



Comune di Campi Bisenzio

Città Metropolitana di Firenze

SINDACO E
ASSESSORE ALL'URBANISTICA
Andrea Tagliaferri

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Letizia Nieri

RESPONSABILE SETTORE 5
GOVERNO DEL TERRITORIO
Michela Brachi

GARANTE DELL'INFORMAZIONE
E DELLA PARTECIPAZIONE
Maria Leone

piano operativo

Schede delle previsioni assoggettate a conferenza di copianificazione

PROGETTO URBANISTICO
coordinatore
Riccardo Luca Breschi

Andrea Giraldi

responsabile ufficio di piano
Letizia Nieri

ufficio di piano
Paolo Canepari
Christian Ciampi
David Innocenti

STUDI IDROLOGICI E IDRAULICI
A4 Ingegneria stp arl
David Malossi

STUDI GEOLOGICI
Idrogeo srl
Simone Fiaschi
Alessandro Murratzu
Alessio Calvetti

VAS E VINCA
Terre.it srl
Fabrizio Cinquini
Michela Biagi
Paolo Perna
Francesca Furter

STUDI ANALISI e BENEFICI
PLANT BASED SOLUTION
Stefano Mancuso
PNAT srl

STUDIO MOBILITA', TRAFFICO
Andrea Debernardi
META srl

STUDIO ASPETTI ACUSTICI
Francesco Borchi
Sara Delle Macchie
VienRose Ingegneria srl



DOC.2b

Indice

Criteri di redazione delle schede delle previsioni assoggettate a conferenza di copianificazione.....	3
COP.A1 - Tramvia Linea 4.2.....	5
COP.A2 - Ciclovía del Sole.....	8
COP.A3 - Superstrada ciclabile Firenze-Prato.....	14
COP.A5 - Circonvallazione Est (UTOE 2).....	16
COP.A6 - Circonvallazione Ovest (UTOE 2 e 3).....	18
COP.A9 - Ciclopedonale Polo Scientifico di Sesto Fiorentino - Villa Montalvo.....	22
COP.A10 - Percorso ciclopedonale di San Donnino.....	24
COP.B1 - Nuovo insediamento produttivo Strada Mezzana Perfetti Ricasoli - via di Pratignone (UTOE 1).....	26
COP.B2 - Nuovo insediamento produttivo e per servizi alla produzione in Via Allende - Via Einstein (UTOE 1).....	30
COP.B3 - Nuovo insediamento produttivo in via Tosca Fiesoli (UTOE 2).....	32
COP.B6 - Parcheggio privato in zona produttiva e parcheggio pubblico tra via Maccione e Autostrada (UTOE 2).....	36
COP.B7 - Deposito Ponte all'Asse (UTOE 3).....	39
COP.C2 - Scuola secondaria di secondo grado via Prunaia (UTOE 2).....	42
COP.C5 - Nuove infrastrutture sportive e parcheggio Fondazione Spazio Reale (UTOE 3).....	45
COP.C7 - Parcheggio Pubblico San Cresci.....	48
COP.C8 - Parcheggio privato con verde drenante nel triangolo fra via Allende e via di Limite.....	51
COP.C9 - Estensione Parco Chico Mendes con parcheggio pubblico (UTOE 3).....	55
COP.C10 - Realizzazione Infrastruttura Verde cosiddetta Green Line.....	58

Criteria di redazione delle schede delle previsioni assoggettate a conferenza di copianificazione

Le schede delle previsioni assoggettate a conferenza di copianificazione sono state redatte in modo analogo alle schede degli interventi di trasformazione urbana assoggettati a piano attuativo o a progetto unitario convenzionato raccolte nel DOC 2a.

Per ogni previsione di copianificazione che comporti interventi di trasformazione edilizia sono di norma indicati: una sintetica descrizione dei luoghi e della previsione di trasformazione, la superficie territoriale ed i parametri urbanistici ed edilizi cui è assoggettata la progettazione attuativa, le destinazioni d'uso ammesse, gli elementi vincolanti per la progettazione e l'attuazione dell'intervento, eventuali indirizzi progettuali, le modalità di attuazione dell'intervento. Per gli interventi finalizzati alla realizzazione di infrastrutture e servizi pubblici o di interesse pubblico che non comportano significative opere di trasformazione edilizia (quali ad esempio: strade e percorsi, parcheggi ed aree a verde pubblico, servizi a rete e simili) le indicazioni sopraelencate sono restituite in forma semplificata.

Nella descrizione dei luoghi e della proposta è richiamato il parere espresso dalla conferenza di copianificazione nella seduta del 11.02.2022.

Nelle schede non si fa riferimento ad eventuali prescrizioni a carattere geologico e geotecnico, idrogeologico ed idraulico, per le quali si rinvia alle specifiche schede di fattibilità riportate negli studi geologici idraulici.

Per quanto riguarda le prescrizioni e gli indirizzi per la compatibilità ambientale degli interventi si rinvia alle specifiche indicazioni contenute per le diverse tipologie di aree e di interventi di trasformazione urbana nel Rapporto Ambientale di VAS.

Nelle schede sono di norma contenuti i seguenti estratti cartografici: inquadramento dell'area di intervento nell'ortofotocarta, nelle tavole dei vincoli paesaggistici e tecnici del PS, nella tavola delle strategie comunali del PS. In relazione alla localizzazione degli interventi di trasformazione si fa presente che le schede segnalano i casi in cui le previsioni ricadono in zone assoggettate a tutela paesaggistica ai sensi del D.Lgs 42/2004.

Le schede di previsioni insediative sono poi corredate da un estratto della rappresentazione cartografica dell'area di trasformazione contenuta nelle tavole del PO e/o da una esemplificazione progettuale dell'assetto interno dell'area che richiama quella contenuta nella Relazione per la conferenza di copianificazione: tale esemplificazione non è vincolante ed ha soprattutto la funzione di illustrare e rappresentare graficamente gli elementi vincolanti e gli eventuali indirizzi indicati nella scheda per la progettazione ed attuazione dell'intervento.

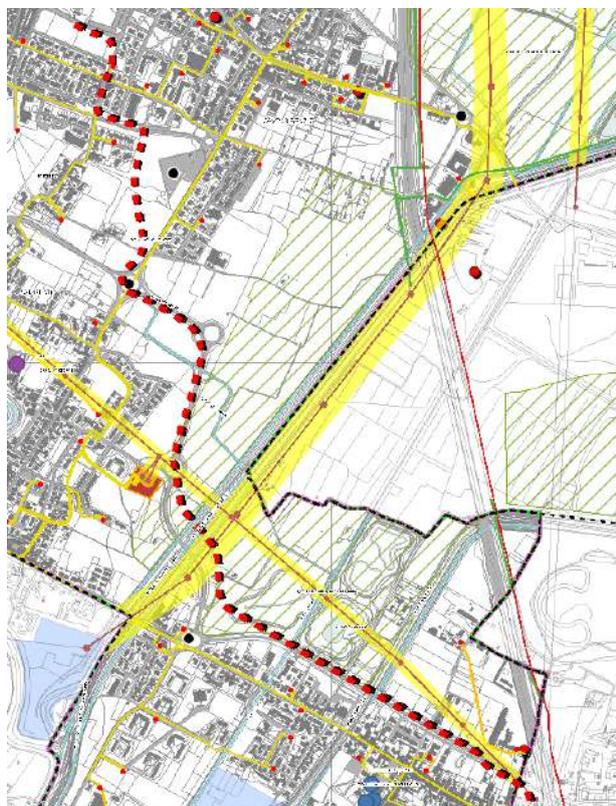
Le superfici riportate nella tabella dei parametri urbanistici sono misurate con strumentazione GIS. I dati relativi alla superficie territoriale sono indicativi e dovranno essere verificati attraverso un rilievo strumentale del terreno. Sono sempre ammesse variazioni in aumento della superficie degli spazi pubblici; sono inoltre ammesse variazioni al ribasso fino al 2% (-2%) delle superfici indicate nelle schede per gli standard urbanistici. Il rispetto dei parametri urbanistici ed edilizi indicati nelle schede (SE, altezze, indici di copertura, dotazioni minime di parcheggi e di verde pubblici e, ove richiesti, di altri spazi ed attrezzature pubblici) costituisce elemento vincolante per l'attuazione dell'intervento.

Salvo diverse specificazioni contenute nelle schede, le opere di urbanizzazione (strade, parcheggi, verde, piazze) collegate a previsioni insediative devono essere integralmente realizzate in fase di attuazione del Piano, anche nel caso di parziale utilizzazione delle capacità edificatorie dell'area: quando è prevista la sola cessione gratuita delle aree destinate alle opere

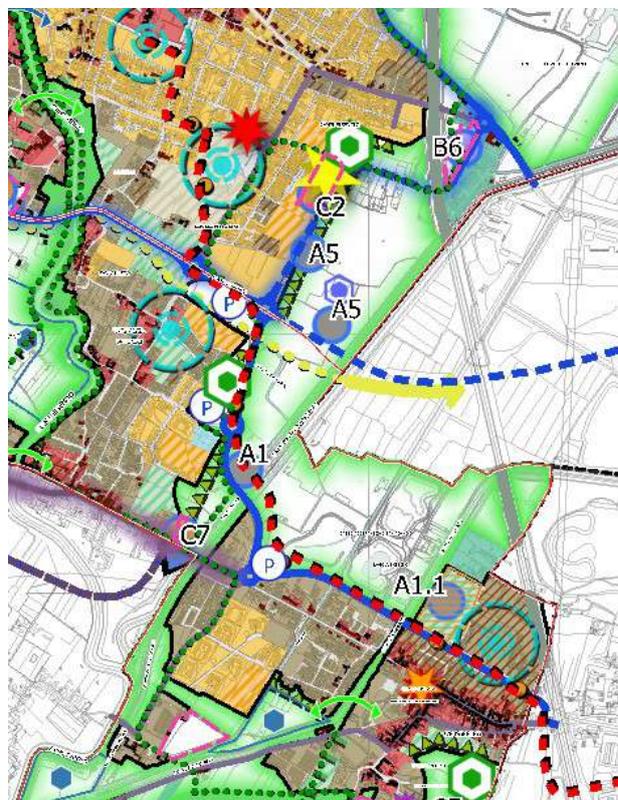
di urbanizzazione tale condizione è esplicitata con il termine di “cessione” fra gli elementi vincolanti per gli interventi.

Le destinazioni d’uso e le modalità di attuazione di ciascuna previsione sono specificate nella relativa scheda. Tale indicazione è di norma omessa per i progetti di opere pubbliche, essendo la destinazione già definita nel titolo dell’intervento.

aree di rispetto, vincoli e tutele



inquadramento tavola P04 strategie comunali



Descrizione dei luoghi e della previsione 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 raggiunge il nucleo storico di Campi Bisenzio attraversando la parte sud-est del territorio comunale.

Il tracciato si sviluppa verso Firenze 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. La previsione è stata oggetto di copianificazione per il Piano Strutturale approvato nel 2021.

Esiti conferenza di copianificazione

La previsione è stata sottoposta all'esame della conferenza di Copianificazione che nella seduta del 11.02.2022 ha espresso il parere di coerenza ai sensi dall'art.25 comma 5 della LR 65/2014, senza esprimere alcun rilievo o condizione rispetto alla previsione.

Elementi vincolanti per la progettazione e l'attuazione dell'intervento

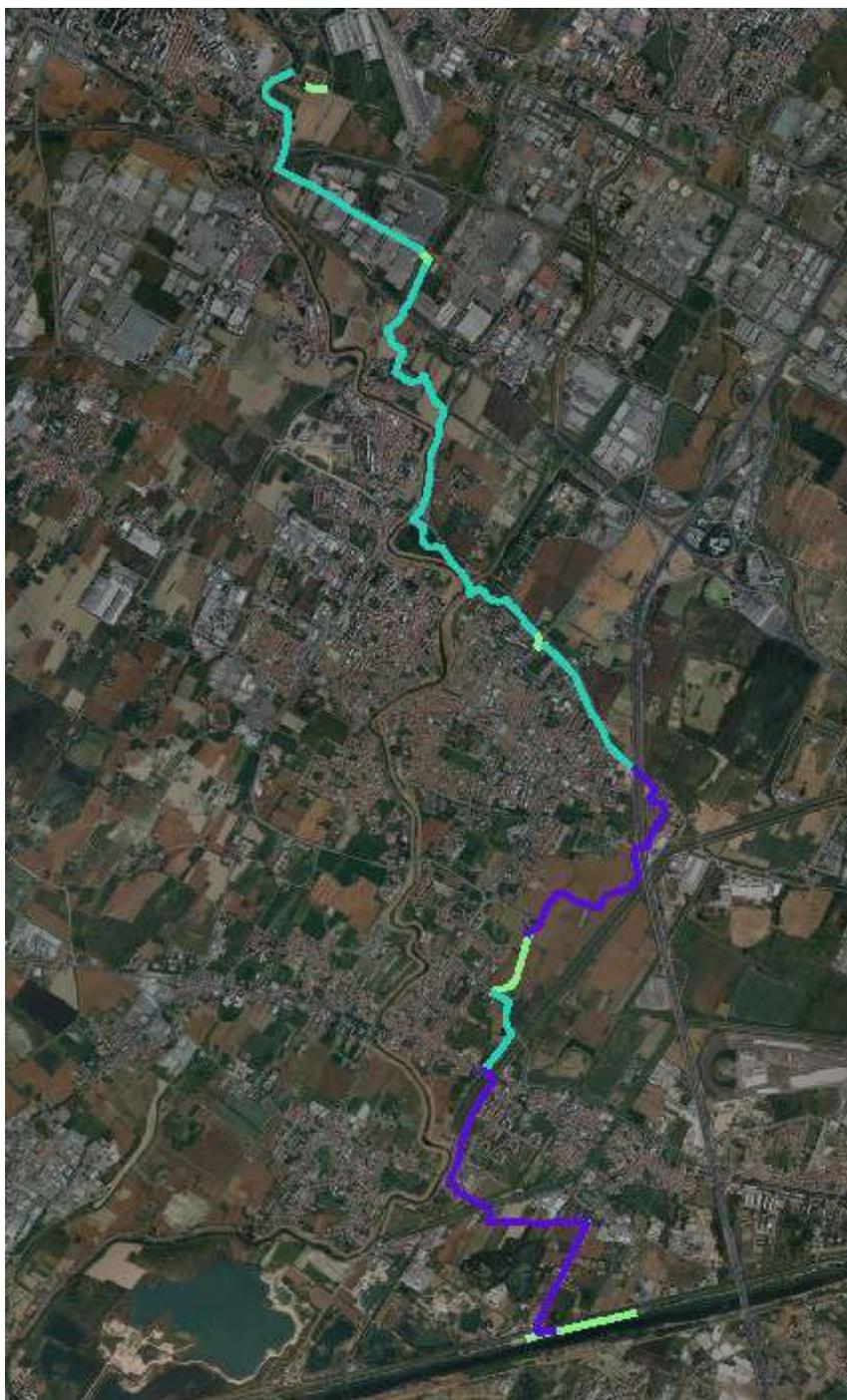
Dato che il tracciato della linea 4.2 interferisce con un'area naturale protetta della rete Natura 2000 (Stagni della Piana Fiorentina), con determinazione dirigenziale 125 del 11/02/2021 del Settore Programmazione e Gestione del Territorio del Comune di Campi Bisenzio, a conclusione del procedimento 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). Gli esiti di tale procedimento risultano condizioni di fattibilità che il Piano Operativo fa proprie.

