

# INDICE

<b>1</b>	<b>PREMESSA .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>INQUADRAMENTO TERRITORIALE .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>QUADRO VINCOLISTICO .....</b>	<b>6</b>
3.1	Il vincolo paesaggistico .....	6
3.2	Il vincolo archeologico .....	8
3.3	Le Aree Protette e i Siti Natura 2000.....	11
3.4	I beni architettonici.....	12
<b>4</b>	<b>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO .....</b>	<b>15</b>
4.1	Piano di Indirizzo Territoriale (P.I.T.).....	15
4.2	Piano territoriale di coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) .....	33
4.3	Il Piano Strutturale di Prato .....	38
4.4	Il Regolamento Urbanistico Comunale.....	47
<b>5</b>	<b>I CARATTERI DEL PAESAGGIO.....</b>	<b>50</b>
5.1	L'assetto geomorfologico e il sistema idrografico.....	50
5.2	I caratteri naturali .....	53
5.3	Il tessuto insediativo e la viabilità .....	56
5.4	La struttura rurale .....	61
<b>6</b>	<b>INQUADRAMENTO PROGETTUALE.....</b>	<b>63</b>
6.1	Il quadro delle necessità.....	63
6.2	Gli obiettivi del Piano Attuativo.....	63
6.3	Rapporti dimensionali con le previsioni del Piano di Utilizzo .....	64
6.4	Il nuovo comparto e le nuove opere previste .....	66
6.4.1	I nuovi magazzini .....	66
6.4.2	Il nuovo sistema dei parcheggi .....	70
6.4.3	Le nuove piste ciclabili.....	71
<b>7</b>	<b>GLI ASPETTI PERCETTIVI .....</b>	<b>72</b>
<b>8</b>	<b>SINTESI DEGLI IMPATTI E OPERE DI MITIGAZIONE .....</b>	<b>81</b>

## **1 PREMESSA**

La relazione paesaggistica, redatta seguendo le linee guida previste ai sensi DPCM-12 dicembre 2005, illustra gli aspetti di inserimento paesaggistico inerenti al progetto per il Piano Attuativo dell'Interporto della Toscana Centrale.

La realizzazione dell'Interporto della Toscana Centrale è stata attuata sulla base della previsione urbanistica di un'area, inserita già nel PRG dei primi anni ottanta.

All'epoca fu adottato uno strumento attuativo intermedio, denominato "Piano di Utilizzo", che definiva gli indici, le destinazioni delle singole realizzazioni e gli standard complessivi.

Tale Piano è stato aggiornato nel tempo, più volte oggetto di variante e aggiornamento per motivazioni differenti, essenzialmente riconducibili alla necessità di adattare la realizzazione dell'infrastruttura alle mutate esigenze degli operatori e alle scoperte archeologiche avvenute in area Gonfienti alla fine degli anni novanta.

Altre modifiche furono introdotte dal nuovo PRG (il piano Secchi) e dalle sue varianti successive. Il Piano di Utilizzo vigente è stato approvato dal Consiglio Comunale il 23/11/2006, con delibera n.198.

La stesura del presente documento di relazione paesaggistica si rende necessario poiché l'intervento ricade all'interno della perimetrazione che individua il regime normativo vincolistico indicato nel Codice dei beni culturali e del paesaggio, e più precisamente quello relativo a "i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera "b" del D. Lgs. 42/2004".

La conoscenza del contesto territoriale avverrà attraverso una analisi volta alla individuazione dei singoli elementi morfologici, antropici e ambientali che concorrono alla costruzione della struttura del paesaggio.

Nel caso di valutazione di una vasta area, come quello dell'interporto della Toscana Centrale, la fase di indagine fisiografica e ambientale mira all'individuazione delle dinamiche che insistono sul territorio al fine di individuare l'ipotesi progettuale caratterizzata dal minor impatto.

Ciò comporta che le diverse letture specifiche dei caratteri del paesaggio avvenga in un orientamento unitario al fine di consentire la ricerca e la sovrapposizione delle informazioni raccolte finalizzate alla determinazione di un modello capace di sintetizzare unitariamente l'assetto del paesaggio.

Lo studio delle relazioni paesistiche, ovvero delle connessioni dinamiche che rappresentano la natura sistemica del paesaggio, ci permette di comprendere la struttura e la natura dei vari elementi e delle funzioni che partecipano al processo di formazione ed evoluzione del paesaggio.

