di agevolare la loro percorribilità; è comunque obbligatorio il rispetto delle norme inerenti l'eliminazione delle barriere architettoniche.*

Coerenza con gli strumenti di pianificazione sovraordinati

PIT-PPR

Il Consiglio della Regione Toscana ha adottato il 16.06.2009 il Piano di Indirizzo Territoriale (P.I.T.) che include il Piano Paesaggistico. Le norme si allineano ai contenuti e alle direttive della Convenzione Europea del Paesaggio, sottoscritta a Firenze nel 2000, da 26 paesi europei.

Nel 2011 è stata avviata la redazione del nuovo piano, sempre nella forma di integrazione paesaggistica al PIT vigente, per integrare nel modo migliore possibile i dispositivi di pianificazione del territorio e di pianificazione del paesaggio. I contenuti del nuovo Piano Paesaggistico, adottato con Delibera di Consiglio Regionale n. 72 del 24.07.2007, rispetto a un PIT già articolato in una parte statutaria e una parte strategica, confluiscono principalmente nello statuto del PIT che definisce nuovamente le invarianti strutturali, elemento chiave del raccordo tra contenuti paesaggistici e contenuti territoriali del piano nel suo insieme. Il Consiglio Regionale con Deliberazione n. 37 del 27.03.2015 ha definitivamente approvato il Piano Paesaggistico.

Il Piano Paesaggistico riconosce gli aspetti, i caratteri peculiari e le caratteristiche paesaggistiche del territorio regionale e arriva a definire 20 Ambiti di Paesaggio, in riferimento ai quali predispone specifiche normative d'uso ed adeguati obiettivi di qualità. Per ogni ambito è stata redatta una specifica Scheda, che approfondisce le elaborazioni di livello regionale ad una scala di maggior dettaglio, approfondendone le interrelazioni al fine di sintetizzarne i relativi valori e criticità, nonché di formulare specifici obiettivi di qualità e la relativa disciplina.

Il Comune di Buti ricade nell'Ambito di paesaggio n. 8 - Piana di Livorno, Pisa e Pontedera.

Di seguito vengono riportati, a titolo esemplificativo, alcuni elaborati della Scheda d'Ambito in oggetto:

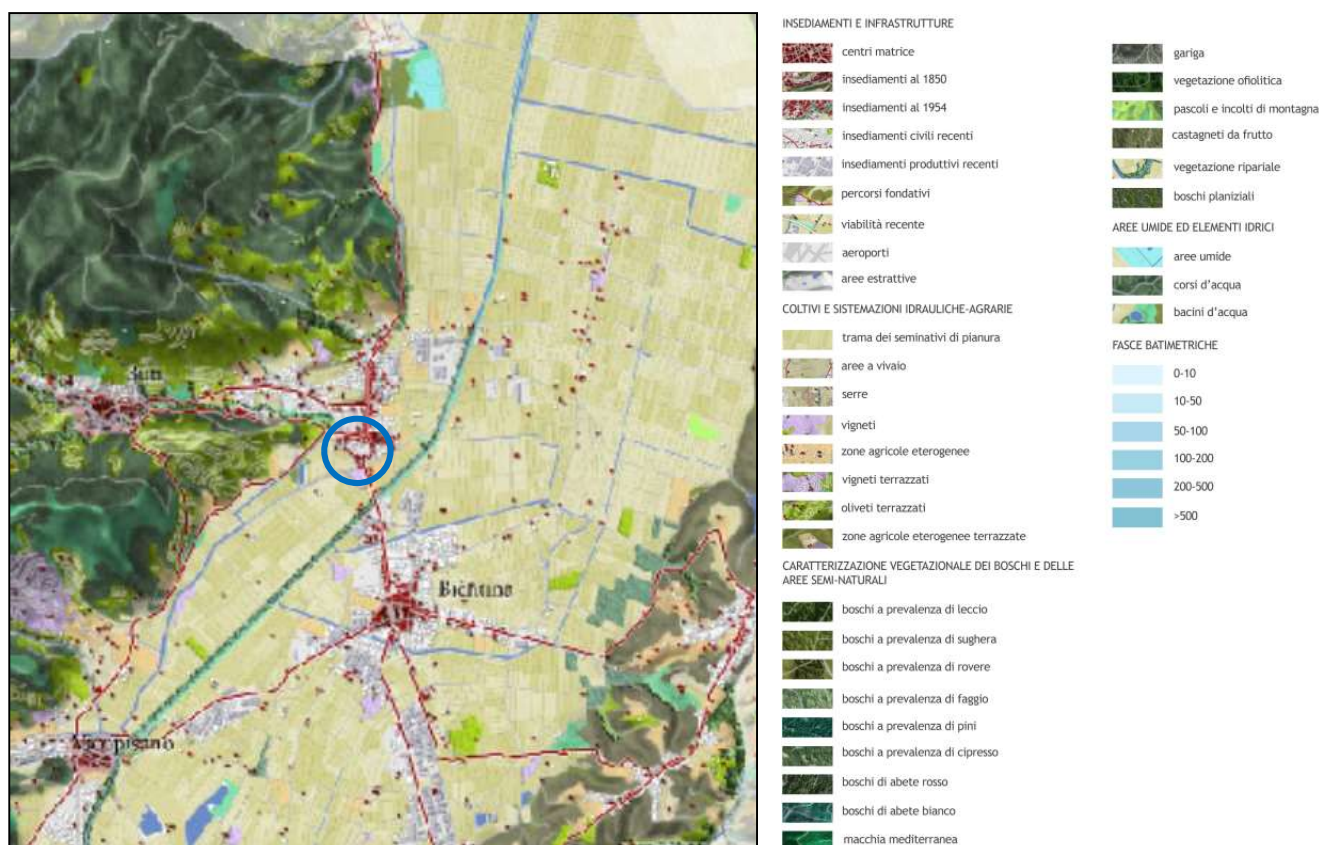


Figura 5 - Estratto della scheda d'Ambito 8 - Descrizione interpretativa. Caratteri del paesaggio.