Modalità di attuazione

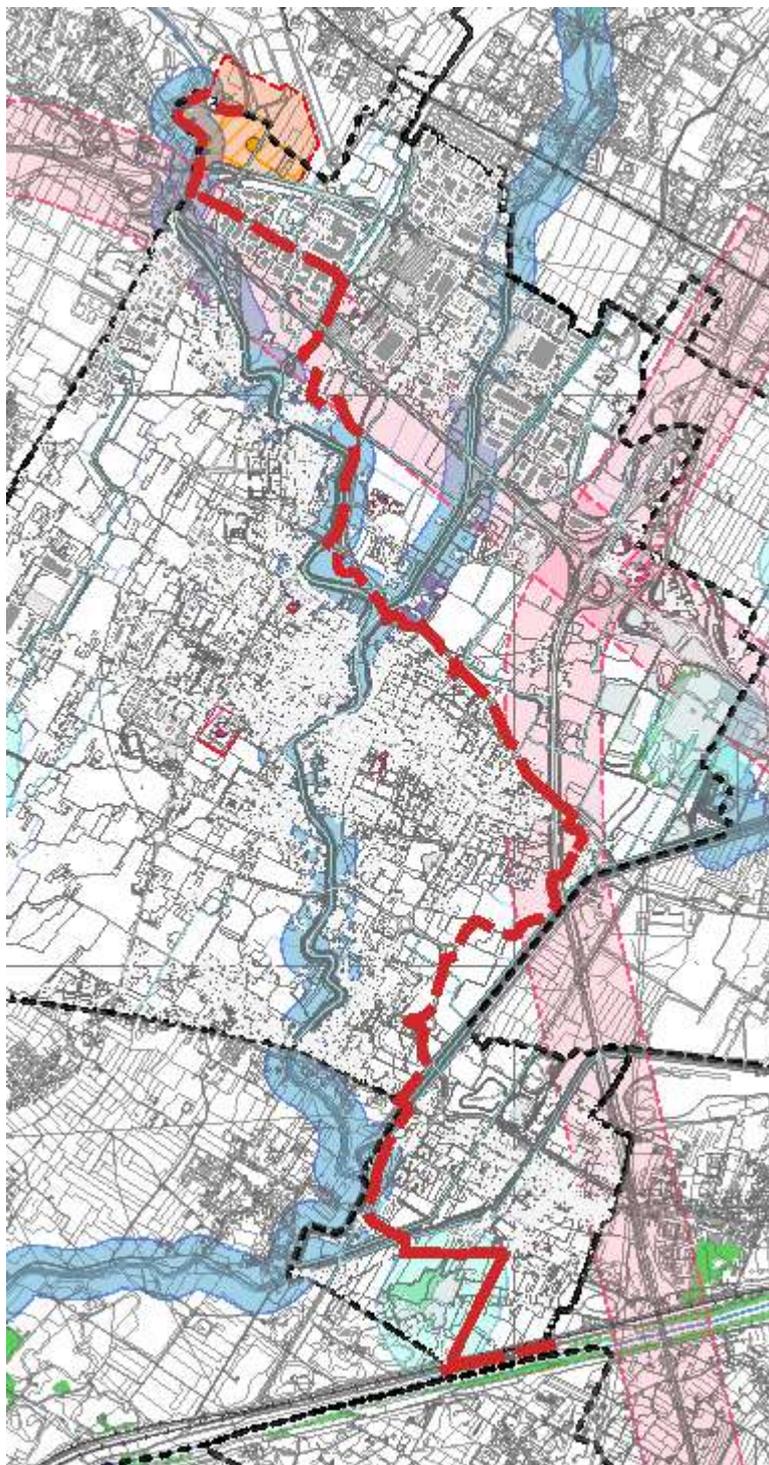
Progetto di opera pubblica

COP.A2 – Ciclovia del Sole

inquadramento ortofoto 2019



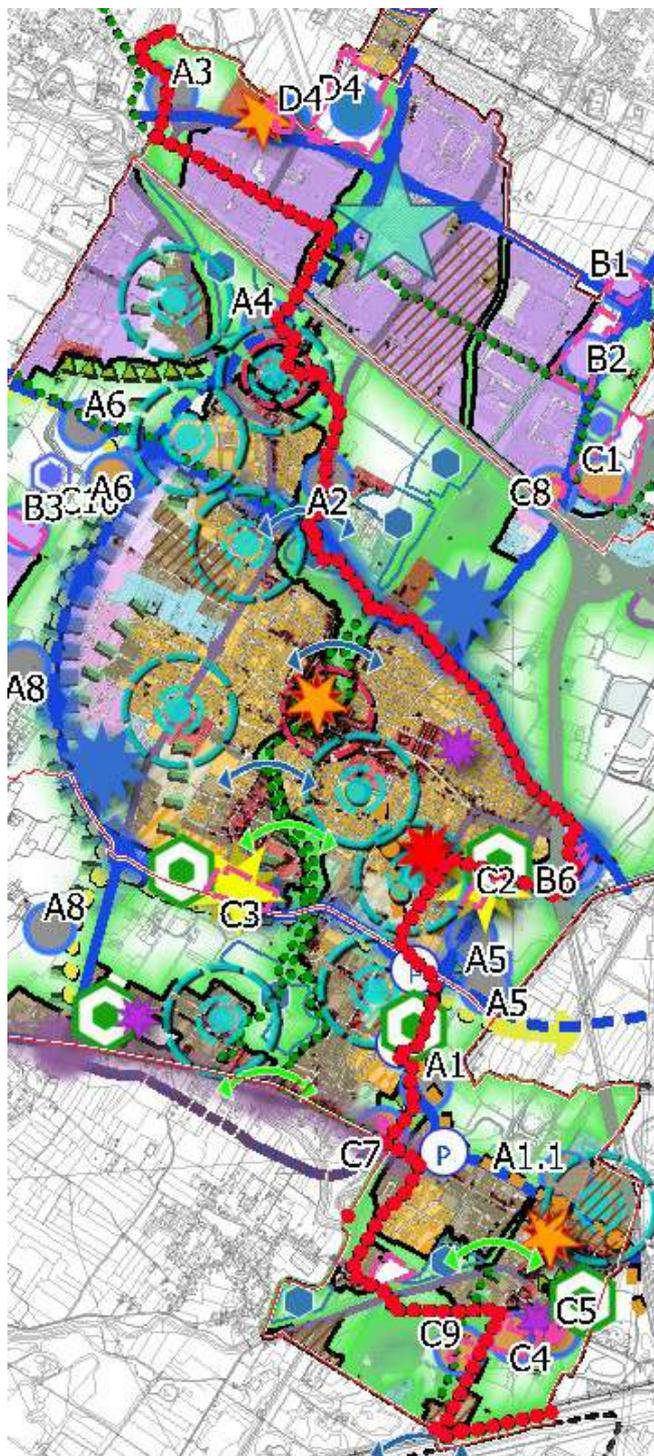
aree di rispetto, vincoli e tutele



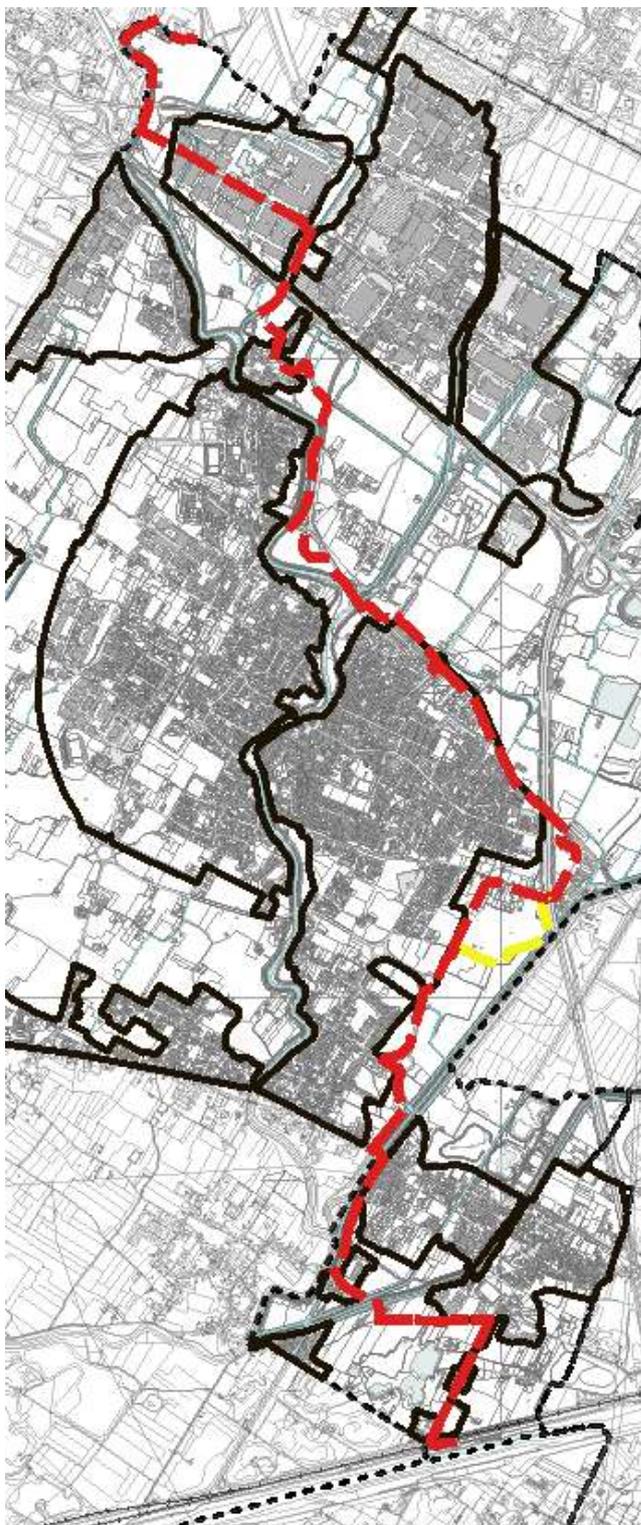
inquadramento vincoli paesaggistici



inquadramento tavola P04 strategie comunali



Tracciato Ciclovvia del Sole



Descrizione dei luoghi e della previsione di trasformazione

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

A completamento della previsione sono state definite alternative al percorso, quali l'utilizzo dell'asse del Bisenzio per proporre un percorso complementare di attraversamento del territorio comunale.

Il PO 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.

L'itinerario proposto, nella tratta corrispondente alla Piana, che interessa i Comuni di Prato e Campi Bisenzio, 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.

Esiti conferenza di copianificazione

La previsione è stata sottoposta all'esame della conferenza di Copianificazione che nella seduta del 11.02.2022 ha espresso il parere di coerenza ai sensi dall'art.25 comma 5 della LR 65/2014, senza alcun rilievo o condizione rispetto alla previsione.

Elementi vincolanti per la progettazione e l'attuazione dell'intervento

Il progetto della Ciclovia del Sole è stato oggetto di variante automatica ai sensi della LR 12/2022.

Modalità di attuazione

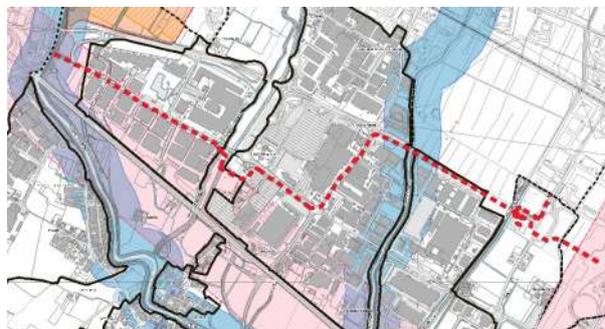
Progetto di opera pubblica.

COP.A3 - Superstrada ciclabile Firenze-Prato

inquadramento ortofoto 2019



inquadramento vincoli paesaggistici



aree di rispetto, vincoli e tutele



inquadramento tavola P04 strategie comunali



Descrizione dei luoghi e della previsione di trasformazione

L'area interessata dalla pista ciclabile che unisce Firenze a Prato è la parte nord del Comune, a destinazione prevalentemente produttiva e commerciale. La superstrada ciclabile, pensata per il collegamento pendolare, utilizza la viabilità esistente.

L'ambito che attraversa l'infrastruttura accoglie attività importanti come il Polo Scientifico dell'Università di Firenze, il CNR, il centro commerciale I Gigli e il complesso del cinema multisala. In tale ambito sono inoltre presenti importanti infrastrutture tra cui l'autostrada A11 di ingresso alla città di Firenze, l'aeroporto di Peretola, la linea ferroviaria che collega Pistoia a Firenze e che in questo tratto della piana fiorentina ha ben 6 stazioni che possono trarre un significativo vantaggio dal collegamento funzionale con la superstrada ciclabile.

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.

Nello specifico i lotti che riguardano il territorio campigiano sono il n.6 e 7:

- 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 il superamento 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, che segna il 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 ai sensi dell'art.34 LRT65/2014.

Esiti conferenza di copianificazione

La previsione è stata sottoposta all'esame della conferenza di Copianificazione che nella seduta del 11.02.2022 ha espresso il parere di coerenza ai sensi dall'art.25 comma 5 della LR 65/2014, senza alcun rilievo o condizione rispetto alla previsione.

Elementi vincolanti per la progettazione e l'attuazione dell'intervento

Si fa riferimento al progetto definitivo approvato per il Lotto 7 e agli sviluppi progettuali per il Lotto 6.

Modalità di attuazione

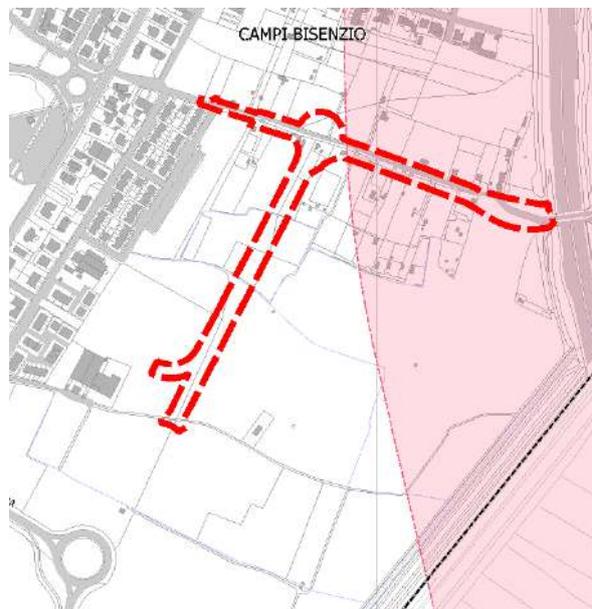
Progetto di opera pubblica.

COP.A5 – Circonvallazione Est (UTOE 2)

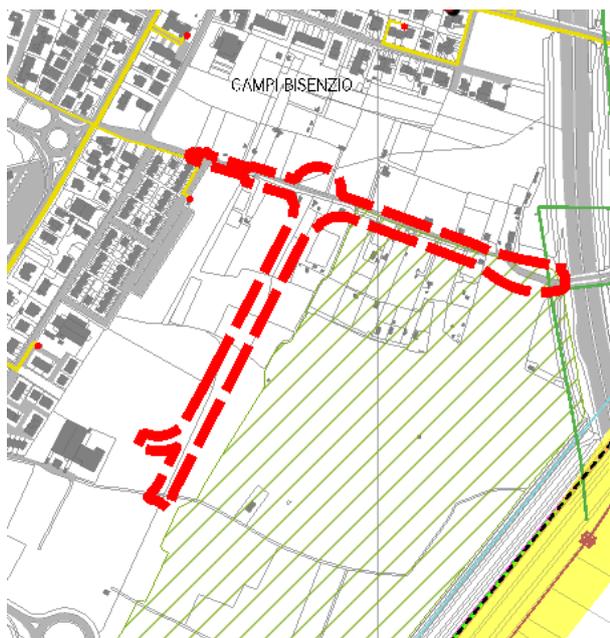
inquadramento ortofoto 2019



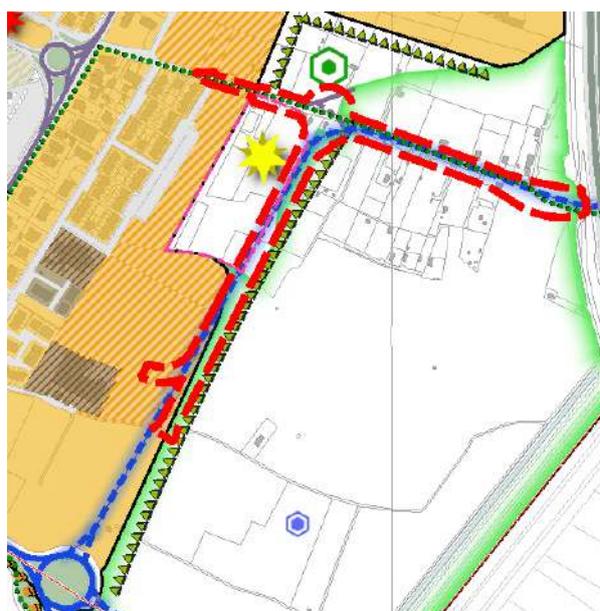
inquadramento vincoli paesaggistici



aree di rispetto, vincoli e tutele



inquadramento tavola P04 strategie comunali



Descrizione dei luoghi e della previsione di trasformazione

Il tratto in questione si inserisce in un più ampio tratto di strada che congiunge la rotatoria di Via del Padule e la rotatoria di Maccione mettendo in collegamento la Circonvallazione Sud e la Circonvallazione Nord e quindi chiudendo l'anello est delle circonvallazioni del "ring esterno" di Campi Bisenzio

L'intervento di sistemazione stradale è stato progettato per assolvere alla funzione di collegamento, tra la rotatoria di Via Prunaia – Via Palagetta e la rotatoria sulla Circonvallazione Nord in prossimità del ponte sul Fosso Reale in località Maccione. Il collegamento è utilizzabile per coloro che provengono da sud e dal centro (Via Palagetta, Circonvallazione sud, Via Buozi e Via Bruno) e che sono diretti verso Firenze, alleggerendo in modo decisivo il traffico di tutto il tratto di Via Palagetta (tratto a nord della rotatoria) e di Via Buozi, strade a forte carattere urbano.