I diversi livelli di organizzazione e gerarchizzazione del tessuto paesistico costituiscono l'ordine di stratificazione complessa degli elementi e delle relazioni che strutturano il paesaggio e il suo insieme di ecotessuti a scala minore.

La valutazione delle relazioni, infatti, risulta fondamentale ai fini di una comprensione e di una descrizione complessiva del paesaggio, sia in senso qualitativo che quantitativo, e deve esprimere un giudizio consapevole della sua collocazione in un complesso interagente di altri elementi e relazioni, qual è il paesaggio. Le analisi, infine, sono finalizzate alla conoscenza di un determinato

elemento, processo o relazione, quanto esso vale e quanto sia capace di tollerare le alterazioni derivanti dal progetto previsto, senza perdere una parte significativa della propria natura e delle proprie potenzialità, sia sotto il profilo naturale che antropico.

## 2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'Interporto della Toscana Centrale è ubicato nei territori del comune di Prato e di quello di Campi Bisenzio, in posizione centrale sia rispetto al territorio della Regione Toscana, che dell'area vasta costituita dai comprensori delle province di Firenze, Prato e Pistoia.

Geograficamente questa parte della valle dell'Arno è interessata dal tessuto insediativo della città di Prato, a nord dai versanti dei Monti della Calvana, e dal territorio della piana fiorentina dei comuni di Sesto Fiorentino Campi Bisenzio.

La sua posizione baricentrica rispetto al territorio nazionale è connessa al ruolo svolto dalle infrastrutture viarie di grande scorrimento e dalla rete ferroviaria. Infatti l'asse tra Firenze e Bologna costituisce il nodo cardine dell'intero sistema peninsulare, e dallo stesso si dipartono le principali infrastrutture di collegamento fra il settentrione e il centro dell'Italia, fra la costa Tirrenica e quella Adriatica.

Rispetto alle grandi vie di comunicazione, l'Interporto della Toscana centrale è situato tra l'Autostrada del Sole e l'A11, andando così ad intercettare l'ingente flusso di mezzi su gomma per lo scambio di merci da nord a sud.

Esso risulta, inoltre, servito da una linea ferroviaria collegata alla rete nazionale grazie a binari appositamente dedicati, mentre a pochissimi chilometri di distanza, beneficia dei servizi dell'aeroporto di Firenze nonché del porto di Livorno.

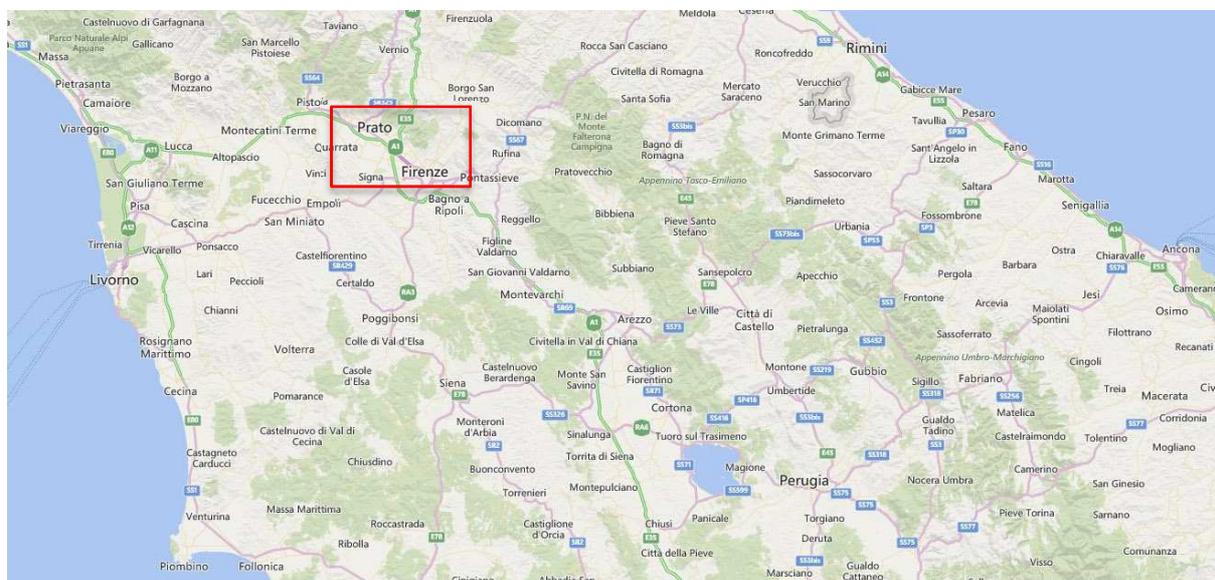


Figura 1 – Inquadramento territoriale

Il territorio della Piana è stato interessato nel corso degli ultimi decenni da forti modificazioni, legate al rapido sviluppo degli agglomerati urbani che compongono il sistema territoriale metropolitano.

