

COMUNE DI PRATO
INTERPORTO DELLA TOSCANA CENTRALE



PROGETTO DI AMPLIAMENTO
DELL'INTERPORTO DELLA TOSCANA
CENTRALE

UBICAZIONE PROGETTO:

COMUNE DI CAMPI BISENZIO

PROPONENTE:

INTERPORTO
DELLA TOSCANA CENTRALE S.P.A.

VIA DI GONFIENTI 4//4
59100 PRATO

CARLO LONGO
PRESIDENTE

LUCIANO PANNOCCHIA
DIRETTORE

REL.

1

RELAZIONE DI PROGETTO

PREMESSE

1.1 Ubicazione

L'interporto della Toscana Centrale (d'ora in poi semplicemente ITC) è ubicato nei comuni di Prato e la sua espansione è prevista in comune di Campi Bisenzio (FI), in posizione centrale sia rispetto al territorio della Regione Toscana che dell'area vasta costituita dai comprensori delle province di Firenze, Prato e Pistoia. Un territorio che rappresenta una realtà strategica a livello nazionale e dove si coniugano attività imprenditoriali diversificate che occupano posizione di leadership a livello mondiale, basta pensare alle produzioni del tessile, della moda, della meccanica e della chimica, creando dei veri e propri distretti di tipo industriale.

La struttura è in pratica situata all'immediata periferia dell'abitato di Prato, in località Gonfienti, mentre il confine a sud è delimitata dalla strada di scorrimento veloce che collega l'Autostrada A11 (Casello Prato Est) all'autostrada A1 (Casello di Calenzano), due arterie viarie che rappresentano infrastrutture strategiche per la mobilità stradale in ambito nazionale.

L'area in questione ricade in un contesto caratterizzato da una altissima densità demografica e da una spiccata vocazione delle attività industriali e relazioni commerciali e di conseguenza da una richiesta logistica di alta qualità e quantità.

1.2 La tipologia di merci

Non sono disponibili statistiche dettagliate sulle tipologie di merci trasportate in Toscana (soprattutto in confronto alle altre regioni). I dati più recenti sono le statistiche riportate nel recente PRIIM (Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità).

In particolare, risulta che il trasporto delle merci nella regione conserva una vocazione internazionale con il 15% (oltre 25 milioni di tonnellate anno) che ha una percorrenza superiore a 500 Km. Il mix non si dovrebbe discostare molto da quello corrispondente alla produzione: agroalimentare, moda, siderurgia, prodotti finiti di meccanica fine ecc.

E' anche interessante notare che quella domanda di trasporto di 25 milioni di tonnellate con percorrenza superiore a 500 km ha certamente una propensione al trasferimento al sistema ferroviario e che, anche se al momento, non trova un vantaggio economico a servirsi della ferrovia.

L'obiettivo regionale di riconvertire almeno un 40% di tale movimentazione al ferro (circa 10 milioni di tonnellate annue) è certamente perseguibile.

Recenti studi hanno evidenziato che su tratte superiori a 500 Km, il risparmio (costi diretti+costi esterni) fra trasporto stradale e ferroviario, sia di € 0,05 tonxKm. Spostare quindi 5000 milioni di tonxKm comporterebbe un risparmio per la collettività toscana di almeno 250 milioni di euro per anno.

1.3 Le modalità di trasporto

Dato atto che il trasporto per ferrovia, anche in Toscana, è sceso a livelli minimi come nel resto di Italia, dobbiamo, invece, notare che mantiene una notevole vivacità quello su container.

Il Conto Nazionale Trasporti mostra che il porto di Livorno insieme a quello di La Spezia (che in realtà fa "sistema" con quello toscano) superano, per contenitori movimentati, quello di Genova e si attestano al 18% del totale, secondi dopo Gioia Tauro. Resta molto vivace nella Regione Toscana il trasporto merci aereo (aircargo) e per il quale l'Interporto di Prato gioca un ruolo molto importante

1.4 Il ruolo dell'Interporto di Prato nel trasporto delle merci

La posizione della infrastruttura pratese sul corridoio Scandinavo Mediterraneo, é uno dei nodi principali delle reti TEN-T. In sostanza, la struttura pratese (definita dalla UE TFS del nodo di Firenze), rappresenta una cerniera fra il corridoio centrale e la sua diramazione per la costa. Quindi un punto forte (definito dal Progress Report della CE - settembre 2014 - **multimodal platform - core-**) della rete centrale europea.

Se confrontiamo il dato nazionale del trasporto delle merci nel periodo 2010-2013, con quello dell'interporto, si osserva che, a fronte di una contrazione di oltre il 30% del dato nazionale, l'interporto ha mantenuto pressoché inalterato il numero dei veicoli che hanno interessato la infrastruttura.

numero passaggi (entrata+uscita) veicoli in interporto				
2010	2011	2012	2013	2014 (stima annuale su dati a ottobre)
1.240.377	1.291.404	1.158.558	1.053.339	1.115.081

In definitiva, nonostante la crisi economica nazionale, l'Interporto di Prato ha mantenuto pressoché costante la sua operatività negli ultimi quattro anni, orientandosi maggiormente nel settore dell'air cargo che è l'unico settore in crescita nel panorama nazionale.

Inoltre, la società Interporto Toscana Centrale spa, partecipa, insieme agli altri interporti nazionali, ad UIRNET che è il soggetto attuatore unico per la realizzazione della Piattaforma Logistica (PNL), così come dettato dal Decreto Ministeriale del 20 giugno

2005 numero 18T del Ministero dei Trasporti e successiva Legge 24 marzo 2012, n. 27, Art. 61-bis, e ribadito dal Decreto sulla Spending Review.

Infine, la società, proprio per rispondere alle necessità evidenziate dagli operatori e dare un servizio completo ed efficiente anche in ambito ambientale, ha promosso un processo che prevede di affiancare agli attuali uffici doganali che operano per le Province di Prato e Pistoia presso l'Interporto, anche quelli della Provincia di Firenze (così come previsto da un decreto della Regione Toscana del 2000), il servizio CITES, lo Sportello Unico e principalmente la trasformazione della piattaforma ferroviaria in circuito/spazio doganale con relativa cinta doganale, deposito di temporanea custodia e conseguente corridoio doganale controllato di raccordo con i porti di La Spezia e Livorno.

Tutto questo processo di semplificazioni attuate con il Trovatore, con la Banchina Lunghissima Controllata e con l'Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità (L. 4/08/90 N. 240), vede protagonista la struttura di Prato nel tentativo di liberare in parte le città dall'assedio dei mezzi pesanti, consentendo che le merci vengano smistate in centri adatti, spostate da mezzi grandi a mezzi più piccoli ed ecologici e perciò maggiormente adatti alla consegna nei centri urbani, sia ai negozi che ai singoli utilizzatori finali.

La Regione Toscana ha da sempre posto molta attenzione ai due interporti che interessano la regione: Livorno e Prato. Infatti nel recente PRIIM molto spazio è destinato agli interporti, sia dal punto di vista delle strategie di sviluppo, sia da quello del ruolo di coordinamento che la stessa Regione deve svolgere.