Il completamento del Ring ad est trova riscontro nel Piano Strutturale di Campi Bisenzio, che da un lato prevede un ring di circonvallazione del capoluogo ad ovest, mentre dall'altra definisce il prolungamento dell'attuale circonvallazione sud verso Sesto Fiorentino in località Osmannoro che completa, sul lato est, il sistema delle circonvallazioni.

Il progetto di cui trattasi si inserisce nel più ampio contesto dell'intervento previsto come "Collegamento stradale fra la strada statale n. 66 Pistoiese in località ponte della Baccellina e la strada provinciale Lucchese". La Circonvallazione Est ricade nel perimetro del centro urbano e quindi, il tratto di strada è stato classificato come classe F urbana ai sensi del D.M. 2001 ed è stata prevista la realizzazione di un marciapiede di collegamento in destra tra innesto dalla vecchia Via Prunaia e la rotatoria di Maccione.

Esiti conferenza di copianificazione

La previsione è stata sottoposta all'esame della conferenza di Copianificazione che nella seduta del 11.02.2022 ha espresso il parere di coerenza ai sensi dall'art.25 comma 5 della LR 65/2014, senza alcun rilievo o condizione rispetto alla previsione.

Elementi vincolanti per la progettazione e l'attuazione dell'intervento

La strada si sviluppa per circa 400 mt in parziale sovrapposizione con l'attuale Via Prunaia e per altri circa 400 mt in parziale sovrapposizione con il tratto di strada già realizzato dalla società Autostrade S.p.A. (dal sottopasso autostradale fino alla rotatoria con Viale Paolieri); la strada avrà larghezza totale pari a 9,00 mt (una corsia da 3,50 mt di larghezza più due banchine da 1,25 mt).

La progettazione del Ring dovrà essere coordinata con la previsione di inserimento di un nuovo ricevitore sensibile nell'area a ovest. oggetto della previsione di copianificazione C2, con l'obiettivo di garantire una classe II in facciata alla nuova struttura scolastica e la classe III nel resede scolastico.

Modalità di attuazione

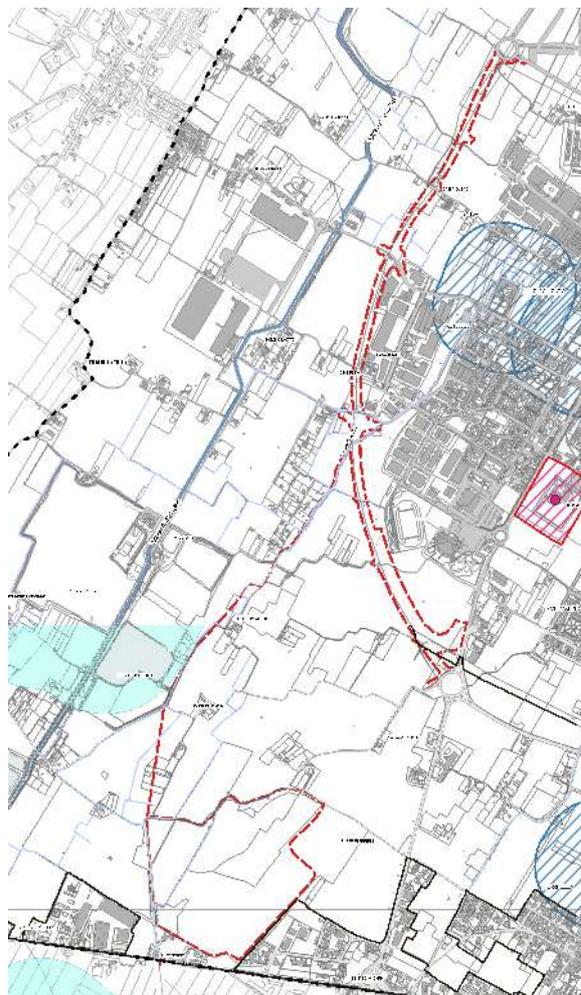
Progetto di opera pubblica.

COP.A6 – Circonvallazione Ovest (UTOE 2 e 3)

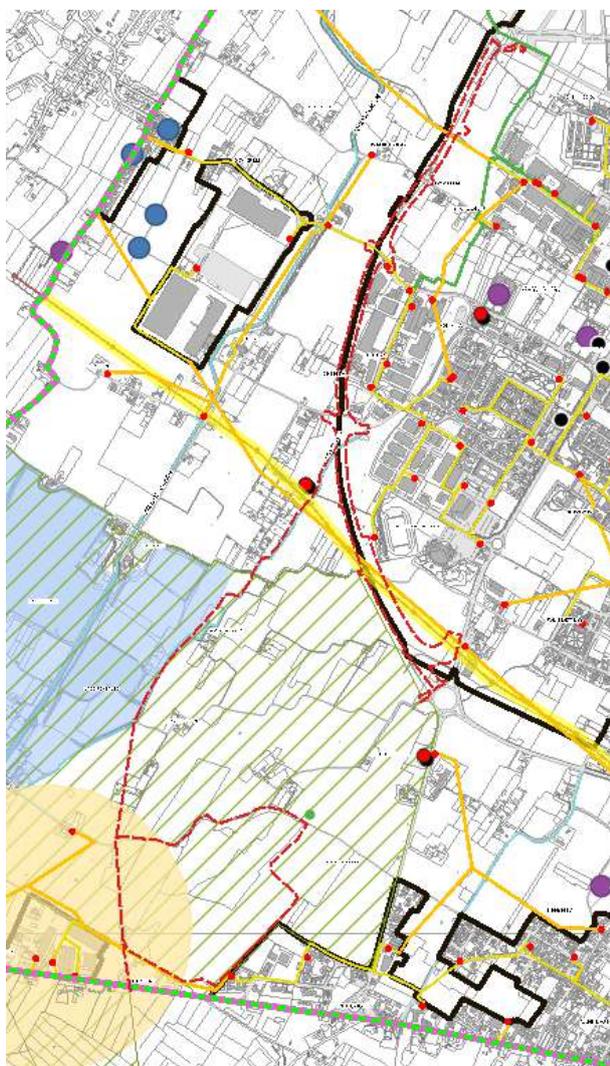
inquadramento ortofoto 2019



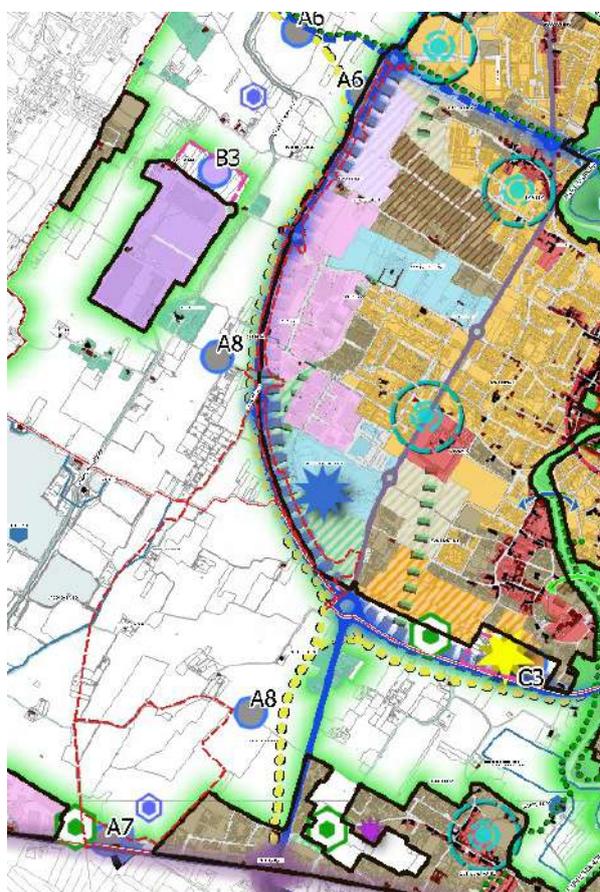
inquadramento vincoli paesaggistici



aree di rispetto, vincoli e tutele



inquadramento tavola P04 strategie comunali



Descrizione dei luoghi e della previsione di trasformazione

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 prevalente destinazione industriale a cui non aveva fatto seguito un corrispondente adeguamento del sistema 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 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.

E' stato di conseguenza acquisito come scelta programmatica generale lo stralcio della bretella autostradale Prato-Lastra a Signa nel Piano Strutturale approvato con Delibera CC 221 del 28.10.2021.

A seguito dello stralcio della previsione della bretella, la realizzazione della circonvallazione ovest di Campi Bisenzio, già contenuta nei previgenti strumenti urbanistici comunali, è destinata ad acquisire il ruolo di elemento di connessione nord sud del territorio comunale oltre a quello di infrastruttura di servizio della struttura urbana del capoluogo. Il nuovo asse stradale, mantenendosi al margine delle aree edificate esistenti, permette infatti di creare più accessi al nucleo di Campi Bisenzio dalle varie direttrici che incrociano il Ring.

Alla realizzazione della circonvallazione il Piano Operativo associa una complessiva riorganizzazione ed una qualificata sistemazione delle aree e dei fronti urbani che prospettano sul nuovo asse stradale, con particolare attenzione per la fascia di aree immediatamente adiacenti alla sede viaria.

Esiti conferenza di copianificazione

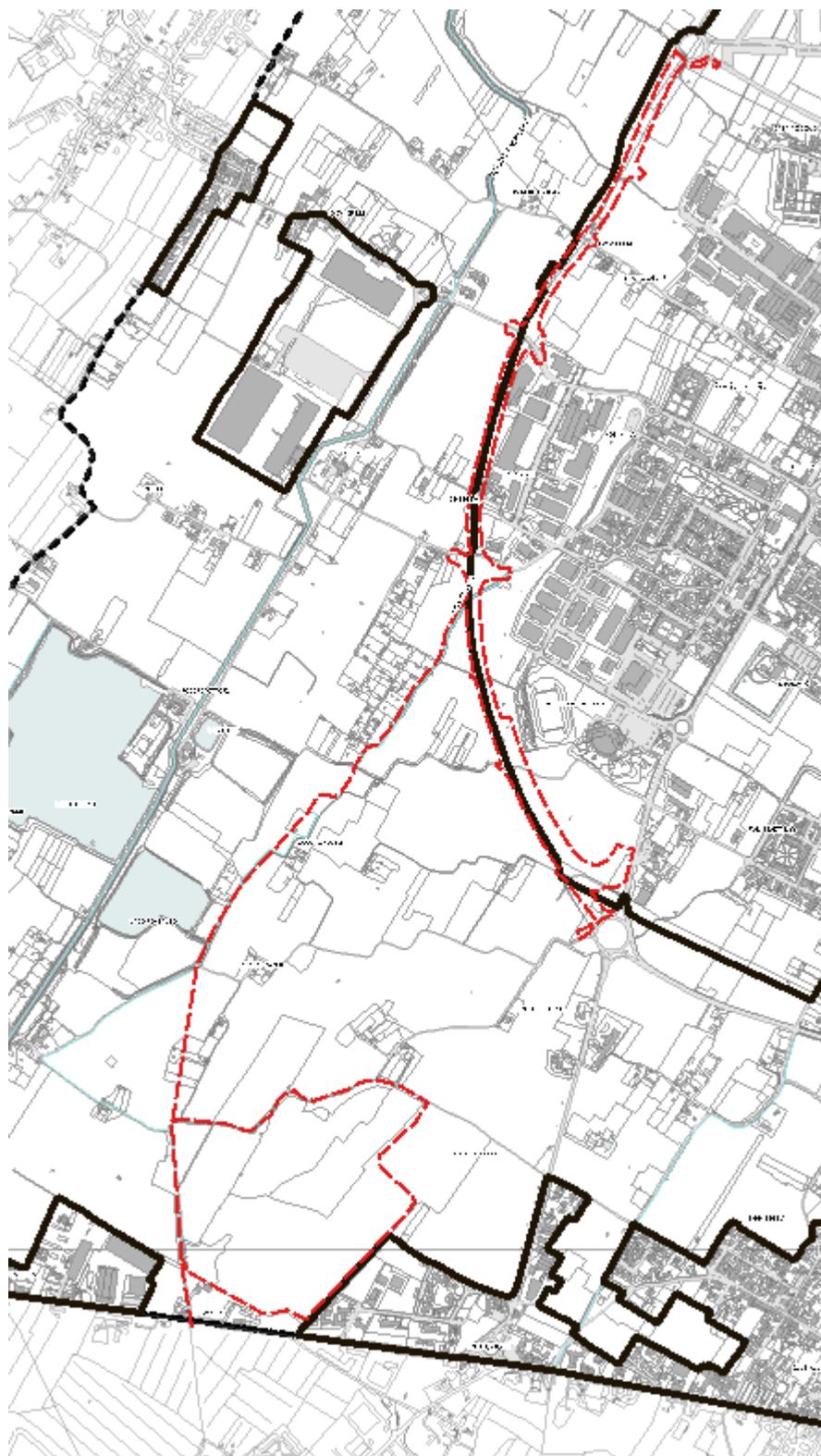
La previsione è stata sottoposta all'esame della conferenza di Copianificazione che nella seduta del 11.02.2022 ha espresso il parere di coerenza ai sensi dall'art.25 comma 5 della LR 65/2014, senza alcun rilievo o condizione rispetto alla previsione.

Elementi vincolanti per la progettazione e l'attuazione dell'intervento

Il progetto definitivo è stato oggetto di Conferenza dei Servizi e di contestuale variante al RU ai sensi dell'art. 34 della L.R. 65/2014 e dell'art. 19 D.P.R. 327/2001. Si fa riferimento ai pareri emersi in sede di tale procedimento.

Modalità di attuazione

Progetto di opera pubblica.

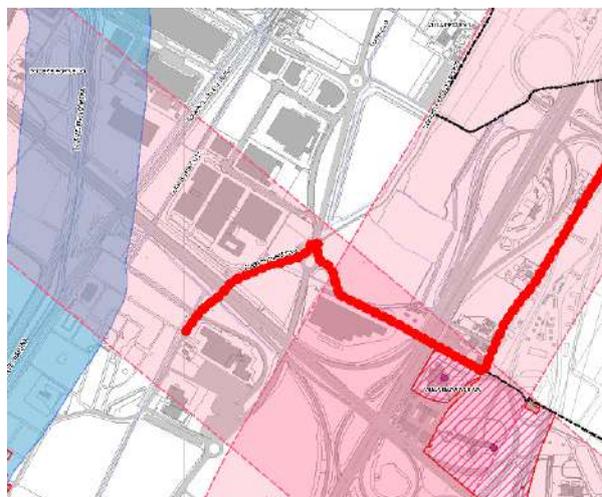


COP.A9 - Ciclopedonale Polo Scientifico di Sesto Fiorentino – Villa Montalvo

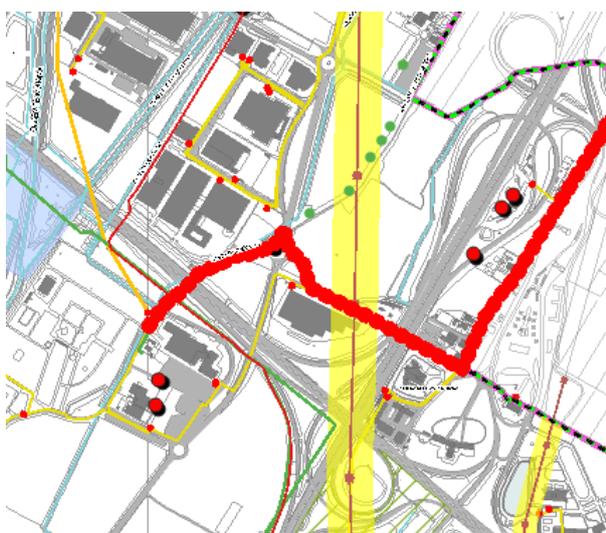
inquadramento ortofoto 2019



inquadramento vincoli paesaggistici



aree di rispetto, vincoli e tutele



inquadramento tavola P04 strategie comunali



Descrizione dei luoghi e della previsione di trasformazione

La previsione non comporta variante al PS perché si tratta di un 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.