Si tratta di un territorio fortemente antropizzato, dove la localizzazione dei comparti produttivi ha modificato profondamente il rapporto fra i tessuti insediativi e il paesaggio rurale.

La crescita, sia lungo gli assi naturali di antropizzazione sia lungo gli assi di collegamento veloce, ha saldato i tessuti urbani di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Prato in un continuum paesaggistico.

L'area interessata dal Piano Attuativo ricade interamente all'interno del Comune di Prato, come mostra l'immagine di seguito riportata.

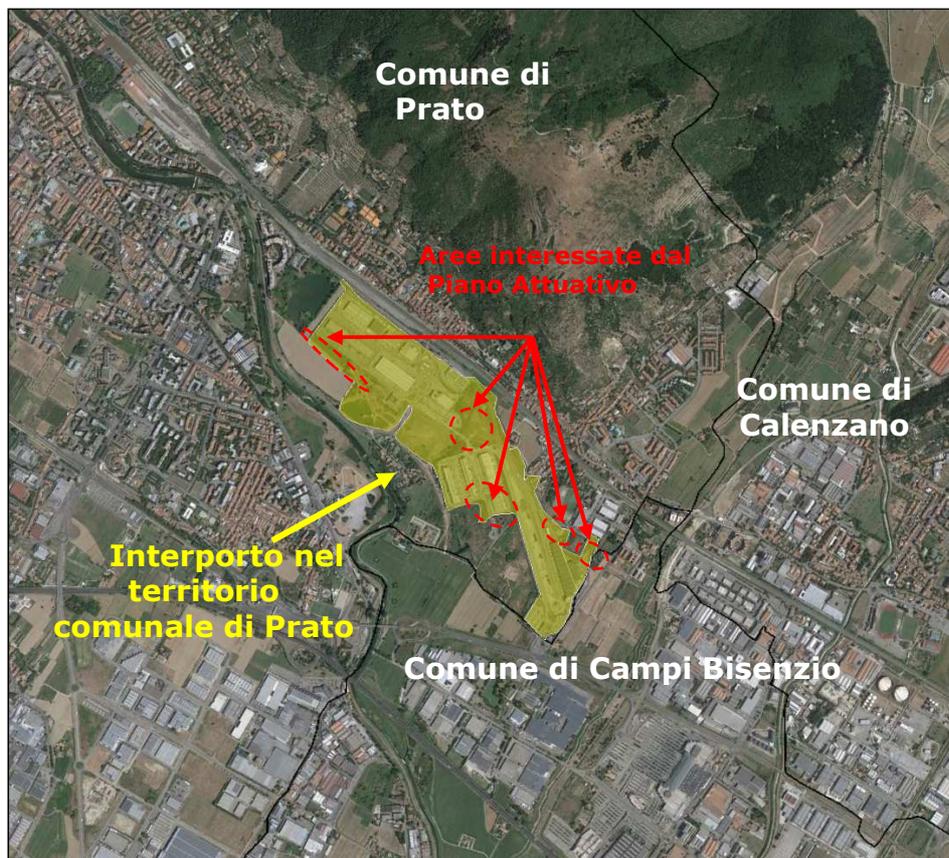


Figura 2 – Localizzazione del perimetro di intervento e dei confini comunali

L'area appare delimitata a nord-est dal tracciato della linea ferroviaria e dai suoi rilevati e a nord-ovest dalla presenza di una area umida. Da nord a sud-ovest l'area appare delimitata dal percorso del fiume Bisenzio, dalle aree umide ad esso collegate e da altre adiacenti alle sponde del corso d'acqua.

Ampie aree agricole dividono, da sud ad est, il perimetro di intervento dai fronti dei comparti produttivi siti nel Comune di Campi Bisenzio.

A ridosso del confine tra Prato e Campi Bisenzio, nelle aree tra il perimetro dell'Interporto e la sede ferroviaria si è sviluppato un edificato residenziale caratterizzato dal basso peso insediativo, che si espande sino al tracciato della via Cellerese.

