

# Comune di Campi Bisenzio

Città Metropolitana di Firenze

SINDACO  
Emiliano Fossi

ASSESSORE ALL'URBANISTICA  
Giovanni Di Fede

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO  
Domenico Ennio Maria Passaniti

GARANTE DELL'INFORMAZIONE  
E DELLA PARTECIPAZIONE  
Simonetta Cappelli

## piano operativo

conferenza di copianificazione  
**relazione**



PROGETTO URBANISTICO  
*coordinatore*  
Riccardo Luca Breschi

Andrea Giraldi

*responsabile ufficio urbanistica*  
Letizia Nieri

*ufficio di piano*  
Paolo Canepari  
Christian Ciampi  
Vanessa Cencetti

STUDI IDROLOGICI E IDRAULICI  
A4 Ingegneria  
David Malossi

STUDI GEOLOGICI  
Idrogeo srl  
Simone Fiaschi  
Alessandro Murratzu  
Alessio Calvetti

VAS E VINCA  
Terre.it srl  
Fabrizio Cinquini  
Michela Biagi  
Paolo Perna  
Valeria Dini

STUDI ANALISI e BENEFICI  
PLANT BASED SOLUTION  
Prof. Stefano Mancuso  
PNAT

# COP.1

<b>U</b>
COMUNE DI CAMPI BISENZIO Comune di Campi Bisenzio
<b>COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE</b>
Protocollo N.0001362/2022 del 10/01/2022 Firmatario: LETIZIA NIERI

## Indice

1. Premessa.....	4
2. Il percorso per l'individuazione delle previsioni oggetto della conferenza di copianificazione..	6
3. Quadro generale delle previsioni oggetto della conferenza di copianificazione in relazione agli obiettivi del PO.....	8
3.1 Gli obiettivi del Piano Operativo.....	8
3.2 Le previsioni da sottoporre a conferenza di copianificazione.....	9
3.3 L'illustrazione delle previsioni.....	13
4. Schede delle previsioni.....	15
4.1 INTERVENTI GIA' PREVISTI DAL PIANO STRUTTURALE.....	15
A. Infrastrutture.....	16
A1 - Linea tramviaria 4.....	16
A2 - Ciclovia del Sole.....	37
A3 - Superstrada ciclabile Firenze-Prato.....	43
A4 - Prolungamento del Ring a Nord e riqualificazione assi viari Capalle.....	50
A5 - Completamento del Ring ad Est.....	58
A6 - Completamento del Ring ad Ovest e potenziamento delle connessioni con Prato.....	65
A8 - Corridoi infrastrutturali per tracciati ferroviari.....	77
A9 - Ciclopedonale Polo Scientifico di Sesto Fiorentino - Villa Montalvo.....	82
A10 - Percorso ciclopedonale di San Donnino.....	85
B - Insediamenti produttivi.....	89
B1 - Nuovo insediamento produttivo Strada Mezzana Perfetti Ricasoli - via di Pratignone.....	89
B2 - Nuovo insediamento produttivo e per servizi alla produzione in Via Allende - Via Einstein.....	94
B3 - Nuovo insediamento produttivo in via Tosca Fiesoli.....	99
B5 - Nuovo insediamento produttivo loc. Ponte del Santo.....	104
C - Servizi.....	109
C1 - Area sosta camper e spettacoli viaggianti - zona Tomerello.....	109
C2 - Scuola secondaria di secondo grado via Prunaia.....	116
C3 - Polo scolastico di San Martino.....	124
C5 - Nuove infrastrutture sportive e parcheggio Fondazione Spazio Reale.....	132
4.2 INTERVENTI CHE DETERMINANO VARIANTE AL PS APPROVATO CON DELIBERA CC N.221 DEL 28.10.2021.....	139

B - Insediamenti produttivi.....	139
B6 - Parcheggio privato in zona produttiva e parcheggio pubblico tra via Maccione e Autostrada.....	139
B7 - Delocalizzazione zona a “Deposito a cielo aperto” con rigenerazione urbana a Ponte all’Asse.....	146
B8 - Zona produttiva in fregio a via Pistoiese Loc.S.Angelo con cessione terreni e lago Padovano Loc.Carcerina.....	151
C - Servizi.....	158
C7 - Parcheggio Pubblico San Cresci.....	158
C8 - Parcheggio pubblico con verde drenante nel triangolo fra via Allende e via di Limite...	164
C9 - Estensione Parco Chico Mendez con parcheggio pubblico e chiosco.....	171
C10 - Estensione del Parco Agricolo della Piana anche a nord di via di Centola - Realizzazione Infrastruttura Verde cosiddetta Green Line.....	178
D - Grandi Strutture di vendita.....	183
D4 - Insediamento Grande Struttura di Vendita (procedimento art.26 LRT65/2014) e potenziamento dell’ Interporto di Gonfienti.....	183
5. Dimensionamento per Piano Operativo.....	201

# 1. Premessa

Il Comune di Campi Bisenzio è dotato di Piano Strutturale (PS) approvato con delibera C.C. n. 221 del 28/10/2021, ai sensi della LR 65/2014 e in conformità al PIT-PPR.

Il Comune è dotato di Regolamento Urbanistico (RU) che è stato adottato dal Consiglio Comunale con delibera n. 201 del 2 dicembre 2004 ed approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 90 del 20 luglio 2005. Il Regolamento Urbanistico è stato interessato da una serie di varianti, fra le quali di particolare rilievo sono la Variante n. 3 finalizzata al riallineamento del RU al PS (approvata con Del. CC n. 118 del 13/10/2008); la Variante approvata con delibera C.C. n. 148 del 03/10/2012 che ha complessivamente ridefinito il dimensionamento del piano con specifico riferimento alle destinazione residenziale ed alle medie strutture di vendita e la Variante, approvata con delibera C.C. n. 21 del 01/02/2018 relativa a interventi puntuali e per adeguamenti normativi all'interno del territorio urbanizzato individuato ai sensi dell'art. 224 della LR 65/2014.

Il Comune di Campi Bisenzio, con Delibera C.C. n. 190 del 29/07/2019 ha avviato la formazione del nuovo piano operativo comunale ai sensi dell'art.90 della LR 65/2014. Con la stessa determina è stato dato avvio al procedimento di conformazione del PO al PIT con valenza di piano paesaggistico (PIT-PPR) ai sensi dell'art.21 della Disciplina del Piano ed è stato dato avvio alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica con studio di incidenza (VINCA).

Nell'ambito del percorso di formazione del nuovo PO, l'Amministrazione Comunale ha ritenuto opportuno acquisire proposte e contributi da parte di cittadini e di soggetti pubblici e privati interessati alle previsioni del nuovo strumento di pianificazione territoriale. A tal fine, con Determina dirigenziale n. 71 del 31/01/2020 è stato pubblicato l'avviso per una Manifestazione d'interesse.

Ai sensi dell'art.25 della LR 65/2014 contenente "Disposizioni per la pianificazione di nuovi impegni di suolo esterni al perimetro del territorio urbanizzato Conferenza di copianificazione", il presente documento illustra, in apposite schede, le previsioni di trasformazione che comportano impegno di suolo non edificato all'esterno del territorio urbanizzato: l'illustrazione dei singoli interventi è preceduta da una descrizione del percorso intrapreso e da un sintetico inquadramento generale delle proposte pervenute e sottoposte alla valutazione della conferenza di copianificazione.

Alcune previsioni richiedono variante al Piano Strutturale : sulle schede che le illustrano sono sempre indicati gli strumenti urbanistici comunali a cui ciascuna di esse è rivolta.

Al presente documento è allegata una tavola (COP.2) ove sono posizionate in modo schematico le previsioni assoggettate a copianificazione, mettendole a confronto con il perimetro del territorio urbanizzato individuato dal PS vigente ai sensi dell'art. 4 della LR 65/2014. Nella stessa tavola le previsioni sottoposte a copianificazione sono inoltre messe in relazione con il sistema dei beni paesaggistici tutelati ai sensi del Dlgs 42/2004, come individuati dal PIT/PPR.

## 2. Il percorso per l'individuazione delle previsioni oggetto della conferenza di copianificazione

La LR 65/2014 definisce all'art. 25 i temi da sottoporre alla conferenza di copianificazione, la procedura per la convocazione della conferenza e le sue modalità di svolgimento. I primi quattro commi, riportati di seguito, definiscono le previsioni assoggettate alla conferenza, quelle escluse e la composizione e le procedure di convocazione della conferenza:

*“1. Le previsioni di trasformazione che comportano impegno di suolo non edificato all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato, come definito all'articolo 4, commi 3 e 4, comprese quelle di cui all'articolo 64, comma 6 e comma 8, sono subordinate al previo parere favorevole della conferenza di copianificazione di cui al presente articolo, fatta eccezione per le previsioni di cui agli articoli 88, comma 7, lettera c), e articolo 90, comma 7, lettera b) e articolo 91, comma 7, lettera b).*

*2. Non sono soggette alla conferenza di cui al comma 1 le previsioni che comportano impegni di suolo non edificato all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato nei seguenti casi:*

*a) interventi di adeguamento delle infrastrutture lineari esistenti;*

*b) interventi attinenti alla sicurezza, al pronto soccorso sanitario, alla difesa idraulica e idrogeologica;*

*c) ampliamento delle strutture esistenti artigianali, industriali, o produttrici di beni e servizi, purché finalizzato al mantenimento delle funzioni produttive;*

*d) ampliamento delle opere pubbliche esistenti;*

*e) varianti al piano strutturale che costituiscono adeguamento ai piani di settore regionali, provinciali o della città metropolitana, approvati con il procedimento di cui al titolo II, capo I.*

*e bis) varianti ai piani strutturali che non contengono previsioni localizzative;*

*e ter) interventi urbanistico-edilizi previsti dai programmi aziendali pluriennali di miglioramento agricolo ambientale delle aziende agricole, salvo quelli aventi ad oggetto le trasformazioni di cui all'articolo 64, comma 8.*

*3. La conferenza di copianificazione è costituita dai legali rappresentanti della Regione, della provincia o della città metropolitana, del comune interessato o dell'ente responsabile dell'esercizio associato, o loro sostituti sulla base dell'ordinamento dell'ente. Alla conferenza partecipano, senza diritto di voto, anche i legali rappresentanti dei comuni eventualmente*

*interessati da effetti territoriali sovracomunali derivanti dalle previsioni, tenuto conto degli ambiti di cui all'articolo 28.*

*3 bis. Il comune richiede la convocazione della conferenza contestualmente all'atto di avvio di cui all'articolo 17 oppure a seguito della trasmissione dello stesso.*

*4. Entro trenta giorni dalla richiesta dell'amministrazione che intende proporre le previsioni, la Regione convoca la conferenza di copianificazione, la cui prima seduta è svolta entro sessanta giorni da tale richiesta. .... omissis.....”.*

Per l'individuazione delle previsioni che avrebbero potuto richiedere la preventiva valutazione della conferenza di copianificazione è stato intrapreso un percorso di informazione e di consultazione dei cittadini, delle associazioni e dei soggetti pubblici e privati potenzialmente interessati ai temi ed ai contenuti della pianificazione territoriale.

Le tappe di questo percorso possono essere così sinteticamente riassunte:

- con determina Dirigenziale n.1158 del 29.12.2017 è stato avviato il Piano Strutturale e con Delibera n. 190 del 29/07/2019 il Consiglio comunale ha approvato il documento di avvio del procedimento di formazione del Piano operativo ove sono indicati gli obiettivi e le azioni da declinare nella pianificazione territoriale e urbanistica comunale; con la stessa delibera è stato approvato il documento preliminare di VAS;

- i documenti di avvio sono stati pubblicati sul portale del Comune;

- con determina n.71 del 31/01/2020, nell'ambito del percorso di formazione del nuovo PO, è stato approvato il pubblico avviso della manifestazione d'Interesse per la raccolta di proposte e di apporti collaborativi finalizzati alla redazione dello strumento urbanistico;

- nei prossimi tre mesi si terranno vari incontri pubblici fra amministratori, tecnici, esperti e docenti universitari di vari ambiti disciplinari e cittadini sul futuro del Comune nel corso del quale sono stati illustrati e discussi gli obiettivi del nuovo strumento urbanistico comunale. Nei mesi di gennaio/febbraio prossimi saranno svolti tre incontri con dibattito su temi generali affrontati nel Piano operativo:

*-il progetto della città verde (connessioni verdi, aree protette, Parco Agricolo della Piana, il sistema dei parchi, delle acque, delle aree agricole)*

*-lo spazio pubblico (connessioni con l'area metropolitana, mobilità veicolare, ciclopedonale, sostenibile, intermodalità, coesistenza tra spazio privato e pubblico)*

*-la trasformazione urbana nel tempo dello sviluppo sostenibile del territorio (aree di margine, rapporto aree urbane e forestazione, connessioni verdi dentro l'area urbana);*

- i contributi pervenuti a seguito del pubblico avviso sono stati esaminati e valutati, insieme alle istanze ed ai contributi pervenuti in precedenza all'Amministrazione Comunale; fra questi

sono stati esaminati con particolare attenzione le proposte che per la loro localizzazione, per le specifiche caratteristiche e destinazioni avrebbero potuto comportare impegno di suolo non edificato all'esterno del territorio urbanizzato e di conseguenza avrebbero richiesto, per essere assunte nei piani, il preliminare parere della Conferenza di Copianificazione ai sensi dell'art.25 della LR 65/2014;

- le proposte pervenute attraverso il pubblico avviso insieme alle proposte proprie dell'A.C. che in alcuni casi riproponevano precedenti previsioni degli strumenti urbanistici, sono state selezionate sulla base di criteri di coerenza con gli obiettivi e gli indirizzi che erano stati definiti in fase di avvio del procedimento del PO.

### **3. Quadro generale delle previsioni oggetto della conferenza di copianificazione in relazione agli obiettivi del PO**

#### **3.1 Gli obiettivi del Piano Operativo**

Gli obiettivi del PO sono dettagliati nel Documento di Avvio del Procedimento del Piano Operativo a cui si rimanda per una descrizione completa, e sono organizzati sui tre ambiti tematici sotto indicati ai quali fanno riferimento azioni riconducibili alle politiche ed alle strategie di area vasta ed azioni proprie delle strategie del piano alla dimensione comunale, che si elencano sinteticamente di seguito:

- 1. *il territorio urbanizzato***
- 2. *il territorio rurale***
- 3. *il sistema della mobilità.***

#### **1. Il territorio urbanizzato**

- 1.1 Tutelare il carattere reticolare e policentrico del sistema insediativo
- 1.2 Rafforzare e qualificare il capoluogo
- 1.3 Tutelare e valorizzare l'identità dei centri minori della pianura

- 1.4 Razionalizzare ed integrare gli insediamenti produttivi e commerciali
- 1.5 Promuovere il recupero ed il rinnovo del patrimonio edilizio esistente
- 1.6 Sperimentare nuovi modelli abitativi
- 1.7 Riquilibrare le aree di frangia e ridisegnare i confini della città
- 1.8 Migliorare la qualità e la distribuzione dei servizi di interesse pubblico
- 1.9 Integrare le reti dei percorsi, delle aree a verde, degli spazi e dei servizi della città pubblica

## **2 Il territorio rurale**

- 2.1 Tutelare la struttura ecosistemica del territorio
- 2.2 Costituire il parco fluviale del Bisenzio, Marina e Marinella
- 2.3 Valorizzare il territorio a vocazione agricola
- 2.4 Riquilibrare le aree e gli insediamenti con funzioni non agricole

## **3 Il sistema della mobilità**

- 3.1. Adeguare la rete delle infrastrutture per la mobilità di interesse sovracomunale
- 3.2 Migliorare i collegamenti alla scala locale
- 3.3 Potenziare e integrare la rete della mobilità lenta

## **3.2 Le previsioni da sottoporre a conferenza di copianificazione**

Attraverso il confronto con l'Amministrazione Comunale, sulla base delle strategie indicate nel Documento di Avvio del procedimento di formazione del PO e tenuto conto delle istanze pervenute a seguito del pubblico avviso, sono state selezionate le proposte di previsioni da sottoporre al parere della conferenza di copianificazione in quanto comportano impegno di suolo non edificato all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato.

In testa alle schede che illustrano le proposte avanzate è indicato se la previsione riguarda il primo Piano Operativo o anche una Variante contestuale al Piano Strutturale.

Non per tutte le proposte emerge nitidamente l'esigenza di un preventivo parere della conferenza di copianificazione: nel dubbio abbiamo ritenuto opportuno di chiedere che esse siano comunque valutate da parte della conferenza.

Le proposte selezionate fanno riferimento a questi nuclei tematici fondamentali:

*A - l'adeguamento delle infrastrutture per la mobilità,*

*B - il consolidamento del tessuto produttivo locale;*

*C - il potenziamento e la qualificazione di servizi pubblici e attrezzature di interesse pubblico;*

*D - le previsioni di grandi strutture di vendita.*

Il tema delle infrastrutture per la mobilità è stato oggetto di specifico approfondimento a cura dello studio META, con una visione di insieme sul territorio comunale e l'area metropolitana che lo comprende, interessata da ciclopiste di interesse nazionale e locale, linee tranviarie e collegamenti viari che in molti casi rivestono un ruolo di interesse sovracomunale.

Di seguito si riporta l'elenco delle previsioni sottoposte alla conferenza di copianificazione, suddivisi per tipologia.

*A1 - Linea tramviaria 4*

*A2 - Ciclovia del Sole e valorizzazione Bisenzio*

*A3 - Superstrada ciclabile Firenze-Prato*

*A4 - Prolungamento del Ring a Nord e riqualificazione assi viari Capalle*

*A5 - Completamento del Ring ad Est*

*A6 - Completamento del Ring ad Ovest e potenziamento delle connessioni con Prato*

*A7 - Riqualificazione strada Pistoiese (previsione contenuta nella copianificazione del PS e non oggetto della copianificazione del primo Piano Operativo)*

*A8 - Corridoi infrastrutturali per tracciati ferroviari*

*A9 - Ciclopedonale Sesto Fiorentino (previsione sottoposta a copianificazione per il PO, che non comporta varianza al PS in quanto già contenuta nelle strategie di Piano senza valore conformativo)*

*A10 - Ciclopedonale San Donnino (previsione sottoposta a copianificazione per il PO, che non comporta varianza al PS in quanto già contenuta nelle strategie di Piano senza valore conformativo)*

*B1 - Nuovo insediamento produttivo Strada Mezzana Perfetti Ricasoli - via di Pratignone*

*B2 - Nuovo insediamento produttivo e per servizi alla produzione in Via Allende - Via Einstein*

*B3 - Nuovo insediamento produttivo in via Tosca Fiesoli*

*~~B4 - Area Interporto di Gonfienti (previsione proposta alla conferenza di copianificazione di PS non recepita nel PS approvato)~~*

*B5 - Nuovo insediamento produttivo loc. Ponte del Santo*

*C1 - Area sosta camper e spettacoli viaggianti - zona Tomerello*

*C2 - Scuola secondaria di secondo grado via Prunaia*

*C3 - Polo scolastico di San Martino*

~~*C4 - Fondazione Spazio Reale - nuovo centro sportivo (previsione contenuta nella copianificazione del PS e non oggetto della copianificazione del primo Piano Operativo)*~~

*C5 - Nuove infrastrutture a parcheggio Fondazione Spazio Reale*

~~*C6 - Area sportiva con annesso funzioni secondarie ACF Fiorentina (previsione proposta alla conferenza di copianificazione di PS non recepita nel PS approvato)*~~

~~*D1 - Potenziamento e riqualificazione centro commerciale I Gigli (previsione proposta alla conferenza di copianificazione di PS non recepita nel PS approvato)*~~

~~*D2 - Insedimento Grande Struttura di Vendita e Logistica Area Interporto Gonfienti (previsione proposta alla conferenza di copianificazione di PS non recepita nel PS approvato)*~~

~~*D3 - Insedimento Grande Struttura di Vendita Area Via Palagetta - Via Circonvallazione sud (permesso di costruire rilasciato a seguito di Variante a Regolamento Urbanistico)*~~

L'elenco delle ulteriori previsioni sottoposte alla conferenza di copianificazione, suddivisi per tipologia soggette a Variante al PS sono le seguenti:

*B6 - Parcheggio privato in zona produttiva nel triangolo di proprietà tra via Maccione e Autostrada*

*B7 - Delocalizzazione zona a "Deposito a cielo aperto" in area di rigenerazione urbana località Ponte all'Asse*

*B8 - Zona produttiva in fregio a via Pistoiese Loc.S.Angelo con cessione terreni e lago Padovano Loc.Carcerina*

*C7 - Parcheggio Pubblico San Cresci*

*C8 - Parcheggio pubblico verde drenante nel triangolo fra via Allende e via di Limite*

*C9 - Estensione parco Chico Mendez con parcheggio e chiosco*

*C10 - Estensione del Parco Agricolo della Piana anche a nord di via di Centola, realizzazione infrastruttura verde cosiddetta Green Line*

*D4 - Insedimento Grande Struttura di Vendita e Logistica Area Gonfienti*

### 3.3 L'illustrazione delle previsioni

Le proposte selezionate per la richiesta di convocazione della conferenza di copianificazione sono illustrate nelle schede che seguono sulla base della seguente impostazione:

- numerazione della scheda e della previsione: le previsioni sono identificate da una numerazione progressiva;
- individuazione dell'oggetto, della localizzazione e della tipologia della previsione;
- indicazione dello strumento urbanistico che riceverà la previsione in caso di accoglimento da parte della conferenza di Copianificazione: solo Piano Operativo o Piano Strutturale e Piano Operativo;
- sintetica descrizione dei luoghi interessati dalla previsione e della proposta di trasformazione; per le previsioni riguardanti il sistema della mobilità queste informazioni sono arricchite da un riferimento al quadro programmatico delle infrastrutture per la mobilità;
- descrizione delle previsioni urbanistiche precedenti riguardanti l'area
- motivazione della scelta tra le alternative localizzative
- indicazione della coerenza delle previsioni con gli obiettivi e le direttive correlate della Disciplina d'uso della scheda d'ambito del PIT-PPR, con gli obiettivi e le azioni del nuovo Piano Strutturale e con i contenuti del documento di avvio del procedimento del nuovo Piano Operativo;
- sintetica valutazione degli effetti attesi e delle misure compensative e preventive;
- preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione;
- individuazione, su estratti cartografici e/o ortofoto della zona interessata dalla previsione e delle proposte di trasformazione delle aree.

In relazione a quest'ultimo punto si fa presente che l'individuazione grafica delle aree non ha carattere conformativo per quanto riguarda il Piano Strutturale, mentre i perimetri degli interventi di trasformazione saranno definiti in modo dettagliato e con valore conformativo nell'ambito del Piano Operativo.

Per illustrare le previsioni assoggettate a parere della Conferenza di Copianificazione, alla presente Relazione sono allegate le seguenti tavole:

- *COP.2a - individuazione delle proposte contenute nella conferenza di copianificazione rispetto alle previsioni di copianificazione approvate nel Piano Strutturale*

- *COP.2b - individuazione delle previsioni oggetto della conferenza di copianificazione con i beni paesaggistici e culturali*
- *COP.2c - individuazione delle previsioni oggetto della conferenza di copianificazione con gli altri vincoli e tutele*
- *COP.2d - - individuazione delle previsioni oggetto della conferenza di copianificazione con il Piano Gestione Rischio Alluvioni*
- *COP.2e. - individuazione delle previsioni oggetto della conferenza di copianificazione con la carta della magnitudo idraulica*

## **4. Schede delle previsioni**

### **4.1 INTERVENTI GIA' PREVISTI DAL PIANO STRUTTURALE**

## A. Infrastrutture

### A1 - Linea tramviaria 4

#### TIPOLOGIA

*Infrastrutture*

#### PIANI INTERESSATI

La presente previsione già sottoposta a copianificazione di PS approvato nel 2021, interessa in questa fase solamente il nuovo PO.

#### DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE

L'intervento in oggetto trova riscontro in pressoché tutti i documenti programmatici e di pianificazione sovraordinati. L'obiettivo cardine prevede di collegare tra loro le principali centralità urbane dell'Area metropolitana di Firenze. Si tratta pertanto di un percorso che interessa, a partire dal nucleo storico di Campi, la parte sud-est del territorio comunale.

Attestata nell'area di Piazza Moro il tracciato si sviluppa verso Firenze lungo Via Palagetta, Via Circonvallazione Sud, Via Liberto Roti, per poi restare tangente all'abitato di San Donnino e poi innestarsi su Via Pistoiese e successivamente lungo il tracciato della ferrovia esistente.

La linea 4 è composta dalle tratte 4.1 e 4.2: la prima tratta, lunga 6,2km, collega le stazioni ferroviarie Leopolda e Le Piagge. La seconda tratta 4.2 riprende il tracciato da Le Piagge e termina a Campi Bisenzio, consentendo così al sistema tranviario di innestarsi nel conglomerato urbano ad ovest della città capoluogo.

Per quanto sopra esposto, dal punto di vista della sequenza di attivazione delle tratte attualmente in progetto, le previsioni attuali vedono come prossimo step la messa in esercizio della linea 4.1 nell'anno 2024.

Lo scenario programmatico di riferimento da assumere per gli studi sulle linee 2.2 e 4.2 sarà quindi quello che vede attive le linee T1+T3, T2, T3.2, T4.1.

Per quanto riguarda la data di messa in esercizio delle linee 2.2 e 4.2 attualmente oggetto di PFTE, si stima che il limite minimo sia l'inizio del 2025 indipendentemente dalla definizione dei tracciati finali.

**NOTA BENE: è in corso lo studio per lo spostamento del deposito nel Comune di Firenze.**

## **PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI**

La previsione è stata oggetto di copianificazione per il Piano Strutturale approvato nel 2021.

Il vigente RU del Comune di Campi Bisenzio è stato approvato assai prima dell'apertura della discussione sul collegamento tramviario con Firenze e non riporta tale previsione, in quanto l'Amministrazione Comunale ha sempre pensato di affidare ai nuovi strumenti urbanistici comunali, in corso di redazione, il compito di assumere e contestualizzare il tracciato a seguito della conclusione degli studi per il progetto di fattibilità della linea.

## **MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE**

La previsione ha carattere sovraordinato rispetto al Piano Operativo e la scelta tra alternative localizzative è stata effettuata a monte dello strumento urbanistico che la recepisce, in sede di progetto di fattibilità tecnica economica consultabile sul sito del Comune di Campi Bisenzio <https://www.comune.campi-bisenzio.fi.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/12987>.

## **VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI**

Dato che il tracciato della linea 4.2 interferisce con un'area naturale protetta della rete Natura 2000 (Stagni della Piana Fiorentina), con determinazione dirigenziale 125 del 11/02/2021 del Settore Programmazione e Gestione del Territorio del Comune di Campi Bisenzio, a conclusione del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, la previsione del tracciato tramviario 4.2 è stata assoggettata a provvedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR), ai sensi dell'art. 27 bis del d.lgs. 152/2006 e dell'art. 73 bis della l.r. 10/2010, al cui interno risulta compresa la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Il piano operativo riceverà gli esiti di tale procedimento.

## **Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione**

### *Aspetti idraulici*

Gli interventi ricadono su porzioni di territorio che si differenziano sia per frequenza di allagamento che per magnitudo. Anche per quanto riguarda i battenti di allagamento c'è estrema variabilità spaziando da pochi centimetri ad alcuni metri. Alcuni tratti di linea ricadono all'interno del territorio urbanizzato mentre altri ne sono al di fuori e pertanto dovrà essere

fatto riferimento a quanto prescritto sia nell'art.13 (infrastrutture lineari ed a rete) che nell'art. 16 (interventi edilizi fuori dal territorio urbanizzato) della L.R. 41/2018. In generale pertanto ci saranno porzioni di opera che dovranno essere realizzate contestualmente alle opere previste nell'art. 8 comma 1 lettera a), b) o c), altre garantendo che non venga superato il rischio medio R2 e il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree, oltre a gestirne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali.

### *Aspetti geologici e sismici*

Il tracciato della linea tramviaria 4 si estende dal centro del territorio comunale fino al margine Sud-Est del territorio medesimo. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la fattibilità dell'opera. L'intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018 e DPGR 5/R/2020). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall'opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in terreni con granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. La gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017

## **VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR**

IL PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA PER L'ESTENSIONE DEL SISTEMA TRAMVIARIO FIORENTINO NEI COMUNI DI FIRENZE, CAMPI BISENZIO E SESTO FIORENTINO - FASE C comprende tra i vari studi specialistici anche un corposo Approfondimento dello studio di carattere ambientale sulla componente Paesaggio (224 pagine) che a pagina 87 conclude una verifica di coerenza del progetto con il PIT-PPR:

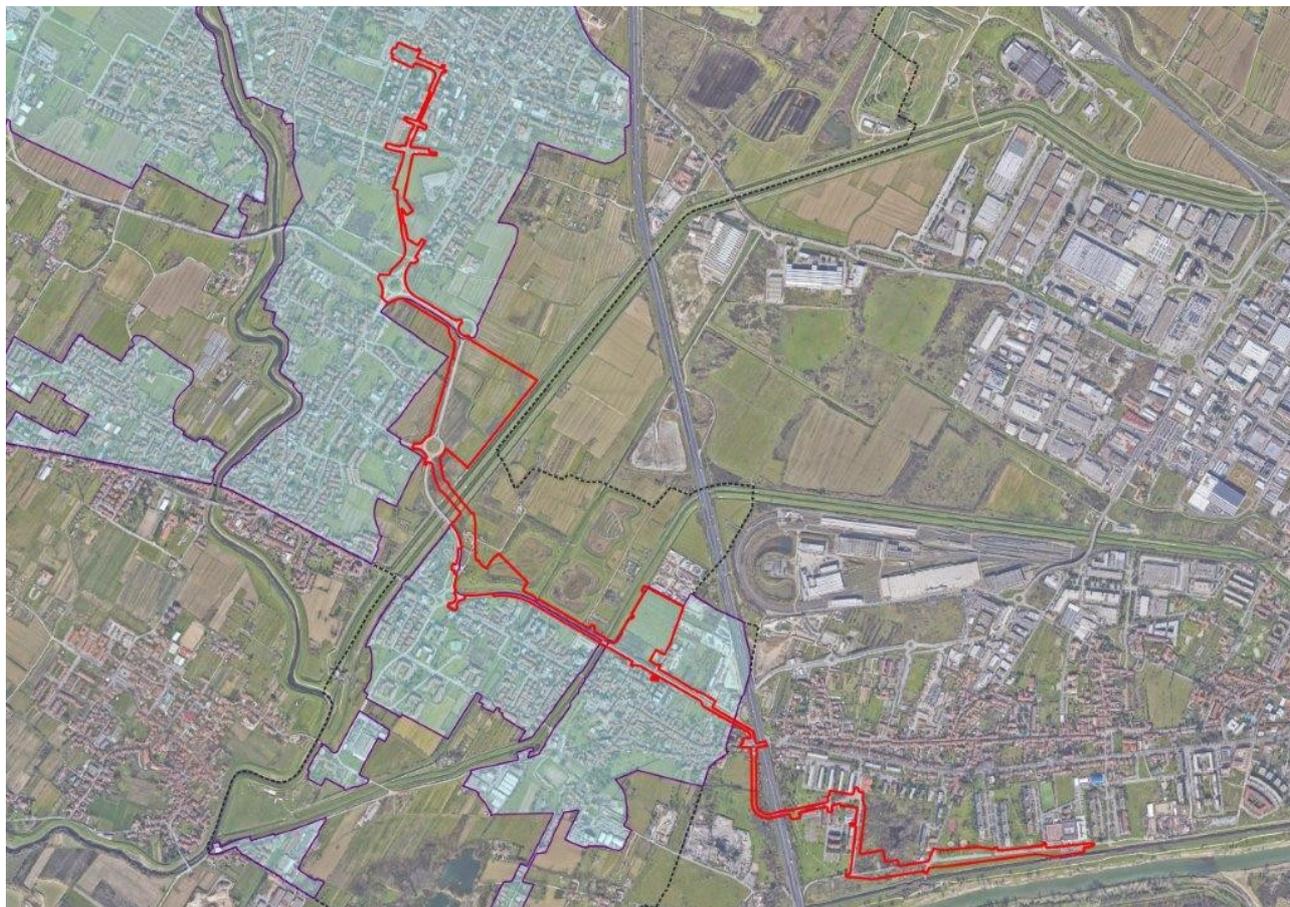
“In conclusione, considerato che l'infrastruttura tranviaria rappresenta senza dubbio un valore aggiunto per la vivibilità sostenibile dell'area Metropolitana di Firenze, sia in termini ambientali che per la qualità urbana e quindi paesaggistica, in relazione al quadro sopra esposto è possibile dichiarare una coerenza generale dell'intervento con il PIT-PPR.

Si ricorda comunque come la componente di inserimento paesaggistico dovrà essere presa in considerazione durante le successive fasi progettuali di maggior dettaglio in quanto il paesaggio

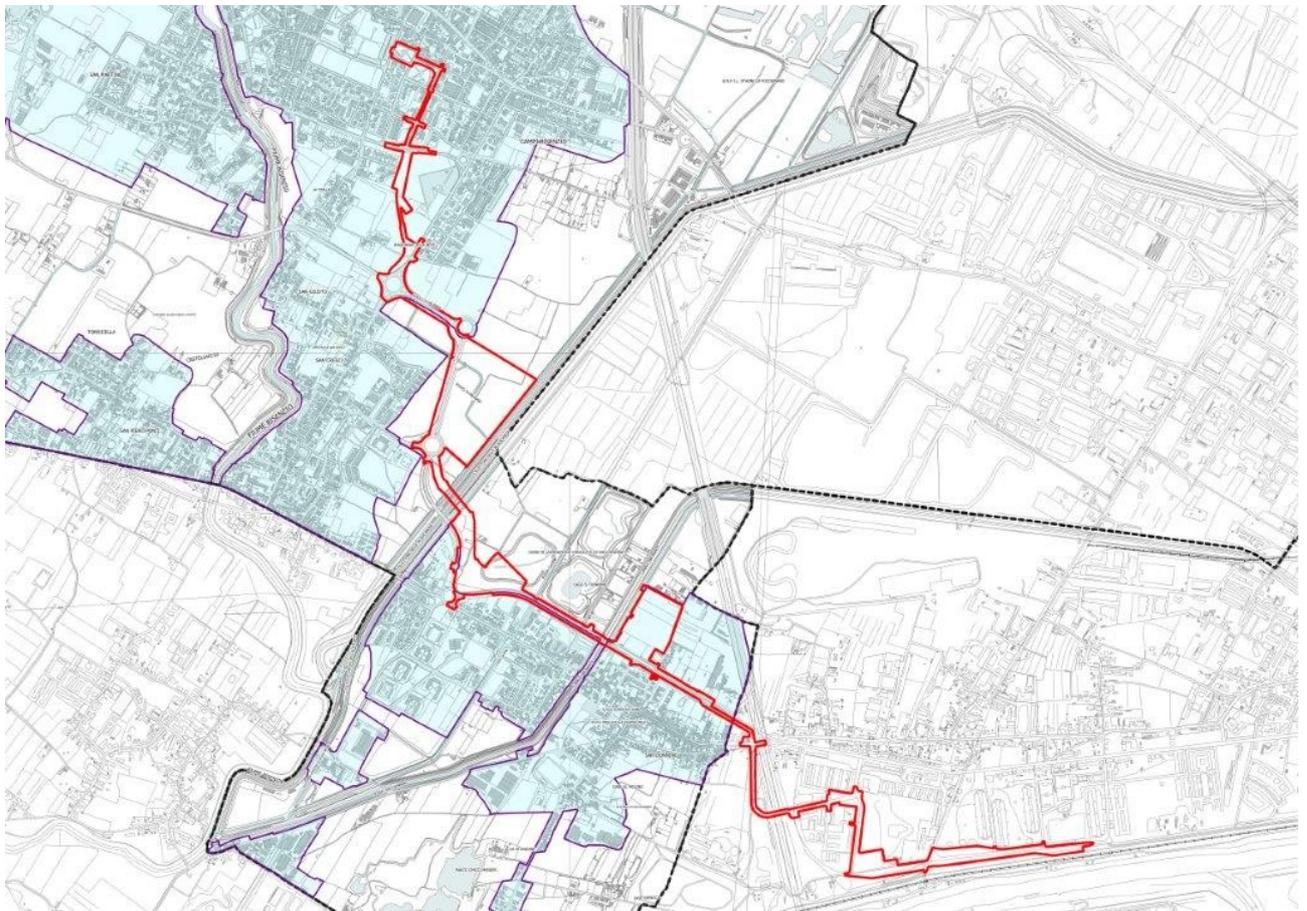
a connotazione agraria della piana, seppur valorizzato dall'attraversamento di una "infrastruttura verde" dovrà comunque essere tutelato per le presenze ecologiche ad oggi ancora esistenti."

Il progetto definitivo della Linea 4.2 sarà assoggettato a VIA secondo il disposto dell' art. 6 comma 7 lettera b) del d.lgs.152/2006 che prevede che i progetti di nuova realizzazione, indicati nell'allegato IV alla parte seconda del medesimo decreto, ove ricadenti anche in parte all'interno di aree naturali protette o di siti della rete Natura 2000, devono essere oggetto di un procedimento di VIA. Inoltre l'area interessata dal progetto è soggetta a vincolo paesaggistico art.136 co.1 lett.d).

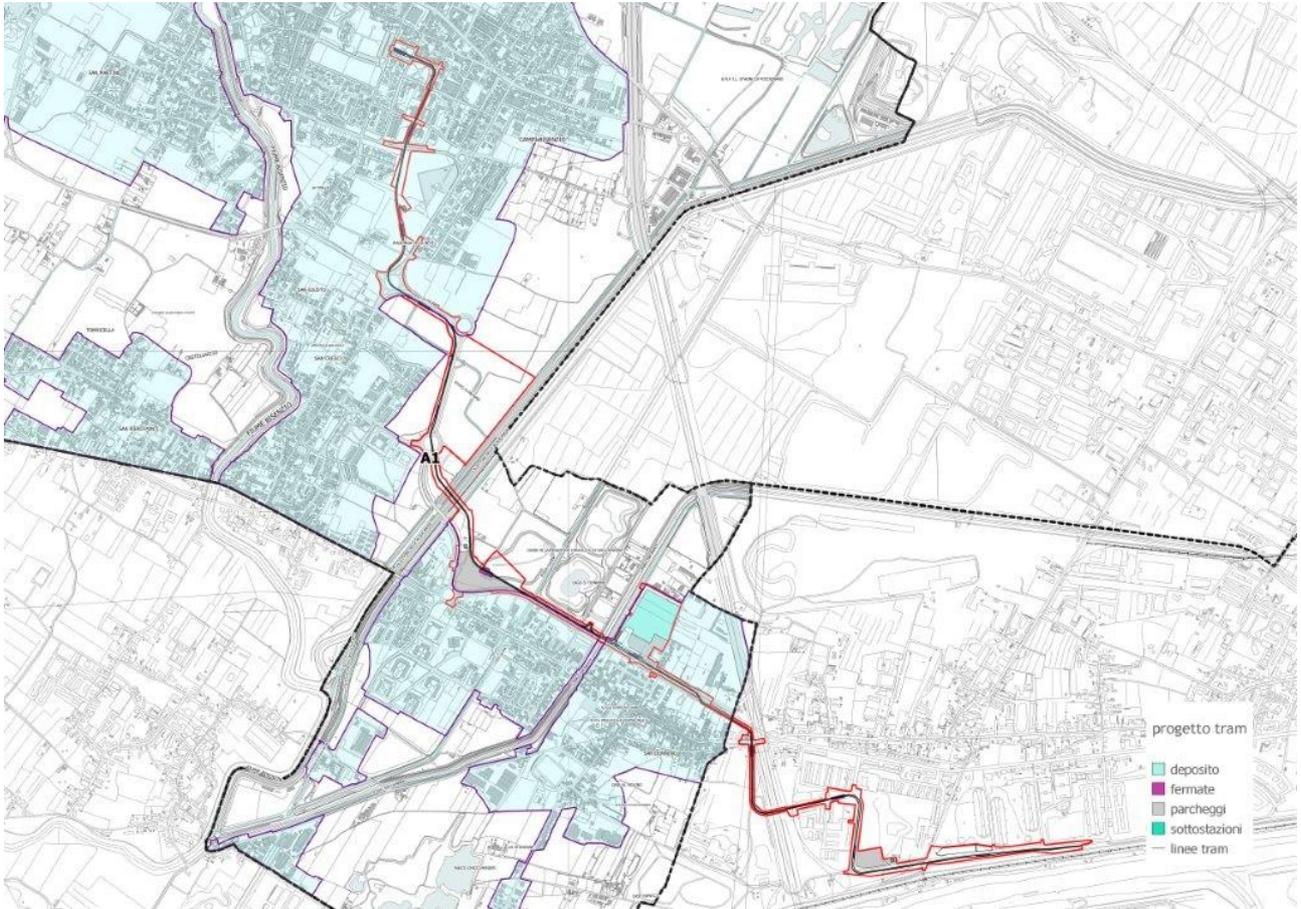
***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***



***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***



## Proposta preliminare del Piano Operativo



### ***Esemplificazione dell'assetto urbanistico dell'area***

La presente esemplificazione sarà precisata nell'ambito del lavoro del PO in relazione al complessivo contesto dei tessuti urbani ed in relazione alle successive e più avanzate elaborazioni progettuali per la linea tramviaria. Per quanto concerne l'inserimento urbanistico della linea, il PO ha operato una dettagliata ricognizione della giacitura della linea e delle sue fermate, nonché delle condizioni di accesso pedonale a queste ultime dai tessuti urbani circostanti. Di seguito vengono riportate le schede esemplificative inerenti i percorsi da mantenere e da rafforzare, integrate in alcuni casi da indicazioni relative alle trasformazioni urbane previste ed alle corrispondenti opere di urbanizzazione primaria.

#### **SAN DONNINO**





La fermata San Donnino, collocata in posizione retrostante il rilevato della variante alla strada Pistoiese, si trova in posizione difficilmente accessibile dal centro abitato. Il PO prevede di valorizzare via dei Manderi e via Oberdan come percorsi pedonali di accesso alla fermata, valutando anche un nuovo sottopasso al rilevato, collocato presso la traversa di via Oberdan.

NB: è in esame lo spostamento del deposito nel Comune di Firenze

## FERMATA CASTAGNO E PARCHEGGIO SCAMBIATORE



- LEGENDA**
- RETE STRADALE**
- Viabilità primaria esistente/progetto
  - Asse primario da riqualificare
  - Viabilità secondaria esistente/progetto
  - Viabilità locale esistente/progetto
  - Barriera acustica esistente/progetto
  - Viabilità da valutare
  - Strada chiusa
  - Senso unico
- RETE TRASPORTO PUBBLICO**
- Linea ferroviaria esistente/progetto
  - Stazione ferroviaria
  - Linea tranviaria in progetto
  - Fermata tranviaria in progetto, banchina centrale
  - Fermata tranviaria in progetto, banchine laterali
  - Parcheggio di interscambio
- RETE CICLOPEDONALE**
- Percorso ciclopedonale esistente/progetto
  - Ciclostrada (Fu) esistente/progetto
  - Attraversamento ciclopedonale
- RETE IDRICA**
- Cassa di espansione
- RETE ECOLOGICA**
- Fillare alberato
  - Area filtro
  - Area alberata o a cespuglio
  - Corridoio ecologico da mantenere
- PERIMETRAZIONI**
- Zona Industriale esistente
  - Zona Industriale di progetto
  - Area vincolo cimiteriale
  - Distretto scolastico di progetto (scuola primaria)
  - Area sportiva
  - Area edificabile
  - Deposito Tram
- AREE INDIVIDUATE DAL PIANO STRUTTURALE**
- Nuclei e tessuti storici, aggregati storici mix emergenze storiche ed archeologiche
  - Area urbane consolidate
  - Area urbane da consolidare
  - Area urbane da riqualificare
  - Area marginali da riqualificare
  - Insedimenti produttivi lineari
  - Insedimenti produttivo da consolidare
  - Insedimenti produttivi e commerciali da riqualificare
  - Insule specializzate
  - Campagna abitata e urbanizzata

Il parcheggio scambiatore presso la fermata Castagno assume grande rilevanza come nodo di riferimento per gli insediamenti posti lungo il proseguimento orientale della strada Pistoiese

(S.Piero a Ponti, San Mauro, Sant'Angelo a Lecore, Poggio a Caiano. La fermata, peraltro deve risultare facilmente accessibile anche per i pedoni ed i ciclisti provenienti da Sud (via dei Platani, vecchia via Pistoiese) e da Ovest (via dei Cipressi, via del Castagno). Il PO fornisce indicazioni circa la giacitura dei percorsi pedonali e ciclabili di accesso.

