



COMUNE DI CAMPI BISENZIO

CONFERENZA DI COPIANIFICAZIONE

REALIZZAZIONE DI UN COMPLESSO PER COMMERCIO AL DETTAGLIO E LOGISTICA



Serie: PE	Data Revisione "0": 04/10/2021	Elaborato: RELAZIONE ILLUSTRATIVA
Tavola: RZ1	Revisione: 00	
Scala: 1:1000	Data: 04/10/2021	

Committenti:

INTERPORTO TOSCANA CENTRALE S.P.A

P.IVA00302320973 - Via di Gonfienti 4/4, Prato (PO)

BALDASSINI LORENZO

C.F. BLDLNZ71L21D612S - Via del Ghirlandaio 20,
Prato (PO)

LEROY MERLIN ITALIA S.R.L.

P.IVA 05602710963 - Strada 8 Palazzo "N",
Rozzano Milanofiori (MI)

IMMOBILARE CENTRO "P" S.R.L.

P.IVA 0029240975 - Via Acivescovo Martini 6, Prato (PO)

PHILIA S.R.L.

P.IVA 048797504889 - Via B. Tettamanti 87, Prato (PO)

IMMOBILIARE DEL MONTE S.R.L.

P.IVA 00303560973 - Via del Ciliegio 21/1, Prato (PO)

Progettazione:



studio tecnico edilprogetti s.r.l.

SOCIETÀ DI INGEGNERIA



Dott. Ing. Patrizio R. Puggelli

Geom. Bruno Ferranti
via della Fortezza 15, 59100 Prato

Relazione illustrativa

Premessa

I Proponenti - Soc. Interporto della Toscana Centrale spa , Leroy Merlin Italia srl, Immobiliare Centro P srl, Immobiliare Del Monte srl, Philia srl, Baldassini Lorenzo – con il presente progetto intendono proporre la trasformazione , con destinazione d’uso commerciale e logistica, di un’area urbanizzata 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.

La presente proposta frutto della concertazione tra Soc. Interporto della Toscana Centrale spa , Leroy Merlin Italia srl e Privati ha dato origine ad un Accordo/Convenzione i cui punti essenziali sono:

- Mantenimento della centralità della funzione della Società Interporto della Toscana Centrale srl (ITC) in quanto la nuova area destinata alla logistica nel Comune di Campi Bisenzio sarà parte integrante di quella già esistente nel territorio del Comune di Prato. L’accesso degli automezzi alla nuova area logistica avverrà dal varco già esistente sulla Perfetti Ricasoli.
- Redazione di un Piano Attuativo Unitario e unitaria realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e delle opere di compensazione idraulica ed ambientale pur mantenendo separate le fasi temporali di attuazione dei singoli interventi che sono suddivisi in tre autonome UMI.
- Al fine di mantenere legati gli interventi delle tre UMI , a garanzia della fattibilità delle opere di interesse pubblico oltre che le opere di interesse privato, verrà redatto un unico Piano Attuativo

In conformità alla legislazione vigente della Regione Toscana , l’intervento proposto, soggetto alla Conferenza di Copianificazione , è stato redatto secondo i dettati della Legge 65/2014

Art. 25 “Disposizioni per la pianificazione di nuovi impegni di suolo esterni al perimetro del territorio urbanizzato. Conferenza di copianificazione” e Art. 26 ” Disposizioni per la pianificazione delle grandi strutture di vendita” con particolare riferimento alla verifica dei seguenti criteri:

- 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;*

Relazione illustrativa

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

- 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;*

- 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.*

Indice

1. Inquadramento territoriale dell'area
2. Documentazione catastale
3. Inquadramento urbanistico dell'area stato attuale
4. Vincoli e tutele - Beni paesaggistici e culturali
5. Inquadramento urbanistico dell'area stato variato
6. Descrizione del progetto e sostenibilità edilizia
7. Invarianza idraulica e smaltimento acque meteoriche
8. Prescrizioni e mitigazioni ambientali
9. Studio della mobilità (capacità assorbimento infrastruttura stradale)
10. Analisi del livello delle emissioni inquinanti
11. Sostenibilità rispetto alla tutela del valore paesaggistico
12. Verifica degli aspetti socio-economici - L.R.T. 65/14 art. 26 c. 2, lett. D e E
13. Le opere pubbliche di progetto
14. L'Area archeologica di Gonfienti