### 3 QUADRO VINCOLISTICO

#### 3.1 Il vincolo paesaggistico

Di seguito vengono illustrate le relazioni fra le estensioni dei vincoli paesaggistici e le zone di intervento. Più genericamente, trattandosi di un progetto di riassetto generale di un'area vasta, verranno indicate oltre le relazioni con le singole porzioni, anche quelle con l'intera superficie occupata dall'Interporto.

L'area dell'Interporto, nonché una zona oggetto di intervento di sistemazioni al suolo, ricade all'interno della perimetrazione che individua un regime normativo vincolistico indicato nel Codice dei beni culturali e del paesaggio normato dal Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, relativo a "i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi", ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera b) del sopracitato decreto.

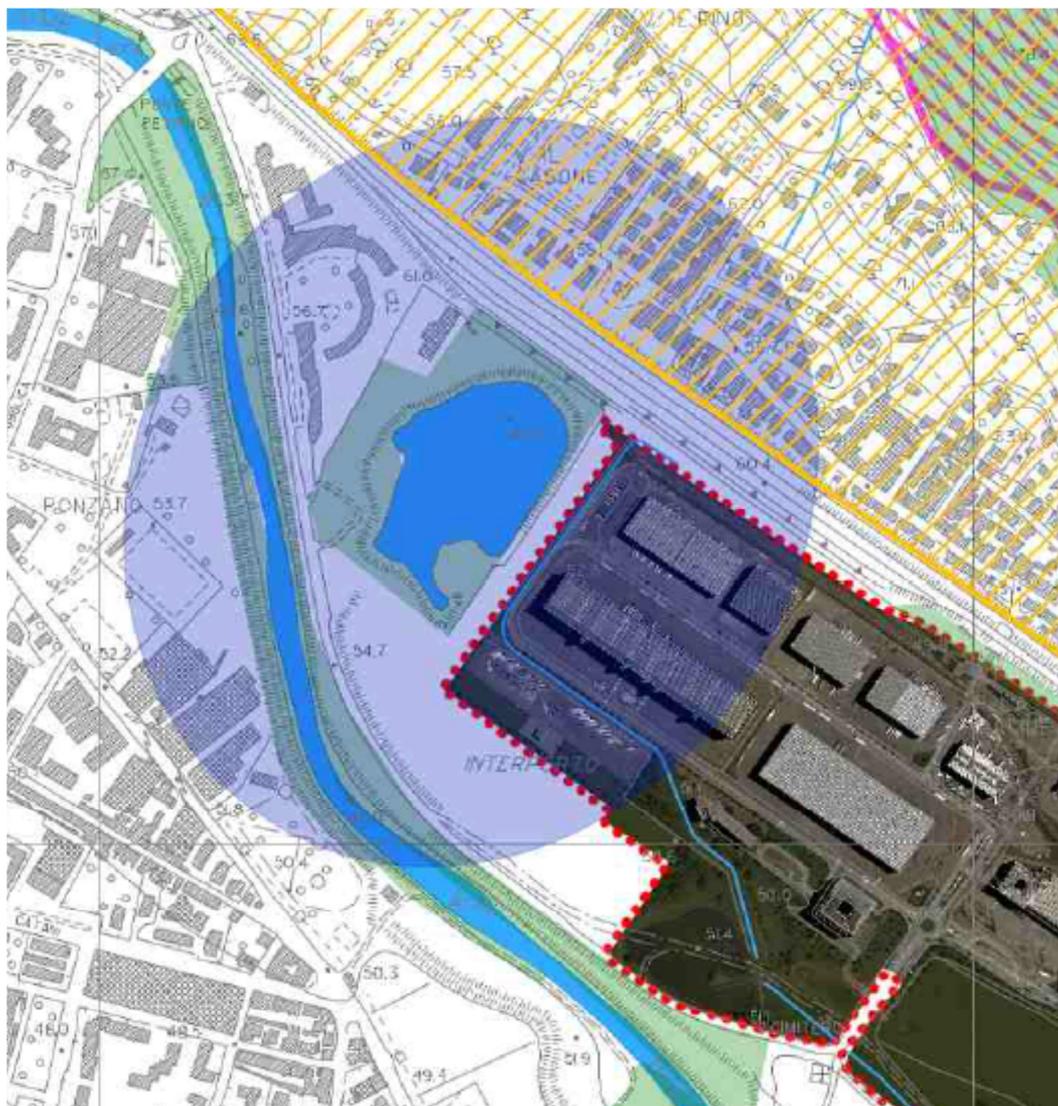


Figura 3 - Stralcio cartografico del vincolo di cui al comma 1, lettera "b" dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004

L'area occupata dall'Interporto non interseca, ma confina solamente con alcune perimetrazioni di "territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera " g " del D. Lgs. 42/2004, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227".