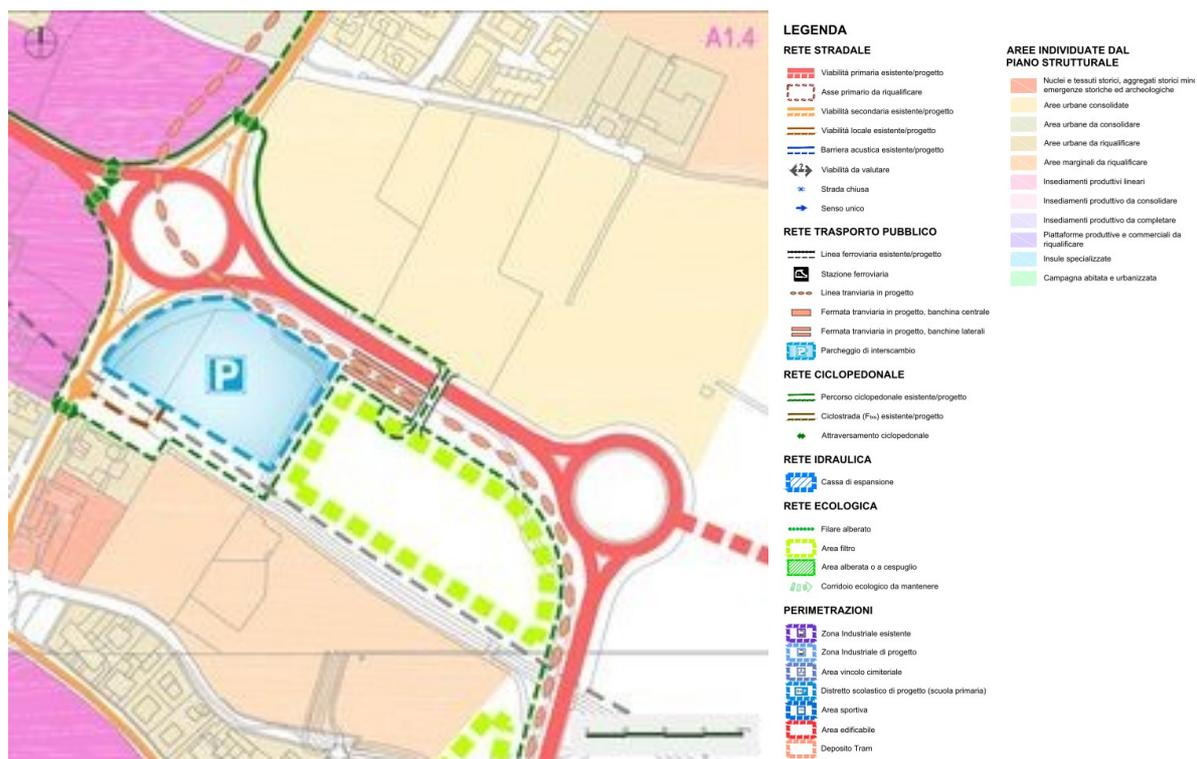
### FERMATA REPUBBLICA





La fermata Repubblica è destinata a svolgere le sue funzioni soprattutto a servizio del vicino abitato di San Piero a Ponti. Il PO prevede pertanto il rafforzamento e la protezione delle connessioni ciclopedonali lungo le via Carlo Alberto Dalla Chiesa e Mozza, in connessione con via degli Oleandri.

## FERMATA RACCHIO E PARCHEGGIO D'INTERSCAMBIO

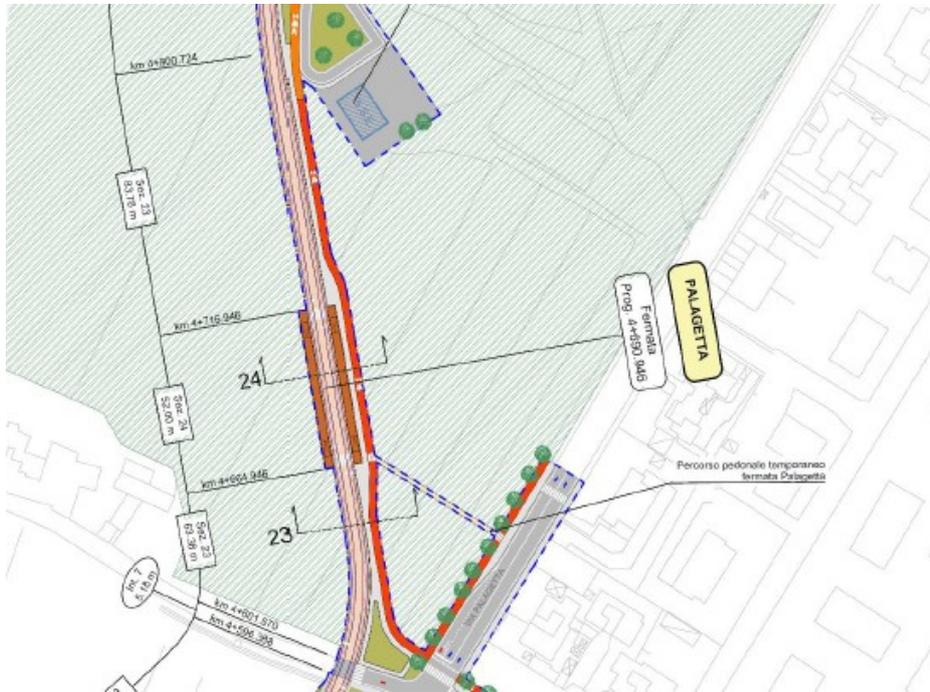


La fermata Racchio, frontistante l'area del nuovo centro commerciale, dovrà svolgere funzioni plurime a servizio di tale insediamento, del vicino abitato di San Piero a Ponti, nonché del parcheggio di interscambio volto a raccogliere i flussi automobilistici provenienti dal Ring prolungato verso Nord-Ovest.

L'accessibilità pedonale e ciclabile dovrà essere assicurata in particolare dalla via San Giusto. Per l'attraversamento del Ring si ipotizza la realizzazione di una passerella collocata

immediatamente ad Est della fermata, in modo tale da ricavare spazio per le corrispondenti rampe.

### AREA PALAGETTA



La fermata Palagetta si colloca in posizione baricentrica rispetto a diverse aree di trasformazione, per le quali il PO prevede interventi di adeguamento della rete viaria locale (connessione via Palagetta-via S.Giusto), e di integrazione con la rete dei percorsi pedonali e ciclabili. La configurazione ipotizzata fa salvo, valorizzandolo, il patrimonio arboreo-vegetazionale esistente (macchia alberata e siepi interpoderali) trasformandoli in occasione progettuali per garantire il miglior inserimento delle opere di urbanizzazione, nonché la necessaria dotazione di verde urbano agli insediamenti circostanti, salvaguardando al contempo il nucleo rurale esistente lungo via di Padule. Inoltre, la fermata si collocherà in diretta relazione con un nuovo insediamento di carattere terziario, determinando così l'occasione per il disegno di un nuovo spazio pubblico urbano.

## FERMATA GIORDANO BRUNO



- LEGENDA**
- RETE STRADALE**
- Viabilità primaria esistente/progetto
  - Asse primario da riqualificare
  - Viabilità secondaria esistente/progetto
  - Viabilità locale esistente/progetto
  - Barriera acustica esistente/progetto
  - Viabilità da valutare
  - Strada chiusa
  - Senso unico
- RETE TRASPORTO PUBBLICO**
- Linea ferroviaria esistente/progetto
  - Stazione ferroviaria
  - Linea tranviaria in progetto
  - Fermata tranviaria in progetto, banchina centrale
  - Fermata tranviaria in progetto, banchine laterali
  - Parcheggio di interscambio
- RETE CICLOPEDONALE**
- Percorso ciclopedonale esistente/progetto
  - Ciclostrada (Fu) esistente/progetto
  - Attraversamento ciclopedonale
- RETE IDRAULICA**
- Cassa di espansione
- RETE ECOLOGICA**
- Filare alberato
  - Area filtro
  - Area alberata o a cespuglio
  - Corridoio ecologico da mantenere
- PERIMETRAZIONI**
- Zona Industriale esistente
  - Zona Industriale di progetto
  - Area vincolo cimiteriale
  - Distretto scolastico di progetto (scuola primaria)
  - Area sportiva
  - Area edificabile
  - Deposito Tram
- AREE INDIVIDUATE DAL PIANO STRUTTURALE**
- Nodi e tessuti storici, aggregati storici mini emergenze storiche ed archeologiche
  - Aree urbane consolidate
  - Aree urbane da consolidare
  - Aree urbane da riqualificare
  - Aree marginali da riqualificare
  - Insedimenti produttivi lineari
  - Insedimenti produttivo da consolidare
  - Insedimenti produttivo da completare
  - Piattaforme produttive e commerciali da riqualificare
  - Insule specializzate
  - Campagna abitata e urbanizzata

Questa fermata risulta piuttosto delicata in quanto si inserisce nello spazio pedonale attualmente utilizzato per l'accesso all'istituto comprensivo Rita Levi Montalcini. La soluzione proposta comporta una complessiva revisione dello schema di accesso alle scuole stesse, per il

quale il PO prevede una complessiva riqualificazione della via Prunaia, con realizzazione di un ampio parterre ciclopedonale sul lato Sud, e riduzione della carreggiata limitata all'unico senso di marcia Ovest → Est.

### CAPOLINEA RUCELLAI





Da ultimo, il capolinea Rucellai si inserisce all'interno di un tessuto edilizio consolidato a media densità, inserendosi all'interno del giardino di piazza Aldo Moro. Il PO fa propria questa scelta progettuale curando le connessioni ciclopedonali ed il mantenimento della funzionalità delle aree verdi prospicienti la nuova infrastruttura. Il parcheggio esistenti lungo via Masaccio, a supporto del centro cittadino, non dovrà configurarsi come struttura di interscambio auto-tram. Parte del sedime potrà invece essere utilizzata per realizzare un attestamento per le linee bus corrispondenti.

## A2 - Ciclovia del Sole

### TIPOLOGIA

*Infrastrutture*

### PIANI INTERESSATI

La presente previsione già sottoposta a copianificazione di PS approvato nel 2021, interessa in questa fase solamente il nuovo PO.

### DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE

#### Quadro programmatico

I documenti cardine che danno forma al quadro programmatico di livello regionale della Piana fiorentina sono il Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM, 2014) e l'integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale (PIT, 2014).

Il PRIIM identifica alcuni obiettivi strategici tra cui lo Sviluppo di azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria, nel rispetto degli obiettivi nazionali ed europei tra cui è prevista la pianificazione e sviluppo della rete regionale della mobilità dolce e ciclabile integrata con le altre modalità di trasporto.

Nel 2012 la Regione Toscana ha approvato una legge che promuove la mobilità ciclistica e con il PRIIM individua una rete di interesse regionale, a cui sono destinati i finanziamenti del settore in via prioritaria. Il PRIIM evidenzia, in particolare, l'importanza della realizzazione della Ciclopista dell'Arno, per la quale la Regione ha sottoscritto un Protocollo d'Intesa con le province di Arezzo, Firenze, Pisa e la FIAB. L'obiettivo è la promozione di un itinerario ciclabile lungo 250km lungo il fiume con funzioni escursionistiche-turistiche e per il tempo libero e sviluppare una mobilità alternativo all'uso del veicolo privato per gli spostamenti quotidiani.

Per quello che riguarda invece il collegamento tra più centri urbani, il PRIIM rimanda alla legge del 2012, che indica la previsione di azioni finalizzate al superamento delle attuali criticità, prioritariamente in riferimento a misure tese alla messa insicurezza dei tracciati e all'interconnessione degli itinerari ciclabili ("effetto rete"), allo sviluppo dei punti di scambio tra mobilità ciclabile e TPL, alla valorizzazione delle ferrovie minori, da attuare mediante accordi o selezione a seguito di bandi.

L'intervento in oggetto rientra in un più ampio piano ciclabile europeo chiamato Eurovelo7 che, nella tratta italiana prevede una continuità sia verso Nord (da idea progettuale fino al Brennero), sia verso Sud (Palermo).

### **Descrizione dei luoghi**

La Ciclovía del Sole così come definita del Piano di fattibilità tecnico economica redatto nell'ambito del progetto di Eurovelo 7, attraverso il coordinamento della Città metropolitana di Bologna, prevede l'attraversamento nord-sud del Comune di Campi Bisenzio utilizzando per lunghi tratti le piste ciclabili esistenti.

A completamento della previsione si prevede di fornire eventuali alternative ai percorsi, quali l'utilizzo dell'asse del Bisenzio per proporre un percorso complementare di attraversamento del territorio comunale.

### **Obiettivi dell'intervento**

**Ciclovía del Sole.** Il PS recepisce l'itinerario nazionale oggetto di fattibilità e propone di valorizzare il percorso complementare lungo il Bisenzio, verificandone le condizioni di fattibilità tecnica su uno od entrambi gli argini, in relazione alla collocazione degli attraversamenti esistenti, avendo cura di garantire l'adeguata connessione con i centri abitati circostanti.

### **Descrizione dell'intervento**

L'itinerario proposto, nella tratta corrispondente alla Piana, che interessa i Comuni di Prato, Campi Bisenzio e Signa, si sviluppa sui percorsi arginali che caratterizzano l'intero corso fluviale, sia all'interno che all'esterno dei singoli centri abitati (Capalle - capoluogo - San Piero a Ponti).

Il Piano Strutturale precisa le scelte attraverso una minuta identificazione delle porzioni di itinerari arginali effettivamente utilizzabili, proponendo un'articolazione del percorso che, utilizzando il sistema di passerelle esistenti, si sviluppa alternativamente sulle due sponde fluviali. Tale soluzione consente, fra l'altro, di ottenere un buon livello di connettività con il sistema dei percorsi ciclopedonali di livello urbano, in coerenza con l'obiettivo di valorizzare l'asta fluviale del Bisenzio quale "asse verde" della mobilità dolce campigiana.

Una particolare preoccupazione riguarda la connessione fra la ciclovía ed il polo urbano di Firenze, che ne rappresenta un caposaldo intermedio di evidente valore turistico. Tale connessione potrà svilupparsi presumibilmente lungo l'Arno, raggiungendo il Parco delle Cascine. La proposta lungo il Bisenzio si connette al percorso oggetto di fattibilità sia a nord che a sud, proponendo un'alternativa dal valore paesaggistico rilevante.

#### **NOTA BENE:**

- **Rispetto al progetto di massima sono in corso di approfondimento tracciati alternativi, per cui si prevedono due percorsi attualmente probabili senza necessità di variante al PS.**

### **PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI**

Il PS comprende questa previsione a seguito di copianificazione.

Il RU vigente promuove la realizzazione di una rete di percorsi per la mobilità lenta e pur non contenendo un'organica previsione come quella proposta dallo studio del collegamento ciclabile di livello nazionale prevedono numerose piste ciclopedonali che per larghi tratti coincidono con il tracciato della Ciclovia del Sole. La valorizzazione del Bisenzio prevista nella copianificazione del PS insieme alla Ciclovia del Sole è oggetto di progetto definitivo ancora in fase di definizione.

### **MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE**

La previsione ha carattere sovraordinato rispetto al Piano Operativo e la scelta tra alternative localizzative è stata effettuata a monte dello strumento urbanistico che la recepisce.

### **VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI**

Le valutazioni degli effetti attesi saranno approfondite nei progetti definitivi ed esecutivi dell'opera di interesse sovraordinato al piano comunale che la recepisce andando a dettagliare i collegamenti tra l'infrastruttura di progetto, il contesto esistente, e le ulteriori previsioni di piano.

**Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione**

#### *Aspetti idraulici*

Gli itinerari ciclo pedonali ricadono nel campo di applicazione dell'art. 13 della L.R 41/2018 e pertanto la loro realizzazione è legata al garantire il non aggravio delle condizioni di rischio per le aree circostanti oltre al regolarne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali.

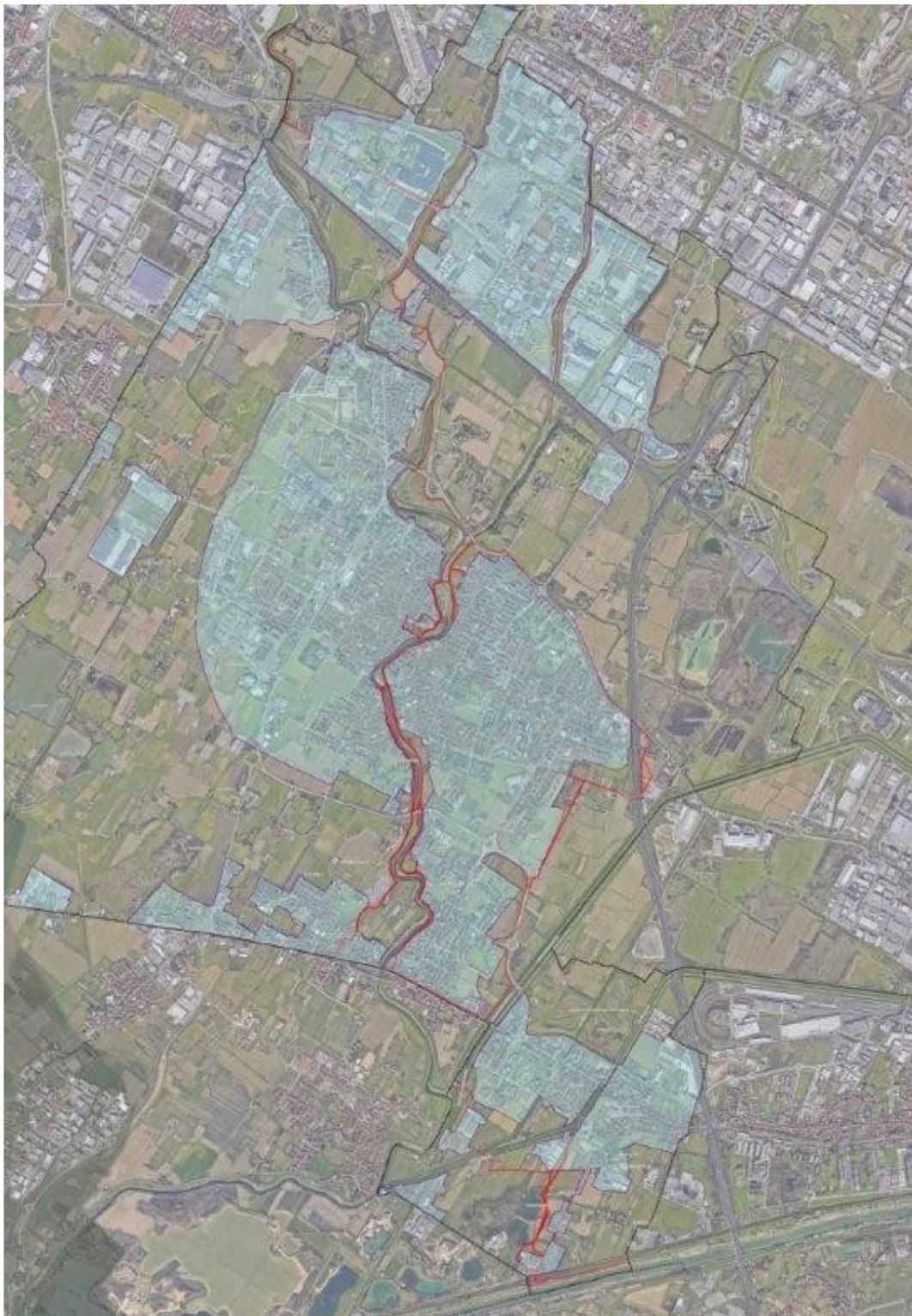
### *Aspetti geologici e sismici*

Il tracciato della ciclovia del Sole si estende dal margine Nord-al margine Sud del territorio comunale. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la fattibilità dell'opera. L'intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018 e DPGR 5/R/2020). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall'opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti, soprattutto in corrispondenze delle porzioni settentrionali e meridionali del territorio comunale per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in terreni con granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. La gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017

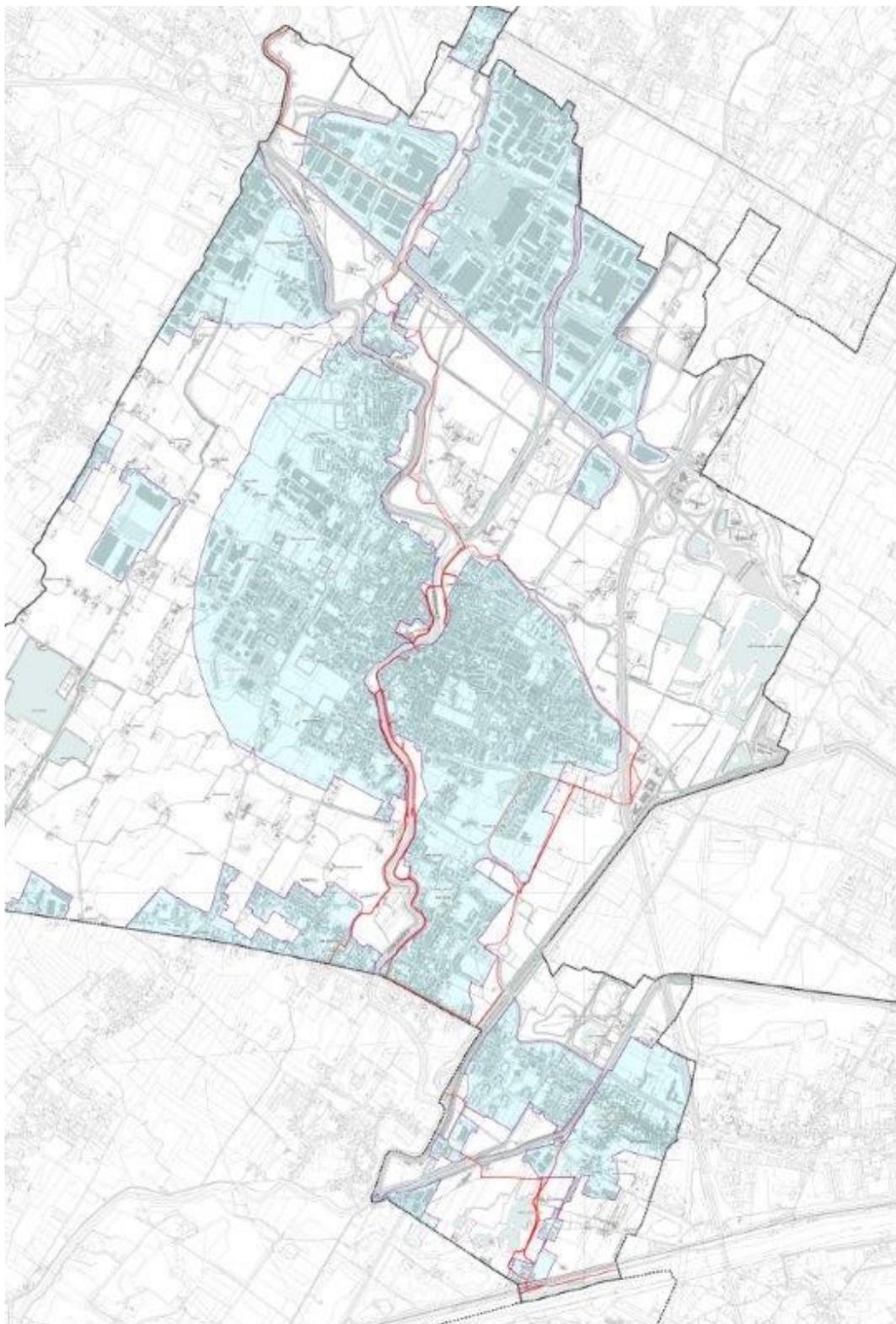
### **VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR**

La previsione è compresa nel PS approvato nel 2021 e conforme al PIT-PPR. Il progetto dell'opera sovraordinata al PO dovrà essere verificato in merito alla coerenza con il PIT-PPR. L'opera è soggetta a vincolo paesaggistico (artt.136 e 142, DLgs42/2004).

***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***



***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***



## A3 - Superstrada ciclabile Firenze-Prato

### TIPOLOGIA

*Infrastrutture*

### PIANI INTERESSATI

La presente previsione già sottoposta a copianificazione di PS approvato nel 2021, interessa in questa fase solamente il nuovo PO.

### DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE

#### Quadro programmatico

L'intervento trova riscontro nel Piano Strategico 2030 della Città Metropolitana di Firenze in cui viene riportato che la ricucitura della rete ciclabile intercomunale rappresenta una delle priorità per incoraggiare gli spostamenti in bicicletta su scala metropolitana. Tale azione si riferisce sia alla cosiddetta mobilità lenta di tipo turistico e ricreativo, sia all'utenza ciclistica che si sposta nel territorio metropolitano quotidianamente per motivi di studio o di lavoro. In linea con una concezione più ampia di fruibilità ciclabile anche al di fuori del perimetro metropolitano stretto, il progetto per la ciclo-superstrada Firenze -Sesto Fiorentino -Prato rappresenta una prima traccia per attrezzare il territorio metropolitano e i suoi contorni di una rete ciclabile veloce concepita a scala vasta. Il collegamento ciclabile fra la città di Firenze ed i suoi centri abitati limitrofi è essenziale alla promozione degli spostamenti ciclabili sia in ambito lavorativo che ricreativo.

#### Descrizione dei luoghi

L'area interessata dall'intervento è il comparto nord del Comune, prevalentemente commerciale-produttivo. La superstrada, pensata per il collegamento pendolare sfrutta la viabilità esistente.

L'ambito peri-urbano sul quale s'innesta l'infrastruttura contiene inoltre attività importanti come il Polo Scientifico dell'Università di Firenze, il CNR, il centro commerciale I Gigli e il complesso del multisala. In tale situazione sono collocate importanti infrastrutture tra cui l'autostrada A11 d'ingresso alla città di Firenze, l'aeroporto sempre della città di Firenze e la linea ferroviaria che collega Pistoia a Firenze e che in tale tratto della piana fiorentina ha ben 6

stazioni che dovranno essere oggetto di maggior integrazione con il contesto urbano proprio attraverso il collegamento funzionale all'autostrada ciclabile.

### **Obiettivi dell'intervento**

**Superstrada ciclabile Firenze-Prato.** Il PS recepisce la proposta di livello metropolitano, relativo ad una connessione ciclistica principale parallela alla Mezzana-Perfetti-Ricasoli.

### **Descrizione dell'intervento**

La realizzazione di un collegamento ciclistico primario fra le città di Prato e Firenze costituisce un obiettivo qualificante delle politiche per la ciclabilità alla scala metropolitana, o comunque sovralocale.

Il progetto definitivo del Lotto 7 descrive così l'intervento:

“La realizzazione della Superstrada ciclabile della Piana rappresenta il primo caso in Italia di Superciclabile, vale a dire di infrastruttura concepita per soddisfare prima di tutto le esigenze di mobilità dell'utenza sistematica, e poi di quella saltuaria. La realizzazione di un'infrastruttura di nuova concezione si pone l'obiettivo di generare nuova domanda, offrendo un prodotto non paragonabile a quelli esistenti. Tale possibilità è già stata sperimentata in altri paesi europei tramite la realizzazione proprio di Super Cycle Ways.

La distanza tra i centri urbani di Firenze e Prato è di circa 15-19 km, il tracciato oggetto del progetto è di circa 12 km ed è suddiviso in lotti funzionali dimensionati in funzione delle risorse disponibili.

(...)

Lotto 3: il lotto 3 prosegue lungo l'allineamento Perfetti Ricasoli in corso di completamento e deve superare la notevole interferenza costituita dall'autostrada A1. Le modalità di attraversamento dell'autostrada ed il tracciato di progetto in questa zona sono in fase di progetto di fattibilità tecnico-economica. Il lotto 3 termina in corrispondenza di Via Salvador Allende. Si sviluppa in parte in Comune di Sesto Fiorentino ed in parte in Comune di Campi Bisenzio.

- Lotto 4: prevede il superamento di Via Salvador Allende e dei torrenti Garille e Marina. Si sviluppa in Comune di Campi Bisenzio, lungo una delle due direttrici principali della zona, Viale Leonardo Da Vinci o Via Albert Einstein. Il tracciato lungo Viale Leonardo da Vinci prevede un breve tratto in Comune di Calenzano.

- Lotto 5: dall'opera di scavalco del torrente Marina, porta fino alla rotatoria di intersezione tra Via San Quirico e Via Fratelli Cervi, in prossimità del centro commerciale “I Gigli”, sempre in Comune di Campi Bisenzio. Del lotto fa parte anche l'attraversamento di Via San Quirico.

- Lotto 6: si sviluppa, in Comune di Campi Bisenzio, tra via San Quirico ed il torrente Marinella, seguendo Via Fratelli Cervi e servendo il centro commerciale e le attività limitrofe.
- Lotto 7: prevede lo scavalco del torrente Marinella mediante passerella ciclabile di nuova costruzione e si sviluppa sul lato Sud di Via Fratelli Cervi, servendo l'insediamento industriale attraversato. Il lotto termina in corrispondenza della passerella esistente sul fiume Bisenzio, localmente coincidente col confine tra i comuni di Campi Bisenzio e Prato. In questo tratto, la superciclabile si sovrappone al tracciato della Ciclovía Del Sole, a sua volta facente parte dell'itinerario europeo EuroVelo 7.(...)” Il Lotto n.7 è già stato oggetto di variante al RU vigente per riapposizione e nuova apposizione del vincolo espropriativo e approvazione del progetto definitivo, ai sensi dell'art.34 LRT65/2014.

## **MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE**

La previsione ha carattere sovraordinato rispetto al Piano Operativo e la scelta tra alternative localizzative è stata effettuata a monte dello strumento urbanistico che la recepisce.

## **VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI**

La previsione ha carattere sovraordinato rispetto al Piano Operativo e la valutazione degli effetti attesi è stata effettuata in sede di PS. Il progetto dell'opera pubblica deve esaminare e valutare gli effetti sul contesto.

### **Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione**

#### *Aspetti idraulici*

Gli itinerari ciclo pedonali ricadono nel campo di applicazione dell'art. 13 della L.R 41/2018 e pertanto la loro realizzazione è legata al garantire il non aggravio delle condizioni di rischio per le aree circostanti oltre al regolarne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali.

#### *Aspetti geologici e sismici*

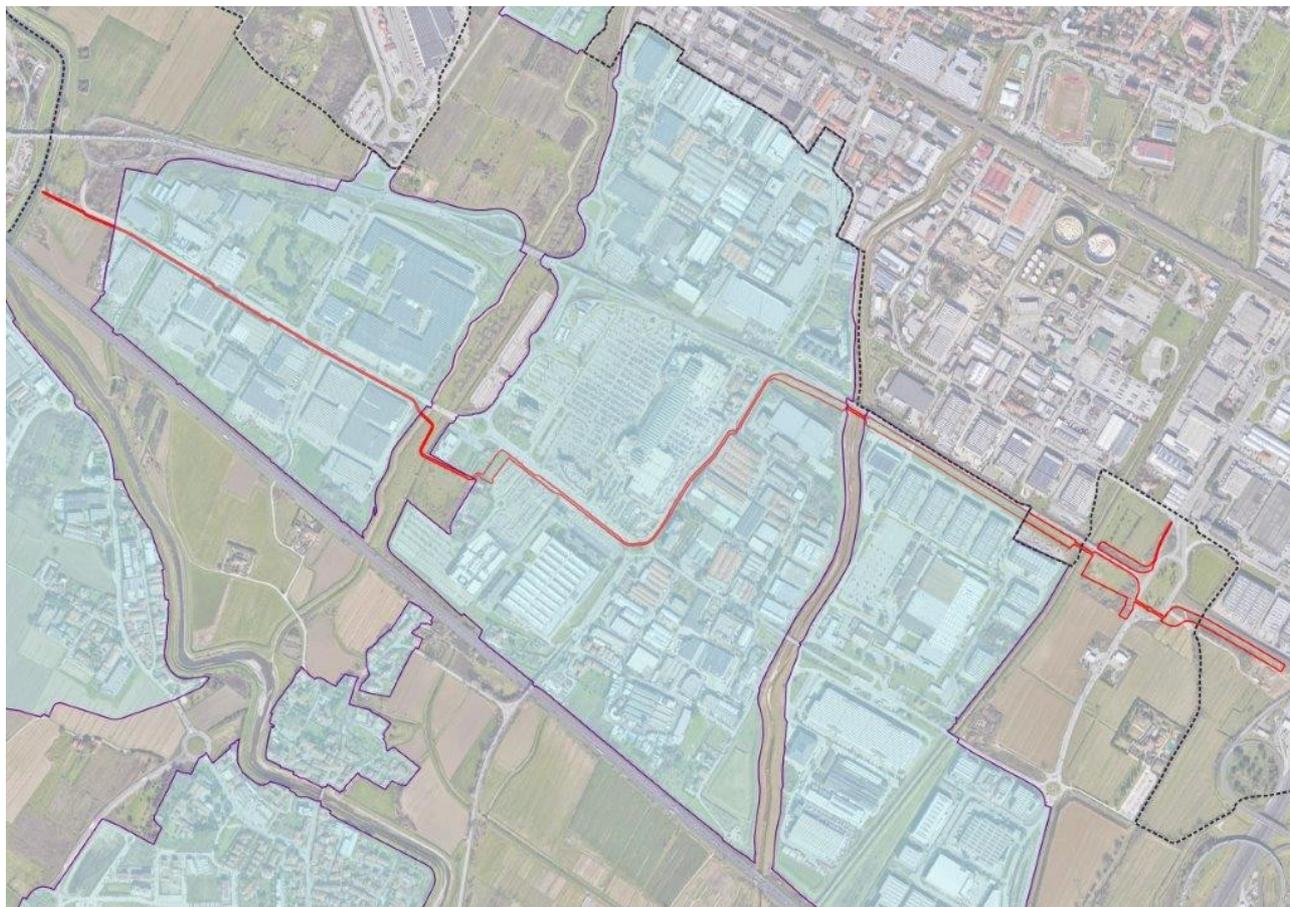
Il tracciato della linea Superstrada ciclabile Firenze - Prato si estende nella porzione settentrionale del territorio comunale da Nord-Ovest a Nord- Est. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la fattibilità dell'opera. L'intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018 e DPGR

5/R/2020). Si segnala nel tratto centrale e orientale del tracciato di progetto la presenza di una zona caratterizzata da fenomeni di subsidenza in atto (come registrati dai dati interferometrici regionali). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall'opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in terreni con granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. La gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017

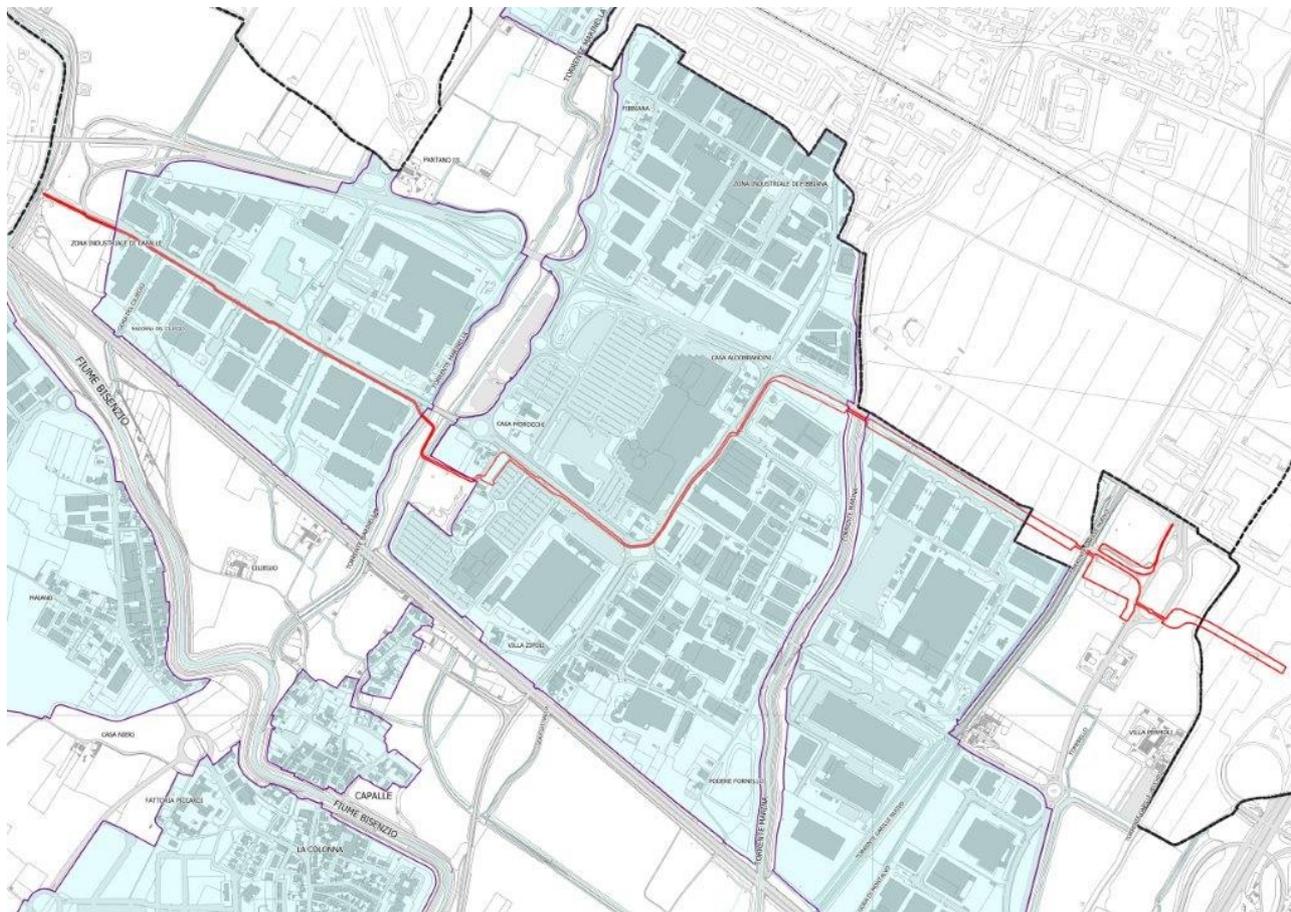
## **VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR**

La previsione è contenuta già nel PS conforme al PIT-PPR e i progetti dell'opera contengono verifiche di conformità al PIT-PPR. L'opera è soggetta a vincolo paesaggistico (art.136 e 142 DLgs42/2004).

***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***



***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***





## **A4 - Prolungamento del Ring a Nord e riqualificazione assi viari Capalle**

### **TIPOLOGIA**

*Infrastrutture*

### **PIANI INTERESSATI**

La presente previsione già sottoposta a copianificazione di PS approvato nel 2021, interessa in questa fase il nuovo PO solo per l'individuazione di un corridoio infrastrutturale.

### **DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE**

#### **Quadro programmatico**

Si tratta di una nuova previsione con la quale si viene a creare l'opportunità di procedere alla chiusura del ring verso Nord.

#### **Descrizione dei luoghi**

L'area a nord e asse via Capalle è densamente urbanizzata, in quanto si affacciano numerosi insediamenti produttivi e commerciali. Attraversato il Bisenzio nell'area libera tra Capalle e Confini, il tracciato segue il sedime libero tra gli insediamenti andandosi ad innestare nei pressi dell'area commerciale I Gigli.

#### **Obiettivi dell'intervento**

**Nuovo collegamento Capalle-Calenzano.** Il PS valuta le possibili opzioni per il completamento del Ring in direzione Nord, verificando l'opzione di connessione diretta con via di Fibbiana/via Parco Marinella, definendo una nuova connessione finalizzata, da un lato, ad attenuare la pressione del traffico veicolare sul vecchio ponte di Capalle e, dall'altro, a chiarire l'assetto gerarchico della maglia a supporto dell'ampio comparto terziario-industriale ricompreso fra l'autostrada A11 e la linea ferroviaria Firenze-Prato. Tale assetto terrà conto, da un lato, della prossima realizzazione del cavalcavia della Mezzana-Perfetti-Ricasoli sull'autostrada A1 e, dall'altro, delle prospettive di trasformazione del comparto commerciale dei Gigli, per le quali sono in corso interlocuzioni con la proprietà.

### Descrizione dell'intervento

**NOTA BENE: Il primo Piano Operativo non prevede l'attuazione del Ring Nord ma solo un corridoio infrastrutturale a tutela della previsione oggetto di copianificazione nel PS. Per gli assi viari di Capalle il PO contiene le previsioni delle strade di progetto.**

L'intervento consiste nel prolungamento del Ring in direzione Nord secondo un tracciato di nuova concezione che, sovrappassando il Bisenzio all'incirca nel punto di confluenza del Marinella, e sottopassando l'autostrada A11 a NW dell'abitato di Capalle, si raccorda con la via Parco Marinella in direzione di Calenzano, venendo a costituire un nuovo collegamento trasversale tra il sistema viario del capoluogo, la Mezzana-Perfetti-Ricasoli e la via di Prato a Calenzano.

Tale soluzione può essere considerata idonea a conseguire vari obiettivi, fra cui in particolare:

- La riduzione della pressione veicolare sul vecchio ponte di Capalle;
- La definizione di una più chiara gerarchia funzionale della rete interna al grande comparto terziario-produttivo soprastante la A11, per il quale si prevedono estesi interventi di riqualificazione.

L'intervento dovrà comunque essere attentamente valutato in ragione della sensibilità ambientale dei siti attraversati, ed in particolare dell'area di confluenza tra il Bisenzio ed il Marinella.

## **PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI**

La previsione è stata già sottoposta a copianificazione nel PS approvato nel 2021.

Il vigente RU del Comune di Campi Bisenzio non contiene la previsione del prolungamento verso nord della circonvallazione di Campi in quanto tale collegamento era associato alla bretella Prato-Lastra a Signa e quindi previsto più ad ovest, in prossimità del casello Prato Est dell' A11. Il superamento della previsione della bretella Prato- Lastra a Signa comporta anche il superamento del suo raccordo con la Strada Mezzana Perfetti Ricasoli e rende necessaria l'individuazione di un più diretto collegamento della circonvallazione con l'area a nord dell' A11.

## **MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE**

In questa fase si prevede solo la tutela di un corridoio infrastrutturale che consenta in futuro di definire le scelte localizzative in base agli indirizzi non conformativi del PS.

## VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI

Si prevede che l'intervento possa favorire il collegamento con il comparto terziario-produttivo soprastante la A11, per il quale si prevedono estesi interventi di riqualificazione, favorendone l'accessibilità e la fluidità.

Si prevede inoltre che l'intervento possa ridurre la pressione veicolare sul vecchio ponte di Capalle.

### **Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione**

#### *Aspetti idraulici*

Gli interventi ricadono su porzioni di territorio che si differenziano sia per frequenza di allagamento che per magnitudo. Anche per quanto riguarda i battenti di allagamento c'è estrema variabilità spaziando da pochi centimetri ad alcuni metri. Alcuni tratti di linea ricadono all'interno del territorio urbanizzato mentre altri ne sono al di fuori e pertanto dovrà essere fatto riferimento a quanto prescritto sia nell'art.13 (infrastrutture lineari ed a rete) che nell'art. 16 (interventi edilizi fuori dal territorio urbanizzato) della L.R. 41/2018. In generale pertanto ci saranno porzioni di opera che dovranno essere realizzate contestualmente alle opere previste nell'art. 8 comma 1 lettera a), b) o c), altre garantendo che non venga superato il rischio medio R2 e il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree, oltre a gestirne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali.

#### *Aspetti geologici e sismici*

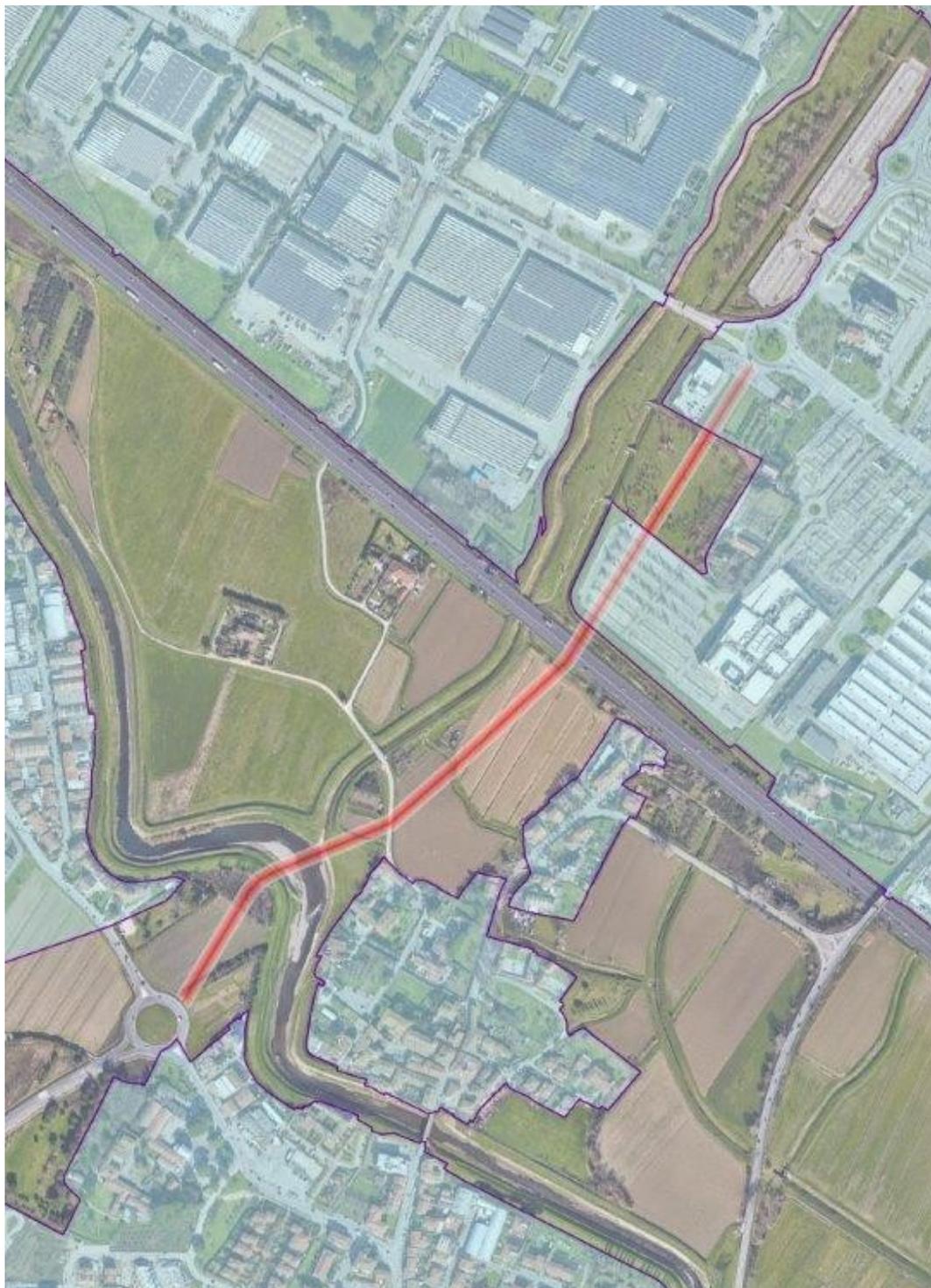
L'intervento di progetto interessa la porzione Nord-Ovest del territorio comunale. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la fattibilità dell'opera. L'intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018 e DPGR 5/R/2020). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall'opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in terreni con granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. La

gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017

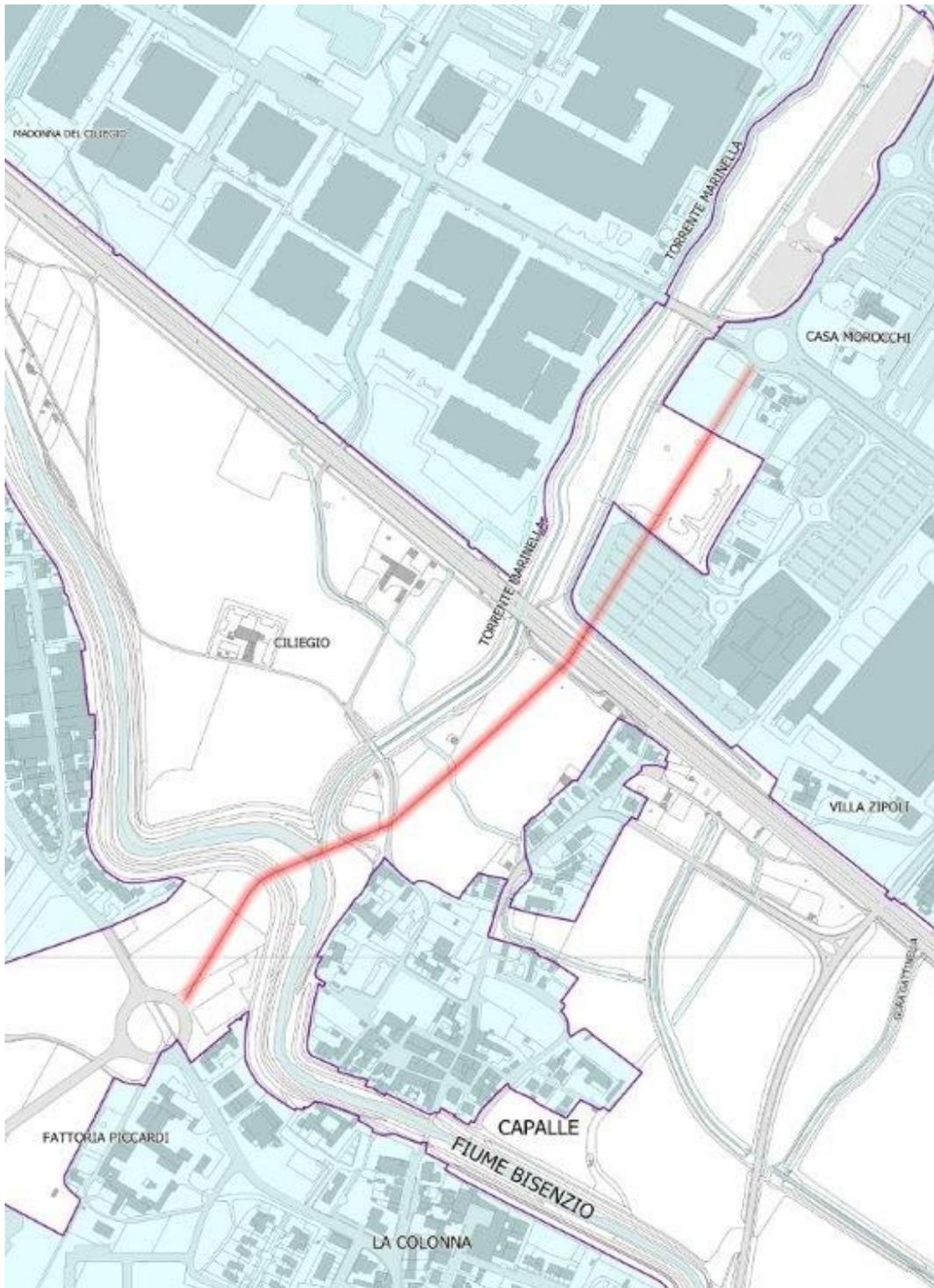
## **VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR**

La previsione è stata oggetto di copianificazione anche nel PS approvato nel 2021, conforme al PIT-PPR. L'opera è soggetta a vincolo paesaggistico (artt.136 e 142, Dlgs 42/2004).