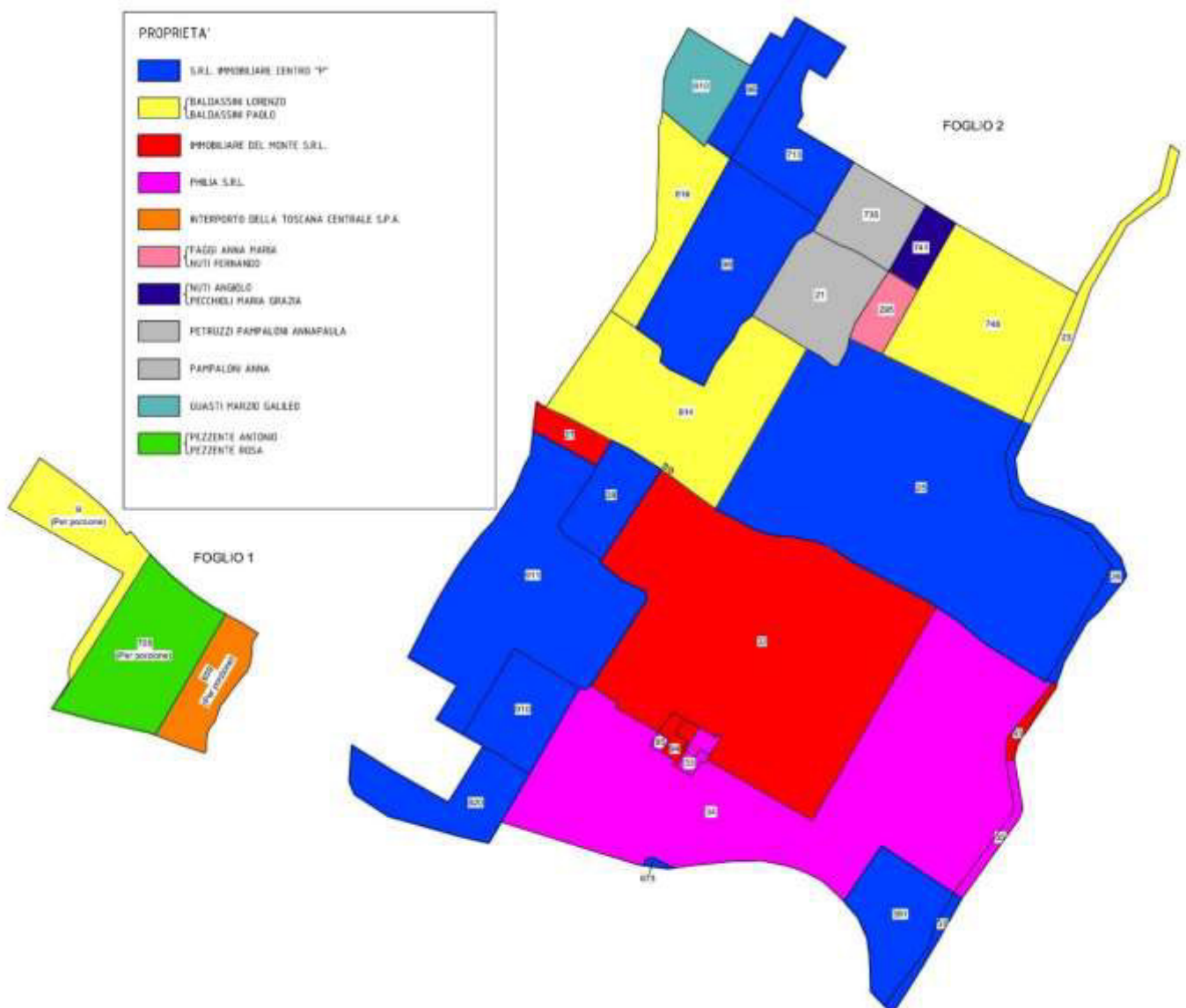
1. Inquadramento territoriale dell'area

L'area in oggetto si trova nel Comune di Campi Bisenzio, ha una estensione di mq. 168.641,00 di superficie ed è delimitata a Nord dalla Frazione "Il Rosi", ad Ovest dalla via Cellere 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 Cellere e dal lato Nord da via degli Etruschi.



Ortofoto con perimetrazione in colore rosso dell'area interessata dalla copianificazione

2.Documentazione catastale



Planimetria catastale con la individuazione cromatica delle proprietà

Relazione illustrativa

Quadro riepilogativo delle proprietà interessate dal progetto con il conteggio della superficie del terreno e della base imponibile.