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.

Esiti conferenza di copianificazione

La previsione è stata sottoposta all'esame della conferenza di Copianificazione che nella seduta del 11.02.2022 ha espresso il parere di coerenza ai sensi dall'art.25 comma 5 della LR 65/2014, senza alcun rilievo o condizione rispetto alla previsione.

Elementi vincolanti per la progettazione e l'attuazione dell'intervento

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.

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

Modalità di attuazione

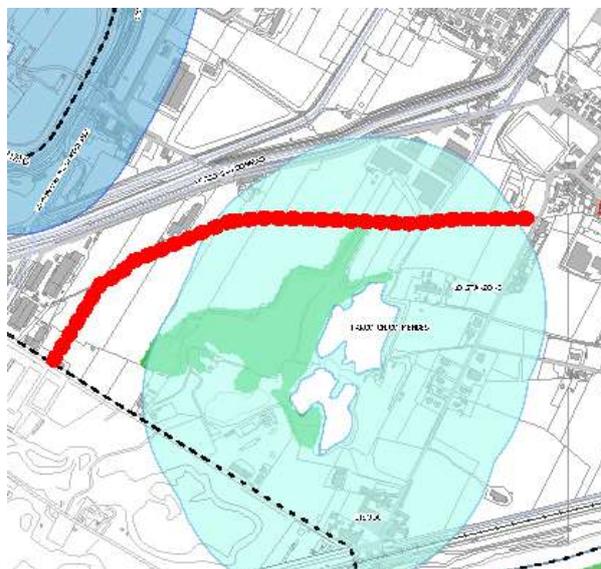
Progetto di opera pubblica.

COP.A10 - Percorso ciclopedonale di San Donnino

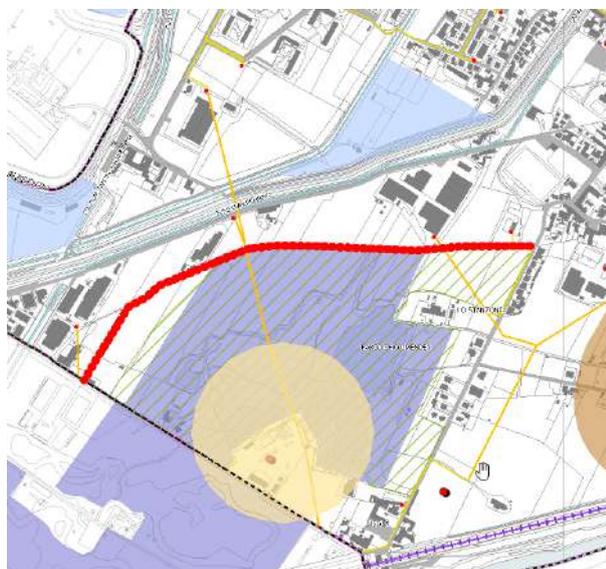
inquadramento ortofoto 2019



inquadramento vincoli paesaggistici



aree di rispetto, vincoli e tutele



inquadramento tavola P04 strategie comunali



Descrizione dei luoghi e della previsione di trasformazione

La previsione riguarda prevalentemente tracciati esistenti a bassa frequenza di traffico e si collega alla ciclo-pista del Sole. Non comporta variante al PS perché costituisce una precisazione di tracciati già indicati senza valore conformativo nel PS approvato.

Esiti conferenza di copianificazione

La previsione è stata sottoposta all'esame della conferenza di Copianificazione che nella seduta del 11.02.2022 ha espresso il parere di coerenza ai sensi dall'art.25 comma 5 della LR 65/2014, senza alcun rilievo o condizione rispetto alla previsione.

Elementi vincolanti per la progettazione e l'attuazione dell'intervento

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.

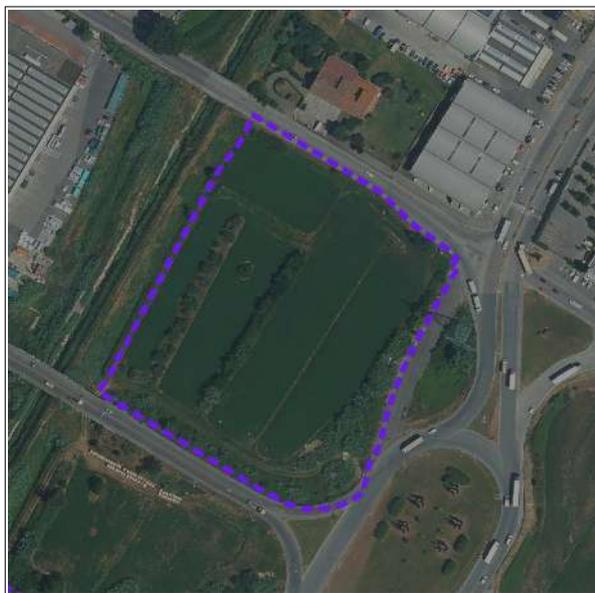
La valutazione degli effetti attesi è stata effettuata in sede di PS. Il progetto dell'opera pubblica deve esaminare e valutare gli effetti sul contesto.

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.

Modalità di attuazione

Progetto di opera pubblica.

COP.B1 – Nuovo insediamento produttivo Strada Mezzana Perfetti Ricasoli – via di Pratignone (UTOE 1)



inquadramento ortofoto 2019



inquadramento vincoli paesaggistici



aree di rispetto, vincoli e tutele



inquadramento tavola P04 strategie comunali

Descrizione dei luoghi e della previsione di trasformazione

L'area 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 a nord di via Allende che interseca la Mezzana Perfetti Ricasoli ed 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 industriale artigianale all'area in oggetto, lasciando un' ampia fascia a verde lungo la viabilità perimetrale. La destinazione produttiva risulta coerente con il contesto insediativo e con l'indicazione assunta dal PS di considerare via Allende ed il suo prolungamento a nord come il limite est dell'area industriale di Campi Bisenzio a nord dell' A11.

Parametri urbanistici

ST (mq)	SE (mq)	h max (m)	RC	Vp (mq)	Pp (mq)
21.122	6.000	12,00	50%	-	2645

Esiti conferenza di copianificazione

La previsione è stata sottoposta all'esame della conferenza di Copianificazione che nella seduta del 11.02.2022 ha espresso il parere di coerenza ai sensi dall'art.25 comma 5 della LR 65/2014, senza esprimere alcun rilievo o condizione rispetto alla previsione.

Destinazioni d'uso ammesse

- artigianale/industriale

Elementi vincolanti per la progettazione e l'attuazione dell'intervento

- localizzazione e realizzazione del parcheggio pubblico;
 - accurata sistemazione e diffusa messa a dimora di essenze arboree ad elevata capacità di assorbimento di inquinanti critici nell'area di intervento sia nelle aree private che in quelle che saranno cedute all'amministrazione comunale (parcheggio pubblico e fascia di 10 metri dalla viabilità a sud dell'area), con particolare attenzione all'inserimento paesaggistico in corrispondenza delle infrastrutture esistenti e del contesto territoriale.

Indirizzi progettuali

Sulla base di appositi indirizzi forniti dal piano attuativo, in fase di presentazione dei progetti per i titoli edilizi, dovranno essere presentati specifici elaborati che illustrino misure di mitigazione ambientale e paesaggistica come le seguenti da osservare in fase operativa :

- tutte le specie arboree che saranno identificate nel progetto esecutivo dovranno perseguire principalmente l'obiettivo di mitigare l'inserimento paesaggistico dell'intervento in relazione al margine con il territorio rurale e le infrastrutture esistenti, nonché di incrementare le capacità depurative dell'aria;
- le dotazioni di verde di tutta l'area dovranno ricorrere a soluzioni che dimostrino una elevata capacità di assorbimento della CO₂;
- dotare l'intervento di piante arboree a chioma larga e caducifoglie, anche nella progettazione dei parcheggi, con lo scopo di mitigare gli effetti "isola di calore" e formare aree ombreggiate mediante l'utilizzo di specie arboree/arbustive coerenti con il contesto e non idroesigenti;
- al fine di mitigare l'inserimento paesaggistico delle nuove costruzioni dovrà essere prevista la realizzazione di pareti di verde verticale sui fronti prospicienti la pubblica via. Tale inserimento dovrà far parte di un progetto unitario di sistemazione del verde, che comprenda sia le aree pubbliche (che saranno cedute

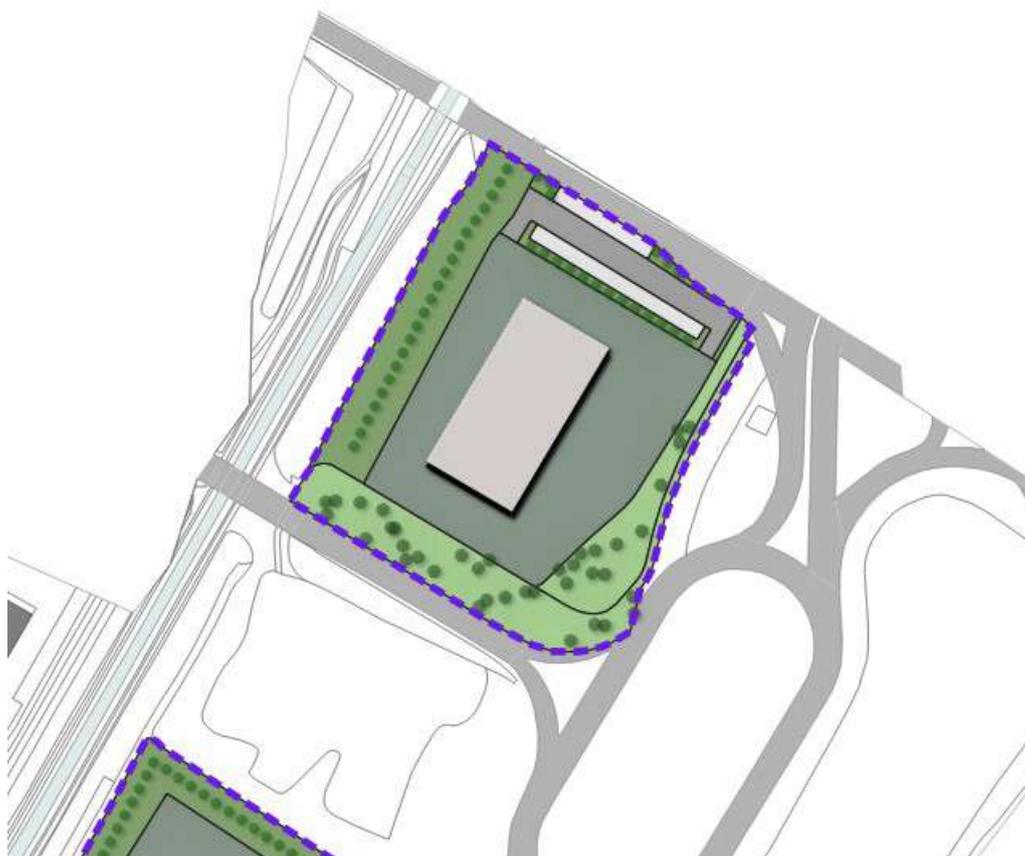
all'amministrazione comunale), che quelle a verde privato, con particolare attenzione alla schermatura delle infrastrutture esistenti e del contesto urbano o agricolo;

- garantire il ricorso alle migliori tecnologie in materia di efficientamento energetico attraverso impianti per autoproduzione di energia da fonti rinnovabili (impianto fotovoltaico sulle coperture);
- impiego di materiali da costruzione certificati in grado di garantire ottimali parametri di coibentazione al fine di minimizzare i possibili scambi termici.
- si prescrive l'uso di sistemi e dispositivi atti a garantire un'erogazione razionale dell'acqua potabile unitamente a tecniche atte a garantire una riduzione dei consumi anche mediante il riuso a scopi non potabili delle acque meteoriche;
- progettazione di un sistema di raccolta delle acque meteoriche di dilavamento al fine di poterle riutilizzare nell'irrigazione delle aree verdi e nella sub-irrigazione, ad esempio, dei prati armati per le aree a parcheggio;
- favorire un razionale allontanamento delle acque reflue mediante la locale rete fognaria o sistemi di equivalente capacità depurativa;
- progettazione di un sistema di parcheggi prevedendo l'utilizzo di tecnologie atte a garantire la permeabilità delle aree.

Modalità di attuazione

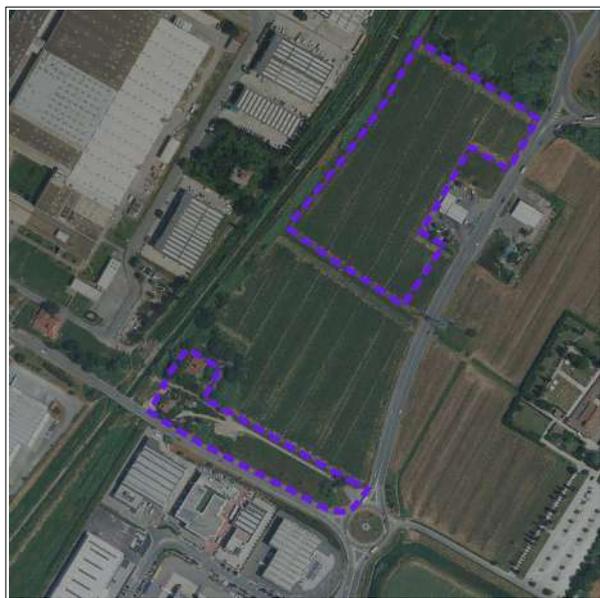
Piano attuativo di iniziativa privata

esemplificazione progettuale di dettaglio

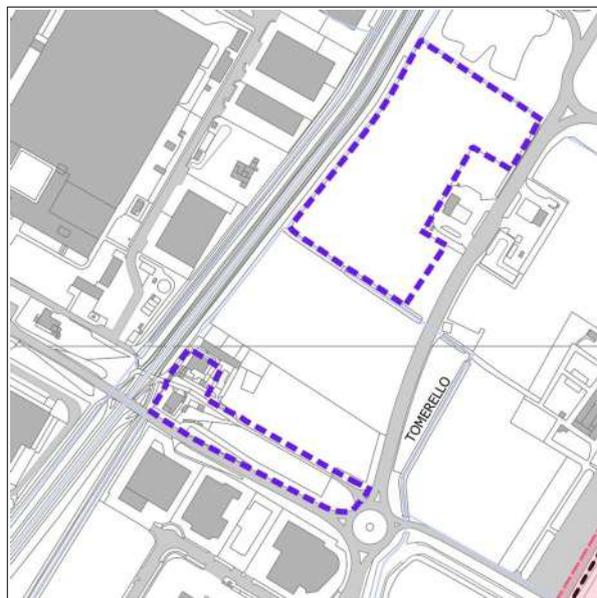


-  rappresentazione edifici
-  area edificabile
-  parcheggio pubblico progetto
-  parcheggio pubblico stallo
-  riqualificazione viabilità
-  viabilità di progetto
-  verde privato/rispetto
-  verde pubblico
-  verde pubblico attrezzato
-  parcheggio privato
-  alberature