***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***

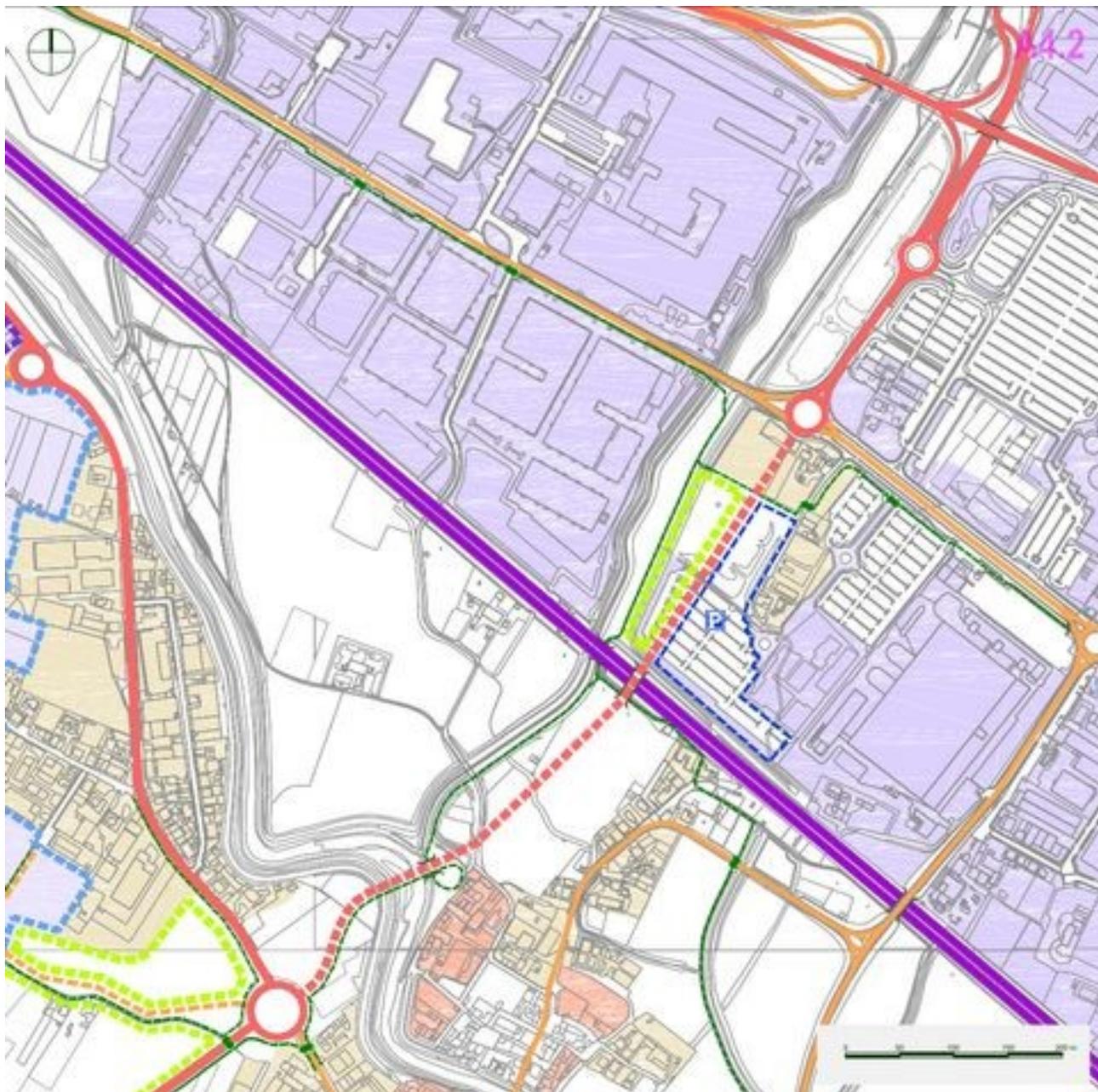


***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***



Il prolungamento del Ring a Nord svolge l'importante funzione di chiudere le maglie viarie del comparto di Capalle, garantendo una connessione alternativa all'utilizzo della SS325 e della stessa via San Quirico, che oltre a raccordare via F.lli Cervi - asse di spina del comparto

produttivo-terziario - prosegue lungo via Parco Marinella sino a raccordarsi, a Calenzano, con la SP8.



La realizzazione del nuovo collegamento dovrà comunque essere attentamente valutata sotto il profilo plano-altimetrico, vista la contestuale necessità di superare sia il Bisenzio in corrispondenza della confluenza del Marinella, sia l'autostrada A11 presso la multisala cinematografica.

Gli aspetti di inserimento ambientale ed idraulico potranno inoltre supportare la funzione ciclabile di fruizione territoriale, garantendo un adeguato raccordo con l'esistente itinerario lungo il Marinella, appartenente alla Ciclovia del Sole.

## A5 - Completamento del Ring ad Est

### TIPOLOGIA

*Infrastrutture*

### PIANI INTERESSATI

La presente previsione già sottoposta a copianificazione di PS approvato nel 2021, interessa in questa fase il nuovo PO, dove si individua la viabilità di progetto per il prolungamento del Ring Est, mentre si rappresenta solo un corridoio infrastrutturale per il prolungamento della bretella sud.

### DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE

#### Quadro programmatico

I documenti cardine che danno forma al quadro programmatico di livello regionale della Piana fiorentina sono il Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM, 2014) e l'integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale (PIT, 2014).

Tali documenti, vista la scala e la natura dello strumento, non trattano il dettaglio dei singoli interventi locali. Il completamento del Ring ad est trova invece riscontro nel Piano Strutturale di Campi Bisenzio (2014), che da un lato prevede un ring di circonvallazione del capoluogo ad ovest, riportati nelle relative schede, mentre dall'altra è anche previsto il prolungamento dell'attuale circonvallazione sud verso Sesto Fiorentino in località Osmannoro che completerebbe, sul lato est, il sistema delle circonvallazioni.

A seguito dell'approvazione dell'integrazione al PIT, il Comune di Campi Bisenzio ha predisposto la variante al PS e al RU. Dalla relazione integrativa alla variante al PS e al RU si desumono ulteriori elementi utili alla definizione del quadro programmatico:

- È confermata la prosecuzione della circonvallazione sud verso l'Osmannoro di Sesto, anche per il raccordo al nuovo casello autostradale sull'A1;

#### Descrizione dei luoghi

Situato nel comparto est del nucleo urbano il percorso segue l'asse di via Liberto Roti in un contesto attualmente libero ma oggetto del PS, ai margini dell'edificato fino all'intersezione con Via Prunaia di cui si segue il sedime.

### **Obiettivi dell'intervento**

**Completamento Ring ad Est.** Il PS identificherà in modo univoco il tracciato per il completamento dell'anello viario perimetrale (Ring), garantendo una adeguata connessione fra la via Lucchese e la Circonvallazione Sud/via Liberto Roti.

In continuità con il PS di Sesto Fiorentino si prevede inoltre la connessione tra la rotonda di via Circonvallazione Sud con la previsione di innesto su Sesto Fiorentino.

### **Descrizione dell'intervento**

**NOTA BENE: Il primo Piano Operativo non prevede l'attuazione dell'asse di prolungamento a est della bretella sud, con collegamento alla Nuova Strada Lucchese, per cui viene rappresentato solo un corridoio infrastrutturale a tutela della previsione oggetto di copianificazione nel PS. Per il completamento del Ring Est il PO contiene invece le previsioni delle strade di progetto.**

Il piano strutturale conferma la previsione del piano vigente, relativa al completamento dell'anello di circonvallazione dell'abitato (Ring) verso la via Lucchese, in modo da costituire una connessione diretta volta ad alleggerire il traffico sugli assi di via Buozzi e via Palagetta.

Tale soluzione, affiancata da percorso ciclopedonale, utilizza per sottopassare l'autostrada A1 i fornicci già esistenti lungo via Prunaia. La connessione con quest'asse viene tuttavia gestita in maniera tale da non indurre un sovraccarico veicolare lungo la stessa via Prunaia, in direzione di via Palagetta.

Verso Est il PS di Sesto Fiorentino prevede la realizzazione di un tracciato tangente l'area produttiva di Osannoro a cui il sistema infrastrutturale di Campi Bisenzio si va ad innescare attraverso la prosecuzione della via circonvallazione Sud per il breve tratto su sedime compreso nei confini comunali.

## **PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI**

La previsione è stata già sottoposta a copianificazione nel PS approvato nel 2021.

Il vigente RU del Comune di Campi Bisenzio prevede già il prolungamento verso est della circonvallazione sud di Campi con un tracciato sostanzialmente analogo a quello indicato nella presente scheda.

## **MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE**

La scelta è condizionata dalla completamento della rete viaria di scorrimento esistente.

## VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI

La soluzione va ad alleggerire il carico sul comparto permettendo l'integrazione con la rete tramviaria su via Palagetta.

L'area andrà inoltre a completamento definendo un limite esterno all'urbanizzato.

Il completamento del Ring, infine, costituisce una possibile riduzione dei carichi nel contesto urbano di Campi favorendone la qualità complessiva.

In sede di pianificazione operativa e di progettazione dell'opera dovrà essere attentamente valutata l'incidenza della previsione sull'area ZSC-ZPS che attraversa o costeggia.

### **Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione**

#### *Aspetti idraulici*

Gli interventi ricadono su porzioni di territorio che si differenziano sia per frequenza di allagamento che per magnitudo. Anche per quanto riguarda i battenti di allagamento c'è estrema variabilità spaziando da pochi centimetri ad alcuni metri. Alcuni tratti di linea ricadono all'interno del territorio urbanizzato mentre altri ne sono al di fuori e pertanto dovrà essere fatto riferimento a quanto prescritto sia nell'art.13 (infrastrutture lineari ed a rete) che nell'art. 16 (interventi edilizi fuori dal territorio urbanizzato) della L.R. 41/2018. In generale pertanto ci saranno porzioni di opera che dovranno essere realizzate contestualmente alle opere previste nell'art. 8 comma 1 lettera a), b) o c), altre garantendo che non venga superato il rischio medio R2 e il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree, oltre a gestirne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali. Il battente atteso nell'area risulta pari 35,68m slm.

#### *Aspetti geologici e sismici*

L'intervento di progetto interessa la porzione meridionale del territorio comunale. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la fattibilità dell'opera. L'intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018 e DPGR 5/R/2020). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall'opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in terreni con

granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. La gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017

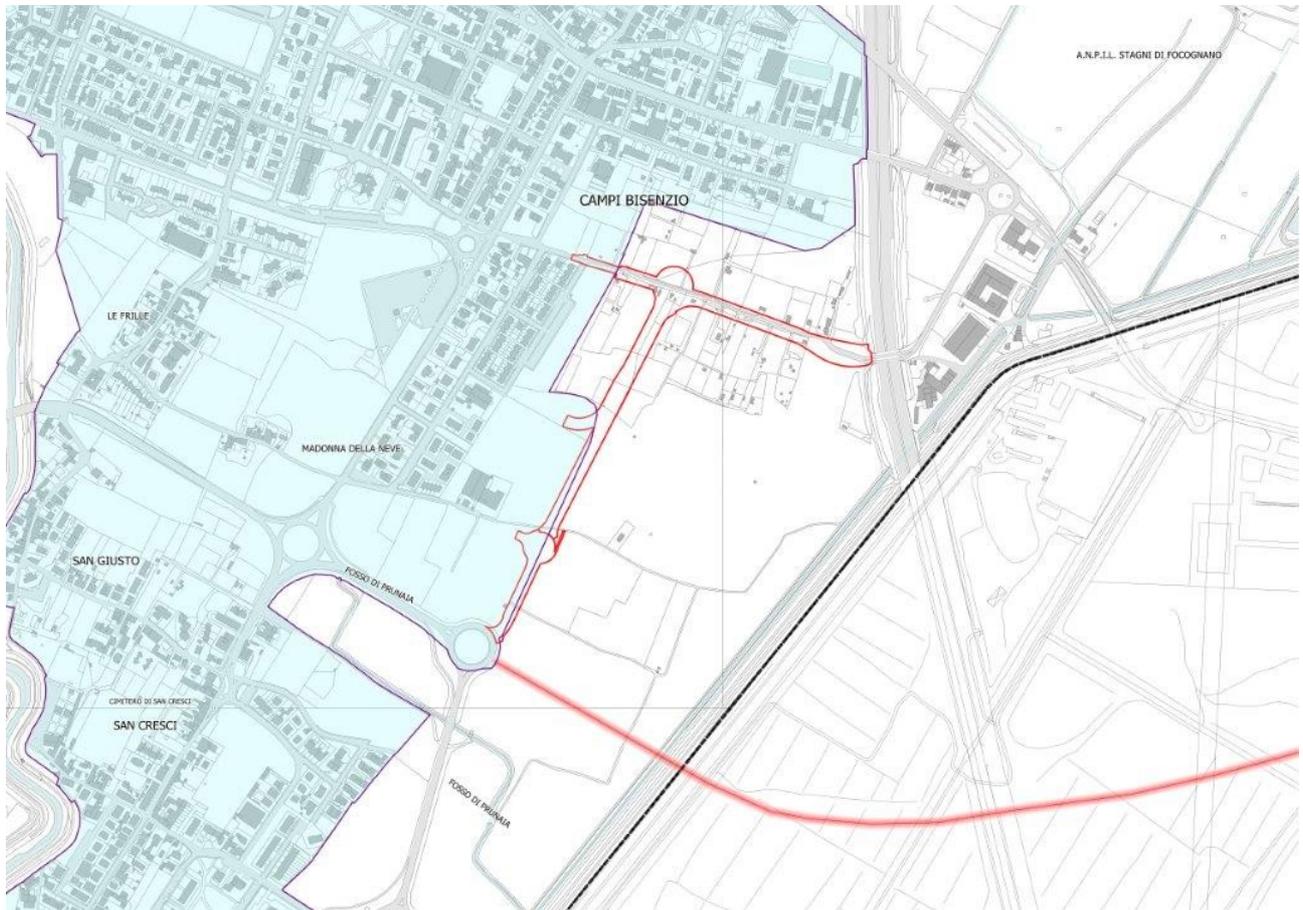
## **VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR**

L'intervento è contenuto nel PS già oggetto di conformità al PIT-PPR. L'opera è soggetta a vincolo paesaggistico (art.136, Dlgs 42/2004).

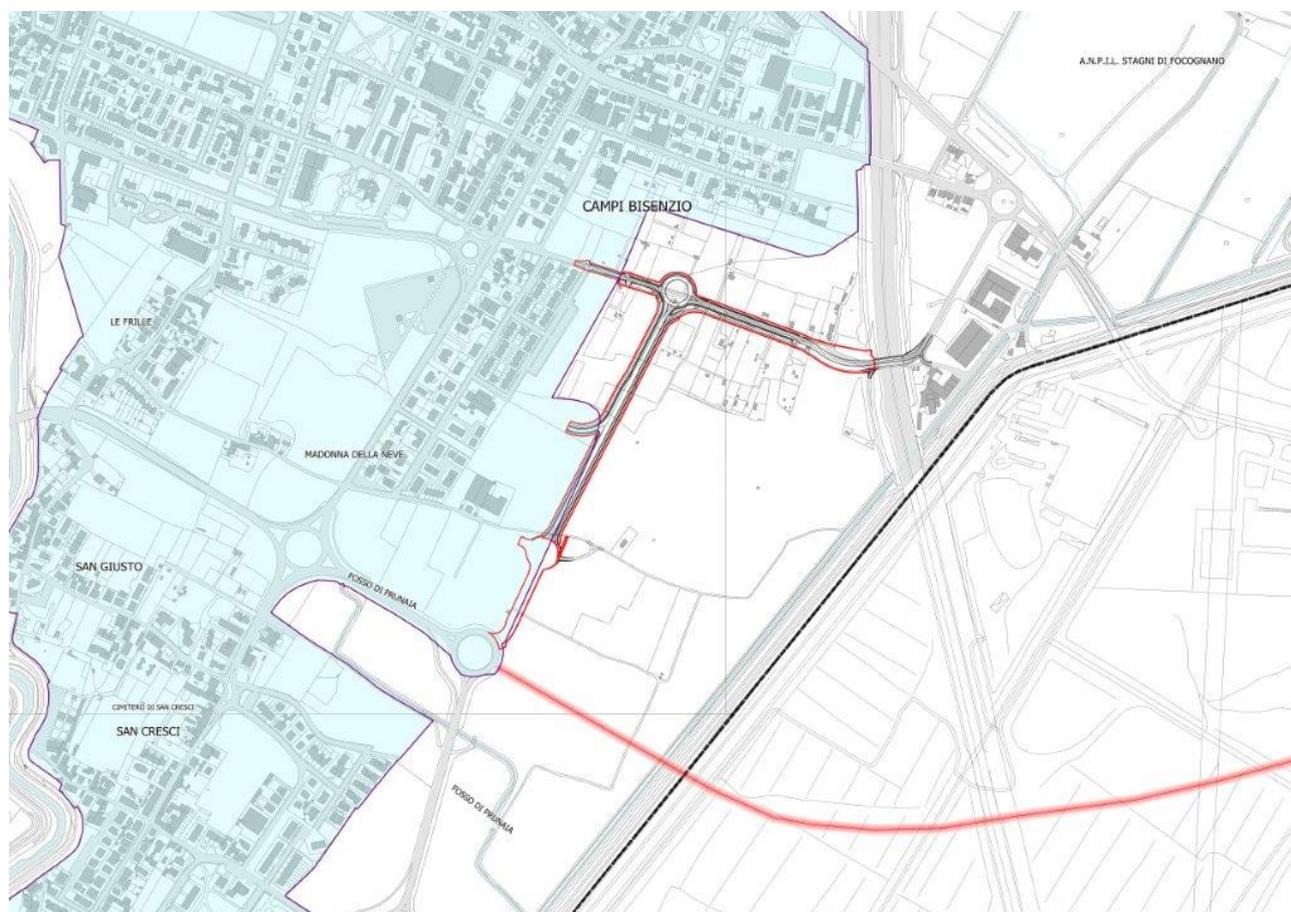
### ***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***



***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***



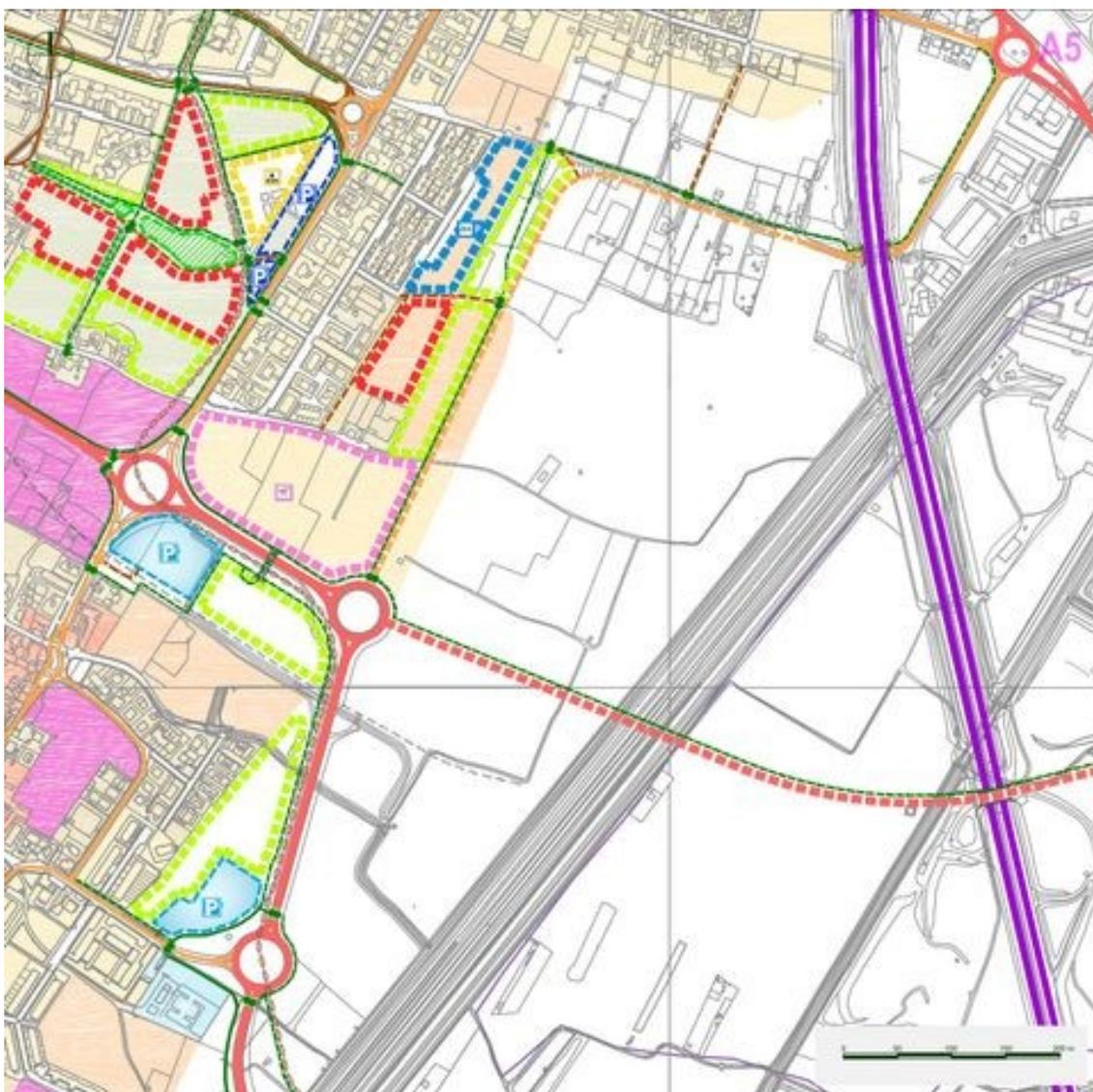
**Proposta preliminare del Piano Operativo  
(Esemplificazione dell'assetto urbanistico dell'area)**



L'intervento persegue il duplice obiettivo di

- garantire la continuità del Ring in direzione della variante alla strada Lucchese, in coerenza con le previsioni del Piano Strutturale di Sesto Fiorentino;
- realizzare un itinerario di gronda a supporto della distribuzione interna alla parte orientale dell'abitato del capoluogo.

I due assi, pertanto, sono destinati a differenziarsi alquanto dal punto di vista gerarchico: asse primario di connessione intercomunale il primo, asse di quartiere di valenza comunale il secondo.



La connessione con la nuova Lucchese è concepita come asse extraurbano di attraversamento di un'area rurale a cavallo del confine con il Comune di Sesto Fiorentino. In prospettiva, essa potrà raccordarsi anche al nuovo nodo autostradale lungo la A1, previsto attestamento del sistema di Bus Rapid Transit (BRT).

Per quanto riguarda invece la viabilità di gronda, la configurazione proposta è finalizzata ad accentuare la continuità della connessione tra viale Paolieri/via Maccione ed il Ring, evitando di caricare via Prunaia, la cui tratta occidentale viene mantenuta al rango di strada locale, mentre quella orientale è riorganizzata in forma di percorso ciclopedonale parallelo alla nuova viabilità. Lo schema è completato da aree filtro a protezione del nuovo edificio scolastico e da percorsi stradali e ciclabili finalizzati a garantire l'accessibilità ai vicini comparti edificati.

## **A6 - Completamento del Ring ad Ovest e potenziamento delle connessioni con Prato**

### **TIPOLOGIA**

*Infrastrutture*

### **PIANI INTERESSATI**

La presente previsione già sottoposta a copianificazione di PS approvato nel 2021, interessa in questa fase il nuovo PO.

### **DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE**

#### **Quadro programmatico**

La bretella autostradale di collegamento fra la FI-PI-LI e la A11 tra Lastra a Signa, Signa, Campi Bisenzio e Prato (est) era prevista dal Programma straordinario della viabilità di interesse regionale 2002-2007. L'infrastruttura a pedaggio, lunga 9.4 km, avrebbe dovuto rispondere ad una sempre maggior esigenza di mobilità dell'area della Piana, poiché essa è stata oggetto di un notevole sviluppo urbanistico a prevalenza industriale a cui non corrisponderebbe una sufficiente offerta infrastrutturale. Essa avrebbe dovuto inoltre consentire un collegamento fra la viabilità di Prato est e la A11 Firenze-Mare, congiungendosi con la FI-PI-LI e alleviando la viabilità locale dal traffico di mezzi pesanti. Il progetto da realizzarsi in project financing, prevedeva una concessione di 45 anni a SIT (Società Infrastrutture Toscane) con capofila ASPI.

Nel 2007, a conclusione della gara d'appalto, venne firmata la convenzione tra Regione e SIT dando inizio alla progettazione definitiva, ma l'opera non fu mai realizzata.

Attualmente l'infrastruttura, classificata come di "interesse regionale", è stata rimossa dalla programmazione regionale con un provvedimento del 2011 che ha prodotto il recesso dal contratto di concessione per eccessiva onerosità.

Si acquisisce perciò come fatto programmatico generale lo stralcio della bretella autostradale Prato- Lastra a Signa.

A seguito dell'approvazione dell'integrazione al PIT, il Comune di Campi Bisenzio ha predisposto la variante al PS e al RU. Dalla relazione integrativa alla variante al PS e al RU si desumono ulteriori elementi utili alla definizione del quadro programmatico:

- Sono confermate le previsioni del ring, ovvero l'anello viario intorno al centro abitato del capoluogo.

### **Descrizione dei luoghi**

Posto ad ovest dell'abitato il percorso, su sedime nuovo, attraversa un tratto poco densamente urbanizzato, pur mantenendosi al margine delle aree edificate esistenti. L'infrastruttura permette di creare più accessi al nucleo di Campi Bisenzio dalle varie direttrici che incrociano il Ring.

### **Obiettivi dell'intervento**

**Completamento Ring ad Ovest e nuove connessioni con Prato.** Acquisito come fatto programmatico generale lo stralcio della bretella autostradale Prato-Lastra a Signa, il PS conferma la previsione di completamento del Ring ad Ovest, nella tratta attualmente in progettazione, compresa tra la via Barberinese ed il prolungamento di viale Paolieri verso l'Asse delle Industrie di Prato, destinato ad acquisire le funzioni di connessione principale tra i due centri. Il Piano definirà altresì gli elementi-base della disciplina urbanistica per le aree aperte od urbanizzate circostanti il nuovo asse infrastrutturale.

### **Descrizione dell'intervento**

*Nel contributo predisposto dal Settore Pianificazione del Territorio Regione Toscana in fase di adozione del Piano Strutturale, con particolare riferimento alle aree individuate nelle cartografie del P.S. come "aree urbane da consolidare e completare" e "aree urbane da consolidare e riqualificare" che si trovano in prossimità della previsione della "Circonvallazione Ovest", con la denominazione di "prolungamento della circonvallazione Sud", è stato richiesto di approfondire la progettazione del margine urbano "con interventi di mitigazione paesaggistica e di implementazione delle dotazioni ambientali (costruire permeabilità tra spazio urbano e aperto, migliorare i fronti urbani verso lo spazio agricolo, progettare percorsi di connessione/attraversamento, collocare fasce alberate), attraverso approfondimenti in termini di disciplina di quanto era indicato già in termini generali all'art.36 c.3 delle NTA del Piano Strutturale adottato. A tal fine è stato richiesto di tenere conto in modo particolare degli orientamenti della direttiva 1.4 della Scheda d'Ambito del PIT al fine di valorizzare gli spazi aperti anche in funzione di corridoi e varchi ecologici (rif. corridoi verdi) , nonché ricostituire le relazioni tra il margine degli insediamenti ed il territorio aperto (Parco della Piana).*

Pertanto il progetto definitivo/esecutivo dell'opera pubblica dovrà approfondire i temi indicati dagli uffici regionali durante la Conferenza dei Servizi indetta per l'approvazione del progetto

definitivo e variante urbanistica ai sensi dell'art.34 LRT 65/14.

Il piano Operativo riprende dal PS vigente la realizzazione del Ring ad Ovest dell'abitato, fra via Barberinese e l'innesto sul prolungamento di via Paolieri verso via Aldo Moro di Prato.

Di conseguenza a quanto indicato sopra, tale intervento, attualmente in corso di progettazione, dovrà accompagnarsi ad adeguati interventi di ambientazione che ne garantiscano:

- sul lato esterno, un adeguato inserimento paesistico ed ambientale, da ottenersi ad esempio mediante piantumazione di un filare ad alto fusto posto a distanza regolamentare (>6 m) dal ciglio della carreggiata;
- sul lato interno, da opportune aree filtro in cui realizzare gli interventi di mitigazione a difesa delle zone residenziali ovvero, laddove possibili, funzioni urbanistiche compatibili con la funzione della strada.

E' in ogni caso esclusa la possibilità di aprire nuovi passi carrai, concentrando tutta la modalità di distribuzione sulle rotatorie intermedie.

## **PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI**

La previsione è stata già sottoposta a copianificazione nel PS approvato nel 2021.

Il vigente RU del Comune di Campi Bisenzio prevede già il prolungamento verso ovest della circonvallazione di Campi con un tracciato sostanzialmente analogo a quello indicato nella presente scheda, che consente di mettere in relazione l'abitato di Campi con il sistema urbano di Prato, attraverso il macrolotto 2 e l'Asse delle Industrie. Il completamento della circonvallazione ovest è stato oggetto di recente variante al RU.

## **MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE**

La scelta è condizionata dal completamento della rete viaria di scorrimento esistente.

Il progetto del Ring è già progettato e incluso in variante al Regolamento Urbanistico.

## **VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI**

La nuova viabilità realizzerà un collegamento diretto di Campi con Prato ed in particolare con la zona industriale posta a sud dell' A11 alleggerendo conseguentemente il traffico sulla esistente viabilità di collegamento che ha un carattere prevalentemente urbano . Il nuovo asse viario realizza inoltre un ulteriore accesso dalla circonvallazione di Campi al casello della Autostrada A11.

Lo studio relativo alla riorganizzazione viaria dovrà attentamente valutare i possibili impatti paesaggistico ambientali degli interventi ed indicare soluzioni adeguate alla mitigazione e compensazione, con particolare attenzione all'area interessata dalla realizzazione di casse di espansione.

Il prolungamento del Ring in direzione Nord-Ovest rappresenta una delle azioni maggiormente qualificanti la ristrutturazione della viabilità a scala urbana ed anche sovracomunale. Dal punto di vista strettamente urbanistico, esso viene concepito come segno territoriale volto a rimarcare il limite tra il tessuto urbanizzato ed il parco della piana. Da questo punto di vista, il PO approfondisce il tema del suo corretto inserimento urbano e territoriale, garantendo:

- sui fronti urbani, la compatibilità funzionale ed ambientale rispetto agli insediamenti presenti, articolati secondo le funzioni prevalenti (residenza, industria, attrezzature pubbliche);
- sui fronti rurali, un corretto inserimento paesistico, volto a valorizzare gli elementi morfologici della piana in relazione al limite del centro abitato.

Particolare attenzione è riservata alla protezione dei percorsi ciclopedonali, qui orientati sia al *loisir* che alla circolazione più strettamente urbana.

Gli adeguamenti e le compensazioni paesaggistico ambientali si riferiscono soprattutto alla connessione con Prato asse delle Industrie.

## **Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione**

### *Aspetti idraulici*

Gli interventi ricadono su porzioni di territorio che si differenziano sia per frequenza di allagamento che per magnitudo. Anche per quanto riguarda i battenti di allagamento c'è estrema variabilità spaziando da pochi centimetri ad alcuni metri. Alcuni tratti di linea ricadono all'interno del territorio urbanizzato mentre altri ne sono al di fuori e pertanto dovrà essere fatto riferimento a quanto prescritto sia nell'art.13 (infrastrutture lineari ed a rete) che nell'art. 16 (interventi edilizi fuori dal territorio urbanizzato) della L.R. 41/2018. In generale pertanto ci saranno porzioni di opera che dovranno essere realizzate contestualmente alle opere previste nell'art. 8 comma 1 lettera a), b) o c), altre garantendo che non venga superato il rischio medio R2 e il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree, oltre a gestirne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali.

### *Aspetti geologici e sismici*

L'intervento di progetto interessa la porzione Ovest del territorio comunale. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la fattibilità dell'opera. Si segnala la presenza, in loc. La Chiella di un'area caratterizzata da fenomeni di subsidenza in atto (dati interferometrici regionali). L'intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018 e DPGR 5/R/2020). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall'opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in terreni con granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. Con particolare, in merito al fenomeno della subsidenza le indagini geognostiche permetteranno di valutare le caratteristiche dei terreni di fondazioni in modo da scegliere la tipologia di fondazione ottimale per garantire la massima funzionalità dell'opera nel tempo e minimizzare gli effetti di possibili fenomeni di liquefazione e di cedimenti differenziali associati alle caratteristiche geotecniche dei terreni e alla subsidenza in atto. La gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017

### **VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR**

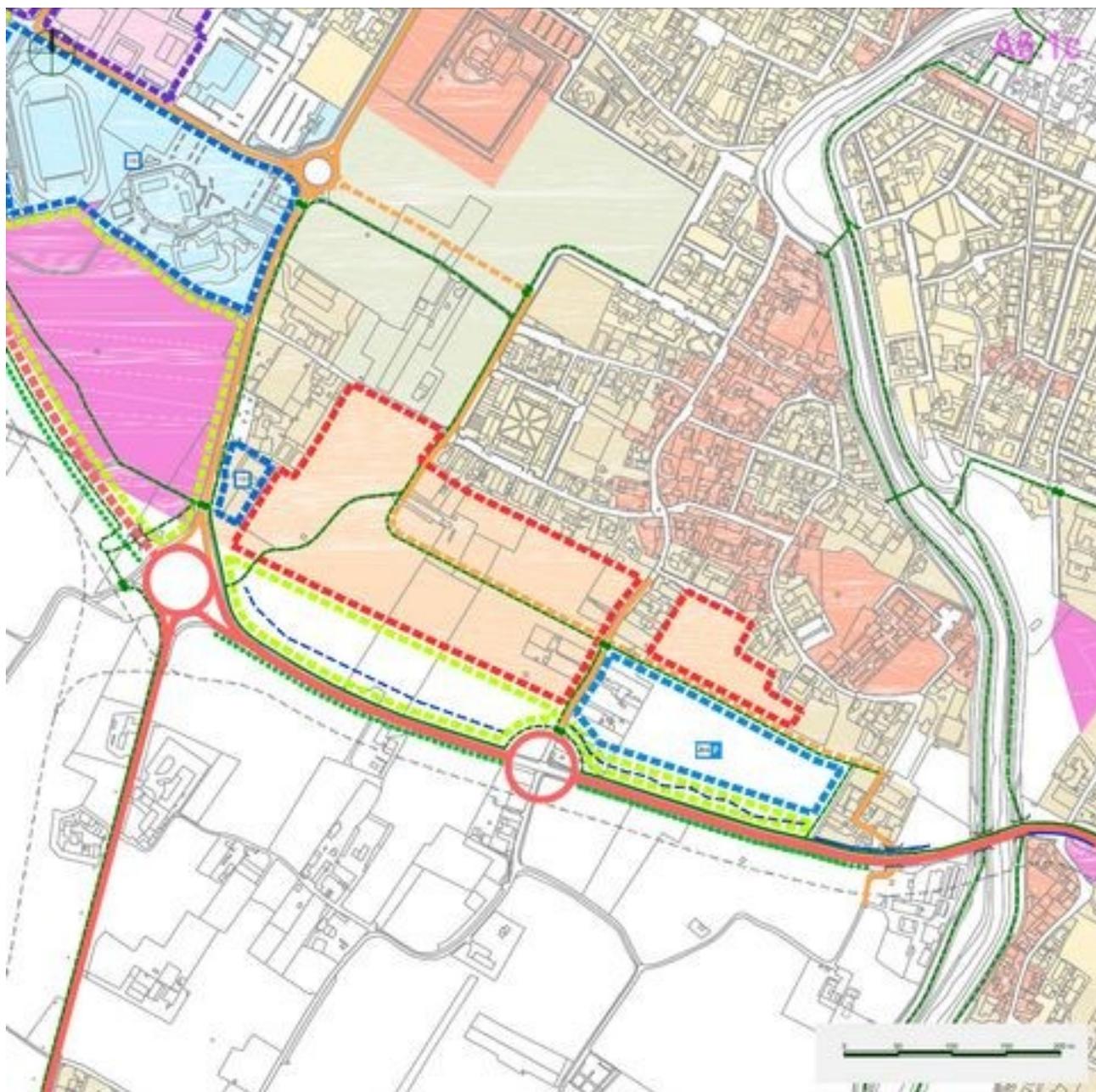
L'intervento è contenuto nel PS già oggetto di conformità al PIT-PPR. L'opera non è soggetta a vincolo paesaggistico.

***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***

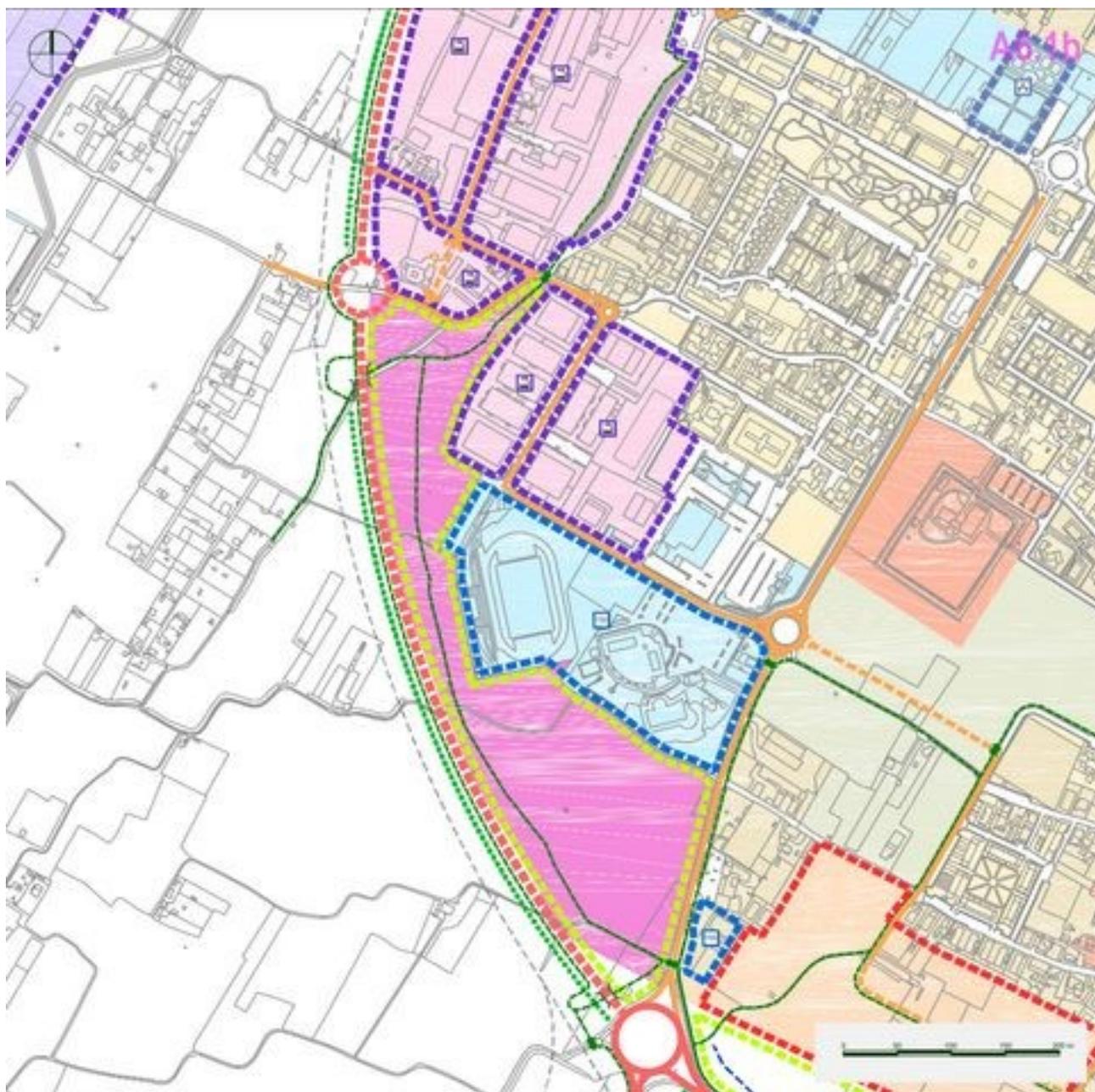




**Proposta preliminare del Piano Operativo  
(Esemplificazione dell'assetto urbanistico dell'area)**



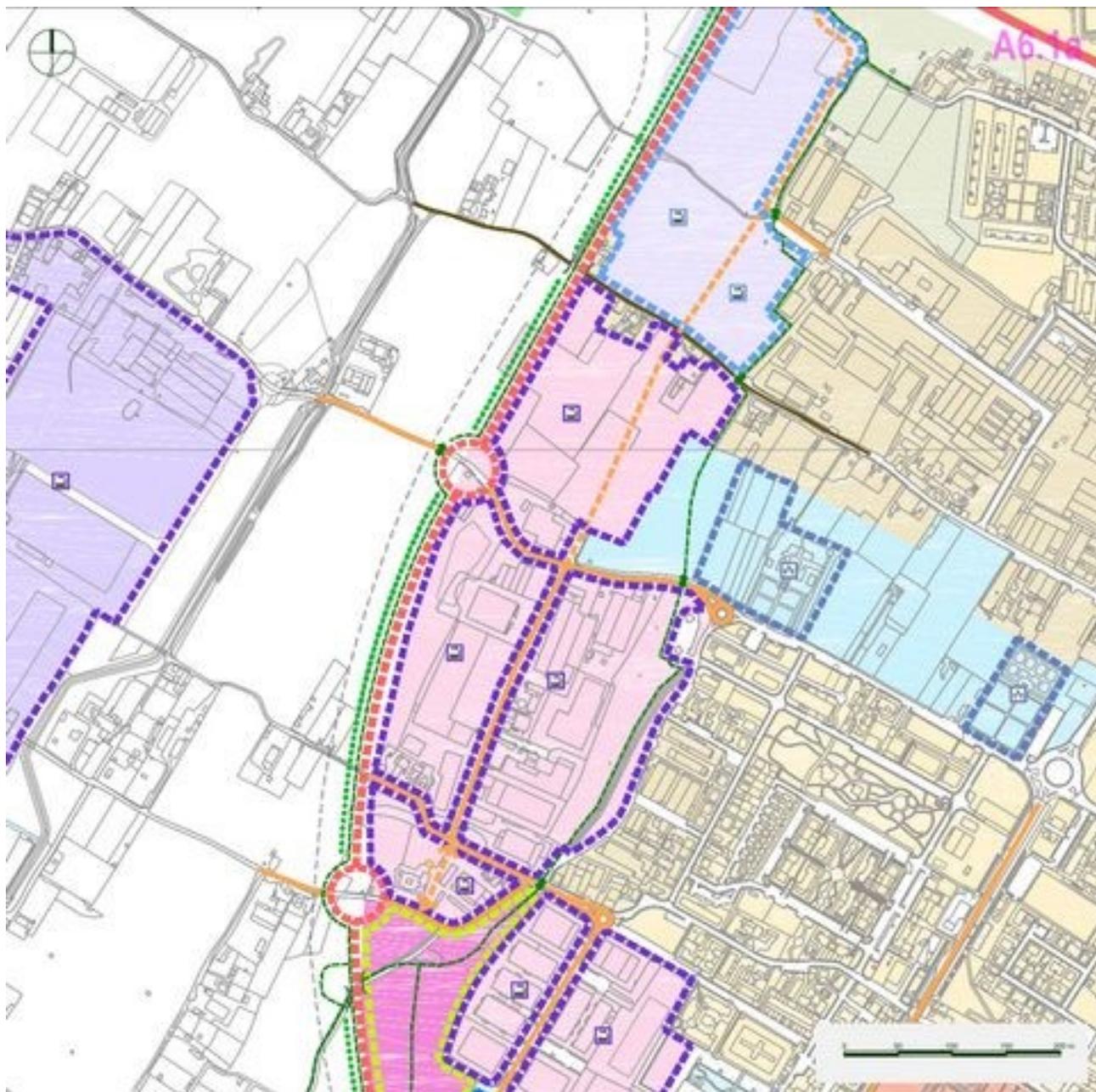
Le presenti esemplificazioni delle connessioni fra gli assi viarii nuovi e il tessuto urbano sono da precisare in sede di elaborazione del PO. In corrispondenza della tratta già realizzata fra il ponte del Bisenzio e la via Barberinese, in prima analisi il PO prevede un assetto finalizzato a garantire la presenza di adeguate aree-filtro, volte ad ospitare gli interventi di mitigazione ed ambientazione stradale, resi necessari dall'avvicinamento del tessuto residenziale, con previsione anche di un nuovo plesso scolastico.