PROPRIETA'	FOGLIO	PARTICELLA	Superficie	NATURA	R.D.	BASE IMPONIBILE
			Catastale			(R.D. x 168,75)
S.R.L. IMMOBILIARE CENTRO P	2	920	3350	Terreno	18,17	3066,19
S.R.L. IMMOBILIARE CENTRO P	2	910	3117	Terreno	15,29	2580,19
S.R.L. IMMOBILIARE CENTRO P	2	911	12533	Terreno	67,96	11468,25
S.R.L. IMMOBILIARE CENTRO P	2	28	2380	Terreno	11,68	1971,00
S.R.L. IMMOBILIARE CENTRO P	2	391	3510	Terreno	12,69	2141,44
S.R.L. IMMOBILIARE CENTRO P	2	25	22300	Terreno	109,41	18462,94
			4220		15,26	2575,13
S.R.L. IMMOBILIARE CENTRO P	2	98	7770	Terreno	42,14	7111,13
S.R.L. IMMOBILIARE CENTRO P	2	713	3979	Terreno	21,58	3641,63
S.R.L. IMMOBILIARE CENTRO P	2	96	1620	Terreno	8,78	1481,63
S.R.L. IMMOBILIARE CENTRO P	2	26	1390	Terreno	7,18	1211,63
S.R.L. IMMOBILIARE CENTRO P	2	37	548	Terreno	2,83	477,56
S.R.L. IMMOBILIARE CENTRO P	2	673	62	Terreno	0,22	37,13
BALDASSINI LORENZO E PAOLO	1	9	3343	Terreno	18,13	3059,44
BALDASSINI LORENZO E PAOLO	2	748	8563	Terreno	46,44	7836,75
BALDASSINI LORENZO E PAOLO	2	814	10204	Terreno	55,33	9336,94
BALDASSINI LORENZO E PAOLO	2	23	1390	Terreno	9,69	1635,19
BALDASSINI LORENZO E PAOLO	2	816	3314	Terreno	17,97	3032,44
IMMOBILIARE DEL MONTE S.R.L.	2	32	26340	Terreno	142,84	24104,25
IMMOBILIARE DEL MONTE S.R.L.	2	27	870	Terreno	4,72	796,50
IMMOBILIARE DEL MONTE S.R.L.	2	93	370	Terreno	2,58	435,38
IMMOBILIARE DEL MONTE S.R.L.	2	94	440	fabb. diruto	no rendita	0,00
PHILIA S.R.L.	2	33	410	fabb. diruto	no rendita	0,00
PHILIA S.R.L.	2	95	70	area rurale	no rendita	0,00
PHILIA S.R.L.	2	35	500	Terreno	3,49	588,94
PHILIA S.R.L.	2	34	27844	Terreno	150,99	25479,56
PAMPALONI ANNA	2	21	4060	Terreno	22,02	3715,88
FAGGI ANNA MARIA E NUTI FERNANDO	2	295	1050	Terreno	5,69	960,19
PECCHIOLI MARIA GRAZIA E NUTI ANGIOLO	2	741	1108	Terreno	6,01	1014,19
PETRUZZI PAMPALONI ANNAPAU LA	2	735	2589	Terreno	14,04	2369,25
GUASTI MARZIO GALILEO	2	610	2380	Terreno	12,91	2178,56
INTERPORTO DELLA TOSCANA CENTRALE S.P.A.	1	659	2428	Terreno	13,16	2220,75
PEZZENTE ANTONIO E ROSA	1	705	6301	Terreno	34,17	5766,19
TOTALE			170353,00			150756,25

Le superfici delle p.lle 659-705-9 del Foglio n.1 sono da intendersi parziali
così come i R.D. ed i relativi valori basi imponibili in proporzione alle relative superfici

3. Inquadramento urbanistico dell'area stato attuale

Piano Strutturale

Il nuovo Piano Strutturale è stato adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 101 del 16.06.2020 e successivamente controdedotto con delibera del Consiglio Comunale in data 11.02.2021. L'approvazione definitiva del Piano Strutturale è subordinata all'esito della Conferenza paesaggistica regionale attualmente in corso di svolgimento.

L'area di cui trattasi è individuata nella UTOE 1 - Nord

Il Piano Strutturale, nel documento di programmazione **doc.2a**, definisce per la UTOE 1 – Nord le seguenti strategie:

omissis “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.

DIMENSIONI AMMISSIBILI DEI NUOVI INSEDIAMENTI E DELLE NUOVE FUNZIONI

Comune di Campi Bisenzio					
Codice ISTAT 048006			Superficie territoriale: Kmq. 4,18		
Abitanti (31/12/2018): n. 1.535			Abitanti previsti al 2035: n. 1983		
Abitanti insediabili in P.A. convenzionati: n. 105			Abitanti insediabili con PS: n. 343		
Codici UTOE: COD_ENT 048006_UTOE_001			SIGLA_ENT UTOE_001		
Categorie funzionali di cui all'art. 99 L.R. 65/2014	Previsioni interne al perimetro del Territorio urbanizzato		Previsioni esterne al perimetro del Territorio urbanizzato		
	Dimensioni massime sostenibili (art. 92 c.4; Reg. Titolo V art. 5 c. 2) mq SE		Subordinate a conferenza di copianificazione (Reg. Titolo V art. 5 c. 3) mq SE		Non subordinate a conferenza di copianificazione mq SE
	Nuova edificazione	Riuso	Nuova edificazione artt.25 c.1;26;27;64 c.6)	Riuso art. 64 c.8	Nuova edificazione art. 25 c.2
Residenziale	5000	7000	-	-	-
Industriale artigianale	15000	3000	57000	0	1500
Commercio al dettaglio	30000	18000	0	0	2000
di cui MSV	19000	9000	0	0	0
di cui GSV	0	0	0	0	0
Turistico - ricettiva	4000	5000	500	0	2000
Direzionale di servizio	6000	8000	0	0	4000
Commerciale all'ingrosso e depositi	0	0	0	0	0
TOTALI	60000	41000	57500	0	9500
TOTALE NE + R	101000		57500		9500

