



Oggetto: Comune di Campi Bisenzio (FI) - nuovo Piano Operativo - Conferenza di Copianificazione ai sensi degli artt. 25 della L.R. 65/2014 a seguito della richiesta di convocazione di cui al protocollo regionale n. 2022/0038834 del 02/02/2022

Verbale della riunione

Il giorno 11/02/2022, nei locali della Direzione Regionale Urbanistica e Politiche Abitative della Regione Toscana, Via di Novoli n. 26, sono convenute e presenti **Interporto Toscana Centrale SrL** e le Amministrazioni dei **Comuni di Campi Bisenzio, Prato, Sesto Fiorentino e Signa**, della **Città Metropolitana di Firenze** e della **Regione Toscana**, chiamate a partecipare alla conferenza di copianificazione di cui all'art.25 della L.R. 65/2014. La conferenza si svolge in modalità videoconferenza a causa dell'emergenza Covid-19.

Per la **Regione Toscana** è presente **Stefano Baccelli**, Assessore Regionale alle Infrastrutture, mobilità, urbanistica e politiche abitative, Presidente della Conferenza delegato con D.P.G.R. n. 143 del 16/11/2020 dal Presidente della Regione;

Per la **Città Metropolitana di Firenze** è presente il consigliere delegato alla Pianificazione **Monica Marini**;

Per il **Comune di Campi Bisenzio** è presente il sindaco **Emiliano Fossi**;

Per **Interporto Toscana Centrale S.p.A.** è presente il Presidente **Francesco Querci**;

Per il **Comune di Prato** è presente l'assessore **Valerio Barberis** delegato dal Sindaco con provvedimento n. 13 del 11/02/2022;

Per il **Comune di Sesto Fiorentino** è presente il responsabile del Servizio Pianificazione Urbanistica, **Lorenzo Venturini**;

Per il **Comune di Signa** è presente l'Assessore all'Urbanistica **Andrea di Natale** ed il responsabile del Servizio Pianificazione Urbanistica **Filippo Falaschi**, delegato dal Sindaco ;

Il Comune di Campi Bisenzio è dotato di Piano Strutturale, approvato con con D.C.C. n. 221 del 28/10/2021, e di Regolamento Urbanistico approvato con n.90 del 20/07/2005. Il Comune, con Delibera C.C. n. 190 del 29/07/2019 ha avviato la formazione del nuovo piano operativo comunale ai sensi dell'art. 90 della LR 65/2014.

Con nota prot. Reg. 2021/00507006 del 31/12/2021, il Comune ha richiesto la convocazione della conferenza di Copianificazione di cui all'art. 25 della LR 65/2014, per l'acquisizione del parere vincolante in relazione alle previsioni che comportano la trasformazione di suolo non edificato all'esterno del territorio urbanizzato, come individuato ai sensi dell'art. 4 della legge regionale e in seguito con prot. Reg. 2022/0007672 del 12/01/2022 ha inviato ulteriore documentazione integrativa.

Il Presidente, Assessore Stefano Baccelli, apre i lavori invitando i rappresentanti delle Amministrazioni comunali ad illustrare i contenuti della previsione così come previsto all'art. 25 della L.R. 65/2014.

Contenuto delle previsioni oggetto dell'esame della conferenza di copianificazione

Le previsioni del nuovo P.O. ricadenti all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato, individuato ai sensi dell'art.4 della L.R. 65/2014 ed oggetto dell'esame della conferenza possono essere suddivise in 4 categorie:

- A) infrastrutture per la mobilità;
- B) insediamenti produttivi e servizi alla produzione;
- C) attrezzature, servizi pubblici e servizi privati;
- D) grandi strutture di vendita (interne al T.U.)

A1 - Linea tramviaria 4

La previsione risulta già sottoposta a Copianificazione in sede di redazione del PS approvato nel 2021. L'obiettivo cardine prevede di collegare tra loro le principali centralità urbane dell'Area metropolitana di Firenze. Si tratta pertanto di un percorso che interessa, a partire dal nucleo storico di Campi, la parte sud-est del territorio comunale. Attestata nell'area di Piazza Moro il tracciato si sviluppa verso Firenze lungo Via Palagetta, Via Circonvallazione Sud, Via Liberto Roti, per poi restare tangente all'abitato di San Donnino e poi innestarsi su Via Pistoiese e successivamente lungo il tracciato della ferrovia esistente.

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

A2 – Ciclovía del Sole e valorizzazione Bisenzio

La previsione risulta già sottoposta a Copianificazione in sede di redazione del PS approvato nel 2021. La Ciclovía del Sole così come definita del Piano di fattibilità tecnico economica redatto nell'ambito del progetto di Eurovelo 7, attraverso il coordinamento della Città metropolitana di Bologna, prevede l'attraversamento nord-sud del Comune di Campi Bisenzio utilizzando per lunghi tratti le piste ciclabili esistenti. A completamento della previsione si prevede di fornire eventuali alternative ai percorsi, quali l'utilizzo dell'asse del Bisenzio per proporre un percorso complementare di attraversamento del territorio comunale. L'itinerario proposto, nella tratta corrispondente alla Piana, che interessa i Comuni di Prato, Campi Bisenzio e Signa, si sviluppa sui percorsi arginali che caratterizzano l'intero corso fluviale, sia all'interno che all'esterno dei singoli centri abitati (Capalle – capoluogo – San Piero a Ponti). Il percorso utilizza il sistema di passerelle esistenti, e si sviluppa alternativamente sulle due sponde fluviali. Lo scopo di tale soluzione è quello 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.