Oltrepassata la via Barberinese, il tracciato piega verso Nord affiancandosi alle attrezzature sportive esistenti (stadio Emil Zatopek). L'area interclusa verso il nuovo tracciato stradale si presta ad una soluzione a verde, che ospiti un percorso ciclopedonale di continuità urbana, non necessariamente parallelo all'asse stradale.

Sul lato esterno, si prevede invece che il percorso ciclabile, di supporto all'accesso alla piana, venga affiancato da un filare alberato, di altezza commisurata alla funzione di margine dell'edificato svolto dalla nuova infrastruttura.

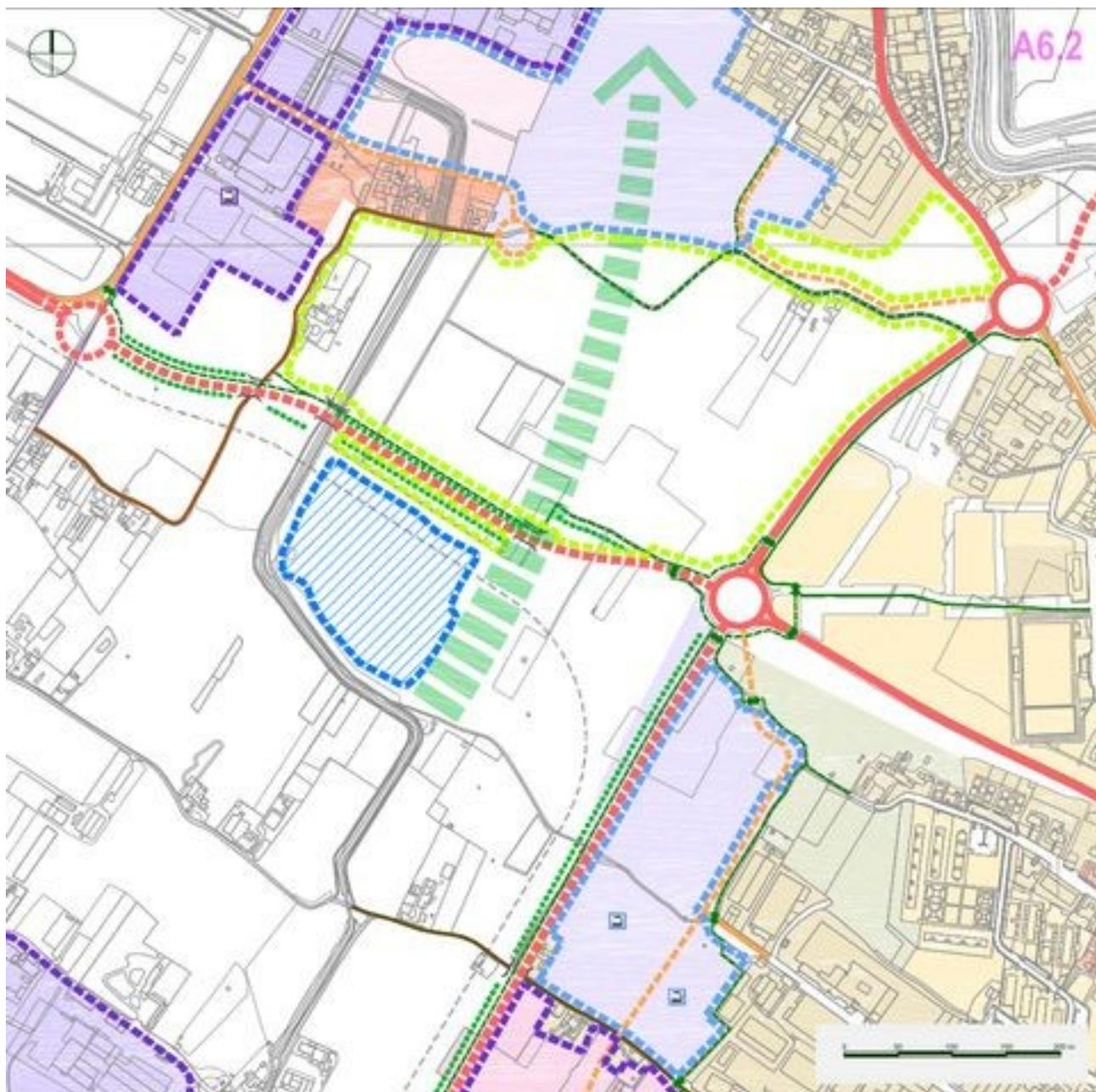
Particolare attenzione viene riservata al nodo di innesto di via del Paradiso, che deve svolgere anche funzioni di permeabilità dei percorsi ciclabili previsti lungo l'asse di congiunzione tra via Chilella e via Pagnella.



Nella tratta compresa tra via del Paradiso e via Narciso Parigi, il nuovo asse stradale affianca aree a destinazione produttiva, che dovranno essere rese accessibili da una controstrada interna al comparto, evitando ogni accesso diretto dalla viabilità principale. In questo tratto, la continuità dei percorsi ciclopedonali interni viene assicurata utilizzando la fascia verde esistente lungo via Chilella, con prosecuzione entro l'area di rispetto cimiteriale sino a raggiungere via Castronella e, quindi, via della Colombina. Andrà garantita inoltre la continuità funzionale della

stessa via Castronella in direzione Ovest, trasformandola in ciclostrada ad uso dei residenti, mezzi agricoli e mobilità ciclopedonale.

**Il margine esterno, rivolto verso gli spazi aperti rurali, viene trattato secondo modalità analoghe a quelle del precedente tratto.**



Il completamento del Ring ad Ovest trova un suo naturale completamento nella realizzazione del collegamento diretto fra l'asse di via Paolieri/via Parigi ad Est, e viale Aldo Moro di Prato ad Ovest. Tale intervento assume rilievo certamente sovracomunale, vista la sua capacità di deviare traffico dalla SS325 all'itinerario più meridionale di connessione tra Campi e Prato attraverso gli

assi sopra indicati, e successivamente il viale Berlinguer sino a raggiungere la Declassata, alleggerendo il nodo di Prato Est.

Il disegno della nuova connessione viaria dovrà ottimizzare l'inserimento ambientale, garantendo piena continuità dei percorsi ciclabili, anche recuperando i tracciati interpoderali esistenti in prosecuzione di via della Colombina, nonché adeguato corredo vegetazionale su entrambi i lati e permeabilità ecosistemica lungo il corridoio ecologico di connessione tra la piana ed i monti della Calvana.

La realizzazione del nuovo collegamento tra via Parigi e viale Aldo Moro consente di rivedere le ipotesi di potenziamento di via di Centola, in modo da salvaguardare il corridoio ecologico attraverso le aree inedificate residue tra le zone residenziali ed i comparti produttivi esistenti. Da questo punto di vista, si prevede che il potenziamento della connessione viaria riguardi solo l'estremità Est, in modo da garantire l'accessibilità ai comparti produttivi di previsione; il restante tracciato di via di Centola viene invece riclassificato a strada ciclabile, con accesso consentito ai soli frontisti ed ai mezzi agricoli, senza ulteriori connessioni con la viabilità primaria. L'accesso alla zona industriale collocata lungo il limite comunale potrà essere invece garantito dalla tratta meridionale di via dei Confini, direttamente raccordata alla nuova connessione Parigi-Aldo Moro. Per contro, la tratta settentrionale della stessa via dei Confini potrà essere ricondotta al rango di una strada locale, con accesso al comparto produttivo dirottato verso Est su via Leonardo da Vinci di Campi Bisenzio sino alla SS325, e verso Ovest su via Bruges/via Guimaraes di Prato sino a viale Berlinguer.

## **A8 - Corridoi infrastrutturali per tracciati ferroviari**

### **TIPOLOGIA**

*Infrastrutture*

### **PIANI INTERESSATI**

La presente previsione già sottoposta a copianificazione di PS approvato nel 2021, interessa in questa fase il nuovo PO solo con l'individuazione di un corridoio infrastrutturale.

### **DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE**

Il collegamento Osmanoro - Campi attraversa il territorio comunale costeggiando il ring stradale sud e ovest e collegandosi con i Comuni di Signa, Prato e Sesto Fiorentino. Parte del tracciato si trova in adiacenza agli insediamenti urbani, mentre in parte viene attraversato il territorio rurale. Il tracciato della Linea Campi-Pistoia riportato nel PRIIM si connette alla linea Osmanoro - Campi e comprende il Comune di Campi solo marginalmente, come punto di arrivo/partenza.

L'intervento è al momento definito solo in termini di corridoio infrastrutturale al fine di recepire le previsioni indicate nel PRIIM. Tali previsioni sono state a loro tempo sviluppate a livello di ipotesi progettuale e di progetto di opera, ma non risultano tra i programmi e progetti ad oggi in corso, come si evince dal monitoraggio dello stesso PRIIM.

**NOTA BENE: Il Piano Operativo non prevede la realizzazione dell'opera, ma riporta solamente un corridoio infrastrutturale per recepire quanto definito in copianificazione di PS.**

### **PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI**

Il PS ha recepito e trattato in sede di copianificazione la previsione del PRIIM.

### **MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE**

In accordo con quanto stabilito dall'art.25 comma 5 della L.R. 65/2014 non sussistono alternative sostenibili di riutilizzazione e riorganizzazione degli insediamenti e infrastrutture esistenti.

Si tratta di una scelta sovraordinata le cui valutazioni localizzative sono state effettuate a monte del PS e del PO del Comune.

## VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI

Si tratta di una scelta sovraordinata le cui valutazioni localizzative sono state effettuate a monte del PS e del PO del Comune.

### **Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione**

#### *Aspetti idraulici*

Gli interventi ricadono su porzioni di territorio che si differenziano sia per frequenza di allagamento che per magnitudo. Anche per quanto riguarda i battenti di allagamento c'è estrema variabilità spaziando da pochi centimetri ad alcuni metri. Alcuni tratti di linea ricadono all'interno del territorio urbanizzato mentre altri ne sono al di fuori e pertanto dovrà essere fatto riferimento a quanto prescritto sia nell'art.13 (infrastrutture lineari ed a rete) che nell'art. 16 (interventi edilizi fuori dal territorio urbanizzato) della L.R. 41/2018. In generale pertanto ci saranno porzioni di opera che dovranno essere realizzate contestualmente alle opere previste nell'art. 8 comma 1 lettera a), b) o c), altre garantendo che non venga superato il rischio medio R2 e il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree, oltre a gestirne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali.

#### *Aspetti geologici e sismici*

L'intervento di progetto si sviluppa dal margine Ovest fino al margine Sud e Sud-Ovest del territorio comunale. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la fattibilità dell'opera. Si segnala la presenza, in loc. La Chiella di un'area caratterizzata da fenomeni di subsidenza in atto (dati interferometrici regionali). L'intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018 e DPGR 5/R/2020). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall'opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in terreni con granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. In particolare, in merito al fenomeno della subsidenza, le indagini geognostiche permetteranno di valutare le caratteristiche dei terreni di fondazioni in modo da scegliere la tipologia di fondazione ottimale per garantire la massima

funzionalità dell'opera nel tempo e minimizzare gli effetti di possibili fenomeni di liquefazione e di cedimenti differenziali associati alle caratteristiche geotecniche dei terreni e alla subsidenza in atto. La gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017

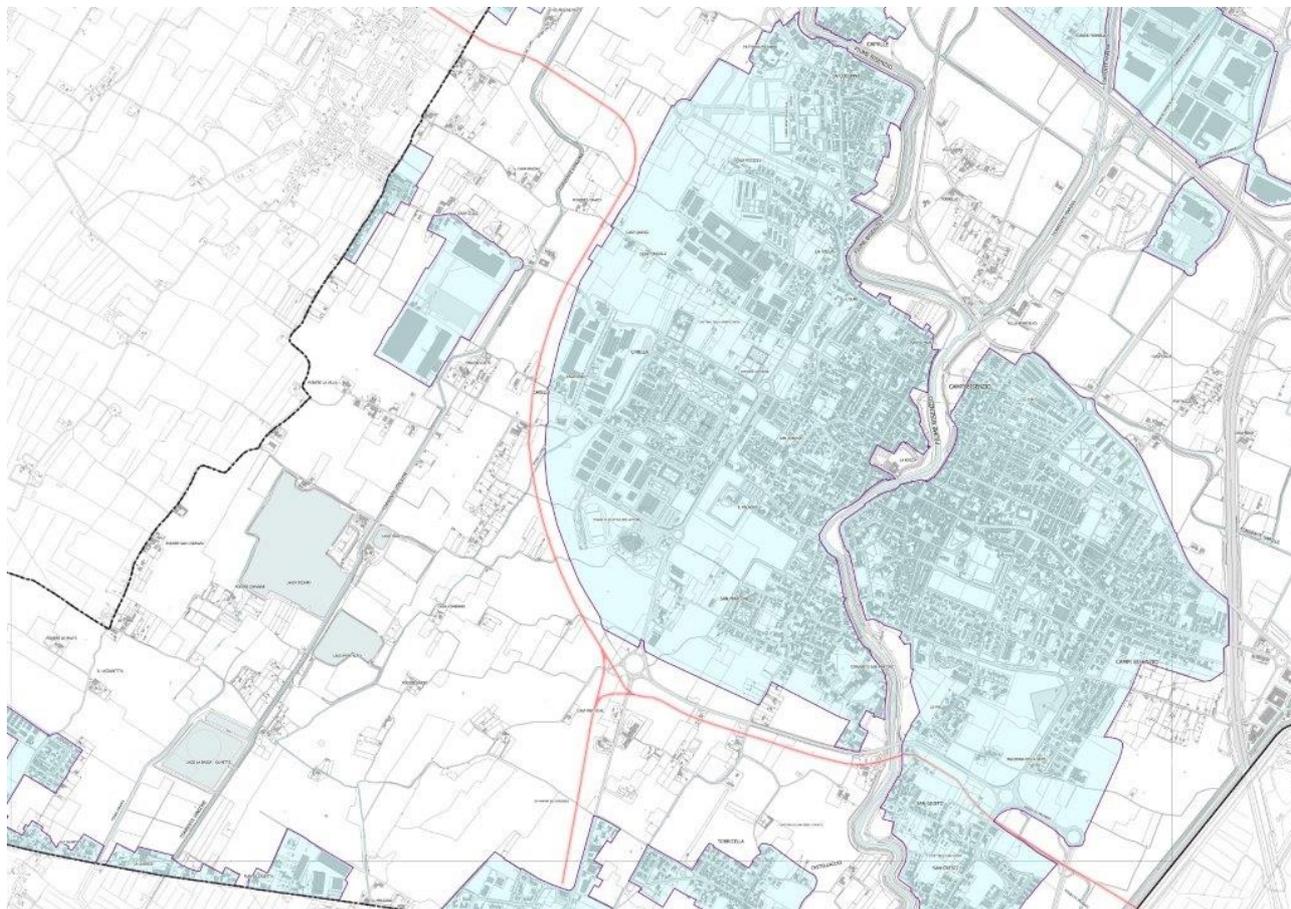
## **VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR**

L'intervento è contenuto nel PS già oggetto di conformità al PIT-PPR. L'opera è soggetta a vincolo paesaggistico (art.142, Dlgs 42/2004).

***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***



***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***



## **A9 - Ciclopedonale Polo Scientifico di Sesto Fiorentino - Villa Montalvo**

### **TIPOLOGIA**

*Infrastrutture*

### **PIANI INTERESSATI**

La presente previsione interessa in questa fase il nuovo PO e non comporta variante al PS.

### **DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE**

La previsione non comporta variante al PS perché si tratta di percorso alternativo al tracciato già rappresentato nel Piano Strutturale come tracciato di larga massima. La previsione corre lungo via di Limite e si riallaccia a percorsi a bassa frequenza di traffico già esistenti.

### **PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI**

La pista è stata inserita nel PS approvato, ma non essendo il PS di natura conformativa, il tracciato proposto nel Piano Operativo non costituirà variante al PS. Nel RU vigente viene indicato il tracciato di un percorso pedociclabile quasi coincidente con quello indicato oggi nel PO.

### **MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE**

In accordo con quanto stabilito dall'art.25 comma 5 della L.R. 65/2014 non sussistono alternative sostenibili di riutilizzazione e riorganizzazione degli insediamenti e infrastrutture esistenti.

### **VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI**

La previsione ha carattere sovraordinato rispetto al Piano Operativo e la valutazione degli effetti attesi è stata effettuata in sede di PS. Il progetto dell'opera pubblica deve esaminare e valutare gli effetti sul contesto.

## **Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione**

### *Aspetti idraulici*

Gli itinerari ciclo pedonali ricadono nel campo di applicazione dell'art. 13 della L.R 41/2018 e pertanto la loro realizzazione è legata al garantire il non aggravio delle condizioni di rischio per le aree circostanti oltre al regolarne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali.

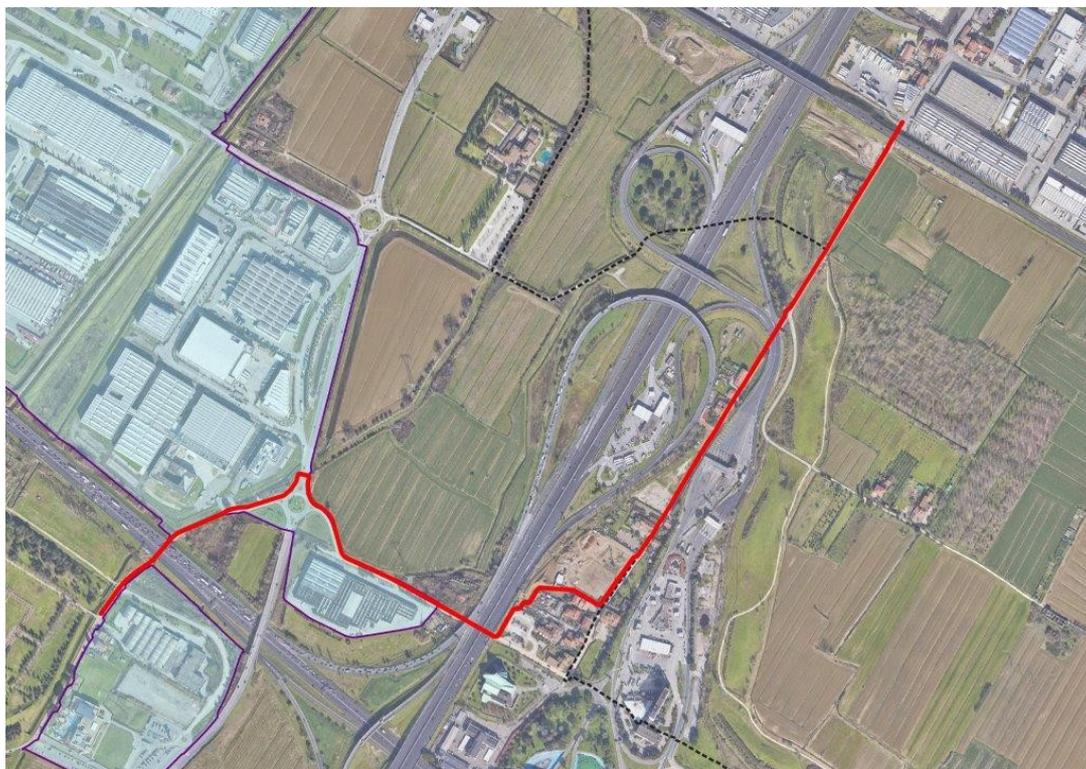
### *Aspetti geologici e sismici*

L'intervento di progetto si sviluppa in prossimità del margine Nord Ovest del territorio comunale. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la fattibilità dell'opera. Si segnala la presenza, in prossimità del parco di Villa Montalvo di un'area caratterizzata da fenomeni di subsidenza in atto (dati interferometrici regionali). L'intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018 e DPGR 5/R/2020). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall'opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in terreni con granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. In particolare, in merito al fenomeno della subsidenza, le indagini geognostiche permetteranno di valutare le caratteristiche dei terreni di fondazioni in modo da scegliere la tipologia di fondazione ottimale per garantire la massima funzionalità dell'opera nel tempo e minimizzare gli effetti di possibili fenomeni di liquefazione e di cedimenti differenziali associati alle caratteristiche geotecniche dei terreni e alla subsidenza in atto. La gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017

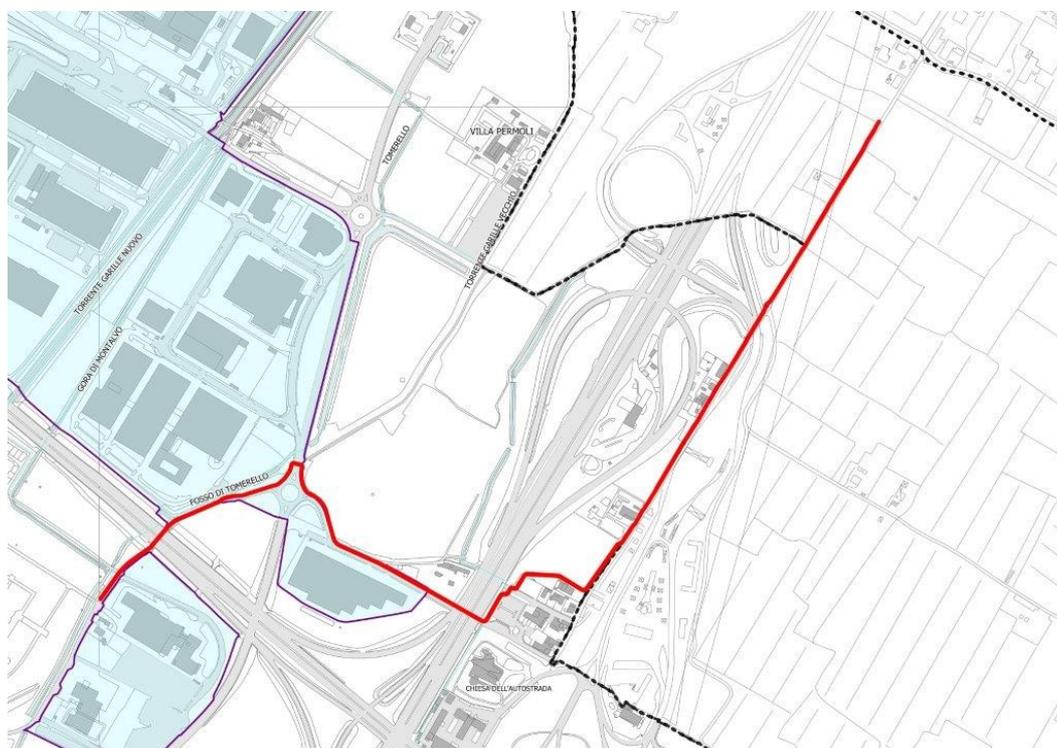
## **VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR**

La previsione è soggetta a vincolo paesaggistico (Immobili ed aree di notevole interesse pubblico, Art.136, DLgs42/2004) ed è compresa nel PS approvato nel 2021 e conforme al PIT-PPR. Il progetto dell'opera sovraordinata al PO dovrà essere verificato in merito alla coerenza con il PIT-PPR.

***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***



***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***



## **A10 - Percorso ciclopedonale di San Donnino**

### **TIPOLOGIA**

*Infrastrutture*

### **PIANI INTERESSATI**

La presente previsione interessa in questa fase il nuovo PO e non comporta variante al PS.

### **DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE**

La previsione non comporta variante al PS perché costituisce una precisazione di tracciati già indicati senza valore conformativo nel PS approvato.

### **PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI**

La pista è stata inserita nel PS approvato, ma non avendo il PS natura conformativa, le modeste modifiche di tracciato che saranno previste nel Piano Operativo, non costituiscono variante al PS. Nel RU vigente viene indicato il tracciato di un percorso pedociclabile quasi coincidente con quello indicato oggi nel PO.

### **MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE**

In accordo con quanto stabilito dall'art.25 comma 5 della L.R. 65/2014 non sussistono alternative sostenibili di riutilizzazione e riorganizzazione degli insediamenti e infrastrutture esistenti.

### **VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI**

La valutazione degli effetti attesi è stata effettuata in sede di PS. Il progetto dell'opera pubblica deve esaminare e valutare gli effetti sul contesto.

## **Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione**

### *Aspetti idraulici*

Gli itinerari ciclo pedonali ricadono nel campo di applicazione dell'art. 13 della L.R 41/2018 e pertanto la loro realizzazione è legata al garantire il non aggravio delle condizioni di rischio per le aree circostanti oltre al regolarne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali.

### *Aspetti geologici e sismici*

L'intervento di progetto si sviluppa in prossimità del margine Sud del territorio comunale. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la fattibilità dell'opera. Si segnala la presenza, nel comparto d'interesse di possibili fenomeni di liquefazione (in condizioni dinamiche - sisma) associati alla presenza di terreni prevalentemente granulari sotto falda. Si segnala inoltre all'estremità Est del tracciato la presenza di una zona di rispetto dei pozzi potabili ad uso acquedottistico. L'intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018 e DPGR 5/R/2020). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall'opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in terreni con granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. In particolare, in merito al fenomeno della subsidenza, le indagini geognostiche permetteranno di valutare le caratteristiche dei terreni di fondazioni in modo da scegliere la tipologia di fondazione ottimale per garantire la massima funzionalità dell'opera nel tempo e minimizzare gli effetti di possibili fenomeni di liquefazione e di cedimenti differenziali associati alle caratteristiche geotecniche dei terreni e alla subsidenza in atto. La gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017. Vista la presenza della zona di rispetto di un pozzo potabile ad uso acquedottistico, il progetto dovrà essere redatto in conformità all'art. 94 del D.Lgs. 152/2006. Gli interventi in progetto risultano condizionati al rispetto di specifiche prescrizioni finalizzate a contenere possibili rischi di inquinamento (realizzazione di fognature a tenuta e adeguata gestione dei materiali di risulta degli scavi), nel rispetto della normativa vigente ed in particolare secondo quanto sancito dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

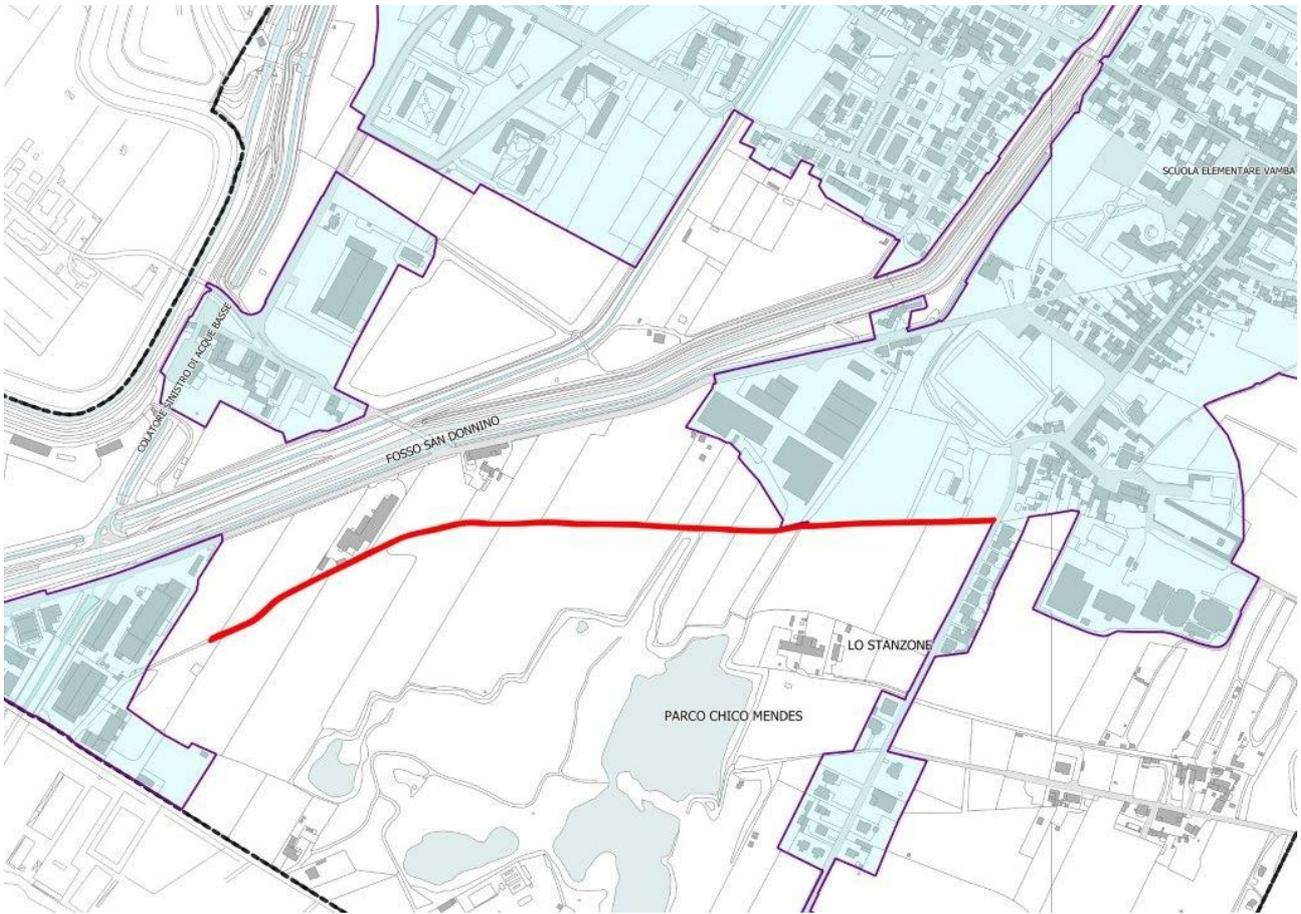
## VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR

La previsione interessa aree assoggettate a vincoli ambientali essendo al limite della zona ZSC (Parco Chico Mendes) ed a vincoli paesaggistici (Laghi e territori contermini, art.142, co.1 lett.b) DLgs42/2004). La tipologia di opere previste non contrasta con tali vincoli; in fase attuativa si dovrà comunque tenere conto delle prescrizioni e degli indirizzi del PIT-PPR. La previsione è contenuta, sia pure con medeste modifiche di tracciato, nel PS approvato nel 2021 e conforme al PIT-PPR.

### *Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.*



***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***



## **B - Insediamenti produttivi**

### **B1 - Nuovo insediamento produttivo Strada Mezzana Perfetti Ricasoli - via di Pratignone**

#### **TIPOLOGIA**

Insedimenti produttivi

#### **PIANI INTERESSATI**

La presente previsione già sottoposta a copianificazione di PS approvato nel 2021, interessa in questa fase il nuovo PO.

#### **DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE**

L'area oggetto della proposta è localizzata nella zona nord-est del territorio comunale nella parte che confina con il Comune di Calenzano e con quello di Sesto F.no ai margini dell'ultima rotatoria di via Allende verso Calenzano, il cui ramo superiore incrocia Via Le Prata e Via Pratignone. L'area ha attualmente una destinazione agricola ma è in stretta continuità con il tessuto produttivo di Calenzano e di Sesto Fiorentino.

La proposta è finalizzata a dare una destinazione produttiva all'area in oggetto.

La destinazione produttiva per l'area in oggetto posta fra la Mezzana Perfetti Ricasoli e via di Pratignone, risulta sostanzialmente coerente con il contesto insediativo e consente di definire, con altre previsioni di aree produttive (vedi successiva scheda B2), il confine est dell'area industriale attestandolo su via Allende e sul suo prolungamento verso nord.

**Le aree sul perimetro lungo le strade principali saranno lasciate a verde e piantumate come da indicazioni di massima riportate nello schema progettuale che il PO preciserà in apposita scheda norma.**

#### **PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI**

L'area è stata oggetto di copianificazione in sede di PS approvato nel 2021.

E' circondata da infrastrutture viarie e da insediamenti produttivi, e nel vigente RU è classificata in Zona con prevalente destinazione agricola (zona E) ed in parte in fascia di rispetto stradale.

L'area è interessata anche dal passaggio di un elettrodotto e dalla relativa DPA.

Nonostante i vincoli delle fasce di rispetto stradale e dell'elettrodotto, l'area risulta idonea ad una destinazione produttiva con una limitata edificazione fortemente arretrata rispetto agli assi viari ed al corso del Nuovo Garille che la delimita sul lato ovest.

## **MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE**

La scelta localizzativa è fondata sulla stretta continuità con il tessuto produttivo limitrofo, che si estende anche ai Comuni di Calenzano e di Sesto Fiorentino.

## **VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI**

L'area è adiacente ad altri insediamenti industriali posti nell'area a confine fra i comuni di Campi Bisenzio, Calenzano e Sesto Fiorentino e considerate le sue limitate dimensioni e la sua collocazione lungo importanti arterie viarie quali la Mezzana Perfetti Ricasoli e via Allende può essere considerata un completamento del comparto industriale sul confine nord del territorio comunale.

Non sono attesi significativi effetti ambientali da questa previsione a condizione che si operi nel rispetto dei vincoli imposti dalle presenze delle infrastrutture viarie, dell'elettrodotto e del corso d'acqua Nuovo Garille.

### **Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione**

#### *Aspetti idraulici*

L'area risulta classificata ad allagamenti poco frequenti (P2 PGRA) con magnitudo moderata e battente pari a 43.70m slm. L'intervento edilizio ricade fuori dal territorio urbanizzato e pertanto deve soddisfare quanto prescritto dall'art. 16 (interventi edilizi fuori dal territorio urbanizzato) comma 1 della L.R. 41/2018 il quale rimanda la fattibilità al rispetto dell'art. 11 comma 2 ovvero dovranno essere realizzate contestualmente le opere previste nell'art. 8 comma 1 lettera a), b) o c).

#### *Aspetti geologici e sismici*

L'intervento di progetto interessa il margine Nord-Est del territorio comunale. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la

fattibilità dell'opera. L'intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018 , DPGR36/R/2009 e DPGR 5/R/2020). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall'opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in terreni con granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. La gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017.

## **VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR**

L'area non è interessata da vincoli paesaggistici e non ricade nel perimetro del Parco agricolo della Piana. La previsione è stata oggetto di copianificazione nell'ambito del PS approvato nel 2021 conforme al PIT-PPR.

***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***



***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***



**Proposta preliminare del Piano Operativo  
(Esemplificazione dell'assetto urbanistico dell'area)**



## **B2 - Nuovo insediamento produttivo e per servizi alla produzione in Via Allende - Via Einstein**

### **TIPOLOGIA**

Insedimenti produttivi

### **PIANI INTERESSATI**

La presente previsione già sottoposta a copianificazione di PS approvato nel 2021, interessa in questa fase il nuovo PO.

### **DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE**

L'area è collocata nell'area limitrofa all'attuale comparto produttivo del piano PMU 2.5 inserita tra via Einstein, via Allende e il Fosso Garille ed ha attualmente una destinazione agricola; su una porzione dell'area a contatto con via Allende insiste un impianto di distribuzione carburanti. La proposta di trasformazione prevede la destinazione urbanistica ad area produttiva.

La proposta è indirizzata a definire il margine est dell'insediamento produttivo a nord della A11 ed è finalizzata ad ampliare l'area per insediamenti produttivi con una previsione indirizzata a realizzare soprattutto servizi per la produzione e la distribuzione (logistica).

Le aree sul perimetro lungo le strade principali e sul fronte verso i rilievi della Calvana saranno lasciate a verde e piantumate come da indicazioni di massima riportate nello schema progettuale che il PO preciserà in apposita scheda norma.

### **PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI**

La previsione riconferma la destinazione produttiva già prevista all'interno del PS previgente che attraverso un Accordo di Pianificazione approvato nel 2006 consentiva il cambio di destinazione nel Piano territoriale di coordinamento della Città Metropolitana (ex Provincia) e del Piano Strutturale del Comune di Campi Bisenzio da area agricola ad area produttiva. La destinazione non è mai stata recepita nel RU, ed è stata invece oggetto di copianificazione nel PS approvato nel 2021.

### **MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE**

La scelta localizzativa è fondata sulla stretta continuità con il tessuto produttivo limitrofo, che si estende anche ai Comuni di Calenzano e di Sesto Fiorentino.

## VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI

L'area è situata in località Tomerello tra il Nuovo Garille, Via Allende, Via Einstein ed è contigua all'area produttiva del PMU 2.5 già realizzato, dove è presente un polo industriale di importanza sovracomunale. L'intervento si inserisce nel programma dell'Amministrazione di potenziare, attrezzare e qualificare gli insediamenti produttivi, favorendone il mantenimento delle attività esistenti e promuovendo l'insediamento di nuove attività produttive.

L'area non è interessata da vincoli paesaggistici; lungo il confine ovest, in adiacenza al corso del Nuovo Garille, è attraversata da un oleodotto e sul lato est è marginalmente interessata dalla DPA dell'elettrodotto che corre lungo via Allende. Si ravvisa l'esigenza, da precisare in fase di pianificazione operativa, di prevedere un'adeguata fascia di rispetto del corso d'acqua e di arretrare considerevolmente l'edificazione sul fronte di via Allende prevedendo una coerente sistemazione a verde dei suoi margini. Si dovrà inoltre tenere conto dell'attraversamento trasversale di un piccolo corso d'acqua.

### **Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione**

#### *Aspetti idraulici*

L'area risulta classificata ad allagamenti poco frequenti (P2 PGRA) con magnitudo a prevalenza moderata e battente variabile che dovrà essere valutato nello specifico in relazione al posizionamento delle singole opere. L'intervento edilizio ricade fuori dal territorio urbanizzato e pertanto deve soddisfare quanto prescritto dall'art. 16 (interventi edilizi fuori dal territorio urbanizzato) comma 1 della L.R. 41/2018 il quale rimanda la fattibilità al rispetto dell'art. 11 comma 2 ovvero dovranno essere realizzate contestualmente le opere previste nell'art. 8 comma 1 lettera a), b) o c).

#### *Aspetti geologici e sismici*

Il nuovo insediamento produttivo si ubica in prossimità del margine Nord-Est del territorio comunale. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la fattibilità dell'opera. Si segnala la presenza in adiacenza al comparto d'intervento di un contesto territoriale oggetto di iter di bonifica attiva (Effrazione oleodotto ENI e Distributore Pretrolifera Adriatica Ex ESSO). L'intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018, D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., DPGR 5/R/2020 e DPGR 36/R/2009). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le

caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall'opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in terreni con granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. La gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017.

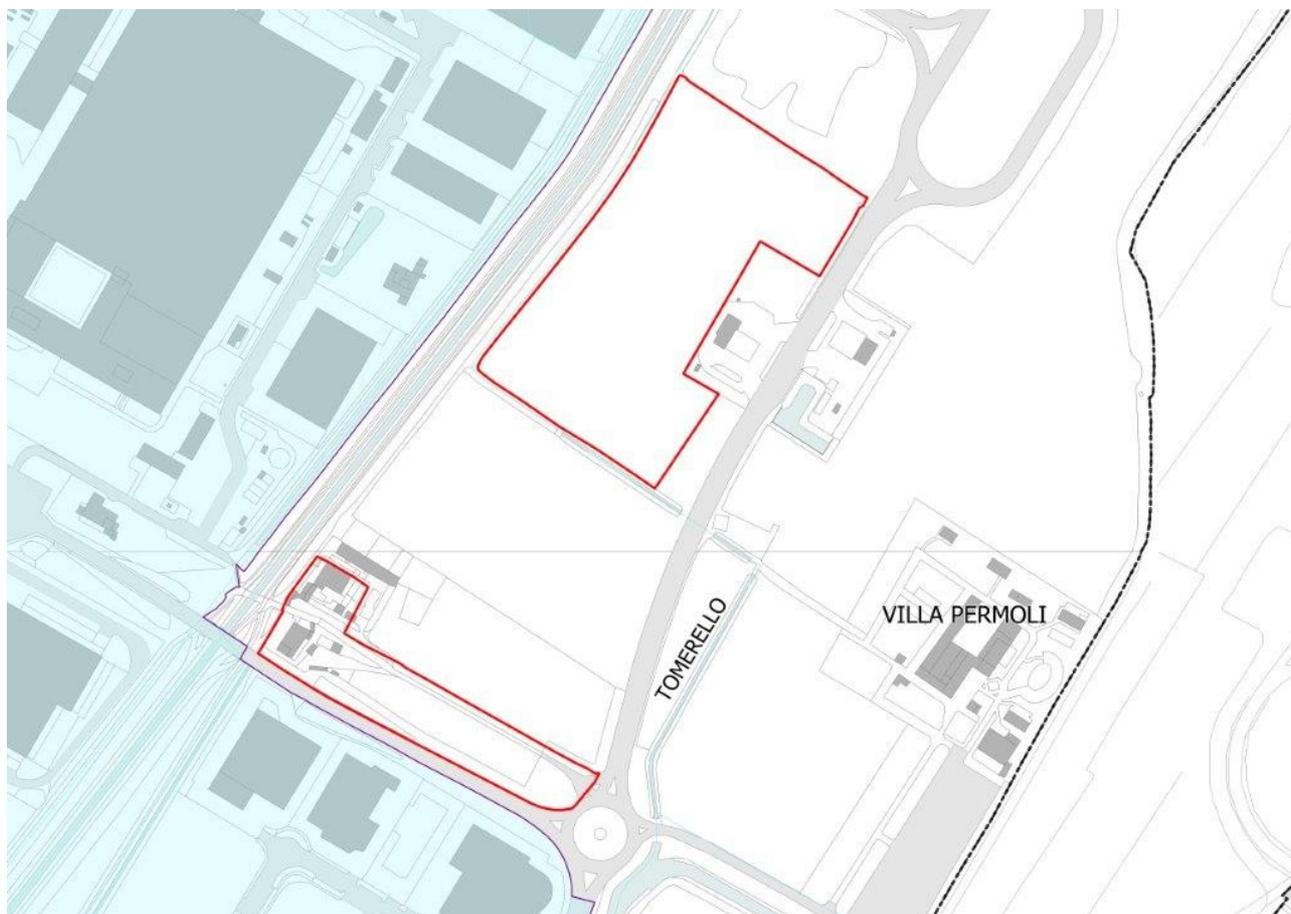
## **VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR**

L'area non è interessata da vincoli paesaggistici. La previsione è stata sottoposta a conferenza di copianificazione nell'ambito del PS approvato nel 2021, conforme al PIT-PPR.

***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***



***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***



**Proposta preliminare del Piano Operativo  
(Esemplificazione dell'assetto urbanistico dell'area)**



## **B3 - Nuovo insediamento produttivo in via Tosca Fiesoli**

### **TIPOLOGIA**

Insedimenti produttivi

### **PIANI INTERESSATI**

La presente previsione già sottoposta a copianificazione di PS approvato nel 2021, interessa in questa fase il nuovo PO.

### **DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE**

Si tratta di un'area posta a nord della piattaforma che comprende il Centro Logistico MEF e il magazzino Esselunga. L'area si trova tra la frazione di San Giorgio a Colonica e il capoluogo ed è servita da via Tosca Fiesoli e dalla rotatoria di incrocio con via delle Cicogne, con facile accesso alla SS325 senza necessità di addentrarsi in centri abitati. Attualmente l'area è occupata da depositi all'aperto e da attività agricole. La proposta avanzata all'Amministrazione Comunale prevede una destinazione prevalentemente produttiva per l'area in oggetto, per nuovi insediamenti a carattere industriale e artigianale o per servizi di supporto alla produzione (logistica) analoghi a quelli dell'area a sud.

**Le aree sul perimetro lungo le strade principali saranno lasciate a verde e piantumate come da indicazioni di massima riportate nello schema progettuale che il PO preciserà in apposita scheda norma.**

### **PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI**

Si tratta di una previsione già oggetto di copianificazione in sede di PS approvato nel 2021. Le aree coinvolte sono classificate dal RU come zona D4 - Depositi di materiali edili a cielo aperto, Area Vpr verde privato vincolato e Area destinata a parcheggio e a standard in fregio a via Tosca Fiesoli.

### **MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE**

Si tratta di un'area già urbanizzata e adiacente a una piattaforma destinata a insediamento produttivo. I terreni sono già occupati da depositi all'aperto e richiedono una riqualificazione urbanistica.

## VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI

La previsione consente di completare una piattaforma produttiva e logistica esistente in una zona già servita dalla viabilità ed attraverso la riqualificazione di funzioni non agricole nel territorio aperto. L'area non è interessata da vincoli paesaggistici ne' da altri vincoli e tutele e dal quadro attuale non emergono particolari problematiche per l'attuazione della previsione, considerati la localizzazione dell'area ed il sistema infrastrutturale da cui è servita.

### **Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione**

#### *Aspetti idraulici*

L'area risulta classificata in parte ad allagamenti poco frequenti (P2 PGRA) ed in parte ad allagamenti frequenti (P3 PGRA). La magnitudo risulta moderata e il battente pari a 37.47m slm. L'intervento edilizio ricade fuori dal territorio urbanizzato e pertanto deve soddisfare quanto prescritto dall'art. 16 (interventi edilizi fuori dal territorio urbanizzato) comma 1 e 2 della L.R. 41/2018 il quale rimanda la fattibilità al rispetto dell'art. 11 comma 1 e 2 ovvero dovranno essere realizzate contestualmente le opere previste nell'art. 8 comma 1 lettera a), b) o c).

#### *Aspetti geologici e sismici*

Il nuovo insediamento produttivo si ubica nella porzione occidentale del territorio comunale. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la fattibilità dell'opera. Da evidenziare la presenza sul margine Ovest del perimetro della previsione urbanistica di una zona di rispetto dei pozzi potabili ad uso acquedottistico. L'intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018, DPGR 5/R/2020 e DPGR 36/R/2009). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall'opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in terreni con granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. La gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017. Vista la presenza della zona di rispetto di un pozzo potabile ad uso acquedottistico, il progetto dovrà essere redatto in conformità all'art. 94 del D.Lgs. 152/2006. Gli interventi in progetto risultano condizionati al rispetto di specifiche prescrizioni finalizzate a

contenere possibili rischi di inquinamento (realizzazione di fognature a tenuta e adeguata gestione dei materiali di risulta degli scavi), nel rispetto della normativa vigente ed in particolare secondo quanto sancito dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

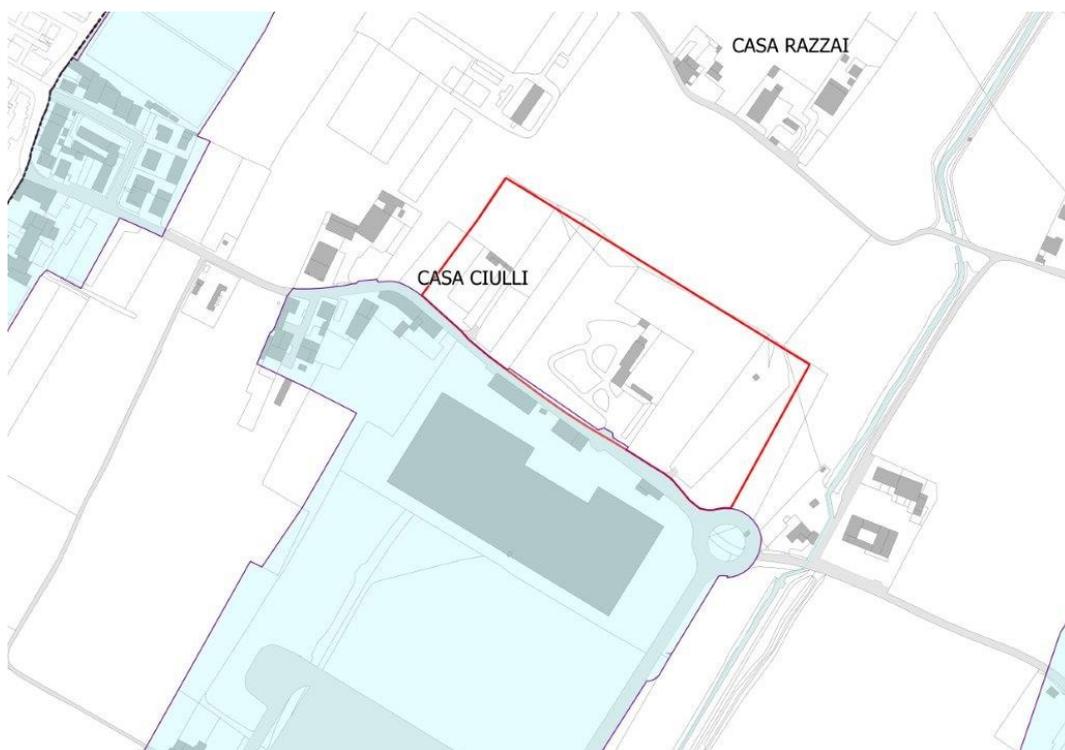
## **VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR**

L'area non è interessata da vincoli paesaggistici ed è stata sottoposta a conferenza di copianificazione nell'ambito del PS approvato nel 2021 conforme al PIT-PPR.

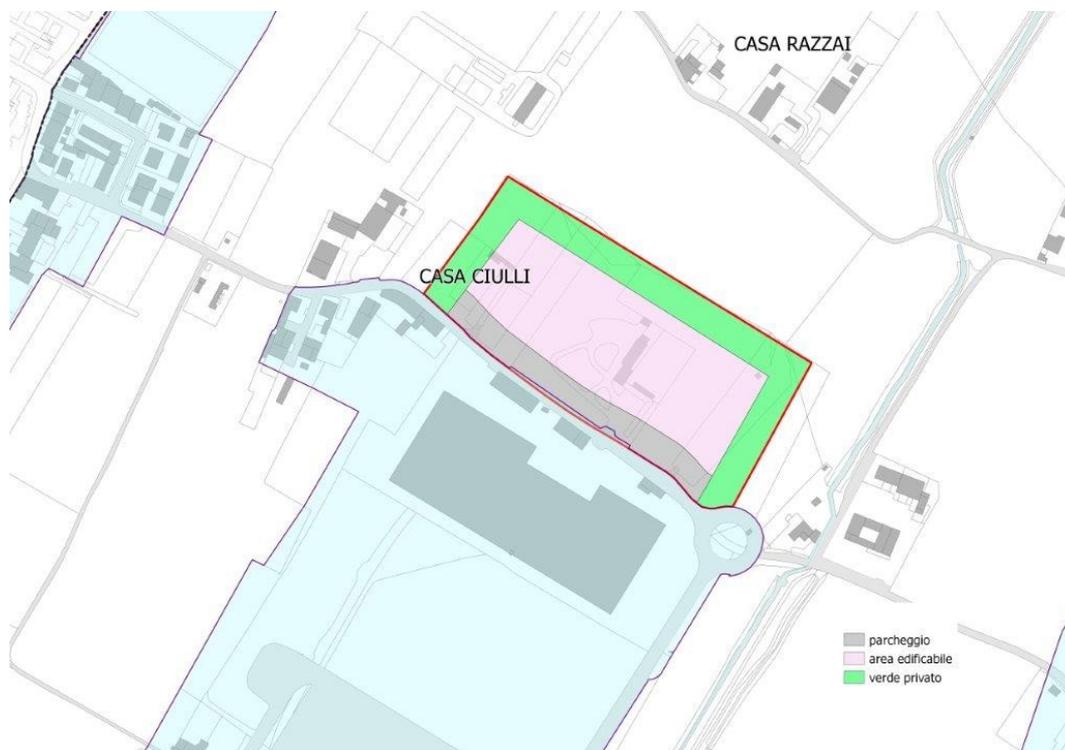
***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***



***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***



**Proposta preliminare del Piano Operativo  
(Esemplificazione dell'assetto urbanistico dell'area)**



## **B5 - Nuovo insediamento produttivo loc. Ponte del Santo**

### **TIPOLOGIA**

Insedimenti produttivi

### **PIANI INTERESSATI**

La presente previsione già sottoposta a copianificazione di PS approvato nel 2021, interessa in questa fase il nuovo PO.

### **DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE**

L'area è situata tra il sistema del Collettore delle Acque Basse, il Fosso Macinante, l'insediamento PEEP, il Ponte del Santo caratterizzato da un tessuto edilizio di formazione storico si è sviluppato intorno a Villa Flori e un fabbricato produttivo (PRINZ Beverage&Food). La proposta di trasformazione prevede la realizzazione di un edificio che dovrebbe diventare la nuova sede di Polistrade spa di circa 5.000mq di superficie coperta, con circa 1000mq di superficie destinata ad uffici e aree scoperte pertinenziali.

### **PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI**

L'area è stata già oggetto di copianificazione nel PS approvato nel 2021.

Nel RU vigente la zona in oggetto è classificata come "Area non inserita nel presente Regolamento Urbanistico" (art.159) in quanto l'originaria previsione del PMU 8.1 che la interessava è stata stralciata per le problematiche idrauliche.

### **MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE**

Si tratta di un'area già urbanizzata e adiacente a una piattaforma destinata a insediamento produttivo.

### **VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI**

La previsione è coerente con gli obiettivi del nuovo PS e ricade all'esterno del perimetro del Parco agricolo della Piana.

L'area non è interessata da vincoli paesaggistici né da altri vincoli o tutele. La previsione del nuovo insediamento è comunque subordinata alla verifica della sua fattibilità idraulica nonché a

specifiche attenzioni e misure per un corretto inserimento nel contesto paesaggistico ambientale ed in relazione alla vicinanza con il nucleo di Ponte al Santo.

### **Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione**

#### *Aspetti idraulici*

L'area risulta classificata ad allagamenti poco frequenti (P2 PGRA) con magnitudo molto severa e battente pari a 37.00m slm. L'intervento edilizio ricade fuori dal territorio urbanizzato e pertanto deve soddisfare quanto prescritto dall'art. 16 (interventi edilizi fuori dal territorio urbanizzato) comma 1 della L.R. 41/2018 il quale rimanda la fattibilità al rispetto dell'art. 11 comma 2 ovvero dovranno essere realizzate contestualmente le opere previste nell'art. 8 comma 1 lettera a), b) o c).

#### *Aspetti geologici e sismici*

Il nuovo insediamento produttivo si ubica nella porzione meridionale del territorio comunale. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la fattibilità dell'opera. Si segna la presenza di un contesto territoriale caratterizzate da potenziali fenomeni di liquefazioni associati al combinato disposto della presenza della falda acquifera nei primi di profondità contenuta in un deposito alluvionale prevalentemente granulare. L'intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018, DPGR 5/R/2020 e DPGR 36/R/2009). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall'opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in terreni con granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. La gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017

### **VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR**

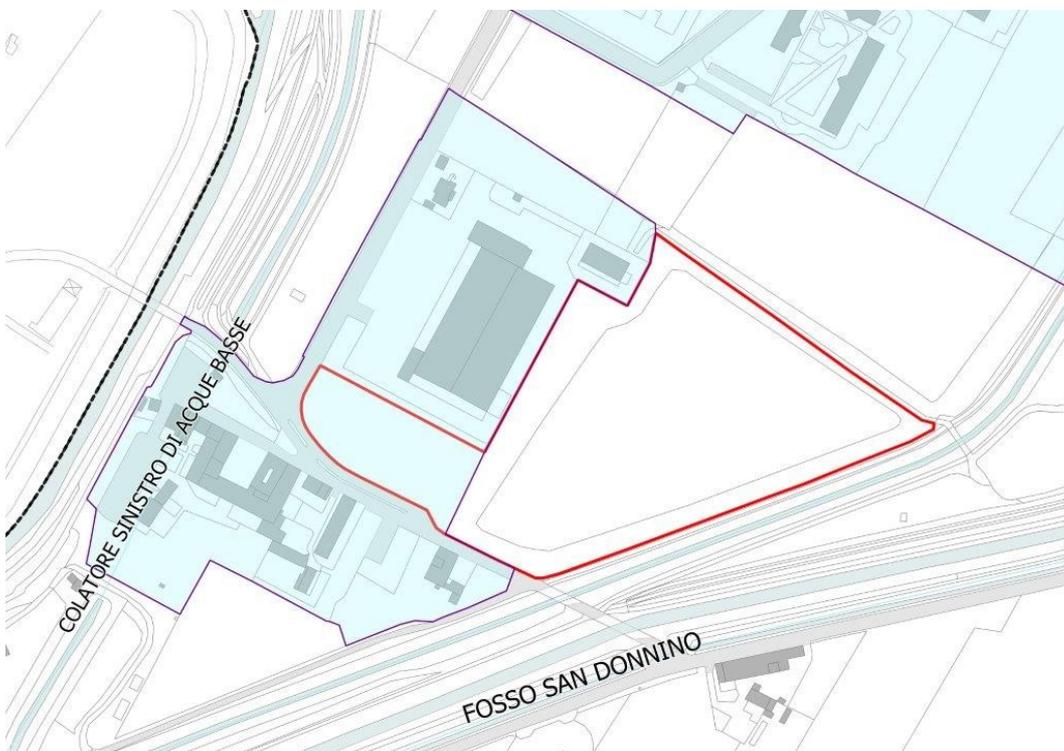
L'area è interessata da vincoli paesaggistici (Corsi d'acqua, art.142,co.2 lett.c) DLgs42/2004) ed è stata sottoposta a conferenza di copianificazione nell'ambito del PS approvato nel 2021

conforme al PIT-PPR. In fase attuativa si dovrà dare conto del rispetto delle prescrizioni e delle direttive del PIT-PPR.

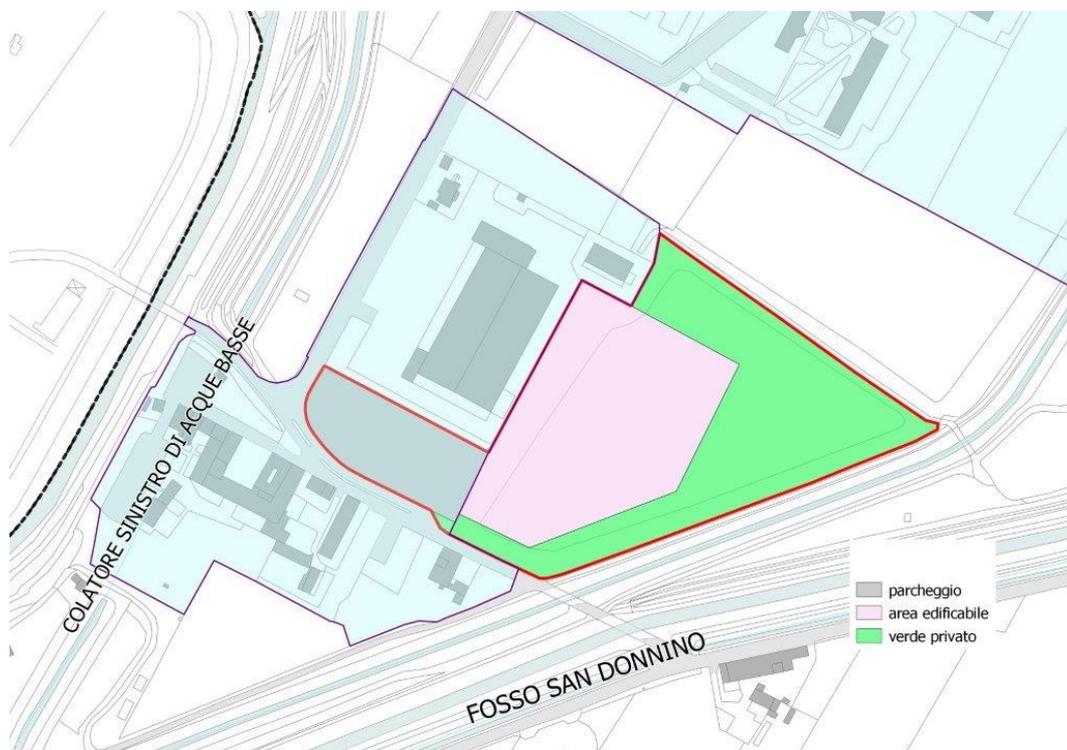
***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***



***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***



**Proposta preliminare del Piano Operativo  
(Esemplificazione dell'assetto urbanistico dell'area)**



## **C - Servizi**

### **C1 - Area sosta camper e spettacoli viaggianti - zona Tomerello**

#### **TIPOLOGIA**

Servizi

#### **PIANI INTERESSATI**

La presente previsione già sottoposta a copianificazione di PS approvato nel 2021, interessa in questa fase il nuovo PO.

#### **DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE**

L'area è situata all'interno di uno spazio intercluso fra l'asse dell'A1 con il suo snodo del Tronco Nord e il fosso Tomerello che divide l'ampio areale attualmente agricolo. L'area, delimitata a sud da via Limite, è quindi molto vicina al sistema delle grandi infrastrutture viarie e può divenire lo spazio per ospitare spettacoli viaggianti nonché per prevedere la realizzazione di un'area attrezzata per sosta camper, nell'ambito di una sistemazione complessiva, coerente con il carattere prevalentemente agricolo dei luoghi.

La previsione di destinare, almeno in parte, l'area agli spettacoli viaggianti e alla sosta dei camper è coerente con gli obiettivi di prevedere attrezzature funzionali ad un ordinato assetto dei servizi pubblici e di interesse pubblico ed al potenziamento dei parcheggi di supporto al sistema della mobilità ed alla fruizione turistica del territorio.

#### **PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI**

Nel PS vigente l'area è stata oggetto di copianificazione con questa stessa previsione. Nel vigente RU l'area ricade in zona "F" Attrezzature di interesse metropolitano. L'area non è compresa nel perimetro del Parco Agricolo della Piana.

#### **MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE**

In accordo con quanto stabilito dall'art.25 comma 5 della L.R. 65/2014 non sussistono alternative sostenibili di riutilizzazione e riorganizzazione degli insediamenti e infrastrutture esistenti.

## VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI

La previsione in oggetto, per la sua localizzazione e le sue destinazioni, può svolgere una funzione di livello sovracomunale oltre a rafforzare il sistema delle attrezzature e dei servizi di interesse comunale.

L'area è interessata dalla DPA di un elettrodotto e ricade nel vincolo paesaggistico dell'A1 e per una piccola porzione anche dell'A11. In prossimità dell'area sono ubicate alcune emergenze vegetazionali ed essa è localizzata in prossimità della ZSC-ZPS. Dovranno essere approfondite con relazione agronomica le presenze arboree, per evitare incompatibilità fra le attività di spettacolo ammesse e le esigenze di tutela delle presenze faunistiche nella ZSC-ZPS. In ogni caso le nuove edificazioni dovranno essere limitate alle attrezzature di servizio strettamente necessarie alle funzioni ammesse.

Inoltre per la realizzazione dei piazzali dovranno essere applicati i criteri i Criteri Ambientali Minimi indicati nel Decreto 24 dicembre 2015, "Criteri Ambientali Minimi per l'affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione edifici e per la gestione dei cantieri della Pubblica Amministrazione".

I piazzali non saranno asfaltati ma verranno realizzati con materiale drenante, come ad esempio lo stabilizzato naturale, e verranno piantumati alberi per garantire ombreggiature e riduzione di CO2. Saranno necessarie le principali opere di urbanizzazione tra cui fognature per lo smaltimento delle acque meteoriche e illuminazione stradale. Per la infrastrutturazione primaria, ad esempio, si dovrà prevedere:

- almeno il 10% dell'area lorda del parcheggio sia costituita da copertura verde con alberatura idonea per tale tipo di area

- il perimetro dell'area sia delimitato da una cintura di verde di altezza non inferiore ad un metro e di opacità superiore al 75%

- le eventuali coperture devono essere realizzate con pensiline fotovoltaiche a servizio dell'impianto di illuminazione del parcheggio

- devono essere presenti spazi per moto e ciclomotori rapportati al numero di addetti/utenti/potenziali abitanti del quartiere

- al fine di eliminare il rischio di inquinamento delle acque superficiali e sotterranee e di garantire un consistente risparmio idrico, deve essere prevista la realizzazione di una rete separata per la raccolta delle acque meteoriche. Le acque provenienti da superfici scolanti non soggette ad inquinamento (marciapiedi, aree e strade pedonali o ciclabili, giardini, etc...) vengono convogliate direttamente nella rete delle acque meteoriche e poi in vasche di raccolta

per essere utilizzate a scopo irriguo. Le acque provenienti da superfici scolanti soggette ad inquinamento (strade carrabili, parcheggi) dovranno essere convogliate in sistemi di depurazione e disoleazione anche di tipo naturale prima di essere immesse nella rete delle acque meteoriche. Il progetto deve essere redatto sulla base della normativa di settore UNI/TS 11445 “Impianti per la raccolta e utilizzo dell’acqua piovana per usi diversi dal consumo umano -Progettazione, installazione e manutenzione” o norma equivalente.

-Al fine di minimizzare i consumi idrici e quelli energetici sarà previsto per l’irrigazione del verde pubblico un impianto di irrigazione a goccia automatico (con acqua proveniente dalle vasche di raccolta delle acque meteoriche), alimentato da fonti energetiche rinnovabili. Il progetto deve essere redatto sulla base della normativa UNI/TS 11445 “Impianti per la raccolta e utilizzo dell’acqua piovana per usi diversi dal consumo umano -Progettazione, installazione e manutenzione” o norma equivalente.

- Devono essere previste apposite aree che possono essere destinate per la raccolta differenziata locale dei rifiuti provenienti da uffici, commercio, etc quali carta, cartone, vetro, alluminio, acciaio, plastica, tessile, cuoio, gomma, umido, RAEE, coerentemente con il regolamento comunale di gestione dei rifiuti

-I criteri di progettazione degli impianti di illuminazione devono rispondere a quelli contenuti nel documento di CAM “Illuminazione” emanati con Decreto 23 dicembre 2013 (Supplemento ordinario alla GU n.18 del 23 gennaio 2014) e smi.

### **Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione**

#### *Aspetti idraulici*

L'area non ricade in zone a pericolosità idraulica.

#### *Aspetti geologici e sismici*

La nuova area si ubica in prossimità del margine Nord-Orientale del territorio comunale. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la fattibilità dell’opera. L’intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018 e DPGR 5/R/2020). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall’opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in

terreni con granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. La gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017

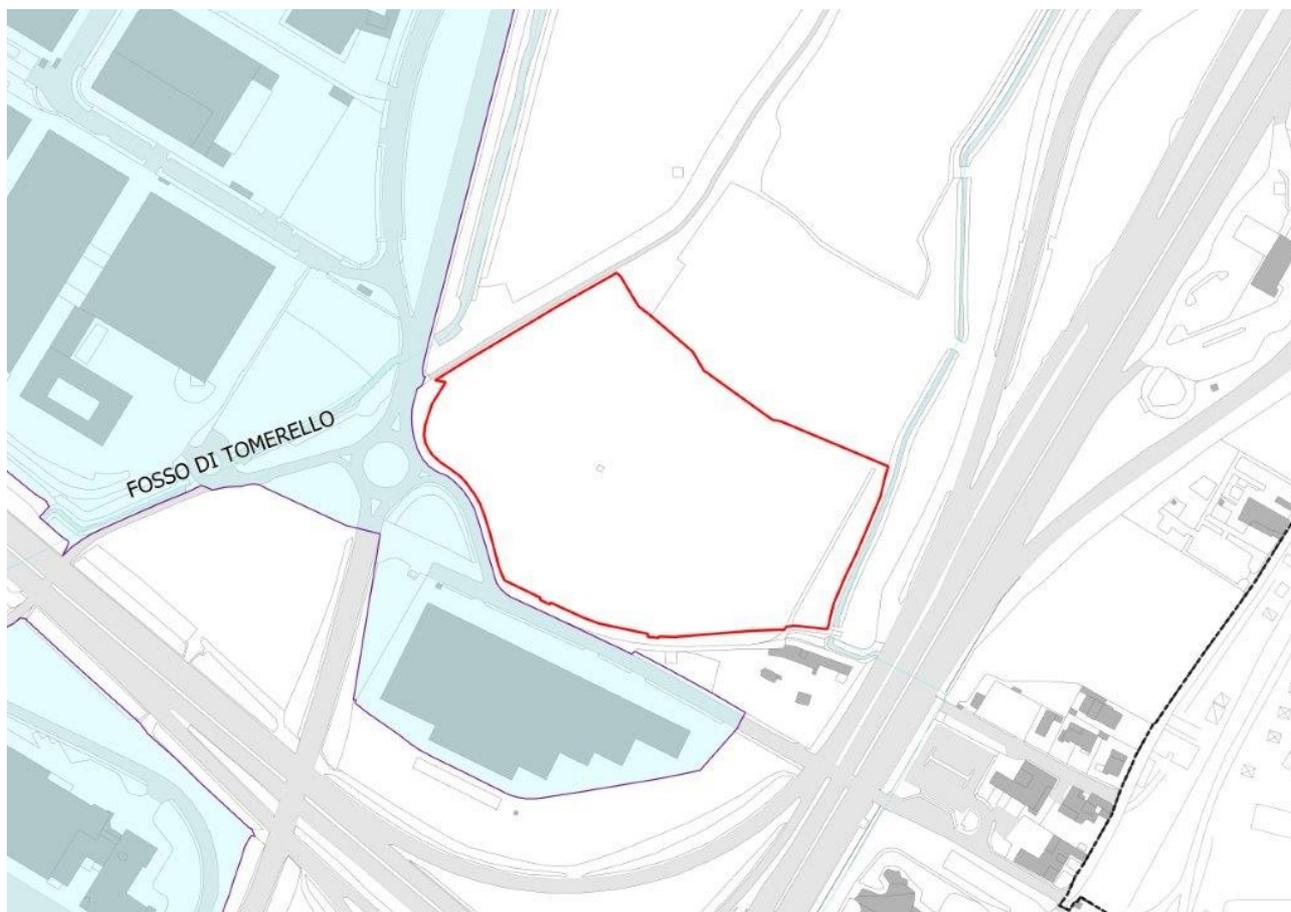
## **VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR**

L'area è interessata dai vincoli paesaggistici per decreto relativi alle Autostrade A1 e A11. La previsione è stata sottoposta a conferenza di copianificazione nell'ambito del PS approvato nel 2021 conforme al PIT-PPR. La scheda norma del Piano Operativo dovrà fare riferimento alla disciplina di detti vincoli ed in fase attuativa si dovrà dare conto del rispetto delle prescrizioni e delle direttive del PIT-PPR.

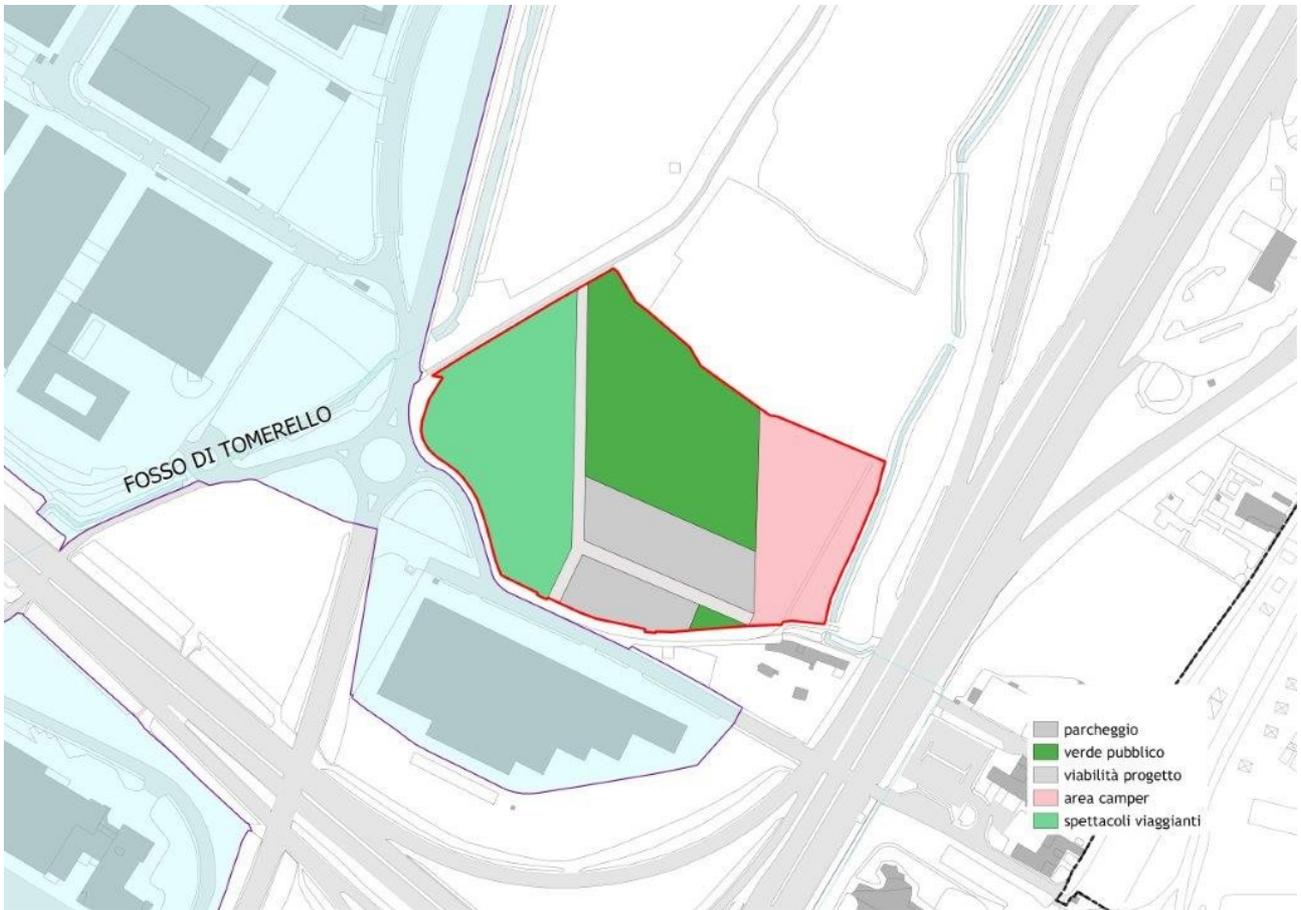
***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***



***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***



**Proposta preliminare del Piano Operativo  
(Esemplificazione dell'assetto urbanistico dell'area)**



## **C2 - Scuola secondaria di secondo grado via Prunaia**

### **TIPOLOGIA**

*Servizi*

### **PIANI INTERESSATI**

La presente previsione già sottoposta a copianificazione di PS approvato nel 2021, interessa in questa fase il nuovo PO.

### **DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE**

La previsione riguarda l'area inedificata posta a est di via del Giglio e a sud di via Prunaia, ai margini est dell'abitato che si sviluppa lungo via Palagetta, tra il capoluogo e San Piero a Ponti. La previsione consiste nella creazione di un polo scolastico per l'istruzione secondaria di secondo grado, in coerenza con la strategia di area vasta di incrementare la dotazione di servizi di livello sovracomunale. La creazione di un polo di servizi contribuisce inoltre a preservare il carattere policentrico del sistema insediativo, a ridefinire i margini della struttura urbana con il territorio rurale oltre che ad elevare le prestazioni sociali della città sia in termini di servizi scolastici che di elementi della rete di mobilità lenta.

### **PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI**

La previsione ripropone sostanzialmente i contenuti del RU vigente, come recepiti nella copianificazione del PS vigente. In particolare si riferisce alla porzione nord del comparto 5.7 di via del Giglio, che comprende, oltre ad insediamenti residenziali e per servizi, un'area per l'istruzione e verde pubblico e di rispetto. La previsione è correlata alla realizzazione del completamento della tangenziale a est dell'abitato di Campi Bisenzio ed alla grande struttura di vendita posta più a sud con la creazione di una nuova polarità urbana di servizi e commercio. La previsione è inoltre legata alla previsione della tramvia linea 4 (scheda A1).

### **MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE**

L'area è caratterizzata da un grado di accessibilità elevato, soprattutto nell'assetto di progetto della rete per la mobilità. Inoltre la previsione contribuisce alla creazione di un polo di servizi in un'area che ne è sottodotata e che può servire un bacino di livello urbano. Per tali motivi è stata ritenuta opportuna questa localizzazione.

## VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI

La previsione si colloca in un'area già accessibile da via Palagetta e ancora più accessibile se vista nell'insieme di previsioni di miglioramento del sistema viario (asse est della tangenziale) e di realizzazione del collegamento tramviario con Firenze. La creazione di un polo di servizi in questa porzione di territorio può generare un miglioramento della qualità urbana, e consente di riqualificare il margine est dell'abitato in continuità con le sottostanti previsioni insediative residenziali e della grande distribuzione commerciale. L'area non è interessata da vincoli paesaggistici né da altri vincoli e tutele. E' però adiacente ad una ZSC-ZPS e dovrà essere assoggettata ad una specifica valutazione di incidenza. Si considera che la progettazione debba essere in linea con i requisiti di legge per le opere pubbliche:

### Edifici

Gli edifici saranno costruiti avendo una particolare attenzione alla qualità architettonica, alla scelta dei materiali ecosostenibili e di basso impatto ambientale. Le costruzioni saranno realizzate con strutture portanti, coperture e tamponamenti esterni con materiali di cui è riconosciuta a fine vita la totale riciclabilità. Quanto alle coibentazioni termiche ed acustiche verrà fatto uso di materiali isolanti minerali. Saranno impiegati per le finiture, pavimentazioni interne, infissi ecc. , prodotti di produzione locale se presenti e rientranti in una logica di sistema di "economia circolare". La scelta della tipologia e dell'architettura delle facciate esterne sarà ispirata da criteri di sobrietà, qualità, sostenibilità economica. La scelta definitiva del disegno architettonico e dei materiali dei prospetti è demandata comunque alla fase del progetto esecutivo e del Permesso di Costruire.

### Aree pertinenziali

Le aree di pertinenza dei singoli edifici sono destinate in parte a verde, in parte a parcheggio e spazi di manovra e movimentazione merci. Quanto alle aree esterne si prevede che i materiali impiegati per le pavimentazioni dei parcheggi e dei piazzali di manovra saranno del tipo a bassa capacità riflettente. Le aree destinate a parcheggio saranno dotate di alberature in grado di ombreggiare parte delle superfici sottostanti in modo tale a produrre effetti positivi sul comfort esterno. I riempimenti e le massicciate di fondazione delle pavimentazioni esterne saranno eseguite con materiali inerti di riciclo provenienti da impianti locali. Gran parte della pavimentazione delle aree esterne saranno realizzate con materiali drenanti. Le pavimentazioni delle aree di

sosta degli autoveicoli sono realizzate con mattonelle filtranti per la parte degli stalli degli autoveicoli ed in materiali impermeabili per i corselli di distribuzione. Le pavimentazioni dei piazzali di manovra o movimentazione merci sono costruiti con pavimentazioni drenanti. L'insediamento commerciale e l'insediamento logistico saranno dotati di rete acquedottistica duale per il recupero di acque meteoriche provenienti dalle coperture e successivo utilizzo delle acque recuperate ad uso irriguo e l'alimentazione di acqua potabile della rete di adduzione per gli usi umani.

### **Prescrizioni e mitigazioni ambientali**

Gli edifici che insistono all'interno delle UMI sono progettati con soluzioni tecniche finalizzate ad ottimizzare i fabbisogni energetici ed a ricercare un corretto equilibrio con l'ambiente esistente. Le soluzioni architettoniche degli edifici prevedono l'uso di prefabbricati che si distinguono per la qualità delle soluzioni tecniche adottate. I sistemi di copertura e di tamponamento delle pareti esterne danno la possibilità di costruire fabbricati con rese funzionali, estetiche ed energetiche tali da raggiungere alti livelli qualitativi. L'isolamento termico degli edifici è realizzato mediante soluzioni tecnologiche e costruttive idonee a ridurre le perdite di calore verso l'esterno durante l'inverno e l'ingresso del calore durante l'estate.

Nella progettazione viene seguito il criterio mantenere all'interno degli ambienti sempre la stessa temperatura di comfort facendosi condizionare il meno possibile dalle differenze di temperatura che ci sono all'esterno. Inoltre un corretto isolamento termico contribuisce alla riduzione delle emissioni di sostanze nocive ed inquinanti con bassi consumi energetici.

### **Ottimizzazione fabbisogni energetici**

Per quanto riguarda il fabbisogno energetico per l'alimentazione dei sistemi di climatizzazione estiva ed invernale degli ambienti di lavoro compresi quelli destinati alla produzione è escluso l'uso di combustibili di fonte fossile.

### **Fonti energetiche rinnovabili**

Il progetto prevede un largo ricorso alla produzione di energia elettrica mediante impianti fotovoltaici per la conduzione degli impianti di climatizzazione alimentati totalmente da questa fonte energetica. Per un importante consumo energetico sarà previsto un impianto di riscaldamento e raffrescamento climatizzato alimentato da energia elettrica in maggior parte di produzione fotovoltaica. All'interno delle aree di parcheggio riservate al personale sono previste aree di sosta con colonnine di rapida ( fast charge ) ricarica elettrica auto alimentate dal fotovoltaico.

## **Rumori**

Il contenimento e l'abbattimento dei rumori eventualmente prodotti avviene nel rispetto delle leggi e norme vigenti in materia di tutela dei lavoratori e mediante l'adozione di materiali insonorizzanti posti all'interno delle pareti interne ed esterne del fabbricato e dei solai di separazione tra il piano terra ed il piano primo ove previsti.

## **Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione**

### *Aspetti idraulici*

L'area risulta classificata in parte ad allagamenti poco frequenti (P2 PGRA) con magnitudo moderata, relativamente alla porzione interna al territorio urbanizzato, ed in parte ad allagamenti frequenti (P3 PGRA) con magnitudo severa e molto severa, la residua. Il battente è pari a 35.68m slm. Relativamente alla porzione interna al territorio urbanizzato deve essere garantito il rispetto dell'art. 11 comma 2 della L.R. 41/2018 ovvero dovranno essere realizzate contestualmente le opere previste nell'art. 8 comma 1 lettera a), b) o c). Relativamente alla porzione esterna al territorio urbanizzato vale quanto prescritto dall'art. 16 (interventi edilizi fuori dal territorio urbanizzato) comma 1 della L.R. 41/2018 il quale rimanda la fattibilità al rispetto dell'art. 11 comma 1 ovvero dovranno essere realizzate contestualmente le opere previste nell'art. 8 comma 1 lettera a), b).

### *Aspetti geologici e sismici*

Il nuovo fabbricato scolastico si ubica in prossimità del margine orientale del territorio comunale. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la fattibilità dell'opera. L'intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018, DPGR 5/R/2020 e DPGR 36/R/2009). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall'opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in terreni con granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. La gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017

## **VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR**

L'area non è interessata da vincoli paesaggistici ed è stata sottoposta a conferenza di copianificazione nell'ambito del PS approvato nel 2021 conforme al PIT-PPR.

***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***



***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***



**Proposta preliminare del Piano Operativo  
(Esemplificazione dell'assetto urbanistico dell'area)**



## **C3 - Polo scolastico di San Martino**

### **TIPOLOGIA**

*Infrastrutture*

### **PIANI INTERESSATI**

La presente previsione già sottoposta a copianificazione di PS approvato nel 2021, interessa in questa fase il nuovo PO.

### **DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE**

L'area ineditata di circa 7,5 ettari si trova al margine sud della località San Martino in prossimità del fiume Bisenzio e del Convento delle suore Carmelitane di Santa Teresa. L'area è marginalmente interessata a sud dall'attraversamento di un elettrodotto. La proposta consiste nella realizzazione di un nuovo polo scolastico (scuola primaria e secondaria di primo grado), facilmente accessibile da San Martino e dal sistema viario e della mobilità lenta previsto dal Piano. La nuova polarità si inserisce in un contesto carente di servizi per l'istruzione e crea un collegamento di spazi pubblici anche aperti che, attraverso il parco del convento di Santa Teresa, si collega al Fiume Bisenzio.

La previsione di un polo scolastico nell'area di S. Martino è coerente con l'obiettivo indicato in fase di avvio del PS di elevare le prestazioni sociali della città sia in termini di servizi scolastici che di elementi della rete di mobilità lenta. I percorsi verdi previsti in questa operazione rappresentano una connessione ecologica tra territorio aperto e tratto urbano del fiume Bisenzio. Il superamento della carenza di servizi per l'istruzione è funzionale anche a preservare il carattere policentrico del sistema insediativo e a ridefinire i margini con il territorio rurale.

### **PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI**

La previsione è stata oggetto di copianificazione nel PS approvato nel 2021. L'area è esterna al Parco agricolo della Piana. Il Regolamento Urbanistico vigente prevede in questa area il Piano Attuativo PMU 4.22 comprendente nuova viabilità, parcheggi, aree a verde e nuove edificazioni.

### **MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE**

L'area è caratterizzata da un grado di accessibilità elevato, soprattutto nell'assetto di progetto della rete per la mobilità. Inoltre la previsione contribuisce alla creazione di un polo di servizi in

un'area che ne è sottodotata e che può servire un bacino di livello urbano. Per tali motivi è stata ritenuta opportuna questa localizzazione.

## **VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI**

La posizione della previsione di insediamento scolastico ai margini dell'abitato di San Martino costituisce un'occasione di ridisegno del margine urbano rispetto al territorio aperto. Dal punto di vista dell'accessibilità, l'area è servita dalla tangenziale sud ed è facilmente raggiungibile da San Martino anche attraverso connessioni di mobilità dolce e percorsi verdi da prevedere. L'area non è interessata da vincoli paesaggistici ne' da altri vincoli e tutele, ad eccezione della DPA dall'elettrodotto, rispetto al quale la nuova polarità dovrà collocarsi ad un' adeguata distanza. Si considera che la progettazione debba essere in linea con i requisiti di legge per le opere pubbliche:

### **Edifici**

Gli edifici saranno costruiti avendo una particolare attenzione alla qualità architettonica, alla scelta dei materiali ecosostenibili e di basso impatto ambientale. Le costruzioni saranno realizzati con strutture portanti, coperture e tamponamenti esterni con materiali di cui è riconosciuta a fine vita la totale riciclabilità. Quanto alle coibentazioni termiche ed acustiche verrà fatto uso di materiali isolanti minerali. Saranno impiegati per le finiture, pavimentazioni interne, infissi ecc. , prodotti di produzione locale se presenti e rientranti in una logica di sistema di "economia circolare". La scelta della tipologia e dell'architettura delle facciate esterne sarà ispirata da criteri di sobrietà, qualità, sostenibilità economica. La scelta definitiva del disegno architettonico e dei materiali dei prospetti è demandata comunque alla fase del progetto esecutivo e del Permesso di Costruire.

### **Aree pertinenziali**

Le aree di pertinenza dei singoli edifici sono destinate in parte a verde, in parte a parcheggio e spazi di manovra e movimentazione merci. Quanto alle aree esterne si prevede che i materiali impiegati per le pavimentazioni dei parcheggi e dei piazzali di manovra saranno del tipo a bassa capacità riflettente. Le aree destinate a parcheggio saranno dotate di alberature in grado di ombreggiare parte delle superfici sottostanti in modo tale a produrre effetti positivi sul comfort esterno. I riempimenti e le massicciate di fondazione delle pavimentazioni esterne saranno eseguite con materiali inerti di riciclo provenienti da impianti locali. Gran parte della pavimentazio-

ne delle aree esterne saranno realizzate con materiali drenanti. Le pavimentazioni delle aree di sosta degli autoveicoli sono realizzate con mattonelle filtranti per la parte degli stalli degli autoveicoli ed in materiali impermeabili per i corselli di distribuzione. Le pavimentazioni dei piazzali di manovra o movimentazione merci sono costruiti con pavimentazioni drenanti. L'insediamento commerciale e l'insediamento logistico saranno dotati di rete acquedottistica duale per il recupero di acque meteoriche provenienti dalle coperture e successivo utilizzo delle acque recuperate ad uso irriguo e l'alimentazione di acqua potabile della rete di adduzione per gli usi umani.

### **Prescrizioni e mitigazioni ambientali**

Gli edifici che insistono all'interno delle UMI sono progettati con soluzioni tecniche finalizzate ad ottimizzare i fabbisogni energetici ed a ricercare un corretto equilibrio con l'ambiente esistente. Le soluzioni architettoniche degli edifici prevedono l'uso di prefabbricati che si distinguono per la qualità delle soluzioni tecniche adottate. I sistemi di copertura e di tamponamento delle pareti esterne danno la possibilità di costruire fabbricati con rese funzionali, estetiche ed energetiche tali da raggiungere alti livelli qualitativi. L'isolamento termico degli edifici è realizzato mediante soluzioni tecnologiche e costruttive idonee a ridurre le perdite di calore verso l'esterno durante l'inverno e l'ingresso del calore durante l'estate.

Nella progettazione viene seguito il criterio mantenere all'interno degli ambienti sempre la stessa temperatura di comfort facendosi condizionare il meno possibile dalle differenze di temperatura che ci sono all'esterno. Inoltre un corretto isolamento termico contribuisce alla riduzione delle emissioni di sostanze nocive ed inquinanti con bassi consumi energetici.

### **Ottimizzazione fabbisogni energetici**

Per quanto riguarda il fabbisogno energetico per l'alimentazione dei sistemi di climatizzazione estiva ed invernale degli ambienti di lavoro compresi quelli destinati alla produzione è escluso l'uso di combustibili di fonte fossile.

### **Fonti energetiche rinnovabili**

Il progetto prevede un largo ricorso alla produzione di energia elettrica mediante impianti fotovoltaici per la conduzione degli impianti di climatizzazione alimentati totalmente da questa fonte energetica. Per un importante consumo energetico sarà previsto un impianto di riscaldamento e raffrescamento climatizzato alimentato da energia elettrica in maggior parte di produzione fo-

tovoltaica. All'interno delle aree di parcheggio riservate al personale sono previste aree di sosta con colonnine di rapida ( fast charge ) ricarica elettrica auto alimentate dal fotovoltaico.

## **Rumori**

Il contenimento e l'abbattimento dei rumori eventualmente prodotti avviene nel rispetto delle leggi e norme vigenti in materia di tutela dei lavoratori e mediante l'adozione di materiali insonorizzanti posti all'interno delle pareti interne ed esterne del fabbricato e dei solai di separazione tra il piano terra ed il piano primo ove previsti.

## **Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione**

### *Aspetti idraulici*

L'area risulta classificata ad allagamenti poco frequenti (P2 PGRA) con magnitudo molto severa e battente pari a 36.27m slm. L'intervento edilizio ricade fuori dal territorio urbanizzato e pertanto deve soddisfare quanto prescritto dall'art. 16 (interventi edilizi fuori dal territorio urbanizzato) comma 2 della L.R. 41/2018 ovvero dovranno essere realizzate contestualmente le opere previste nell'art. 8 comma 1 lettera a), b).