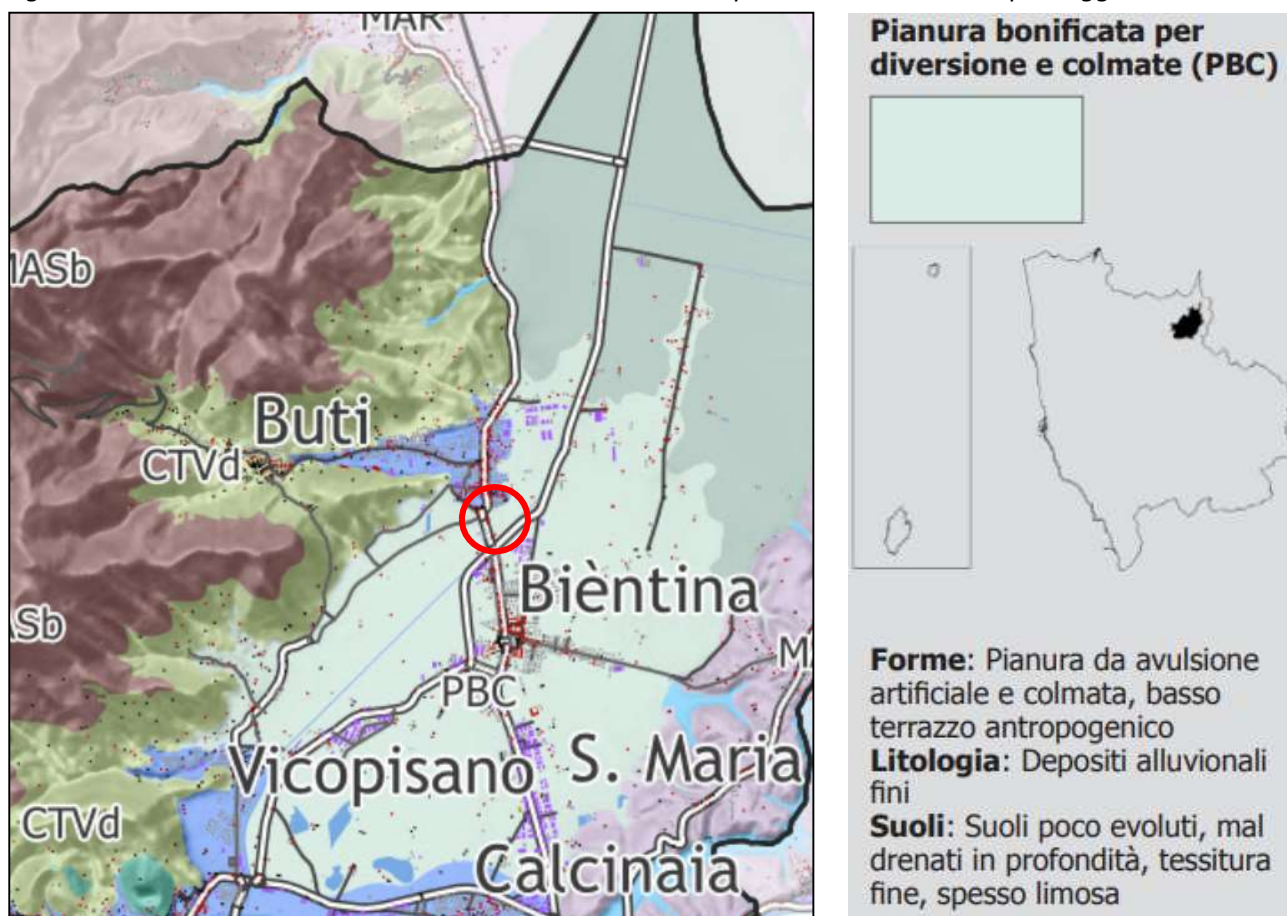
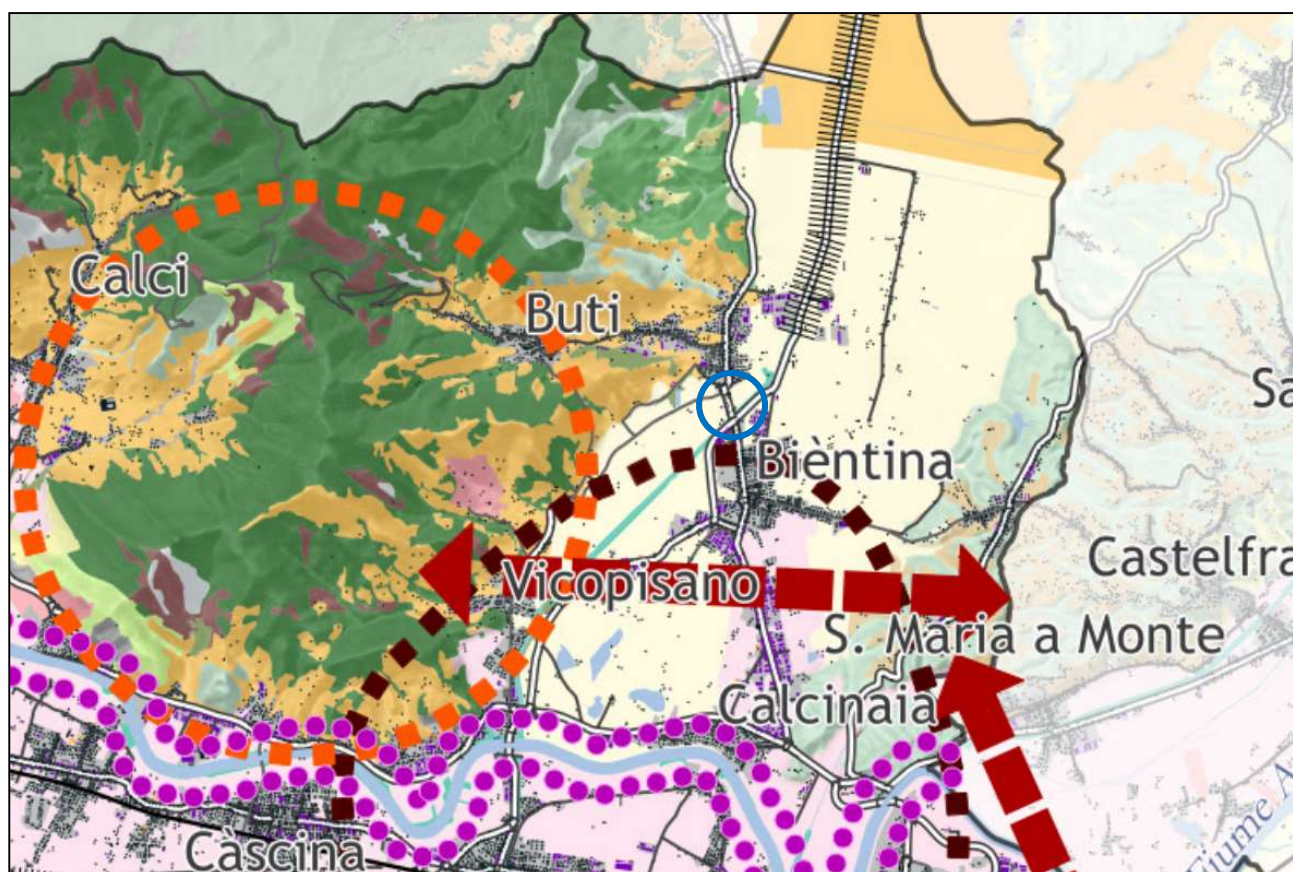


Fig. 6 - Estratto della scheda d'Ambito 8 - Invarianti strutturali. I caratteri idro-geo-morfologici dei bacini idrografici e dei sistemi morfologici.