L'intervento non interessa, inoltre, alcuna superficie vincolata per "I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera "c" del D. Lgs. 42/2004, iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna".

L'intervento non interseca alcuna zona sottoposta a vincolo secondo quanto previsto nel Codice dei beni culturali e del paesaggio normato dal Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 relativamente agli "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico, ai sensi dell'art. 136 e 157".

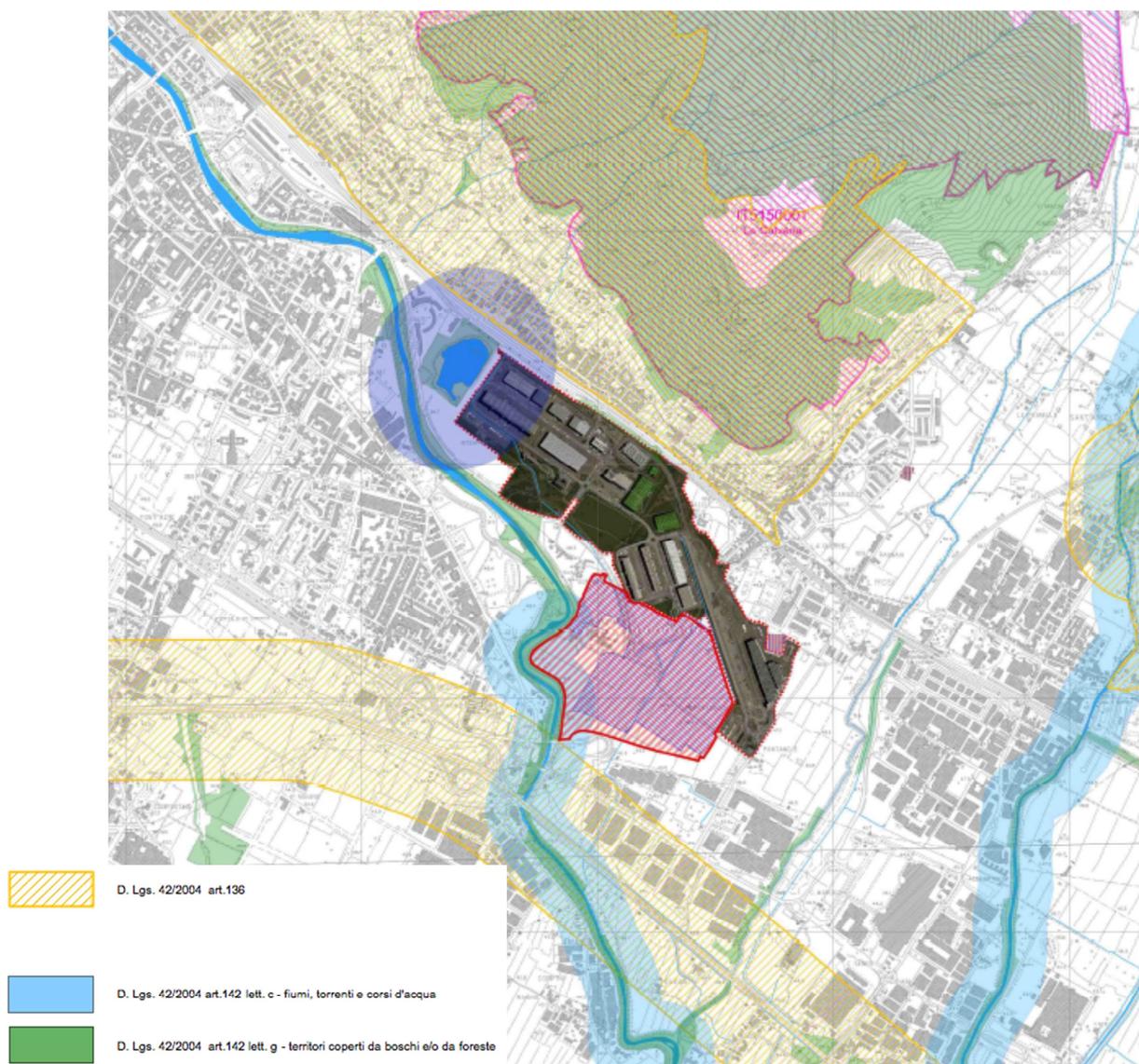


Figura 4 – Stralcio cartografico del vincolo di cui al comma 1, lettera "c" e "f" dell'art. 142 e di cui all'art. 136 e 157 del D. Lgs. 42/2004.