### *Aspetti geologici e sismici*

Il nuovo insediamento scolastico si ubica nella porzione centrale del territorio comunale. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la fattibilità dell'opera. L'intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018, DPGR 5/R/2020 e DPGR 36/R/2009). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall'opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in terreni con granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. La gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017

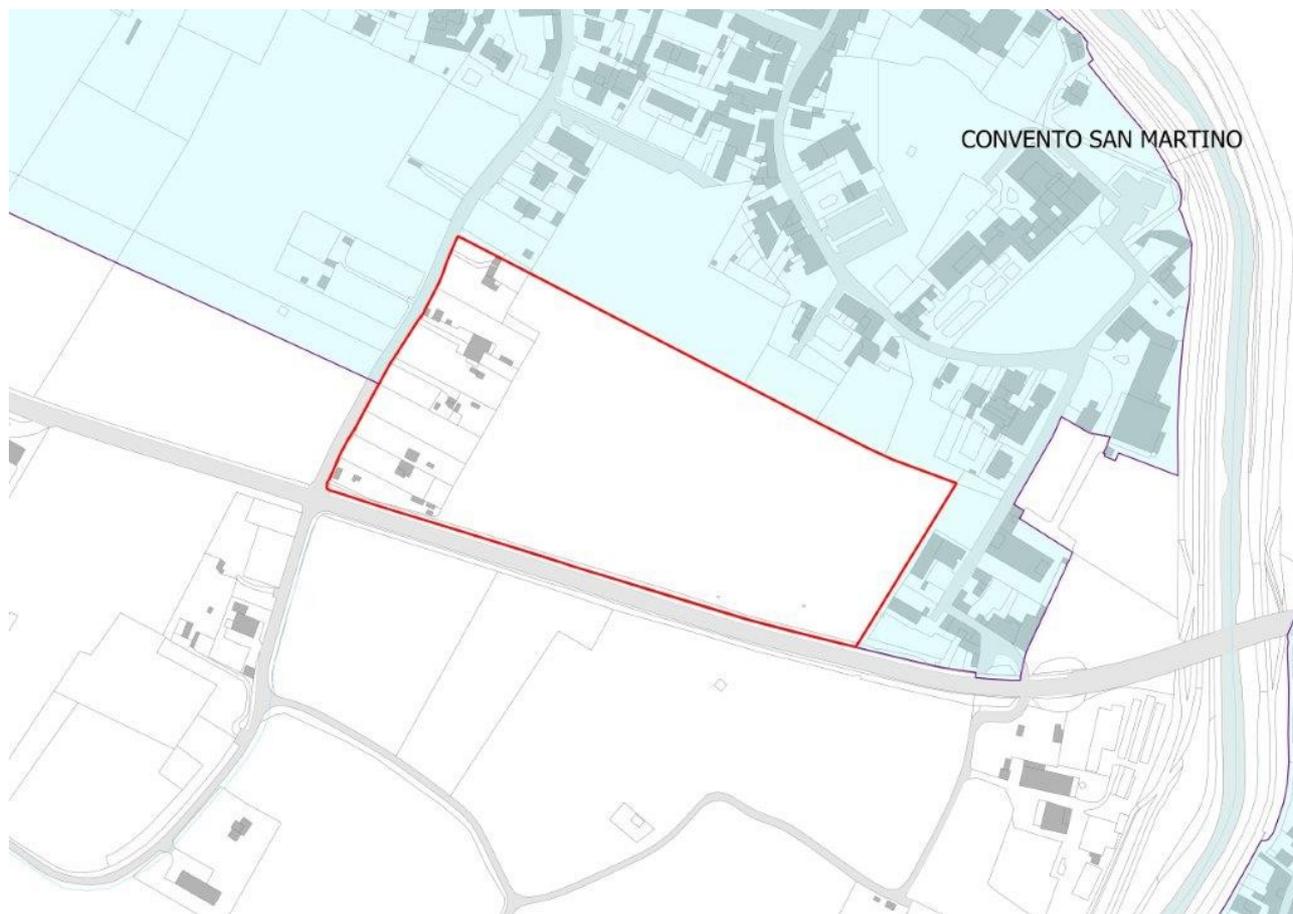
## **VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR**

L'area non è interessata da vincoli paesaggistici ed è stata sottoposta a conferenza di copianificazione nell'ambito del PS approvato nel 2021 conforme al PIT-PPR. L'area è interessata dalla DPA dall'elettrodotto, rispetto al quale la nuova polarità dovrà collocarsi ad un' adeguata distanza.

***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***



***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***



**Proposta preliminare del Piano Operativo  
(Esemplificazione dell'assetto urbanistico dell'area)**

**IPOTESI PROGETTUALE**



**Planimetria generale**



*Vista della piazza*



*Vista corte interna*



*Vista corte interna*

## **C5 - Nuove infrastrutture sportive e parcheggio Fondazione Spazio Reale**

### **TIPOLOGIA**

*Servizi*

### **PIANI INTERESSATI**

La presente previsione già sottoposta a copianificazione di PS approvato nel 2021, interessa in questa fase il nuovo PO.

### **DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE**

L'area è situata in adiacenza alla Fondazione Spazio Reale a S.Donnino. La proposta è di destinare tale area a parcheggi, considerandola parte integrante del polo di servizi di interesse pubblico adiacente; ciò consentirebbe di servire meglio le aree per attrezzature di interesse comune esistenti e che per il grande numero di partecipanti ai vari eventi e degli addetti alle molteplici attività necessitano di nuovi parcheggi.

La proposta promuove la realizzazione di infrastrutture, attrezzature e servizi pubblici o di interesse collettivo con particolare riferimento alle dotazioni di parcheggi e di verde attrezzato, pertanto si allinea con l'obiettivo 6 del Documento di Avvio del Piano Strutturale e per la valenza della struttura anche con l'obiettivo 1C.

### **PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI**

Nel PS l'area è stata assoggettata a conferenza di copianificazione per questa previsione, ed è inclusa nel perimetro del parco Agricolo della Piana. Nel nuovo Piano operativo la previsione dei parcheggi sarà integrata dalla previsione di alcune piccole strutture sportive all'aperto: non si ritiene che tale parziale variazione delle destinazione d'uso dell'area renda necessaria una variante al PS .

Nel RU l'area è preordinata alla costituzione di una ANPIL "Area naturalistica protetta Interesse Locale" .

## MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE

L'area costituisce ampliamento e arricchimento delle dotazioni di una attrezzatura di interesse collettivo esistente.

## VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI

Si valuta che, considerate le attuali carenze di parcheggi nella zona, la previsione in oggetto possa determinare un decisivo miglioramento dell'offerta di aree di sosta veicolare a servizio di S. Donnino e della struttura esistente.

L'area in oggetto nel RU vigente era preordinata alla costituzione di un'ANPIL ma su di essa non ricadono vincoli paesaggistici. L'intervento dovrà tenere conto della vicinanza del cimitero di S. Donnino e delle limitazioni imposte dal vincolo dell'inceneritore (Fascia c - vincolo idrogeologico che pone limiti all'escavazione di nuovi pozzi).

Inoltre i progetti dovranno garantire adeguati requisiti di sostenibilità, quali ad esempio la realizzazione del piazzale con materiale drenante, come lo stabilizzato naturale, e la messa a dimora di alberi per garantire ombreggiature e riduzione di CO2. Saranno necessarie le principali opere di urbanizzazione tra cui fognature per lo smaltimento delle acque meteoriche e illuminazione stradale; per la loro realizzazione potranno essere applicati i criteri i Criteri Ambientali Minimi indicati nel Decreto 24 dicembre 2015, "Criteri Ambientali Minimi per l'affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione edifici e per la gestione dei cantieri della Pubblica Amministrazione". Per la infrastrutturazione primaria, ad esempio, si dovrà prevedere che:

- almeno il 10% dell'area lorda del parcheggio sia costituita da copertura verde con alberatura idonea per tale tipo di area
- il perimetro dell'area sia delimitato da una cintura di verde di altezza non inferiore ad un metro e di opacità superiore al 75%
- le eventuali coperture devono essere realizzate con pensiline fotovoltaiche a servizio dell'impianto di illuminazione del parcheggio
- devono essere presenti spazi per moto e ciclomotori rapportati al numero di addetti/utenti/potenziali abitanti del quartiere
- al fine di eliminare il rischio di inquinamento delle acque superficiali e sotterranee e di garantire un consistente risparmio idrico, deve essere prevista la realizzazione di una rete separata per la raccolta delle acque meteoriche. Le acque provenienti da superfici scolanti non soggette ad inquinamento (marciapiedi, aree e strade pedonali o ciclabili, giardini, etc...)

vengono convogliate direttamente nella rete delle acque meteoriche e poi in vasche di raccolta per essere utilizzate a scopo irriguo. Le acque provenienti da superfici scolanti soggette ad inquinamento (strade carrabili, parcheggi) dovranno essere convogliate in sistemi di depurazione e disoleazione anche di tipo naturale prima di essere immesse nella rete delle acque meteoriche. Il progetto deve essere redatto sulla base della normativa di settore UNI/TS 11445 “Impianti per la raccolta e utilizzo dell’acqua piovana per usi diversi dal consumo umano -Progettazione, installazione e manutenzione” o norma equivalente.

Al fine di minimizzare i consumi idrici e quelli energetici sarà previsto per l’irrigazione del verde pubblico un impianto di irrigazione a goccia automatico (con acqua proveniente dalle vasche di raccolta delle acque meteoriche), alimentato da fonti energetiche rinnovabili. Il progetto deve essere redatto sulla base della normativa UNI/TS 11445 “Impianti per la raccolta e utilizzo dell’acqua piovana per usi diversi dal consumo umano -Progettazione, installazione e manutenzione” o norma equivalente.

Devono essere previste apposite aree che possono essere destinate per la raccolta differenziata locale dei rifiuti provenienti da uffici, commercio, etc quali carta, cartone, vetro, alluminio, acciaio, plastica, tessile, cuoio, gomma, umido, RAEE, coerentemente con il regolamento comunale di gestione dei rifiuti

*I criteri di progettazione degli impianti di illuminazione devono rispondere a quelli contenuti nel documento di CAM “Illuminazione” emanati con Decreto 23 dicembre 2013 (Supplemento ordinario alla GU n.18 del 23 gennaio 2014) e smi.*

### **Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione**

#### *Aspetti idraulici*

L'area risulta classificata ad allagamenti poco frequenti (P2 PGRA) con magnitudo molto severa e battente pari a 36.27m slm. L'intervento ricade al di fuori del territorio urbanizzato. Per la porzione a parcheggio dovrà essere fatto riferimento a quanto prescritto all'art.13 (infrastrutture lineari ed a rete) comma 4 lettera b) della L.R. 41/2018 garantendo che non venga superato il rischio medio R2 e il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree, oltre a gestirne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali.

### *Aspetti geologici e sismici*

L'intervento in oggetto si ubica nella porzione meridionale del territorio comunale. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la fattibilità dell'opera. Si segnala la presenza in affioramento di terreni prevalentemente granulari con il combinato disposto della presenza della falda che può, in presenza di sisma provocare fenomeni di liquefazione dei terreni. L'intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018 e DPGR 36/R/2009 e DPGR 5/R/2020). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall'opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in terreni con granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. La gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017

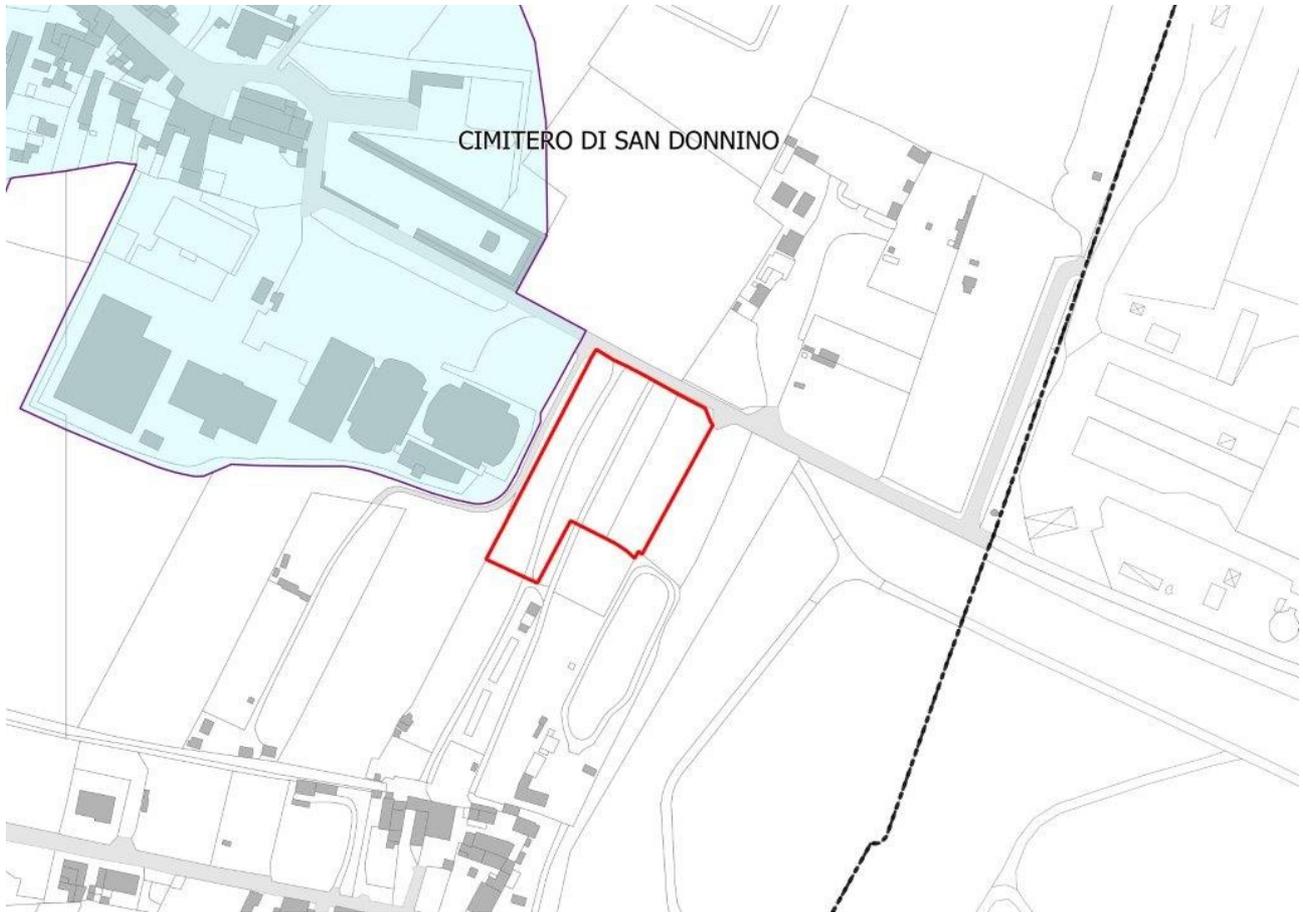
### **VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR**

L'area non è interessata da vincoli paesaggistici ed è stata sottoposta a conferenza di copianificazione nell'ambito del PS approvato nel 2021 conforme al PIT-PPR. L'area dell'intervento ricade all'interno del vincolo dell'ex Inceneritore di S.Donnino.

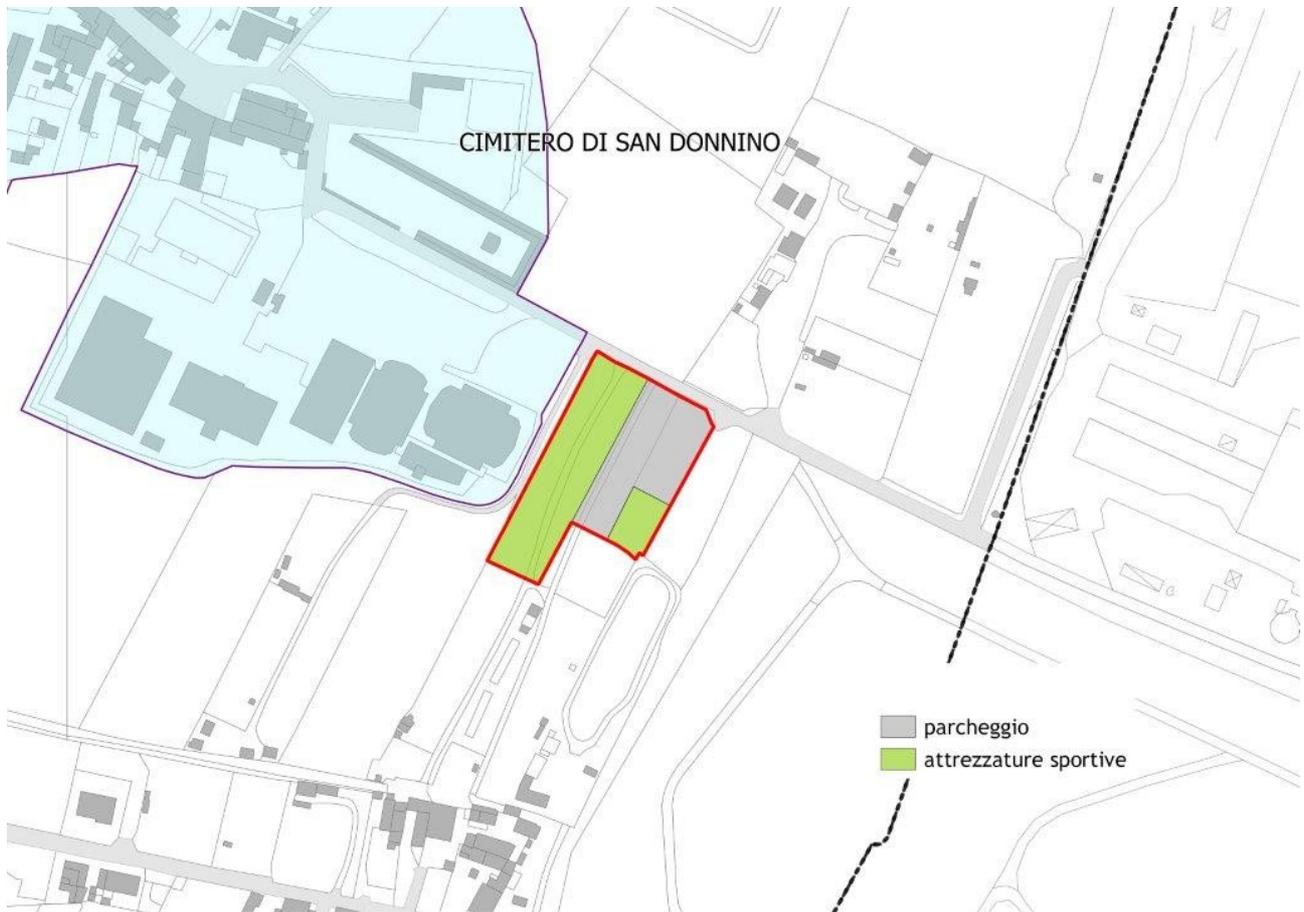
***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***



***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***



**Proposta preliminare del Piano Operativo**  
**(Esemplificazione dell'assetto urbanistico dell'area)**



## **4.2 INTERVENTI CHE DETERMINANO VARIANTE AL PS APPROVATO CON DELIBERA CC N.221 DEL 28.10.2021**

### **B - Insedimenti produttivi**

#### **B6 - Parcheggio privato in zona produttiva e parcheggio pubblico tra via Maccione e Autostrada**

##### ***TIPOLOGIA***

Produttivo - Infrastrutture

##### ***PIANI INTERESSATI***

La presente previsione interessa il nuovo Piano Operativo e comporta Variante al PS approvato nel 2021.

##### ***DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE***

Si tratta di un parcheggio di tipo privato da inserire in una zona “D” produttiva esistente dove è situata una azienda di trasporti e noleggi furgoni. Da tempo la società cercava uno spazio idoneo per parcheggiare i mezzi destinati al noleggio ed essendo priva di adeguati spazi esterni ha temporaneamente utilizzato il terreno frontistante la sede aziendale. La proposta di trasformazione prevede la destinazione a zona produttiva dell’area utilizzata a parcheggio senza alcuna possibilità di edificare in quanto l’area ricade all’interno della fascia di inedificabilità di 60mt dell’autostrada. Inoltre si prevede anche la realizzazione di un parcheggio pubblico a confine con l’area suddetta.

## ***PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI***

Nel PS l'area ricade fuori dal Perimetro del Parco Agricolo della Piana e nel RU vigente ricade in parte in area "Orti Urbani", in parte a "Parcheggio pubblico" e in parte "Verde pubblico attrezzato e impianti sportivi".

## ***MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE***

La posizione del parcheggio privato, come scritto in precedenza, è legata alla presenza dell'azienda di noleggio mezzi, e considerate le caratteristiche della zona e il regime proprietario non sussistono ragionevoli alternative a tale localizzazione. Nel precedente strumento urbanistico l'area era destinata a "Orti urbani" che nel lungo periodo di vigenza del RU non hanno trovato interesse né possibilità di realizzazione anche per la posizione eccentrica rispetto agli insediamenti.

## ***VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI***

Si valuta che la previsione consenta di migliorare la proposta attuale di spazi di servizio alla piattaforma produttiva esistente, facilitando la possibilità di trovare idonee aree di sosta sia per l'attività privata sia per l'interesse pubblico. Inoltre i progetti dovranno garantire adeguati requisiti di sostenibilità, quali ad esempio la realizzazione del piazzale con materiale drenante, come lo stabilizzato naturale, e la messa a dimora di alberi per garantire ombreggiature e riduzione di CO<sub>2</sub>. Saranno necessarie le principali opere di urbanizzazione tra cui fognature per lo smaltimento delle acque meteoriche e illuminazione stradale; per la loro realizzazione potranno essere applicati i criteri i Criteri Ambientali Minimi indicati nel Decreto 24 dicembre 2015, "Criteri Ambientali Minimi per l'affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione edifici e per la gestione dei cantieri della Pubblica Amministrazione". Per la infrastrutturazione primaria, ad esempio, si dovrà prevedere che:

- almeno il 10% dell'area lorda del parcheggio sia costituita da copertura verde con alberatura idonea per tale tipo di area
- il perimetro dell'area sia delimitato da una cintura di verde di altezza non inferiore ad un metro e di opacità superiore al 75%
- le eventuali coperture devono essere realizzate con pensiline fotovoltaiche a servizio dell'impianto di illuminazione del parcheggio

-devono essere presenti spazi per moto e ciclomotori rapportati al numero di addetti/utenti/potenziati abitanti del quartiere

-al fine di eliminare il rischio di inquinamento delle acque superficiali e sotterranee e di garantire un consistente risparmio idrico, deve essere prevista la realizzazione di una rete separata per la raccolta delle acque meteoriche. Le acque provenienti da superfici scolanti non soggette ad inquinamento (marciapiedi, aree e strade pedonali o ciclabili, giardini, etc...) vengono convogliate direttamente nella rete delle acque meteoriche e poi in vasche di raccolta per essere utilizzate a scopo irriguo. Le acque provenienti da superfici scolanti soggette ad inquinamento (strade carrabili, parcheggi) dovranno essere convogliate in sistemi di depurazione e disoleazione anche di tipo naturale prima di essere immesse nella rete delle acque meteoriche. Il progetto deve essere redatto sulla base della normativa di settore UNI/TS 11445 "Impianti per la raccolta e utilizzo dell'acqua piovana per usi diversi dal consumo umano -Progettazione, installazione e manutenzione" o norma equivalente.

Al fine di minimizzare i consumi idrici e quelli energetici sarà previsto per l'irrigazione del verde pubblico un impianto di irrigazione a goccia automatico (con acqua proveniente dalle vasche di raccolta delle acque meteoriche), alimentato da fonti energetiche rinnovabili. Il progetto deve essere redatto sulla base della normativa UNI/TS 11445 "Impianti per la raccolta e utilizzo dell'acqua piovana per usi diversi dal consumo umano -Progettazione, installazione e manutenzione" o norma equivalente.

Devono essere previste apposite aree che possono essere destinate per la raccolta differenziata locale dei rifiuti provenienti da uffici, commercio, etc quali carta, cartone, vetro, alluminio, acciaio, plastica, tessile, cuoio, gomma, umido, RAEE, coerentemente con il regolamento comunale di gestione dei rifiuti

I criteri di progettazione degli impianti di illuminazione devono rispondere a quelli contenuti nel documento di CAM "Illuminazione" emanati con Decreto 23 dicembre 2013 (Supplemento ordinario alla GU n.18 del 23 gennaio 2014) e smi.

### ***Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione***

#### ***Aspetti idraulici***

L'area risulta classificata ad allagamenti frequenti (P3 PGRA) con magnitudo da moderata a molto severa e battente pari a 35.68m slm. L'intervento ricade al di fuori del territorio urbanizzato. Dovrà essere fatto riferimento a quanto prescritto all'art.13 (infrastrutture lineari

ed a rete) comma 4 lettera b) della L.R. 41/2018 garantendo che non venga superato il rischio medio R2 e il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree, oltre a gestirne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali.

### ***Aspetti geologici e sismici***

L'intervento in oggetto si ubica in prossimità del margine orientale del territorio comunale. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la fattibilità dell'opera. L'intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018 e DPGR 5/R/2020). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall'opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in terreni con granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. La gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017

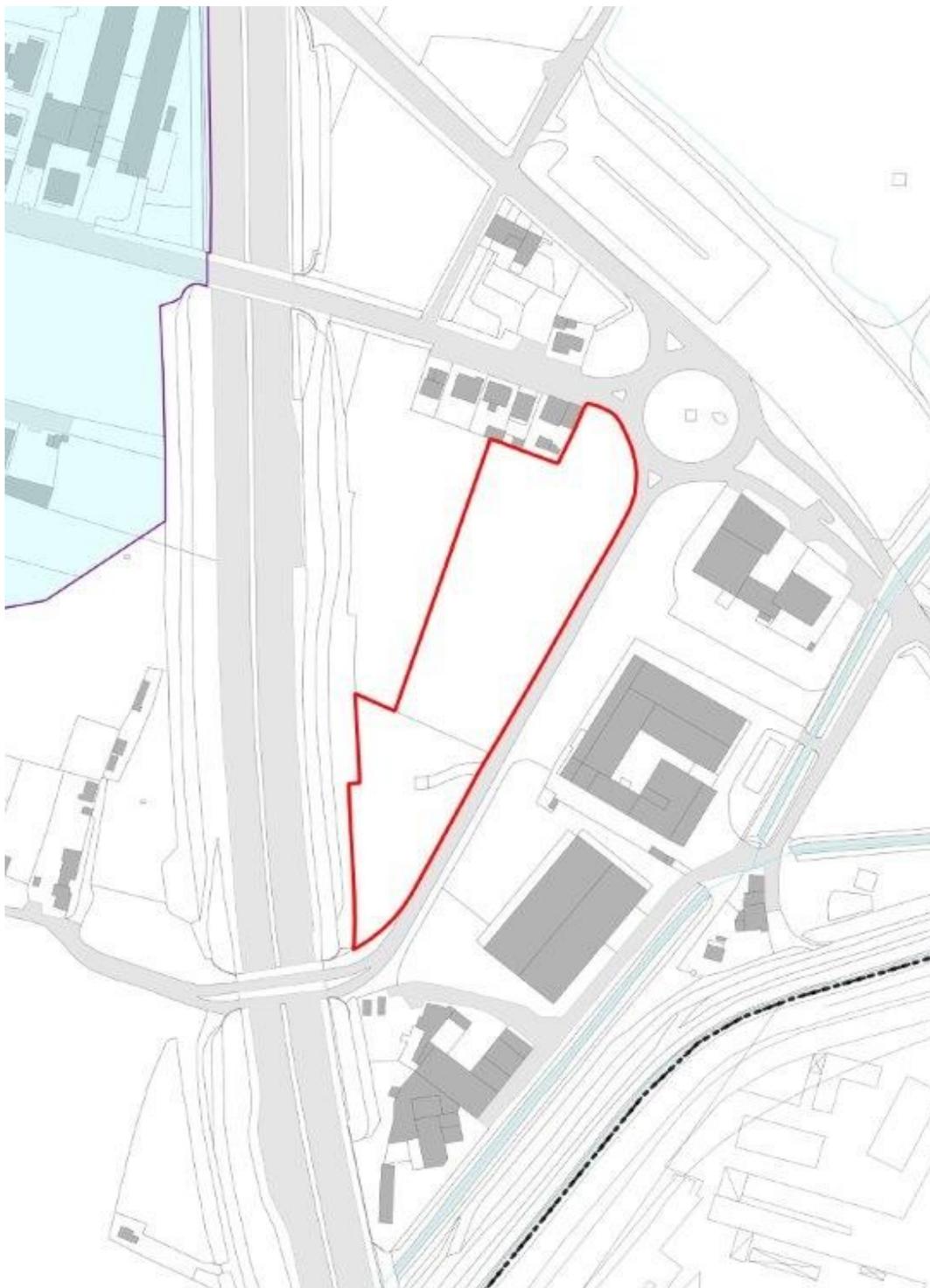
### ***VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR***

L'area è interessata dal vincolo paesaggistico dell'Autostrada A1 ed in fase attuativa si dovrà dare conto del rispetto delle prescrizioni e delle direttive del PIT-PPR.

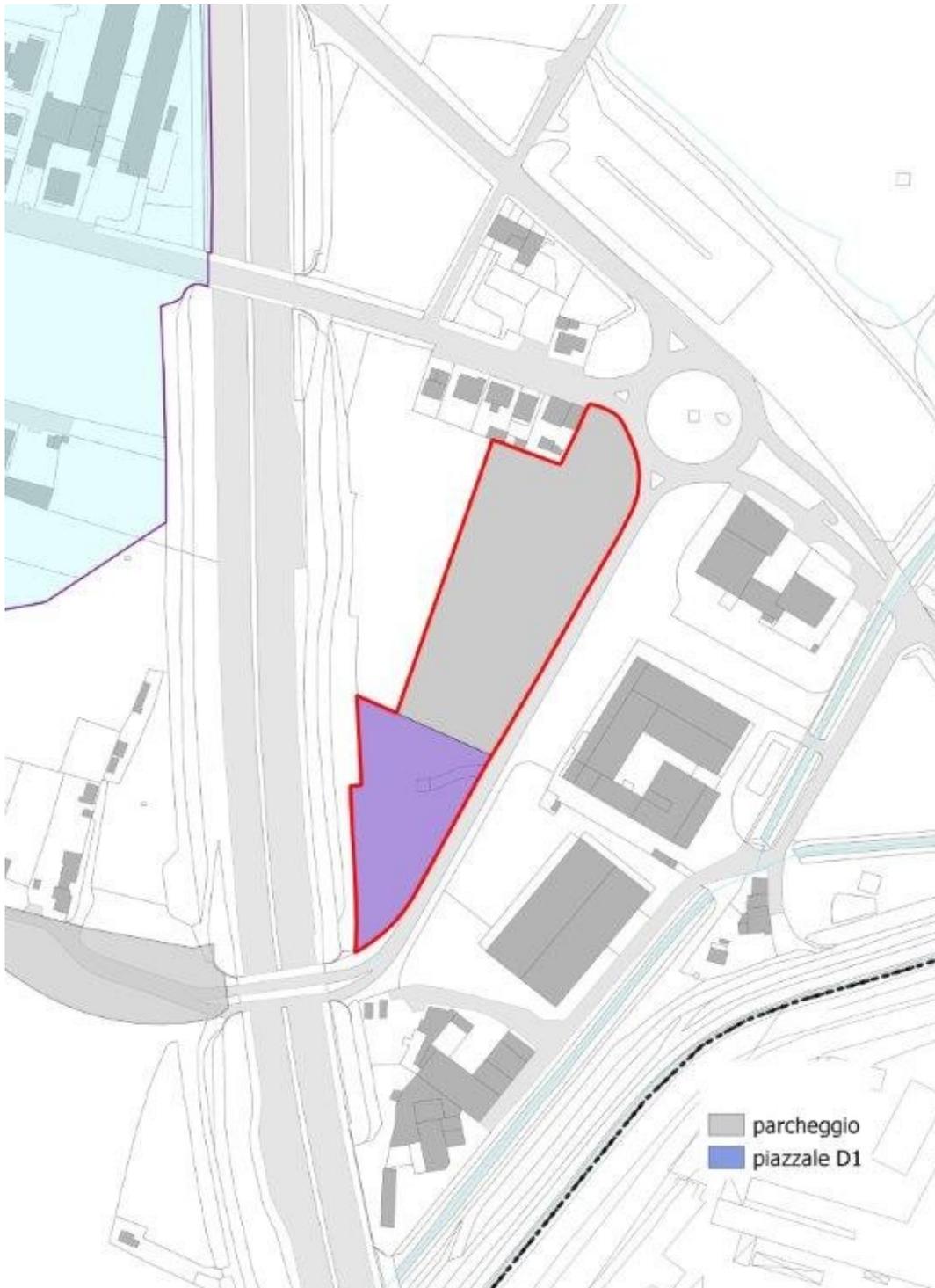
***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***



***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***



**Proposta preliminare del Piano Operativo  
(Esemplificazione dell'assetto urbanistico dell'area)**



## **B7 - Delocalizzazione zona a “Deposito a cielo aperto” con rigenerazione urbana a Ponte all’Asse**

### ***TIPOLOGIA***

Infrastrutture

### ***PIANI INTERESSATI***

La presente previsione interessa il nuovo Piano Operativo e comporta Variante al PS approvato nel 2021.

### ***DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE***

L’azienda che ha presentato la proposta di Manifestazione d’Interesse (contributo n.171), opera nel settore del trattamento dei residui di terra ed inerti in genere, per il successivo riutilizzo in altre fasi di lavoro e in questo momento è considerata un punto di riferimento per molte aziende del settore edile del territorio campigiano e anche dei comuni limitrofi. Per conseguire una maggiore efficienza del ciclo produttivo e per meglio armonizzare l’attività d’impresa con le previsioni del Piano Operativo è stata individuata un’area, maggiormente distanziata da insediamenti residenziali, dove trasferire l’attività anche per non provocare disturbi in termini di polveri diffuse nell’aria dovute ai cicli della lavorazione degli inerti e del loro stoccaggio. L’area individuata ricade all’esterno del perimetro del territorio urbanizzato nel PS approvato. L’attività urbanisticamente è individuata come “deposito a cielo aperto”, e all’interno dell’area non sono previste costruzioni particolari, se non semplici strutture appoggiate a terra dove allocare uffici di direzione e per lo smistamento del personale e servizi.

L’A.C. ha interesse a delocalizzare l’azienda in esame per riqualificare l’area in fregio alla via Pistoiese, caratterizzata da un’edilizia di primo novecento che costituisce una testimonianza del patrimonio edilizio di impianto storico ed è opportunamente oggetto di classificazione del Piano Operativo.

## **PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI**

Nel PS approvato la zona è esterna al perimetro del territorio urbanizzato; nel RU vigente ricade all'interno dell'ex PMU 6.1, soggetto a stralcio per rischio idraulico.

## **MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE**

La scelta localizzativa è dovuta al fatto che il deposito a cielo aperto è situato in via Pistoiese e il terreno dove è possibile la delocalizzazione è già di proprietà dei proponenti.

## **VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI**

Si valuta che la previsione consenta di migliorare l'attuale condizione di spazi di servizio alla piattaforma produttiva esistente, con depositi a cielo aperto la cui attività provoca segnalazioni frequenti all'Ufficio Ambiente del Comune di Campi Bisenzio per la presenza di polveri nell'aria. Inoltre il progetto dovrà garantire adeguati requisiti di sostenibilità, quali ad esempio la realizzazione del piazzale con materiale drenante, come lo stabilizzato naturale, e la messa a dimora di alberi per garantire ombreggiature e riduzione di CO<sub>2</sub>. Saranno necessarie le principali opere di urbanizzazione tra cui fognature per lo smaltimento delle acque meteoriche e illuminazione stradale; per la loro realizzazione potranno essere applicati i criteri i Criteri Ambientali Minimi indicati nel Decreto 24 dicembre 2015, "Criteri Ambientali Minimi per l'affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione edifici e per la gestione dei cantieri della Pubblica Amministrazione". Per la infrastrutturazione primaria, ad esempio, si dovrà prevedere che:

- almeno il 10% dell'area lorda del parcheggio sia costituita da copertura verde con alberatura idonea per tale tipo di area,
- il perimetro dell'area sia delimitato da una cintura di verde di altezza non inferiore ad un metro e di opacità superiore al 75%,
- le eventuali coperture devono essere realizzate con pensiline fotovoltaiche a servizio dell'impianto di illuminazione del parcheggio,
- devono essere presenti spazi per moto e ciclomotori rapportati al numero di addetti/utenti/potenziali abitanti del quartiere,

-al fine di eliminare il rischio di inquinamento delle acque superficiali e sotterranee e di garantire un consistente risparmio idrico, deve essere prevista la realizzazione di una rete separata per la raccolta delle acque meteoriche. Le acque provenienti da superfici scolanti non soggette ad inquinamento (marciapiedi, aree e strade pedonali o ciclabili, giardini, etc...) vengono convogliate direttamente nella rete delle acque meteoriche e poi in vasche di raccolta per essere utilizzate a scopo irriguo. Le acque provenienti da superfici scolanti soggette ad inquinamento (strade carrabili, parcheggi) dovranno essere convogliate in sistemi di depurazione e disoleazione anche di tipo naturale prima di essere immesse nella rete delle acque meteoriche. Il progetto deve essere redatto sulla base della normativa di settore UNI/TS 11445 "Impianti per la raccolta e utilizzo dell'acqua piovana per usi diversi dal consumo umano -Progettazione, installazione e manutenzione" o norma equivalente.

Dovranno inoltre essere adottati tutti i necessari accorgimenti per minimizzare i consumi idrici e quelli energetici.

***Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione***

***Aspetti idraulici***

La zona ricade nel PGRA in Pericolosità idraulica P3 e magnitudo idraulica molto severa, pertanto la fattibilità idraulica dovrà essere condizionata da quanto definito dalla LR41/2018.

***Aspetti geologici e sismici***

L'intervento in oggetto si ubica nella porzione sud-occidentale del territorio comunale. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la fattibilità dell'opera. L'intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018 e DPGR 36/R/2009 e DPGR 5/R/2020). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall'opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in terreni con granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. La gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017

## **VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR**

L'area non è interessata da vincoli paesaggistici e non è stata sottoposta a conferenza di copianificazione nell'ambito del PS approvato nel 2021 e conforme al PIT-PPR. Pertanto la conformità dovrà essere valutata in sede di PO.

***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***



***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***



## **B8 - Zona produttiva in fregio a via Pistoiese Loc.S.Angelo con cessione terreni e lago Padovano Loc.Carcerina**

### ***TIPOLOGIA***

Produttivo

### ***PIANI INTERESSATI***

La presente previsione interessa il nuovo Piano Operativo e comporta Variante al PS approvato nel 2021.

### ***DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE***

Il contributo è stato presentato nell'ambito delle Osservazioni al PS (n.42). L'area della proposta di trasformazione ricade all'interno dell'area di margine fronteggiante la via Pistoiese, al di sotto del Lago Padovano, esattamente in località S.Angelo, al Nuovo Catasto Terreni del Comune di Campi Bisenzio nel Foglio di Mappa 29, particelle 11-387-389-391-393 per complessivi 120.359mq di superficie catastale. Nel vigente RU l'area in oggetto, era per porzione, inserita nell'ex PMU 6.1 con destinazione produttiva e più precisamente, le sole p.lle 389 e 393 per complessivi mq 9822 di superficie catastale. Oggi la proprietà propone la richiesta di trasformazione del lotto prospiciente via Pistoiese (SR66), la via vicinale Carcerina in adiacenza del Fosso Tozzinga ed il collegamento tra via Pistoiese e la ex SP 22, in zona D1, riconfermando l'impegno alla cessione a titolo gratuito all'A.C. della rimanente proprietà fondiaria pari a mq 110.537 di superficie catastale. L'area promessa in cessione, è sostanzialmente in parte un'area agricola e per la parte rimanente è un'area umida, denominata Lago Padovano che ricade all'interno della classificazione delle Zone di Protezione Speciale "ZSC" ai sensi della Direttiva 92/43/CEE Habitat e della LR 35/2015.

### ***PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI***

L'area nella Tav.PP\_02 del PS approvato, non ricade all'interno del Parco Agricolo della Piana. Nel RU vigente ricade in parte all'interno dell'ex PMU 6.1, soggetto a stralcio per rischio idraulico, in parte in zona agricola e Cassa d'espansione idraulica, quest'ultima ricadente in zona "Sito d'Importanza Comunitaria" e zona "Area naturalistica Protetta d'Interesse Locale" (ANPIL).

La previsione degli strumenti urbanistici a seguito dell'esame della conferenza di Copianificazione, è di dare alle particelle 389 e 393 del Fg 29, la destinazione a "zona produttiva" con una SUL massima di 2600mq e un Rapporto di copertura massimo del 50% del lotto edificabile.

### **MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE**

Nella controdeduzione all'Osservazione al nuovo PS si è espressa la disponibilità alla valutazione dell'intervento in esame attraverso l'esame della conferenza di Copianificazione del PO: *la proposta di un insediamento produttivo, anche in quanto associata alla cessione di una vasta area d'interesse, ha finalità condivisibili: essa però richiede il preventivo parere della conferenza di copianificazione, per cui si ritiene opportuno rinviarne l'esame alla redazione del piano Operativo.*

### **VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI**

L'intervento si inserisce nel programma dell'Amministrazione di potenziare, attrezzare e qualificare gli insediamenti produttivi, favorendone il mantenimento delle attività esistenti e promuovendo l'insediamento di nuove attività produttive.

L'area non è interessata da vincoli paesaggistici. Si ravvisa l'esigenza, da precisare in fase di pianificazione operativa, di prevedere un'adeguata fascia di rispetto del corso d'acqua e di arretrare considerevolmente l'edificazione sul fronte del Fosso Tozzinga prevedendo una coerente sistemazione a verde dei suoi margini.

Inoltre i progetti dovranno garantire requisiti relativi agli edifici che dovranno ispirarsi alla qualità architettonica, alla scelta del materiale ecosostenibili e di basso impatto ambientale, mentre le aree pertinenziali destinate in parte a verde, in parte a parcheggio e spazi di manovra e movimentazione merci garantiranno l'utilizzo per le pavimentazioni dei parcheggi e dei piazzali di manovra, materiali del tipo a bassa capacità riflettente. Le aree destinate a parcheggio saranno dotate di alberature in grado di ombreggiare parte delle superfici sottostanti in modo tale a produrre effetti positivi sul comfort esterno. L'insediamento sarà dotato di rete acquedottistica duale per il recupero di acque meteoriche provenienti dalle coperture e successivo utilizzo delle acque recuperate ad uso irriguo e l'alimentazione di acqua potabile della rete di adduzione per gli usi umani.

L'edificio produttivo sarà costruito avendo una particolare attenzione alla qualità architettonica, alla scelta dei materiale ecosostenibili e di basso impatto ambientale. L'edificio sarà progettato

con soluzioni tecniche finalizzate ad ottimizzare i fabbisogni energetici ed a ricercare un corretto equilibrio con l'ambiente esistente. Saranno impiegati per le finiture, pavimentazioni interne, infissi ecc. , prodotti di produzione locale se presenti e rientranti in una logica di sistema di "economia circolare". La scelta della tipologia e dell'architettura delle facciate esterne sarà ispirata da criteri di sobrietà, qualità, sostenibilità economica. La scelta definitiva del disegno architettonico e dei materiali dei prospetti è demandata comunque alla fase del progetto esecutivo e del Permesso di Costruire.

### **Opere di Urbanizzazione**

Saranno necessarie le principali opere di urbanizzazione primaria tra cui fognature per lo smaltimento delle acque meteoriche e illuminazione stradale; per la loro realizzazione dovranno essere applicati i criteri i Criteri Ambientali Minimi indicati nel Decreto 24 dicembre 2015, "Criteri Ambientali Minimi per l'affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione edifici e per la gestione dei cantieri della Pubblica Amministrazione".

### ***Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione***

#### ***Aspetti idraulici***

L'area risulta classificata ad allagamenti poco frequenti (P2 PGRA) con magnitudo molto severa e battente pari a 36.14m slm. L'intervento edilizio ricade fuori dal territorio urbanizzato e pertanto deve soddisfare quanto prescritto dall'art. 16 (interventi edilizi fuori dal territorio urbanizzato) comma 2 della L.R. 41/2018 ovvero dovranno essere realizzate contestualmente le opere previste nell'art. 8 comma 1 lettera a), b).