ELEMENTI STRUTTURALI DELLA RETE ECOLOGICA

rete degli ecosistemi forestali

- nodo forestale primario
- nodo forestale secondario
- matrice forestale ad elevata connettività
- nuclei di connessione ed elementi forestali isolati
- aree forestali in evoluzione a bassa connettività
- corridoio ripariale

rete degli ecosistemi agropastorali

- nodo degli agroecosistemi
- matrice agroecosistemica collinare
- matrice agroecosistemica di pianura
- agroecosistema frammentato attivo
- agroecosistema frammentato in abbandono con ricolonizzazione arborea/arbustiva
- matrice agroecosistemica di pianura urbanizzata
- agroecosistema intensivo

ecosistemi palustri e fluviali

- zone umide
- corridoi fluviali

ecosistemi costieri

- coste sabbiose prive di sistemi dunali
- coste sabbiose con ecosistemi dunali integri o parzialmente alterati
- coste rocciose

ecosistemi rupestri e calanchivi

- ambienti rocciosi o calanchivi

superficie artificiale

- area urbanizzata

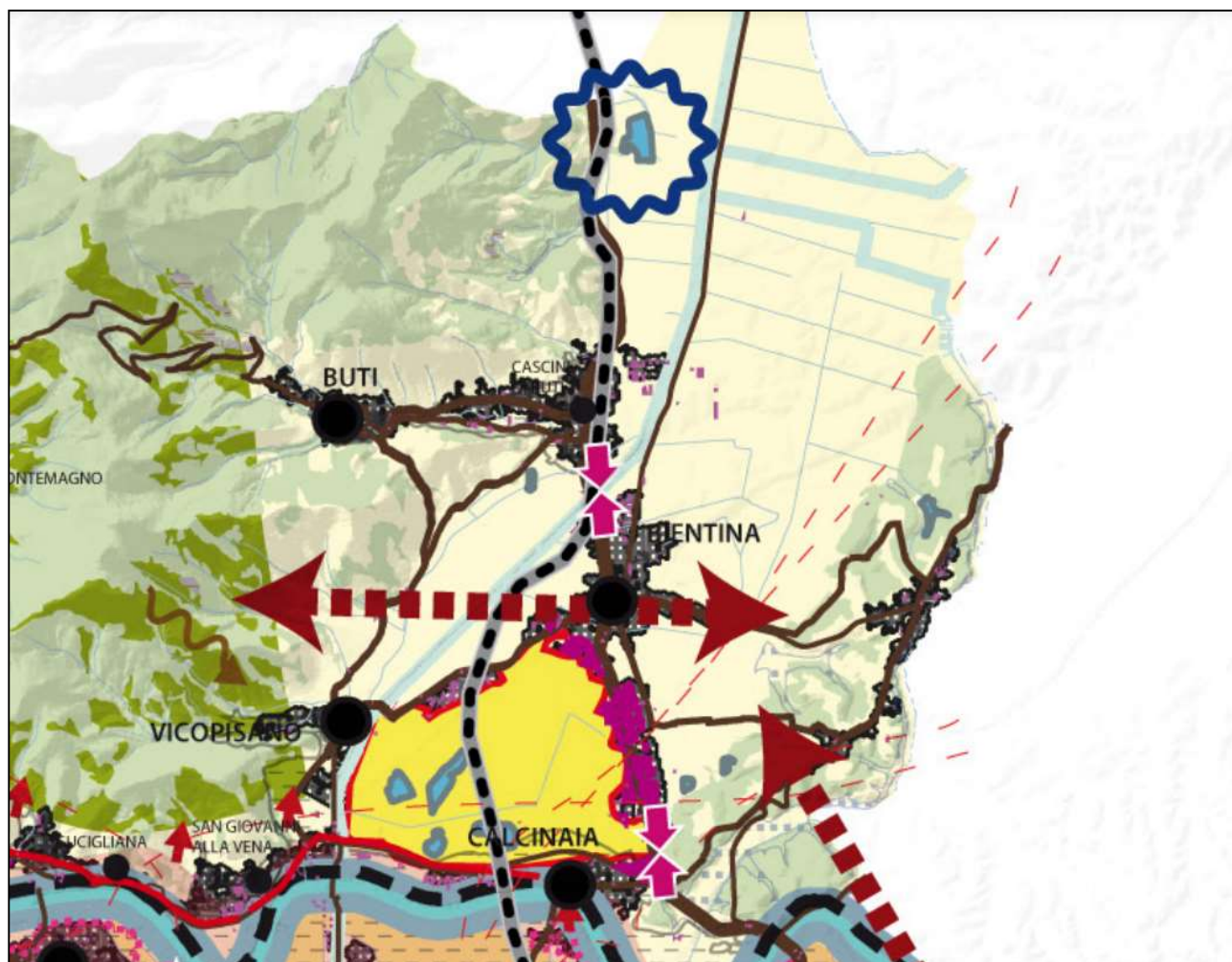
ELEMENTI FUNZIONALI DELLA RETE ECOLOGICA

- direttrice di connettività extraregionale da mantenere
- direttrice di connettività da ricostituire
- direttrice di connettività da riqualificare
- corridoio ecologico costiero da riqualificare
- corridoio ecologico fluviale da riqualificare
- barriera infrastrutturale da mitigare
- aree ad elevata urbanizzazione con funzione di barriera da mitigare
- aree critiche per processi di artificializzazione
- aree critiche per processi di abbandono e di artificializzazione
- aree critiche per processi di abbandono culturale e dinamiche naturali

Fig. 7 - Estratto della scheda d'Ambito 8 - Carta della Rete Ecologica.



Fig. 8. Estratto della scheda d'Ambito 8 - Interpretazione di sintesi. Patrimonio territoriale e paesaggistico.



Criticità potenziali

Strutture e elementi di contesto

- Corsi d'acqua
- Aree boscate
- Aree agricole
- Aree rocciose
- Viabilità storica di grande comunicazione
- Infrastruttura stradale di grande comunicazione
- Ferrovia
- Strade principali
- Strade locali
- Espansione urbana fino agli anni '50
- Centri urbani storici
- Nuclei e borghi storici

- Rischio di deflussi inquinanti verso le aree umide
- Rischio strutturale di esondazione
- Rischio strutturale di esondazione, e di impoverimento e inquinamento degli acquiferi