transappenninico, lungo la viabilità interna che univa Chiusi a Cortona e Arezzo, a Firenze - Sesto Fiorentino, a Calenzano-Travalle e a Prato-Gonfienti, che si pone come snodo fondamentale degli interessi di Fiesole, ma anche di Artimino, e delle rispettive reti di collegamento.

L'entità degli interventi che investirono questi luoghi emerge anche dall'analisi dell'orientamento astronomico del centro arcaico: infatti, le tracce centuriali pertinenti alla centuriazione di Florentia – identificate nel 1948 da Castagnoli con circa 35 gradi di differenza rispetto all'orientamento della città romana – appaiono piuttosto coerenti rispetto allo schema urbanistico del centro etrusco, avvalorando l'ipotesi di una sistemazione razionale del territorio almeno dall'età arcaica, probabilmente anche in relazione alla presenza di un percorso viario già allora fondamentale, forse lo stesso che in età romana condizionerà la razionalizzazione della piana dell'Arno fra Firenze e Pistoia, impostata sull'asse diagonale della Cassia, che collega in linea retta le due città.

Dalla fine del V secolo, la zona di Gonfienti viene abbandonata, forse anche a seguito di variazioni climatiche piuttosto elevate, caratterizzate da forti piovosità, che potrebbero aver vanificato le opere di bonifica del territorio, come ben esemplificato nell'area del Bientina sempre alla fine del V secolo a.C., e come – in aree più lontane – sembra anche suggerire la recente letteratura sull'insediamento etrusco del Forcello di Bagnolo S.Vito.”