#### ***Aspetti geologici e sismici***

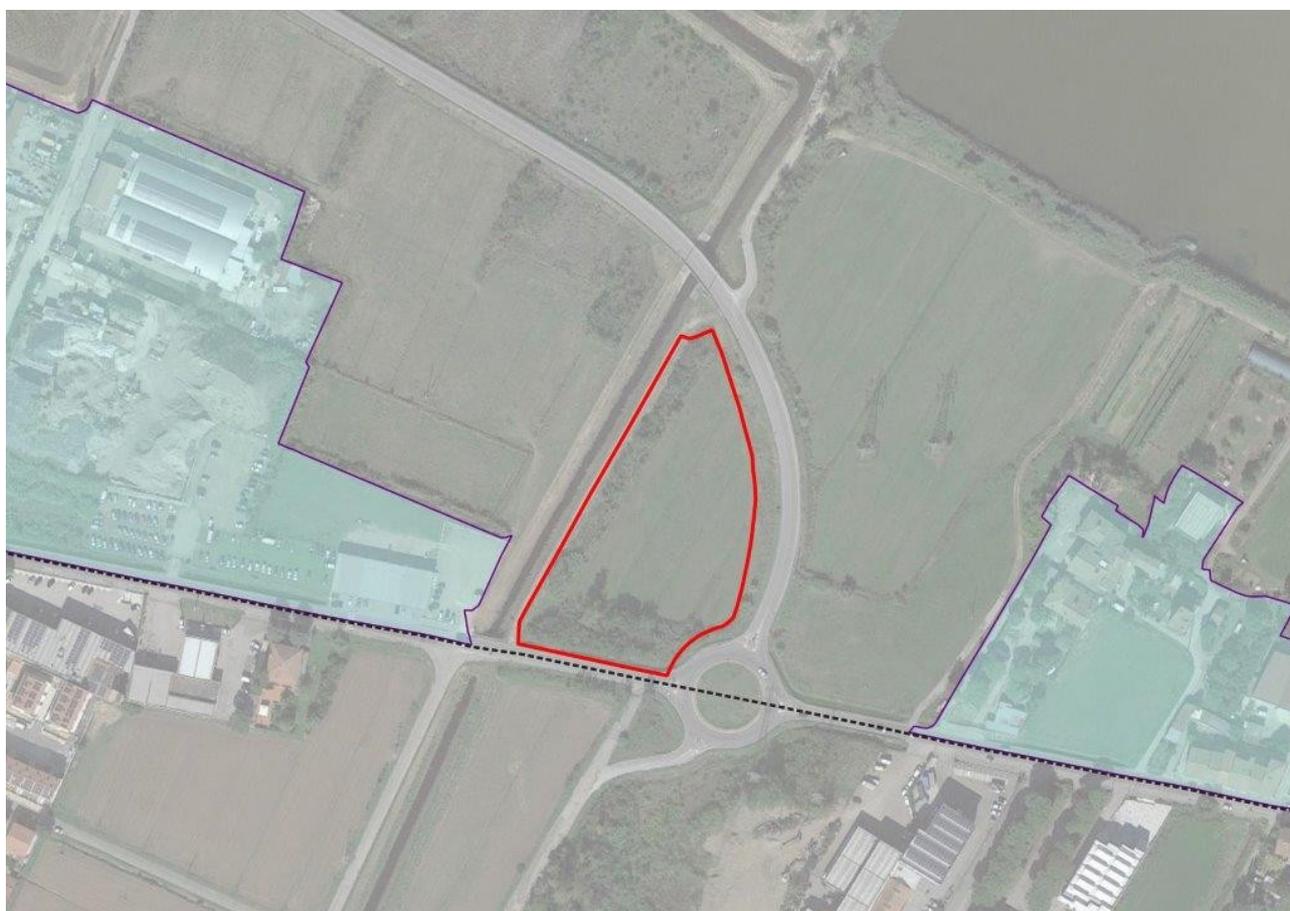
L'intervento di progetto si ubica in prossimità del margine Sud-Ovest del territorio comunale. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la fattibilità dell'opera. L'intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018, DPGR 5/R/2020 e DPGR 36/R/2009). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall'opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in terreni con granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di

mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. La gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017.

### **VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR**

L'area non è interessata da vincoli paesaggistici e non è stata sottoposta a conferenza di copianificazione nell'ambito del PS approvato nel 2021 e conforme al PIT-PPR. Pertanto la conformità dovrà essere valutata in sede di PO.

***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***



***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***



**Proposta preliminare del Piano Operativo  
(Esemplificazione dell'assetto urbanistico dell'area)**



## C - Servizi

### C7 - Parcheggio Pubblico San Cresci

#### **TIPOLOGIA**

Servizi - Infrastrutture

#### **PIANI INTERESSATI**

PS PO

#### **DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE**

Il parcheggio di San Cresci è stato richiesto con riferimento all'obiettivo "INFRASTRUTTURE E SERVIZI ALLA COMUNITA' implementazione di infrastrutture, attrezzature e servizi pubblici o di interesse collettivo (dotazioni di parcheggi)" attraverso le Manifestazioni d'Interesse per la formazione del nuovo Piano Operativo (contributo n.17) finalizzate ad acquisire contributi e proposte riferiti ad alcuni obiettivi specifici ritenuti di particolare importanza dall'Amministrazione Comunale.

Nella fattispecie è stata proposta la realizzazione di un parcheggio in Via San Cresci tra il termine della strada e l'inizio della pista ciclabile (zona Baccellina).

Dal Ponte alla Baccellina a Piazza del Popolo, oltre 500m lungo via Pistoiese (lato Campi Bisenzio) non è presente nemmeno un parcheggio pubblico. A seguito del notevole sviluppo urbanistico dell'area (iniziato nel 2009 con la costruzione di oltre 50 unità abitative) e proseguito con la recente realizzazione di altre 5 unità abitative, via San Cresci è perennemente occupata su una carreggiata da macchine parcheggiate (in ovvio divieto di sosta, per fortuna mai formalizzato con l'installazione di cartelli) creando non pochi disagi e pericoli.

Si propone quindi la creazione di un parcheggio pubblico tramite esproprio del terreno ex ditta G&V (che nel 2010 era un parcheggio su ghiaia ora recintato) oppure tramite rimozione della terra di riporto che è stata lasciata durante i lavori di realizzazione dei palazzi (via San Cresci in origine era perfettamente parallela alla Pistoiese).

## **PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI**

L'area in oggetto ricade nel PS Tav.P04, nel Parco Agricolo della Piana e margine da riqualificare" e in prossimità di un varco territoriale che dovrà essere opportunamente disegnato nel Piano Operativo. Nel RU vigente l'area è inserita tra le zone destinate a "Cassa d'espansione idraulica" (Tav.C29). La previsione a cassa d'espansione idraulica non è confermata nel PO.

## **MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE**

La scelta di realizzare un parcheggio pubblico in questa zona, deriva dalla estrema necessità di standard a parcheggio pubblico in questa area densamente edificata nei primi anni 2000, con scarse opere di urbanizzazione a cui l'A.C. cerca di rimediare attraverso questa previsione, oggetto di richiesta da parte dei residenti dell'area.

## **VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI**

Si valuta che la previsione consenta di migliorare la proposta attuale di spazi di servizio all'area residenziale esistente, facilitando la possibilità di trovare idonee aree di sosta in prossimità di via Pistoiese e delle zone limitrofe densamente abitate.

Si considera che la progettazione debba essere in linea con i requisiti di legge per le opere pubbliche:

L'area a parcheggio non sarà asfaltata ma verrà realizzata con materiale drenante, come ad esempio lo stabilizzato naturale, e verranno piantumati alberi per garantire ombreggiature e riduzione di CO2. Saranno necessarie le principali opere di urbanizzazione tra cui fognature per lo smaltimento delle acque meteoriche e illuminazione stradale; per la loro realizzazione dovranno essere applicati i criteri i Criteri Ambientali Minimi indicati nel Decreto 24 dicembre 2015, "Criteri Ambientali Minimi per l'affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione edifici e per la gestione dei cantieri della Pubblica Amministrazione". Per la infrastrutturazione primaria, ad esempio, si dovrà prevedere:

-almeno il 10% dell'area lorda del parcheggio sia costituita da copertura verde con alberatura idonea per tale tipo di area

-il perimetro dell'area sia delimitato da una cintura di verde di altezza non inferiore ad un metro e di opacità superiore al 75%

-le eventuali coperture devono essere realizzate con pensiline fotovoltaiche a servizio dell'impianto di illuminazione del parcheggio

-devono essere presenti spazi per moto e ciclomotori rapportati al numero di addetti/utenti/potenziali abitanti del quartiere

-al fine di eliminare il rischio di inquinamento delle acque superficiali e sotterranee e di garantire un consistente risparmio idrico, deve essere prevista la realizzazione di una rete separata per la raccolta delle acque meteoriche. Le acque provenienti da superfici scolanti non soggette ad inquinamento (marciapiedi, aree e strade pedonali o ciclabili, giardini, etc...) vengono convogliate direttamente nella rete delle acque meteoriche e poi in vasche di raccolta per essere utilizzate a scopo irriguo. Le acque provenienti da superfici scolanti soggette ad inquinamento (strade carrabili, parcheggi) dovranno essere convogliate in sistemi di depurazione e disoleazione anche di tipo naturale prima di essere immesse nella rete delle acque meteoriche. Il progetto deve essere redatto sulla base della normativa di settore UNI/TS 11445 "Impianti per la raccolta e utilizzo dell'acqua piovana per usi diversi dal consumo umano -Progettazione, installazione e manutenzione" o norma equivalente.

-Al fine di minimizzare i consumi idrici e quelli energetici sarà previsto per l'irrigazione del verde pubblico un impianto di irrigazione a goccia automatico (con acqua proveniente dalle vasche di raccolta delle acque meteoriche), alimentato da fonti energetiche rinnovabili. Il progetto deve essere redatto sulla base della normativa UNI/TS 11445 "Impianti per la raccolta e utilizzo dell'acqua piovana per usi diversi dal consumo umano -Progettazione, installazione e manutenzione" o norma equivalente.

- Devono essere previste apposite aree che possono essere destinate per la raccolta differenziata locale dei rifiuti provenienti da uffici, commercio, etc quali carta, cartone, vetro, alluminio, acciaio, plastica, tessile, cuoio, gomma, umido, RAEE, coerentemente con il regolamento comunale di gestione dei rifiuti

***Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione******Aspetti idraulici***

L'area risulta classificata ad allagamenti frequenti (P3 PGRA) con magnitudo prevalentemente severa e battente pari a 35.90m slm. L'intervento ricade al di fuori del territorio urbanizzato. Dovrà essere fatto riferimento a quanto prescritto all'art.13 (infrastrutture lineari ed a rete) comma 4 lettera b) della L.R. 41/2018 garantendo che non venga superato il rischio medio R2 e il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree, oltre a gestirne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali.

***Aspetti geologici e sismici***

L'intervento in oggetto si ubica nella porzione meridionale del territorio comunale. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la fattibilità dell'opera. L'intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018 e DPGR 5/R/2020). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall'opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in terreni con granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. La gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017

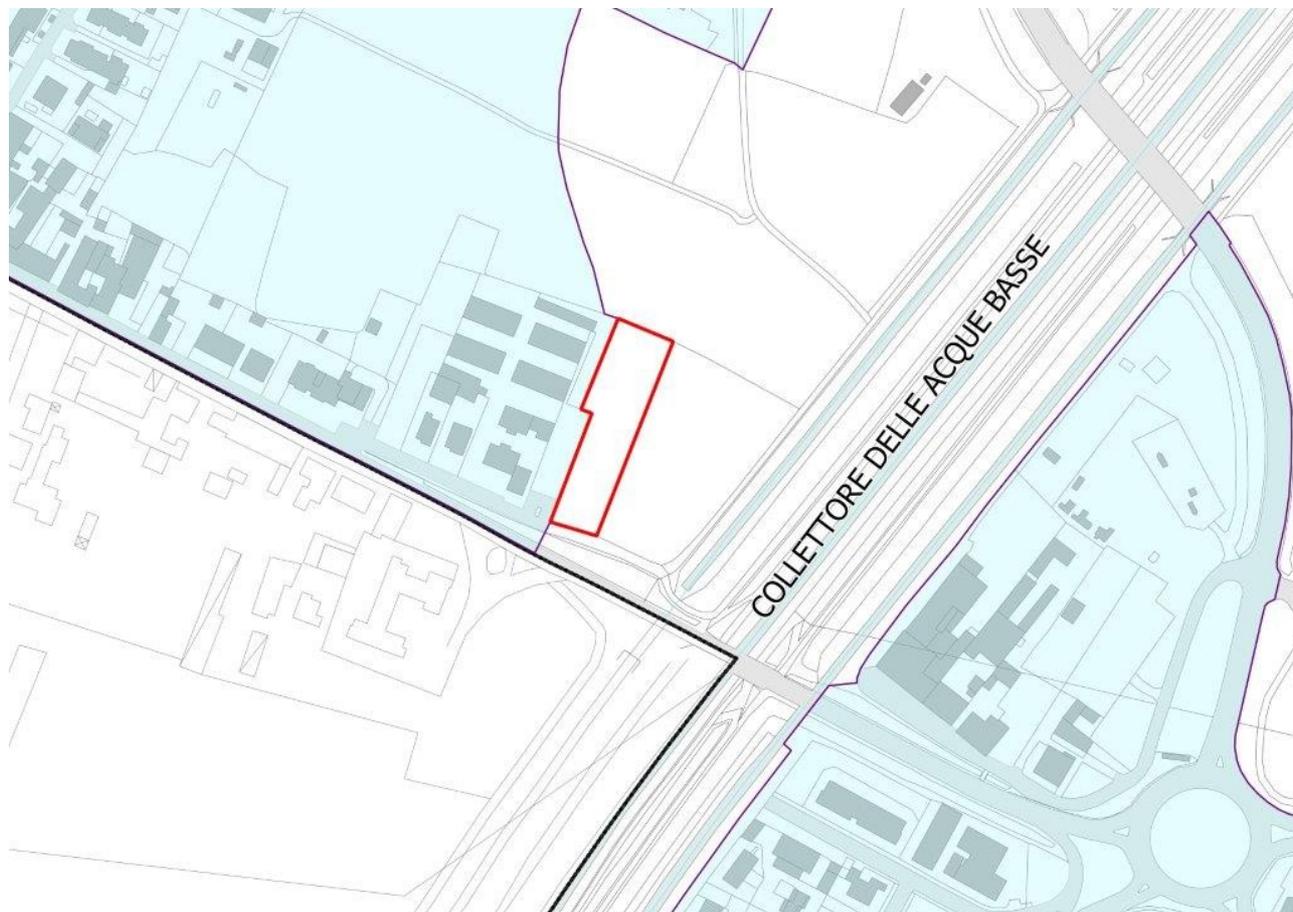
***VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR***

L'area non è interessata da vincoli paesaggistici e non è stata sottoposta a conferenza di copianificazione nell'ambito del PS approvato nel 2021 e conforme al PIT-PPR. Pertanto la conformità dovrà essere valutata in sede di PO.

***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***



***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***



## **C8 - Parcheggio pubblico con verde drenante nel triangolo fra via Allende e via di Limite**

### ***TIPOLOGIA***

Servizi - Infrastrutture

### ***PIANI INTERESSATI***

PS e PO

### ***DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE***

La proposta è stata inoltrata all'A.C. nell'ambito del bando delle manifestazioni d'Interesse (contributo n.123). L'area oggetto dell'intervento è individuata tra via di Limite, l'Autostrada A11 e via Allende. Attualmente il terreno meglio identificato al foglio di mappa n.14, particelle 575 e 577, è un campo incolto; l'area di proprietà privata è stata recintata sulla parte adiacente via di Limite per evitare il continuo sversamento e deposito di rifiuti. La proprietà ha quindi manifestato l'interesse per un cambio di destinazione d'uso a parcheggio. La porzione dell'area di proprietà pubblica, individuata catastalmente al Foglio n.14 particella 582, sarà destinata a zona di forestazione, per ottemperare alle indicazioni strategiche del PS, di creazione di zone filtro con nuove piantumazioni arboree finalizzate alla decarbonatazione lungo le infrastrutture viarie di maggior scorrimento.

### ***PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI***

Il PS prevede che l'area in oggetto sia dentro il Parco Agricolo della Piana, mentre nel RU vigente l'area è classificata con destinazione d'uso "verde di rispetto".

### ***MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE***

La localizzazione del parcheggio pubblico deriva dalla necessità di attrezzare la zona di parcheggi pubblici, vista l'evidente carenza per l'insediamento di un numero elevato di uffici nel comparto direzionale/logistica di via Allende (ex PMU 2.5). La previsione di standard pubblici all'interno del piano attuativo, e di parcheggi privati (ex L.122/90) evidentemente non è suffi-

ciente a garantire un servizio adeguato, correlato alla elevata richiesta di posti auto limitrofi alla piattaforma produttiva e di servizi.

La scelta dell'area di forestazione è chiaramente giustificata dalla vicinanza all'asse di grande scorrimento di via Allende.

### **VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI**

L'intervento si inserisce nel programma dell'Amministrazione di potenziare, attrezzare e qualificare gli insediamenti produttivi, favorendone il mantenimento delle attività esistenti anche attraverso il miglioramento dei servizi e standard. L'area non è interessata da vincoli paesaggistici.

Si considera che la progettazione debba essere in linea con i requisiti di legge per le opere pubbliche:

Il parcheggio non sarà asfaltato ma verrà realizzato con materiale drenante, come ad esempio lo stabilizzato naturale, e verranno piantumati alberi per garantire ombreggiature e riduzione di CO2. Saranno necessarie le principali opere di urbanizzazione tra cui fognature per lo smaltimento delle acque meteoriche e illuminazione stradale; per la loro realizzazione dovranno essere applicati i criteri i Criteri Ambientali Minimi indicati nel Decreto 24 dicembre 2015, "Criteri Ambientali Minimi per l'affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione edifici e per la gestione dei cantieri della Pubblica Amministrazione". Per la infrastrutturazione primaria, ad esempio, si dovrà prevedere:

-almeno il 10% dell'area lorda del parcheggio sia costituita da copertura verde con alberatura idonea per tale tipo di area

-il perimetro dell'area sia delimitato da una cintura di verde di altezza non inferiore ad un metro e di opacità superiore al 75%

-le eventuali coperture devono essere realizzate con pensiline fotovoltaiche a servizio dell'impianto di illuminazione del parcheggio

-devono essere presenti spazi per moto e ciclomotori rapportati al numero di addetti/utenti/potenziali abitanti del quartiere

-al fine di eliminare il rischio di inquinamento delle acque superficiali e sotterranee e di garantire un consistente risparmio idrico, deve essere prevista la realizzazione di una rete separata per

la raccolta delle acque meteoriche. Le acque provenienti da superfici scolanti non soggette ad inquinamento (marciapiedi, aree e strade pedonali o ciclabili, giardini, etc...) vengono convogliate direttamente nella rete delle acque meteoriche e poi in vasche di raccolta per essere utilizzate a scopo irriguo. Le acque provenienti da superfici scolanti soggette ad inquinamento (strade carrabili, parcheggi) dovranno essere convogliate in sistemi di depurazione e disoleazione anche di tipo naturale prima di essere immesse nella rete delle acque meteoriche. Il progetto deve essere redatto sulla base della normativa di settore UNI/TS 11445 "Impianti per la raccolta e utilizzo dell'acqua piovana per usi diversi dal consumo umano -Progettazione, installazione e manutenzione" o norma equivalente.

-Al fine di minimizzare i consumi idrici e quelli energetici sarà previsto per l'irrigazione del verde pubblico un impianto di irrigazione a goccia automatico (con acqua proveniente dalle vasche di raccolta delle acque meteoriche), alimentato da fonti energetiche rinnovabili. Il progetto deve essere redatto sulla base della normativa UNI/TS 11445 "Impianti per la raccolta e utilizzo dell'acqua piovana per usi diversi dal consumo umano -Progettazione, installazione e manutenzione" o norma equivalente.

- Devono essere previste apposite aree che possono essere destinate per la raccolta differenziata locale dei rifiuti provenienti da uffici, commercio, etc quali carta, cartone, vetro, alluminio, acciaio, plastica, tessile, cuoio, gomma, umido, RAEE, coerentemente con il regolamento comunale di gestione dei rifiuti

### ***Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione***

#### ***Aspetti idraulici***

L'area risulta classificata ad allagamenti frequenti (P3 PGRA) con magnitudo prevalentemente molto severa e battente pari a 40.18m slm. L'intervento ricade al di fuori del territorio urbanizzato. Dovrà essere fatto riferimento a quanto prescritto all'art.13 (infrastrutture lineari ed a rete) comma 4 lettera b) della L.R. 41/2018 garantendo che non venga superato il rischio medio R2 e il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree, oltre a gestirne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali.

#### ***Aspetti geologici e sismici***

L'intervento in oggetto si ubica nella porzione Nord orientale del territorio comunale. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la

fattibilità dell'opera. Da evidenziare la presenza nel contesto in studio di un'ampia area interessata da fenomeni di subsidenza rilevati dalle analisi interferometriche. L'intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018 e DPGR 5/R/2020). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall'opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in terreni con granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. La gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017

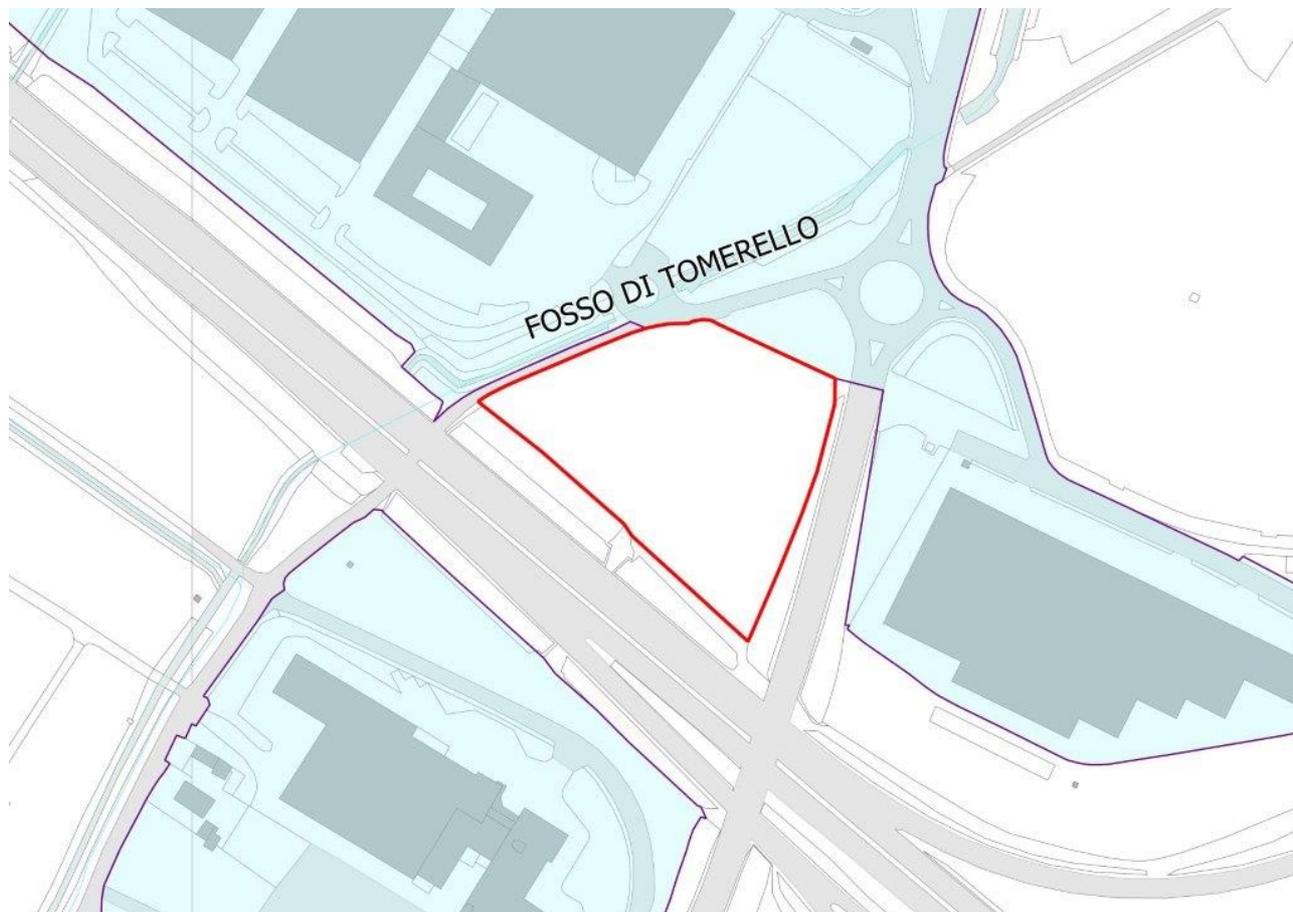
### ***VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR***

L'area è interessata da vincoli paesaggistici (Immobili ed aree di notevole di interesse pubblico, art.136 co.1 lett.d) e non è stata sottoposta a conferenza di copianificazione nell'ambito del PS approvato nel 2021 e conforme al PIT-PPR. Pertanto la conformità dovrà essere valutata in sede di PO.

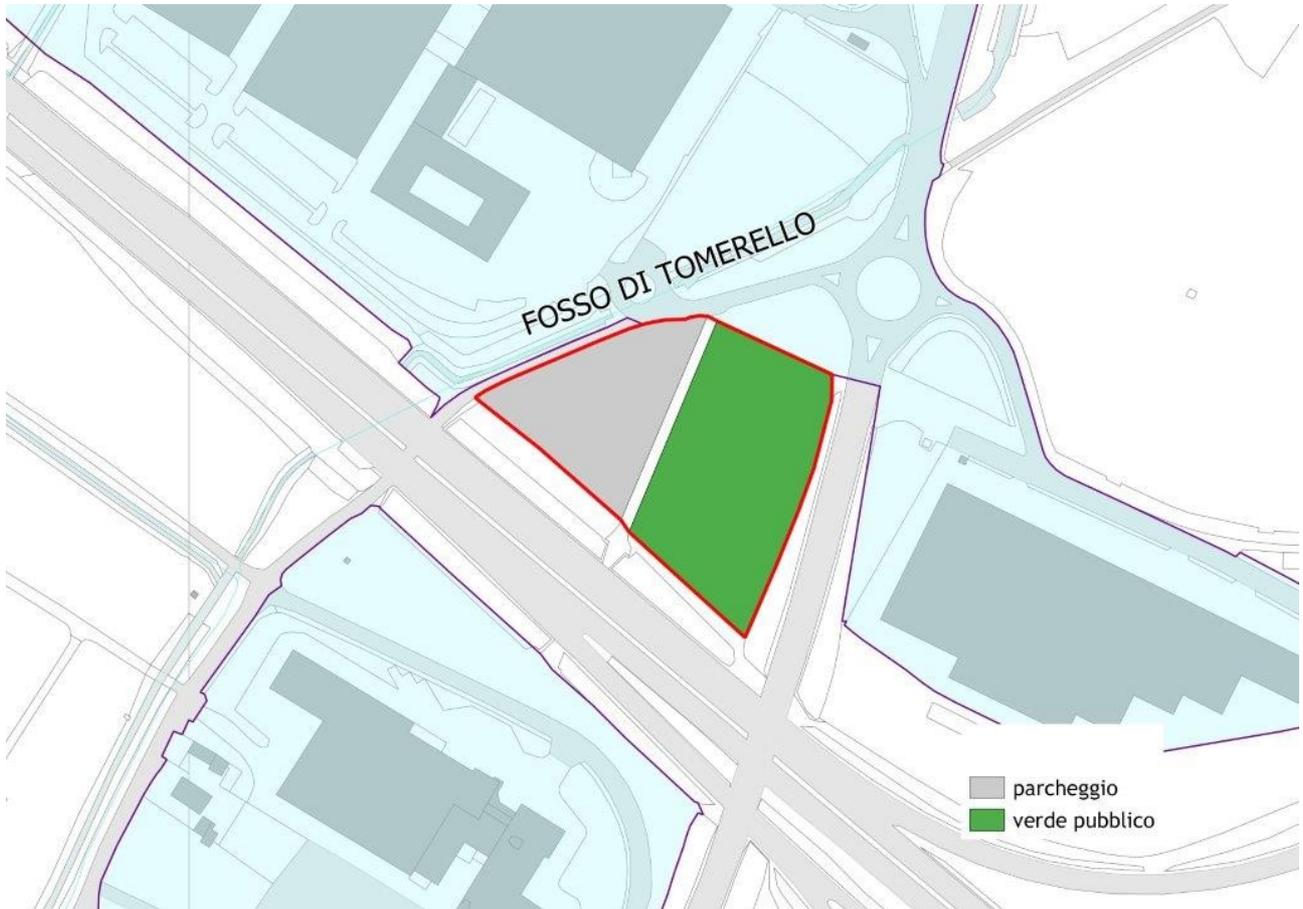
***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***



***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***



**Proposta preliminare del Piano Operativo**



## **C9 - Estensione Parco Chico Mendez con parcheggio pubblico e chiosco**

### ***TIPOLOGIA***

Servizi - Infrastrutture

### ***PIANI INTERESSATI***

PS e PO

### ***DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE***

La proposta di destinazione a parcheggio pubblico della particella 229 Fg.39, nasce dalla proposta presentata dalla proprietà dell'area nell'ambito delle Manifestazioni d'Interesse (contributo n.147) per il PO in cui, a fronte di una previsione all'interno della particella suddetta, suddivisa in due parti di cui una per edificazione privata e l'altra per parcheggio pubblico, è stata presa in considerazione solo quest'ultima essendo l'area ricadente dentro il Parco Agricolo della Piana. All'interno dell'area viene prevista la realizzazione di un chiosco gestito dal privato, dove si potrà creare un punto di ristoro adiacente al Parco stesso e a tutt'oggi mancante.

### ***PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI***

Nel PS approvato l'area ricade all'interno del Parco Agricolo della Piana, e nel RU vigente ricade all'interno di aree a "cassa d'espansione idraulica".

### ***MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE***

La scelta localizzativa deriva dal fatto che il Parco Chico Mendes, realizzato all'interno di una ex cava utilizzata per anni come discarica abusiva e bonificata alla fine degli anni '90, è sostanzialmente privo di parcheggi pubblici; pertanto questa occasione di acquisizione da parte dei privati del terreno per la realizzazione di un parcheggio di mq consente di ovviare a questa carenza. Inoltre l'A.C. ha deciso che è necessario attrezzare l'area, dotandola anche di servizi per il ristoro, con la realizzazione di un chiosco gestito privatamente, che consentirà di somministrare cibi e bevande.

## **VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI**

L'intervento si inserisce nel programma dell'Amministrazione di potenziare, attrezzare e qualificare gli spazi verdi di connessione e i parchi naturalistici, favorendone il mantenimento delle aree esistenti anche attraverso il miglioramento dei servizi e standard. L'area è interessata da vincoli paesaggistici.

Si considera che la progettazione debba essere in linea con i requisiti di legge per le opere pubbliche:

Il parcheggio non sarà asfaltato ma verrà realizzato con materiale drenante, come ad esempio lo stabilizzato naturale, e verranno piantumati alberi per garantire ombreggiature e riduzione di CO<sub>2</sub>. Saranno necessarie le principali opere di urbanizzazione tra cui fognature per lo smaltimento delle acque meteoriche e illuminazione stradale; per la loro realizzazione dovranno essere applicati i criteri i Criteri Ambientali Minimi indicati nel Decreto 24 dicembre 2015, "Criteri Ambientali Minimi per l'affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione edifici e per la gestione dei cantieri della Pubblica Amministrazione". Per la infrastrutturazione primaria, ad esempio, si dovrà prevedere:

-almeno il 10% dell'area lorda del parcheggio sia costituita da copertura verde con alberatura idonea per tale tipo di area

-il perimetro dell'area sia delimitato da una cintura di verde di altezza non inferiore ad un metro e di opacità superiore al 75%

-le eventuali coperture devono essere realizzate con pensiline fotovoltaiche a servizio dell'impianto di illuminazione del parcheggio

-devono essere presenti spazi per moto e ciclomotori rapportati al numero di addetti/utenti/potenziali abitanti del quartiere

-al fine di eliminare il rischio di inquinamento delle acque superficiali e sotterranee e di garantire un consistente risparmio idrico, deve essere prevista la realizzazione di una rete separata per la raccolta delle acque meteoriche. Le acque provenienti da superfici scolanti non soggette ad inquinamento (marciapiedi, aree e strade pedonali o ciclabili, giardini, etc...) vengono convogliate direttamente nella rete delle acque meteoriche e poi in vasche di raccolta per essere utilizzate a scopo irriguo. Le acque provenienti da superfici scolanti soggette ad inquinamento (strade carrabili, parcheggi) dovranno essere convogliate in sistemi di depurazione e disoleazione anche di tipo naturale prima di essere immesse nella rete delle acque meteoriche. Il progetto deve es-

sere redatto sulla base della normativa di settore UNI/TS 11445 “Impianti per la raccolta e utilizzo dell’acqua piovana per usi diversi dal consumo umano -Progettazione, installazione e manutenzione” o norma equivalente.

-Al fine di minimizzare i consumi idrici e quelli energetici sarà previsto per l’irrigazione del verde pubblico un impianto di irrigazione a goccia automatico (con acqua proveniente dalle vasche di raccolta delle acque meteoriche), alimentato da fonti energetiche rinnovabili. Il progetto deve essere redatto sulla base della normativa UNI/TS 11445 “Impianti per la raccolta e utilizzo dell’acqua piovana per usi diversi dal consumo umano -Progettazione, installazione e manutenzione” o norma equivalente.

- Devono essere previste apposite aree che possono essere destinate per la raccolta differenziata locale dei rifiuti provenienti da uffici, commercio, etc quali carta, cartone, vetro, alluminio, acciaio, plastica, tessile, cuoio, gomma, umido, RAEE, coerentemente con il regolamento comunale di gestione dei rifiuti

Per il chiosco si applicheranno sempre i Criteri Ambientali Minimi indicati nel Decreto 24 dicembre 2015, “Criteri Ambientali Minimi per l’affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione edifici e per la gestione dei cantieri della Pubblica Amministrazione”

### ***Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione***

#### ***Aspetti idraulici***

L'area risulta classificata ad allagamenti poco frequenti (P2 PGRA) con magnitudo molto severa e battente pari a 38.24m slm. L'intervento ricade al di fuori del territorio urbanizzato. Dovrà essere fatto riferimento a quanto prescritto all'art.13 (infrastrutture lineari ed a rete) comma 4 lettera b) della L.R. 41/2018 garantendo che non venga superato il rischio medio R2 e il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree, oltre a gestirne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali.

### ***Aspetti geologici e sismici***

L'intervento in oggetto si ubica nella porzione meridionale del territorio comunale. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la fattibilità dell'opera. Si segnala la presenza in affioramento di terreni prevalentemente granulari con il combinato disposto della presenza della falda che può, in presenza di sismica provocare fenomeni di liquefazione dei terreni. L'intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018 e DPGR 5/R/2020). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall'opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in terreni con granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. La gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017

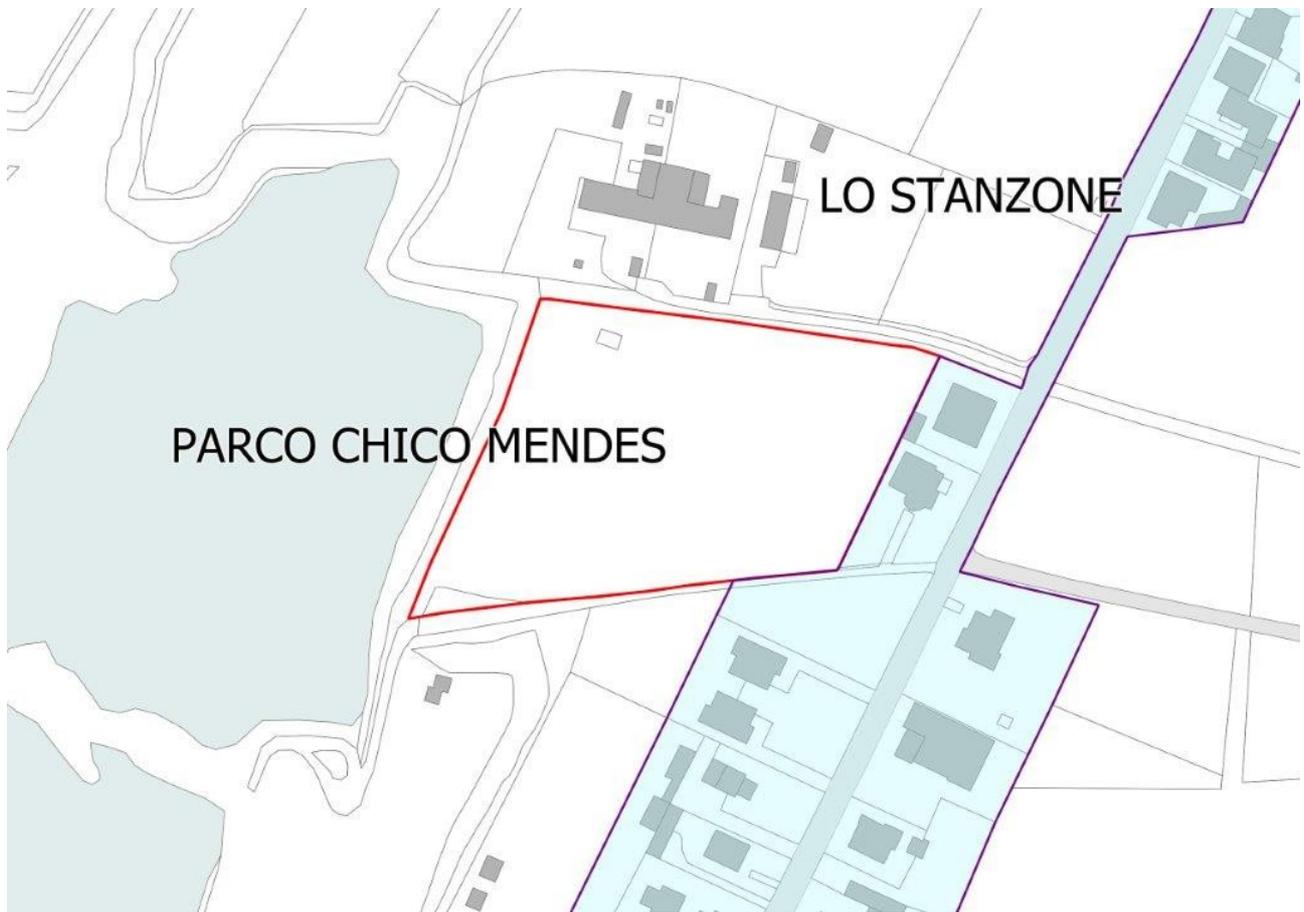
### ***VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR***

L'area è interessata da vincoli paesaggistici (Laghi e territori contermini, art.142 co.1 lett.b) DLgs42/2004 e non è stata sottoposta a conferenza di copianificazione nell'ambito del PS approvato nel 2021 e conforme al PIT-PPR. Pertanto la conformità dovrà essere valutata in sede di PO.

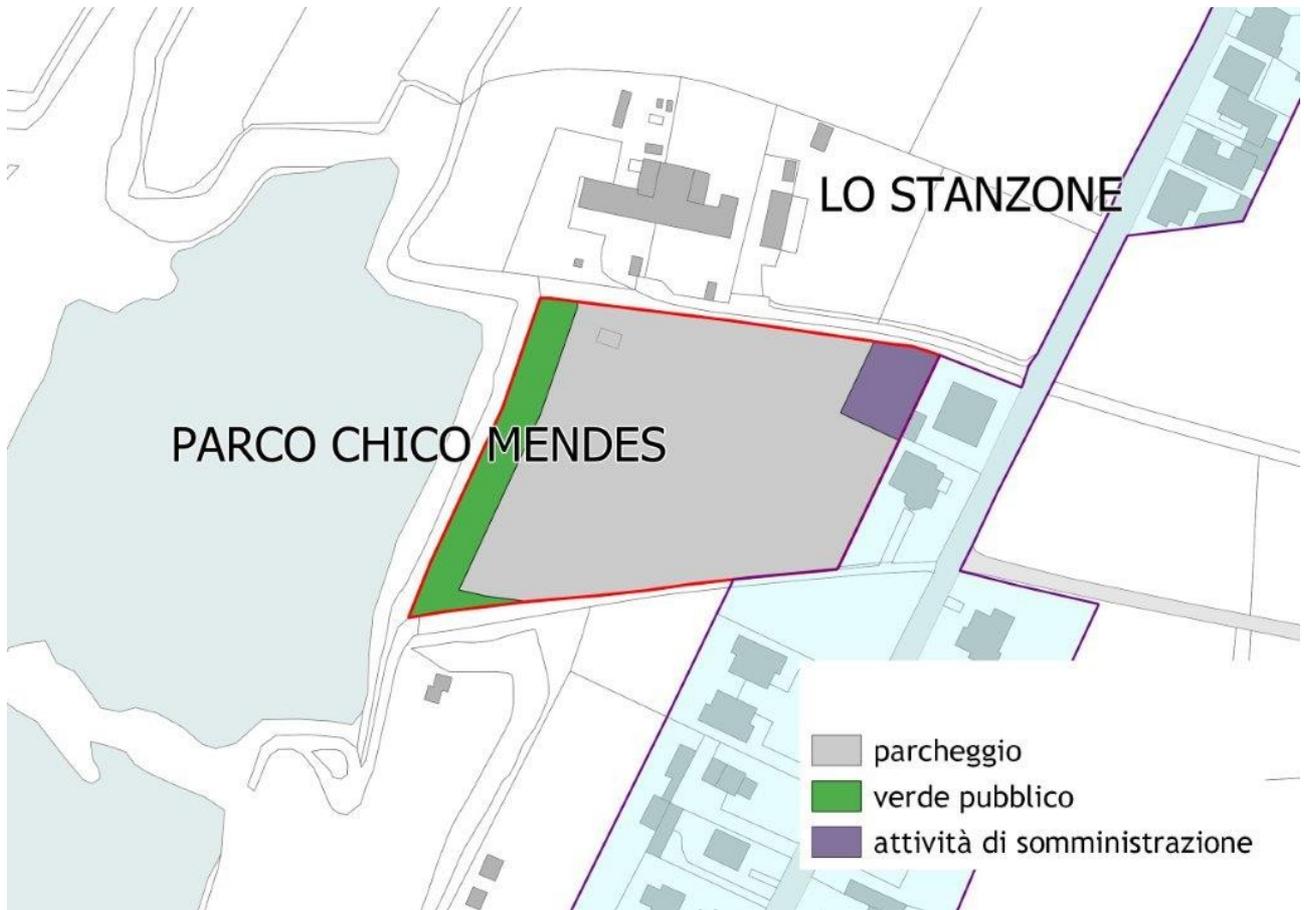
***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***



***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***



**Proposta preliminare del Piano Operativo**



## **C10 - Estensione del Parco Agricolo della Piana anche a nord di via di Centola - Realizzazione Infrastruttura Verde cosiddetta Green Line**

### **TIPOLOGIA**

Servizi - Infrastrutture

### **PIANI INTERESSATI**

PS e PO

### **DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE**

L'area individuata per la trasformazione ad infrastruttura "verde", parte dal principio di sostituire la Bretella Prato Stagno, che era stata inserita tramite apposita variante al RU approvata con Delibera di CC n.179 del 30.11.2009, con un segno territoriale che sostituisce l'ulteriore elemento invasivo della terza autostrada, con una grande fascia alberata di connessione naturale ed ecologica. A seguito del fallimento della società promotrice del project financing, la previsione della Bretella è stata definitivamente superata e di conseguenza stralciata nel PS approvato. Tra le Osservazioni pervenute, una in particolare ha messo in evidenza l'importanza di ripensare certi ambiti di margine urbano, dove le aree produttive si sono insediate nel tempo alternandosi a brani di campagna.

Si riporta per esteso il testo dell'Osservazione n.105 al PS approvato, al fine di evidenziare una delle motivazioni che hanno portato alla decisione di introdurre il tema dell "Green Line":

*Alla luce delle futuribili previsioni di sviluppo urbanistico e con riferimento alla determina del V Settore n. 1158 del 29/12/2017 con la quale è stato approvato il documento di avvio del nuovo Piano Strutturale per il Comune di Campi Bisenzio, atto che articola e precisa a livello comunale la disciplina del piano paesaggistico Regionale e che ha lo scopo di elevare la qualità della vita dei residenti, degli insediamenti urbani, garantendo soprattutto un'adeguata e diffusa qualità dell'ambiente, sta costituendosi il Comitato degli abitanti di Via Centola e di via di Mariano denominato "Green Centola".*

*Pensiamo, a tal proposito, che questa sia un'occasione quanto mai preziosa perché la forza dei nuovi strumenti di governo del territorio che l'Amministrazione Comunale oggi farà propri pos-*

*sa spezzare il ‘giro vizioso’ che vede questi nostri luoghi perdere via via di significato fino a non venir più riconosciuti né indicati nei piani come importante risorsa del territorio (si veda ad esempio la Valutazione Integrata del P.M.U. 4.3, vecchia di 12 anni ma ancora pubblicata sul sito del Comune di Campi Bisenzio, che prevede la sostituzione di 74.700mq di verde con capannoni alti 12 metri (!) destinati ad ospitare attività industriali e artigianali nonché un’isola ecologica(!)).*

*Questo cuscinetto di verde tra l’abitato di Capalle e la zona industriale di Prato è ad oggi ancora aperta campagna: un luogo colorato dalle colture stagionali, carezzato dai venti e prezioso habitat strategico (corridoio verde) di moltissime specie di volatili. Per moltissimi anni quest’area è restata come ‘in sospenso’, in costante attesa di essere anch’essa un giorno occupata con nuovo edificato.*

*Le considerazioni che oltre un decennio fa davano ragione a certi progetti, riteniamo che oggi siano ampiamente superate in quanto (trascurando gli ovvi interessi speculativi di chi ha commissionato il progetto edificatorio del PMU 4.3) non fu mai presa in alcuna considerazione l’abitato residenziale, le due importanti alberature che dominano questa pianura (per fare la strada occorrerebbe abatterli?) e l’accresciuta sensibilità e tutela per il verde, la fauna ed il benessere più generale di chi vi risiede.*

## **PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI**

Nel PS approvato l’area ricade in zona Parco Agricolo della Piana mentre nel RU vigente è ancora presente la Bretella Prato Stagno di cui sopra.

## **MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE**

La scelta localizzativa è motivata dalla necessità di creare un’alternativa alla precedente previsione, arricchendo questa zona rurale all’interno del parco Agricolo della Piana di corridoio ambientale, con all’interno la riforestazione di aree periurbane e la riqualificazione di ambiti urbani ed extraurbani (come ad esempio l’area di Capalle/Tre Ville all’interno del tessuto produttivo di recente realizzazione).

## **VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI**

La Green Line ha la finalità di contribuire alla mitigazione climatica, alla decarbonizzazione dell'ambiente e alla tutela della biodiversità creando spazi vivibili e di socializzazione per la comunità, rispondendo così alla mitigazione paesaggistica e di implementazione delle dotazioni ambientali finalizzate ad un miglioramento e maggiore permeabilità dei fronti urbani verso lo spazio agricolo del lato ovest della circonvallazione di Campi (Ring).

Verranno quindi piantumate specie arboree locali, realizzati percorsi naturalistici, e l'acquisizione delle aree potrà avvenire o tramite esproprio o tramite la partecipazione privata che dovrà essere coinvolta in un programma di "buone pratiche" ambientali. Sarà quindi necessario avviare una campagna di informazione e sensibilizzazione attorno a questi temi già all'interno del processo partecipativo del PO.