- Alta produzione di deflussi, rischio di erosione del suolo
- Alterazione degli ecosistemi fluviali con interruzioni del continuum ecologico
- Alterazione degli ecosistemi lacustri e palustri e isolamento e frammentazione delle zone umide
- Corridoio ecologico costiero esistente e parzialmente alterato
- Erosione costiera
- Direttrici di connettività ecologica interrotte o critiche
- Ridotta qualità ecologica delle formazioni forestali
- Consumo di suolo relativo all'urbanizzazione successiva agli anni '50 con margini prevalentemente di bassa qualità
- Conurbazione lineare con chiusura dei varchi residui
- Conurbazione lineare con saldatura di varchi residui che crea barriera fra sistemi territoriali (pianure, rilievi, sistemi vallivi)

- Tendenza alla conurbazione e alla saldatura di varchi ineditati
- Processi di urbanizzazione e dispersione insediativa in ambito agricolo
- Conurbazione lineare a carattere prevalentemente turistico e residenziale
- Barriera e frammentazione territoriale ed ecologica causata dal corridoio infrastrutturale di grande comunicazione
- Barriera causata da infrastrutture di grande comunicazione
- Sottoutilizzazione della linea ferroviaria con ridotta capacità di fruizione territoriale
- Linea ferroviaria dismessa con perdita di potenzialità di fruizione territoriale
- Aeroporto
- Piattaforme produttive
- Insediamenti produttivi
- Complesso golfistico e turistico
- Area costiera con presenza diffusa di piattaforme turistiche

- Scarsa manutenzione, potenziale o in atto, dei tessuti agricoli tradizionali
- Processi di intensificazione delle attività agricole
- Espansione e specializzazione dell'agricoltura intensiva del seminativo
- Aree agricole a rischio di interclusione
- Aree agricole intercluse con rischio di urbanizzazione
- Siti di discarica pubblica, industriale e di miniere
- Bacini estrattivi e cave
- Impianti eolici realizzati
- Impianti eolici autorizzati
- Impianti fotovoltaici a terra
- Elettrodotti ad alta tensione
- Termo valorizzatori
- Barriera e frammentazione territoriale ed ecologica causata dal corridoio infrastrutturale di grande comunicazione
- Aree agricole a rischio di interclusione

Fig. 9 - Estratto della scheda d'Ambito 8 - Interpretazione di sintesi. Criticità.

