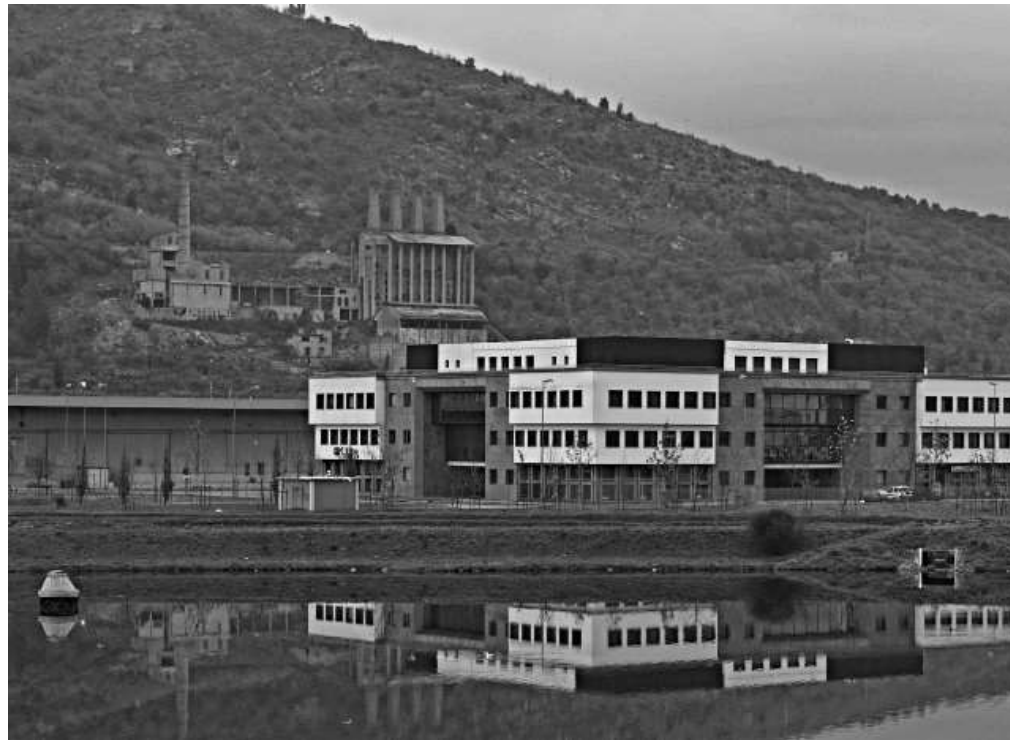


Interporto della Toscana Centrale Progetto di ampliamento



Studio di impatto ambientale Quadro di riferimento programmatico Relazione Generale

Gruppo di Lavoro

I.R.I.D.E. srl
Istituto per la Ricerca e
l'Ingegneria Dell'Ecosostenibilità



Indice

1	Inquadramento preliminare.....	5
1.1	<i>Finalità dello studio e contenuti</i>	5
1.2	<i>Finalità e inquadramento progettuale</i>	5
1.3	<i>Quadro di riferimento programmatico: metodologia</i>	6
2	Il quadro pianificatorio di riferimento.....	10
3	La Pianificazione Generale	12
3.1	<i>Il Piano di Indirizzo Territoriale</i>	12
3.2	<i>Il Parco agricolo della Piana.....</i>	16
3.3	<i>Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Prato.....</i>	19
3.4	<i>Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Firenze.....</i>	24
3.5	<i>Pianificazione urbanistica comunale.....</i>	26
3.5.1	Regolamento Urbanistico del Comune di Campi Bisenzio	26
3.5.2	Piano Strutturale del Comune di Prato	27
4	La Pianificazione Separata	35
4.1	<i>Settore Trasporti</i>	35
4.1.1	Piano Nazionale della Logistica	35
4.1.2	Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità.....	40
4.1.3	Piano Urbano della Mobilità del Comune di Prato	47
4.2	<i>Settore Ambiente</i>	49
5	Vincoli e Disciplina di Tutela	50
5.1	<i>Beni culturali.....</i>	50
5.2	<i>Beni Paesaggistici.....</i>	52
5.2.1	Beni paesaggistici ex art.136 D.lgs 42/2004	52
5.2.2	Beni paesaggistici ex art.142 D.lgs 42/2004	53
5.3	<i>Aree naturali protette.....</i>	54
5.4	<i>Vincolo idrogeologico.....</i>	56
6	Rapporti Opera – Atti di pianificazione e programmazione.....	57
6.1	<i>I rapporti di coerenza</i>	57
6.2	<i>I rapporti di conformità.....</i>	59

Elenco elaborati grafici

QPRM.T01	Integrazione al PIT – Parco agricolo della Piana	1:25.000
QPRM.T02	PTCP Provincia di Prato	1:25.000
QPRM.T03	PTCP Provincia di Firenze	1:20.000
QPRM.T04	Pianificazione locale: Regolamento Urbanistico del Comune di Campi Bisenzio	1:5.000
QPRM.T05	Pianificazione locale: Piano Strutturale del Comune di Prato	1:10.000
QPRM.T06	Carta dei vincoli	1:10.000

1 INQUADRAMENTO PRELIMINARE

1.1 Finalità dello studio e contenuti

Il presente documento è lo Studio di impatto ambientale relativo al progetto di ampliamento dell'Interporto della Toscana Centrale ed è redatto in attuazione della normativa in materia di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), prevista dal D.Lgs. 152/06 e smi in ambito nazionale.

Secondo quanto previsto dal DPCM 27.12.1988 ciascuno dei tre quadri di riferimento in cui è articolato lo Studio di impatto ambientale è rivolto ad indagare uno specifico aspetto dell'opera in valutazione e dei rapporti che questa intrattiene e determina con il contesto ambientale e territoriale.

Sinteticamente, ai sensi dell'articolo 3 del citato decreto, il Quadro programmatico è rivolto a documentare i rapporti esistenti tra l'opera in progetto e gli atti di pianificazione e programmazione.

1.2 Finalità e inquadramento progettuale

L'espansione della struttura interportuale nell'area in comune di Campi Bisenzio contigua all'attuale sito dell'Interporto è da lungo tempo uno degli obiettivi della società, legato alla esigenza che nasceva dalla forte penalizzazione subita nello sviluppo della infrastruttura a causa delle scoperte archeologiche avvenute nell'area originariamente destinata all'Interporto.

Attualmente l'interporto è ormai saturo, di contro, sta decisamente puntando sulla logistica, supportata dalla modalità ferroviaria che richiede sempre più spazi di immagazzinamento.

L'obiettivo che si intende perseguire è quello di realizzare le condizioni per ampliare e completare la struttura attuale con un insieme coordinato di nuove opere che integri quelle esistenti.

Il sito prescelto per ampliamento dell'Interporto è localizzato in corrispondenza dell'area di espansione posta in aderenza all'attuale confine orientale dell'infrastruttura ed approssimativamente delimitata, a Nord, dagli insediamenti esistenti del "Rosi", ad Est dal torrente Marinella, a Sud dall'asse viario Firenze-Prato (Mezzana Perfetti Ricasoli) ed infine, ad Ovest, dalla gora del Ciliegio.

Complessivamente le aree di nuova trasformazione (edificazione e strade) ammontano a circa 140.000 metri quadrati, alle quali si aggiungono poco meno di 110.000 metri quadrati non edificati o destinati ad opere a verde ed aree di riserva.

Dal punto di vista degli interventi previsti, il progetto di ampliamento consiste nella realizzazione di:

- quattro edifici destinati a magazzini,
- una stazione di servizio,
- relative opere viabilistiche.

1.3 Quadro di riferimento programmatico: metodologia

Il quadro di riferimento programmatico, in ottemperanza alla normativa vigente, è stato strutturato per fornire gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e di programmazione territoriale vigenti.

In particolare, il quadro di riferimento programmatico comprende:

1. delimitazione dell'ambito tematico di lavoro, avente ad oggetto la individuazione delle categorie di temi rispetto ai quali indagare i rapporti con la pianificazione e programmazione;
2. delimitazione dell'ambito documentale di lavoro, avente ad oggetto la scelta degli strumenti di pianificazione e programmazione che costituiscono il "quadro pianificatorio di riferimento";
3. delimitazione dell'ambito operativo di lavoro, riguardante la individuazione di quei rapporti Opera – Atti di pianificazione/programmazione da indagare all'interno del presente Quadro programmatico e di quelli affrontati nei restanti quadri dello SIA.

Delimitazione dell'ambito tematico di lavoro

Entrando nel merito della prima delle tre succitate attività, questa trova riscontro in quanto disposto dall'articolo 3 del DPCM 27.12.1988, il quale individua le finalità attribuite al Quadro programmatico nel «fornire gli elementi conoscitivi sulle relazioni intercorrenti tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale»¹, precisando nel seguito che gli atti ai quali occorre riferirsi sono «quelli nei quali è inquadrabile il progetto stesso»². Tale attività è difatti diretta a specificare quali siano, in relazione alle caratteristiche dell'opera in progetto e segnatamente gli elementi progettuali derivanti dalla sua lettura ambientale, gli ambiti tematici rispetto ai quali si sviluppano quelle relazioni tra opera progettata ed atti pianificatori e programmatori rispetto alle quali il quadro in esame debba fornire gli elementi conoscitivi.

Delimitazione dell'ambito documentale di lavoro

Tale attività si sostanzia nella selezione dell'insieme della strumentazione afferente agli ambiti tematici pertinenti agli elementi progettuali identificati attraverso la lettura ambientale dell'opera in progetto.

Come premesso, detta attività è rivolta alla definizione di quello che nel presente SIA è stato denominato "quadro pianificatorio di riferimento", locuzione assunta per identificare quel

¹ DPCM 27.12.1988 art. 3 co. 1

² DPCM 27.12.1988 art. 3 co. 2 lett. a)

complesso di strumenti che, con riferimento ai suddetti ambiti tematici, risultano rilevanti ai fini della rappresentazione delle relazioni opera progettata – atti di pianificazione / programmazione.

Le operazioni condotte ai fini della definizione del “quadro pianificatorio di riferimento” sono state le seguenti:

1. ricostruzione dello stato della pianificazione così come derivante dalle specifiche disposizioni legislative;
2. verifica della traduzione in prassi del complesso degli atti di pianificazione previsti dalle disposizioni legislative, da parte degli organi competenti;
3. selezione dell’insieme dei documenti pianificatori rilevanti ai fini della definizione dei rapporti Opera – Piani.

I criteri assunti ai fini della selezione sono stati i seguenti:

1. pertinenza dell’ambito tematico e spaziale regolamentato dal Piano rispetto a quello interessato dall’opera in esame;
2. vigenza e rispondenza delle scelte pianificatorie rispetto agli orientamenti formalmente ed informalmente espressi dagli organi di governo degli Enti territoriali.

In merito al primo criterio, questo trova fondamento nel DPCM 27.12.1988 ai sensi del quale il Quadro di riferimento programmatico deve comprendere «la descrizione del progetto in relazione agli stati di attuazione degli strumenti pianificatori, di settore ed ordinari, nei quali è inquadrabile il progetto stesso»³.

Sulla scorta di detto criterio, gli strumenti pianificatori aventi ad oggetto ambiti tematici che non rientrano all’interno di quelli conseguenti alla scomposizione dell’opera in progetto in elementi progettuali, non sono stati considerati di interesse e, come tali, esclusi dal “quadro pianificatorio di riferimento”.

Anche il secondo criterio di selezione promanata dal dettato del DPCM 27.12.1988 che difatti, con riferimento alla descrizione dei rapporti di coerenza, prescrive che vengano evidenziate «le eventuali modificazioni intervenute con riguardo alle ipotesi di sviluppo assunte a base delle pianificazioni»⁴.

La ratio di tale norma risiede nel fatto che detti rapporti, per essere realmente rappresentativi dei nessi di coerenza intercorrenti tra l’opera in esame e gli obiettivi contenuti nella strumentazione pianificatoria, debbono necessariamente fare riferimento non solo a quanto riportato in detti strumenti, ma anche al complesso dei sistemi valoriali, dei modelli di sviluppo e delle finalità di cui sono attualmente portatori gli Enti territoriali. In altri termini, la norma in questione, individuando come necessaria la contestualizzazione del contenuto programmatico dei Piani rispetto all’attualità, prospetta la questione della loro rispondenza agli orientamenti espressi dagli organi di governo i

³ DPCM 27.12.1988 art. 3 “Quadro di Riferimento Programmatico” co. 2 lett. a)

⁴ DPCM 27.12.1988 art. 3 “Quadro di Riferimento Programmatico” co. 2 lett. b) punto 1

quali, essendo assemblee elettive, possono essere ritenuti a loro volta rappresentativi delle istanze e delle volontà delle diverse collettività territoriali.

Ciò detto, in luogo di operare detta verifica a valle della descrizione dei rapporti di coerenza, si è ritenuto più efficace compiere a monte la selezione di quegli strumenti che si ritiene siano privi del requisito della rispondenza con gli attuali orientamenti degli organi di governo.

Analoghe considerazioni valgono anche per quanto concerne il requisito della vigenza, ossia della mancata conclusione dell'iter approvativo i cui effetti si riflettono sia sul piano della rappresentatività dello strumento pianificatorio, che rispetto a quello della coerenza dei suoi contenuti. Appare difatti evidente come l'assenza della legittimazione da parte delle assemblee elettive comporti l'impossibilità di ritenere i Piani che ne sono privi effettivamente rappresentativi delle istanze e degli obiettivi condivisi, dei quali sono portatori le collettività territoriali, e capaci di governare i processi di trasformazione del territorio. La mancanza di efficacia, difatti, rende qualsiasi previsione contenuta in detti Piani del tutto priva di effetti concreti e quindi, come tale, irrilevante.

Delimitazione dell'ambito operativo di lavoro

In merito all'ultima delle tre attività, questa ha riguardato gli strumenti di pianificazione rientranti all'interno del "quadro pianificatorio di riferimento" ed ha avuto ad oggetto l'individuazione del Quadro di riferimento dello SIA nel quale più propriamente condurre la trattazione.

Le ragioni di tale attività, che a prima vista può apparire in contrasto con le disposizioni del DPCM 27.12.1988, nascono dal riconoscimento delle diverse tipologie all'interno dei quali è possibile articolare gli strumenti di pianificazione a seconda del criterio di classificazione utilizzato.

In tal senso una prima fondamentale distinzione attiene alle modalità di formazione, in ragione della quale la pianificazione può essere distinta in "ordinaria"⁵, da un lato, e "unitaria"⁶, dall'altro. La pianificazione ordinaria, a sua volta può essere articolata in "generale"⁷ e "separata"⁸ la quale a sua volta può essere distinta, in ragione delle finalità di governo, in pianificazione "a prevalente contenuto operativo" e "a prevalente contenuto vincolistico"⁹.

Tale complessità di tipologie di pianificazione origina quindi un altrettanto complesso insieme di rapporti Opera – Piani, i quali, anticipando quanto illustrato nel successivo paragrafo, sono in primo luogo distinguibili in "rapporti di coerenza", qualora riferiti agli obiettivi, ed in "rapporti di conformità", nel caso in cui abbiano ad oggetto la rispondenza con l'apparato normativo.

Muovendo da tale classificazione dei rapporti Opera – Piani, appare evidente come la trattazione dei rapporti di conformità riguardanti aspetti direttamente connessi a fenomeni potenzialmente

⁵ La pianificazione ordinaria si incardina nell'apparato legislativo che origina dalla Legge Urbanistica Nazionale (L 1150/42) e nelle legislazioni regionali

⁶ La programmazione unitaria è quella tipologia di programmazione attraverso la quale si sviluppa la politica regionale di coesione a valere sui fondi comunitari e nazionali

⁷ Pianificazione relativa al il governo del territorio nei tre sistemi in cui questo si articola (ambientale, insediativo-funzionale e relazionale).

⁸ Pianificazione avente ad oggetto il governo di alcuni ambiti tematici specifici del territorio

⁹ Con tale termine di prassi si identifica la pianificazione ambientale, ossia quella finalizzata alla tutela dei beni ambientali e del patrimonio culturale.

determinati dalle azioni di progetto, come ad esempio l'inquinamento atmosferico o quello acustico, oppure il rischio idraulico, possa trovare più pertinente trattazione all'interno di quelle parti dello Studio di impatto ambientale nelle quali detti fenomeni sono indagati.

In altre parole si ritiene che svolgere la trattazione di detta tipologia di strumenti pianificatori all'interno di Quadro programmatico, ossia in modo avulso dall'esame dei termini in cui l'opera in progetto concorre alla determinazione di quei fenomeni la cui regolamentazione è oggetto di tali Piani, non arrechi alcun beneficio alla comprensione sia del rapporto Opera – Piani, sia del fenomeno al quale questo si riferisce.

In ragione di tali considerazioni si è quindi scelto di condurre la trattazione dei Piani a valenza ambientale all'interno dei capitoli del Quadro ambientale relativi alle componenti ambientali alla cui regolamentazione tali Piani sono riferiti.

Le tipologie di rapporti Opera – Piani ai quali si è fatto riferimento sono le seguenti:

- "Rapporti di coerenza", aventi attinenza con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori;
- "Rapporti di conformità", aventi attinenza con l'apparato normativo dei Piani e del regime di tutela definito dal sistema dei vincoli e dalla disciplina ambientale.

2 IL QUADRO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO

La disamina degli strumenti pianificatori e programmatici vigenti nell'ambito territoriale di studio è stata effettuata nel rispetto delle indicazioni fornite dalla legge per il Governo del territorio della regione Toscana (L.R.1/2005). Questa persegue la tutela, la valorizzazione e la sostenibilità nella trasformazione delle risorse territoriali e ambientali attraverso gli strumenti di pianificazione che disciplina. Al capo III, *Strumenti della pianificazione e gli atti di governo del territorio*, art. 9 vengono elencati *gli strumenti della pianificazione territoriale*. Essi sono:

- il piano regionale di indirizzo territoriale;
- il piano territoriale di coordinamento provinciale;
- il piano strutturale comunale.

L'art. 10 descrive *gli atti del governo del territorio*. Essi sono:

- il regolamento urbanistico comunale;
- i piani complessi di intervento;
- i piani attuativi.

Vengono altresì considerati atti di governo del territorio allorché interferiscano con gli strumenti di pianificazione in vigore:

- i piani ed i programmi di settore;
- gli accordi di programma e gli altri atti di pianificazione negoziata.

Al Titolo IV della legge sono riportate le *disposizioni generali per la tutela e l'uso del territorio*. All'art. 30 comma 2, la legge dispone che sia la Regione ad esercitare le funzioni amministrative di tutela dei Beni paesaggistici secondo quanto indicato dal Codice dei Beni culturali e del paesaggio.