A3 – Superstrada ciclabile Firenze-Prato

La previsione risulta già sottoposta a Copianificazione in sede di redazione del PS approvato nel 2021. La superstrada ciclabile è pensata per il collegamento pendolare Firenze-Prato e sfrutta in parte adeguamento di viabilità e tratti ciclabili esistenti. L'ambito peri-urbano sul quale s'innesta l'infrastruttura contiene inoltre attività importanti come il Polo Scientifico dell'Università di Firenze, il CNR, il centro commerciale I Gigli e il complesso del multisala. La realizzazione di un collegamento ciclistico primario fra le città di Prato e Firenze costituisce un obiettivo qualificante delle politiche per la ciclabilità alla scala metropolitana, o comunque sovralocale. Il progetto è attualmente in fase di gara di appalto da parte di Città Metropolitana di Firenze.

A4 – Prolungamento del Ring a Nord e riqualificazione assi viari Capalle

La previsione già sottoposta a copianificazione di PS approvato nel 2021, interessa in questa fase il nuovo PO solo per l'individuazione di un corridoio infrastrutturale. Si tratta di una nuova previsione con la quale si viene a creare l'opportunità di procedere alla chiusura del ring verso Nord. L'intervento consiste nel prolungamento del Ring in direzione Nord secondo un tracciato di nuova concezione che, sovrappassando il Bisenzio all'incirca nel punto di confluenza del Marinella, e sottopassando l'autostrada A11 a NW dell'abitato di Capalle, si raccorda con la via Parco Marinella in direzione di Calenzano, venendo a costituire un nuovo collegamento trasversale tra il sistema viario del capoluogo, la Mezzana-Perfetti-Ricasoli e la via di Prato a Calenzano.

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

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

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

A5 – Completamento del Ring ad Est

La previsione risulta già sottoposta a Copianificazione in sede di redazione del PS approvato nel 2021. La previsione individua la viabilità di progetto per il prolungamento del Ring Est, mentre si rappresenta solo un corridoio infrastrutturale per il prolungamento della bretella sud. Il piano strutturale conferma la previsione del piano vigente, relativa al completamento dell'anello di circonvallazione dell'abitato (Ring) verso la via Lucchese, in modo da costituire una connessione diretta volta ad alleggerire il traffico sugli assi di via BuoZZi e via Palagetta.

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

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

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

La previsione risulta già sottoposta a Copianificazione in sede di redazione del PS approvato nel 2021. Il piano Operativo riprende dal PS vigente la realizzazione del Ring ad Ovest dell'abitato, fra via Barberinese e l'innesto sul prolungamento di via Paolieri verso via Aldo Moro di Prato.

Tale intervento, attualmente in corso di progettazione, dovrà accompagnarsi ad adeguati interventi di ambientazione che ne garantiscano:

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

A8 – Corridoi infrastrutturali per tracciati ferroviari

La previsione risulta già sottoposta a Copianificazione in sede di redazione del PS approvato nel 2021. La previsione interessa il nuovo PO solo con l'individuazione di un corridoio infrastrutturale. Il collegamento Osmannoro - Campi attraversa il territorio comunale costeggiando il ring stradale sud e ovest e collegandosi con i Comuni di Signa, Prato e Sesto Fiorentino. Parte del tracciato si trova in adiacenza agli insediamenti urbani, mentre in parte viene attraversato il territorio rurale. Il tracciato della Linea Campi-Pistoia riportato nel PRIIM si connette alla linea Osmannoro - Campi e comprende il Comune di Campi solo marginalmente, come punto di arrivo/partenza. L'intervento è al momento definito solo in termini di corridoio infrastrutturale al fine di recepire le previsioni indicate nel PRIIM.

A9 – Ciclopedonale Sesto Fiorentino

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

A10 – Ciclopedonale San Donnino

La presente previsione interessa in questa fase il nuovo PO e non comporta variante al PS. La previsione non comporta variante al PS perché costituisce una precisazione di tracciati già indicati senza valore conformativo nel PS approvato. Nel RU vigente viene indicato il tracciato di un percorso pedociclabile quasi coincidente con quello indicato oggi nel PO.

B1 – Nuovo insediamento produttivo Strada Mezzana Perfetti Ricasoli – via di Pratignone

La previsione risulta già sottoposta a Copianificazione in sede di redazione del PS approvato nel 2021. L'area oggetto della proposta è localizzata nella zona nord-est del territorio comunale nella parte che confina con il Comune di Calenzano e con quello di Sesto F.no ai margini dell'ultima rotatoria di via Allende verso Calenzano, il cui ramo superiore incrocia Via Le Prata e Via Pratignone. L'area ha attualmente una destinazione agricola ma è in stretta continuità con il tessuto produttivo di Calenzano e di Sesto Fiorentino. La destinazione produttiva per l'area in oggetto posta fra la Mezzana Perfetti Ricasoli e via di Pratignone, risulta sostanzialmente coerente con il contesto insediativo e consente di definire, con altre previsioni di aree

produttive, il confine est dell'area industriale attestandolo su via Allende e sul suo prolungamento verso nord. Le aree sul perimetro lungo le strade principali saranno lasciate a verde e piantumate come da indicazioni di massima riportate nello schema progettuale che il PO preciserà in apposita scheda norma. È prevista la realizzazione di 6.000 mq. SE a destinazione produttiva.

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

La previsione risulta già sottoposta a Copianificazione in sede di redazione del PS approvato nel 2021. L'area è collocata nell'area limitrofa all'attuale comparto produttivo del piano PMU 2.5 inserita tra via Einstein, via Allende e il Fosso Garille ed ha attualmente una destinazione agricola; su una porzione dell'area a contatto con via Allende insiste un impianto di distribuzione carburanti. La proposta di trasformazione prevede la destinazione urbanistica ad area produttiva. La proposta è indirizzata a definire il margine est dell'insediamento produttivo a nord della A11 ed è finalizzata ad ampliare l'area per insediamenti produttivi con una previsione indirizzata a realizzare soprattutto servizi per la produzione e la distribuzione (logistica). Le aree e sul perimetro lungo le strade principali e sul fronte verso i rilievi della Calvana saranno lasciate a verde e piantumate come da indicazioni di massima riportate nello schema progettuale che il PO preciserà in apposita scheda norma. Per l'area in questione è previsto un dimensionamento pari a 23.000 mq. di SE.