In sintesi, la Regione dispone, nel suo ruolo di Ente programmatore, che:

a) le funzioni e i servizi insediati nell'interporto dovranno corrispondere, almeno a quelli individuati come minimi nell'elaborato tecnico allegato e dovranno essere predisposti, ove possibile, per il funzionamento nell'ambito di una rete logistica nazionale; in particolare occorre che siano previsti gli impianti base per l'esercizio del trasporto combinato e la movimentazione dei containers, nonché le sedi degli operatori del trasporto e della logistica, e che siano individuate tutte le aree necessarie alla sosta e alla mobilità dei veicoli stradali e ferroviari;

b) le aree sulle quali è programmato l'insediamento dell'interporto dovranno essere libere da vincoli e destinate, negli strumenti urbanistici vigenti del comune interessato (o dei comuni interessati), ad attività terziarie e di servizi o di altre attività comunque compatibili con l'insediamento interportuale;

c) l'interporto, nella dimensione proposta, dovrà essere economicamente compatibile con il bacino di traffico di gravitazione, dal punto di vista delle funzioni e dei servizi insediati e dal punto di vista della domanda acquisibile, anche tenendo conto di eventuali altri impianti analoghi presenti o progettati nella stessa zona di gravitazione del traffico: la domanda su cui è dimensionato l'interporto deve essere sufficiente a garantire l'investimento sul piano finanziario ed avere caratteristiche merceologiche specifiche per l'intermodalità;

d) l'interporto dovrà essere attivo nei confronti degli operatori del settore; dovrà essere, quindi, prevista la presenza di infrastrutture ferroviarie intermodali delle Ferrovie dello Stato o di sua partecipata, ovvero di altro vettore ferroviario e dovrà essere accertata l'esistenza di spedizionieri e/o vettori disponibili a trasferire la loro attività nell'interporto;

e) l'interporto dovrà essere inserito nel piano regionale dei trasporti prevedendo l'allacciamento degli impianti alla rete logistica nazionale e la necessaria finalizzazione degli stessi impianti ad alcuni servizi minimi:

- sistema di incontro domanda offerta;

- sistema di controllo e monitoraggio delle flotte e dei carichi; o sistema di interscambio dati;

- sistemi di teleprenotazione;

- sistemi di informazione;

- siano dotati di adeguato supporto di cavidotti per reti di comunicazione.

Tutte queste caratteristiche sono presenti nell'Interporto della Toscana Centrale e saranno implementate nella sua espansione in comune di Campi Bisenzio rendendo, così, l'intervento di progetto completamente aderente al quadro programmatico di Europa, Stato e Regione.

I PRESUPPOSTI DELLA CONFIGURAZIONE DI PROGETTO

2.1 Il quadro esigenziale

La previsione di ampliamento dell'area interportuale in comune di Campi Bisenzio è strettamente legata alla forte penalizzazione della struttura come era stata inizialmente progettata, a seguito dei ritrovamenti archeologici.

In sostanza si cercava di recuperare le superfici per magazzini di movimentazione merci che erano state azzerate dai vincoli imposti dalla Soprintendenza Archeologica.

La realizzazione dell'interporto, ormai completata, ha mostrato che il quadro esigenziale previsto nel progetto iniziale, trovava via via conferma nel fatto che le singole realizzazioni erano completamente occupate, mentre si affacciavano nuove richieste.

Le modifiche strutturali, avvenute nel sistema del trasporto delle merci, con la sempre maggiore importanza del settore della logistica, ha fatto sì che, nonostante la crisi congiunturale, vi sia sempre più necessità di spazi per le merci. Da queste considerazioni nasce l'esigenza di attivare la prevista espansione in comune di Campi, in quanto, in estrema sintesi:

- ci sono richieste di collocazione all'interno dell'area interportuale che non possono essere disattese per non depotenziare la infrastruttura e mantenere un corretto sviluppo urbanistico;
- il dimensionamento complessivo iniziale (compreso quindi l'ampliamento) corrisponde a quello pianificato ed è l'unico in grado di mantenere in equilibrio economico la società Interporto T.C. spa;
- in mancanza di prospettive di sviluppo dell'offerta di localizzazione agli operatori del trasporto, è impossibile raggiungere gli obiettivi che la società si è data sia per offrire un servizio doganale, in linea con le richieste degli stessi operatori, sia per trasferire sul ferro una quota importante del trasporto merci attualmente svolto su strada con percorrenza sopra ai 500 km.

Peraltro, L'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia offre, ormai, solo poche aree disponibili ma solamente quella del PMU di Campi Bisenzio presenta le caratteristiche necessarie di corretta programmazione urbanistica (essendo da tempo prevista nel Piano Strutturale e nel Regolamento Urbanistico del comune) e di limitazione degli impatti ambientali (vedi relazioni SIA).

2.2 Gli obiettivi e le strategie di intervento

Obiettivo principale del progetto è, quindi, quello di adeguare la funzionalità della struttura alle nuove e diverse esigenze espresse dal quadro esigenziale.

Nello specifico si propone di:

- adeguare la previsione dei volumi coperti alla domanda conseguente alle modificazioni, allo scopo di offrire agli operatori della logistica gli spazi necessari per le loro specifiche attività (manipolazione, deposito, imballaggio, condizionamento, gestione degli stock e degli ordini);
- favorire la possibilità di interscambio del trasporto strada/rotaia;
- svolgere, inoltre, il ruolo di piattaforma periurbana per la city logistic e al contempo abbattere congestione ed inquinamento riuscendo a garantire efficienza della distribuzione urbana e costi competitivi e con mezzi ecologici;
- recentemente la società Interporto ha aperto una nuova linea di sviluppo nel settore della logistica ferroviaria, stipulando un accordo con Ansaldo Breda per operare su materiale rotabile sulla piattaforma ferroviaria di Interporto.

2.3 Le motivazioni alla base della scelta dell'ipotesi di progetto

Dare ulteriore sviluppo all'Interporto della Toscana Centrale, come si è visto, è l'unica via percorribile, in estrema sintesi, se:

- vogliamo invertire il trend che porta a privilegiare il trasporto stradale;
- dobbiamo dare seguito ai punti programmatici espressi nel PRIIM

- vogliamo dare risposte urbanisticamente corrette alle richieste insediative degli operatori

LA CONFIGURAZIONE DI PROGETTO

3.1 L'area dell'interporto

Il progetto di ampliamento prevede una espansione su un area complessiva di 221.662 mq. Di conseguenza, allo scenario di progetto, l'interporto avrà una estensione totale di circa 933.662 mq.

3.2 Le infrastrutture per la movimentazione delle merci

Le infrastrutture per la movimentazione delle merci, nella configurazione di progetto tenendo quindi conto della situazione attuale e di quella della espansione in progetto, saranno costituite complessivamente da:

- magazzini di movimentazione per mq. 127.500
- uffici collegati ai magazzini per mq. 28.000
- piattaforma ferroviaria - terminale intermodale della sup. di mq 90.000
- parcheggi per i TIR stalli n. 184

3.3 Le infrastrutture complementari di supporto

Le infrastrutture complementari a regime saranno complessivamente:

- servizi doganali
- magazzini generali
- officina per mezzi pesanti
- due edifici direzionali
- due bar ristorazione
- un distributore di carburanti con erogazione di GNL
- un lavaggio per mezzi pesanti

3.4 La viabilità interna, i parcheggi, le aree a verde

La viabilità interna ed i parcheggi attualmente occupano una superficie complessiva di mq 150.500. Le aree a verde ammontano a mq 230.500

3.5 La espansione con il PMU di Campi

Nel 2011, la Società Interporto, al fine di adeguare la funzionalità della struttura alle nuove e diverse esigenze espresse dalla produzione, presentò all'Amministrazione Comunale di Campi Bisenzio, la proposta di Piano di Massima Unitario (PMU) – 1° fase.