Il Capo I norma il *Patrimonio naturale e culturale*. L'art. 33 comma 3 recita: *Lo statuto del Piano di indirizzo territoriale ha valenza di piano paesaggistico ed ha contenuto descrittivo, prescrittivo e propositivo ai sensi dell'art. 143 comma 3 del Codice dei beni culturali e del paesaggio*. All'interno del Piano è quindi contenuta:

- la ricognizione dell'intero territorio, con ricognizione delle caratteristiche storiche, naturali, estetiche con la definizione delle azioni da adottare per la loro tutela;
- l'analisi delle dinamiche di trasformazione con individuazione dei fattori di rischio;
- la determinazione delle misure per la conservazione dei caratteri connotativi delle aree tutelate per legge;
- l'individuazione degli interventi di recupero o riqualificazione per le aree compromesse;
- l'individuazione delle misure utili al corretto inserimento degli interventi di trasformazione del territorio nel contesto paesaggistico;
- l'individuazione di eventuali categorie di immobili o di aree non indicate dal Codice 42/2004 da sottoporre a salvaguardia e tutela secondo quanto disposto dall'art. 143 dello stesso.

L'art. 34 della legge stabilisce che il Piano Territoriale di coordinamento provinciale ed il piano strutturale dei comuni contribuiscono all'integrazione dello statuto del PIT relativamente alle regole

per la tutela dei beni sia attraverso il recepimento dei vincoli di tutela imposti su questi, sia definendo le azioni e le strategie per la valorizzazione coerentemente a quanto predisposto a scala sovraordinata. Inoltre il PTC indica specificamente gli ambiti di paesaggio ed i relativi obiettivi di qualità paesaggistica.

In conformità con le indicazioni del PIT e del PTC, lo statuto del Piano strutturale dei comuni indica specificamente: la localizzazione delle aree in cui realizzare le opere in funzione dei vincoli e del potenziale impatto.

L'area di intervento ricade all'interno del Comune di Campi Bisenzio, in Provincia di Firenze, in prossimità al confine comunale e provinciale di Prato.

In ragione di ciò il "quadro pianificatorio di riferimento", oggetto della trattazione di cui ai successivi paragrafi, risulta composto come elencato nelle tabelle che seguono.

Pianificazione Ordinaria generale

<i>Livello</i>	<i>Strumento</i>
Regionale	Piano di indirizzo Territoriale della Toscana
	Integrazione al PIT per la definizione del Parco agricolo della Piana e la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze
Provinciale	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Firenze
	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Prato
Comunale	Piano strutturale del Comune di Prato
	Regolamento Urbanistico del Comune di Campi Bisenzio

Pianificazione ordinaria separata - Settore Trasporti

<i>Livello</i>	<i>Strumento</i>
Nazionale	Piano Nazionale della Logistica 2012-2020
Regionale	Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità
Comunale	Piano Urbano della Mobilità del Comune di Prato

Pianificazione ordinaria separata - Settore Ambiente

<i>Ambito</i>	<i>Strumento</i>
Acqua	Piano di Tutela delle acque
	Piano di Assetto Idrogeologico del Fiume Arno
Aria	Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della qualità dell'aria
Suolo	Piano regionale delle attività estrattive

3 LA PIANIFICAZIONE GENERALE

La pianificazione generale comprende gli strumenti aventi per finalità il governo del territorio, colto nella sua totalità e complessità. Appartengono a questa categoria i piani territoriali di area vasta di livello regionale e provinciale, e quelli urbanistici locali.

<i>Pianificazione Ordinaria generale</i>		
<i>Livello</i>	<i>Strumento</i>	<i>Estremi</i>
Regionale	Piano di indirizzo Territoriale della Toscana	Approvato con DCR n. 72 del 24/07/2007
	Integrazione al PIT - Parco agricolo della Piana	Adottato con DCR n. 74 del 24/07/2013
Provinciale	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Firenze	Approvato con DCP n. 1 del 10/01/2013
	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Prato	Approvato con DCP n. 7 del 4/02/2009
Comunale	Piano strutturale del Comune di Prato	Approvato con DCC n. 19 del 21/03/2013
	Regolamento Urbanistico del Comune di Campi Bisenzio	Approvato con DCC n. 70 del 3/05/2001

Tabella 3-1 Quadro di riferimento per la pianificazione ordinaria generale

3.1 Il Piano di Indirizzo Territoriale

Il Consiglio regionale della Toscana, con delibera n. 72 del 24 luglio 2007, ha approvato il Piano di Indirizzo Territoriale 2005-2010 secondo quanto indicato dalla LR n. 1 del 31 gennaio 2005. La pubblicazione del documento sul BURT n. 42 il 17 ottobre 2007 ha fatto entrare in vigore gli indirizzi in esso espressi.

La regione Toscana riconosce nella nozione di "territorio" «*l'insieme delle propensioni soggettive, dei funzionamenti collettivi, e delle tante multiverse capacità individuali e sociali che esso contiene ed esprime*». Il PIT ha quindi la funzione di collegare in maniera organica e funzionale le strategie, a medio e a lungo termine, che riguardano lo sviluppo regionale con particolare riferimento all'insieme del patrimonio comune, alla riconoscibilità storica e culturale, alle potenzialità delle risorse. Il livello strategico in cui è stato inserito il Piano di Indirizzo Territoriale tuttavia, non permette allo stesso di agire dettando autorizzazioni e divieti, quanto di definire gli strumenti, le procedure e le condizioni per facilitare lo sviluppo nel rispetto dei canoni di qualità.

Il PIT è costituito dai seguenti elaborati:

- A. il Documento di Piano che contiene al suo interno:
 - l'agenda per l'applicazione dello statuto del territorio toscano;

- i meta obiettivi del PIT così individuati:
 1. *integrare e qualificare la Toscana come "città policentrica" attorno ad uno "statuto" condiviso;*
 2. *sviluppare e consolidare la presenza "industriale" in Toscana;*
 3. *conservare il valore del patrimonio territoriale della Toscana;*
 - l'agenda strategica con i suoi Sistemi funzionali:
 1. *la Toscana dell'accoglienza e dell'attività;*
 2. *la Toscana delle reti;*
 3. *la Toscana della nuova qualità e della conoscenza;*
 4. *la Toscana della coesione sociale e territoriale.*
 - la strumentazione di cui il PIT si avvale per la realizzazione delle proprie opzioni.
- B. Il Documento della disciplina di Piano in cui sono definite:
- le invarianti strutturali e individua i principi utili all'utilizzo delle risorse;
 - la funzione di Piano Paesaggistico adempiendo alla delega trasferita dallo stato alle regioni in materia.
- C. La disciplina dei Beni Paesaggistici come parte integrante del PIT quale Piano Paesaggistico ai sensi dell'art.135 e 143 del Codice 42/2004 e dell'art. 33 della L.R.1/2005.
- D. Il quadro conoscitivo composto da:
- i quadri analitici di riferimento
 - il quadro aggiornato degli elementi territoriali della mobilità e della logistica;
 - l'atlante ricognitivo dei paesaggi;
 - l'atlante ricognitivo delle risorse archeologiche;
 - la rappresentazione cartografica dei 38 ambiti di paesaggio in cui si articola il territorio toscano;
 - la sezione 1 con le schede dei paesaggi e individuazione degli obiettivi di qualità con ad oggetto il riconoscimento dei caratteri strutturali
 - la sezione 2 delle schede dei paesaggi ed individuazione degli obiettivi di qualità con ad oggetto il riconoscimento dei valori naturalistici, storico culturali ed estetico percettivi dei paesaggi.
- E. Fanno integralmente parte del PIT gli elaborati propedeutici all'analisi e alla disciplina paesaggistica di cui:
- la sezione 3 delle "schede dei paesaggi e individuazione degli obiettivi di qualità" utili all'individuazione dei funzionalmente, delle dinamiche degli indirizzi di qualità e delle azioni prioritarie;
 - la sezione 4 delle schede dei paesaggi e individuazione degli obiettivi di qualità conformemente alle indicazioni del Codice 42/2004 art. 143 comma 1 lettera b);
 - le cartografie utili all'individuazione delle aree ritenute gravemente compromesse all'interno di quelle già dichiarate di notevole interesse pubblico.
- F. Integrano il piano:
- l'elaborato "la Toscana nel quadro strategico nazionale 2007-2013";

- il documento di indirizzo e sviluppo per la pianificazione delle infrastrutture portuale ed aeroportuali utili al coordinamento delle politiche settoriali.

Tra i suoi obiettivi il Piano mira a perseguire quello dello sviluppo della mobilità intra e inter-regionale (Art. 8 della Disciplina di Piano). In tal senso per rendere effettiva ed efficiente sul piano ambientale ed economico la mobilità delle persone e delle merci nel territorio toscano e nelle sue connessioni interregionali e internazionali, la Regione, mediante la definizione operativa dei piani urbani della mobilità dei Comuni e la formulazione del programma regionale del trasporto pubblico locale, persegue la realizzazione degli obiettivi del Piano regionale per la mobilità e per la logistica, approvato con deliberazione del Consiglio regionale 24 giugno 2004 n. 63, e delle linee strategiche contemplate nel «Quadro strategico regionale». Questo, in particolare, considera il sistema ferroviario toscano, il sistema portuale toscano, la sua rete logistica a partire dalla sua configurazione costiera, insulare e marina, secondo le previsioni del master plan dei porti, la modernizzazione e lo sviluppo del sistema stradale e autostradale regionale, l'integrazione del sistema aeroportuale regionale, sempre secondo le previsioni del relativo master plan.

Tra le prescrizioni correlate per il perseguimento di tale obiettivo, l'art. 9 della Disciplina di Piano stabilisce che gli strumenti della pianificazione territoriale dovranno recepire il Piano regionale della mobilità e della logistica e, in particolare, il quadro aggiornato delle previsioni sulle infrastrutture ferroviarie, autostradali e delle strade di interesse statale e regionale riportato nel Quadro conoscitivo del presente Piano e relative disposizioni come riportate dallo stesso art. 9.

In particolare, in merito all'intervento progettuale oggetto del presente studio, il comma 11 del suddetto articolo, stabilisce che gli strumenti di pianificazione territoriale devono includere nella loro formulazione la verifica della loro coerenza con gli obiettivi strategici regionali in tema di logistica di cui al Piano regionale per la mobilità e la logistica, anche con riferimento alle seguenti esigenze:

- a. potenziare il trasporto delle merci e lo sviluppo della logistica per l'ottimizzazione dei flussi di traffico;
- b. riqualificare i nodi intermodali delle merci e realizzare eventuali interventi di potenziamento;
- c. razionalizzare, con particolare riferimento alle grandi aree urbane, i sistemi logistici per la distribuzione intraurbana e interurbana delle merci.

Con la Legge Regionale n. 1 del 3 gennaio 2005, la Toscana ha normato la struttura della Pianificazione Paesaggistica annettendola in parte nello strumento di pianificazione territoriale regionale (PIT) e stabilendo un ruolo sussidiario degli strumenti urbanistici sottordinati. L'art.33 di detta Legge recita: *«Gli strumenti di Pianificazione territoriale concorrono tutti, ciascuno per quanto di propria competenza a definire, con particolare riferimento ai sensi degli articoli 32 e 33, le trasformazioni compatibili con i valori paesaggistici, le azioni di recupero e riqualificazione degli immobili e delle aree sottoposti a tutela, nonché partecipano agli interventi di valorizzazione del paesaggio di cui all'art.35, in relazione alle prospettive di sviluppo sostenibile».*

Il Piano di Indirizzo Territoriale, il Piano territoriale di Coordinamento provinciale, il Piano strutturale concorrono quindi a definire:

- le trasformazioni compatibili,
- le azioni di recupero e riqualificazione degli immobili e delle aree sottoposti a tutela,
- gli interventi di valorizzazione del paesaggio in relazione alle prospettive di sviluppo sostenibile.

In particolare ognuno dei tre strumenti di Pianificazione assolve ruoli particolari.

Il Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di piano paesaggistico, adottato con DCR n. 58 del 1 luglio 2014, individua i Beni paesaggistici, detta le prescrizioni per la loro tutela e individua i criteri per la suddivisione del Territorio in ambiti.

Lo Statuto del Territorio del Piano Regionale con il suo contenuto descrittivo, prescrittivo e propositivo ha valenza di piano Paesaggistico. All'interno è contenuta:

- la ricognizione generale dell'intero territorio,
- l'analisi delle dinamiche di trasformazione del territorio con l'individuazione dei fattori di rischio e degli elementi di vulnerabilità,
- la determinazione di misure per la conservazione dei caratteri connotativi delle aree tutelate per legge,
- l'individuazione generale degli interventi di recupero e riqualificazione delle aree significativamente compromesse o degradate,
- l'individuazione delle misure necessarie al corretto inserimento degli interventi di trasformazione,
- l'individuazione generale di eventuali categorie di beni paesaggistici da sottoporre a specifiche misure di salvaguardia e utilizzazione.

L'area di intervento oggetto del presente Studio ricade all'interno dell'ambito "Firenze-Prato-Pistoia" (n. 6).

Per tale ambito il PIT propone un quadro conoscitivo del territorio e, per ciascuna delle sue unità, presenta un'analisi dei caratteri strutturanti, dei vincoli paesaggistici in essi presenti e fornendo la disciplina d'uso in relazione agli obiettivi di qualità identificati.

Nel caso specifico, l'area progettuale non è interessata da tali vincoli (cfr. QPRM.T06 Carta dei vincoli), mentre gli obiettivi di qualità identificati, che riguardano la tutela e la riproduzione del patrimonio territoriale dell'ambito, sono riportati di seguito.

- Obiettivo 1 - Tutelare e riqualificare il carattere policentrico del sistema insediativo della piana Firenze-Prato-Pistoia, preservandone gli spazi agricoli e recuperando la riconoscibilità delle relazioni territoriali tra la città di Firenze, i centri urbani principali e i sistemi agro-ambientali residui, nonché con i sistemi vallivi e i rilievi montanicollinari

Le direttive correlate dispongono che gli enti territoriali e i soggetti pubblici, nei propri strumenti e atti devono provvedere a:

- Salvaguardare la continuità delle relazioni territoriali tra pianura e sistemi collinari circostanti al fine di garantire il miglioramento dei residuali livelli di permeabilità ecologica della piana, impedendo, tra l'altro, ulteriori frammentazioni a opera di infrastrutture, volumi e attrezzature fuori scala rispetto alla maglia territoriale e al tessuto insediativo consolidato, anche per gli effetti di marginalizzazione che possono indurre sulle superfici agricole.
 - Evitare ulteriori processi di dispersione insediativa, preservare e valorizzare gli spazi aperti inedificati, definire e qualificare margini degli insediamenti all'interno della grande conurbazione della Piana e gli assi stradali di impianto storico.
 - Salvaguardare e valorizzare l'identità paesaggistica della città di Firenze con il suo intorno.
 - Salvaguardare il sistema insediativo di valore storico e identitario della Piana, la qualità e complessità delle relazioni funzionali, visive e simboliche che lo legano al territorio contermini.
- Obiettivo 2 - Tutelare e valorizzare l'identità agropaesaggistica della fascia collinare che circonda la Piana e il significativo patrimonio insediativo, connotato da nuclei storici, ville-fattoria ed edilizia colonica sparsa, storicamente legato all'intenso utilizzo agricolo del territorio.
 - Obiettivo 3 - Salvaguardare il paesaggio montano che si estende dai rilievi della Montagna Pistoiese fino a quelli della Calvana e di Monte Morello, caratterizzato dalla predominanza del bosco, interrotto da isole di coltivi e pascolo, e da un sistema insediativo di borghi e castelli murati, collocati in posizione elevata a dominio delle valli.
 - Obiettivo 4 - Salvaguardare e riqualificare il sistema fluviale dell'Arno e dei suoi affluenti, il reticolo idrografico minore e i relativi paesaggi, nonché le relazioni territoriali capillari con i tessuti urbani, le componenti naturalistiche e la piana agricola.

L'analisi del PIT costituisce, come precedentemente anticipato, il documento utile all'individuazione delle linee generali da adottare utili alla tutela e alla valorizzazione territoriale. In ragione di ciò, si rimanda all'analisi del Parco agricolo della Piana (Parco agricolo della Piana e la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze) che costituisce il primo progetto di territorio di rilevanza regionale sviluppato a integrazione del PIT e affrontato nel paragrafo che segue.

3.2 Il Parco agricolo della Piana

Il Piano, adottato con Delibera del Consiglio Regionale n. 74 del 24 luglio 2013, integra il PIT quale progetto di territorio di rilevanza territoriale per rispondere a nuove domande, nuovi bisogni, nuove opportunità insoddisfatte in una prospettiva territoriale di medio e lungo periodo, accompagnando il processo applicativo del PIT e i suoi aggiornamenti.

Il territorio cui si riferisce il Progetto di territorio concernente il Parco agricolo della Piana è costituito dall'insieme di aree agricole, verdi ed altre destinate ad interventi di compensazione ambientale che, dal Parco di Castello, previsto nel piano urbanistico esecutivo (PUE) del Comune di

Firenze, si estendono, in un corpo centrale delimitato a nord dalla strada Mezzana-Perfetti-Ricasoli e a sud dalla via Pistoiese estendendosi in alcuni casi a comprendere ulteriori aree agricole e ambientali, fino al tratto dell'Ombrone che segna il confine fra le provincie di Prato e Pistoia.

Il progetto di territorio "Parco agricolo della Piana" è costituito dai seguenti elaborati:

1. Premessa
2. Il Quadro conoscitivo
3. Il Progetto di Parco Agricolo
4. Disciplina

Allegati:

Elaborati Grafici di Quadro Conoscitivo

- QC1. Rete delle Acque
- QC2. Naturalità e Biodiversità
- QC3. L'articolazione delle aree agricole
- QC4. Patrimonio storico-culturale della Piana
- QC5. I Tracciati della mobilità alternativa
- QC6. Proprietà pubbliche

Elaborati Grafici di Progetto

- P1. Il sistema agro-ambientale
- P2. La rete della mobilità alternativa e della valorizzazione del patrimonio storico-culturale

Ulteriori elaborati grafici allegati alla Disciplina del PIT.

- S1. Misure di salvaguardia ambiti A-B-C (scala 1:20.000)
- S2. Misure di salvaguardia ambiti B-C (scala 1:5.000)
- S3. Misure di salvaguardia ambiti C (scala 1:2.000)

Gli elementi che costituiscono il Parco agricolo della Piana sono di seguito elencati e riportati all'interno degli elaborati grafici di Piano:

- a. l'insieme delle aree agricole e di quelle destinate a verde pubblico o privato, incluse quelle funzionali ad interventi di mitigazione e compensazione ambientale;
- b. l'insieme delle aree a valenza ambientale e delle connessioni ecologiche;
- c. l'insieme dei corsi d'acqua, degli stagni e delle aree lacustri di antica e recente naturalizzazione unitamente al reticolo idraulico dell'area interessata;
- d. l'insieme degli elementi di valenza paesaggistica;
- e. la rete dei siti storici, archeologici e monumentali e dei beni culturali sottoposti a tutela dalla legislazione nazionale e regionale;
- f. la rete della viabilità storica e minore, vicinale ed interpodereale, la rete della mobilità lenta, la rete sentieristica, che nel territorio di cui al comma 2 dell'art. 1, collegano insediamenti, funzioni agricole e siti dell'area stessa.