B3 - Nuovo insediamento produttivo in via Tosca Fiesoli

La previsione risulta già sottoposta a Copianificazione in sede di redazione del PS approvato nel 2021. L'area è posta a nord della piattaforma che comprende il Centro Logistico MEF e il magazzino Esselunga. L'area si trova tra la frazione di San Giorgio a Colonica e il capoluogo ed è servita da via Tosca Fiesoli e dalla rotatoria di incrocio con via delle Cicogne, con facile accesso alla SS325 senza necessità di addentrarsi in centri abitati. Attualmente l'area è occupata da depositi all'aperto e da attività agricole. La proposta prevede una destinazione prevalentemente produttiva per l'area in oggetto, per nuovi insediamenti a carattere industriale e artigianale o per servizi di supporto alla produzione (logistica) analoghi a quelli dell'area a sud. Il Dimensionamento previsto dal P.S. per l'area è pari a 9.000 mq. di SE.

B5 - Nuovo insediamento produttivo loc. Ponte del Santo

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

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

La presente previsione interessa il nuovo Piano Operativo e comporta Variante al PS approvato nel 2021. Si tratta di un parcheggio di tipo privato da inserire in una zona "D" produttiva esistente dove è situata una azienda di trasporti e noleggi furgoni. Da tempo la società cercava uno spazio idoneo per parcheggiare i mezzi destinati al noleggio ed essendo priva di adeguati spazi esterni ha temporaneamente utilizzato il terreno frontistante la sede aziendale. La proposta di trasformazione prevede la destinazione a zona produttiva dell'area utilizzata a parcheggio senza alcuna possibilità di edificare in quanto l'area ricade all'interno della fascia di inedificabilità di 60mt dell'autostrada. Inoltre si prevede anche la realizzazione di un parcheggio pubblico a confine con l'area suddetta.

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

La presente previsione interessa il nuovo Piano Operativo e comporta Variante al PS approvato nel 2021. L'azienda che ha presentato la proposta di Manifestazione d'Interesse, opera nel settore del trattamento dei residui di terra ed inerti in genere, per il successivo riutilizzo in altre fasi di lavoro. Per conseguire una maggiore efficienza del ciclo produttivo e per meglio armonizzare l'attività d'impresa con le previsioni del Piano Operativo è stata individuata un'area, maggiormente distanziata da insediamenti residenziali, dove trasferire l'attività anche per non provocare disturbi in termini di polveri diffuse nell'aria dovute ai cicli della lavorazione degli inerti e del loro stoccaggio. L'area individuata ricade all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato nel PS approvato. L'attività urbanisticamente è individuata come "deposito a cielo aperto", e all'interno dell'area non sono previste costruzioni particolari, se non semplici strutture appoggiate a terra dove allocare uffici di direzione e per lo smistamento del personale e servizi. L'A.C. ha interesse a delocalizzare l'azienda in esame per riqualificare l'area in fregio alla via Pistoiese, caratterizzata da

un'edilizia di primo novecento che costituisce una testimonianza del patrimonio edilizio di impianto storico ed è opportunamente oggetto di classificazione del Piano Operativo.

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

La presente previsione interessa il nuovo Piano Operativo e comporta Variante al PS approvato nel 2021. L'area della proposta di trasformazione ricade all'interno dell'area di margine fronteggiante la via Pistoiese, al di sotto del Lago Padovano, esattamente in località S.Angelo. Nel vigente RU l'area in oggetto era, per porzione, inserita nell'ex PMU 6.1 con destinazione produttiva. In fase di redazione del POC è stata richiesta la trasformazione del lotto prospiciente via Pistoiese (SR66), in zona D1, confermando l'impegno alla cessione a titolo gratuito all'A.C. della rimanente proprietà fondiaria pari a mq 110.537 di superficie (in prossimità del lago). L'area promessa in cessione, è sostanzialmente in parte un'area agricola e per la parte rimanente è un'area umida, denominata Lago Padovano che ricade all'interno della classificazione delle Zone di Protezione Speciale "ZSC" ai sensi della Direttiva 92/43/CEE Habitat e della LR 35/2015. L'area, nell'ambito del PS, non ricade all'interno del Parco Agricolo della Piana. Nel RU vigente ricade in parte all'interno dell'ex PMU 6.1, soggetto a stralcio per rischio idraulico, in parte in zona agricola e Cassa d'espansione idraulica, quest'ultima ricadente in zona "Sito d'Importanza Comunitaria" e zona "Area naturalistica Protetta d'Interesse Locale" (ANPIL).

C1 - Area sosta camper e spettacoli viaggianti - zona Tomerello

L'area è situata all'interno di uno spazio intercluso fra l'asse dell'A1 con il suo snodo del Tronco Nord e il fosso Tomerello che divide l'ampio areale attualmente agricolo. L'area, delimitata a sud da via Limite, è quindi molto vicina al sistema delle grandi infrastrutture viarie e può divenire lo spazio per ospitare spettacoli viaggianti nonché per prevedere la realizzazione di un'area attrezzata per sosta camper, nell'ambito di una sistemazione complessiva, coerente con il carattere prevalentemente agricolo dei luoghi. La previsione di destinare, almeno in parte, l'area agli spettacoli viaggianti e alla sosta dei camper vuole contribuire al raggiungimento degli obiettivi di prevedere attrezzature funzionali ad un ordinato assetto dei servizi pubblici e di interesse pubblico ed al potenziamento dei parcheggi di supporto al sistema della mobilità ed alla fruizione turistica del territorio per un massimo di 500 mq. SE.

C2 - Scuola secondaria di secondo grado via Prunaia

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.