Essendo adesso intenzionata a portare avanti la realizzazione dell'espansione per le motivazioni sopra espresse, ha iniziato la procedura di VIA affidando all'Università degli Studi di Firenze lo Studio di Impatto Ambientale.

Sulla base di quanto è emerso nello studio e di quanto emerge dai nuovi scenari economici, è stata redatta l'attuale proposta di ampliamento che si discosta, in parte, dalla prima versione di PMU presentata. Di seguito vengono analizzate le principali modifiche apportate rispetto alla proposta della 1° fase:

1. previsione di un solo magazzino di movimentazione merci raccordato ferroviariamente (edificio 14P) e non di tutti e quattro, come inizialmente previsto. Tale scelta deriva dal ruolo svolto attualmente dalla Piattaforma Ferroviaria, divenuta infrastruttura di riferimento e di appoggio per tutti i traffici ferroviari.
2. ciò ha consentito di progettare i singoli lotti con quote il più possibile aderenti alla quota terreno attuale. Tale scelta consente alla Società di ridurre al massimo i movimenti di terra per scavi e riporti;
3. La sistemazione idraulica dell'area del PMU, ricalca la soluzione individuata in ambito SIA. In sintesi, gli interventi previsti risultano i seguenti
 - dismissione dell'attuale corso d'acqua ricadente all'interno dell'area di espansione con previsione del nuovo Fosso Colatore Destro il cui tracciato è previsto lungo la strada che dall'abitato del Rosi costeggia l'attuale infrastruttura

interportuale. In testa a tale fosso è previsto un pozzetto di smistamento delle acque meteoriche / acque nere, queste ultime da convogliare alla fognatura nera o mista. Al termine, invece, del Fosso è previsto un manufatto di ripartizione, collegato a due tubazioni, la prima destinata a smaltire le portate preesistenti l'intervento verso la rete di bonifica e la seconda atta a convogliare le portate in eccesso conseguenti all'ampliamento di impermeabilizzazione, verso il manufatto di sfioro dell'area di laminazione;

- realizzazione di area di laminazione;
- realizzazione di opera di restituzione nel Fosso di Collegamento Pantano – Colatore Sinistro dei volumi idrici accumulati all'interno dell'area di laminazione

4. Sostituzione della stazione multy-energy con nuova area di sosta attrezzata, in ampliamento all'esistente parcheggio P1, in Comune di Prato. Tale modifica deriva dal progetto predisposto dalla Società, successivo alla prima presentazione del PMU, per la presentazione nel 2012, presso l'Albo Trasportatori, dell'istanza di partecipazione per l'ottenimento di un contributo per la realizzazione di aree di sosta per veicoli pesanti. In particolare, l'area attrezzata prevede :

- Nuovo lay out del parcheggio TIR, per complessivi 87 stalli, con accesso controllato con procedure telematiche;
- Area rifornimento carburanti con erogatore doppio con due corsie per il rifornimento su cui potrà essere inserito in seguito con opportuni accorgimenti il LNG (gas metano liquido);
- Impianto lavaggio, comprensivo di due piste lavaggio;
- Servizi alle persone, composto da due manufatti: uno esistente destinato a servizi e infopoint, l'altro da realizzare per la ristorazione snack.

5. nuova viabilità di collegamento tra la Via di Pantano, a partire dal confine dell'area interportuale e fino alla prima rotatoria oltre il torrente Marinella: è prevista una sezione stradale con una piattaforma di ml. 9.20 di larghezza oltre a due marciapiedi di ml. 1.50 ciascuno, protetti lateralmente.

6. il lay-out di progetto che ne consegue ha, inoltre, lievi e modeste modifiche in particolare per quanto concerne la dimensione dei lotti, il posizionamento dei fabbricati, lo sviluppo delle urbanizzazioni, l'ampliamento del parcheggio P1.

I SINGOLI INTERVENTI DI PROGETTO

4.1 Urbanizzazioni

Le urbanizzazioni previste dal progetto sono, quindi, il risultato di quanto è emerso dal SIA e delle modifiche che la società ha ritenuto di inserire nel lay-out, per meglio rispondere alle attuali esigenze degli operatori. In dettaglio:

4.1.1 IL COLLEGAMENTO FERROVIARIO

Come detto, si è optato per il raccordo di un solo fabbricato alla piattaforma esistente. Ciò consente di diminuire significativamente i movimenti di terre diminuendo così gli impatti sia in fase di cantiere che a regime.

Il raccordo consisterà nel prolungamento del binario più a nord della linea ferroviaria della attuale piattaforma ferroviaria.

Il binario consentirà nella fase di cantiere di approvvigionare tutti i materiali da costruzione attraverso il sistema ferroviario. In tale fase sarà quindi realizzato un piazzale servito dal binario per il carico, lo scarico ed il deposito dei materiali. Successivamente sul piazzale sarà edificato il fabbricato 14P.

Il binario avrà una lunghezza complessiva di mt. 187 nella zona di carico e scarico e di mt. 240 per il raccordo al binario esistente nella piattaforma ferroviaria.

4.1.2 LA VIABILITA' INTERNA

La viabilità interna, sostanzialmente, corrisponde a quella prevista nel RUC del Comune di Campi e fatta propria dal progetto della 1° fase. Ciascun lotto è raggiungibile da un percorso esterno che lo circonda, in modo che sia possibile far fronte anche ad eventuali cadute di servizio. E' prevista la costruzione di un nuovo accesso all'area interportuale sulla nuova viabilità di collegamento fra il Rosi e il nuovo ponte sul Marinella. Ciò consentirà di gestire meglio la fase di cantiere, che non dovrà sovrapporsi alla

movimentazione generata dall'attuale interporto. Lungo la viabilità interna troveranno spazio i parcheggi sia di auto che di TIR.

Lo sviluppo complessivo della viabilità interna è di circa mt. 2.000 Le sezioni stradali sono di norma mt. 14,50 con raggi di curvatura minimi di mt. 18.00

4.1.3 LA VIABILITA' ESTERNA

Sono previste due realizzazioni:

- il prolungamento della viabilità esistente, denominata Via degli Etruschi, fino alla rotatoria sulla Via Parco del Marinella, per una lunghezza complessiva di mt. 170 ed una sezione di mt. 12,50, in grado di consentire il prolungamento della pista ciclabile esistente fino al parco del Marinella. Sarà realizzato il nuovo ponte sul Marinella, previsto nel RUC in sostituzione della Via di Pantano/Via Cellerese;
- lo spostamento della Via di Gonfienti nel tratto che si dirama dalla rotatoria di accesso esistente sull'asse Firenze-Prato fino a ricongiungersi con il tracciato esistente. Complessivamente lo sviluppo di nuova viabilità sarà di mt. 270 con una sezione stradale di mt. 8.00

4.1.4 IL SISTEMA DEI PARCHEGGI

Con l'ampliamento sarà implementato il sistema dei parcheggi TIR all'interno dell'interporto, mediante:

- la ristrutturazione e l'ampliamento del parcheggio P1 per renderlo idoneo a quanto previsto nel bando di finanziamento dell'Albo Trasportatori. E' previsto l'inserimento, nella parte esistente, ricadente in comune di Prato, di un distributore di carburanti riservato agli operatori interni, in cui sarà possibile inserire con gli opportuni accorgimenti un erogatore di LNG (gas metano liquido) di cui è in corso una sperimentazione a livello nazionale promossa dall'Associazione di categoria degli Interporti (UIR – Unione Interporti Uniti), per l'utilizzo di tale combustibile, a bassissimo tenore di inquinante, per il trasporto delle merci. Il numero degli stalli a regime sarà complessivamente per il P1 di 87 con un incremento di 48 rispetto a quelli attuali;
- la realizzazione dei parcheggi P10, P11 e P12 con la creazione di nuovi 31 stalli;
- la creazione di una serie di parcheggi auto, distribuiti nell'area di espansione funzionali anche agli insediamenti esistenti. Un nuovo parcheggio auto per complessivi

160 posti sarà realizzato in prossimità dell'edificio direzionale ed avrà accesso diretto dall'esterno senza interessare varchi di controllo. Il passaggio dei pedoni fra l'area direzionale, non controllata, e la rimanente area interportuale controllata, sarà consentito da tornelli girevoli.

4.1.5 LA SISTEMAZIONE IDRAULICA

La sistemazione idraulica dell'area è stata progettata in piena aderenza con i risultati dello Studio di Impatto Ambientale che prevede:

- la dismissione dell'attuale corso d'acqua ricadente all'interno dell'area di espansione con la previsione di un nuovo Fosso Colatore Destro il cui tracciato è previsto lungo la strada che dall'abitato del Rosi costeggia l'attuale infrastruttura interportuale.
- il dimensionamento del nuovo fosso, sulla base degli studi, sarà di 2.50 x 2.00. Sarà realizzato in calcestruzzo armato, cielo aperto, e avrà, in testa, un pozzetto di smistamento delle acque meteoriche / acque nere, provenienti da monte. Le acque nere saranno convogliate alla fognatura nera o mista. Il fosso avrà uno sviluppo complessivo di mt. 360 e sarà completamente recintato per motivi di sicurezza. Due piste laterali ne garantiranno l'ispezione e la manutenzione. Al termine del Fosso è previsto un manufatto di ripartizione, collegato a due tubazioni anch'esse dimensionate in base ai risultati dello studio, la prima destinata a smaltire le portate preesistenti l'intervento verso la rete di guardia lato nord dell'Asse Firenze-Prato e la seconda atta a convogliare le portate in eccesso conseguenti all'ampliamento della impermeabilizzazione, verso il manufatto di sfioro dell'area di laminazione;
- al fosso saranno via via recapitate tutte le acque meteoriche dei piazzali e della viabilità dell'area di espansione. Tutte le acque meteoriche, prima di essere immesse nel fosso, subiranno il trattamento delle acque di prima pioggia, con singoli impianti da dimensionare in sede esecutiva;
- l'area di laminazione, prevista già nel RUC, è stata progettata e dimensionata in base ai risultati degli studi e sarà contornata da un piccolo arginello realizzato con i terreni provenienti dagli scavi e rinaturalizzato con le terre di scotico dell'intervento;

- realizzazione di opera di restituzione nel Fosso di Collegamento Pantano – Colatore Sinistro dei volumi idrici accumulati all'interno dell'area di laminazione utilizzando l'esistente tomba sifone sotto il Marinella.

4.1.6 I SERVIZI DI URBANIZZAZIONE

Con la viabilità di progetto saranno realizzate le reti di urbanizzazione costituite da:

- rete idrica, allacciata a quella esistente nell'area dell'interporto; acque nere, allacciate alla fognatura nera del comune di Campi; metano, allacciato alla tubazione in media pressione che costeggia l'area di espansione;
- rete elettrica con la realizzazione di cabine MT/BT in espansione della rete esistente nell'interporto; trasmissione dati e fonia in ampliamento della rete esistente all'interno dell'interporto.

Tutta la illuminazione stradale e dei piazzali sarà a basso impatto con l'utilizzo di lampade a LED.

La viabilità sarà dotata di idranti soprassuolo secondo norme.

4.1.7 LE SISTEMAZIONI A VERDE

Le sistemazioni a verde utilizzeranno interamente lo scotico superficiale delle aree di intervento e, secondo quanto previsto nella Studio di Impatto Ambientale, avranno l'obiettivo di migliorare la biodiversità, con la creazione di una fascia lineare di larghezza minima di mt. 5, che metta in relazione l'area del Marinella con quella di laminazione ed il Bisenzio. Si tratta di realizzare un corridoio di vegetazione semi e sub naturale mediante impianti di filari siepi ed altre specie vegetali autoctone come la frangola, il carpino, il biancospino, ecc. Tutte le sistemazioni saranno oggetto di dettagliato progetto in fase esecutiva.

4.2 edificio 14P

L'edificio in progetto, raccordato ferroviariamente, sarà di forma rettangolare, delle dimensioni di ml 30,00 x 187,00, per una superficie coperta di mq 5.610, con annesse aree comuni adibite a piazzali e parcheggi. Sono previste quattro unità operative (con superfici comprese tra 1.264 mq e 1.280 mq), tra loro compartimentate per mezzo di

divisori interni a tutta altezza e con collegamento carrabile assicurato da portoni REI120, delle dimensioni di ml. 4,50 x ml. 4.35

Ciò consentirà di unire più magazzini per formare un'unica unità produttiva, fermo restando che, ove invece si tratti di unità operative di soggetti distinti, le aperture dovranno essere tamponate con materiale REI120, in accordo a quanto previsto dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, di competenza

In particolare, sono previsti::

- nr. 4 locali ad uso magazzini di movimentazione merci, con annesse aree servizi, comprendenti uffici, servizi igienici, spogliatoi ecc, a quota + 1,10 ml rispetto al piano piazzale, della superficie complessiva pari a mq. 5.436, aventi altezza massima sottotrave di copertura di ml 11,50.
- nr. 4 unità ad uso uffici e annessi servizi (ciascuna di esse collegata al sottostante magazzino), con corridoio di distribuzione, posti al piano primo, a quota + 9.60 ml rispetto alla quota piazzale, localizzati lungo tutto il fronte principale, aventi superficie complessiva di mq 948,00. Tutti i predetti locali adibiti ad ufficio, saranno dotati di illuminazione naturale tramite finestre a nastro.

Ciascuna unità produttiva sarà dotata di un corpo scala e ascensore a servizio dei piani, con accesso alla rispettiva porzione di copertura.

All'immobile si accederà dalla viabilità principale tramite accessi carrai, con relativa viabilità interna e area di sosta intorno al fabbricato.

Per il fabbricato sono previsti due fronti di carico distinti e dedicati, stradale o ferroviario, destinando allo scopo i relativi prospetti principali:

- Fronte tergale: sarà destinato al carico/scarico ferroviario con apposito binario tronco dedicato, munito di banchina, avente larghezza di ml. 2.5 ed altezza rispetto al piazzale di ml. 1.10, e nr. 8 bocche, per ciascuna unità.
- Fronte principale: sarà asseverito al carico/scarico stradale, con nr. 6/7 portoni sezionali per ciascuna unità (dimensioni ml. 2.80 x ml. 3.50) e pedane di carico elettroidrauliche, sempre ad altezza di ml. 1.10 dal piazzale.