Nell'ambito del sistema agro-ambientale definito dal Piano (cfr. QPRM.T01 Integrazione al PIT – Parco agricolo della Piana - A), il sito di intervento è ubicato in un'area che comprende ambiti di frangia urbana da riqualificare ad ovest ed il parco urbano Marinella ad est.

In riferimento alla rete della mobilità alternativa e della valorizzazione del patrimonio storico-culturale definite dal Piano (cfr. QPRM.T01 Integrazione al PIT – Parco agricolo della Piana - B), il sito di intervento si trova tra la rete stradale principale a est e la viabilità storica ad ovest, rilevando inoltre la presenza di un luogo di interesse archeologico, rappresentato dall'area di Gonfienti, ubicato tra un'area agricola riconosciuta da Piano e l'attuale area dell'interporto.

Al fine di assicurare la tutela della frangia urbana da riqualificare, appartenente alle aree agricole della Piana, con particolare riferimento al potenziamento delle attività agricole ed il superamento delle criticità presenti nell'area, gli strumenti della pianificazione territoriale prevedono:

- la salvaguardia delle aree a destinazione agricola dalle pressioni insediative, ripristinandone il ruolo multifunzionale definito dal valore e dalla qualità ambientale, ecologica e paesaggistica, dalle funzioni di difesa idraulica e idrogeologica, di produzione agroalimentare locale e più in generale dalla fruizione per i contesti urbani;
- il mantenimento ed il recupero delle trame agrarie storiche, del loro valore paesaggistico e del patrimonio storico culturale della Piana, privilegiandone l'uso ai fini delle attività agricole, integrative e di servizio all'agricoltura;
- l'accessibilità al territorio nel suo complesso, sia per la conduzione dei fondi che per la fruibilità da parte degli abitanti, anche attraverso il mantenimento della viabilità storica interpodereale.

In merito al Parco urbano, gli strumenti della pianificazione territoriale prevedono:

- il mantenimento, ripristino e potenziamento delle connessioni verticali fra il sistema collinare e montano del Montalbano, della Calvana e del Monte Morello, il territorio della piana e l'ambito perifluviale dell'Arno;
- la ricostituzione del sistema di zone umide, ambienti naturali e seminaturali di valore ecologico, garantendo la protezione delle specie animali e vegetali significative;
- il mantenimento e la qualificazione ecologica degli spazi aperti periurbani e rurali come elementi strategici per la definizione di una rete ecologica d'area vasta.

Relativamente all'area archeologica di Gonfienti, la Regione mediante il progetto del Parco agricolo della Piana si impegna ad assumere specifiche azioni di promozione del territorio tra cui quella finalizzata al miglioramento della fruizione di detta area archeologica.

Punto di partenza è costituito dal progetto preliminare redatto dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana e dalla Provincia di Prato, nel quale si identifica il primo nucleo del futuro parco archeologico (Comune di Prato), in cui si prevedono i seguenti tre obiettivi prioritari:

- la valorizzazione, culturale fruitiva, delle aree archeologiche;

- il completamento dello scavo delle strade urbane e dei fronti edilizi immediatamente prospicienti, in modo da riconnettere in un unico percorso fruitivo i tre lotti;
- il consolidamento a fini conservativi di quanto scavato e la catalogazione dei reperti emersi.

Quanto sopra fa seguito al Protocollo d'Intesa, tra le Province di Firenze e Prato, i Comuni di Prato, Carmignano e Campi Bisenzio e l'Interporto della Toscana Centrale, siglato il 28/04/2010, con il quale, tra l'altro, si dava mandato alla Provincia di Prato di assumere tutte le iniziative necessarie a promuovere il progetto di parco archeologico, restando inteso che qualunque tipo di intervento deve essere preventivamente concordato con la Soprintendenza per il Beni Archeologici della Toscana, per gli aspetti di competenza.

Con Deliberazione n. 174 del 23/09/2009, dell'area Programmazione e Valorizzazione dei Servizi – Servizio Cultura, è stato approvato il Progetto "Parco archeologico della Provincia di Prato", presentato dalla Soprintendenza ai beni Archeologici della Toscana.

La fruizione pubblica delle aree archeologiche è subordinata all'acquisizione pubblica delle aree già sottoposte a tutela, in quanto, tali strutture debbono essere per Legge di proprietà dello Stato, mentre i terreni sui quali insistono sono tutti di proprietà privata (in gran parte di Interporto S.p.A.).

È infatti in corso l'approfondimento per attivare le procedure di acquisizione pubblica dell'area archeologica nei Comuni di Prato e Campi Bisenzio per poter procedere con la realizzazione degli interventi per la realizzazione del suddetto Parco archeologico.

Si rileva infine all'interno del sito di intervento la presenza di un corso d'acqua artificiale per il quale le norme di piano non definiscono discipline specifiche.

3.3 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Prato

La variante al Piano Territoriale di Coordinamento della provincia di Prato, approvata con DCP n. 7 del 4 febbraio 2009, modifica il precedente Piano del 2003, rispondendo all'esigenza di adeguamento alle modifiche apportate:

- al quadro di riferimento normativo relativo alle modifiche del Titolo V della Costituzione e alla relativa Legge Regionale per il Governo del Territorio n. 1/2005;
- all'introduzione del Codice dei Beni Culturali e del paesaggio 42/2004 e stipula dell'intesa tra MIBAC e regione Toscana;
- al Piano regionale con l'approvazione del nuovo PIT;
- all'approvazione delle nuove pianificazioni di settore.

Il Piano è composto da tre quadri principali:

- quadro conoscitivo;
- quadro di progetto;
- quadro della valutazione integrata.

I dati conoscitivi propri del Piano di coordinamento 2003 sono stati il presupposto per gli approfondimenti elaborati nella Variante di Piano oggi in vigore.

La revisione del Piano territoriale di coordinamento ha dovuto tenere principalmente in considerazione le indicazioni della Legge Regionale 1/2005 in merito alla "*garanzia dello sviluppo sostenibile*". A tal proposito l'individuazione dei valori identitari che confluiscono nei contenuti statuari del Piano, sono a loro volta parte integrante delle invarianti strutturali.

Le azioni di tutela sono rivolte:

- alle risorse essenziali così come definite all'art. 3 della L.R.1/2005 (*aria, acqua, ecosistemi della fauna e della flora, città e sistemi degli insediamenti, paesaggio e documenti della cultura, sistemi infrastrutturali e tecnologici*);
- ai singoli beni individuati come individuali e statuari;
- la disciplina di tutela applicata ai beni e alle risorse individuate;
- i livelli di qualità esigibili dall'utilizzo delle risorse, sia in termini di mantenimento della stessa che in relazione al prodotto dell'azione.

L'organizzazione della tutela è organizzata in:

- ricognizione dello stato della risorsa;
- obiettivi di tutela;
- prescrizioni di tutela (regole d'uso, limiti prestazionali, criteri di valutazione);
- indirizzi di tutela per il perseguimento degli obiettivi.

I contenuti paesaggistici prodotti dalla Provincia di Prato nell'ambito della stesura del Piano territoriale di coordinamento sono stati definiti in accordo con la Regione in occasione dell'intesa Regione-MIBAC. Nell'ambito di questo procedimento di accordo di pianificazione, oltre al Ministero preposto, alla Regione e alla provincia sono intervenuti i Comuni e le Soprintendenze competenti.

Il Quadro conoscitivo è altresì caratterizzato dalla rappresentazione cartografica degli elementi rilevati nella fase di indagine per ciascuna risorsa. Esso è composto da:

- una relazione analitica del quadro conoscitivo;
- dal Rapporto 2008 sullo stato dell'ambiente e della sostenibilità in provincia di Prato;
- dalla cartografia inerente le risorse essenziali.

Il Piano territoriale di coordinamento in oggetto è articolato in:

- Tre sistemi territoriali
 - S.T. Val di Bisenzio e Monferrato posto a Nord della provincia;
 - S.T. della Piana comprendente i sistemi urbani di Prato e Montemurlo posti in pianura con la fascia agricola periurbana di Firenze; all'interno è situata una grande porzione del comparto tessile;
 - S.T. Montalbano posto ai margini dei confini provinciali di Pistoia e Firenze e simile all'impianto socio economico di queste due province.
- Tre ambiti di Paesaggio
 - paesaggio dell'Ambito montano della val di Bisenzio e Monferrato;
 - paesaggio dell'ambito della Piana;
 - paesaggio dell'ambito collinare del Montalbano;

- Tre sistemi funzionali
 - S.F. Natura e biodiversità che individua l'insieme degli elementi che concorrono alla tutela della natura;
 - S.F. Mobilità e fruizione;
 - S.F. Sviluppo;
- Invarianti strutturali;
- Disciplina di tutela delle risorse essenziali;
- Disciplina paesistica.

Il Piano territoriale individua come suoi obiettivi:

- implementare la conoscenza del territorio, delle sue risorse essenziali secondo il loro stato e le pressioni sopra esercitate individuando i valori e le infrastrutture da tutelare;
- codificare una disciplina utile a gestire le azioni da applicare alle risorse,
- tutelare i valori identitari;
- definire una strategia di valorizzazione delle risorse e dei valori identitari come elemento dello sviluppo locale attraverso:
 - la valorizzazione del sistema ambientale e del paesaggio come invarianti per lo sviluppo della promozione turistica e come innalzamento dei parametri di benessere;
 - rafforzamento del carattere policentrico del sistema urbano per il riequilibrio del sistema insediativo;
 - organizzare un sistema di infrastrutture che organizzi il sistema della mobilità con potenziamento del trasporto pubblico;
 - riqualificare il distretto industriale e attivare nuove filiere produttive per incentivare lo sviluppo economico;
- salvaguardare e valorizzare il centro antico di Prato per i valori storici, culturali, socio-economici soprattutto per il ruolo che la città svolge in un ambito territoriale più vasto;
- elevare la qualità ambientale ed insediativa delle aree industriali, promuovendone il riordino urbanistico e un'adeguata connessione con le infrastrutture viarie principali;
- favorire il recupero, il riuso e la trasformazione delle aree produttive dismesse e in dismissione, anche al fine di salvaguardare le aree ancora libere della pianura ed innalzare la qualità delle aree urbane.

Lo schema illustrato nella Relazione di Piano finora descritto, trae forza divenendo incisivo attraverso le Norme Tecniche di Attuazione. Di seguito sono riportati i contenuti degli articoli in cui maggiormente sono presenti indicazioni o prescrizioni riguardanti l'oggetto di intervento in esame in relazione agli elaborati di Piano analizzati allegati alla presente Relazione (cfr. QPRM.T02 PTCP Provincia di Prato).

L'art. 18 delle NTA norma il sistema funzionale "Natura e Biodiversità" costituito da tutti gli elementi che concorrono alla tutela della natura, alla conservazione della biodiversità e alla funzionalità degli ecosistemi della flora e della fauna.

Nell'ambito di tale sistema, l'area dell'Interporto è ricompresa all'interno di una porzione di territorio riconosciuta come area di interesse ecologico della Piana, mentre il sito di intervento oggetto di ampliamento dell'Interporto stesso non è ricompreso in alcuna area di interesse del PTCP, in quanto ricadente nell'ambito della pianificazione della Provincia di Firenze.

L'art. 19 delle NTA norma il sistema funzionale "Mobilità e Fruizione" individuando «*gli elementi che forniscono il necessario supporto fisico e tecnologico alle esigenze della mobilità veloce e alla fruizione lenta del territorio*» col fine di garantire gli spostamenti di persone e merci, rilevando i nodi infrastrutturali strategici. L'elenco di questi elementi definiti "costitutivi" classifica in:

- un primo livello con le reti stradali specializzate e con le strutture portanti, comprendente l'interporto;
- un secondo livello con un sistema stradale interno di supporto al funzionamento e alla valorizzazione del sistema economico locale;
- un terzo livello funzionale inerente l'accessibilità locale alternativa all'automobile con sistemi utili alla sostenibilità ambientale e territoriale;
- un quarto livello funzionale che riguarda gli elementi attrattori di mobilità lenta.

L'art. 20 delle NTA fa riferimento al sistema funzionale "Sviluppo" e ne individua i sistemi legati al distretto industriale, le principali risorse culturali e socio economiche ad esso connesse, i principali comparti produttivi, le strutture di servizio e di supporto, che li integrano e li diversificano, il patrimonio territoriale costituito dalla rete delle diverse infrastrutture e dagli edifici produttivi, compresi quelli di valore storico testimoniale. Individua inoltre, sull'intero territorio provinciale, le principali attività produttive nell'ambito dell'agricoltura, del turismo e della fruizione del territorio, dei servizi, della produzione tipica e di qualità, delle attività ricreative, sociali e culturali e dell'insieme delle relazioni funzionali esistenti o potenziali.

Nell'ambito della strategia dello sviluppo territoriale si riportano di seguito le principali disposizioni di Piano in riferimento all'opera progettuale oggetto di studio, partendo dall'art. 43 delle NTA che definisce gli obiettivi riferiti ai sistemi territoriali, tra cui, alla lettera r, la realizzazione del Parco interprovinciale della Piana, inserendovi le aree archeologiche contigue all'Interporto di Gonfienti e il perimetro dell'ANPIL Cascine di Tavola, facendo assumere a quest'ultima un ruolo di porta d'accesso, informazione e fruizione del Parco della Piana.

L'art. 66 Nelle NTA individua gli interventi, le opere immobili di interesse provinciale, dettando prescrizioni a cui devono adeguarsi i Comuni in fase di redazione dei Piani strutturali. Tra gli interventi elencati il piano promuove la valenza dell'Interporto della Toscana Centrale, individuato anche nella tavola di progetto STT 03 Sistema funzionale mobilità e fruizione, quale infrastruttura

di livello regionale e nazionale nonché quale "piattaforma logistica" per il distretto e per l'area fiorentina.

Parallelamente, la dimensione e l'importanza documentale e storiografica di Gonfienti sotto il profilo archeologico e dei reperti etruschi rinvenuti, impongono altresì una riflessione sulla necessità di tutelare l'area anche per le sue qualità intrinseche ed in quanto elemento nodale per la valorizzazione del patrimonio culturale della Provincia.

Il PTC prevede a tal fine di impiegare la strategica posizione di Gonfienti per la valorizzazione e promozione del patrimonio provinciale: l'area si trova infatti nel nodo di accesso ai percorsi fruitivi della Val di Bisenzio, alla città storica di Prato, al costituendo Parco della Piana ed è collegabile, tramite percorsi fruitivi nella Piana che attraversino l'area di Cascine di Tavola, al sistema etrusco - mediceo del Montalbano.

Il PS di Prato recepisce la presente localizzazione secondo le linee di principio riportate dal PTC.

L'art. 72 delle NTA, relativo alla strategia di sviluppo territoriale del sistema funzionale "Natura e biodiversità", stabilisce che la Provincia ed i Comuni, nelle rispettive azioni ed interventi che comportino inserimento di infrastrutture e strutture complesse nell'area di interesse ecologico delle Piana, realizzano contestualmente opportuni interventi di mitigazione e/o compensazione degli effetti prodotti sugli ecosistemi, finalizzati al mantenimento e miglioramento dei valori ecologici presenti.

L'art.73 delle NTA, in merito alla strategia di sviluppo territoriale nel sistema funzionale "Mobilità e fruizione", pone gli obiettivi funzionali e le relative strategie di perseguimento.

Tra gli obiettivi del primo livello funzionale perseguiti dal piano:

- rafforzare i collegamenti tra il territorio provinciale e le reti d'interesse regionale e nazionale, migliorando la rete di raccordo con il sistema autostradale e ferroviario nazionale e regionale, tra cui l'Interporto della Toscana Centrale, previsto nella programmazione nazionale e regionale dei trasporti. In particolare è inserito nelle infrastrutture convenzionate con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in base alla L. 240/90 e successive modifiche ed integrazioni; inoltre è indicato nel Piano Regionale della Mobilità e della Logistica come una delle due infrastrutture fisse della Regione Toscana per il trasporto delle merci.

Tra gli obiettivi del secondo livello funzionale:

- adeguare e potenziare la rete stradale primaria, perseguendo dove possibile, la separazione dei percorsi afferenti ai principali luoghi della produzione e quelli dei servizi urbani. Tra queste, sono contemplate le reti stradali a supporto del distretto industriale e, nel caso specifico, l'Asse delle Industrie (via Paronese e via Baciacavallo di Prato), per il quale il PTC prevede il raggiungimento di una completa funzionalità, attraverso il suo completamento e la sua connessione con la seconda tangenziale a ovest e con le aree produttive di Campi Bisenzio e Interporto ad est, tramite la connessione con la Prato-Signa;

- conseguire il più alto livello possibile di integrazione tra le differenti reti di trasporto, mediante l'individuazione e la realizzazione di efficienti nodi di scambio modale ferro - gomma, in corrispondenza delle maggiori polarità insediative (residenziali, terziarie o produttive), tra i quali l'Interporto.

3.4 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Firenze

La variante al Piano Territoriale di Coordinamento della provincia di Firenze, approvata con DCP n. 1 del 10/01/2013, modifica il precedente Piano del 1998, ai sensi della L.R. 3 gennaio 2005 n.1 "Norme per il governo del territorio", al fine di consentire un rinnovato dialogo tra la pianificazione provinciale e i nuovi strumenti urbanistici comunali.

La revisione del PTCP non è tuttavia motivata esclusivamente da necessità di adeguamento normativo; la Provincia di Firenze ha inteso infatti adeguare il proprio strumento di pianificazione ai mutamenti in corso verificando le dinamiche dello sviluppo ed orientando le scelte strategiche alla sostenibilità.

Tali mutamenti rispondono all'esigenza di adeguamento del Piano rispetto:

- al quadro di riferimento normativo relativo alle modifiche del Titolo V della Costituzione e alla relativa Legge Regionale per il Governo del Territorio n°1/2005;
- all'introduzione del Codice dei Beni Culturali e del paesaggio 42/2004 e stipula dell'intesa tra MIBAC e regione Toscana;
- al Piano regionale con l'approvazione del nuovo PIT;
- all'approvazione delle nuove pianificazioni di settore.

Il PTC è composto dai seguenti documenti:

- Relazione generale;
- Statuto del territorio e strategie di politica territoriale;
- Monografie dei Sistemi territoriali: Firenze e Circondario Empolese Valdelsa;
- Norme di attuazione e allegati;
- Carta dello Statuto del territorio;
- Atlante delle invarianti strutturali;
- Carta del grado di vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento;
- Quadro conoscitivo del PTC;
- Rapporto ambientale, Relazione di sintesi e Sintesi non tecnica.