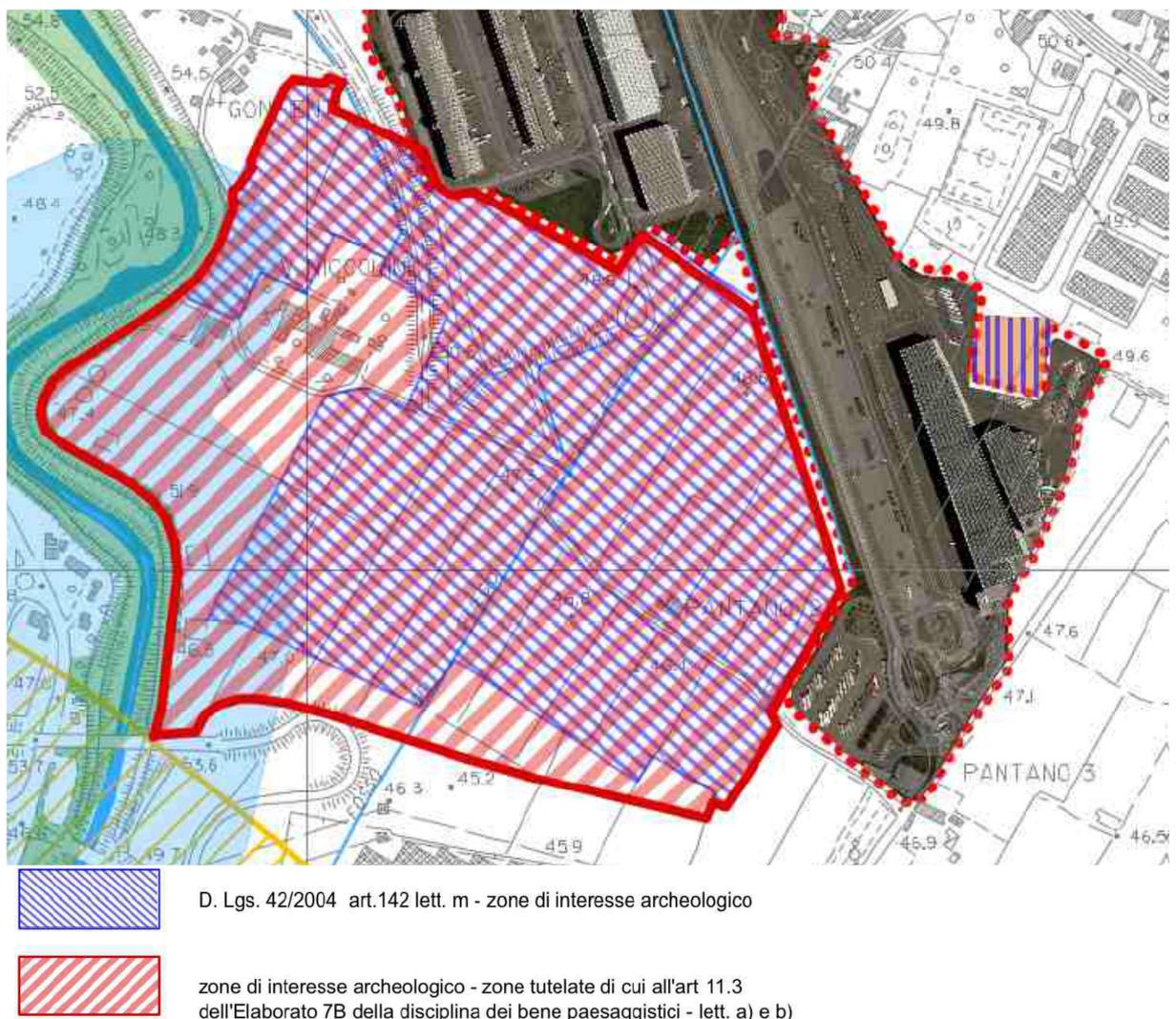
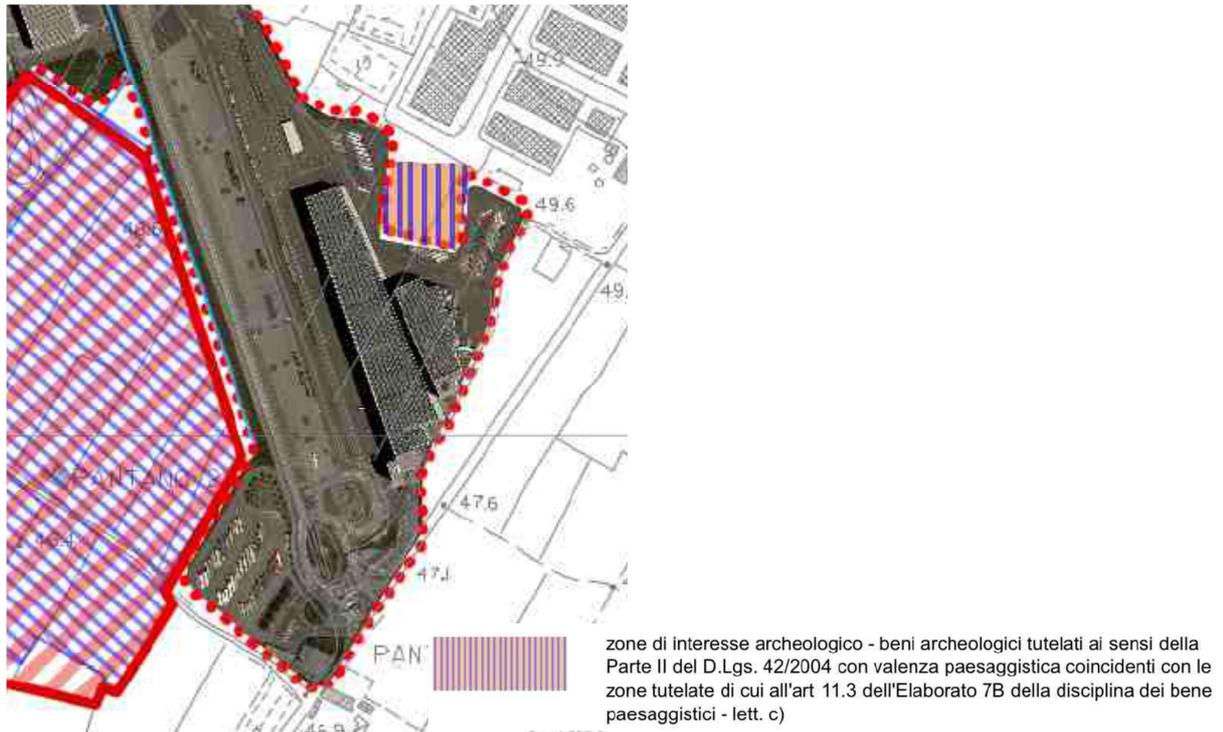


Figura 6 – Stralcio cartografico del vincolo archeologico

Sono inoltre indicate le zone tutelate di cui all'art. 11.3 lettera c) dell'Elaborato 7B della Disciplina dei beni paesaggistici, entrambi esterne al perimetro dell'Interporto.