L'illuminazione delle aree di magazzino di movimentazione merci sarà garantita da finestre a nastro, lungo il fronte tergale e lucernari integrati in copertura, in parte dotati di meccanismo di apertura per consentire l'evacuazione di fumi e calore.

A protezione delle operazioni di movimentazione delle merci, sono previste lungo i due fronti, pensiline metalliche, connesse alla struttura del fabbricato mediante tiranti di acciaio. Per ciascuna unità posta all'estremità dell'immobile, è previsto l'accesso carrabile al magazzino, attraverso rampa e portone, delle dimensioni di ml 4.00 x 6.00.

Il lotto sarà delimitato da recinzione in grigliato tipo "Orsogrill" di altezza pari a 2 ml, compreso sottostante muretto in c.a.

4.3 edificio 15A

L'edificio in progetto sarà di forma rettangolare, delle dimensioni di 40,00 x 192,00, per una superficie coperta di mq 7.680 con annesse aree comuni adibite a piazzali e parcheggi.

Sono previste quattro unità operative (con superfici comprese tra 1.780 mq e 1.798 mq), tra loro compartimentate per mezzo di divisori interni a tutta altezza e con collegamento carrabile, assicurato da portoni REI120, delle dimensioni di ml. 4,50 x ml. 4.35.

Ciò consentirà di unire più magazzini per formare un'unica unità produttiva, fermo restando che, ove invece si tratti di unità operative di soggetti distinti, le aperture dovranno essere tamponate con materiale REI120, in accordo a quanto previsto dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, di competenza

In particolare, sono previsti::

nr. 4 locali ad uso magazzini di movimentazione merci, con annesse aree servizi, comprendenti uffici, servizi igienici, spogliatoi ecc, a quota + 1,10 ml rispetto al piano piazzale, di superficie complessiva pari a mq. 7.504, aventi altezza massima sottotrave di copertura di ml 11,50.

nr. 4 locali ad uso uffici e annessi servizi, con corridoio di distribuzione, posti al piano primo, a quota + 9.60 ml rispetto alla quota piazzale, localizzati lungo tutto il

fronte principale, aventi superficie complessiva di mq 978,00. Tutti i locali i predetti locali adibiti ad ufficio, saranno dotati di illuminazione naturale tramite finestre a nastro. Ciascuna unità produttiva sarà dotata di un corpo scala e ascensore a servizio dei piani. All'immobile si accederà dalla viabilità principale tramite accessi carrai, con relativa viabilità interna e area di sosta intorno al fabbricato.

Per il fabbricato sono previsti due fronti di carico stradale, destinando allo scopo i relativi prospetti principali:

- Fronte principale (lato accessi immobile): sono previste nr. 6 (per le due unità operative laterali) 7 (per le due unità operative centrali), portoni sezionali (dimensioni ml. 2.8 * ml. 3.5) e pedane di carico elettroidrauliche per ciascuna unità, poste a +1.10, rispetto al piano piazzale.
- Fronte tergale: sono previste nr. 8 portoni sezionali (dimensioni ml. 2.8 * ml. 3.5) e pedane di carico elettroidrauliche, poste a + 0.80, rispetto al piano piazzale.

L'illuminazione delle aree di stoccaggio sarà garantita da finestre a nastro, lungo il fronte tergale e lucernari integrati in copertura, in parte dotati di meccanismo di apertura per consentire l'evacuazione di fumi e calore.

Lungo il fronte tergale è prevista un'uscita di sicurezza per ciascuna unità operativa.

A protezione delle operazioni di movimentazione delle merci, sono previste lungo i due fronti, pensiline metalliche, connesse alla struttura del fabbricato mediante tiranti di acciaio. Per ciascuna unità posta all'estremità dell'immobile, è previsto l'accesso carrabile al magazzino, attraverso rampa e portone, delle dimensioni di ml .4 * ml. 6.

Il lotto sarà delimitato da recinzione in grigliato tipo "Orsogrill" di altezza pari a 2 ml, compreso sottostante muretto in c.a.

4.4 edificio 15B

L'edificio in progetto sarà di forma rettangolare, delle dimensioni di 40,00 x 282,00, per una superficie coperta di mq 11.280, con annesse aree comuni adibite a piazzali e parcheggi

Sono previste sei unità operative (con superfici comprese tra 1.741 mq e 1.758 mq), tra loro compartimentate per mezzo di divisori interni a tutta altezza e con collegamento carrabile assicurato da portoni REI120, delle dimensioni di ml. 4,50 x ml. 4.35.

Ciò consentirà di unire più magazzini per formare un'unica unità produttiva, fermo restando che, ove invece si tratti di unità operative di soggetti distinti, le aperture dovranno essere tamponate con materiale REI120, in accordo a quanto previsto dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, di competenza.

In particolare, sono previsti::

nr. 6 locali ad uso magazzini di movimentazione merci, con annesse aree servizi, comprendenti uffici, servizi igienici, spogliatoi ecc, a quota + 1,10 ml rispetto al piano piazzale, di superficie complessiva pari a mq. 11.036, aventi altezza massima sottotrave di copertura di ml 11,50.

nr. 6 locali ad uso uffici e annessi servizi, con corridoio di distribuzione, posti al piano primo, a quota + 9.6 ml rispetto alla quota piazzale, localizzati lungo tutto il fronte principale, aventi superficie complessiva di mq 1.448. Tutti i locali i predetti locali adibiti ad ufficio, saranno dotati di illuminazione naturale tramite finestre a nastro

Ciascuna unità produttiva sarà dotata di un corpo scala e ascensore a servizio dei piani.

All'immobile si accederà dalla viabilità principale tramite accessi carrai, con relativa viabilità interna e area di sosta intorno al fabbricato.

Per il fabbricato sono previsti due fronti di carico stradale, destinando allo scopo i relativi prospetti principali:

- Fronte principale: sono previste nr. 6 (per le due unità operative laterali) 7 (per le due unità operative centrali), portoni sezionali (dimensioni ml. 2.80 x ml. 3.50) e pedane di carico elettroidrauliche per ciascuna unità.
- Fronte tergale: sono previste nr. 8 portoni sezionali (dimensioni ml. 2.80 x ml. 3.50) e pedane di carico elettroidrauliche.

L'illuminazione delle aree di stoccaggio sarà garantita da finestre a nastro, lungo il fronte tergale e lucernari integrati in copertura, in parte dotati di meccanismo di apertura per consentire l'evacuazione di fumi e calore.

Lungo il fronte tergale è prevista un'uscita di sicurezza per ciascuna unità operativa

A protezione delle operazioni di movimentazione delle merci, sono previste lungo i due fronti, pensiline metalliche, connesse alla struttura del fabbricato mediante tiranti di acciaio. Per ciascuna unità posta all'estremità dell'immobile, è previsto l'accesso carrabile al magazzino, attraverso rampa e portone, delle dimensioni di ml .4 * ml. 6.

Il lotto sarà delimitato da recinzione in grigliato tipo "Orsogrill" di altezza pari a 2 ml, compreso sottostante muretto in c.a.