Il PTC assume i seguenti obiettivi strategici:

- garanzia della conservazione attiva del patrimonio territoriale e delle invarianti strutturali di cui all'art. 1quater ed in particolare la difesa del suolo da rischi comuni e da situazioni di fragilità idraulica e geomorfologica;
- tutela e valorizzazione del territorio aperto provinciale sostenendone il carattere prevalentemente rurale;
- salvaguardia del carattere policentrico e reticolare degli insediamenti al fine di:

- contrastare i fenomeni di dispersione urbana e le saldature tra i diversi insediamenti;
- ottenere effettiva riduzione del consumo di suolo, con particolare attenzione rispetto alla rigenerazione dei contesti periferici ed al ridisegno dei margini;
- miglioramento dell'accessibilità agli insediamenti e della mobilità attraverso il potenziamento delle infrastrutture e l'integrazione delle diverse modalità di trasporto, con particolare riguardo al rafforzamento delle reti per la mobilità lenta giornaliera ed alla valorizzazione dei circuiti turistico-fruitivi presenti nella provincia fiorentina;
- razionalizzazione delle reti, dei servizi tecnologici e delle infrastrutture di interesse provinciale;
- promozione del miglioramento delle performance ambientali dei contesti produttivi e della valorizzazione dei sistemi produttivi identitari locali;
- tutela, valorizzazione ed incremento della rete ecologica, del patrimonio naturalistico e della biodiversità;
- completamento ed innovazione del sistema delle connessioni materiali ed immateriali.

A tal fine il PTC:

- a) individua l'articolazione del territorio provinciale in sistemi territoriali;
- b) definisce le invarianti strutturali;
- c) definisce i criteri generali di sostenibilità ambientale delle trasformazioni;
- d) attribuisce valore strategico alla qualità ambientale ed alla specificità dei contesti locali;
- e) promuove la formazione coordinata degli strumenti della pianificazione territoriale mediante i tavoli di coordinamento di area vasta;
- f) contiene le disposizioni per l'adeguamento alle previsioni del piano paesaggistico di cui al Piano di Indirizzo Territoriale (PIT).

Nell'ambito dello statuto del territorio e strategie di politica territoriale, il sito di intervento è ubicato all'interno di un'area adibita a polo ferroviario esistente (cfr. QPRM.T03 PTCP Provincia di Firenze).

Secondo l'art. 31 delle NTA, il Piano individua e classifica la rete ferroviaria esistente, da potenziare e di progetto, sulla base delle indicazioni del Piano regionale per la mobilità e per la logistica, efficace fino all'approvazione del Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM) di cui alla LR 55/2011, del quadro aggiornato delle previsioni e dell'articolo 9 della Disciplina di piano del PIT.

Il PTC promuove il coordinamento delle scelte inerenti la mobilità degli strumenti della pianificazione territoriale, al fine di assicurare:

- uno sviluppo equilibrato degli insediamenti, sia in relazione ai rapporti tra l'area metropolitana fiorentina e il resto della provincia, sia all'interno di ciascuno dei sistemi territoriali;

- una costante verifica del carico urbanistico indotto dal complesso delle previsioni dei piani comunali, ai fini della tutela delle risorse essenziali;
- l'armonizzazione delle strategie e delle scelte relative agli aspetti infrastrutturali e gestionali necessarie per dare attuazione agli indirizzi stabiliti dall'articolo 9 del PIT.

3.5 Pianificazione urbanistica comunale

3.5.1 Regolamento Urbanistico del Comune di Campi Bisenzio

Il Regolamento Urbanistico (RU), approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 70 del 3 maggio 2001, ai sensi dell'art. 55 della L.R.1/2005, disciplina l'attività urbanistica ed edilizia per l'intero territorio comunale, stabilendo le regole le azioni per la tutela, la riqualificazione e la valorizzazione del patrimonio insediativo e territoriale. Il Regolamento urbanistico si compone di due parti di seguito descritte.

- La disciplina per la gestione degli insediamenti esistenti individua e definisce:
 - il perimetro aggiornato dei centri abitati, quale delimitazione continua comprendente tutte le aree edificate e i lotti interclusi;
 - la disciplina dell'utilizzazione, del recupero e della riqualificazione del patrimonio urbanistico ed edilizio esistente, compresa la tutela e valorizzazione degli edifici e dei manufatti di valore storico e artistico;
 - l'individuazione delle aree per le opere di urbanizzazione primaria e secondaria, nel rispetto dei parametri definiti dal piano strutturale e con riferimento agli standard urbanistici minimi imposti dalle vigenti norme statali e regionali in materia di governo del territorio;
 - le aree, gli ambiti o i singoli edifici sui quali perseguire prioritariamente la riqualificazione insediativa;
 - le aree all'interno del perimetro dei centri abitati nelle quali è consentita l'edificazione di completamento;
 - l'individuazione del patrimonio edilizio esistente sul quale sono consentiti interventi di ampliamento;
 - la disciplina del territorio rurale, nel rispetto delle vigenti norme regionali in materia.
- La disciplina delle trasformazioni degli assetti insediativi, infrastrutturali ed edilizi del territorio individua e definisce:
 - gli interventi di addizione agli insediamenti esistenti consentiti anche all'esterno del perimetro dei centri abitati;
 - gli ambiti interessati da interventi di riorganizzazione del tessuto urbanistico;
 - gli interventi che, in ragione della loro complessità e rilevanza, presuppongono la preventiva approvazione dei piani attuativi di cui all'art. 11 o dei piani unitari di massima di cui all'art. 13;
 - il coordinamento con la pianificazione comunale di settore, anche mediante l'individuazione delle relative aree interessate o destinate;

- la disciplina della perequazione urbanistica, riferita a specifiche aree di trasformazione e/o di riqualificazione degli assetti insediativi;
- la mappa dell'accessibilità urbana;
- le infrastrutture da realizzare e le aree ad esse destinate;
- i beni sottoposti a vincolo ai fini espropriativi, ai sensi delle vigenti disposizioni statali e regionali in materia di espropriazione per pubblica utilità.

Il Regolamento urbanistico del Comune di Campi Bisenzio è costituito dai seguenti elaborati:

- Relazione generale con rapporto di valutazione integrata;
- norme tecniche di attuazione;
- indagine di compatibilità e fattibilità geologico-idraulica (tavv. 1-28) in scala 1:2.000, relazione tecnica, schede e tav. n° 29 in scala 1:10.000;
- definizione dell'uso della struttura fisica del territorio (tavv. 1-28) in scala 1:2.000;
- quadro d'unione in scala 1:5.000;
- schede valutative delle singole u.t.o.e. (unità territoriali organiche elementari) in riferimento al b.a.l. (nn. 1-8);
- mappa dell'accessibilità urbana e definizione delle reti in scala 1:5.000;
- perimetro dei centri abitati e delle aree edificate o previste come edificabili;
- ricognizione sul dimensionamento del residuo residenziale e delle medie strutture commerciali in scala 1:10.000;
- L1 – L2 ricognizione dei vincoli interessanti il Comune di Campi Bisenzio in scala 1:10.000.

Il sito di intervento (cfr. QPRM.T04 Pianificazione locale: Regolamento Urbanistico del Comune di Campi Bisenzio) ricade all'interno di una porzione di area comunale classificata come zona F adibita alle attrezzature metropolitane che, tra le attrezzature ammesse dall'art. 139 delle NTA per detta area, è ricompresa quella dell'interporto.

All'interno del sito di intervento è ricompresa una porzione di area interessata da reperti archeologici, per la quale l'art. 127 delle NTA dispone che dette aree non sono esattamente perimetrate in quanto tale definizione spetta alla Soprintendenza Archeologica. Ogni trasformazione del territorio è condizionata alla tutela di eventuali rinvenimenti e scoperte.

In prossimità di tale area archeologica, il sito di intervento ricomprende inoltre un'area adibita alla realizzazione di casse di espansione e compensazione idraulica, finalizzate alla laminazione delle portate di piena dei corsi d'acqua. Il perimetro delle aree di compensazione idraulica indicato dal RU è indicativo e dovrà essere più esattamente definito in fase di progettazione esecutiva dell'opera.

3.5.2 Piano Strutturale del Comune di Prato

Il Piano Strutturale (PS), approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 19 del 21 marzo 2013, persegue le finalità indicate dalla L.R. 1/2005 al fine di garantire lo sviluppo sostenibile del

territorio, nel rispetto dei caratteri ambientali, insediativi e paesistici che lo contraddistinguono attraverso gli elaborati costituenti:

- a. lo Statuto del Territorio,
- b. la strategia dello sviluppo territoriale.

Tali sezioni fanno riferimento al territorio comunale per il quale il Piano riconosce: gli elementi del Patrimonio Territoriale e Urbano, le Invarianti strutturali, gli Ambiti caratterizzati, i Sistemi e Subsistemi Territoriali e le Unità Territoriali Organiche Elementari (UTOE).

La parte statutaria è costituita da principi durevoli di tutela del patrimonio territoriale e di criteri di uso delle risorse (Statuto del Territorio).

La parte strategica è finalizzata a definire gli obiettivi e gli indirizzi per il governo del territorio comunale, preordinando azioni di conservazione, riqualificazione e trasformazione coerenti con i principi fissati nello Statuto del territorio e rispondenti alle esigenze di sviluppo della società locale.

Il Patrimonio Territoriale e Urbano costituiti da manifestazioni visibili delle azioni di trasformazione di lungo periodo delle risorse locali da parte della società insediata, che abbiano comunque prodotto incremento di valori intrinseci e relazionali delle risorse stesse collettivamente riconosciuti e condivisi.

Le Invarianti Strutturali costituiti da elementi fisici, economici, sociali e culturali presenti che hanno determinato l'assetto del territorio costituendone gli elementi identitari. Le invarianti strutturali sono soggette a specifici criteri di utilizzo e limiti di trasformabilità al fine di garantirne la tutela e la valorizzazione nei processi evolutivi.

Gli Ambiti caratterizzati sono porzioni di territorio in cui la presenza di più e diversi tipi di invarianti strutturali concorre a rafforzare il ruolo e il valore specifico ed identitario di un determinato territorio.

I Sistemi e Subsistemi Territoriali sono ambiti caratterizzati da una specifica e riconoscibile modalità di rapporto costitutivo tra gli elementi fisici naturali e le trasformazioni introdotte dal protrarsi di attività umane di lungo periodo. La suddivisione del territorio comunale in Sistemi e Subsistemi è atto di contenuto progettuale e descrive assetti che derivano sia dal riconoscimento di specifici caratteri esistenti, sia da azioni di recupero, ripristino, integrazione o nuova realizzazione di elementi compatibili con i principi di costruzione del territorio e coerenti con la sua identità geostorica. Per ogni Sistema e Subsistema Territoriale il PS definisce specifiche previsioni di uso e tutela delle risorse articolate in:

- descrizione dei caratteri territoriali (parte statutaria);
- definizione degli obiettivi di governo del territorio (parte strategica);
- strategie di pianificazione per il loro perseguimento (parte strategica).

La necessità di coordinare gli obiettivi entro ambiti omogenei, che comprendano le aree oggetto di azione, ma anche ambiti più estesi ove si ritiene che gli effetti delle azioni specifiche si esplichino rende necessaria l'identificazione delle UTOE; il PS di Prato identifica le UTOE con i Sistemi e i Subsistemi Territoriali.

Costituiscono il Piano Strutturale gli elaborati riferiti alle seguenti tematiche:

- Quadro conoscitivo
 - Aspetti fisiografici
 - Aspetti ambientali
 - Aspetti agronomici e vegetazionali
 - Aspetti infrastrutturali e trasportistici
 - Aspetti morfologici e sociali della città delle differenze
 - Aspetti socio-demografici
 - Vincoli sovraordinati
 - Insempiamenti e territorio
 - Consumo di suolo e frammentazione insediativa
 - Elementi di riconoscimento per il Parco Agricolo della Piana
- Parte strategica
 - Statuto del territorio
 - Strategie per il governo del territorio
- Relazioni
- Valutazione e partecipazione

Di seguito sono riportati i contenuti degli articoli in cui maggiormente sono presenti indicazioni o prescrizioni riguardanti l'area progettuale ricadente all'interno del comune di Prato in relazione agli elaborati di Piano analizzati allegati alla presente Relazione (cfr. QPRM.T05 Pianificazione locale: Piano Strutturale del Comune di Prato).

Nell'ambito dei Sistemi e Subsistemi territoriali identificati dal PS, l'area dell'Interporto ricade all'interno del Sistema 2 "La Calvana" - Subsistema 2b "il versante", che comprende la fascia pedecollinare della Calvana, caratterizzato dalla presenza di ville e coltivazioni agrarie tradizionali.

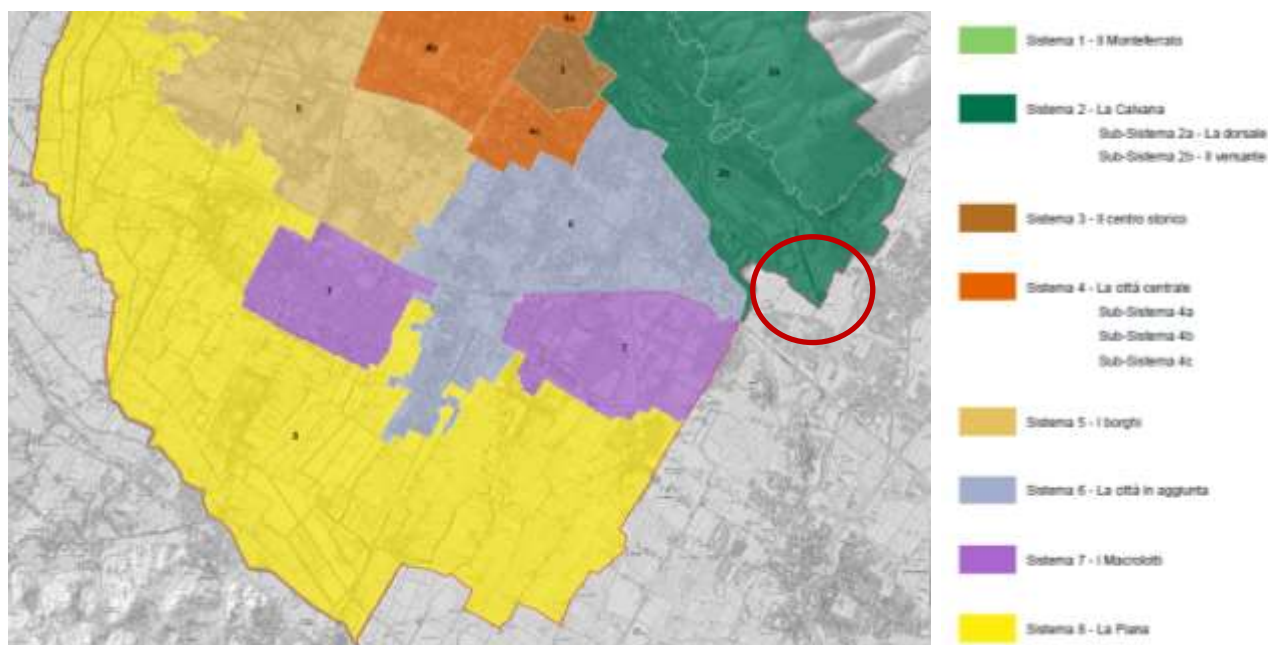


Figura 3-1 Sistemi e sottosistemi territoriali del PSC di Prato

All'art. 52 delle NTA, lo statuto del territorio ricomprende all'interno di tale sottosistema la fascia pedecollinare nord della Calvana, caratterizzata dal paesaggio delle ville, e delle coltivazioni e sistemazioni agrarie tradizionali.

L'ambito del Bisenzio, dal punto di vista paesistico, può essere scomposto in due tratti: la parte alta che scorre nella valle compresa tra la Calvana e il Monteferrato e il tratto cittadino. Il primo tratto è caratterizzato dal paesaggio agricolo tradizionale con coltivazioni terrazzate ad olivo, lembi di bosco che scendono dalla Calvana e dal Monteferrato e vegetazione riparia all'interno dell'alveo. L'ingresso in città vede la contrapposizione di due paesaggi differenti, sulla sponda destra troviamo lo sbarramento del Cavalciotto, su quello sinistro la fascia di ville che si articolano parallelamente al Bisenzio. Il tratto urbano è confinato entro alti argini e lungo le sue sponde si snodano percorsi ciclo-pedonali e aree a verde attrezzate.

Il quartiere sulla riva sinistra del Bisenzio è uno dei primi insediamenti residenziali realizzati all'inizio del '900 e si caratterizza per la signorilità degli edifici di gusto eclettico e per le frequenti citazioni liberty.

Sempre sulla sponda sinistra del Bisenzio è collocato un caratteristico quartiere, sorto abusivamente negli anni '60/'70 del '900, detto il "Cantiere".

L'insediamento antico pedecollinare ha perso in parte la sua continuità a seguito della crescita della città, della sua infrastrutturazione e dell'abbandono di pratiche colturali legate al bosco. In particolare l'insieme delle ville agricole padronali, localizzate lungo via Firenze, è reso discontinuo dall'urbanizzazione recente, quello delle ville pedecollinari del versante sud, dove pure si è mantenuto l'assetto delle colture storiche terrazzate, è parzialmente compromesso dal recente inserimento di edificazione sparsa.

L'area dell'interporto rappresenta una forte infrastrutturazione che si affianca e convive con diverse problematiche, in particolare con l'area archeologica di Gonfienti, dove sono stati rinvenuti resti archeologici etruschi e di età romana.

Nell'ambito delle strategie per il governo del territorio, l'art. 78 delle NTA riconosce al Subsistema 2b "il versante", che comprende sia aspetti naturalistici e paesaggistici sia aree fortemente urbanizzate, la funzione principale di costituire una cerniera tra la città e l'ambiente naturale della Calvana. La tutela e la valorizzazione di tale funzione va sviluppata attraverso:

- la conservazione dell'assetto agricolo pedecollinare comprensivo delle sistemazioni agrarie storiche di versante e delle aree agricole di pregio;
- la salvaguardia dei valori identitari del territorio e del paesaggio rurale, anche attraverso azioni economiche volte alla diffusione di prodotti tipici;
- la valorizzazione e la tutela della fascia pedecollinare caratterizzata dalla presenza di ville di notevole interesse storico-architettonico e da sistemazioni agrarie tradizionali;
- la valorizzazione dell'importante sito archeologico di Gonfienti;
- la creazione di un sistema integrato a valenza storico-ambientale tra l'A.N.P.I.L. della Calvana, il parco del Bisenzio e il sito archeologico di Gonfienti;
- il recupero delle cave di Pizzidimonte e di Macia ai fini della loro messa in sicurezza e riqualificazione paesaggistica;
- il recupero e la riqualificazione dell'area del Cantiere che si fondi sui principi di sostenibilità edilizia e coniughi interventi sul patrimonio edilizio esistente con una ricerca qualitativa del disegno urbano e degli spazi pubblici.
- la valorizzazione dell'aspetto turistico-ricreativo del parco fluviale del Bisenzio, soprattutto nel suo tratto urbano;
- la trasformazione del comparto urbano costituito dall'area dei Magazzini Generali, dall'area dello Stadio Comunale "Lungo Bisenzio" e dall'area ferroviaria limitrofa. Gli interventi dovranno perseguire gli obiettivi di recupero delle aree e degli edifici dismessi o la sostituzione degli edifici incongrui in adiacenza al sedime ferroviario con localizzazione di funzioni di servizio al tram-treno, culturali, commerciali fino alla media distribuzione, turistico-ricettive e direzionali; di recupero dell'area occupata dallo Stadio, con relativo trasferimento di questo, tramite la creazione di un'ampia area a parco pubblico prospiciente il Bisenzio, e l'introduzione di nuovi edifici di tipo residenziale; dovranno inoltre perseguire gli obiettivi di connettere le due aree sopra descritte tramite percorsi e spazi pubblici.