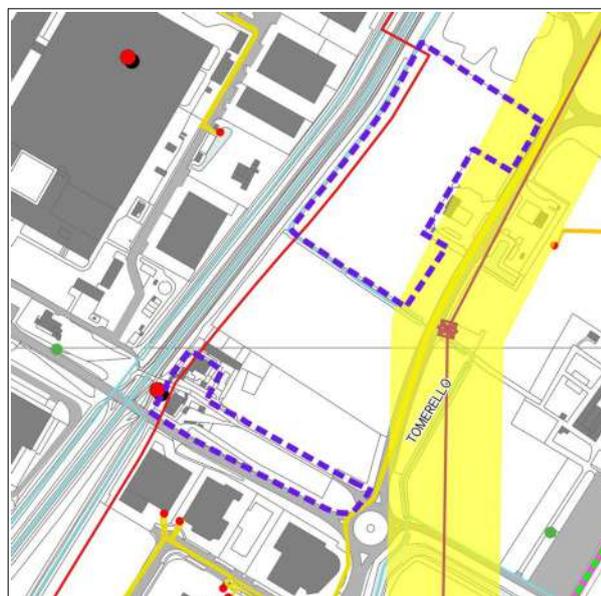
COP.B2 – Nuovo insediamento produttivo e per servizi alla produzione in Via Allende - Via Einstein (UTOE 1)



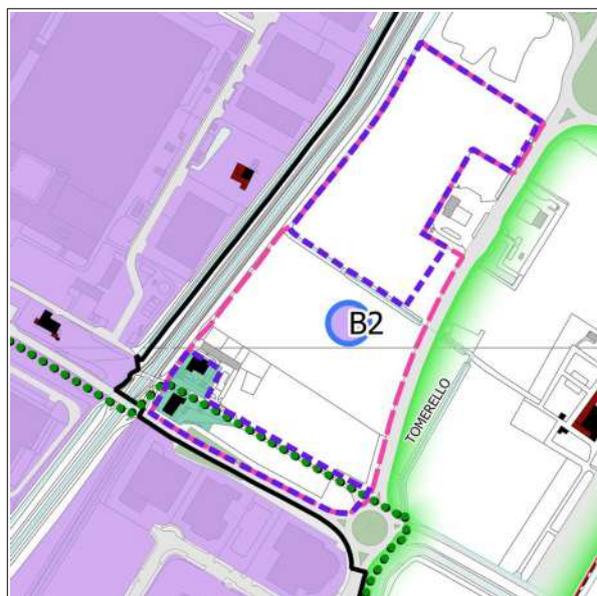
inquadramento ortofoto 2019



inquadramento vincoli paesaggistici



aree di rispetto, vincoli e tutele



inquadramento tavola P04 strategie comunali

Descrizione dei luoghi e della previsione di trasformazione

L'area è collocata nell'area limitrofa all'attuale comparto produttivo dell'ex piano PMU 2.5, inserita tra via Einstein, via Allende e il Fosso Garille; 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 artigianale industriale. La proposta è finalizzata a completare il sistema degli insediamenti produttivi che si attestano su via Allende che costituisce il margine est della zona industriale con una previsione indirizzata a realizzare soprattutto servizi per la produzione e la distribuzione (logistica).

Parametri urbanistici

Per il dimensionamento del PO si fa riferimento al dimensionamento del PS (residui 8957 mq SE). Per i parametri urbanistici ed edilizi si rimanda ai contenuti della Variante al Regolamento Urbanistico anticipatrice del PO approvata con DCC n. 89 del 09/04/2024.

Destinazioni d'uso ammesse

- artigianale/industriale

Esiti conferenza di copianificazione

La previsione è stata sottoposta all'esame della conferenza di Copianificazione che nella seduta del 11.02.2022 ha espresso il parere di coerenza ai sensi dall'art.25 comma 5 della LR 65/2014. La Conferenza, confermando quanto già espresso nella conferenza di Copianificazione del PS del 06.09.2019, pone le seguenti prescrizioni: prevedere il mantenimento di una congrua fascia verde ed alberata lungo la via Allende, in funzione della mitigazione paesaggistico ambientale del margine dell'ambito produttivo ormai consolidato ed a tutela dell'area verde che si interpone tra l'area oggetto della previsione e l'autostrada A1. Tali interventi di mitigazione devono essere riconfermati anche in considerazione dell'intervento adiacente già oggetto di rilascio di permesso a costruire per la struttura logistica della scheda d'ambito SA_2 del RUC.

Elementi vincolanti per la progettazione e l'attuazione dell'intervento

Si rimanda ai contenuti della Variante al Regolamento Urbanistico anticipatrice del PO approvata con DCC n. 89 del 09/04/2024.

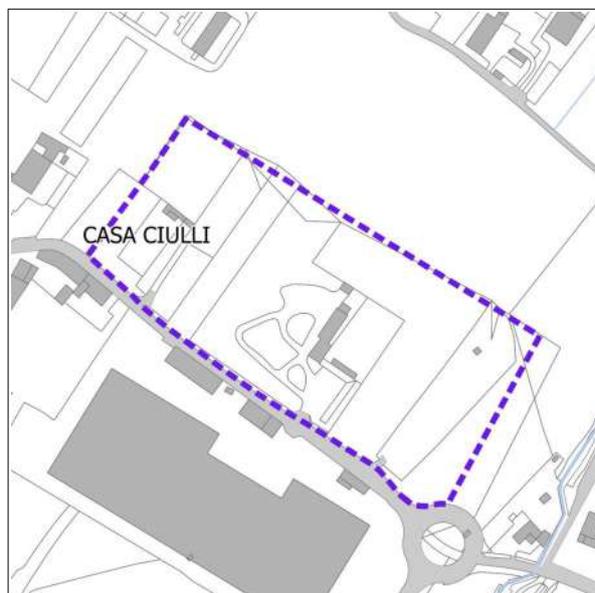
Modalità di attuazione

- Piano attuativo di iniziativa privata.

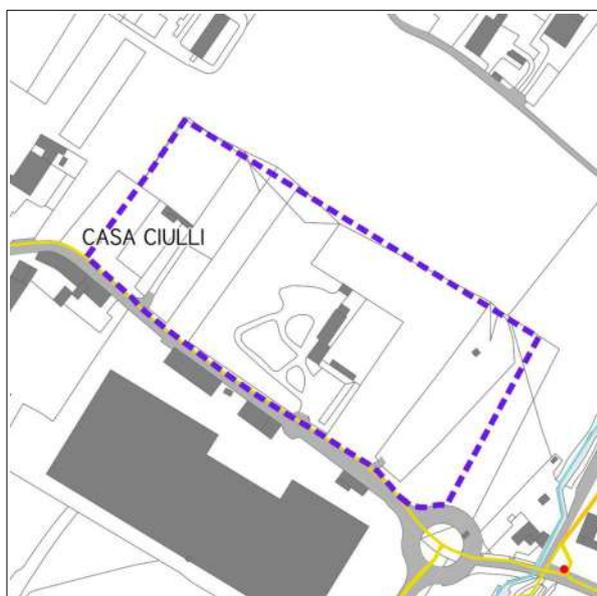
COP.B3 – Nuovo insediamento produttivo in via Tosca Fiesoli (UTOE 2)



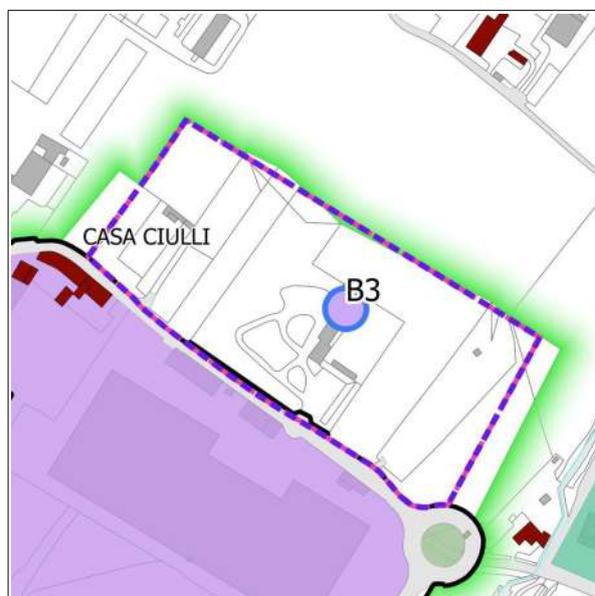
inquadramento ortofoto 2019



inquadramento vincoli paesaggistici



aree di rispetto, vincoli e tutele



inquadramento tavola P04 strategie comunali

Descrizione dei luoghi e della previsione di trasformazione

L'area, posta a nord della piattaforma che comprende il Centro Logistico MEF e il magazzino Esselunga, 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. L'intervento prevede una destinazione industriale e artigianale.

Parametri urbanistici

ST (mq)	SE (mq)	h max (m)	RC	Vp (mq)	Pp (mq)
37.979	9.000	12,00	50	-	4150

Destinazioni d'uso ammesse

- artigianale/industriale

Esiti conferenza di copianificazione

La previsione è stata sottoposta all'esame della conferenza di Copianificazione che nella seduta del 11.02.2022 ha espresso il parere di coerenza ai sensi dall'art.25 comma 5 della LR 65/2014, ponendo la seguente condizione:

"B3- prevedere nel POC specifiche prescrizioni per la progettazione paesaggistica dei margini dell'area in funzione della transizione urbanizzato-rurale, attraverso la previsione di fasce destinate ad interventi di mitigazione.

Elementi vincolanti per la progettazione e l'attuazione dell'intervento

- localizzazione e realizzazione del parcheggio pubblico;
- accurata sistemazione e diffusa piantumazione di alberature nell'area di intervento sia nelle aree private che in quelle che saranno cedute all'amministrazione comunale, con particolare attenzione all'inserimento paesaggistico in corrispondenza delle infrastrutture esistenti e del contesto territoriale agricolo.
- ampliamento della via Tosca Fiesoli.

Indirizzi progettuali

Sulla base di appositi indirizzi forniti dal piano attuativo, in fase di presentazione dei progetti per i titoli edilizi, dovranno essere presentati specifici elaborati che illustrino misure di mitigazione ambientale e paesaggistica come le seguenti da osservare in fase operativa :

- tutte le specie arboree che saranno identificate nel progetto esecutivo dovranno perseguire principalmente l'obiettivo di mitigare l'inserimento paesaggistico dell'intervento in relazione al margine con il territorio rurale e le infrastrutture esistenti, nonché di incrementare le capacità depurative dell'aria;
- le dotazioni di verde di tutta l'area dovranno ricorrere a soluzioni che dimostrino una elevata capacità di assorbimento della CO2;
- dotare l'intervento di piante arboree a chioma larga e caducifoglie, anche nella progettazione dei parcheggi, con lo scopo di mitigare gli effetti "isola di calore" e formare aree ombreggiate mediante l'utilizzo di specie arboree/arbustive coerenti con il contesto e non idroesigenti;
- al fine di mitigare l'inserimento paesaggistico delle nuove costruzioni dovrà essere prevista la realizzazione di pareti di verde verticale sui fronti prospicienti la pubblica via. Tale inserimento dovrà far parte di un progetto unitario di sistemazione del verde, che comprenda sia le aree pubbliche (che saranno cedute all'amministrazione comunale), che quelle a verde privato, con particolare attenzione alla schermatura delle infrastrutture esistenti e del contesto urbano e agricolo;
- garantire il ricorso alle migliori tecnologie in materia di efficientamento energetico attraverso impianti per autoproduzione di energia da fonti rinnovabili (impianto fotovoltaico sulle coperture);

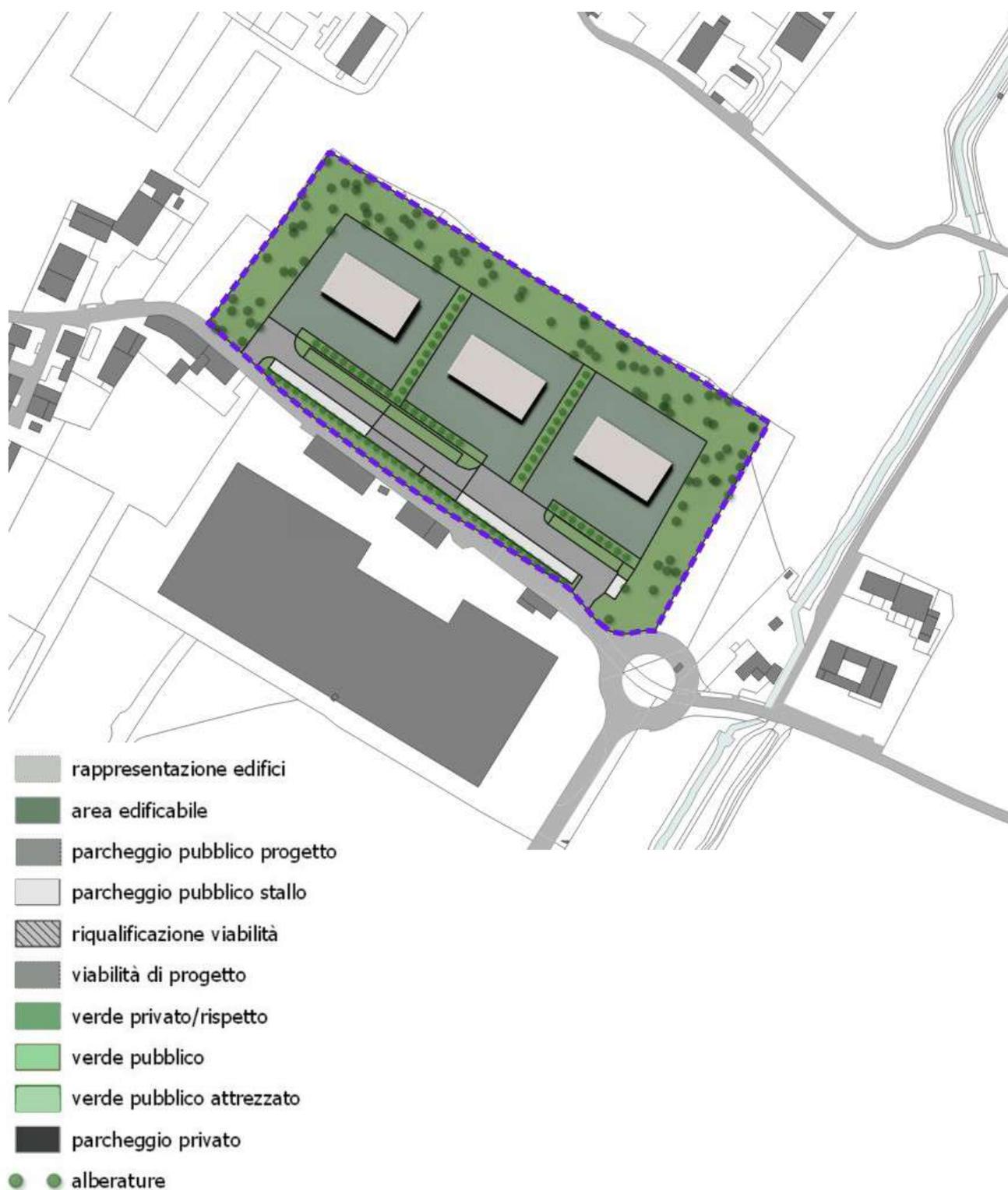
- impiego di materiali da costruzione certificati in grado di garantire ottimali parametri di coibentazione al fine di minimizzare i possibili scambi termici.
- si prescrive l'uso di sistemi e dispositivi atti a garantire un'erogazione razionale dell'acqua potabile unitamente a tecniche atte a garantire una riduzione dei consumi anche mediante il riuso a scopi non potabili delle acque meteoriche;
- progettazione di un sistema di raccolta delle acque meteoriche di dilavamento al fine di poterle riutilizzare nell'irrigazione delle aree verdi e nella sub-irrigazione, ad esempio, dei prati armati per le aree a parcheggio;
- favorire un razionale allontanamento delle acque reflue mediante la locale rete fognaria o sistemi di equivalente capacità depurativa;
- progettazione di un sistema di parcheggi prevedendo l'utilizzo di tecnologie atte a garantire la permeabilità delle aree.