C3 - Polo scolastico di San Martino

L'area destinata alla realizzazione del polo scolastico, di circa 7,5 ettari, è ineditata e si trova al margine sud della località San Martino in prossimità del fiume Bisenzio e del Convento delle suore Carmelitane di Santa Teresa. L'area è marginalmente interessata a sud dall'attraversamento di un elettrodotto. La proposta consiste nella realizzazione del nuovo polo scolastico (scuola primaria e secondaria di primo grado), facilmente accessibile da San Martino e dal sistema viario e della mobilità lenta previsto dal Piano. La nuova polarità si inserisce in un contesto carente di servizi per l'istruzione e crea un collegamento di spazi pubblici anche aperti che, attraverso il parco del convento di Santa Teresa, si collega al Fiume Bisenzio. I percorsi verdi previsti in questa operazione rappresentano una connessione ecologica tra territorio aperto e tratto urbano del fiume Bisenzio. Il superamento della carenza di servizi per l'istruzione è funzionale anche a preservare il carattere policentrico del sistema insediativo e a ridefinire i margini con il territorio rurale.

C5 - Nuove infrastrutture a parcheggio Fondazione Spazio Reale

La previsione prevede di destinare un'area situata in adiacenza alla Fondazione Spazio Reale a S.Donnino a parcheggi, a servizio del polo di servizi di interesse pubblico adiacente; ciò consentirebbe di servire meglio le aree per attrezzature di interesse comune esistenti e che per il grande numero di partecipanti ai vari eventi e degli addetti alle molteplici attività necessitano di nuovi parcheggi. La proposta promuove la realizzazione di infrastrutture, attrezzature e servizi pubblici o di interesse collettivo con particolare riferimento alle dotazioni di parcheggi e di verde attrezzato. Nel PS l'area è stata assoggettata a conferenza di copianificazione per questa previsione, ed è inclusa nel perimetro del parco Agricolo della Piana. Nel nuovo

Piano operativo la previsione dei parcheggi sarà integrata dalla previsione di alcune piccole strutture sportive all'aperto.

C7 - Parcheggio Pubblico San Cresci

La presente previsione interessa sia il PO che il PS. Si propone la realizzazione di un parcheggio in Via San Cresci tra il termine della strada e l'inizio della pista ciclabile (zona Baccellina). Dal Ponte alla Baccellina a Piazza del Popolo, oltre 500m lungo via Pistoiese (lato Campi Bisenzio) non è presente nemmeno un parcheggio pubblico. A seguito del notevole sviluppo urbanistico dell'area (iniziato nel 2009 con la costruzione di oltre 50 unità abitative) e proseguito con la recente realizzazione di altre 5 unità abitative, via San Cresci è perennemente occupata su una carreggiata da macchine parcheggiate (in ovvio divieto di sosta, per fortuna mai formalizzato con l'installazione di cartelli) creando non pochi disagi e pericoli. Si propone quindi la creazione di un parcheggio pubblico tramite esproprio del terreno oppure tramite rimozione della terra di riporto che è stata lasciata durante i lavori di realizzazione dei palazzi.

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

La presente previsione interessa sia il PO che il PS. La proposta è stata inoltrata all'A.C. nell'ambito del bando delle manifestazioni d'Interesse. L'area oggetto dell'intervento è individuata 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.

C9 - Estensione parco Chico Mendez con parcheggio e chiosco

La presente previsione interessa sia il PO che il PS. La proposta di destinazione a parcheggio pubblico, nasce dalla proposta presentata dalla proprietà dell'area nell'ambito delle Manifestazioni d'Interesse per il PO in cui, a fronte di una previsione all'interno della particella, suddivisa in due parti di cui una per edificazione privata e l'altra per parcheggio pubblico, è stata presa in considerazione solo quest'ultima essendo l'area ricadente dentro il Parco Agricolo della Piana. All'interno dell'area viene prevista la realizzazione di un chiosco gestito dal privato, dove si potrà creare un punto di ristoro adiacente al Parco stesso e a tutt'oggi mancante. Nel PS approvato l'area ricade all'interno del Parco Agricolo della Piana, e nel RU vigente ricade all'interno di aree a "cassa d'espansione idraulica".

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

La presente previsione interessa sia il PO che il PS. L'area individuata per la trasformazione ad infrastruttura "verde", parte dal principio di sostituire la Bretella Prato Stagno, che era stata inserita tramite apposita variante al RU, con un segno territoriale che sostituisse l'ulteriore elemento invasivo della terza autostrada, con una grande fascia alberata di connessione naturale ed ecologica. A seguito del fallimento della società promotrice del project financing, la previsione della Bretella è stata definitivamente superata e di conseguenza stralciata nel PS approvato. Tra le Osservazioni pervenute, una in particolare ha messo in evidenza l'importanza di ripensare certi ambiti di margine urbano, dove le aree produttive si sono insediate nel tempo alternandosi a brani di campagna. Nel PS approvato l'area ricade in zona Parco Agricolo della Piana mentre nel RU vigente è ancora presente la Bretella Prato Stagno di cui sopra.

D4 - Insediamento Grande Struttura di Vendita e Logistica Area Gonfienti

La presente previsione che coordina l'insediamento di una grande struttura di vendita con il potenziamento dell'Interporto, recupera in parte proposte sottoposte alla conferenza di Copianificazione del PS approvato nel 2021 ma che non erano state inserite nello stesso PS. La proposta di trasformazione dell'area, con destinazione d'uso commerciale e logistica, di un'area urbanizzata è situata nella parte Nord del Comune di Campi Bisenzio. Detta area, della superficie complessiva di mq 168.641 è attualmente accessibile dallo svincolo della Perfetti Ricasoli in corrispondenza della rotonda degli accessi all'Interporto della Toscana Centrale ed alla via Cellere e 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.