Per il raggiungimento di tali obiettivi, gli atti di governo del territorio definiscono determinati criteri e prescrizioni, tra cui la definizione delle modalità di riconnessione tra il sito archeologico di Gonfienti, comprese le aree inedificate intorno ad esso, e l'ambito della Calvana e del Bisenzio tramite la valorizzazione del sito e dei relativi reperti archeologici, l'ampliamento del perimetro dell'A.N.P.I.L. della Calvana, il coinvolgimento delle aree verdi dell'Interporto, la definizione di percorsi pedonali di collegamento e dei punti e modalità di attraversamento delle infrastrutture

presenti e del fiume Bisenzio e di accesso all'area, la creazione di un parco con caratteri di giardino urbano lungo le due rive del Bisenzio, la definizione di percorsi ciclabili di collegamento e di accesso all'area, la previsione di aree limitrofe a servizio del parco. L'assetto definitivo dovrà configurare una ampia sequenza di luoghi che dalla Calvana si inoltra nella pianura lungo il Bisenzio, trovando nell'area mediana di Gonfienti un punto di eccellenza.

Nell'ambito dello statuto del territorio e in particolare agli ambiti caratterizzati dalle invarianti strutturali, l'area dell'interporto è parzialmente ubicata in un ambito della struttura agroalimentare e un ambito appartenente al complesso paesaggistico "Gonfienti-Bisenzio".

I "Complessi paesaggistici" sono le parti del territorio aperto e delle aree periurbane la cui caratterizzazione discende dalla interazione virtuosa nel lungo periodo tra singoli elementi, quali le forme insediative (ville, complessi rurali, etc.), le sistemazioni agroambientali (reticolo idraulico artificiale e naturale, terrazzamenti, copertura vegetale, agromosaico), le sistemazioni decorative (parchi e giardini, formazioni arboree lineari, viali, etc.). Il P.S. assume tali ambiti come nuclei di addensamento e presidio delle qualità paesaggistiche più generali e come markers della percezione visiva del territorio.

Qui, il complesso paesaggistico "Gonfienti-Bisenzio" comprende il tratto urbano in cui il Bisenzio è confinato entro alti argini e lungo le cui sponde si snodano percorsi ciclo-pedonali e aree a verde attrezzato. La frazione storica di Gonfienti, disposta linearmente lungo la curvilinea strada di accesso, e l'area archeologica a ridosso dell'abitato, dove sono stati rinvenuti resti etruschi e di età romana, rendono evidenti le valenze paesaggistiche ed archeologiche del sito.

Per quanto concerne l'invarianza paesaggistico-ambientale, nell'ambito dell'area dell'Interporto e del sito di intervento non si rileva la presenza di alcuna invariante.

Rispetto alla invarianza storico-insediativa, l'area dell'Interporto rientra in un ambito di rischio archeologico per il quale l'art. 9 delle NTA distingue le aree di interesse archeologico come "elementi di interesse archeologico" e "aree di rischio archeologico".

Gli atti di governo del territorio e le norme di rango regolamentare correlate definiscono le eventuali indagini preventive da eseguire in ragione del tipo di intervento, secondo modalità da concordare con la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana, differenziate a seconda che gli interventi riguardino "elementi di interesse archeologico" o "aree di rischio archeologico".

In riferimento alle strategie per il governo del territorio, nell'ambito della disciplina dei suoli, l'area dell'Interporto rientra nella porzione di territorio identificata come urbana, per la quale l'art. 47 delle NTA stabilisce che deve essere garantita:

- la dotazione di infrastrutture per la mobilità, parcheggi, verde urbano e di connettività urbana, percorsi pedonali e ciclabili, infrastrutture per il trasporto pubblico, arredo urbano ed altre opere di urbanizzazione primaria;

- la qualità e la quantità degli interventi realizzati per il contenimento dell'impermeabilizzazione del suolo, il risparmio idrico, la salvaguardia e la ricostruzione delle riserve idriche anche potenziali;
- la dotazione di reti differenziate per lo smaltimento e per l'adduzione idrica, nonché il riutilizzo delle acque reflue;
- la salubrità degli immobili e del territorio, il contenimento energetico, il rispetto dei requisiti di fruibilità, accessibilità e sicurezza degli insediamenti per ogni tipologia di utenza.

Parte dell'area dell'Interporto rientra in un ambito della struttura agroalimentare e ricomprende al suo interno un corso d'acqua che l'art. 66 delle NTA ne prescrive la tutela assoluta e ne istituisce una fascia di rispetto, per un'ampiezza di 10 metri, su entrambe le sponde dei corsi d'acqua, delle gore, dei tratti intubati, ad eccezione di quelli classificati come fognature in gestione al Comune e/o al gestore unico, dei laghi, degli specchi d'acqua artificiali e delle opere di regimazione idraulica quali casse di espansione e di laminazione.

Nella fascia di rispetto è espressamente vietata la realizzazione di nuovi edifici e/o ampliamenti di edifici esistenti ad eccezione di opere amovibili, piantagioni, pavimentazioni che non comportino impermeabilizzazione dei suoli, gli interventi necessari alla realizzazione e/o adeguamento di impianti idroelettrici per la produzione di energia, quelli necessari alla regimazione dei corpi idrici, nonché quelli volti all'utilizzo e valorizzazione delle risorse idriche naturali; gli interventi per la riqualificazione ambientale realizzati con metodologie di basso impatto, nonché quelli per la realizzazione di infrastrutture a rete e puntuali di rilevante interesse pubblico, gli interventi diretti alla realizzazione di impianti legati all'attività della pesca (anche sportiva) e la realizzazione di attrezzature sportive e ricreative all'aperto.

Qualora sia dimostrata l'impossibilità alla loro realizzazione in aree esterne alle fasce di rispetto, è ammessa la realizzazione di opere pertinenziali ad edifici esistenti, quali opere accessorie ad impianti tecnologici, opere di abbattimento delle barriere architettoniche e in genere opere necessarie per adeguamenti a disposizioni normative vigenti, purché l'intervento sia realizzato in condizioni di sicurezza idraulica, senza un significativo aggravio delle condizioni di rischio idraulico nelle zone contermini e senza che sia pregiudicata l'accessibilità agli alvei, sponde e difese.

Tale corso d'acqua non risulta però ricompreso all'interno del sito di intervento.

In relazione alla mobilità di interesse metropolitano, all'art. 86 del NTA sono definiti gli obiettivi da perseguire tra cui il miglioramento ed il rafforzamento dei collegamenti del territorio pratese con le reti di interesse nazionale e regionale (ferrovia, autostrada, viabilità principale) e con le principali infrastrutture (Aeroporto, Interporto), così da creare una forte integrazione tra i vari sistemi di mobilità in grado di garantire un'efficace complementarietà e sinergia, e il potenziamento dei sistemi di trasporto pubblico di massa.

In coerenza con le previsioni regionali e provinciali per il perseguimento di detti obiettivi, il piano prevede una serie di interventi tra cui il completamento dell'Asse delle Industrie e la sua

connessione con le aree produttive di Campi Bisenzio e l'Interporto, tramite il collegamento con la bretella Prato-Signa.

All'Art. 87 delle NTA, il PS identifica nella rete ferroviaria la strategia utile alla movimentazione di merci e persone. Di particolare rilevanza, in ordine alla movimentazione delle merci, appare il potenziamento della piattaforma ferroviaria dell'Interporto per lo sviluppo dei collegamenti ferroviari con il porto di Livorno e con gli altri principali interporti connessi alla rete ferroviaria.

4 LA PIANIFICAZIONE SEPARATA

La pianificazione separata è costituita dalla pianificazione di settore e nello specifico, in questa sede, date le caratteristiche dell'oggetto dello studio, si è fatto riferimento al settore trasporti oltre che, naturalmente quello ambientale.

Stante la natura dell'opera proposta ed in ragione della richiamata articolazione del quadro pianificatorio, nel caso in specie questo è stato articolato secondo i diversi livelli di competenza regionale, provinciale e locale.

4.1 Settore Trasporti

<i>Pianificazione ordinaria separata - Settore Trasporti</i>		
<i>Livello</i>	<i>Strumento</i>	<i>Estremi</i>
Nazionale	Piano Nazionale della Logistica 2012-2020	Approvato nel luglio 2012 dalla Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica
Regionale	Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità	Approvato con DCR del 12/02/2014
Comunale	Piano Urbano della Mobilità del Comune di Prato	Approvato con DC della Circoscrizione Centro n. 17 del 6/04/2004

Tabella 4-1 Strumenti di pianificazione ordinaria separata - Settore Trasporti

4.1.1 Piano Nazionale della Logistica

Il Piano della Logistica è stato definito attraverso 10 linee strategiche di intervento caratterizzate da 51 azioni che interessano i diversi settori dei trasporti e della logistica nonché le norme, le regole e le valutazioni degli effetti degli interventi che saranno realizzati.

In questa logica, il Piano è stato aggiornato dando contenuti delle politiche di settore nella logica di sistemi ed individuando quelle azioni prioritarie che con risorse finanziarie minime consentano di avviare e attuare processi virtuosi.

La Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti recante gli "indirizzi generali sull'attività amministrativa e sulla gestione per il 2012", adottata il 9 gennaio 2012, fornisce specifiche e riferimenti in ordine al Piano Nazionale della Logistica.

Fra gli obiettivi strategici, in relazione alla priorità politica che riguarda incremento di efficienza del sistema dei trasporti, evidenzia come una visione di sistema delle strutture di mobilità non può prescindere dalla logistica, e ravvisa l'esigenza di completare il "Piano della logistica 2011-2020", che indica, pur in assenza del Piano dei trasporti, le politiche da seguire nelle diverse modalità a livello nazionale e locale, richiamando l'attenzione sulle necessità di indicare interventi puntuali

necessari ad accrescere la competitività e soddisfare le esigenze di una domanda di trasporto sempre crescente e diversificata.

Secondo gli studi condotti per la predisposizione del Piano, il settore del trasporto ferroviario delle merci è condizionato dai seguenti fattori:

- criticità del sistema dell'offerta che essendo fortemente polverizzata non agevola il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia e non incentiva la domanda di trasporto intermodale;
- insufficiente regolarità del servizio ferroviario che allontana sempre più quella tipologia di merci che ha maggiori esigenze di certezza in termini di resa ed affidabilità;
- incapacità nel superare, da parte del vettore ferroviario nazionale, quei vincoli organizzativi che, di fatto, hanno impedito un reale efficientamento della catena del combinato;
- l'incapacità di realizzare una prima rete portante di servizi a scala nazionale ad alta regolarità e frequenza, così come già espresso dal Piano della Logistica del 2006.

Il traffico intermodale si svolge oggi su una serie di impianti di diversa natura:

- Interporti
- Porti
- Terminal di RFI e Trenitalia
- Terminal privati.

Tale segmento tende a concentrarsi nelle regioni centro settentrionali, dove in alcune relazioni con i porti si svolge anche su distanze inferiori ai 500km. Il 70% del trasporto intermodale fa capo agli scali portuali del nord Italia.

Le attuali criticità nell'attuale assetto interportuale italiano possono ricondursi:

- insufficienza degli impianti necessari a completare la rete proprio nelle aree a maggiore generazione di traffico;
- impianti localizzati in aree che presentano un'elevata dispersione delle attività produttive sul territorio e determinando difficoltà di acquisizione della domanda;
- presenza di strozzature in molti degli impianti realizzati che ne limitano l'operatività;
- limiti dimensionali e funzionali dell'infrastruttura ferroviaria che non consente la formazione di treni "lungi e pesanti" e l'utilizzo di semi-rimorchi;
- irregolarità del servizio ferroviario che non garantisce la certezza dei termini di resa della merce;
- mancanza di un programma di efficientamento della catena del combinato in modo da ridurre i costi unitari finali del servizio (necessità già espressa dal Piano della Logistica);
- frammentazione dell'autotrasporto che rende difficile la conversione all'intermodale con il conto proprio che supera ancora il conto terzi;
- difficoltà di esternare le attività logistiche ad operatori più evoluti per le piccole medie imprese manifatturiere;

- mancanza di strumenti informatici atti a garantire non solo l'efficienza delle attività ma anche il necessario coordinamento tra i soggetti che intervengono nella catena del trasporto;
- inadeguatezza di Norme tali da consentire un'organizzazione più evoluta degli interporti implementandone l'attrattività;
- insufficiente accessibilità ed inadeguatezza infrastrutturale dei porti che non consente di destinare agli interporti quell'ulteriore quota di domanda rivolta al combinato (ro-ro e containers).

Il traffico internazionale appare consolidato e destinato ad una crescita ulteriore per i vincoli introdotti da Svizzera ed Austria al transito di mezzi pesanti (destinati ad essere mantenuti) e per l'assenza di limitazioni di sagoma ed in particolare alla possibilità di inoltro dei semirimorchi oltre che dell'effettuazione di servizi di autostrada viaggiante.

Viceversa il trasporto nazionale ha minore certezza dei termini di resa della merce, costi unitari più elevati, subisce di più l'organizzazione arretrata in origine di alcune filiere e ha nell'autotrasporto un concorrente consolidato ed altamente "flessibile".

Risulta essere quindi la parte più debole del sistema in quanto è quella più penalizzata dai limiti dell'offerta sia dal punto di vista delle esigenze degli utilizzatori, sia dal punto di vista dell'equilibrio economico della produzione del servizio.

Contraddittoria appare la situazione dei traffici da e per i porti, dove da una parte la quota dei flussi di merce intermodali su ferrovia che hanno origine o destinazione in uno scalo rappresentano circa il 70% del trasporto intermodale nazionale e nello stesso tempo, ad eccezione dei soli porti di La Spezia e Trieste, prevale comunque la modalità su gomma.

Ma è proprio nei confronti del traffico da/per i porti e del traffico nazionale che una prima messa in rete degli interporti/porti nazionali, un accordo tra questi e le imprese ferroviarie e l'adozione di nuovi modelli gestionali dei terminal può concretizzare alcuni risultati.

In tale ottica il Piano non prevede l'ipotesi del potenziamento del servizio ferroviario per tutti gli interporti che operano sull'intermodale, quanto piuttosto l'attivazione di un primo servizio su una rete principale di 8 interporti, a cui si dovranno aggiungere due impianti di Milano e Roma da individuare, in prima fase, tra quelli esistenti delle FS; il tutto corrispondente ad un incremento dell'offerta ferroviaria compreso tra il 15/20%.

Il quadro esaminato e le valutazioni più puntuali di intervento che ne sono scaturite consentono di individuare un primo "pacchetto" di interventi di breve medio periodo che diano alcuni risultati in grado di innescare al contempo un processo di sviluppo più complessivo. In dettaglio è necessario:

1. attuare una nuova normativa di regolazione del settore che definisca una classificazione degli impianti, il loro regime giuridico, l'assetto delle competenze di riferimento e preveda la riorganizzazione della gestione dei terminal;

2. attivare un primo potenziamento di servizi regolari e frequenti su 8 interporti ed i 2 nodi di Milano e Roma;
3. eliminare i "colli di bottiglia" sulle direttrici nazionali che impediscono il transito di treni lunghi e pesanti con semirimorchi e containers high cube, risoluzione dei problemi di connettività e di accessibilità nelle macro-aree;
4. sistemare gli impianti ferroviari di alcuni porti al fine di una loro maggiore interconnessione con le infrastrutture retroportuali;
5. mettere a punto un serie di strumenti informatici di sistema e dei relativi accordi di interfaccia;
6. ripristinare gli incentivi agli investimenti per l'autotrasporto;
7. promuovere accordi con le Regioni ed i Comuni per progetti locali di incentivazione all'esternalizzazione della logistica e per politiche di city logistic.

I risultati degli studi condotti nella logica dei nuovi criteri di ripartizione territoriale, vede l'Italia suddivisa nelle sette piattaforme logistiche:

- la Piattaforma logistica del Nord-Ovest (Valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia, Liguria),
- la Piattaforma logistica del Nord-Est (Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Trentino Alto Adige),
- la Piattaforma logistica dell'Area Centro-Settentrionale (Emilia-Romagna, Toscana),
- la Piattaforma logistica dell'Area Centrale (Lazio, Umbria, Marche, Abruzzo),
- la Piattaforma logistica Adriatico Sud (Molise e Puglia),
- la Piattaforma logistica Tirrenico Sud (Campania, Calabria e Basilicata),
- la Piattaforma logistica Mediterraneo Sud (Sicilia e Sardegna),

piattaforme che hanno trovato una espresa normativa di attuazione con il disegno di legge sugli interporti.

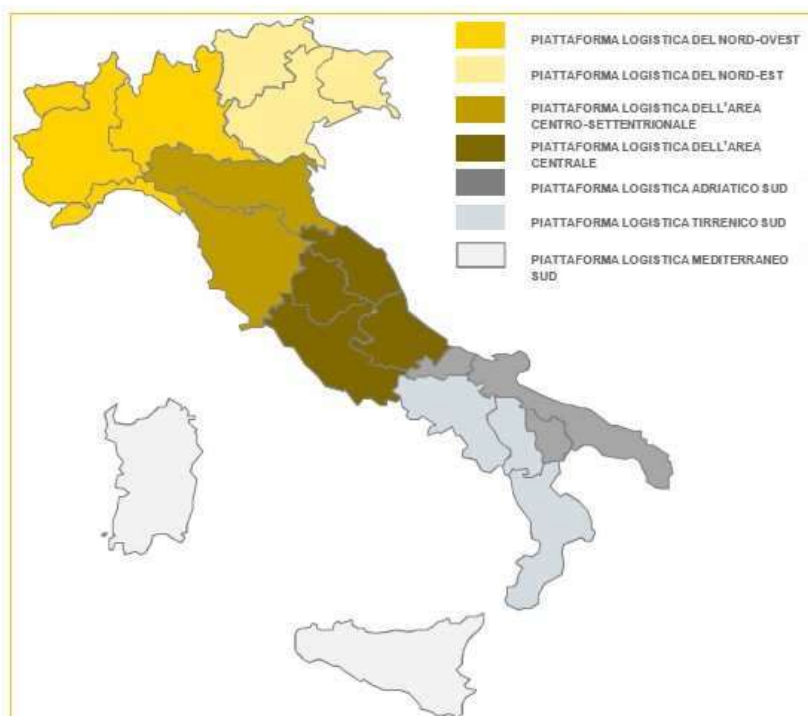


Figura 4-1 Le Piattaforme logistiche

Per ciascuna piattaforma sono state ricostruite le dinamiche dei principali indicatori socioeconomici, oltreché gli assetti infrastrutturali e i modelli governance prevalenti nel settore della logistica.