Modalità di attuazione

Piano attuativo di iniziativa privata

E' possibile procedere alla suddivisione dell'area in un massimo di n. 3 UMI (unità minime di intervento) secondo una specifica proposta da presentare all'Amministrazione Comunale in fase di piano attuativo. Ogni UMI dovrà essere funzionalmente autonoma anche in caso di attuazione in tempi diversi e dovrà garantire la realizzazione di una quota di standard proporzionale alla quota di edificazione in essa prevista.

esemplificazione progettuale di dettaglio



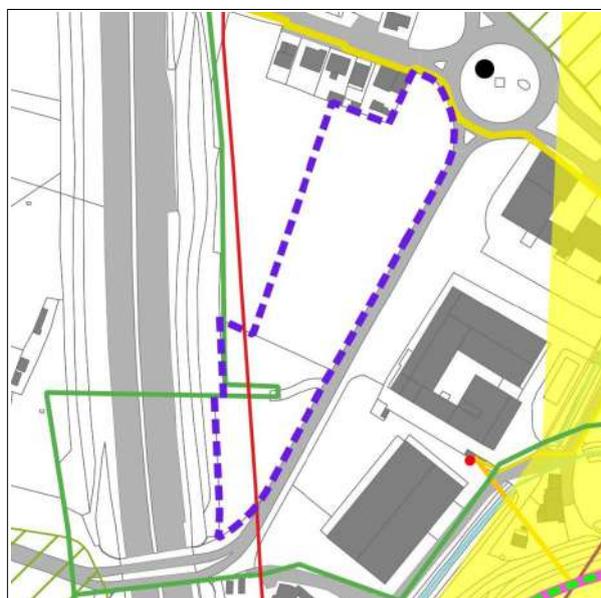
COP.B6 – Parcheggio privato in zona produttiva e parcheggio pubblico tra via Maccione e Autostrada (UTOE 2)



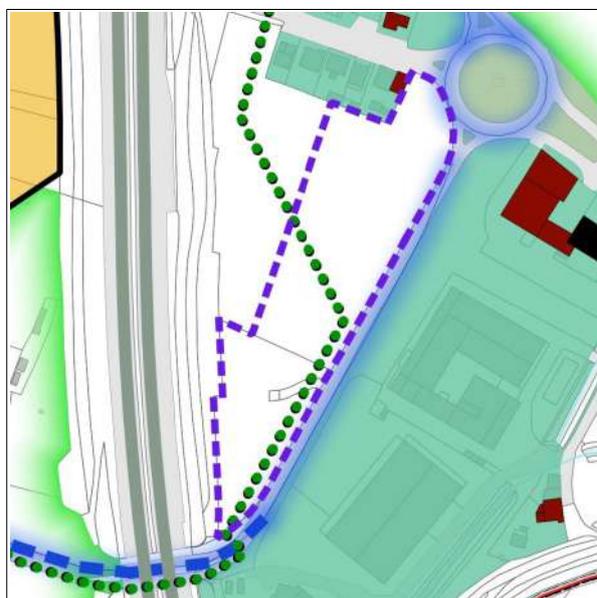
inquadramento ortofoto 2019



inquadramento vincoli paesaggistici



aree di rispetto, vincoli e tutele



inquadramento tavola P04 strategie comunali

Descrizione dei luoghi e della previsione di trasformazione

L'intervento è finalizzato alla realizzazione di un parcheggio di tipo privato a servizio di una zona produttiva esistente, dove è situata una azienda di trasporti e noleggi furgoni; a tale previsione è associata anche la

realizzazione di un parcheggio pubblico. La proposta di trasformazione prevede di destinare a zona produttiva l'area riservata al parcheggio privato, senza assegnarle alcuna capacità edificatoria in quanto detta area ricade all'interno della fascia di inedificabilità della fascia di rispetto dell'autostrada. È prevista inoltre la realizzazione di un parcheggio pubblico a confine con l'area suddetta e posto più a nord.

Parametri urbanistici

ST (mq)	SE (mq)	h max (m)	RC	Vp (mq)	Pp (mq)
12.935	-	-	-	-	8874

Destinazioni d'uso ammesse

- per la parte nord: parcheggio pubblico
- per la parte sud : parcheggio privato, con riferimento alle norme per i parcheggi di cui all'art. 66 delle NTA

Esiti conferenza di copianificazione

La previsione è stata sottoposta all'esame della conferenza di Copianificazione che nella seduta del 11.02.2022 ha espresso il parere di coerenza ai sensi dall'art.25 comma 5 della LR 65/2014, con le seguenti conclusioni:

“ B6 – destinare una parte dell'area agli interventi di mitigazione paesaggistica (es. forestazione urbana) tenendo conto, per la relativa disciplina da inserire nella scheda norma, delle prescrizioni di cui alla Sezione C della scheda del PIT-PPR relativa al DM 182/67 riportate nella sezione “Rilievi”. ”

Si ricordano di seguito i riferimenti prescrittivi del PIT-PPR che dovranno essere rispettati in fase attuativa:

“3.c.1. Gli interventi incidenti sull'assetto idrogeologico che comportano trasformazioni della maglia agraria e dei suoli agricoli sono ammessi a condizione che:

- *sia tutelata l'efficienza dell'infrastrutturazione ecologica, ove presente, costituita da elementi vegetali lineari, (siepi, siepi alberate, vegetazione ripariale) e puntuali (piccoli nuclei forestali, grandi alberi camporili, piccoli laghetti e pozze);*
- *siano evitati i rimodellamenti orografici che possono provocare il danneggiamento delle opere di sistemazione e regimazione dei suoli.*

3.c.5. Gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia sono ammessi a condizione che: - siano mantenuti i con i bersagli visivi (fondali, panorami e skylines);

- *siano mitigati gli effetti di frattura sul paesaggio indotti dagli interventi infrastrutturali;*
- *siano armonici per forma, dimensioni, orientamento, con le caratteristiche morfologiche proprie del contesto territoriale. “*

Elementi vincolanti per la progettazione e l'attuazione dell'intervento

Con riferimento alle indicazioni della conferenza di copianificazione si dovranno osservare per entrambi i parcheggi le seguenti prescrizioni:

- 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 CO2. Saranno necessarie le principali opere di urbanizzazione tra cui fognature per lo smaltimento delle acque meteoriche e illuminazione stradale;

- almeno il 10% dell'area lorda del parcheggio deve essere costituita da copertura verde con alberatura idonea per tale tipo di area;
- il perimetro dell'area deve essere 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;
- 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;
- 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.

Modalità di attuazione

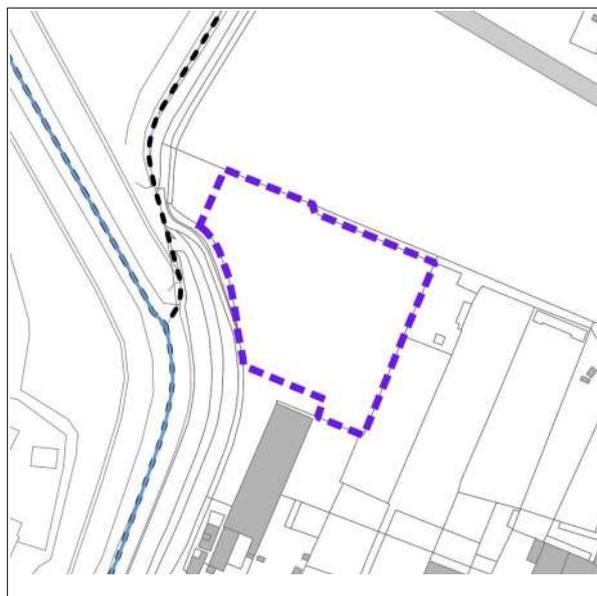
- Progetto Unitario Convenzionato di iniziativa privata.

COP.B7 – Deposito Ponte all’Asse (UTOE 3)

inquadramento ortofoto 2019



inquadramento vincoli paesaggistici



aree di rispetto, vincoli e tutele



inquadramento tavola P04 strategie comunali



Descrizione dei luoghi e della previsione 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 assimilata a "deposito a cielo aperto"; all'interno dell'area non sono ammesse nuove costruzioni.

L'Amministrazione Comunale 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.

Parametri urbanistici

ST (mq)	SE ind (mq)	h max (m)	RC	Vp (mq)	Pp (mq)
10252	-	-	-	-	-

Destinazioni d'uso ammesse

Si assumono come riferimento le attività di deposito di materiali inerti normate nelle "DA: Aree per depositi di materiali e attività produttive all'aperto nel territorio rurale" (art. 92 NTA): rispetto alle zone DA non si sono in ogni caso ammesse nuove costruzioni né attività di lavorazione e trasformazione degli inerti.

Esiti conferenza di copianificazione

La previsione è stata sottoposta all'esame della conferenza di Copianificazione che nella seduta del 11.02.2022 ha espresso il parere di coerenza ai sensi dall'art.25 comma 5 della LR 65/2014, con le seguenti conclusioni:

" B7 – prevedere come condizioni per l'intervento la realizzazione di opportune opere di mitigazione da realizzare nelle fasce perimetrali dell'area rivolte verso il territorio aperto."

Indirizzi progettuali

La previsione consente 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 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".

Elementi vincolanti per la progettazione e l'attuazione dell'intervento

Ai fini della compatibilità ambientale dell'intervento, anche in relazione al contesto insediativo del limitrofo Comune di Poggio a Caiano, si prescrive quanto segue:

- dovranno essere realizzate opportune opere di mitigazione da realizzare lungo le fasce perimetrali dell'area rivolte verso il territorio aperto con la messa a dimora alberi e specie arbustive per realizzare un' idonea schermatura del deposito su tutto il perimetro dell' area ed in particolare lungo il corso dell' Ombrone P.se;

- dovrà essere salvaguardata l'integrità morfologica e percettiva dei centri e delle emergenze storico architettoniche e delle visuali panoramiche che riguardano gli insediamenti nonché i rapporti di reciproca interscambiabilità, con particolare attenzione per le visuali "da e verso" il SITO UNESCO della Villa Medicea di Poggio a Caiano e le vie adiacenti;
- si richiede una specifica valutazione in sede progettuale dei seguenti aspetti: il rumore, la dispersione nell'atmosfera di polveri dovute ai cicli della lavorazione degli inerti e il traffico di mezzi pesanti, verifica dell'impatto (sotto il profilo acustico, di qualità dell'aria, di carico veicolare, rispetto alla diffusione di polveri ecc..) dell'attività rispetto agli insediamenti vicini, ed in particolare di quelli di Ponte all'Asse e, nel Comune di Poggio a Caiano, delle abitazioni lungo via Sottombrone.

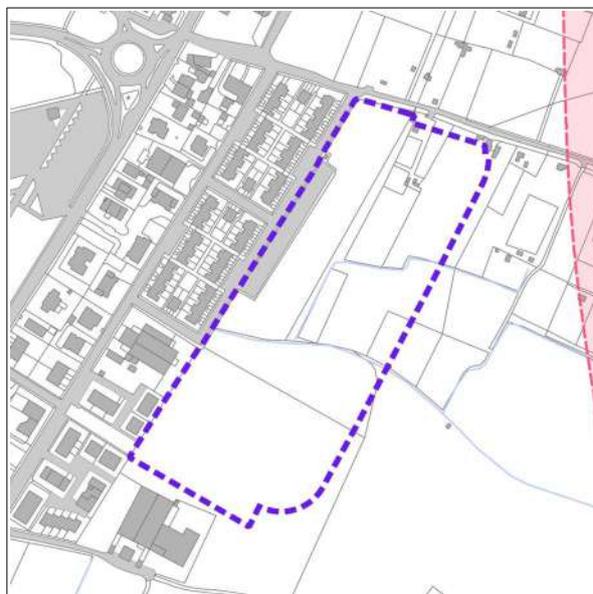
Modalità di attuazione

Progetto Unitario Convenzionato di iniziativa privata.

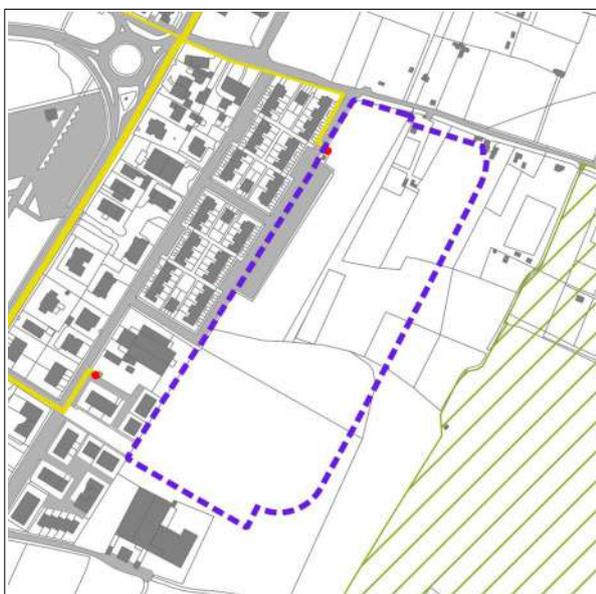
COP.C2 – Scuola secondaria di secondo grado via Prunaia (UTOE 2)



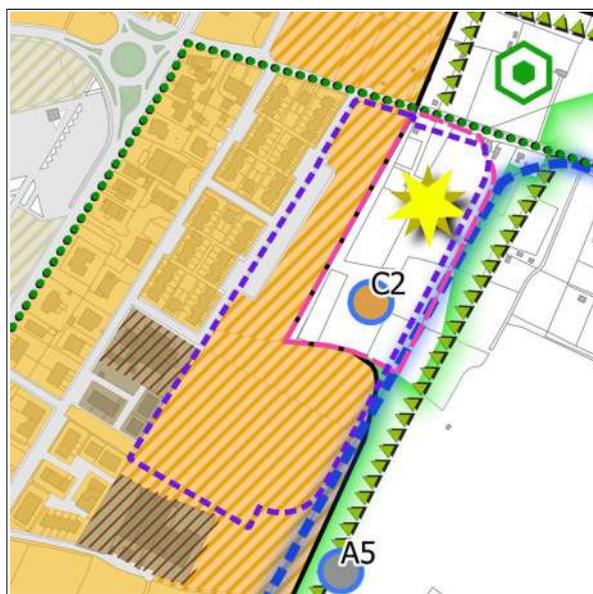
inquadramento ortofoto 2019



inquadramento vincoli paesaggistici



aree di rispetto, vincoli e tutele



inquadramento tavola P04 strategie comunali

Descrizione dei luoghi e della previsione di trasformazione

La previsione riguarda l'area ineditata 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.

La previsione è stata sottoposta all'esame della conferenza di Copianificazione che nella seduta del 11.02.2022 ha espresso il parere di coerenza a quanto previsto dall'art.25 c.5 della LR 65/2014.

La nuova scuola di via Prunaia ospiterà almeno 900 studenti

Parametri urbanistici

ST (mq)	SE (mq)	h max (m)	RC	Vp (mq)	Pp (mq)
53.124	9.000*			17.795	8.428

* Il dimensionamento dei servizi pubblici ha valore indicativo in quanto nel Piano Operativo hanno un indice funzionale; le eventuali modifiche dei dimensionamenti dei servizi pubblici non costituiscono varianti degli strumenti di pianificazione e non richiedono un nuovo parere della conferenza di copianificazione

Destinazioni d'uso ammesse

Servizi/Attrezzature di interesse pubblico

Esiti conferenza di copianificazione

La previsione è stata sottoposta all'esame della conferenza di Copianificazione che nella seduta del 11.02.2022 ha espresso il parere di coerenza ai sensi dall'art.25 comma 5 della LR 65/2014, senza alcun rilievo o condizione rispetto alla previsione.

Elementi vincolanti per la progettazione e l'attuazione dell'intervento

- riduzione di classe acustica a seguito dalla costruzione dell'edificio a destinazione d'uso scolastica: in particolare, l'edificio dovrà essere posto in classe II a mezzo di variante del PCCA al momento della progettazione mentre per il resede scolastico dovrà essere mantenuta almeno la classe III.

Indirizzi progettuali

- realizzazione di una struttura scolastica caratterizzata da peculiari qualità e caratteristiche quali:

- l' accoglienza nello stesso edificio di varie scuole (liceo con istituto professionale) con particolare attenzione al settore meccanico presente nel territorio comunale attraverso molteplici attività industriali anche di eccellenza.
- forte articolazione interna e caratterizzazione degli spazi dedicate alle diverse scuole e degli spazi destinati alle attività didattiche, ai laboratori, ai servizi integrativi,
- qualificata sistemazione delle aree pertinenziali e degli spazi per funzioni pubbliche (verde e parcheggi).