### ***Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione***

#### ***Aspetti idraulici***

Per questo tipo di intervento che ricade in zone a Pericolosità Idraulica e Magnitudo idraulica variabile, si debba valutare come si inserisce nel quadro normativo della LR41/2018; si ritiene che per la fattibilità idraulica non ci siano vincoli salvo l'eventuale gestione ed adeguamento del sistema di drenaggio superficiale.

#### ***Aspetti geologici e sismici***

L'intervento in oggetto si ubica nella porzione occidentale del territorio comunale. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la fattibilità dell'opera. L'intervento in quanto area a verde non attrezzata non prevede alcun condizionamento sulla fattibilità dell'opera.

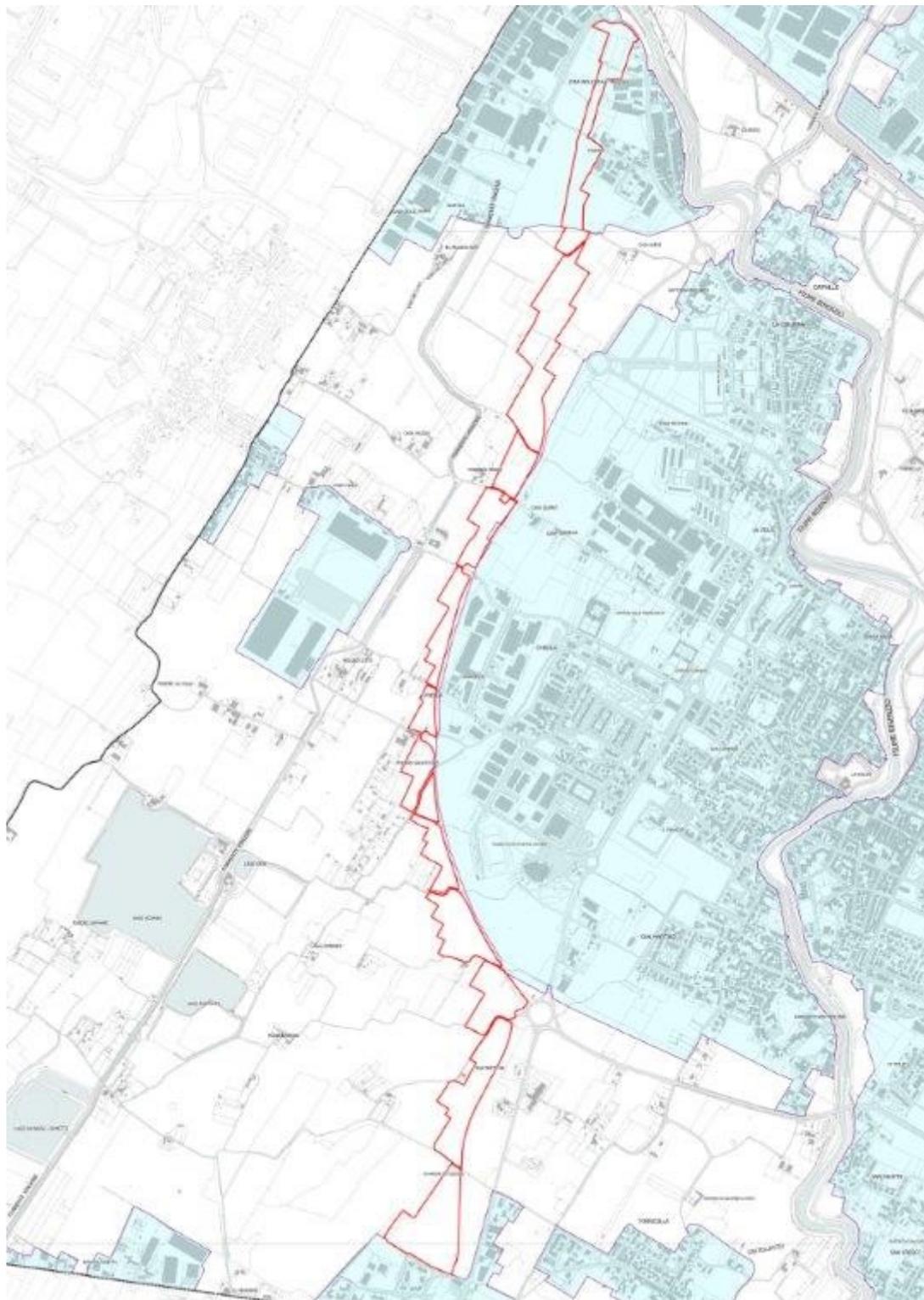
## **VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR**

L'area è interessata da vincoli paesaggistici (Corsi d'acqua, art.142 co.1 lett.c) Dlgs 42/2004 e non è stata sottoposta a conferenza di copianificazione nell'ambito del PS approvato nel 2021 e conforme al PIT-PPR. Pertanto la conformità dovrà essere valutata in sede di PO.

***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***



***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***



## **D - Grandi Strutture di vendita**

### **D4 - Inseediamento Grande Struttura di Vendita (procedimento art.26 LRT65/2014) e potenziamento dell' Interporto di Gonfienti**

#### ***TIPOLOGIA***

Inseediamenti commerciali,GSV e

#### ***PIANI INTERESSATI***

La presente previsione che coordina l'inseediamento di una grande struttura di vendita con il potenziamento dell' Interporto, recupera in parte proposte sottoposte alla conferenza di copianificazione del PS approvato nel 2021 ma che non erano state inserite nello stesso PS. La previsione pertanto, oltre ad interessare il nuovo Piano Operativo, richiede anche una variante del vigente PS.

#### ***DESCRIZIONE DEI LUOGHI E DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE***

La proposta di trasformazione dell'area, con destinazione d'uso commerciale e logistica, di un'area urbanizzata è situata nella parte Nord del Comune di Campi Bisenzio. Detta area, della superficie complessiva di mq-168.641,00 è attualmente accessibile dallo svincolo della Perfetti Ricasoli in corrispondenza della rotonda degli accessi all'Interporto della Toscana Centrale ed alla via Cellerese ed è delimitata a Nord dalla Frazione "Il Rosi", ad Ovest dalla via Cellerese e dall'area interportuale di Prato, ad Est da il torrente Marinella, a Sud dalla superstrada Perfetti Ricasoli. All'area di cui trattasi si accede dal lato Ovest direttamente dalla Via Cellerese e dal lato Nord da via degli Etruschi. La proposta di trasformazione prevede la realizzazione dell'ampliamento della logistica afferente l'inseediamento dell'Interporto di Prato nell'ottica di garantire il rafforzamento dell'Hub in una fase di ristrutturazione generale dell'azienda pratese e contemporaneamente della creazione di una grande struttura di vendita che attraverso accordi privati, garantisce la definizione generale della proposta di trasformazione.

## **PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI**

Il Piano Strutturale, approvato con Delibera CC n. 221 del 28.10.2021, nel documento di programmazione doc.2a, definisce per la UTOE 1 - Nord le seguenti strategie: “le strategie dello sviluppo sostenibile fondate su obiettivi specifici e su indirizzi relativi al territorio urbanizzato, al territorio rurale, al sistema della mobilità, - le dimensioni massime ammissibili dei nuovi insediamenti e delle nuove funzioni previste all'interno del territorio urbanizzato, - il fabbisogno di servizi e di dotazioni territoriali pubbliche necessarie per garantire l'efficienza e la qualità degli insediamenti calcolate sulla popolazione insediabile prevista dal PS nel rispetto del DM 1444/1968, - le previsioni assoggettate a conferenza di copianificazione, ricadenti nel territorio dell'UTOE”.

Obiettivi specifici sono: omissis “completare il sistema della viabilità di livello sovracomunale con l'adeguamento della strada Mezzana-Perfetti Ricasoli, con il collegamento con il Ring di Campi e il miglioramento dell'accessibilità alla ferrovia e in particolare alla stazione di Pratignone; - conservare e innovare le attività industriali e artigianali presenti nell'area anche attraverso l'adeguamento degli impianti e la riqualificazione degli insediamenti produttivi; - consentire un upgrade del sistema di funzioni commerciali, direzionali e logistiche di interesse metropolitano, riqualificando le piattaforme produttivo-commerciali esistenti nell'ottica dell'accessibilità e dell'adeguamento ai nuovi modelli di parco commerciale e alle rinnovate esigenze dei settori della logistica e distribuzione; - valorizzare l'area di Gonfienti come parco archeologico e innestare gli insediamenti dell'unità territoriale sugli assi di mobilità dolce di interesse metropolitano e sui corridoi verdi dei corsi d'acqua principali, attraverso una diffusa azione di cucitura degli spazi pubblici; - consolidare la presenza e favorire selezionati accessi di funzioni consone alla adiacenza con il principale snodo autostradale toscano e capaci di arricchire il tessuto economico locale.

Dall'esame della documentazione del Piano Strutturale approvato non risultano previsioni per nuovi insediamenti di GSV mentre parte dell'area di progetto risulta classificata B4 “ Area Interporto di Gonfienti con:

Destinazioni d'uso prevista: Industriale Artigianale

Dimensionamento massimo: SE = 28.000 mq

### **Inquadramento urbanistico della proposta di variante**

## **Piano Strutturale**

La proposta di Variante del nuovo Piano Strutturale approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n.221 del 28.10.2021 si articola su tre UMI aventi i seguenti caratteristiche:

### **A - UMI 1**

Nuovo polo logistico, di mq. 37.000 di superficie edificabile (escluse le coperture delle bocche di carico), realizzato da iniziativa privata e operativamente collegato alla Soc. Interporto della Toscana Centrale spa , Leroy Merlin Italia srl, piattaforma interportuale esistente gestita dalla Società Interporto della Toscana Centrale spa.

### **B - UMI 2**

Nuovo insediamento commerciale di grande struttura di vendita anche in forma di centro commerciale, (da qui in avanti denominato "GSV"), della Superficie edificabile di mq. 17.500 di cui mq. 17.000 di superficie coperta comprensiva di mq. 14.000 di superficie di vendita.

### **C - UMI 3**

Nuova area di parcheggio autocarri, della superficie di mq. 6.306,00 , per il trasferimento del parcheggio P1 già esistente all'interno dell'area interportuale, al fine di realizzare nell'area ex P1 un impianto di distribuzione carburanti multifuel.

La Variante nel recepire i contenuti delle tre UMI avanti esposte propone: la previsione in aumento di una Superficie Edificabile da destinare a logistica di mq. 37.000,00 in aumento e sostituzione della Superficie Edificabile di mq. 28.000,00 già prevista con destinazione B4 " Area Interporto di Gonfienti Destinazioni d'uso prevista: Industriale Artigianale Dimensionamento massimo: SE = 28.000 mq". Si segnala che le pensiline in oggetto soprastanti le bocche di carico/scarico poste lungo il fronte dei capannoni hanno funzionalità se superano i ml. 1,50. la previsione di una Superficie Edificabile da destinare a nuovo insediamento commerciale nella forma di una grande struttura di vendita (ovvero in ogni diversa forma, anche di centro commerciale, comunque consentita dalla LRT 62/2018), al momento non prevista, di mq. 17.500,00; la previsione di una Superficie da destinare a parcheggio autocarri della Società Interporto della Toscana Centrale spa , al momento non prevista, di mq. 6.369,87;

Il progetto come detto si articola su tre UMI che si attiveranno autonomamente sia nella richiesta dei relativi Permessi di Costruire che per la successiva cantierizzazione dei lavori privati e pubblici di propria pertinenza.

Le opere pubbliche i due ponti sul Marinella, le piste ciclabili, le strade il verde, ecc. e le opere di regimazione idraulica come meglio verranno successivamente definite da un Piano Attuativo unitario saranno disciplinate da apposita Convenzione con il Comune di Campi Bisenzio.

Gli interventi migliorativi della esistente rete stradale, che sono frutto dello studio sulla mobilità della Trm Engineering srl, saranno realizzati mediante il coinvolgimento dei privati proprietari degli altri interventi interessati dal miglioramento della viabilità pubblica. Le scelte progettuali sono state orientate, oltre che da esigenze di natura funzionale, operativa ed economica, dalle linee guida della Regione Toscana in materia di sostenibilità ambientale e da criteri di economia circolare con l'obiettivo di mantenere, il più possibile, il valore del riuso delle risorse, la riconversione e il riciclo. Premesso le scelte progettuali di dettaglio, i contenuti della proposte saranno meglio illustrati dagli elaborati dei futuri titoli abilitativi - Piano Attuativo e Permessi di Costruire.

### **Piano Operativo**

Nella disciplina del Piano Operativo si propone, quanto già avanti detto nella esposizione della Variante al P.S., i seguenti contenuti:

#### **A - UMI 1**

##### **Nuovo polo logistico**

Superficie territoriale mq. 84.431,00

Superficie fondiaria mq. 63.351,00

Rapporto di copertura massimo 50%

Superficie edificabile massima mq. 37.000,00

Superficie coperta massima mq. 30.000,00

Altezza massima ml. 12,00

Volume virtuale mc. 129.500,00

#### **B - UMI 2**

##### **Nuovo insediamento commerciale GSV**

Superficie territoriale mq. 73.377,00

Superficie fondiaria mq. 60.215,00

Rapporto di copertura massimo 50%

Superficie edificabile massima mq. 17.500,00

Superficie coperta massima mq. 17.000,00

Superficie di vendita massima mq. 14.000,00

Altezza massima ml. 8,00

Volume virtuale mc. 61.250,00

### **C - UMI 3**

#### **Nuova area di parcheggio autocarri**

Superficie territoriale mq. 10.833,00

Superficie a parcheggio mq. 6.369,00

Superficie coperta ( servizi ) mq. 100,00

Superficie Verde mq, 1.861,00

Superficie nuova via del Ciliegio mq- 543,00

Parcheggio pubblico area archeologica mq. 2.060,00

#### ***Masterplan***

Superficie territoriale mq. 167.909,00

Superficie fondiaria mq. 122.449,00

Superficie edificabile mq. 54.500,00

Superficie coperta mq. 47.000,00

Rapporto di copertura 38,38%

Volume virtuale mc. 190.750,00

Verde Pubblico mq. 19.429,00

Superficie di vendita della GSV mq. 14.000,00

Standard DM 1444/1968 mq. 26.508,00 > 20.252,00

Parcheggio di relazione DPGRT 15 del 01.04.2009 mq. 31.920,,00 > 28.000,00

Parcheggio privato mq. 39.834,00

### ***MOTIVO DELLA SCELTA TRA ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE***

In accordo con quanto stabilito dall'art.25 comma 5 della LR65/2014, non sussistono alternative sostenibili di riutilizzazione e riorganizzazione degli insediamenti e infrastrutture esistenti. Non ci sono altre aree che possano garantire un tale insediamento, anche per l'effettiva necessità di continuità territoriale dell'Interporto, che si è sviluppato nella zona di Gonfienti dai primi anni '90. La logistica prevista nell'insediamento in esame, sarà infatti collegata al sistema interportuale su rotaia, già esistente nell'area di Gonfienti, al fine di utilizzare il sistema di intermodalità ferro/gomma. La Grande Struttura di Vendita, si relazione territorialmente allo sviluppo di Interporto, in base agli accordi suddetti.

### ***VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE ED EFFETTI ATTESI***

La previsione è coerente con gli obiettivi del nuovo PS e ricade all'esterno del perimetro del Parco agricolo della Piana.

L'area non è interessata da vincoli paesaggistici ne' da altri vincoli o tutele. La previsione del nuovo insediamento è comunque subordinata alla verifica della sua fattibilità idraulica nonché a specifiche attenzioni e misure per un corretto inserimento nel contesto paesaggistico ambientale ed in relazione alla vicinanza con il Parco Archeologico di Gonfienti che cade a metà fra il Comune di Prato e di Campi Bisenzio.

Si considera che la progettazione debba essere in linea con i requisiti di legge per le opere pubbliche:

## **Edifici**

Gli edifici sia quello destinato alla logistica che quello destinato alla grande struttura di vendita saranno costruiti avendo una particolare attenzione alla qualità architettonica, alla scelta dei materiali ecosostenibili e di basso impatto ambientale. Le costruzioni saranno realizzate con strutture portanti, coperture e tamponamenti esterni utilizzando materiali di cui è riconosciuta a fine vita la totale riciclabilità. Quanto alle coibentazioni termiche ed acustiche verrà fatto uso di materiali isolanti minerali. Saranno impiegati per le finiture, pavimentazioni interne, infissi ecc. , prodotti di produzione locale se presenti e rientranti in una logica di sistema di “economia circolare”. La scelta della tipologia e dell’architettura delle facciate esterne sarà ispirata da criteri di sobrietà, qualità, sostenibilità economica. La scelta definitiva del disegno architettonico e dei materiali dei prospetti è demandata comunque alla fase del progetto esecutivo e del Permesso di Costruire.

## **Aree pertinenziali**

Le aree di pertinenza dei singoli edifici sono destinate in parte a verde, in parte a parcheggio e spazi di manovra e movimentazione merci. Quanto alle aree esterne si prevede che i materiali impiegati per le pavimentazioni dei parcheggi e dei piazzali di manovra saranno del tipo a bassa capacità riflettente. Le aree destinate a parcheggio saranno dotate di alberature in grado di ombreggiare parte delle superfici sottostanti in modo tale a produrre effetti positivi sul comfort esterno. I riempimenti e le massicciate di fondazione delle pavimentazioni esterne saranno eseguite con materiali inerti di riciclo provenienti da impianti locali. Gran parte della pavimentazione delle aree esterne saranno realizzate con materiali drenanti. Le pavimentazioni delle aree di sosta degli autoveicoli sono realizzate con mattonelle filtranti per la parte degli stalli degli autoveicoli ed in materiali impermeabili per i corselli di distribuzione. Le pavimentazioni dei piazzali di manovra o movimentazione merci sono costruiti con pavimentazioni drenanti. L’insediamento commerciale e l’insediamento logistico saranno dotati di rete acquedottistica duale per il recupero di acque meteoriche provenienti dalle coperture e successivo utilizzo delle acque recuperate ad uso irriguo e l’alimentazione di acqua potabile della rete di adduzione per gli usi umani.

## **Prescrizioni e mitigazioni ambientali**

Gli edifici che insistono all’interno delle UMI sono progettati con soluzioni tecniche finalizzate ad ottimizzare i fabbisogni energetici ed a ricercare un corretto equilibrio con l’ambiente esistente. Le soluzioni architettoniche degli edifici prevedono l’uso di prefabbricati che si distin-

guono per la qualità delle soluzioni tecniche adottate. I sistemi di copertura e di tamponamento delle pareti esterne danno la possibilità di costruire fabbricati con rese funzionali, estetiche ed energetiche tali da raggiungere alti livelli qualitativi. L'isolamento termico degli edifici è realizzato mediante soluzioni tecnologiche e costruttive idonee a ridurre le perdite di calore verso l'esterno durante l'inverno e l'ingresso del calore durante l'estate.

Nella progettazione viene seguito il criterio mantenere all'interno degli ambienti sempre la stessa temperatura di comfort facendosi condizionare il meno possibile dalle differenze di temperatura che ci sono all'esterno. Inoltre un corretto isolamento termico contribuisce alla riduzione delle emissioni di sostanze nocive ed inquinanti con bassi consumi energetici.

### **Ottimizzazione fabbisogni energetici**

Per quanto riguarda il fabbisogno energetico per l'alimentazione dei sistemi di climatizzazione estiva ed invernale degli ambienti di lavoro compresi quelli destinati alla produzione è escluso l'uso di combustibili di fonte fossile.

### **Fonti energetiche rinnovabili**

Il progetto prevede un largo ricorso alla produzione di energia elettrica mediante impianti fotovoltaici per la conduzione degli impianti di climatizzazione alimentati totalmente da questa fonte energetica. Naturalmente l'edificio destinato alla logistica avrà consumi energetici più contenuti essendo prevista la climatizzazione nelle sole parti destinate agli uffici ed ai servizi aziendali. Un importante consumo energetico è previsto invece per l'edificio commerciale che sarà, ad esclusione delle aree destinate a deposito merci, climatizzato con impianto di riscaldamento e raffrescamento alimentato da energia elettrica in maggior parte di produzione fotovoltaica. All'interno delle aree di parcheggio riservate ai clienti ed al personale sono previste aree di sosta con colonnine di rapida ( fast charge ) ricarica elettrica auto alimentate dal fotovoltaico.

### **Rumori**

Il contenimento e l'abbattimento dei rumori eventualmente prodotti dalle varie fasi di lavoro avviene nel rispetto delle leggi e norme vigenti in materia di tutela dei lavoratori e mediante l'adozione di materiali insonorizzanti posti all'interno delle pareti interne ed esterne del fabbricato e dei solai di separazione tra il piano terra ed il piano primo ove previsti. In particolare le pareti di tamponamento esterne sono costruite con pannelli in cemento armato vibrato a taglio termico di spessore di cm. 28/30 minimo con interposto pannello isolante termico ed acustico. Il

contenitore dell'attività commerciale ha pareti divisorie interne che separano gli ambienti destinati alla vendita da quelli ad uso depositi merci sono in cemento armato vibrato REI 120; gli uffici sono divisi con pannelli di cartongesso con interposto materiale isolante acustico. Gli stessi materiali sono impiegati per il contenitore ad uso logistica relativamente alle separazioni dei locali destinati a deposito merci da quelli destinati ad ufficio.

Per lo Studio della mobilità ( capacità assorbimento infrastruttura stradale ) si rimanda alla Relazione allegata.

### **Preliminare valutazione degli aspetti di compatibilità geologica, idraulica e sismica della previsione**

#### ***Aspetti idraulici***

##### **EDIFICI**

L'area risulta classificata in parte ad allagamenti poco frequenti (P2 PGRA) ed in parte ad allagamenti frequenti (P3 PGRA). La magnitudo risulta in parte moderata ed in parte severa. Il battente risulta variabile in quanto area prevalentemente di transito. L'intervento edilizio ricade fuori dal territorio urbanizzato e pertanto deve soddisfare quanto prescritto dall'art. 16 (interventi edilizi fuori dal territorio urbanizzato) comma 1 e 2 della L.R. 41/2018 il quale rimanda la fattibilità al rispetto dell'art. 11 comma 1 e 2 ovvero dovranno essere realizzate contestualmente le opere previste nell'art. 8 comma 1 lettera a), b) o c) per le porzioni in magnitudo moderata e lettera a), b) per le porzioni in magnitudo severa.

##### **PARCHEGGIO**

L'area risulta classificata ad allagamenti frequenti (P3 PGRA) con magnitudo molto severa e battente pari a 47.42m slm. L'intervento ricade al di fuori del territorio urbanizzato. Dovrà essere fatto riferimento a quanto prescritto all'art.13 (infrastrutture lineari ed a rete) comma 4 lettera b) della L.R. 41/2018 garantendo che non venga superato il rischio medio R2 e il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree, oltre a gestirne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali.

#### **Aspetti geologici e sismici**

L'intervento in oggetto si ubica nella porzione settentrionale del territorio comunale. Il contesto geologico è caratterizzato da assenza di forme geomorfologiche che possono condizionare la

fattibilità dell'opera. Si segnala la presenza in affioramento di terreni prevalentemente granulari con il combinato disposto della presenza della falda che può, in presenza di sismica provocare fenomeni di liquefazione dei terreni. L'intervento dovrà essere eseguito ai sensi della normativa vigente (NTC2018 e DPGR 36/R/2009 e DPGR 5/R/2020). Dovranno essere eseguite indagini sito specifiche che permettano di valutare le caratteristiche geotecniche dei terreni direttamente interessati dall'opera di progetto e di valutare la presenza di eventuali condizioni di liquefazione dei terreni affioranti per il combinato disposto della presenza della falda acquifera superficiale in terreni con granulometria prevalente granulare. Le suddette indagini permetteranno di mettere in opera il progetto con tutte le accortezze necessarie al fine di evitare fenomeni di liquefazione dei terreni e di cedimenti differenziali che possono essere limitanti della funzionalità dell'opera. La gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta in ottemperanza al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e al D.P.R. 120/2017

## **VERIFICA CONFORMITA' AL PIT/PPR**

L'area non è interessata da vincoli paesaggistici ed non è stata sottoposta a conferenza di copianificazione nell'ambito del PS approvato nel 2021 e conforme al PIT-PPR, a parte la previsione D2 di nuova previsione di GSV, ricadente in parte dell'area in esame, che è stata ritirata nel Verbale di Copianificazione del PS, a seguito di parere negativo da parte della Regione Toscana. Pertanto la conformità dovrà essere valutata in sede di PO.

## **VERIFICA CRITERI AI SENSI DELL'art. 26 comma 2 della LR65/14 relativa alla previsione D4 ["Insediamento Grande Struttura di Vendita Area Gonfienti"](#):**

*a) la capacità di assorbimento, da parte dell'infrastrutturazione stradale e ferroviaria presente nel territorio del comune e in quello dell'ambito di interesse sovracomunale, del carico di utenze potenziali connesso al nuovo esercizio;*

### ***Studio della mobilità ( capacità assorbimento infrastruttura stradale )***

Lo studio del traffico, eseguito dalla Soc. TRM GROUP srl , ha permesso di verificare i possibili impatti viabilistici derivanti dall'attivazione dei comparti di progetto a destinazione commerciale e logistica, e dei progetti di altri attualmente in corso di definizione. Lo Scenario Attuale è stato caratterizzato grazie alle attività di monitoraggio del traffico e alla ricognizione dell'offerta di trasporto pubblica e privata che hanno permesso di caratterizzare la maglia viaria per

l'area di studio individuando le ore di maggior traffico rispetto alle quali condurre le analisi viabilistiche: ora di punta del venerdì sera (17:00- 18:00) e del sabato sera (17:00-18:00). A partire dallo stato di fatto è stato implementato lo Scenario di Riferimento finalizzato alla definizione dell'orizzonte temporale nel quale si andrà ad inserire l'intervento in esame. Lo Scenario di Intervento recepisce lo Scenario di Riferimento e lo implementa attivando i comparti di progetto, la viabilità di accesso alle aree e gli interventi infrastrutturali previsti nell'area. In particolare contempla la realizzazione della nuova rotatoria Perfetti Ricasoli/Allende Pratignone, ad oggi particolarmente congestionata. Tale soluzione sembra però ad oggi superata dal Progetto di Fattibilità Tecnico Economica svolto dalla Città metropolitana quale intervento previsto in priorità dal PUMS, nell'ambito di "progetti di interventi viari su arterie di interesse metropolitano, soggette ad importanti flussi di traffico, con la funzione di bypass di centri abitati e zone industriali, al momento altamente congestionate", in cui si prevede la realizzazione di un viadotto che garantisca continuità e sgravi la rotatoria dai flussi di traffico che effettuano la manovra est-ovest o ovest-est.

La stima del traffico indotto dall'intervento e la distribuzione sull'offerta viaria nelle ore di punta sono state determinate tramite le informazioni fornite dalla Committenza sia per la componente commerciale che per quella logistico-produttiva. Dalle analisi modellistiche è emerso come i flussi veicolari indotti dall'attivazione dei comparti di progetto, sia per l'ora di punta del venerdì che del sabato sera, si distribuiscono in modo omogeneo sull'intera maglia viaria e proporzionalmente al rango stradale. Le migliorie infrastrutturali previste nello Scenario di Intervento determinano una riorganizzazione dei volumi veicolari: le variazioni maggiori si stimano in corrispondenza della nuova viabilità prevista dagli interventi di progetto, la quale sostituisce tratti stradali ad oggi esistenti. Sul resto della maglia viaria gli incrementi del traffico indotti dall'attivazione dell'intervento risultano contenuti (al massimo 2 veicoli/minuti per senso di marcia), soprattutto se rapportati al calibro stradale. Anche le analisi di dettaglio a livello microscopico hanno verificato un miglioramento complessivo delle condizioni di deflusso: le intersezioni che ad oggi presentano un ottimo livello di servizio lo confermano anche nello scenario di progetto, mentre quelle che allo stato di fatto presentano un funzionamento scadente lo migliorano sensibilmente in virtù delle migliorie previste. Ne consegue una capacità di gestire il traffico afferente da parte di tutti i nodi stradali analizzati e oggetto di simulazioni. In particolare l'attivazione del progetto prevede la realizzazione di una nuova rotatoria in corrispondenza dell'intersezione Perfetti Ricasoli/Allende/di Pratignone. Tale intervento si stima ridurre notevolmente i perditempo e le code sia nell'ora di punta del venerdì che del sabato, permettendo di raggiungere livelli di servizio buoni/ottimi. In conclusione dalle analisi viabilistiche condotte si

evince come gli interventi infrastrutturali previsti sulla maglia viaria garantiscano la sostenibilità dell'intervento e la compatibilità con i flussi indotti dall'attivazione dei comparti commerciale e logistico di progetto.

Lo studio integrale eseguito dalla Soc. TRM GROUP srl è contenuto nell'Allegato Tav.RZ 3 che qui alleghiamo.

***b) il livello di emissioni inquinanti, comprensivo dell'incremento dovuto alla movimentazione veicolare attesa dalla nuova struttura di vendita;***

Per le Analisi del livello delle emissioni inquinanti si fa riferimento allo studio di analisi del livello di emissioni e lo studio di dispersione degli inquinanti in atmosfera, eseguito dalla Soc. TRM GROUP srl, si propone di valutare i possibili effetti sulla qualità dell'aria dovuti all'esercizio dei due comparti e in particolare ai movimenti veicolari (leggeri e pesanti) che ne scaturiranno.

Lo studio ha previsto:

- l'acquisizione e l'analisi dei dati meteorologici orari relativi all'area di studio;
- la predisposizione dell'input meteorologico per il modello di dispersione;
- l'acquisizione e l'analisi della rete viabilistica e dei relativi flussi di traffico arco per arco;
- la costruzione dell'inventario delle emissioni derivanti dal parco circolante;
- la simulazione della dispersione degli inquinanti in atmosfera e il calcolo delle ricadute in termini di impatto sulla qualità dell'aria mediante il SW di calcolo CALPUFF;
- verifica della significatività degli effetti stimati.

La stima e le analisi delle emissioni aggiuntive degli inquinanti in atmosfera hanno mostrato incrementi delle emissioni indotte annue complessivamente poco significative per lo Scenario di Intervento rispetto a quello di Riferimento (mediamente del 4%).

Analizzando la distribuzione sul territorio delle emissioni aggiuntive di Nox (uno dei principali inquinanti da traffico veicolare) nell'ora di punta del venerdì sera, emerge che le maggiori emissioni generate dall'indotto complessivo non superano i 3,2 g/h e sono concentrate lungo viale Leonardo da Vinci (SS719), in particolare nel tratto ad ovest dell'area di intervento.

In relazione alla stima degli impatti determinati dall'incremento di emissioni generato dal traffico aggiuntivo indotto complessivamente dallo Scenario di Intervento (rispetto allo Scenario di Riferimento), tutte le mappe di dispersione degli inquinanti presentano, in generale, sull'intero dominio di simulazione, lo stesso aspetto qualitativo: i massimi incrementi di concentrazione si osservano sulla SS719 "viale Leonardo da Vinci" e, in particolare, sul tratto a ovest dell'area di intervento, compreso indicativamente tra via Cellere e la SS325.

Su tutto il dominio di calcolo gli incrementi di concentrazione risultano ben al di sotto dei limiti di legge, con massimi incrementi che per tutti gli inquinanti e i parametri non superano l'1% del rispettivo limite. In particolare, dato il contesto di carattere prevalentemente industriale in cui si colloca l'area di studio, gli incrementi stimati in corrispondenza di abitazioni e aree residenziali presenti sul dominio risultano molto contenuti. In conclusione, per tutti gli inquinanti e i parametri simulati, gli effetti di breve e lungo termine sono ritenuti non significativi e gli incrementi delle concentrazioni sono trascurabili e tali da non comportare modifiche alla qualità dell'aria.

***c) la sostenibilità rispetto alla tutela del valore paesaggistico dei siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'Organizzazione delle Nazioni unite per l'educazione, la scienza e la cultura (UNESCO) sulla base delle tipologie individuate dalla Convenzione per la salvaguardia del patrimonio mondiale, culturale ed ambientale, firmata a Parigi il 16 novembre 1972, dai Paesi aderenti all'UNESCO, delle reti di fruizione storica del territorio e dei beni paesaggistici di cui all'articolo 134 del Codice;***

L'area oggetto del presente intervento non è tra le aree censite dall'UNESCO nè tra le aree relative alle reti di fruizione storica del territorio e dei beni paesaggistici di cui all'art. 134 Dlgs 22.01.2004 n. 42 del Codice dei beni culturali e del paesaggio.

***d) le conseguenze attese sulla permanenza degli esercizi commerciali di prossimità, al fine di garantire i servizi essenziali nelle aree più scarsamente popolate; e) le conseguenze attese sui caratteri specifici e sulle attività presenti nei centri storici compresi nell'ambito sovracomunale, e le necessarie garanzie di permanenza delle attività commerciali d'interesse storico, di tradizione e di tipicità.***

Per il punto d) si fa riferimento allo Studio redatto da Riccardo Tagliaferri, Fabio Croci e allegato integralmente con la lettera RZ5, che ha per scopo la valutazione degli effetti socioeconomici, di cui all'art. 26 c. 2, lett D e C della L.R.T.65/2014 per la realizzazione di un nuovo polo Logisti-

co e di un nuovo insediamento commerciale nella forma di grande struttura di vendita ovvero in ogni diversa forma, anche di centro commerciale, comunque consentita dalla LRT 62/2018 (da qui in avanti denominato “GSV”).

### **Conseguenze attese sulla permanenza degli esercizi commerciali di prossimità**

E' stata condotta un'analisi relativa alla presenza di eventuali aree scarsamente popolate, nell'ambito del Comune di Campi Bisenzio. L'espressione “aree scarsamente popolate” non trova una definizione chiara e unitaria nell'ordinamento. L'analisi è stata dunque compiuta facendo specifico riferimento a quelle aree residenziali edificate all'interno dell'ambito comunale che, tuttavia, hanno una bassa densità abitativa, rispetto al livello medio comunale. Lo stesso insediamento della GSV di cui trattasi opererà in un contesto urbano comunale densamente popolato, si tratta infatti di uno dei comuni a più alta densità abitativa della Toscana e pertanto si può escludere che l'intervento insista in un contesto di area scarsamente popolata. Si fa inoltre presente che la GSV di cui si propone la pianificazione sarà destinata al commercio di generi del settore non alimentare che, per loro natura, non rappresentano servizi essenziali perché soddisfano una domanda di beni di consumo rinviabile o comunque suscettibile di essere soddisfatta da un ampio ventaglio di attività concorrenti già presenti sul territorio comunale. Per tali motivi, la verifica è dunque senz'altro non dovuta, in quanto non vi sono aree scarsamente popolate.

### **Conseguenze attese sulle attività commerciali presenti nei centri storici**

Si valutano qui sinteticamente le conseguenze attese sui caratteri specifici e sulle attività presenti nei centri storici compresi nell'ambito sovracomunale, e le necessarie garanzie di permanenza delle attività commerciali d'interesse storico, di tradizione e di tipicità. In base agli indirizzi operativi individuati nel progetto integrato per la tutela delle botteghe e dei mercati storici e di tradizione approvato dalla Regione Toscana nel Settembre 2004, le attività suddette sono quelle caratterizzate per un congruo lasso di tempo (individuato in 50 anni), sia da una “storicità strutturale”, consistente in elementi di arredo e attrezzature mantenuti nel tempo che per loro natura costituiscono una caratterizzazione commerciale, sia dalla c.d. “continuità”, declinabile in base alle merceologie trattate, alla titolarità di gestione (anche per subingresso di eredi e/o aventi causa) e al valore di identità urbana: l'attitudine cioè a costituire un punto di riferimento sociale per i cittadini e per il tessuto urbano. Da considerare il fatto che negli ultimi anni, nell'area territoriale compresa tra l'area fiorentina (Firenze) e l'area pratese (Prato), sono state

aperte nuove MSV e GSV aventi il settore merceologico non alimentare. Si tratta di strutture localizzate in aree non dotate di strutture analoghe, che hanno pertanto già assorbito, in gran parte il bacino di utenze esistente. Ciò detto è ragionevole stimare che, a seguito dello studio e delle ricerche fatte, per il numero limitato di attività oggi presenti e direttamente sovrapponibili alla merceologia non alimentare insediabile nella GSV di cui si propone la realizzazione, non vi saranno effetti negativi sulle attività commerciali esistenti, che comunque non sono catalogate e rientranti fra gli esercizi storici, di tradizione e di tipicità. Peraltro, si tratta di attività che, come evidenziano i dati demografici dei centri storici, svolgono, da sempre, una funzione sociale rivolgendosi a un'utenza di popolazione rilevante, la quale, per ragioni di comodità, fidelizzazione e livello di servizio, trova conveniente rivolgersi all'esercizio tradizionale. Per le ragioni di cui sopra, si tratta di attività destinate a permanere.

### **Conclusioni**

Concludendo, a seguito dell'estratto sopraesposto, relativo all'analisi condotta, si può ragionevolmente ritenere che l'intervento in questione non influenzerà e non modificherà l'attuale sistema socio-economico dell'area, se non in modo positivo, per le seguenti concorrenti ragioni:

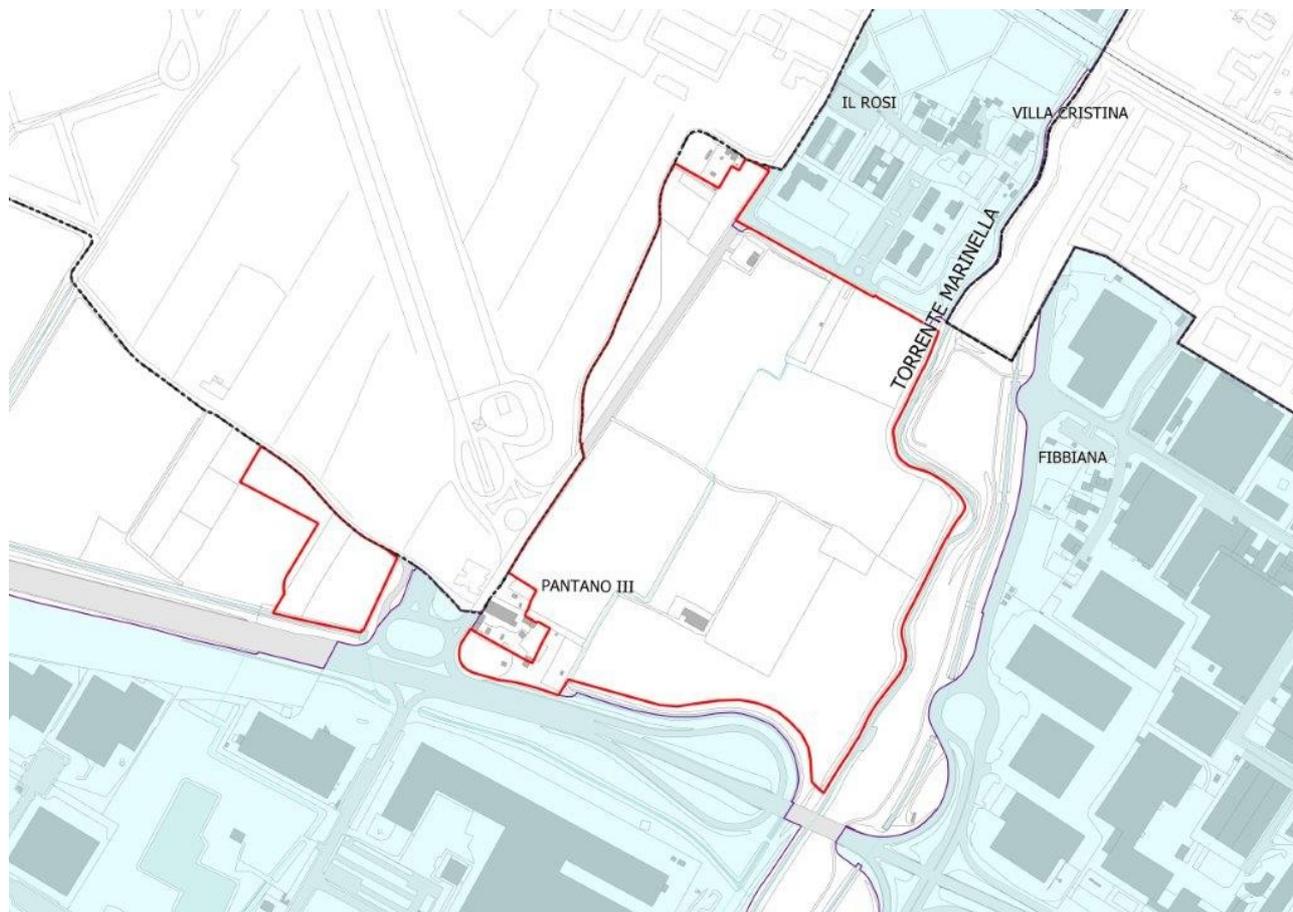
- sia giacché la recente apertura di nuovi punti di vendita, anche in forma di GSV, del settore merceologico non alimentare, assorbe già parte dell'esistente bacino di utenze, cosicché tale bacino, essendo questo molto capiente, può sostenere l'insediamento di una ulteriore GSV e non sarà ulteriormente ridotto dall'intervento di cui trattasi, non impattando su quei negozi che attualmente hanno stessa merceologia;
- sia perchè non impatta e pregiudica la permanenza di esercizi commerciali, in ragione dell'assenza di aree scarsamente popolate e dei relativi esercizi commerciali di prossimità;
- sia perchè non impatta e pregiudica la permanenza delle attività commerciali storiche e delle attività, dello stesso settore merceologico, non alimentare, presenti nei centri storici compresi nell'ambito sovracomunale, per i quali comunque permane un'utenza fidelizzata diversa da quella prevista per la nuova GSV;
- sia perché verrà garantita una concorrenza con le altre strutture della GDO, che porterà sicuramente ad una diminuzione dei prezzi con beneficio per la popolazione e la clientela.

*Per l'analisi completa delle dinamiche demografiche ed economiche si rimanda al documento completo allegato alla documentazione per la Copianificazione al Piano Operativo.*

***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su Ortofoto 2019 della R.T.***



***Inquadramento dell'area oggetto di Co-Pianificazione su CTR della R.T.***



**Proposta preliminare del Piano Operativo**



## 5. Dimensionamento per Piano Operativo

### A. Infrastrutture per la mobilità

- A1 - Linea tramviaria 4
- A2 - Ciclovia del Sole e valorizzazione Bisenzio
- A3 - Superstrada ciclabile Firenze-Prato
- A4 - Prolungamento del Ring a Nord e riqualificazione assi viari Capalle
- A5 - Completamento del Ring ad Estensione
- A6 - Completamento del Ring ad Ovest e potenziamento connessioni con Prato
- A8 - Corridoi infrastrutturali per tracciati ferroviari
- A9 - Ciclopedonale Polo scientifico di Sesto - Villa Montalvo
- A10 - Percorso ciclopedonale San Donnino

### B. Insediamenti produttivi e servizi per la mobilità

- B1 - Nuovo insediamento produttivo Strada mezzana Perfetti Ricasoli - Via di Pratignone
- B2 - Nuovo insediamento produttivo e per servizi alla produzione in Via Allende - Via Einstein
- B3 - Nuovo insediamento produttivo in via Tosca Fiesoli
- B5 - Nuovo insediamento produttivo loc. Ponte del Santo
- B6 - Parcheggio privato in zona produttiva e parcheggio pubblico tra via Maccione e Autostrada
- B7 - Delocalizzazione deposito a cielo aperto in area di rigenerazione urbana loc. Ponte all'Asse
- B8 - Zona produttiva in fregio a via Pistoiese Loc. S. Angelo con cessione terreni e Lago Carcerina

### C. Attrezzature, Servizi pubblici e servizi privati

- C1 - Area sosta camper e spettacoli viaggianti
- C2 - Scuola secondaria di secondo grado
- C3 - Polo scolastico san Martino
- C5 - Nuove infrastrutture sportive e parcheggio Fondazione Spazio Reale
- C7 - Parcheggio pubblico San Cresci
- C8 - Parcheggio pubblico con verde drenante nel triangolo fra via Allende e via di Limite
- C9 - Estensione Parco Chico mendes con parcheggio e chiosco
- C10 - Estensione del Parco Agricolo della Piana, realizzazione di infrastruttura verde Green line

### D. Insediamenti commerciali, Grandi Strutture di Vendita, Logistica

- D4 - Insediamento Grande Struttura di Vendita e Logistica Area Gonfienti

SIGLA INTERVENTO	DESTINAZIONI superfici espresse in mq di superficie edificabile SE					DOTAZIONI TERRITORIALI superficie espressa in mq	SUPERFICIE TERRITORIALE espressa in mq
	Industriale Artigianale	Commerci ale al dettaglio	Turistico ricettivo		Direzionale e di servizio		
			mq	Posti letto			
A1	-					-	-
A2	-					-	-
A3	-					-	-
A4	-					corridoio infrastr.	-
A5	-					-	-
A6	-					-	-
A8	-					-	-
A9	-					-	-
A10	-					-	-
B1	6000					3800	18000
B2	9000					2900	39500
B3	9000					5800	38000
B5	5000					4400	31100
B6	-					-	-
B7	-					-	-
B8	2600					2985	10150
C1	-					-	-
C2	9000					-	-
C3	14000					47250	55180
C5	-					-	-
C7	-					-	-

C8	-							-	-
C9	600							11200	11800
C10	-							-	-
D4	54500							26508	157808
TOTALE	109700							104843	361538

<b>Interventi proposti (Fase 1)</b>			
<b>Dati quantitativi:</b>	<b>N. interventi</b>	<b>SE mq</b>	
		<b>NE</b>	<b>Riuso</b>
- Industriale Artigianale	5	31600	
- Commerciale al dettaglio esterne al T.U.	1	17500	
- Commerciale al dettaglio Interne al T.U. (G.S.V. e aggregazioni di medie S.V. artt. 26 c.1 l.r. 65/14)			
- Turistico ricettivo			
- Direzionale e di servizio	4	60600	
- Commerciale all'ingrosso			
- Residenziale (art. 64 c.8 l.r. 65/14)			
- Infrastrutture		opere pubbliche	