Dall'esame della documentazione del Piano Strutturale adottato non risultano previsioni per nuovi insediamenti di GSV mentre parte dell'area di progetto risulta classificata B4 "Area Interporto di Gonfienti Destinazioni d'uso prevista: Industriale Artigianale Dimensionamento massimo: SE = 28.000 mq"

Regolamento urbanistico

L'area in oggetto è disciplinata nelle NTA del vigente Regolamento Urbanistico dall'Art. 139 che dispone quanto segue:

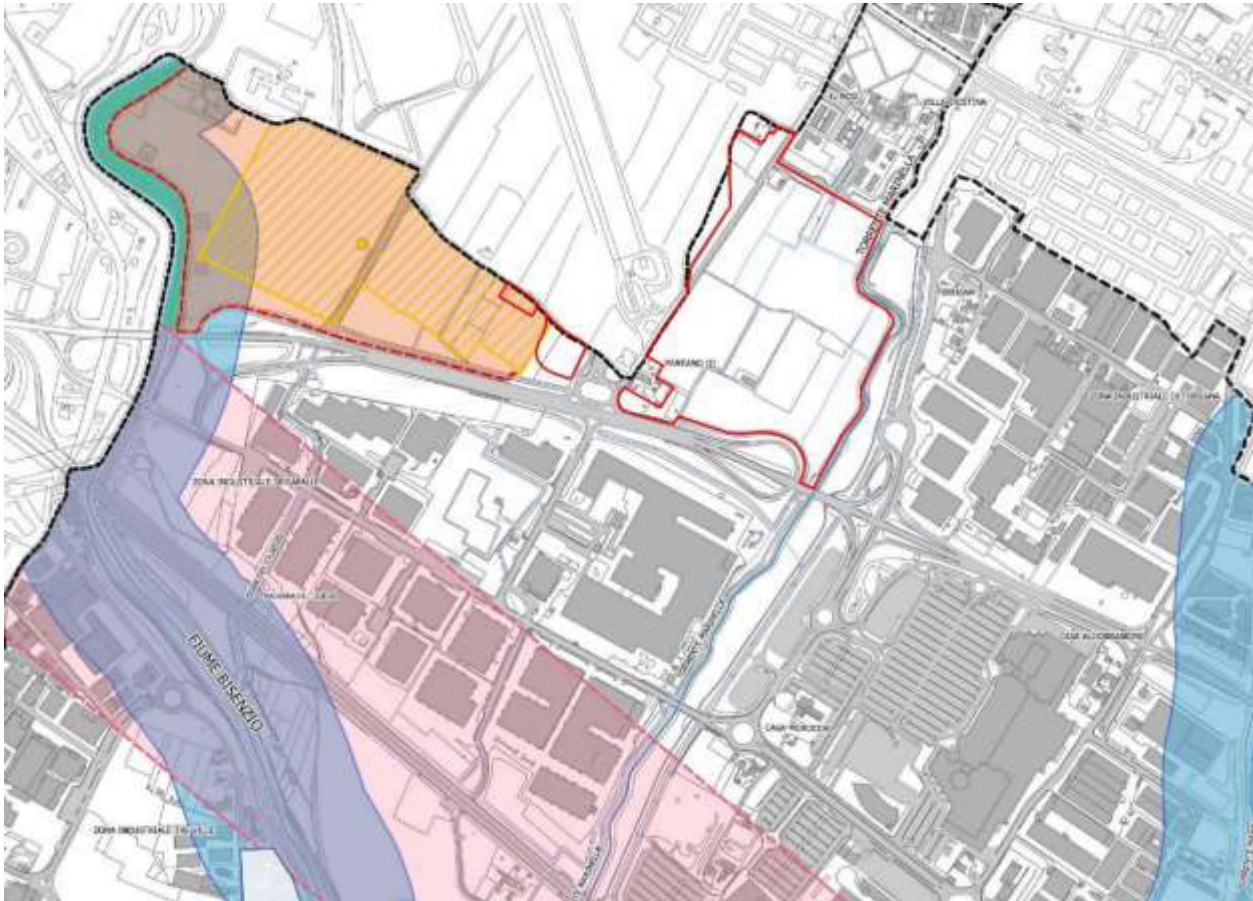
" 1. Sono le parti del territorio destinate ad attrezzature ed impianti di interesse generale espressamente rappresentate nella cartografia 1:2.000 di progetto. Vi sono ammesse attrezzature di livello sovracomunale quali: palazzetti dello sport ed altri impianti sportivi di livello metropolitano, piscine, centri culturali e direzionali di livello sovracomunale, interporto, attrezzature universitarie, canile rifugio, strutture per convegnistica, centri sociosanitari ed altre analoghe attrezzature di interesse generale a livello metropolitano. 2. Esse sono di proprietà pubblica o preordinate all'acquisizione, anche mediante esproprio, da parte del Comune o dell'Ente competente alla realizzazione della specifica attrezzatura. E' fatta eccezione per attrezzature metropolitane di proprietà privata esistenti, le quali non sono soggette ad esproprio. 3. E' ammessa la realizzazione di attrezzature metropolitane da parte