Modalità di attuazione

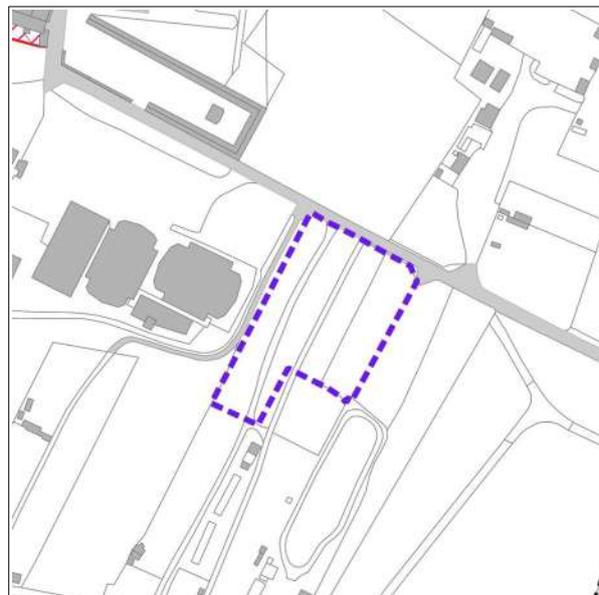
Progetto di opera pubblica



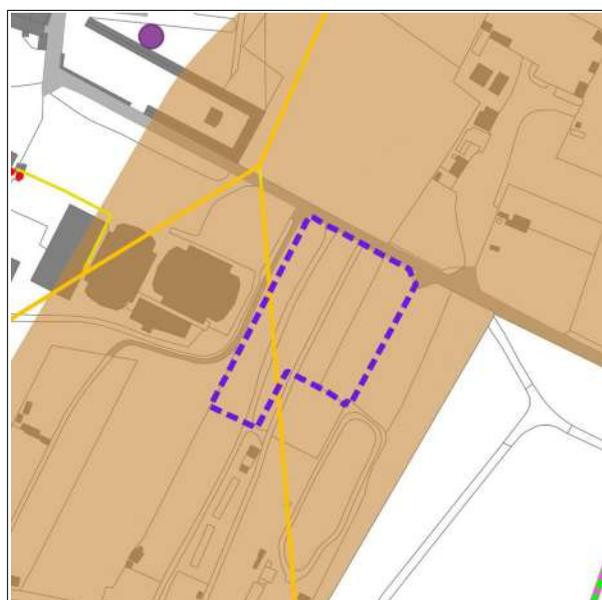
COP.C5 – Nuove infrastrutture sportive e parcheggio Fondazione Spazio Reale (UTOE 3)



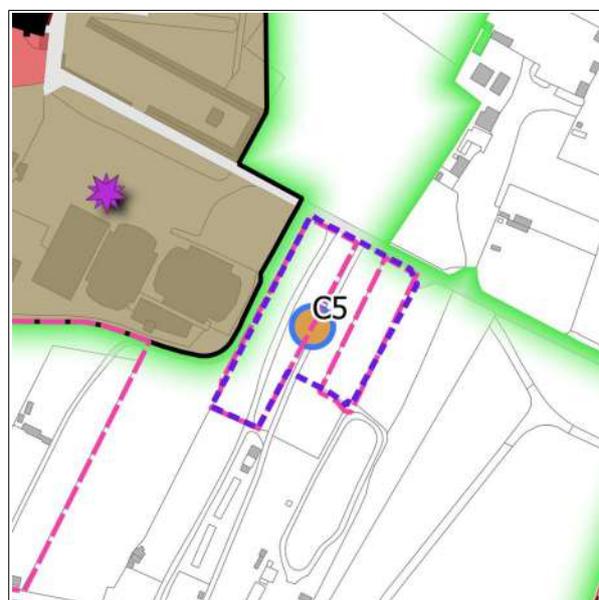
inquadramento ortofoto 2019



inquadramento vincoli paesaggistici



aree di rispetto, vincoli e tutele



inquadramento tavola P04 strategie comunali

Descrizione dei luoghi e della previsione di trasformazione

L'area è situata in adiacenza alla Fondazione Spazio Reale a S. Donnino. La previsione è di destinare tale area a parcheggio pubblico e ad attrezzature sportive per la struttura esistente, considerandola parte integrante del polo di servizi di interesse pubblico adiacente.

Parametri urbanistici

ST (mq)	SE ind (mq)	h max (m)	RC	Vp (mq)	Pp (mq)
5.593	-	-	-	-	2.751

Destinazioni d'uso ammesse

Parcheggio pubblico e attrezzature sportive private all'aperto.

Per l'area ad attrezzature private sportive all'aperto realizzabili nel verde privato si fa riferimento all' Art. 64 delle NTA del PO.

Esiti conferenza di copianificazione

La previsione è stata sottoposta all'esame della conferenza di Copianificazione che nella seduta del 11.02.2022 ha espresso il parere di coerenza ai sensi dall'art.25 comma 5 della LR 65/2014, senza alcun rilievo o condizione rispetto alla previsione.

Elementi vincolanti per la progettazione e l'attuazione dell'intervento

Localizzazione e realizzazione di parcheggio pubblico.

Per il parcheggio pubblico dovranno essere rispettate le seguenti prescrizioni:

- 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 CO2. Saranno necessarie le principali opere di urbanizzazione tra cui fognature per lo smaltimento delle acque meteoriche e illuminazione stradale;
- 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;

- 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.

Modalità di attuazione

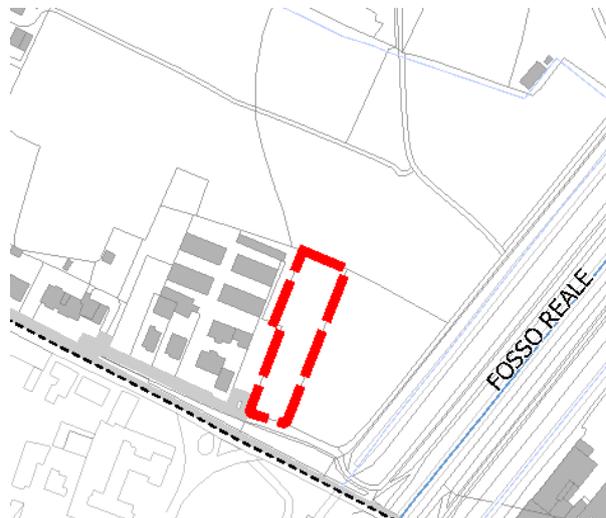
Progetto unitario convenzionato (PUC) di iniziativa pubblica e/o privata

COP.C7 - Parcheggio Pubblico San Cresci

inquadramento ortofoto 2019



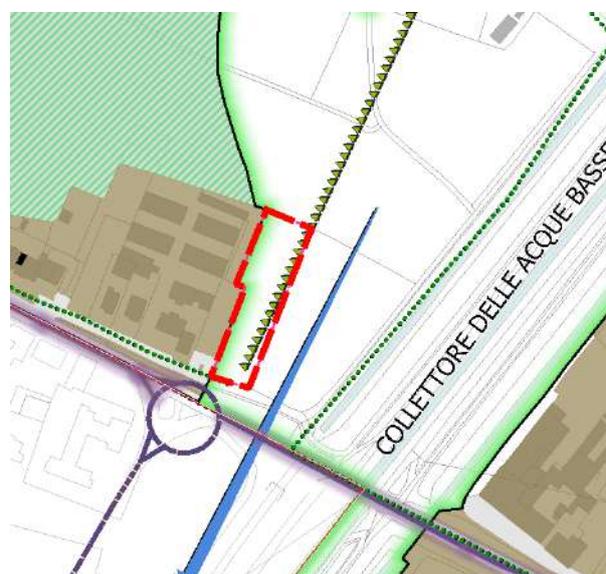
inquadramento vincoli paesaggistici



aree di rispetto, vincoli e tutele



inquadramento tavola P04 strategie comunali



Descrizione dei luoghi e della previsione di trasformazione

La previsione di un parcheggio pubblico in Via San Cresci tra il termine della strada e l'inizio della pista ciclabile (zona Baccellina) risponde all'obiettivo di adeguare le dotazioni territoriali a servizio degli insediamenti esistenti, con particolare riferimento al verde pubblico e ai parcheggi pubblici.

Dal Ponte alla Baccellina a Piazza del Popolo, in un tratto di oltre 500m lungo via Pistoiese (lato Campi Bisenzio) non sono presenti parcheggi pubblici. La previsione in oggetto mira a ridurre le carenze di aree di sosta veicolare.

Parametri urbanistici

ST (mq)	SE ind (mq)	h max (m)	RC	Vp (mq)	Pp (mq)
2435	-	-	-	-	2435

Destinazioni d'uso ammesse

Parcheggio pubblico

Esiti conferenza di copianificazione

La previsione è stata sottoposta all'esame della conferenza di Copianificazione che nella seduta del 11.02.2022 ha espresso il parere di coerenza ai sensi dall'art.25 comma 5 della LR 65/2014, prescrivendo che la progettazione del parcheggio preveda opere di mitigazione paesaggistica lungo i margini esterni (alberature ecc.).

Elementi vincolanti per la progettazione e l'attuazione dell'intervento

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.

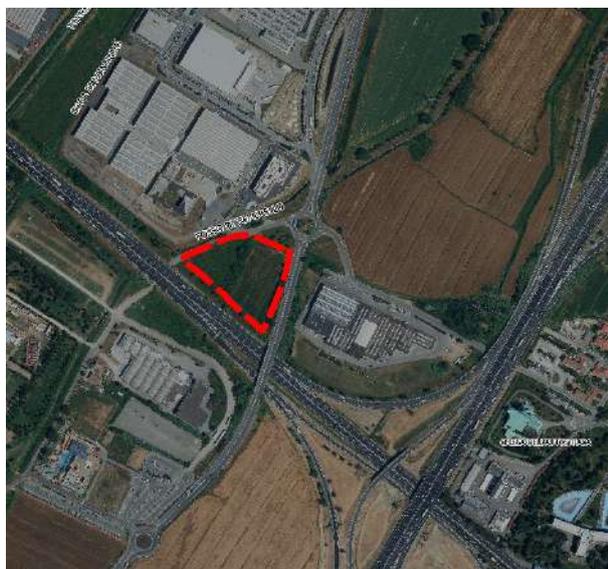
- Devono essere previste apposite aree che possono essere destinate per la raccolta differenziata locale dei rifiuti provenienti da uffici, commercio, etc quali carta, cartone, vetro, alluminio, acciaio, plastica, tessile, cuoio, gomma, umido, RAEE, coerentemente con il regolamento comunale di gestione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

Modalità di attuazione

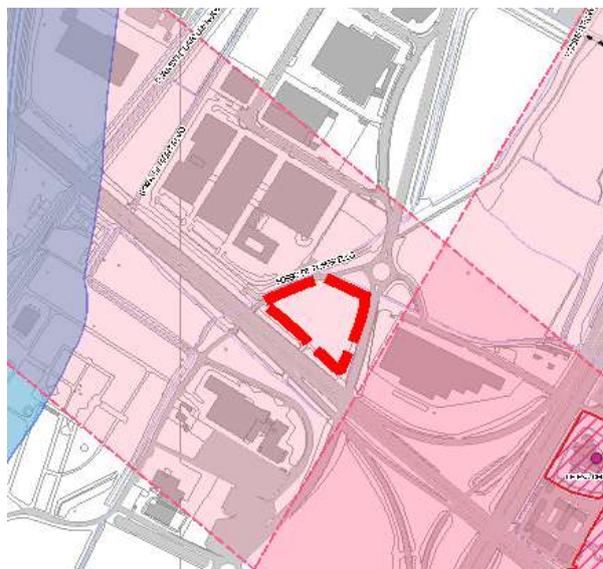
Progetto di opera pubblica.

COP.C8 - Parcheggio privato con verde drenante nel triangolo fra via Allende e via di Limite

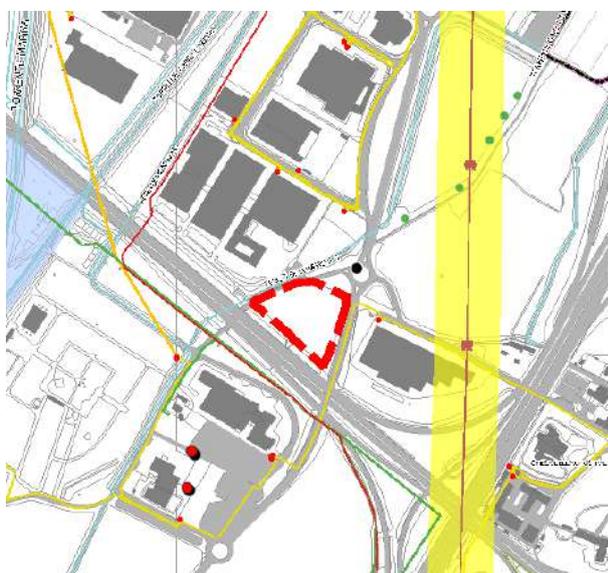
inquadramento ortofoto 2019



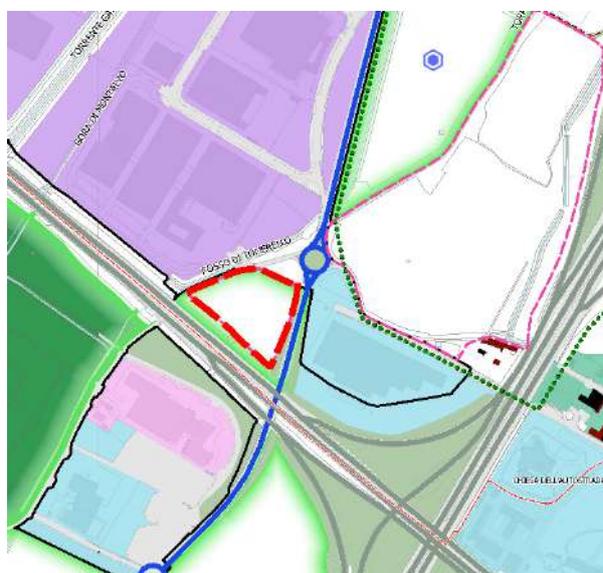
inquadramento vincoli paesaggistici



aree di rispetto, vincoli e tutele



inquadramento tavola P04 strategie comunali



Descrizione dei luoghi e della previsione di trasformazione

L'area oggetto dell'intervento è posta tra via di Limite, l'Autostrada A11 e via Allende. Attualmente il terreno 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, 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.

La localizzazione del parcheggio privato deriva dalla carenza di aree per la sosta in un contesto di sviluppo logistico e direzionale. La scelta dell'area di forestazione è chiaramente giustificata dalla vicinanza all'asse di grande scorrimento di via Allende.

Parametri urbanistici

ST (mq)	SE ind (mq)	h max (m)	RC	Vp (mq)	Pp (mq)
13.001	-	-	-	-	-

Destinazioni d'uso ammesse

Parcheggio privato e area per forestazione urbana

Esiti conferenza di copianificazione

La previsione è stata sottoposta all'esame della conferenza di Copianificazione che nella seduta del 11.02.2022 ha espresso il parere di coerenza ai sensi dall'art.25 comma 5 della LR 65/2014, con la prescrizione che l'Amministrazione valuti un aumento della superficie destinata agli interventi di verde pubblico/forestazione urbana, al fine di aumentare le opere di mitigazione ambientale, e diminuire la superficie a parcheggio concentrandolo in interventi lungo strada. A tal scopo si richiamano le prescrizioni di cui alla Sezione C della scheda del PIT-PPR relativa al vincolo di cui al DM 140/67 riportate nella sezione "Rilievi". Nel verbale della seduta del 15/04/2024 della Conferenza di Copianificazione relativa alla Variante n.1 al Piano Strutturale di Campi Bisenzio ai sensi degli artt.25 e 26 della LR 65/2014, è stato precisato che il parcheggio della previsione C8 sarà un parcheggio privato.

Elementi vincolanti per la progettazione e l'attuazione dell'intervento

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.

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

L'area è interessata da vincoli paesaggistici (Immobili ed aree di notevole di interesse pubblico, art.136 co.1 lett.d).