La proposta di trasformazione prevede la realizzazione dell'ampliamento della logistica afferente l'insediamento dell'Interporto di Prato nell'ottica di garantire il rafforzamento dell'Hub in una fase di ristrutturazione generale dell'azienda pratese e contemporaneamente della creazione di una grande struttura di vendita che attraverso accordi privati, garantisca la definizione generale della proposta di trasformazione. La proposta si articola su tre UMI aventi le 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.

Esame delle previsioni

D4 - Insediamento Grande Struttura di Vendita e Logistica Area Gonfienti

A seguito dell'illustrazione del Comune, la Conferenza procede all'esame della previsione D4 - Insediamento Grande Struttura di Vendita e Logistica Area Gonfienti.

Viene ricordato che un'ipotesi di insediamento di GSV nell'area di Gonfienti era già stata oggetto di conferenza di Copianificazione in sede di redazione del Piano Strutturale di Campi Bisenzio in data 06/09/2019 che, a seguito delle proprie valutazioni, aveva espresso un parere negativo sulla previsione, in ragione della presenza nelle medesime aree del progetto di ampliamento di Interporto Toscana Centrale di cui la previsione comunale rappresentava una significativa riduzione. Viene ricordato, inoltre, che il Comune in sede di Conferenza aveva confermato la sua posizione in relazione alla possibilità di coesistenza nell'area delle esigenze di sviluppo dell'Interporto e di quelle di realizzazione dell'intervento commerciale, e preso atto del parere negativo aveva stralciato la previsione dal PS per effettuare ulteriori approfondimenti.

Si evidenzia che la proposta all'esame della conferenza odierna recepisce una manifestazione d'interesse, presentata in data 17/05/2021, ai fini della predisposizione del nuovo POC, presentata da Interporto Toscana Centrale, Leroy Merlin Italia ed altri, contenente un progetto di nuovo assetto dell'area che, con l'accordo di tutti i soggetti coinvolti, prevede la coesistenza delle funzioni logistiche (Interporto) nella parte nord dell'area e della nuova GSV nella porzione sud. La documentazione presentata ai fini delle verifiche di cui all'art.26 della LR 65/2014 contiene gli elementi necessari alle valutazioni di natura ambientale, sulla rete infrastrutturale e sul contesto socio economico ed in relazione a tali aspetti, su cui sono state richieste alcune integrazioni, la Conferenza rinvia ai pareri allegati dei competenti Settori regionali e di Città Metropolitana di Firenze. Si conviene, infine, che l'inserimento di tale proposta nel POC comporta la redazione di una contestuale variante al PS di Campi Bisenzio approvato in data 28/10/2021 in quanto la precedente proposta era stata stralciata.

Il **Comune di Prato** confermando l'interesse per la nuova ipotesi, evidenzia la necessità che vengano previste una serie di misure di perequazione territoriale a compensazione dell'insediamento della GSV relative a vari aspetti tra cui la mobilità, le compensazioni ambientali e la realizzazione di attrezzature pubbliche. A tal proposito l'Assessore Barberis dà lettura di un contributo inviato dal Comune per le vie brevi, chiedendo che tali indicazioni, oltre ad essere riportate nel presente verbale siano inserite all'interno della futura scheda norma riferita allo specifico Piano Attuativo come prescrizioni da sviluppare nelle successive fasi di progettazione attuativa:

Attivazione dell'area di trasformazione

L'intervento dovrà prevedere l'attivazione della UMI 2 (GSV) in modo contestuale alla UMI 1 (Logistica) e comunque l'attivazione della UMI 2 potrà avvenire solo dopo attivazione della UMI 1.

Mobilità sostenibile

dovrà essere verificata in modo puntuale la connessione tra percorsi ciclabili in fase di realizzazione nel Comune di Prato e quelle in previsione e realizzazione nel Comune di Campi, per accrescere la propensione alla mobilità sostenibile nei cittadini;

Compensazione ambientale

prevedere interventi di forestazione urbana nelle frazioni di La Querce, La Macine Viale de Gasperi, area archeologica di Gonfienti (le aree perimetrali o immediatamente all'esterno) e le ciclabili, secondo le strategie del Piano di Forestazione Urbana del Comune di Prato;

progettare i nuovi parcheggi su Via Cellerese e davanti all'area archeologica di Gonfienti secondo i principi di resilienza urbana contenuti nel Piano Operativo Comunale di Prato che prevedono modelli di progettazione improntati alla mitigazione ambientale (in relazione ad esempio all'albedo dei materiali, alla presenza di rain gardens e SUDs, a garantire adeguata percentuale di superficie permeabile, quantità di alberature, ecc).

Perequazione Territoriale

realizzazione della passerella sul fiume Bisenzio per collegamento Viale Marconi / Viale de Gasperi per:
incentivare la mobilità sostenibile, in particolare l'utilizzo della bicicletta come mezzo quotidiano, negli spostamenti Campi / Prato e Prato / Campi;
migliorare l'accessibilità, con modalità sostenibili, dell'area archeologica di Gonfienti per la sua valorizzazione ai fini turistici e didattici;
sviluppare connessioni urbane tra il quartiere di Mezzana e Viale de Gasperi, in modo da incentivare l'utilizzo delle sponde del Bisenzio ai fini di incentivare gli stili di vita sani nei cittadini;
incentivare l'utilizzo dei servizi commerciali della frazione di Mezzana da parte degli operatori dell'Interporto (circa 2.000 al giorno);

Viabilità

prevedere la messa in sicurezza dell'incrocio tra Via di Sotto il Vapore, Via Pasquino di Matteo, Via Traversa Cellerese e Via del Ciliegio con la realizzazione di una rotatoria;
ampliamento del parcheggio in Via Pasquino di Matteo su terreno attualmente di proprietà dell'Interporto, previsto in cessione al Comune di Prato con la convenzione del Piano Interporto;