Si evidenzia come nella “Interpretazione di sintesi” di cui alla fig. 8 è individuata la **linea ferroviaria dismessa Lucca-Pontedera** tra le “*Ferrovie storiche dismesse ad alta potenzialità funzionale e territoriale*” per le quali negli “Indirizzi per le politiche” (sezione 5 della Scheda d'Ambito) si definisce l'obiettivo di “*favorire la creazione di una rete della mobilità dolce per la fruizione paesaggistica del territorio dell'ambito, che integri viabilità storica, rete viaria campestre, percorsi perifluviali, tracciati delle ferrovie storiche dismesse (con particolare riferimento alla linee Lucca-Pontedera e Pisa-Calambrone).*”

La variante al Regolamento Urbanistico risulta pertanto **coerente con gli indirizzi del PIT/PPR**, in quanto finalizzata ad assicurarne l'attuazione.

In tal senso non sono da ritenersi significative le lievi modifiche al tracciato previste dalla variante in quanto non incidenti sul consumo di suolo e che incidenti su beni paesaggistici tutelati ai sensi del D.Lgs 42/04.

PTC della Provincia di Pisa

Il vigente PTCP classifica il tracciato ferroviario della linea Lucca-Pontedera come “*di importanza provinciale*” (Art. 17.10 delle Norme di Piano).

Per tale tracciato sono individuate le seguenti disposizioni:

- “*I tracciati dismessi della linea Pontedera – Lucca e della linea ferro-tramviaria Pisa- Tirrenia-Livorno, mantengono confermata la destinazione ferroviaria e sono comunque indisponibili a funzioni diverse dalla mobilità.*” (Art. 13.3.2.11 delle Norme di Piano);
- “*I Comuni attraversati dalla rete ferroviaria, al fine di promuovere l'integrazione degli spostamenti delle persone, dal treno alla bicicletta, sviluppano intese con le F S per organizzare aree di sosta per bici e servizi ai viaggiatori, nelle aree ferroviarie disponibili o per sviluppare nuovi tracciati ciclabili sul sedime di linee dismesse.*” (Art. 13.3.2.17 delle Norme di Piano);

Di conseguenza la presente variante risulta **coerente** con la disciplina del PTCP.

Piano Strutturale Intercomunale della Valdera

La realizzazione del percorso ciclo-pedonale oggetto della variante risulta presente fra le strategie del Piano Strutturale Intercomunale della Valdera, nell'ambito della più generale strategia di creare un collegamento multimodale tra Lucca e Pontedera ed estendere la rete di mobilità dolce, come riportato agli artt. 24 e 47 della Disciplina di Piano.

Per quanto riguarda la lieve modifica del tracciato nel suo tratto terminale, si ritiene che questa sia pertinente alla scala progettuale dell'intervento e non determini contraddizioni o incoerenze con la direttrice a scala territoriale individuata negli elaborati grafici del P.S.I., aventi valore di indirizzo strategico e non di conformazione della destinazione dei suoli.

Di conseguenza la presente variante risulta **coerente** con il P.S.I.

Procedura di variante

La Variante segue le procedure di cui all'art. 34 della L.R. 65/14 (Varianti mediante approvazione del progetto).

La conferenza di servizi è preceduta da Verifica di assoggettabilità a VAS ai sensi art. 22 L.R. 10/10.

Dato che il RU del Comune di Buti non è conformato al PIT-PPR, la Variante non è sottoposta a Conferenza Paesaggistica ai sensi art. 21 della Disciplina del PIT-PPR.

Vincoli preordinati all'esproprio

La presente variante comporta la reiterazione dei vincoli preordinati all'esproprio delle aree ricomprese nella fascia di rispetto di cui all'art. 27 comma 2 del vigente RU, nonché l'apposizione del vincolo relativamente alla porzione di tracciato di nuova previsione lungo il Canale Emissario.

Per l'individuazione puntuale delle particelle catastali interessate si rinvia al Piano Parcellare facente parte degli elaborati del progetto della Ciclovia Lucca-Pontedera.

Il professionista incaricato

Arch. Giovanni Giusti

MODIFICHE ALLA CARTOGRAFIA DI RU

Estratto Tav. 2 – Destinazioni urbanistiche del territorio: Cascine di Buti e La Croce (UTOE 2)