di privati, previa stipula di apposita convenzione che definisca le regole di gestione dell'attrezzatura, la durata della gestione privata e, al termine della medesima, l'eventuale cessione dell'attrezzatura e dell'area al Comune o all'Ente competente, i servizi offerti al pubblico, la qualità realizzativa dell'attrezzatura ed ogni altra condizione necessaria ad assicurare l'interesse pubblico della realizzazione. 4. I centri direzionali di livello sovracomunale posti in adiacenza alla grande viabilità, di progetto e/o esistenti, possono essere trasformati e oggetto di nuova edificazione con strutture di servizio, ambulatori, centri di primo soccorso, impianti per l'inter97 scambio, attrezzature tecnologiche, uffici direzionali, strutture ricettive ed aree per la distribuzione carburanti. 5. Fermo restando quanto disposto dall'art. 134, comma 3, per le attrezzature metropolitane realizzate al Comune o dall'Ente competente, quelle realizzate da privati sono tenute al rispetto dei seguenti indici urbanistici: $U_f = 1,00 \text{ mq/mq}$; $R_c = 40\%$; $H \text{ max } 15 \text{ ml}$. 6. Gli edifici esistenti su dette aree, fino a quando non siano adibiti alla destinazione d'uso prevista, possono essere interessati unicamente da interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria. 7. Nelle zone "F" adiacenti i corsi idrici potrà essere svolta l'attività della pastorizia, per la quale potranno essere realizzate le strutture di cui all'art. 155, comma 3, purché non in contrasto con le leggi vigenti in materia di rispetto idraulico."

Estratto del Regolamento Urbanistico Comunale



4. Piano strutturale - Vincoli e tutele - Beni paesaggistici e culturali



LEGENDA

• • confine comunale

— linea ferroviaria

BENI PAESAGGISTICI

Immobili ed aree di notevole interesse pubblico

■ immobili ed aree di notevole interesse pubblico D.Lgs.42/2004, art.136

autostrada del Sole e autostrada Firenze-Mare - Tipologia "d" art.136 D.Lgs. 42/04

Aree tutelate per legge

Let. b) - I territori contermini ai laghi

■ aree tutelate

Let. c) - I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua

■ aree tutelate

□ aree escluse dal vincolo di tutela (art. 142 comma 2 Dlgs 42/2004)

— fiumi, torrenti (Allegato L), corsi d'acqua (Allegato E)

Let. g) - I territori coperti da foreste e da boschi

■ aree tutelate

Let. m) - Le zone di interesse archeologico

■ zone tutelate di cui all'art. 11.3 lett. a) e b) dell'Elaborato 7B della Disciplina dei beni paesaggistici

BENI ARCHITETTONICI E ARCHEOLOGICI NOTIFICATI (art.10 Dlgs 42/2004)

■ beni archeologici

■ beni architettonici

5. Inquadramento urbanistico dell'area stato variato

Piano Strutturale

La proposta di Variante del nuovo Piano Strutturale adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 101 del 16.06.2020 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 si 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;

Regolamento urbanistico/Piano Operativo

Relazione illustrativa

La Variante al vigente Regolamento Urbanistico e la previsione di sviluppo dell'area in oggetto, che sarà disciplinata dal Piano Operativo, si propone, riprendendo sinteticamente quanto già avanti detto nella esposizione della Variante al P.S., abbia 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