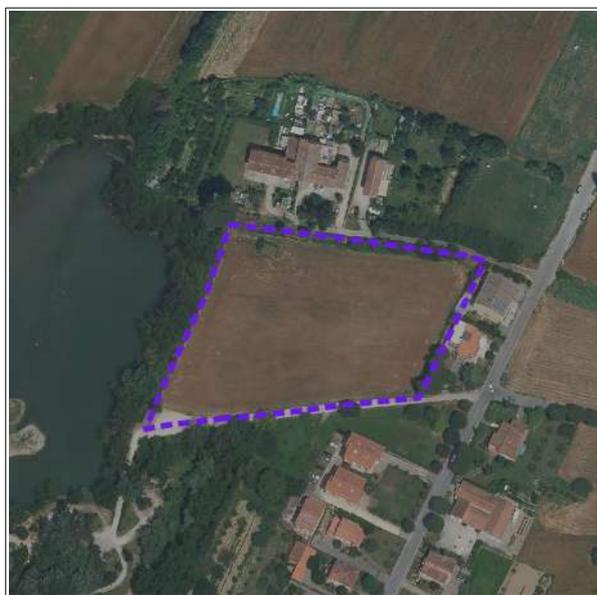
Modalità di attuazione

Progetto Unitario Convenzionato di iniziativa privata.



esemplificazione progettuale di dettaglio

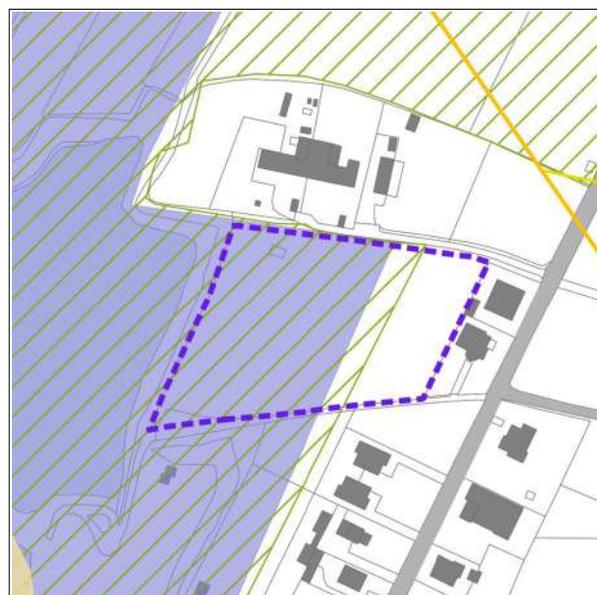
COP.C9 – Estensione Parco Chico Mendes con parcheggio pubblico (UTOE 3)



nquadramento ortofoto 2019



nquadramento vincoli paesaggistici



aree di rispetto, vincoli e tutele



nquadramento tavola P04 strategie comunali

Descrizione dei luoghi e della previsione di trasformazione

La previsione è localizzata nei pressi del Parco Chico Mendes a sud di campi Bisenzio nella località di San Donnino, ed è finalizzata a dotare l'area di un parcheggio pubblico con accesso dalla Via Trento di grande necessità per la fruizione del parco.

Parametri urbanistici

ST (mq)	SE ind (mq)	h max (m)	RC	Vp (mq)	Pp (mq)
12.767	-	-	-	-	12.767

Destinazioni d'uso ammesse

Parcheggio pubblico

Esiti conferenza di copianificazione

La previsione è stata sottoposta all'esame della conferenza di Copianificazione che nella seduta del 11.02.2022 ha espresso il parere di coerenza ai sensi dall'art.25 comma 5 della LR 65/2014, con le seguenti conclusioni:

" C9 - le indicazioni progettuali riportate in relazione per la realizzazione del parcheggio siano trasferite nella disciplina del POC come prescrizioni. Per quanto riguarda l'ipotesi di coperture fotovoltaiche si ritiene necessario effettuare valutazioni più approfondite in relazione all'impatto paesaggistico delle strutture anche in funzione della presenza del vincolo paesaggistico di cui all'art.142 c.1 lett. b) del D.Lgs 42/2004."

Tali aspetti saranno verificati a seguito di proposta progettuale

Elementi vincolanti per la progettazione e l'attuazione dell'intervento

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%;
- devono essere presenti spazi per moto e ciclomotori rapportati al numero di addetti/utenti/potenziabili 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.
- L'area ricade in vincolo paesaggistico art 142 comma 1 lett. b) per territori contermini ai laghi, ed inoltre è presente una previsione di intervento strutturale del Piano stralcio Rischio Idraulico.

Modalità di attuazione

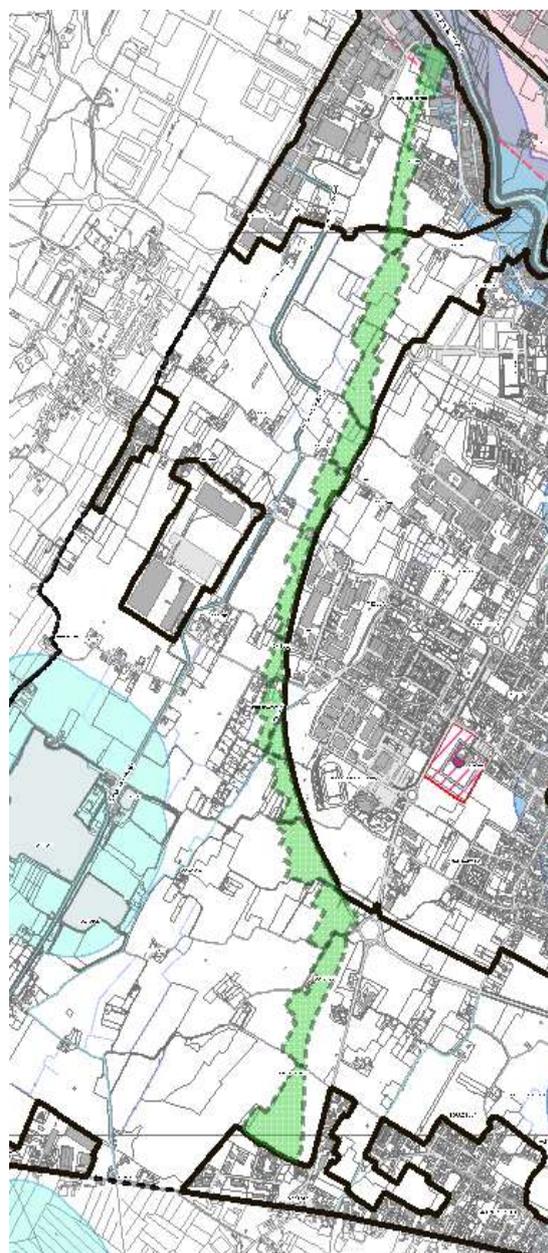
Progetto unitario convenzionato di iniziativa pubblica o privata

COP.C10 - Realizzazione Infrastruttura Verde cosiddetta Green Line

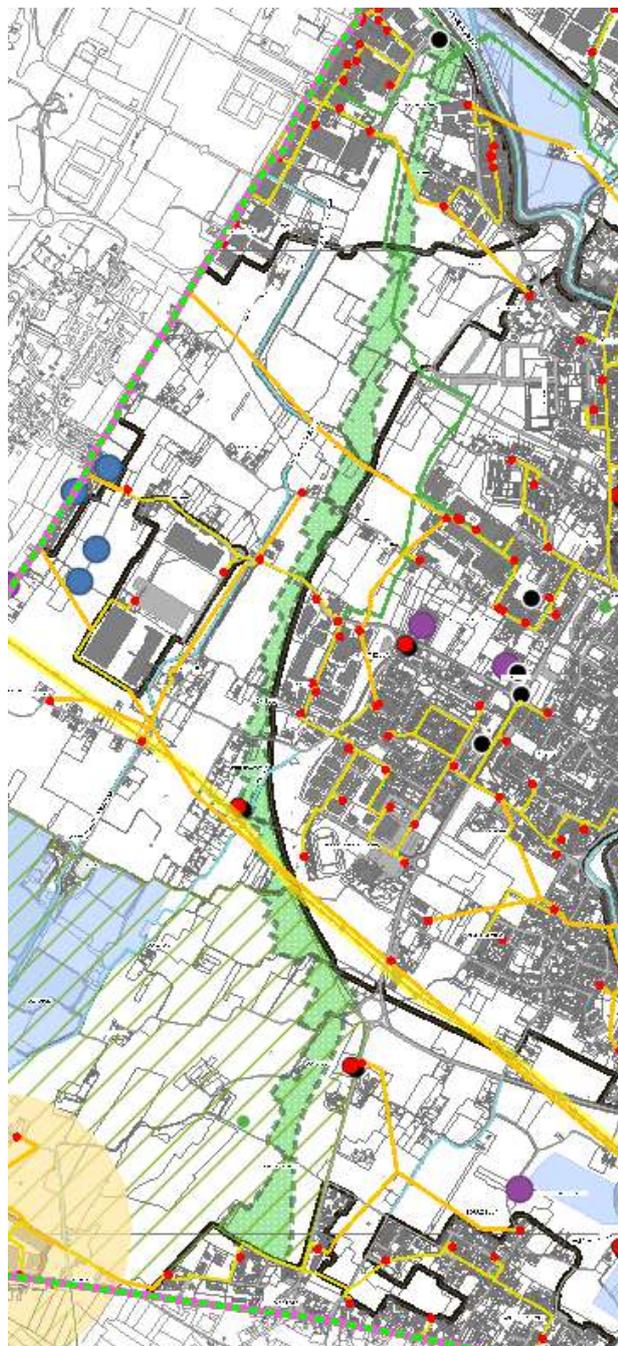
Inquadramento ortofoto 2019



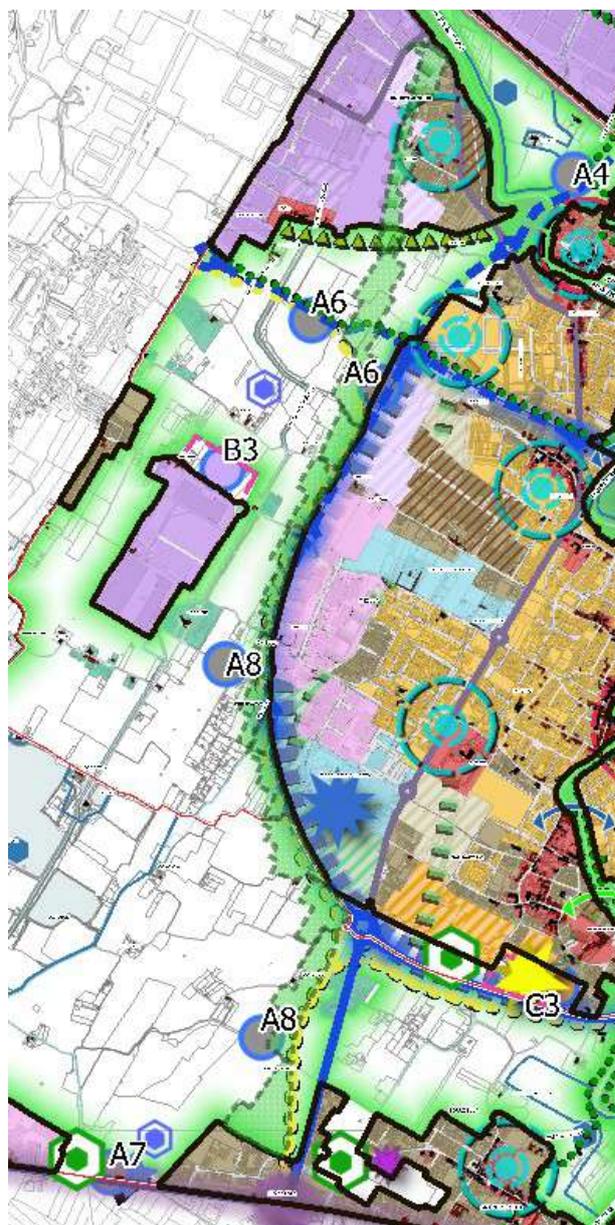
inquadramento vincoli paesaggistici



aree di rispetto, vincoli e tutele



inquadramento tavola P04 strategie comunali



Descrizione dei luoghi e della previsione di trasformazione

La Regione nel PIT con valenza di Piano paesaggistico persegue strategie di sviluppo sostenibile tramite progetti di territorio e di paesaggio relativi a specifici ambiti e temi territoriali: il mantenimento della rete ecosistemica dell'Invariante II, è un obiettivo che si cerca di raggiungere attraverso l'efficienza della rete ecologica ed un'elevata permeabilità ecologica nel territorio nelle sue diverse articolazioni, e tramite l'equilibrio delle azioni naturali, seminaturali ed antropiche.

Per quanto riguarda i nuovi corridoi ecologici, assume importante rilievo il progetto della Green Line, che costituisce una nuova infrastruttura verde che attraversa il territorio comunale da nord a sud.

La Green Line è localizzata lungo il confine ovest che separa i territori del Parco Agricolo della Piana dalla città, e per un lungo tratto costeggia la nuova infrastruttura stradale della Circonvallazione Ovest. La Green Line, oltre ad una specifica funzione ecologica, ha un forte valore comunicativo e simbolico: essa è un' infrastruttura verde che sostituisce un' infrastruttura stradale, la Bretella Prato – Stagno prevista nei previgenti strumenti urbanistici.

La Green Line si unisce poi ad altre previsioni od interventi che riguardano il sistema del verde (il Parco Fluviale lungo il Bisenzio, e l'inserimento di alberature stradali lungo alcuni tratti della nuova Circonvallazione) che rafforzano le connessioni ecologiche e paesaggistico ambientali sull' asse nord-sud del territorio comunale. A queste previsioni si aggiungono infine numerosi interventi puntuali di riforestazione, che andranno a costituire nuove stepping-stones della rete ecologica del Comune di Campi Bisenzio. La scelta localizzativa della Green Line, oltre a costituire un'alternativa alla precedente previsione stradale, è motivata dall'esigenza e dalla volontà di realizzare un corridoio ambientale che, nel tratto nord, separa insediamenti industriali e artigianali da insediamenti prevalentemente residenziali, nella parte centrale affianca e mitiga la previsione della circonvallazione ovest ed in tutta la sua estensione costituisce un elemento di riferimento paesaggistico ed un supporto per una diversa fruizione del territorio rurale e periurbano attraverso un sistema di percorsi della mobilità lenta ed un diverso rapporto con il sistema insediativo.

La Green Line ha quindi 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 alla domanda di dotazioni ambientali finalizzate a migliorare e a dare maggiore permeabilità ai fronti urbani lungo la circonvallazione di Campi che prospettano verso lo spazio agricolo.

Destinazioni d'uso ammesse

Aree a verde pubblico o di interesse pubblico (verde privato convenzionato) con le dotazioni ed i servizi indicati all'art.84 delle NTA.

Esiti conferenza di copianificazione

La previsione è stata sottoposta all'esame della conferenza di Copianificazione che nella seduta del 11.02.2022 ha espresso il parere di coerenza ai sensi dall'art.25 comma 5 della LR 65/2014, senza esprimere alcun rilievo o condizione rispetto alla previsione.

Riferimenti per la progettazione e l'attuazione dell'intervento

Costituisce un'essenziale riferimento progettuale ed operativo (per l'impostazione degli interventi fino alla selezione delle specie arboree da mettere a dimora) il documento redatto da PNAT "Linee guida alla progettazione di Nature Based Solutions per il Comune di Campi Bisenzio", con

particolare attenzione per il capitolo 5 *Linee guida per la deframmentazione ecologica - il progetto della Greenline*.

Modalità di attuazione della previsione

La previsione della Green Line e le sue modalità di attuazione sono illustrate nelle NTA del PO che all'art.84 classifica e disciplina le aree delle Green Line come zona EN3 includendola fra le Aree ad elevato grado di naturalità e le aree ed elementi di valore paesaggistico ed ecosistemico.

L'intervento è da considerarsi un'opera pubblica e le aree della zona EN3 sono pertanto assoggettate a vincolo ai fini espropriativi. E' comunque ammessa la possibilità di un'attuazione ad iniziativa mista pubblico-privato, previo accordi fra l' amministrazione Comunale e i proprietari delle aree come specificato al citato art.84 delle NTA.

connessione Nord



connessione Sud