4.5 edificio 15C

L'edificio in progetto sarà di forma rettangolare, delle dimensioni di 45,00 x 282,00, per una superficie coperta di mq 12.690 con annesse aree comuni adibite a piazzali e parcheggi.

Sono previste sei unità operative (con superfici comprese tra 1.976 mq e 1.993 mq), tra loro compartimentate per mezzo di divisori interni a tutta altezza e con collegamento carrabile assicurato da portoni REI120, delle dimensioni di ml. 4,50 x ml. 4.35.

Ciò consentirà di unire più magazzini per formare un'unica unità produttiva, fermo restando che, ove invece si tratti di unità operative di soggetti distinti, le aperture dovranno essere tamponate con materiale REI120, in accordo a quanto previsto dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, di competenza.

In particolare, sono previsti::

nr. 6 locali ad uso magazzini, con annesse aree servizi, comprendenti uffici, servizi igienici, spogliatoi ecc, a quota + 1,10 ml rispetto al piano piazzale, di superficie complessiva pari a mq. 12.446, aventi altezza massima sottotrave di copertura di ml 11,50.

nr. 4 locali ad uso uffici e annessi servizi, con corridoio di distribuzione, posti al piano primo, a quota + 9.6 ml rispetto alla quota piazzale, localizzati lungo tutto il fronte principale, aventi superficie complessiva di mq 1448,00. Tutti i locali i predetti locali adibiti ad ufficio, saranno dotati di illuminazione naturale tramite finestre a nastro.

Ciascuna unità produttiva sarà dotata di un corpo scala e ascensore a servizio dei piani.

All'immobile si accederà dalla viabilità principale tramite accessi carrai, con relativa viabilità interna e area di sosta intorno al fabbricato.

Per il fabbricato sono previsti due fronti di carico stradale, destinando allo scopo i relativi prospetti principali:

- Fronte principale: sono previste nr. 6 portoni sezionali (dimensioni ml. 2.80 x ml. 3.50) e pedane di carico elettroidrauliche per ciascuna unità.
- Fronte tergale: sono previste nr. 8 portoni sezionali (dimensioni ml. 2.80 x ml. 3.50) e pedane di carico elettroidrauliche.

L'illuminazione delle aree di stoccaggio sarà garantita da finistre a nastro, lungo il fronte tergale e lucernari integrati in copertura, in parte dotati di meccanismo di apertura per consentire l'evacuazione di fumi e calore.

Lungo il fronte tergale è prevista un'uscita di sicurezza per ciascuna unità operativa

A protezione delle operazioni di movimentazione delle merci, sono previste lungo i due fronti, pensiline metalliche, connesse alla struttura del fabbricato mediante tiranti di acciaio

Per ciascuna unità posta all'estremità dell'immobile, è previsto l'accesso carrabile al magazzino, attraverso rampa e portone, delle dimensioni di ml .4 * ml. 6.

Il lotto sarà delimitato da recinzione in grigliato tipo "Orso grill" di altezza pari a 2 ml, compreso sottostante muretto in c.a.

4.6 edificio Direzionale

Si tratta di un edificio con tipologia a corte, con cinque piani fuori terra, per un'altezza complessiva di mt. 15,00, con destinazione d'uso del tipo direzionale con uffici di varia dimensione.

E' prevista la costruzione di 4 corpi fabbrica contenenti i collegamenti verticali, servizi e utenze tecnologiche, tra loro collegati, dal 1° piano a salire, da una costruzione "a ponte" che permette la formazione di una corte interna. La presenza dei predetti collegamenti a ponte consentirà, al piano terra, la realizzazione di gallerie.

L'edificio, in particolare, sarà così suddiviso:

- Piano terra: nr 4 unità, con annessi servizi, per una sup. complessiva di mq. 1.192,00. Una unità sarà destinata ad attività di ristorazione e bar;
- Piano primo: nr. 7 unità con annessi servizi, per una sup. complessiva di mq. 1.748,00;
- Piano secondo: nr. 7 unità con annessi servizi, per una sup. complessiva di mq. 1.785,00;
- Piano terzo: nr. 7 unità con annessi servizi, per una sup. complessiva di mq. 1.843,00;
- Piano quarto. nr. 2 unità, con annessi servizi, per una sup. complessiva di mq. 583,00. Tale piano sarà parzialmente occupato da locali tecnici.

Esternamente all'edificio, sono previsti parcheggi auto distribuiti da viabilità interna, L'accesso all'edificio sarà possibile direttamente dalla Via di Pantano, senza interessare il varco controllato e ciò al fine di consentire un più flessibile utilizzo degli spazi interni, fermo restando che poi il passaggio pedonale garantirà il collegamento con la restante area sorvegliata.

4.7 strutture

4.7.1 Strutture di fondazione

Per gli edifici saranno previste fondazioni su plinti del tipo a bicchiere gettati in opera, poggianti ciascuno su 4 pali di tipo battuto, previsti del diametro di 80 cm e lunghezza di ml 20, che saranno dimensionati in sede esecutiva sulla base di indagini geotecniche, per la trasmissione dei carichi e le sollecitazioni della struttura d'elevazione sui terreni. Sulla base delle indagini preliminari, tali terreni hanno buone caratteristiche geotecniche.

I plinti saranno collegati fra loro da una cordonatura a maglia chiusa secondaria in cemento armato, con sovrastante solaio in acciaio e pavimentazione di tipo industriale, realizzata in modo tale da garantire l'utilizzo carrabile degli spazi interni.

Le altre opere d'arte minori ed le pile del ponte sul Marinella saranno di norma in cemento armato e dimensionate in fase esecutiva.

4.7.2 Strutture in elevazione

Le strutture in elevazione saranno, di norma, in acciaio e saranno costituite da: struttura verticale ed orizzontale in acciaio (pilastri e capriate) compresi i nuclei scala ed ascensore; i solai del piano uffici in acciaio con sovrastante soletta di ripartizione e pavimento galleggiante; i tamponamenti perimetrali in pannelli sandwich con lamiere grecate pre-verniciate sulla facciata esterna, isolante e interno da definire in sede esecutiva.

Il ponte sul Marinella sarà del tipo a cassone in acciaio delle dimensioni di massima di mt. 12.90, h 0,80 con luce netta fra le pile di mt 17.50.

4.7.3 Strutture delle coperture

La copertura sarà realizzata con capriate ed arcarecci in acciaio con pannelli di copertura del tipo sandwich tali da consentire la realizzazione di cupolini traslucidi apribili.

Per quanto riguarda le coperture dei 4 magazzini di movimentazione merci, sono predisposte per la installazione di impianti per la produzione di energia elettrica a pannelli fotovoltaici. Tale previsione comporterà:

- nel dimensionamento strutturale: i maggiori carichi conseguenti dall'installazione dei pannelli,
- nella redazione del progetto impiantistico: la predisposizione dei futuri allacciamenti, compresa la realizzazione dei locali di alloggiamento degli inverter; la previsione dei punti di ancoraggio per i pannelli; la previsione degli accessi alle coperture ed i percorsi per le future attività di ispezione e manutenzione

Le acque meteoriche saranno convogliate sui 2 fronti principali del fabbricato mediante calate poste in aderenza ai pilastri in corrispondenza delle divisioni delle unità.