La **Società Interporto Toscana Centrale** confermando che il progetto iniziale di ampliamento dell'area interportuale, precedentemente assoggettato a procedimento di VIA ministeriale sia da ritenersi superato dalla nuova proposta, manifesta la sua adesione allo sviluppo dell'area attraverso la realizzazione dei due comparti sopra descritti. In tal senso comunica di aver già stipulato un accordo con i soggetti attuatori sia della parte logistica che di quella commerciale che prevede anche la realizzazione di un complesso di opere di compensazione ambientale ed a tutela del sito di epoca etrusca (area archeologica di Gonfienti). Interporto Toscana Centrale condivide quanto richiesto dal Comune di Prato confermando la richiesta che sia data la precedenza alla realizzazione dell'area interportuale, in considerazione del valore strategico della parte logistica, o che quanto meno essa sia realizzata contestualmente alla Grande Struttura di Vendita. Comunica, inoltre, di aver già sottoscritto un accordo con i soggetti privati a cui sarà affidata lo sviluppo dell'area che prevede la realizzazione delle necessarie opere di compensazione ambientale e per la tutela e la migliore accessibilità dell'area archeologica di Gonfienti.

Il consigliere delegato di **Città Metropolitana di Firenze** Monica Marini, in relazione alla previsione, illustra il parere predisposto ai fini della conferenza in data 10/02/2022, che viene allegato al presente verbale, confermando la coerenza della previsione rispetto al PTC vigente.

La **Regione Toscana** in relazione alle verifiche di coerenza con la disciplina d'uso della scheda d'Ambito n.6 (Firenze - Prato – Pistoia) evidenzia la necessità di prevedere prescrizioni per la scheda norma finalizzate alla previsione di adeguate opere di mitigazione degli interventi in coerenza con le seguenti direttive correlate:

1.2 - assicurare che eventuali nuove espansioni e nuovi carichi insediativi siano coerenti per tipi edilizi, materiali, colori ed altezze, e opportunamente inseriti nel contesto paesaggistico senza alterarne la qualità morfologica e percettiva;

1.4 - evitare ulteriori processi di dispersione insediativa, preservare e valorizzare gli spazi aperti ineditati assicurandone la multifunzionalità, definire e qualificare i margini degli insediamenti all'interno della grande conurbazione della Piana e gli assi stradali di impianto storico;

Di seguito vengono esaminati i contributi di competenza dei Settori regionali in relazione alla previsione, rinviando per le questioni specifiche al contenuto degli stessi.

La Conferenza procede quindi all'esame delle altre previsioni:

A1 - Linea tranviaria 4 - In relazione alla previsione si confermano i pareri regionali trasmessi in sede di conferenza dei servizi per il procedimento di approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica.

A2 – Ciclovía del Sole – Nessun rilievo. Si ricorda che il tracciato ricade in parte nel vincolo paesaggistico di cui al DM 140/1967 del 20/5/1967 “*Fascia di terreno di 300 mt. di larghezza da ogni lato dell'autostrada Firenze-Mare, ricadente nei comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi di Bisenzio e Prato*”, e in parte nel vincolo paesaggistico delle aree tutelate per legge ex art. 142, lett c), D.Lgs. 42/2004, Fiumi torrenti e corsi d'acqua di cui alla DCR n. 95 del 11/3/1986.

Il **Comune di Signa** (arch. Falaschi), in relazione al tracciato della ciclovía inserito nel POC di Campi Bisenzio, segnala alcune difformità rispetto al progetto in fase di definizione nel tratto che interessa il territorio di Signa e chiede pertanto una aggiornamento della documentazione del POC.

B2 - Nuovo insediamento produttivo e per servizi alla produzione in Via Allende - Via Einstein - Si conferma quanto già espresso nella conferenza di Copianificazione del PS del 06/09/2019 in merito alla necessità di prevedere prescrizioni nel POC finalizzati alla mitigazione degli interventi edilizi e per il mantenimento di una congrua fascia verde ed alberata lungo la via Allende, in funzione della sua posizione al margine del grande ambito produttivo a nord della A11 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 che nella zona a sud nel frattempo è stato rilasciato un permesso a costruire per una struttura logistica di notevole dimensione.

B3 - Nuovo insediamento produttivo in via Tosca Fiesoli - In considerazione della localizzazione dell'area si ritiene opportuno prevedere nel POC specifiche prescrizioni per la progettazione paesaggistica dei margini in funzione della transizione urbanizzato-rurale, attraverso la previsione di fasce destinate ad interventi di mitigazione.

Il **Comune di Prato**, in relazione al nuovo insediamento produttivo, evidenzia le criticità sul traffico locale che da esso potrebbero essere generate in mancanza di adeguamento delle infrastrutture e che graverebbero in particolare sulla frazione di San Giorgio a Colonica nel comune di Prato. Viene, pertanto, chiesto al Comune di Campi di procedere al completamento della Circonvallazione Ovest ed alle verifiche sulla rete stradale circostante pertanto che prima di far realizzare l'intervento produttivo in questione.

B6 - Parcheggio privato in zona produttiva e parcheggio pubblico tra via Maccione e Autostrada – L'area ricade nel vincolo di cui al DM 182/67 del 23/06/1967 “*Fascia di territorio fiancheggiante l'Autostrada del Sole sita nel territorio dei comuni di Calenzano, Barberino di Mugello, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Rignano, Incisa Val d'Arno, Bagno a Ripoli, Impruneta, Figline Val d'Arno, Scandicci, Firenze*”. Pertanto, condividendo l'inserimento della previsione di nuovo parcheggio privato (D1) in quanto finalizzata alla regolarizzazione dell'attività esistente, per quanto riguarda la restante parte dell'area (parcheggio pubblico), anche in relazione alla presenza del vincolo paesaggistico, si chiede all'amministrazione di riservare una parte dell'area agli interventi di mitigazione paesaggistica (es. forestazione urbana).