6. Descrizione del progetto e sostenibilità edilizia

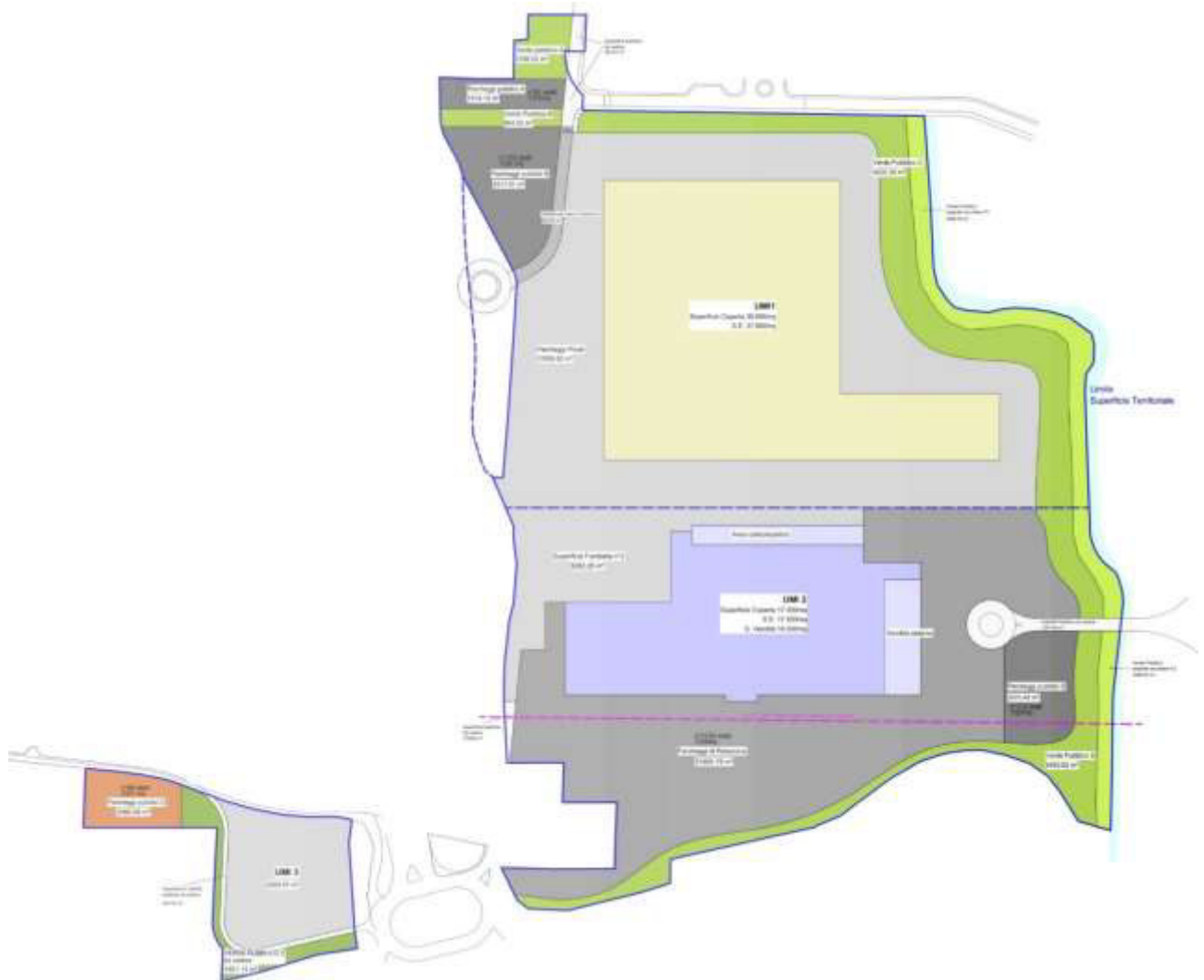
Masterplan



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

Relazione illustrativa

Conteggi urbanistici



	UMI 2		UMI 1		STANDARD (Necessario)	STANDARD (Progetto)	UMI 3
	EDIFICIO PER GRANDE STRUTTURE DI VENDITA (Quantità necessarie)	EDIFICIO PER GRANDE STRUTTURE DI VENDITA (Quantità di progetto)	EDIFICIO LOGISTICA (Quantità necessarie)	EDIFICIO LOGISTICA (Quantità di progetto)			Area destinata a parcheggio autostrada
SUPERFICIE COPERTA	17.000mq		30.000mq				100 mq
SE	17.500mq		37.000mq				Area destinata a parcheggio autostrada
Vol. max. (max. volumetrica)	17.000mq x 2,00 = 61.200mq		30.000mq x 2,00 = 120.000mq				
Sup. di Vendita -mq mt	14.000mq						
Sup. Terziaria		Sup. Terziaria = 73.277mq		Sup. Terziaria = 84.471mq			Sup. Terziaria = 10.800 mq
Sup. Pubblica		Sup. Pubblica = 90.215mq		Sup. Pubblica = 83.357mq			
Standard D.M. 1444/82	Area Pubblica = 14.000mq		Area Pubblica = 6.330mq		Area Pubblica = 30.330mq	Area Pubblica = 30.330mq	
PARCHEGGIO PUBBLICO	Area = 1.000mq				Area = 1.000mq	Area = 1.000mq	
VERDE PUBBLICO	Area = 1.000mq				Area = 1.000mq	Area = 1.000mq	
PARCHEGGIO PRIVATO	Area = 8.120mq	Area = 7.902mq	Area = 8.202mq > 7.902mq	Area = 12.950mq	Area = 31.800mq	Area = 12.950mq	
Incremento del 30%	Area = 1.837mq						
PARCHEGGIO DI RELAZIONE PER GIOV. (Area Pubblica)	Area = 30.000mq	Area = 31.905mq > 30.000mq					
PARCHEGGI TOT. (Area Pubblica + Area Pubblica + Area Pubblica)	Area = 30.000mq	Area = 40.187mq > 30.000mq	Area = 12.000mq	Area = 31.800mq	Area = 12.950mq	Area = 12.950mq	
PARCHEGGIO PUBBLICO D (Area Pubblica)							
VERDE PUBBLICO E (Area Pubblica)							
VERDE PUBBLICO F (Area Pubblica)							

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 saranno meglio illustrate dagli elaborati dei futuri titoli abilitativi – Piano Attuativo e Permessi di Costruire – si illustrano alcuni dei criteri adottati

6.1 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 in cemento armato prefabbricato, sono materiali questi 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.