4.7.4 Impianti tecnologici

IMPIANTI ANTINCENDIO

Sarà predisposto opportuno anello antincendio, lungo il perimetro di ciascun fabbricato, alimentato da un serbatoio di accumulo interrato di adeguate dimensioni.

La pressione dell'acqua nell'anello sarà garantita da un sistema di pompe alloggiato in apposito locale, oltre al collegamento con la rete idrica pubblica.

IMPIANTO TERMO-CONDIZIONAMENTO

Sono previsti impianti termici e di condizionamento per i soli uffici, realizzati con pompe di calore, complete di dispositivi di alimentazione e di sicurezza oltre che dall'elettrovalvole necessarie per il funzionamento estate/inverno secondo le normative afferenti.

I nuclei servizi a piano terra ad uso dei magazzini saranno serviti da opportuni scaldi - acqua elettrici ad accumulo.

IMPIANTO ELETTRICO

L'impianto di illuminazione nelle zone dei magazzini al piano terra e nelle zone adibite ad uffici, sarà realizzato con plafoniere, di norma con lampade a LED, in grado di assicurare il seguente grado di illuminamento medio:

- magazzini di movimentazione merci: 150 lux (200 se occupati continuativamente);
- uffici operativi: 500 lux;
- scale, disimpegni ecc: 150 lux .

Per quanto riguarda l'illuminazione esterna saranno previsti punti di luce posti all'esterno del fabbricato in prossimità di tutte le aperture ed inoltre è prevista una illuminazione generale esterna mediante pali conici diritti e apparecchi illuminanti a LED, che assicureranno un grado di illuminazione per i luoghi di lavoro anche nei mesi invernali. In particolare, per quanto riguarda le aree di lavoro esterne, si dovranno prevedere i seguenti valori di riferimento:

- piazzali con carico scarico merci: 50 lux;
- aree di parcheggio, con previsione traffico medio: 10 lux

L'impianto di distribuzione F.M. assicurerà un'adeguata alimentazione a tutte le utenze con prese di corrente, impianto di riscaldamento e condizionamento, centrale termica e quanto altro.

Come indicato sarà estesa la rete già esistente nell'infrastruttura interportuale per alimentare cabine MT-BT, con accordi da definire con il gestore della rete elettrica.

IMPIANTO TRASMISSIONE DATI

Per l'ampliamento sarà estesa la rete in fibra esistente, con centro stella presso la Centrale CC2, posta all'interno della piattaforma ferroviaria della infrastruttura in Prato, che garantire un network IP Gigabit Ethernet, di classe 3

IMPIANTO CONTROLLO ACCESSI E VIDEOSORVEGLIANZA

Sarà esteso il sistema già esistente nell'attuale area interportuale, per dotare l'ampliamento di una serie di strumenti tecnologici finalizzati al controllo e all'automazione degli ingressi e delle uscite dei mezzi, al controllo perimetrale, alla videosorveglianza interna.

CONCLUSIONI ED ALLEGATI

5.1 lettura dei documenti

Il progetto è stato redatto sulla base delle risultanze emerse dallo Studio di Impatto Ambientale. Pertanto tutti gli elaborati grafici dovranno essere ricondotti al progetto stesso. Tale progetto, sia pure nella fase definitiva, descrive compiutamente tutte le principali caratteristiche dell'opera, le sue modalità realizzative e gli accorgimenti da adottare nella fase esecutiva cui si rimanda per i calcoli strutturali, geotecnici, sismici, climatologici, illuminotecnici ecc. che dovranno essere effettuati in base alle normative vigenti.

Inoltre, le titolazioni delle relazioni elaborate da UNIFI devono essere lette secondo la tabella riportata di seguito:

ELABORATI PRESENTI NELLA DOCUMENTAZIONE	TITOLO DI LETTURA
Relazione sull'impatto delle opere sulla qualità dell'aria	Componente Atmosfera
Contributo conoscitivo alle componenti Ambiente Idrico, Suolo e Sottosuolo	Due diversi elaborati dal titolo - Componente Ambiente Idrico - Componente Suolo e sottosuolo
Valutazione dell'impatto acustico relativo all'ampliamento dell'Interporto	Componente Rumore
Indagine Ambientale sulla Flora, Fauna, Vegetazione e Habitat	Due diversi elaborati dal titolo - Vegetazione, flora e fauna - Ecosistemi

5.2 allegati

Sono allegati alla presente relazione progettuale in quanto formano il **PROGETTO DEFINITIVO**:

- **tavole grafiche che costituiscono elaborati separati**
 - 1) Planimetria di inquadramento
 - 2) Planimetria ampliamento e sezione trasversale
 - 3) Edificio 14P – piante, prospetti e sezioni
 - 4) Edificio 15A – piante, prospetti e sezioni
 - 5) Edificio 15B – piante, prospetti e sezioni
 - 6) Edificio 15C – piante, prospetti e sezioni
 - 7) Edificio Direzionale – piante, prospetto e sezione
 - 8) Particolari
 - 9) Rendering
- Cronoprogramma generale e particolare degli edifici

E' allegato alla presente relazione in quanto riferimento dell'**ELENCO AUTORIZZAZIONI**:

- nulla osta della Soprintendenza Archeologica di Firenze per l'utilizzo dell'area

Inoltre la documentazione completa è composta con elaborati separati da:

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE a sua volta composto da:

- **Quadro di riferimento programmatico (relazione e tavole)**
- **Quadro di riferimento progettuale (relazione e tavole – contiene inoltre l'analisi terre di cui è prevista la movimentazione interna all'area di intervento)**
- **Quadro di riferimento ambientale (relazione)**
- **Componente Paesaggio e Patrimonio storico culturale (relazione e connessi elaborati cartografici)**
- **Studio sul modello di traffico (Relazione e connessi elaborati grafici)**
- **Impatto delle opere sulla qualità dell'aria (Relazione e connessi elaborati grafici)**

- **Valutazione dell'impatto acustico relativo all'ampliamento dell'interporto (Relazione e connessi elaborati grafici)**
- **Contributo conoscitivo alle componenti Ambiente idrico, Suolo e Sottosuolo**
- **Indagine Ambientale sulla Flora, Fauna, Vegetazione e Habitat**

Gli altri elaborati separati sono:

STUDIO DI INCIDENZA AMBIENTALE SIC/SIR "LA CALVANA" (IT5150001)

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (RELAZIONE E TAVOLA)