Si richiama a tal proposito il rispetto delle prescrizioni di cui alla Sezione C scheda del vincolo di cui al PIT-PPR, con particolare riferimento a:

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 coni e 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.

B7 - Delocalizzazione zona a “Deposito a cielo aperto” con rigenerazione urbana a Ponte all’Asse - Si concorda con la proposta di delocalizzazione, ma si ritiene opportuno condizionare l’intervento alla previsione di opportune opere di mitigazione paesaggistica (e visiva) nelle fasce perimetrali dell’area rivolte verso il territorio aperto.

B8 – Zona produttiva in fregio a via Pistoiese Loc .S. Angelo con cessione terreni e lago Padovano Loc. Carcerina - Pur condividendo le finalità dell’amministrazione si rileva che l’area che viene occupata dal nuovo fabbricato costituisce al momento un minimo filtro verde tra gli insediamenti e a mitigazione delle infrastrutture che verrebbe saturato. Tale area inoltre si trova in prossimità del SIR 45 “Stagni della piana fiorentina e pratese”. Per quanto sopra si ritiene opportuno che l’Amministrazione valuti una configurazione dell’area che preveda la collocazione delle superfici edificabili prevalentemente lungo la Via Pistoiese, lasciando libere le aree più prossime alle aree limitrofe al SIR.

C1 - Area spettacoli viaggianti e sosta camper – La previsione ricade parzialmente nel vincolo di cui al DM 140/67 del 20/05/67 “Fascia di terreno di 300 mt. Di larghezza da ogni lato dell’Autostrada Firenze-Mare posta nei comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Prato” e parzialmente nel vincolo di cui al DM 182/67 del 23/06/1967 “Fascia di territorio fiancheggiante l’Autostrada del Sole sita nel territorio dei comuni di Calenzano, Barberino di Mugello, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Rignano, Incisa Val d’Arno, Bagno a Ripoli, Impruneta, Figline Val d’Arno, Scandicci, Firenze.” In considerazione della presenza dei vincoli dovrà essere prevista nel POC una specifica disciplina che verifichi il rispetto delle prescrizioni di cui alle schede del PIT PPR relative ai vincoli DM140/67 e DM 182/67, con particolare riferimento alla sezione C ed alle seguenti prescrizioni: DM 140/67 prescrizioni 3.c.1 4.c.1 – DM 182/67 prescrizioni 3.c.1 e 3.c.5.

C7 - Parcheggio Pubblico San Cresci - Si condivide la necessità di ampliare il parcheggio esistente in considerazione della carenza di posti auto nella frazione, ma poiché esso si colloca sul limite dell’insediamento ed andrà a costituire una sorta di interfaccia con le aree agricole residuali si ritiene che la sua progettazione debba prevedere opere di mitigazione paesaggistica lungo i margini esterni (alberature ecc.)

C8 - Parcheggio pubblico con verde drenante nel triangolo fra via Allende e via di Limite – In considerazione che l’intervento va ad occupare alcune aree rimaste libere in un contesto fortemente antropizzato, si ritiene opportuno aumentare la 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.

L’area ricade nel vincolo paesaggistico di cui al DM 140/67 del 20/05/67 “Fascia di terreno di 300 mt. Di larghezza da ogni lato dell’Autostrada Firenze-Mare posta nei comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Prato”, pertanto ai fini della definizione delle prescrizioni per gli interventi si ricorda il rispetto delle prescrizioni d’uso di cui alla scheda del PIT-PPR relativa al vincolo con particolare riferimento alle prescrizioni 3.c.1 e 4.c.1:

- le nuove aree di sosta e parcheggio, elaborate sulla base di progetti di integrazione paesaggistica, non compromettano l’integrità della percezione visiva da e verso la città storica e le emergenze, garantendo il mantenimento di ampie superfici permeabili;
- i progetti relativi agli interventi infrastrutturali e alle opere connesse garantiscano soluzioni tecnologiche assicurino la migliore integrazione paesaggistica rispetto agli assetti morfologici dei luoghi e alla trama consolidata della rete viaria esistente, minimizzando l’interferenza visiva con il valore estetico-percettivo del vincolo. Dovrà essere posta la massima attenzione rispetto all’utilizzo dei materiali, privilegiando, ove possibile, le soluzioni che prevedano il rivestimento con materiali non estranei alla tradizione dei luoghi o che ben si armonizzino con il costruito esistente.

C9 - Estensione Parco Chico Mendez con parcheggio pubblico e chiosco – La previsione ricade nel vincolo di cui all’art.142 c.1 lett. b) del D.Lgs 42/2004 “Territori contermini ai laghi”, pertanto gli interventi previsti devono risultare coerenti a quanto prescritto all’art. 7 dell’elaborato 8b del PIT-PPR, con particolare riferimento alla previsione del chiosco per ristorazione. Si ritiene opportuno, inoltre, che 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 sopracitato.

Premesso che il parere della Conferenza è espresso ferme restando le verifiche di conformità al PIT-PPR, che dovranno essere attestate formalmente con il successivo iter procedurale di cui all'art. 31 c.1 della L.R. 65/2014 ed all'art. 21 della Disciplina di Piano del PIT-PPR, che, in recepimento dei contenuti espressi dal D.Lgs 42/2004 in materia di conformazione ed adeguamento degli Strumenti di Pianificazione al Piano Paesaggistico, ha introdotto la procedura della Conferenza Paesaggistica con lo scopo di attestare la conformazione/adeguamento di uno Strumento di Pianificazione attraverso valutazioni condotte in forma congiunta con gli organi ministeriali competenti;

premesse inoltre che il nuovo impegno di suolo esterno al perimetro del territori urbanizzato del PS deve essere inteso quale misura indicativa e di massima, rinviando agli approfondimenti di scala ed alle localizzazioni del Piano Operativo le puntuali verifiche di sostenibilità e compatibilità ambientale e paesaggistica,