Le facciate degli edifici orientate verso il Marinella saranno soggette ad interventi di mitigazione ambientale con pareti di verde verticale dell'edificio destinato a logistica.

6.2 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 confort 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.

7. Invarianza idraulica e smaltimento acque meteoriche

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.

Sotto il profilo della magnitudo idraulica parte delle aree d'intervento sono classificate di livello moderata e severa.

Lo studio eseguito dall'Ing. Giacomo Barcaioli, la cui integrale Relazione idraulica è allegata come RZ 2, espone quanto segue:

- per quanto concerne i fabbricati di progetto, trattandosi di nuova edificazione, sono stati verificati i disposti dell'*art. 11 - Interventi di nuova costruzione in aree a pericolosità per alluvioni frequenti o poco frequenti* della LR 41/2018, ed in particolare, ricadendo in quota parte all'interno di aree a pericolosità di alluvione frequente e magnitudo moderata, il comma 1 b), ovvero
 1. *Nelle aree a pericolosità per alluvioni frequenti possono essere realizzati interventi di nuova costruzione alle seguenti condizioni:*
 - b) *se ricadenti in aree caratterizzate da magnitudo moderata è realizzata almeno una delle opere di cui all' articolo 8, comma 1, lettere a), b) o c).*
- per quanto concerne le aree a parcheggio e strade, sono stati verificati i disposti dell'*art. 13* –

Relazione illustrativa

Infrastrutture lineari o a della LR 41/2018, ed in particolare, ricadendo nella peggiore delle condizioni in aree a pericolosità di alluvione frequente e magnitudo severa, il comma 1, ovvero

Nuove infrastrutture a sviluppo lineare e relative pertinenze possono essere realizzate nelle aree a pericolosità per alluvioni frequenti, indipendentemente dalla magnitudo idraulica, a condizione che sia realizzata almeno una delle opere di cui all' articolo 8, comma 1, lettere a), b) o c).

e/o il comma 4 b), ovvero

Nelle aree a pericolosità per alluvioni frequenti o poco frequenti, indipendentemente dalla magnitudo idraulica, gli interventi di seguito indicati possono essere realizzati alle condizioni stabilite:

parcheggi in superficie, a condizione che sia assicurato il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree, che non sia superato il rischio medio R2 e che siano previste le misure preventive atte a regolarne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali.

Fig. 02 – Estratto tavola I.05, Carta della magnitudo idraulica del nuovo PS di Campi Bisenzio

**LEGENDA**

 Confine Comune di Campi Bisenzio

 Confini comuni limitrofi

Classe di Magnitudo Idraulica

 MOLTO SEVERA

 SEVERA

 MODERATA

In virtù di quanto appena sopra esposto la fattibilità degli interventi è quindi subordinata a garantire la messa in sicurezza idraulica delle nuove aree e contestualmente evitare l'aggravio delle condizioni di rischio per le aree limitrofe.

Lo studio idraulico ha quindi preso in esame gli scenari attraverso i quali è stata elaborata la nuova cartografia del rischio di alluvione del Piano Strutturale del Comune di Campi Bisenzio, ed, introducendo la nuova edificazione sotto forma di ostacoli al deflusso superficiale delle acque di ruscellamento superficiale, ha individuato i provvedimenti necessari a garantire l'invarianza del rischio, ovvero volumi di accumulo per complessivi 12.500 mc circa, oltre ad un nuovo canale di raccolta dei contributi provenienti da nord, avente anche la funzione di spostamento di fosso campestre classificato ai sensi della LR 79/2012.

Nell'ambito del medesimo studio, sono inoltre state fornite indicazioni tecniche in merito alle modalità di compensazione della maggiore impermeabilizzazione dell'area, al fine di evitare un aggravio di carico idraulico sul reticolo superficiale, recettore delle acque superficiali di dilavamento, previo trattamento, se necessario.

8. Prescrizioni e mitigazioni ambientali

Il presente intervento si colloca all'interno di un'area urbana con importanti funzioni commerciali e produttive.

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.

8.1 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.

8.2 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.

8.3 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.

9. 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.

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 RZ 3.

10. Analisi del livello delle emissioni inquinanti

Lo 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.

11. Sostenibilità rispetto alla tutela del valore paesaggistico

la sostenibilità rispetto alla tutela del valore paesaggistico dei siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'Organizzazione delle Nazioni unite...omissis

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.

12. Verifica degli aspetti socio-economici - L.R.T. 65/14 art. 26 c. 2, lett. D e E

Facendo riferimento allo Studio redatto da Riccardo Tagliaferri, Fabio Croci e allegato integralmente con la lettera RZ5, che ha per scopo la valutazione degli effetti socio-economici, di cui all'art. 26 c. 2, lett D e C della L.R.T.65/2014 per la realizzazione di un nuovo polo Logistico 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").

12.1 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.