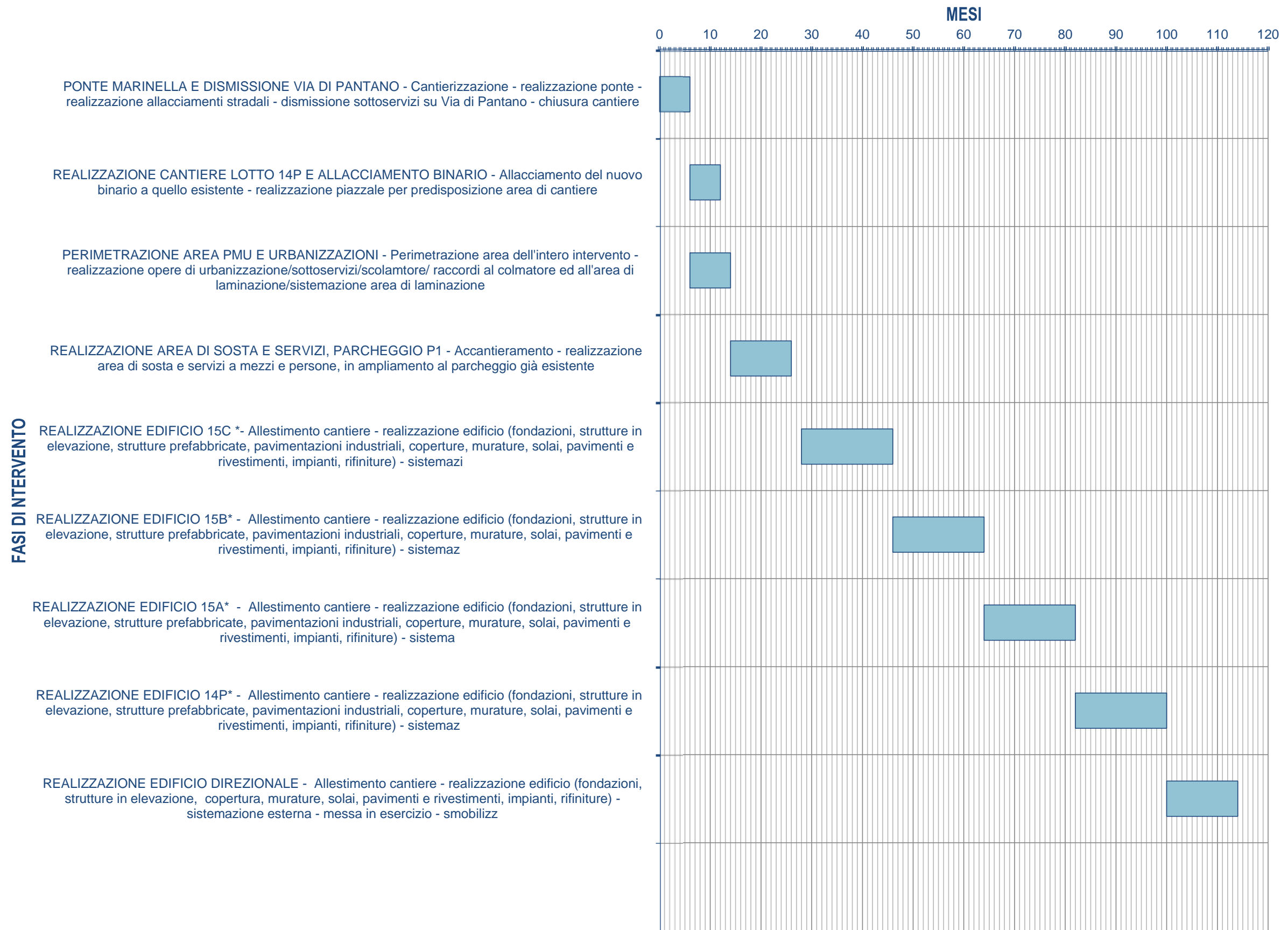
SINTESI NON TECNICA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Prato, 12 dicembre 2014

Il Legale Rappresentante

Carlo Longo

C.1 - SVILUPPO ITC - COMUNE DI CAMPI BISENZIO



C. 2 - REALIZZAZIONE SINGOLO LOTTO MAGAZZINO MOV. MERCI

GIORNI

0 15 30 45 60 75 90 105 120 135 150 165 180 195 210 225 240 255 270 285 300 315 330 345 360 375 390 405 420 435 450 465 480 495 510 525 540 555 570

FASI DI INTERVENTO

Allestimento / smobilizzo cantiere

Fondazioni

Strutture in elevazione

Strutture prefabbricate

Pavimentazioni industriale

Coperture

Murature

Solai

Pavimenti e rivestimenti

Impianti

Rifiniture

Sistemazioni esterne

Sistemazioni esterne

Messa in esercizio

Smobilizzo cantiere

Riduzione perimetrazione area





Ministero
per i Beni e le Attività Culturali
SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHEOLOGICI
DELLA TOSCANA - FIRENZE

Firenze,

Interporto

prot. n. 1120
data 27/11/2013

Al... Interporto per la Toscana Centrale spa
Via di Gonfienti 4 PRATO
c.a. Dott. Pannocchia

segreteria@interportoprato.it

Prot. MBAC-SBA-TOS
ARC_PROT
0017188 08/11/2013
Cl. 34.19.04/29

Risposta al Foglio del
Div. Sez. N., °

OGGETTO: Comune di Campi Bisenzio (FI), insediamento etrusco nell'area dell'Interporto della Toscana Centrale; progetto di ampliamento. Risultati delle operazioni di verifica archeologica.

In relazione al progetto di ampliamento dell'Interporto della Toscana Centrale in oggetto ed a seguito delle operazioni di verifica archeologica effettuate nei mesi di luglio e agosto 2013, coordinate dalla dott.ssa Lucia Pagnini (archeologa), con la supervisione di questa Soprintendenza, siamo a precisare quanto segue:

- 1 nelle porzioni di terreno di cui l'Interporto ha la disponibilità sono state effettuate trincee in corrispondenza di un reticolo ortogonale identificato sul luogo e sulla cartografia, per verificare l'esistenza o meno di elementi di interesse archeologico; dai sopralluoghi effettuati da questo Ufficio e dalle risultanze della relazione della dott. Pagnini (attualmente in redazione), si evince che non sono state identificate né strutture né stratigrafie di interesse archeologico. In alcuni strati sono però stati recuperati frammenti ceramici di orizzonte antico, che in buona parte possono ritenersi in giacitura secondaria e derivanti da fluitazioni.
- 2 alla luce di tali risultati, nulla-osta a che venga realizzato il progetto di ampliamento sopra citato, tenuto conto del fatto che le nuove edificazioni verranno costruite su piattaforma oppure mediante l'ausilio di micropalificazioni e pertanto non sono previste escavazioni particolari;
- 3 si resta comunque in attesa del progetto definitivo dell'ampliamento di Interporto, anche per verificare l'entità dell'interessamento delle zone che non sono state ad oggi sottoposte a verifica archeologica, in quanto non ancora nella disponibilità di codesta Società;
- 4 si precisa inoltre che, per quanto concerne l'area adiacente alla casa colonica diruta ubicata presso le particelle catastali nn. 33 e 94-95, dove si è notata - nell'esecuzione delle trincee 8, 9 e 13 - una particolare concentrazione di frammenti ceramici anche di età romana, sarà necessario prevedere sempre la presenza dell'archeologo per qualunque escavazione dovesse essere in futuro ivi effettuata;
- 5 la presenza dell'archeologo - in possesso dei necessari requisiti professionali e coordinato da questo Ufficio - sarà necessaria durante tutte le operazioni di ampliamento di Interporto nel Comune di Campi Bisenzio, che prevedano escavazioni per realizzazione di rete fognaria, viabilità, sottoservizi, qualora ubicati al di sotto dell'attuale piano di campagna

Distinti saluti

Il Funzionario Responsabile
Dott. Gabriella Poggesi

G. Poggesi

Il Soprintendente
Dott. Andrea Pessina

A. Pessina

GP/gabriella.poggesi@beniculturali.it
Tel. 055 2357762 fax 055 242213

Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana
Via della Pergola, 65 - 50121 Firenze - tel. 05523575 - fax 055242213
Email: stati@soprintendenza.it