La Conferenza

Richiamato il parere allegato di Città Metropolitana di Firenze del 10/02/2022 che costituisce parte integrale del presente verbale;

Richiamato il contributo allegato della Direzione Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale che costituisce parte integrale del presente verbale ;

Richiamato il contributo allegato del Settore Forestazione. Agroambiente che costituisce parte integrale del presente verbale;

Richiamato il contributo allegato el Settore Autorità di gestione FEASR, sostegno allo sviluppo delle attività agricole che costituisce parte integrale del presente verbale;

Richiamato il contributo allegato del Settore Logistica e cave che costituisce parte integrale del presente verbale;

Richiamato il contributo allegato del Settore Programmazione grandi infrastrutture e viabilità regionale che costituisce parte integrale del presente verbale;

Richiamato il contributo allegato del Settore Servizi Pubblici Locali Energia Inquinamenti che costituisce parte integrale del presente verbale;

Richiamato il contributo allegato del Settore Genio civile Valdarno centrale che costituisce parte integrale del presente verbale;

Richiamato il contributo allegato del Settore Infrastrutture per attività produttive e trasferimento tecnologico che costituisce parte integrale del presente verbale;

Richiamato il contributo allegato del Settore Autorizzazioni ambientali che costituisce parte integrale del presente verbale;

Richiamato il contributo allegato del Settore Turismo commercio e servizi che costituisce parte integrale del presente verbale;

esprime le seguenti conclusioni

Ferme restando le ulteriori valutazioni ed approfondimenti nel proseguo dell'iter procedurale dello strumento di pianificazione territoriale, la Conferenza ritiene che le previsioni siano conformi a quanto previsto dall'art. 25 comma 5 della L.R. 65/2014 con le seguenti prescrizioni:

B2 – 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.

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.

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”.

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.

B8 - valutare, per la successiva elaborazione della scheda norma, una differente configurazione dell'area che preveda la collocazione delle superfici di previsione prevalentemente lungo la Via Pistoiese, lasciando libere le aree più prossime alle aree limitrofe al SIR.

C1 - prevedere nel POC una specifica disciplina che verifichi il rispetto delle prescrizioni di cui alle schede del PIT PPR relative ai vincoli DM140/67 e DM 182/67, con particolare riferimento alla sezione C ed alle seguenti prescrizioni: DM 140/67 prescrizioni 3.c.1 4.c.1 – DM 182/67 prescrizioni 3.c.1 e 3.c.5.

C7 - prescrivere che la progettazione del parcheggio preveda opere di mitigazione paesaggistica lungo i margini esterni (alberature ecc.).

C8 - 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”.

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.

D4 – relativamente all'inserimento della previsione nel POC si ravvisa la necessità di prevedere prescrizioni per la scheda norma finalizzate alla previsione di adeguate opere di mitigazione degli interventi in coerenza con le seguenti direttive correlate:

1.2 - assicurare che eventuali nuove espansioni e nuovi carichi insediativi siano coerenti per tipi edilizi, materiali, colori ed altezze, e opportunamente inseriti nel contesto paesaggistico senza alterarne la qualità morfologica e percettiva;

1.4 - evitare ulteriori processi di dispersione insediativa, preservare e valorizzare gli spazi aperti ineditati assicurandone la multifunzionalità, definire e qualificare i margini degli insediamenti all'interno della grande conurbazione della Piana e gli assi stradali di impianto storico;

Inoltre, inserimento della previsione nel POC è condizionata allo svolgimento delle analisi e studi integrativi sul traffico richiesti nei pareri allegati. Inoltre la scheda norma del POC dovrà sviluppare le seguenti richieste del Comune di Prato relative all'area di trasformazione, con particolare riferimento alla mobilità sostenibile, compensazione ambientale, perequazione territoriale e viabilità, sotto forma di prescrizioni indirizzate alla successive fasi di progettazione attuativa:

- L'intervento dovrà prevedere l'attivazione della UMI 2 in modo contestuale alla UMI 1 e comunque l'attivazione della UMI 2 potrà avvenire solo dopo attivazione della UMI 1;
- Dovrà essere verificata in modo puntuale la connessione tra percorsi ciclabili in fase di realizzazione nel Comune di Prato e quelle in previsione e realizzazione nel Comune di Campi;
- In relazione agli interventi di compensazione ambientale, dovranno esser previsti interventi di forestazione urbana nelle frazioni di La Querce, La Macine Viale de Gasperi, area archeologica di Gonfienti (le aree perimetrali o immediatamente all'esterno) e le ciclabili, secondo le strategie del Piano di Forestazione Urbana del Comune di Prato;
- La progettazione dei nuovi parcheggi su Via Cellerese e davanti all'area archeologica di Gonfienti dovrà essere effettuata secondo i principi di resilienza urbana contenuti nel Piano Operativo Comunale di Prato che prevedono modelli di progettazione improntati alla mitigazione ambientale (in relazione ad esempio all'albedo dei materiali, alla presenza di rain gardens e SUDs, a garantire adeguata percentuale di superficie permeabile, quantità di alberature, ecc);

- Prevedere la realizzazione della passerella sul fiume Bisenzio per collegamento Viale Marconi / Viale de Gasperi;
- Prevedere la messa in sicurezza dell'incrocio tra Via di Sotto il Vapore, Via Pasquino di Matteo, Via Traversa Cellerese e Via del Ciliegio con la realizzazione di una rotatoria;
- Prevedere l'ampliamento del parcheggio in Via Pasquino di Matteo su terreno attualmente di proprietà dell'Interporto, previsto in cessione al Comune di Prato con la convenzione del Piano Interporto;

Il Presidente Assessore Stefano Baccelli _____

Il legale rappresentante della Citta Metropolitana _____

Il legale rappresentante del Comune di Campi Bisenzio _____

Il legale rappresentante del Comune di Prato _____

Il legale rappresentante di Interporto Toscana Centrale Spa _____