Tra le dinamiche comuni risultanti dalle analisi si è rilevato, tra gli altri, un tendenziale peggioramento degli indici demografici (indici di vecchiaia, di ricambio sociale, e di carico sociale) e, con riferimento ai sistemi produttivi, la tendenza di alcune aree a tradizionale vocazione industriale verso il settore delle costruzioni e dei servizi con conseguente calo del PIL nella macroarea.

In relazione ai livelli di accessibilità, non solo interna al Paese ma anche ai mercati esteri, si evidenzia la necessità di privilegiare la realizzazione di interventi infrastrutturali, in grado di creare un tessuto connettivo, non solo interno al Paese, ma che colleghi le reti infrastrutturali regionali ai principali Corridoi Europei.

Sul piano delle governance si evidenzia, la necessità per il settore della logistica di puntare su processi innovativi, finalizzati al miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del sistema logistico italiano anche attraverso un maggior coordinamento nella programmazione delle scelte di settore.

Per la Piattaforma Centro - Settentrionale (Emilia Romagna e Toscana) le opere e gli interventi di riordino organizzativo avranno il preciso scopo di:

- disporre di un sistema infrastrutturale che preservi e valorizzi la competitività del tessuto economico dell'area Centro settentrionale, ad alta vocazione industriale, manifatturiera e dove si concentrano le quote principali dell'import-export italiano in una logica di contesto europeo e mediterraneo;

- sviluppare, in particolare, l'accessibilità alle aree metropolitane di Firenze e Bologna e quella interna ai grandi aggregati urbani, oggetto di fenomeni di congestione e inquinamento non più accettabili in una logica di sostenibilità economica, sociale e ambientale. Nello specifico, i progetti relativi alle infrastrutture di trasporto individuati come strategici nell'ambito della pianificazione regionale per il rilancio e lo sviluppo della piattaforma Centro-Settentrionale nel contesto nazionale e verso il Nord Europa e il mediterraneo, vengono suddivise secondo tre funzioni strategiche:
 - porte di accesso ai flussi internazionali (con interventi prioritari in ambito portuale);
 - infrastrutture a supporto dell'industria manifatturiera, della distribuzione commerciale e della retroportualità interporti e nuovi accessi stradali;
 - infrastrutture per lo sviluppo della competitività logistica delle aree metropolitane e nuovi sistemi tangenziali).

Per entrambe le Regioni, la pianificazione regionale ritiene strategici alcuni interventi quali il nuovo terminal container del porto di Ravenna e il progetto "Piattaforma Europa" del porto di Livorno, interventi che risultano pienamente in linea con quanto già evidenziato nelle Linee guida del Nuovo Piano Nazionale della Logistica, che vede nel porto di Livorno e in quello di Ravenna i due capisaldi della trasversale Tirrenico - Adriatica. A ciò si aggiungono altri interventi sugli interporti: la Regione Toscana individua nel potenziamento della Piattaforma logistica costiera una condizione essenziale per la competitività dell'intero sistema economico regionale, facendo perno sull'insieme delle strutture fisse dei porti di Livorno, Carrara e Piombino con appoggio al Porto di La Spezia, dell'interporto di Guasticce e quello del Porto di Firenze che assume anche il ruolo di supporto alla city logistics per la distribuzione urbana delle merci e dell'aeroporto di Pisa.

In definitiva la Piattaforma logistica viene così a configurarsi nel suo assetto primario:

- la piattaforma logistica dell'area Centro-Settentrionale si caratterizza per una trasversalità che va sempre più saldando il territorio tosco-emiliano; i porti di Livorno sul Tirreno e quello di Ravenna sull'Adriatico, sono i due capisaldi della trasversale che si consolida con l'interporto di Livorno-Guasticce, l'interporto di Prato e l'area logistica di Parma incentrata sul suo interporto con il nodo interportuale e ferroviario di Bologna e Cesena determinando un asse logistico fondamentale per i prodotti alimentari e quelli dell'agro-refrigerati nell'area di Cesena;
- un ruolo importante lo svolgerà il collegamento autostradale Mestre-Orte.

4.1.2 Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità

La fase di avvio del processo di pianificazione regionale del settore dei trasporti si è concretizzata con la redazione del primo Piano regionale dei trasporti (PRIT), approvato con D.C.R. n. 254/1989. In questo contesto, il PRIT, oltre a poter rispondere alle esigenze di breve periodo, conteneva la strumentazione necessaria per governare lo sviluppo del sistema di trasporto in maniera correlata con lo sviluppo della società toscana e con l'azione più generale di programmazione della regione.

Oltre all'individuazione degli obiettivi di settore erano previsti programmi di intervento nell'ambito dei servizi, delle infrastrutture, del trasporto merci e del sistema informativo.

L'atto di programmazione del settore infrastrutture e mobilità successivo è rappresentato dal Piano della Mobilità e della Logistica (PRML) approvato con D.C.R. n. 63/2004. Orientare la mobilità delle persone e superare il deficit infrastrutturale sono i temi rilevanti del piano. In attuazione del piano sono stati avviati investimenti sui mezzi di trasporto, sui piani urbani della mobilità, sulla sicurezza stradale, sulla mobilità urbana (tramvie), sui porti e gli aeroporti.

Tra i due piani del 1989 e 2004, nel 1990 si è inserito lo Schema strutturale dell'Area Metropolitana Firenze-Prato-Pistoia con lo scopo di disporre di un quadro generale e integrato di riferimento, atto a programmare le scelte operative delle politiche di sviluppo nazionali e regionali nell'area, nonché a realizzare un efficace coordinamento degli atti di pianificazione e degli interventi.

Il nuovo Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) è stato istituito con legge regionale 4 novembre 2011, n. 55, che individua un nuovo strumento di programmazione delle politiche regionali ai sensi dell'art. 10 della L.R. 49/99 "Norme in materia di programmazione regionale", che attua e dettaglia le strategie di intervento delineate dal Programma Regionale di Sviluppo 2011-2015, annualmente specificate ed aggiornate dai documenti di programmazione economica e finanziaria.

Il piano ha l'obiettivo di superare, da un lato, la disomogeneità della tipologia degli atti di programmazione esistente nei diversi settori e, dall'altro, creare uno strumento unitario che consenta la gestione globale delle politiche della programmazione in materie inscindibilmente connesse. Il PRIIM definisce, ai sensi della legge istitutiva, le strategie e gli obiettivi in materia di infrastrutture, mobilità e trasporti in coerenza con il PIT secondo quanto disposto dall'articolo 48 della L.R. 1/2005 "Norme per il governo del territorio".

La legge di istituzione del piano ha definito le finalità principali in materia di mobilità e infrastrutture:

- a. realizzare una rete integrata e qualificata di infrastrutture e servizi per la mobilità sostenibile di persone e merci;
- b. ottimizzare il sistema di accessibilità al territorio e alle città toscane e sviluppare la piattaforma logistica toscana quale condizione di competitività del sistema regionale;
- c. ridurre i costi esterni del trasporto anche attraverso il riequilibrio e l'integrazione dei modi di trasporto, l'incentivazione dell'uso del mezzo pubblico, migliori condizioni di sicurezza stradale e la diffusione delle tecnologie per l'informazione e la comunicazione.

La legge ha quindi definito gli ambiti interconnessi di azione strategica:

- a. realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale;
- b. qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico;
- c. azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria;

- d. interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana;
- e. azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti.

Per ogni ambito interconnesso di azione strategica sono definiti i seguenti obiettivi strategici e specifici in coerenza con gli indirizzi di legislatura definiti dal Programma Regionale di Sviluppo.

Obiettivi strategici	Obiettivi specifici
Realizzare le grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	Adeguamento dei collegamenti di lunga percorrenza stradali e autostradali anche verificando le possibilità di attivazione di investimenti privati
	Potenziamento collegamenti ferroviari attraverso la realizzazione di interventi di lunga percorrenza, per la competitività del servizio e realizzazione raccordi nei nodi intermodali
	Monitoraggio effetti realizzazione grandi opere per la mobilità
Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico	Sviluppare azioni di sistema integrando le dotazioni tecniche economiche di tutti gli ambiti funzionali che interagiscono con il trasporto pubblico: assetti urbanistici, strutturali, organizzazione della mobilità privata
	Sviluppare una rete integrata di servizi in grado di supportare sia tecnicamente che economicamente livelli adeguati di connettività nei e tra i principali centri urbani anche con l'ulteriore velocizzazione dei servizi ferroviari regionali
	Raggiungere livelli di accessibilità per i territori a domanda debole di trasporto in grado di supportare un adeguato livello di coesione sociale
	Garantire e qualificare la continuità territoriale con l'arcipelago toscano e l'Isola d'Elba
	Strutturare procedure partecipate, condivise e permanenti di progettazione, monitoraggio e valutazione
Sviluppare azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	Sviluppo di modalità di trasporto sostenibili in ambito urbano e metropolitano
	Miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria del territorio regionale
	Pianificazione e sviluppo della rete della mobilità ciclabile integrata con il territorio e le altre modalità di trasporto
Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	Potenziamento accessibilità ai nodi di interscambio modale per migliorare la competitività del territorio toscano
	Potenziamento delle infrastrutture portuali ed adeguamento dei fondali per l'incremento dei traffici merci e passeggeri in linea con le caratteristiche di ogni singolo porto commerciale

Obiettivi strategici	Obiettivi specifici
	<p>Sviluppo sinergia e integrazione del sistema dei porti toscani attraverso il rilancio del ruolo regionale di programmazione</p> <p>Consolidamento e adeguamento delle vie navigabili di interesse regionale di collegamento al sistema della portualità turistica e commerciale per l'incremento dell'attività cantieristica</p> <p>Rafforzamento della dotazione aeroportuale, specializzazione delle funzioni degli aeroporti di Pisa e Firenze in un'ottica di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo</p> <p>Consolidamento di una strategia industriale degli Interporti attraverso l'integrazione con i corridoi infrastrutturali (TEN-T) ed i nodi primari della rete centrale (core – network) europea</p>
<p>Azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti</p>	<p>Sviluppo infrastrutture e tecnologie per l'informazione in tempo reale dei servizi programmati e disponibili del trasporto pubblico e dello stato della mobilità in ambito urbano ed extraurbano</p> <p>Promozione, ricerca e formazione nelle nuove tecnologie per la mobilità, la logistica, la sicurezza, la riduzione e mitigazione dei costi ambientali. Promozione e incentivazione utilizzo mezzo pubblico e modalità sostenibili e riduzione utilizzo mezzo privato</p>

Tabella 4-2 Obiettivi strategici e specifici

Nell'ambito del quadro conoscitivo viene descritto l'intero sistema della rete infrastrutturale della Regione Toscana composta da:

- 1542 km di linee ferroviarie (1458 km RFI e 84 km RFT),
- 209 stazioni con servizio viaggiatori (186 RFI + 23 RFT),
- 17 scali merci ferroviari RFI,
- 10398 km di strade (autostrade, strade statali, regionali e provinciali), di cui 424 km di autostrade, 905 km di strade di interesse statale a gestione ANAS (raccordi autostradali, strade statali), 1451 km di strade di interesse regionale e 7618 km di strade provinciali,
- 3 porti di interesse nazionale (sede delle Autorità Portuali nazionali),
- 4 porti di interesse regionale con funzioni commerciali,
- 4 porti con esclusiva o prevalente funzione di collegamento passeggeri (Arcipelago),
- 31 porti con funzione esclusiva o prevalente di diportismo nautico,
- 2 interporti,
- 8 aeroporti di interesse regionale, di cui 2 aeroporti internazionali, 3 di interesse nazionale/regionale e 3 con funzioni di aviazione generale
- 35 km di vie navigabili interne potenziali,
- 7 km di sistemi a guida vincolata per trasporto pubblico.

Da quanto emerge dalla precedente elencazione, nel territorio toscano sono presenti due interporti di interesse regionale e classificati di rilevanza nazionale ai sensi della L. 240/1990 e del presente piano (cfr. Figura 4-2):

- Interporto Toscano Amerigo Vespucci di Guasticce, in Comune di Collesalveti (Livorno),
- Interporto Toscana Centrale di Prato.



Figura 4-2 Gli interporti della Regione Toscana

L'Interporto della Toscana Centrale si estende su un'area di oltre 800.000 mq, con magazzini, uffici direzionali e un terminal ferroviario, di circa 80.000 mq, con fasci di binari e raccordi vari, in grado di dare una offerta di trasporto ferroviario completo, integrando alla funzione intermodale quella del trasporto a carro e dei magazzini raccordati. L'interporto è ubicato nel Comune di Prato (PO). E' situato in posizione intermedia tra il nucleo urbano di Prato e le infrastrutture di comunicazione principali, in un'area caratterizzata da una elevata densità di insediamenti abitativi, produttivi e commerciali.

L'accesso alla rete autostradale è assicurato dai caselli di Prato Est (A11) e Prato cadenzano (A1). La sua posizione geografica rende la struttura una piattaforma logistica a servizio dell'area metropolitana di Firenze, oltre che del distretto pratese, anche grazie all'interconnessione con la linea ferroviaria AV Milano-Napoli.



Figura 4-3 Interporto Toscana Centrale (Prato)

Ai sensi della L.R. 55/2011, il PRIIM ha carattere di piano intersettoriale ai sensi dell'articolo 10 della L.R. 49/1999 e delinea le strategie di attuazione integrata e coordinata delle politiche regionali in materia di infrastrutture, mobilità e trasporti.

A tal fine, il PRIIM definisce gli indirizzi, il quadro delle risorse attivabili e la finalizzazione delle risorse disponibili per ciascun ambito di azione strategica e individua le tipologie di intervento finalizzate al raggiungimento degli obiettivi strategici, determinandone i risultati attesi e gli indicatori. Individua inoltre i criteri di ripartizione delle risorse a cui i documenti attuativi debbono attenersi, contenendo, in particolare, quanto previsto in materia di viabilità regionale, porti, aeroporti, vie navigabili di interesse regionale, trasporto pubblico locale, promozione della sicurezza stradale.

Gli interporti toscani sono stati catalogati attraverso schede sintetiche che riportano le informazioni relative alle caratteristiche, alla descrizione dei servizi di supporto e allo stato di attuazione e previsione degli interventi e delle previsioni pianificatorie.

In riferimento all'interporto di Prato, si riportano di seguito le informazioni principali contenute nelle schede in relazione agli interventi in corso o programmati.

Tipo infrastruttura	Interporto di rilevanza nazionale ai sensi della Legge 4 agosto 1990, n. 240. Forma giuridica società per azioni con la partecipazione di enti pubblici e soggetti privati ed il concorso di risorse derivate e proprie, pubbliche e private.	
Comuni interessati	Comune di Prato e Comune di Campi Bisenzio	
Piattaforma logistica	Magazzini per spedizionieri, corrieri ed operatori della gestione delle	91.000 mq di superficie coperta

Quadro di Riferimento Programmatico

	merci	
	Edifici multifunzionali	Circa 7.500 mq per Dogana e 1.000 mq di Magazzini Doganali e 2.400 mq di Magazzini Generali
	Prestivaggio autocarri, rimorchi, semirimorchi con o senza veicolo trattore	50 stalli
Terminal ferroviario	Terminal container, fasci binari per la manovra, raccordi vari, aree per i servizi complementari	83.000 mq di superficie del lotto
Servizi di supporto generali	Uffici direzionali	Circa 6.000 mq di superficie utile
Servizi di supporto specifici	Servizi telematici	Collegamento telematico tra tutti gli operatori in fibra ottica passaggio di dati/informazioni ad una velocità di 20 mb/sec
		Servizio di Sicurezza Integrata con centro di controllo integrato
Descrizione e opere	<p>In considerazione del Piano Regionale della Mobilità e della Logistica vigente e allo sviluppo delle connessioni con le reti nazionali ed europee (reti TEN-T), la Giunta Regionale Toscana con le Deliberazione n. 911/2007 e n. 1200/2008 ha destinato risorse pari ad € 1.000.000 per anno per cofinanziare il 50% di interventi legati alla infrastrutturazione interna. Con la Deliberazione di GRT n. 911/2007 sono stati destinati all'interporto € 500.000,00 per realizzare il sistema di controllo degli accessi all'area interportuale con un costo complessivo delle opere pari a € 1.000.000,00. Con la Deliberazioni di GRT n. 1200/2008 sono stati destinati all'interporto € 420.000,00 per realizzare il miglioramento degli accessi al terminal ferroviario e una diversa distribuzione della viabilità interna, tramite la realizzazione di una nuova rotatoria fra i varchi 1 e 4 , con un costo complessivo delle opere pari a € 840.000,00.</p>	
Stato di attuazione, previsioni pianificatori e intese programmate	<p>Nel 2008 la Regione Toscana ha stipulato un Protocollo d'intesa per lo sviluppo della logistica regionale e la promozione di sinergie tra gli interporti della Toscana con gli obiettivi di promozione e sinergia, integrazione e coordinamento regionale, formazione e ricerca per perseguire la competitività del sistema infrastrutturale toscano con quello italiano ed europeo.</p> <p>L'intesa stabilisce la sinergia delle azioni tra enti firmatari: coordinamento e integrazione di azioni da parte della Regione e la promozione di sinergie per l'integrazione degli interporti e delle strutture logistiche (a partire dal potenziamento e dall'ottimizzazione dei collegamenti ferroviari e della valorizzazione di quelli via mare) da parte dei tre comuni, La Regione e gli</p>	

altri soggetti si impegnano anche a promuovere opportune azioni per il sostegno e la valorizzazione delle attività di formazione e ricerca in materia logistica con il supporto delle Università toscane, presenti sia a Livorno che a Prato. Inoltre si impegnano al fine che i due interporti possano diventare soggetti operativi per l'elaborazione di progetti sulle tematiche della city logistic, sulla logistica intra distrettuale e sull'individuazione di nuovi collegamenti di importazione – esportazione delle merci verso il nord ed est Europa, sentite le categorie economiche interessate e verificate le fattibilità tecnico-economiche delle iniziative.