12.2 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 Variante al Piano Strutturale

13. Le opere pubbliche di progetto

Gli interventi di interesse pubblico previsti dal presente progetto riguardano essenzialmente la viabilità (ponti, strade, parcheggi, piste ciclabili,) , il verde, opere idrauliche e la fruibilità dell'area archeologica di Gonfienti..

13.1 Ponti

In località il Rosi sarà prolungata la sede stradale e la pista ciclabile di via Etrusca fino al Torrente Marinella che viene attraversato mediante la costruzione di un ponte per successivamente collegarsi con un nuovo tratto di strada raggiungere via Vladimiro.

In corrispondenza della rotonda di via Parco Marinella sarà costruito un nuovo tratto di strada che superando tramite la costruzione di un nuovo ponte il Marinella porterà al parcheggio pubblico antistante l'edificio commerciale.

13.2 Pista ciclabile

Una nuova pista ciclabile sarà costruita in prolungamento della pista ciclabile proveniente da Prato ed attualmente esistente nella sede stradale di via del Ciliegio fino alla via Cellerese. Il nuovo tratto di pista ciclabile della estensione di 1.270 metri , essendo in corso di realizzazione anche un nuovo tratto su Prato, consentirà di avere un percorso ciclabile di oltre 10 Km che collegherà il Comune di Campi Bisenzio, passando lungo il fiume Bisenzio, con il Comune di Vaiano.

13.3 Verde pubblico

Le aree destinate a verde pubblico sono state individuate con il criterio di evitare frammentazioni e piccoli fazzoletti di verde difficili da gestire e fruire.

Lungo i lati Nord, Est e Sud dell'area d'intervento sono previste fasce di verde pubblico con doppia alberatura della estensione di mq. 17.612,00 di superficie.

In particolare la fascia vegetazione, della lunghezza di oltre 500 metri e di circa mq. 10.000,00 di superficie, che corre in parallelo al torrente Marinella sull'asse Nord/Sud sarà creata con l'impiego di specie arbusti ed alberature autoctone ad integrazione ed ampliamento del Parco comunale del Marinella. La consistenza della fascia di verde pubblico lungo il Marinella è incrementata da mq. 5.675,00 di superficie di verde dell'area arginale da cedere al Comune di Campi Bisenzio.

13.4 Alberi

Le nuove piantumazioni di piante arboree ed arbustive saranno messe a dimora all'interno delle aree di verde pubblico e privato e nei parcheggi nel numero minimo di 1.000 alberi. Le alberature, lungo il confine Nord e lungo il confine Est saranno integrate da arbusti in quantità tale da realizzare vere e proprie barriere verdi che esercitino un'azione di tamponamento rispetto al rumore e l'impatto visivo.

Le essenze arboree previste sono: *Acer Campestre*, *Fraxinus excelsa*, *Populus Alba*, *Cercis siliquastrum*, *Pyrus Calleryana*, *Prunus Padus*.

13.5 Opere di regimazione idraulica

La fattibilità degli interventi edilizi è subordinata a garantire la messa in sicurezza idraulica delle nuove aree e contestualmente ad evitare l'aggravio delle condizioni di rischio per le aree limitrofe; a tale scopo sono stati individuati interventi compensativi che si sostanziano nella massima permeabilità delle aree scoperte, nella costruzione di un nuovo canale che dipartendosi dal confine Ovest si sviluppa per una lunghezza di 800 metri lungo il confine Est per immettersi nel colatore destro del Marinella e nella costruzione di sistema interrato di laminazione delle acque meteoriche.

In misura modesta, in termini quantitativi, ma per rispettare il principio dell'invarianza idraulica di recuperare e riutilizzare le acque piovane che ricadono sulle superfici impermeabili, le acque provenienti dalle coperture saranno parzialmente riusate a fini irrigui.

14. L'Area archeologica di Gonfienti

L'area archeologica di Gonfienti il 5 Dicembre 2017 è stata acquistata, con finanziamento della Regione Toscana, dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, al fine di promuovere una funzione fruitiva attraverso itinerari culturali dell'insediamento etrusco.

La città degli Etruschi, attualmente raggiungibile da Prato transitando attraverso l'abitato del paese di Gonfienti è mal collegata con il comune di Campi Bisenzio.

Al fine di contribuire alla valorizzazione della città etrusca prevediamo si prevedono interventi per migliorare l'accessibilità dalla parte di Campi Bisenzio modificando l'attuale giacitura della via del Ciliegio, prolungando la pista ciclabile proveniente da

Prato e la costruzione di un parcheggio per 60 posti auto. All'interno del parcheggio, pavimentato con ghiaia su sottofondo di inerti riciclati, sarà messi a dimora un albero ogni ottanta metri quadri.

Gli interventi di valorizzazione dell'area archeologica prevedono la costruzione di un parcheggio auto antistante l'ingresso al sito , il collegamento con una pista ciclabile e la ristrutturazione della via del Ciliegio per il tratto dalla rotonda di via Cellerese fino al nuovo parcheggio.

Ing. Patrizio Puggelli

Geom. Bruno Ferranti

Prato, 1 Ottobre 2021