In data 16 giugno 2011 è stato siglato l'Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra Stato e Regione per l'integrazione delle infrastrutture dove si conferma la necessità, per un aumento della competitività, di migliorare i collegamenti ferroviari e il servizio ferroviario per la fruizione dell'Interporto di Gonfienti quale nodo di scambio delle merci di interesse nazionale nonché migliorare i collegamenti viari con la "Declassata" e con la rete Autostradale.

Tabella 4-3 Scheda interventi per l'interporto di Prato

Nell'ambito delle infrastrutture e servizi per la piattaforma logistica, per lo sviluppo della competitività degli interporti sono incentivate le azioni di consolidamento di una strategia industriale mirante a determinare una sinergia nel contesto nazionale e internazionale, sinergie di integrazione dei due interporti e delle strutture logistiche, a partire dall'ottimizzazione e dal potenziamento dei collegamenti ferroviari, viari e della valorizzazione di quelli via mare, rimozione dei "colli di bottiglia" del sistema logistico, interconnessione funzionale fra gli hub portuali e le principali aree portuali mediterranee e con i mezzi movimentati dalle "Autostrade del mare".

4.1.3 Piano Urbano della Mobilità del Comune di Prato

Il Piano Urbano della Mobilità (PUM) 2004-2006 del comune di Prato è stato approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 87 del 7/06/2004. Come si evince dal testo della delibera di approvazione, *«il Piano si configura come lo sviluppo del precedente PUM 2002-2004 in coerenza con la normativa vigente che assegna allo strumento una valenza decennale»*. Il Piano è costituito da sei allegati:

- fascicolo n°1: "Parte Generale",
- fascicolo n°2: "Quadro conoscitivo",
- fascicolo n°3: "Gradazione delle Priorità",
- lo schema planimetrico del Comune di Prato con l'indicazione degli interventi prioritari,
- lo schema planimetrico del Comune di Prato con l'indicazione delle Piste Ciclabili,
- lo schema planimetrico del Comune di Prato con l'indicazione della struttura della mobilità esistente e in fase di realizzazione.

Lo scopo principale del PUM 2004-2006 è di fornire indicazioni utili all'amministrazione locale per poter organizzare il programma triennale delle opere pubbliche coerentemente con le strategie messe a punto nel contesto di studio della mobilità urbana, assolvendo così l'onere di ulteriore strumento di programmazione economica.

Il Piano si occupa principalmente di:

- viabilità primaria di scorrimento,
- trasporto pubblico locale,
- trasporto merci in ambito urbano,
- viabilità urbana,
- sosta,
- mobilità ciclistica,
- inquinamento atmosferico ed emissioni acustiche,
- consumo energetico.

Il Quadro conoscitivo è stato elaborato attraverso gli scenari desunti dalle previsioni urbanistiche ed integrato con i dati della domanda di trasporto, con le caratteristiche delle infrastrutture esistenti, nonché con i caratteri prestazionali delle stesse.

Il Piano individua una strategia per il perseguimento degli interventi prioritari. Questa, oltre alla progettazione del sistema tramviario, prevede il potenziamento:

- della viabilità principale e la fluidificazione dei flussi di traffico;
- del servizio di trasporto pubblico locale;
- del servizio di trasporto pubblico di area metropolitana;
- degli scambi intermodali.

Il Piano individua i seguenti elementi prioritari:

1. Potenziare il servizio di trasporto pubblico in modo da renderlo appetibile e funzionale per l'utenza, in particolare sviluppare e qualificare il sistema LAM (Linee bus ad alta mobilità);
2. Sviluppare il progetto del sistema tranviario: progetto preliminare della rete e definitivo della prima tratta Tranvia metropolitana;
3. Attuare la metropolitana di superficie con le fermate di S. Paolo e Mazzone;
4. Progettare la metrotranvia a sud: Firenze – Campi Bisenzio – Prato – Pistoia;
5. Potenziare e fluidificare la viabilità principale in modo da indurre su queste strade l'intera quota del traffico di attraversamento e ridurre, per quanto possibile, l'utilizzo della rete minuta urbana anche dal traffico locale;
6. Connettere la viabilità principale ed il TPL con parcheggi di interscambio di adeguata capacità, visibilità e dotazione infrastrutturale;
7. Incrementare la qualificazione e conseguente pedonalizzazione delle zone storiche delle frazioni e del centro storico;
8. Potenziare il drenaggio veicolare nord-sud dell'area centrale urbana;

9. Proseguire negli interventi di modulazione del traffico per riduzione incidentalità;
10. Istituzione e realizzazione di "zone 30 Km./h" per riduzione incidentalità;
11. Incentivare e promuovere forme associative per la logistica in ambito urbano;
12. Sviluppare forme di mobilità alternativa (ciclabile);
13. Sviluppare forme di mobilità collettiva (car pooling e car sharing);
14. Sviluppare il sistema informativo cittadino, sulla mobilità, sui parcheggi, etc.

In particolare per le attività in merito alla logistica in ambito urbano, il Piano individua le seguenti aree di possibili piattaforme di interscambio per la distribuzione delle merci:

- Interporto,
- Asse industrie,
- Incrocio V.le L. da Vinci – Tangenziale.

Per questa categoria di intervento saranno sviluppati progetti e protocolli di intervento con le associazioni di categoria.

4.2 Settore Ambiente

In considerazione dell'approccio metodologico assunto nel presente SIA ed al preciso fine di evidenziare i termini nei quali, sia le scelte del Progetto di ampliamento si rapportino con gli indirizzi e/o le prescrizioni dei Piani a valenza ambientale, sia quelli in cui questi ultimi abbiano informato dette scelte, si è deciso di prevedere la trattazione di tale tipologia di Piani all'interno del Quadro di Riferimento Ambientale e segnatamente nei rispettivi capitoli dedicati alle componenti ambientali cui detti piani sono riferiti.

Pianificazione ordinaria separata - Settore Ambiente

<i>Ambito</i>	<i>Strumento</i>	<i>Estremi</i>
Acqua	Piano di Tutela delle acque	Approvato con DCR n. 6 del 25/01/2005
	Piano di Assetto Idrogeologico del Fiume Arno	Approvato con DPCM del 6 maggio 2005
Aria	Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della qualità dell'aria	Approvato con DCR n. 44 del 25/06/2008
Suolo	Piano attività estrattive	Approvato con DCR n. 27 del 27/02/2007

Tabella 4-4 Quadro di riferimento per la pianificazione ordinaria separata - Settore Ambiente

Per quanto attiene alla pianificazione nel settore delle attività estrattive, si sottolinea come questa sia anche strettamente funzionale all'elaborazione del Quadro di Riferimento Progettuale; in tale contesto, al preciso fine di evidenziare i termini in cui le scelte assunte dal Progetto di ampliamento dell'Interporto abbiano a rapportarsi con i temi del reperimento di materiale vergine, l'esame di tali atti è stato affrontato all'interno del Quadro di Riferimento Progettuale, nel capitolo dedicato a dette tematiche.

5 VINCOLI E DISCIPLINA DI TUTELA

La normativa e pianificazione vigente nell'area di intervento agisce su diversi livelli gerarchici: nazionale, regionale, provinciale e comunale.

Nel presente paragrafo si farà riferimento alla normativa di livello nazionale interessata, inerente a:

- Beni culturali ai sensi dell'art. 10 del D.lgs 42/2004 e smi,
- Beni paesaggistici
 - Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.lgs 42/2004 e smi,
 - Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs 42/2004 e smi,
- Aree naturali protette
 - Aree protette ai sensi della L. n. 394 del 6 dicembre 1991,
 - SIC e ZPS individuati dal D.P.R. n. 357 del 8 settembre 1997, successivamente modificato dal D.P.R. n. 120 del 12 marzo 2003,
 - Aree naturali protette di interesse locale (ANPIL) ai sensi della Legge Regionale n. 49/1995,
 - Important Bird Areas (IBA),
 - Zone umide di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971.
- Vincolo idrogeologico ai sensi del R.D.L. 30/12/1923 n. 3267.

5.1 Beni culturali

Per l'identificazione di beni culturali all'interno dell'area di intervento e loro localizzazione sono state consultate le seguenti fonti:

- Allegato A1 del Piano del Parco agricolo della Piana "Testo che integra il Documento di Piano del PIT e relativi allegati" – Allegato 4 "Interventi correlati al Parco agricolo della Piana per una migliore fruizione del parco archeologico di Gonfienti";
- la Carta identificativa del vincolo appartenente alla sezione dei Beni paesaggistici del PIT con valenza di piano paesaggistico, consultabile mediante il sistema webgis della Regione Toscana "Geoscopio".

In Figura 5-1 e Figura 5-2 si riportano stralci del suddetto Allegato 4 e della Carta identificativa del vincolo rappresentante l'area archeologica di Gonfienti in prossimità dell'interporto; tali elementi sono inoltre rappresentati all'interno dell'elaborato cartografico (cfr. QPRM.T06 Carta dei vincoli) allegato alla presente Relazione.



Figura 5-1 Area archeologica di Gonfienti

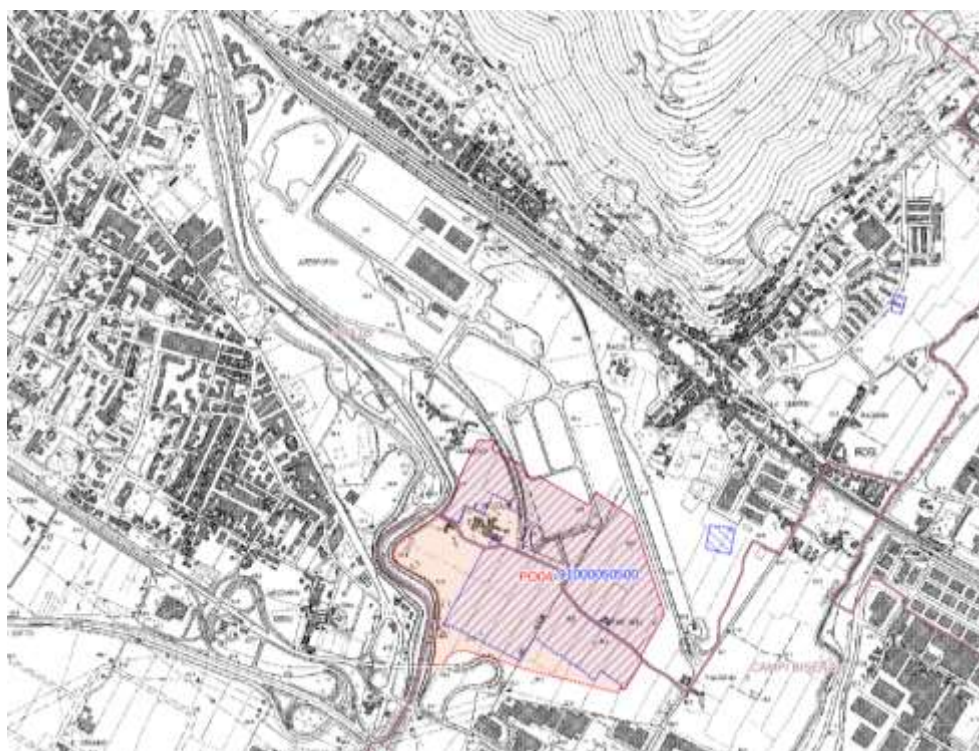


Figura 5-2 Beni e zone di interesse archeologico (fonte: PIT con valenza di Piano paesaggistico "Geoscopio")

Dalla consultazione degli elaborati considerati emerge che in prossimità dell'interporto è stata individuata un'area dichiarata di importante interesse archeologico corrispondente con il sito etrusco di Gonfienti.

Tale bene, ubicato nei pressi del sito di intervento, è in parte ricompreso all'interno del sito di intervento, nella porzione di territorio in cui si prevede la realizzazione del bacino di laminazione. Per la realizzazione di tale opera, come meglio descritto nel Quadro di Riferimento Progettuale al quale si rimanda, non si prevedono attività di scavo.

5.2 Beni Paesaggistici

Per la localizzazione dei beni paesaggistici ai sensi degli artt. 136 e 142 del D.lgs 42/2004 e smi rispetto al sito di intervento, si fa riferimento alle seguenti fonti:

- Sistema Informativo Territoriale Ambientale e Paesaggistico (SITAP),
- Piano di Indirizzo Territoriale – Paesaggio della Toscana.

Il SITAP è il sistema web-gis della Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee, finalizzato alla gestione, consultazione e condivisione delle informazioni relative alle aree vincolate ai sensi della vigente normativa in materia di tutela paesaggistica.

Tale sistema contiene attualmente al suo interno le perimetrazioni e le informazioni identificativo-descrittive dei vincoli paesaggistici originariamente emanati ai sensi della legge n. 77/1922 e della legge n. 1497/1939 o derivanti dalla legge n. 431/1985 e normativamente riconducibili alle successive disposizioni del Testo unico in materia di beni culturali e ambientali (D.Lgs. n. 490/99) prima e del D.Lgs. n. 42/2004 e smi (Codice dei beni culturali e del paesaggio) poi.

In merito al PIT sono stati consultati i dati disponibili online in formato digitale e gli elaborati cartografici per quanto attiene rispettivamente ai beni paesaggistici ai sensi dell'art. 136 e dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e smi e la Carta identificativa del vincolo appartenente alla sezione dei Beni paesaggistici del PIT con valenza di piano paesaggistico, consultabile mediante il sistema webgis della Regione Toscana "Geoscopio".

I beni paesaggistici identificati sono ulteriormente riportati nell'elaborato cartografico QPRM.T06 Carta dei vincoli, allegato alla presente Relazione.

5.2.1 Beni paesaggistici ex art.136 D.lgs 42/2004

Per quanto attiene i beni e le aree di notevole interesse pubblico, il sito di intervento non è sottoposto ad alcun vincolo paesaggistico come riportato dal sistema SITAP in Figura 5-3.



Figura 5-3 Vincoli ex articolo 136 del D.Lgs. 42/2004 e smi (in giallo)
(fonte: SITAP)

5.2.2 Beni paesaggistici ex art.142 D.lgs 42/2004

I beni paesaggistici ai sensi dell'art. 142 del D.lgs 42/2004 e smi sono rappresentati in Figura 5-4, come riportato dal sistema SITAP e in Figura 5-5 come da PIT.

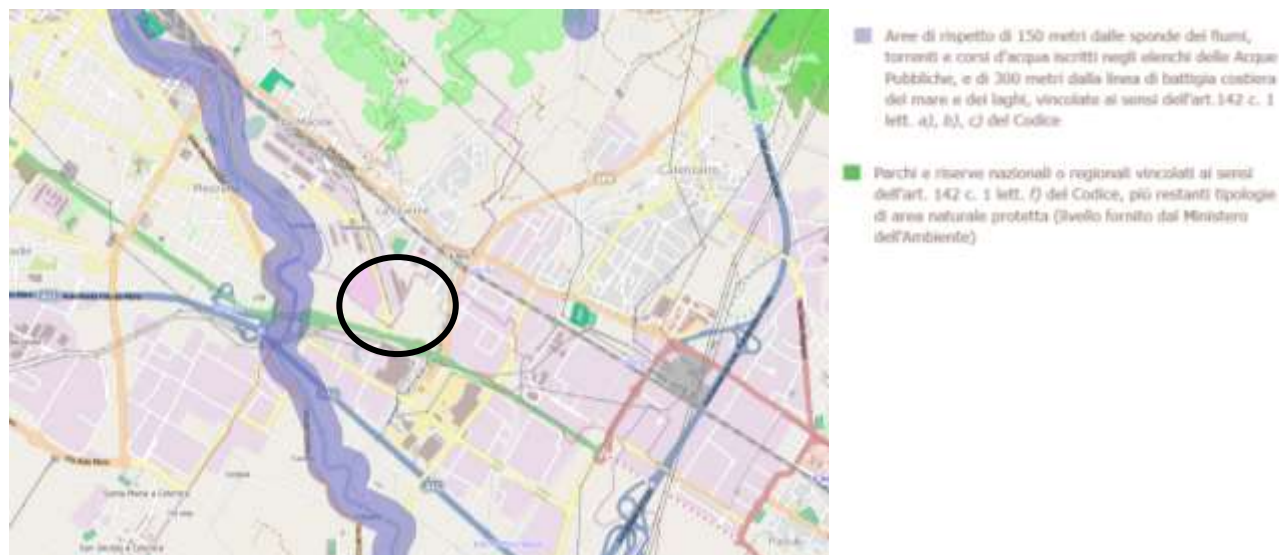


Figura 5-4 Vincoli ex articolo 142 del D.Lgs. 42/2004 e smi (fonte: SITAP)



Figura 5-5 Zona di interesse archeologico in prossimità dell'Interporto

La zona di interesse archeologico, corrispondente come il già accennato sito etrusco di Gonfienti, è in parte ricompreso all'interno del sito di intervento nella porzione di territorio adibita alla realizzazione del bacino di laminazione.

5.3 Aree naturali protette

Di seguito è riportata l'analisi delle relazioni tra le aree naturali protette presenti nei pressi dell'area di intervento, in riferimento all'elaborato cartografico QPRM.T05 Carta dei vincoli, allegato alla presente Relazione.

<i>Vincolo/disciplina</i>	<i>Analisi</i>	
<i>Aree naturali protette</i>	Rif. lex	L. 6 dicembre 1991 n. 394
	Rapporto	Il sito di intervento non è interessato da aree naturali protette. Le distanze intercorrenti tra tali aree ed il sito di intervento sono riportate alla successiva Tabella 5-3
<i>Aree naturali protette di interesse locale (ANPIL)</i>	Rif. lex	Legge Regionale n. 49/1995
	Rapporto	Non sono presenti all'interno dell'area di progetto. Le distanze intercorrenti tra tali aree ed il sito di intervento sono riportate alla successiva Tabella 5-3
<i>Rete Natura 2000</i>	Rif. lex	Individuate dal D.P.R. n. 357 del 8 settembre 1997,

Quadro di Riferimento Programmatico

<i>Vincolo/disciplina</i>	<i>Analisi</i>	
<i>(SIC e ZPS)</i>		s.m. dal D.P.R. n. 120 del 12 marzo 2003
	Rapporto	Il sito di intervento non è interessato da aree della Rete Natura 2000. Le distanze intercorrenti tra tali aree ed il sito di intervento sono riportate alla successiva Tabella 5-3
<i>Aree IBA</i>	Rif. lex	In attuazione della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli"
	Rapporto	Il sito di intervento non comprende tali aree. Le distanze intercorrenti tra tali aree ed il sito di intervento sono riportate alla successiva Tabella 5-3
<i>Aree Ramsar</i>	Rif. lex	Individuate dalla Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971
	Rapporto	Il sito di intervento non è interessato da aree Ramsar. Le distanze intercorrenti tra tali aree ed il sito di intervento sono tali da potersi ragionevolmente considerare trascurabili.

Tabella 5-1 Aree naturali protette in rapporto con l'intervento

Ai fini di inquadrare il sito di intervento all'interno del sistema delle aree a valenza ambientale oggetto di disciplina di tutela, sono stati assunti due raggi di analisi pari a 2 e 5 chilometri ciascuno dal sito di intervento (cfr. Tabella 5-3).

<i>Tipologia</i>	<i>Codice</i>	<i>Nome</i>	<i>Distanza da sito di intervento</i>
ANPIL	APPO03	Monti della Calvana	1 km
SIC	IT5150001	La Calvana	1 km

Tabella 5-2 Aree naturali protette comprese in un raggio di 2 chilometri dal sito di intervento

<i>Tipologia</i>	<i>Codice</i>	<i>Nome</i>	<i>Distanza da sito di intervento</i>
AANP (ANPIL)	EUAP1063 (APFI02)	Area naturale protetta di interesse locale "Podere la Querciola"	3,5 km
AANP (ANPIL)	EUAP0997 (APFI04)	Area naturale protetta di interesse locale "Stagni di Focognano"	3,6 km
ANPIL	APFI08	Monti della Calvana	2,6 km
SIC	IT5140008	Monte Morello	4,3 km
SIC	IT5140011	Stagni della Piana Fiorentina e Pratese	3,1 km
ZPS	IT5140011	Stagni della Piana Fiorentina e Pratese	3,1 km
IBA	IBA083	Stagni della Piana Fiorentina	3,5 km

Tabella 5-3 Aree naturali protette comprese in un raggio di 5 chilometri dal sito di intervento

Come si evince dalla tabella sopra riportata, il sito di intervento è collocato ad ampia distanza da tale tipologie di aree, essendo quella minima pari a circa 1 chilometri e riconducibile al SIC La Calvana e all'ANPIL Monti della Calvana.

5.4 Vincolo idrogeologico

L'area di studio non è gravata da Vincolo Idrogeologico ai sensi del R.D.L. 30/12/1923 n. 3267. Come rappresentato dalla Figura 5-6 sottostante, il vincolo idrogeologico compete il territorio della Calvana posto a nord dell'Interporto.

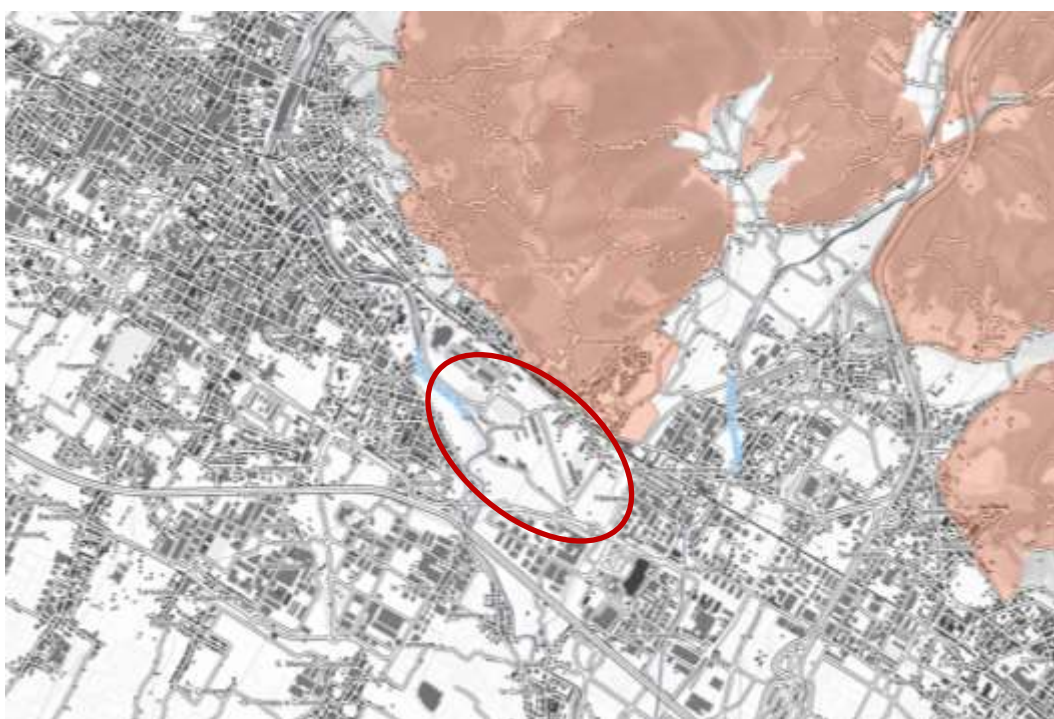


Figura 5-6 Vincolo idrogeologico nell'area dell'Interporto (fonte: Geoscopio Toscana)

6 RAPPORTI OPERA – ATTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

6.1 I rapporti di coerenza

In base al DPCM 1988, il quadro di riferimento programmatico deve comprendere la descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori, evidenziando, con riguardo all'area interessata, le eventuali modificazioni intervenute per le ipotesi di sviluppo assunte a base delle pianificazioni e l'indicazione degli interventi connessi, complementari o a servizio rispetto a quello proposto.

Il **Piano di Indirizzo Territoriale 2005-2010** ha come obiettivo quello di identificare le invarianti strutturali del territorio toscano, definendo per ciascuna le direttive, le prescrizioni e le salvaguardie ai fini della sua efficacia. Tra i suoi obiettivi il Piano persegue lo sviluppo della mobilità delle persone e delle merci nel territorio toscano e nelle sue connessioni interregionali e internazionali.

In merito all'intervento progettuale oggetto del presente studio, il PIT stabilisce che gli strumenti di pianificazione territoriale devono includere nella loro formulazione la verifica della loro coerenza con gli obiettivi strategici regionali in tema di logistica di cui al Piano regionale per la mobilità e la logistica.

L'opera in programma, che prevede l'ampliamento della struttura dell'Interporto, si configura proprio come un intervento volto al perseguimento degli obiettivi di Piano in merito al potenziamento del trasporto delle merci e lo sviluppo della logistica per l'ottimizzazione dei flussi di traffico, alla razionalizzazione dei sistemi logistici per la distribuzione intraurbana e interurbana delle merci.

Il **Piano territoriale di coordinamento della provincia di Prato e della provincia di Firenze** dettano gli obiettivi di area vasta e le indicazioni generali per il perseguimento degli stessi. In particolar modo indicano il miglioramento della qualità ambientale ed insediativa delle aree industriali, promuovendo sia il riordino urbanistico che l'adeguata connessione con le infrastrutture viarie principali.

Il **PTCP di Prato** promuove la valenza dell'Interporto della Toscana Centrale quale infrastruttura di livello regionale e nazionale nonché quale "piattaforma logistica" per il distretto e per l'area fiorentina. Infatti, in merito al sistema della mobilità, il Piano prevede il rafforzamento dei collegamenti tra il territorio provinciale e le reti d'interesse regionale e nazionale, attraverso il miglioramento della rete di raccordo e l'integrazione tra le differenti reti di trasporto, mediante l'individuazione e la realizzazione di efficienti nodi di scambio modale ferro - gomma, in corrispondenza delle maggiori polarità insediative, tra cui l'Interporto della Toscana Centrale.

In tal senso l'intervento in progetto risulta pienamente coerente con le disposizioni del PTCP di Prato in quanto finalizzato al perseguimento degli obiettivi prefissati dalla pianificazione provinciale stessa.

Tra gli obiettivi perseguiti dal **PTCP di Firenze** vi è quello del miglioramento della mobilità attraverso il potenziamento delle infrastrutture e l'integrazione delle diverse modalità di trasporto attraverso il coordinamento delle scelte inerenti la mobilità.

Il sito di intervento si inserisce all'interno di un ambito territoriale adibito a polo ferroviario esistente e le opere previste per l'ampliamento dell'Interporto possono definirsi coerenti con il Piano in quanto comprese tra le attività previste per il miglioramento dell'integrazione tra differenti tipologie di mobilità.

Seppur il **Piano Nazionale della Logistica** sia un piano concepito per stabilire gli indirizzi a macro scala, al suo interno vengono individuati obiettivi che possono essere perseguiti anche in interventi infrastrutturali di piccole dimensioni come quello in oggetto di studio.

Infatti il Piano, nell'individuare le criticità e le potenzialità per ciascun ambito del sistema infrastrutturale, fornisce le azioni prioritarie da attuare stabilendone le risorse finanziarie.

Per la Piattaforma logistica centro - settentrionale (Emilia Romagna e Toscana) le opere e gli interventi di riordino organizzativo saranno finalizzati a disporre di un sistema infrastrutturale che preservi e valorizzi la competitività del tessuto economico dell'area e sviluppare l'accessibilità ai grandi aggregati urbani.

All'interno del piano strategico, l'interporto di Prato è compreso all'interno di un asse logistico fondamentale per i prodotti alimentari e quelli dell'agro-refrigerati e, il suo ampliamento previsto dall'intervento in oggetto, è perfettamente giustificato e dà risposta agli obiettivi del Piano.

Il **Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità** nasce per divenire il nuovo strumento di programmazione delle politiche regionali in materia e definisce le strategie e gli obiettivi in materia di infrastrutture, mobilità e trasporti in coerenza con il PIT.

Tra gli obiettivi prefissati dal Piano vi è quello della realizzazione di una rete integrata e qualificata di infrastrutture e servizi per la mobilità sostenibile di persone e merci, attraverso la promozione di interventi volti allo sviluppo della piattaforma logistica toscana.

In tal senso la Regione Toscana ha destinato risorse per il finanziamento di interventi legati alla infrastrutturazione interna dell'Interporto e al miglioramento degli accessi al terminal ferroviario.

In considerazione di ciò, l'opera di ampliamento dell'Interporto risulta a tutti gli effetti coerente con il PRIIM.

Il **Piano Urbano della Mobilità** 2004-2006 del comune di Prato rappresenta lo strumento utile nel fornire indicazioni per l'organizzazione delle opere pubbliche coerentemente con le strategie messe a punto nel contesto di studio della mobilità urbana.

Per il perseguimento del potenziamento degli scambi intermodali, inteso come intervento prioritario, il Piano, tra le aree di possibile piattaforma di interscambio per la distribuzione delle merci, individua Interporto.

Gli interventi di ampliamento dell'Interporto previsti possono considerarsi pienamente coerenti con tale pianificazione.

6.2 I rapporti di conformità

Il **Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di piano paesaggistico** individua gli ambiti, definendone gli obiettivi e le direttive correlate. Per l'ambito Firenze-Prato-Pistoia al quale è inserita l'area di intervento, il Piano persegue l'obiettivo della tutela e della riqualificazione del carattere policentrico del sistema insediativo della piana. Per tale obiettivo il Piano dispone la salvaguardia della continuità delle relazioni territoriali tra pianura e sistemi collinari circostanti, impedendo, tra l'altro, ulteriori frammentazioni a opera di infrastrutture, volumi e attrezzature fuori scala rispetto alla maglia territoriale e al tessuto insediativo consolidato e che siano evitati ulteriori processi di dispersione insediativa per preservare e valorizzare gli spazi aperti ineditati.

L'intervento progettuale si inserisce all'interno di un contesto urbano diversificato caratterizzato dalla presenza di manufatti industriali e commerciali, alternati a zone residenziali e ambiti agricoli a margine di questi.

Le dimensioni volumetriche dell'impianto (si rimanda al Quadro di Riferimento Progettuale per una dettagliata descrizione), è tale da non alterare le relazioni di visuale intercorrenti tra la piana e i rilievi circostanti, in quanto, soprattutto la sua elevazione risulta essere in linea con il tessuto urbano circostante, caratterizzato da aree commerciali ed industriali costituite da edifici con elevazioni anche superiori a quelle previste dal presente progetto di studio.

Il Piano del **Parco agricolo della Piana** costituisce una integrazione al PIT quale progetto di territorio di rilevanza territoriale e si riferisce all'insieme delle aree agricole, verdi ed altre destinate ad interventi di compensazione ambientale presenti nell'ambito territoriale di riferimento al Piano.

Dalla analisi del Piano emerge che, per quanto concerne il sistema agro-ambientale, il sito di intervento ricade parzialmente all'interno di un ambito di frangia urbana da riqualificare, mentre, in riferimento alla rete della mobilità alternativa e della valorizzazione del patrimonio storico-culturale, tale area viene riconosciuta dal Piano come area agricola. Il sito di intervento comprende inoltre tratti di viabilità storica.

Per la tutela della frangia urbana da riqualificare posta all'interno di un ambito agricolo, il Piano stabilisce gli indirizzi che la pianificazione territoriale deve prevedere al fine di assicurare la tutela di tali ambiti.

Pertanto è possibile sostenere la piena conformità dell'opera progettuale con il Piano del Parco agricolo della piana, in quanto questo rimanda alle disposizioni contenute dalla pianificazione subordinata.

In relazione al Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Prato e della Provincia di Firenze, non si evidenziano criticità rispetto all'opera progettuale.

Nell'ambito del sistema funzionale "Natura e Biodiversità" identificato dal **Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Prato**, l'area dell'Interporto è ricompresa all'interno di una porzione di territorio riconosciuta come area di interesse ecologico della Piana; il sito di intervento risulta escluso da tale area, in quanto ubicato in provincia di Firenze.

Il sistema funzionale "Mobilità e Fruizione" ricomprende l'Interporto tra gli elementi di primo livello, ovvero caratterizzati da reti stradali specializzate e da strutture portanti. Nell'ambito del sistema funzionale "Sviluppo" individua l'Interporto definendone la sua localizzazione.

Per quanto concerne il **Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Firenze**, nell'ambito dello statuto del territorio e strategie di politica territoriale del Piano, il sito di intervento è ubicato all'interno di un'area adibita a polo ferroviario esistente, secondo quanto stabilito dal Piano regionale per la mobilità e per la logistica.

Nell'ambito dello statuto del territorio del **Piano Strutturale del Comune di Prato** e, in particolare agli ambiti caratterizzati dalle invarianti strutturali, l'area dell'interporto è parzialmente ubicata in un ambito appartenente al complesso paesaggistico "Gonfienti-Bisenzio", per il quale il Piano non detta specifiche disposizioni.

Per quanto concerne l'invarianza paesaggistico-ambientale, nell'area dell'Interporto non si rileva la presenza di alcuna invariante.

Rispetto alla invarianza storico-insediativa, l'area dell'Interporto rientra in un ambito di rischio archeologico per il quale l'art. 9 delle NTA distingue le aree di interesse archeologico come "elementi di interesse archeologico" e "aree di rischio archeologico".

Gli atti di governo del territorio e le norme di rango regolamentare correlate definiscono le eventuali indagini preventive da eseguire in ragione del tipo di intervento, secondo modalità da concordare con la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana, differenziate a seconda che gli interventi riguardino "elementi di interesse archeologico" o "aree di rischio archeologico".

In riferimento alle strategie per il governo del territorio, nell'ambito della disciplina dei suoli, l'area dell'Interporto rientra nella porzione di territorio identificata come urbana, per la quale il Piano stabilisce che deve essere garantita la dotazione di infrastrutture per la mobilità, parcheggi, verde urbano e di connettività urbana, percorsi pedonali e ciclabili, infrastrutture per il trasporto pubblico, arredo urbano ed altre opere di urbanizzazione primaria.

Non si evidenziano particolari criticità dell'opera progettuale rispetto a tale pianificazione, pertanto l'intervento progettuale, che si sostanzia nell'ampliamento della infrastruttura esistente, risulta a tutti gli effetti conforme con quanto stabilito dalle disposizioni di Piano.

Il **Regolamento Urbanistico del Comune di Campi Bisenzio** fissa le Regole per gli interventi edilizi sul territorio, intervenendo puntualmente anche nella definizione dei parametri realizzativi delle infrastrutture ed individuandone le aree.

Per quanto attiene l'occupazione del suolo, trattandosi di un ampliamento di un'infrastruttura esistente, ed essendo questo contemplato praticamente da tutti gli strumenti di pianificazione anche sovraordinata, non si pone dubbio sulla conformità localizzativa.

Infatti, tale strumento ricomprende il sito di intervento all'interno di un'area classificata come zona F adibita alle attrezzature metropolitane che, tra quelle ammesse dall'art. 139 delle NTA è incluso l'interporto.

In merito all'area interessata da reperti archeologici compresa nella porzione del sito di intervento adibita alla realizzazione del bacino di laminazione, l'art. 127 delle NTA stabilisce che dette aree sono state individuate senza una esatta perimetrazione in quanto tale definizione spetta alla Soprintendenza Archeologica. Per tali aree ogni trasformazione del territorio è condizionata alla tutela di eventuali rinvenimenti e scoperte.

Sempre il RU riconosce parte di tale ambito atto ad ospitare casse di espansione e compensazione idraulica, finalizzate alla laminazione delle portate di piena dei corsi d'acqua. Il perimetro delle aree di compensazione idraulica indicato dal RU è indicativo e dovrà essere più esattamente definito in fase di progettazione esecutiva dell'opera.

Entrando nel merito dei beni culturali tutelati ai sensi dell'art. 10 e beni paesaggistici tutelati ai sensi degli artt. 136 e 142 del DLgs 42/2004 e smi, emerge che la porzione di territorio compreso dal sito di intervento in cui si prevede la realizzazione del bacino di laminazione è interessata da un'area archeologica tutelata ai sensi dell'art. 10 e dell'art. 142 comma 1 lett. m.

A tal riguardo, vale la pena ribadire che, per la realizzazione del bacino di laminazione non si prevedono attività di scavo e, come stabilito dalle Norme del Regolamento Urbanistico sopra esposte, la trasformazione del territorio in aree di interesse archeologico è condizionata alla tutela in caso di eventuali rinvenimenti e scoperte.

In tal senso, durante la fase di cantiere si prevede la presenza di personale specializzato archeologico durante i lavori e, nel caso di ritrovamenti di resti antichi o di manufatti nel sottosuolo, si da immediata comunicazione alla Soprintendenza competente con arresto immediato dei lavori.

Per quanto riguarda le aree di interesse ambientale, è possibile affermare che non si rilevano interferenze con aree naturali protette.

Il sito di intervento è collocato ad ampia distanza da tale tipologie di aree, essendo quella minima pari a circa 1 chilometri e riconducibile al SIC La Calvana e all'ANPIL Monti della Calvana che, osservando la Carta dei vincoli, si osserva come questi differenti regimi di tutela facciano riferimento alla stessa porzione di territorio.

Le restanti aree naturali si trovano ad una distanza superiore ai 2 km e, anche in questo caso i regimi di tutela spesso insistono sulla medesima porzione di territorio; inoltre, la distanza che intercorre tra dette aree ed il sito di intervento è occupata ambiti fortemente urbanizzati o di futura edificazione.



In ultimo, il sito di intervento non è gravata da Vincolo Idrogeologico ai sensi del R.D.L. 30/12/1923 n. 3267.