*Figura 7 – Le zone tutelate di cui all'art. 11.3 lettera c) dell'Elaborato 7B della Disciplina dei beni paesaggistici.*

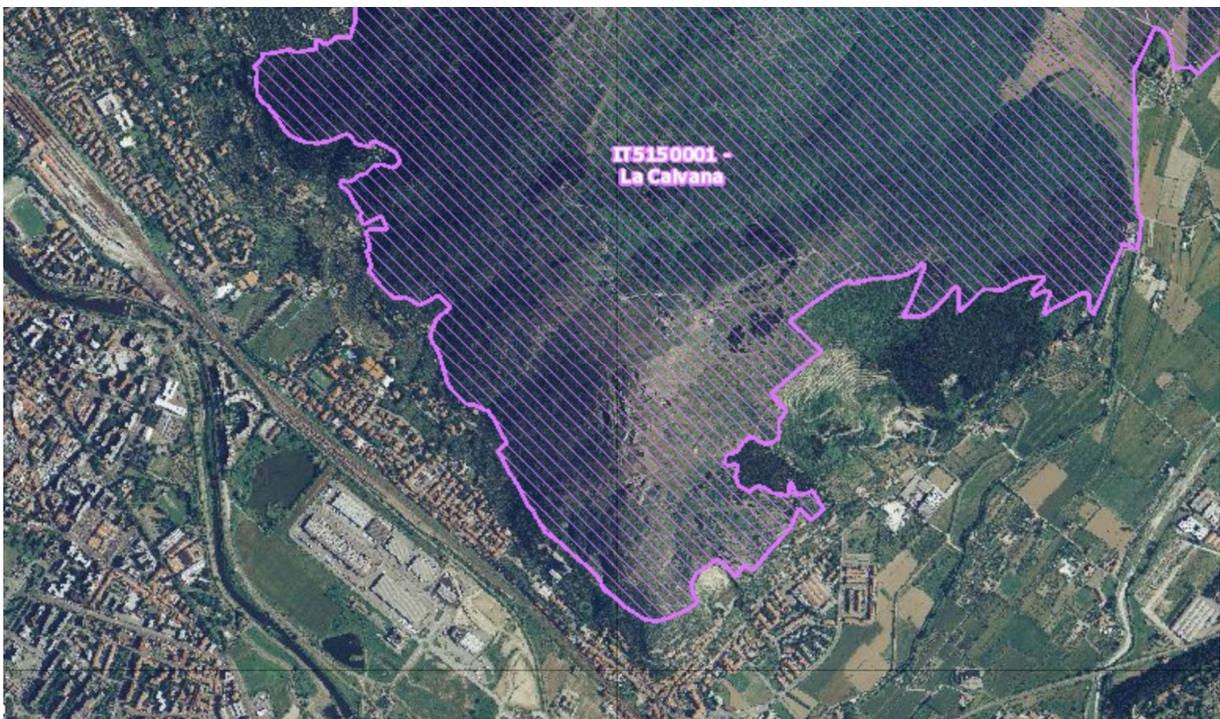
### **3.3 Le Aree Protette e i Siti Natura 2000**

L'area dell'Interporto e conseguentemente le zone interessate dal Piano Attuativo, non ricadono all'interno dei Siti della Rete Natura 2000.

Lo studio comprende comunque il Sito di Importanza Comunitaria o ZPS (Zone di Protezione Speciale) dalla Direttiva 92/43/CEE, SIC La Calvana (IT 5150001), mentre limitrofo si estende il SIC-ZPS Stagni della Piana Fiorentina e Pratese (IT 5140011).

Il territorio comunale risulta, inoltre, interessato dalla presenza di una Area Naturale Protetta di Interesse Locale (ANPIL): ANPIL della Calvana.

Circostanti l'area di studio si trovano le aree ANPIL del Monferrato e delle Cascine di Tavola.



*Figura 8 – Stralcio cartografico con indicazione della perimetrazione del S.I.C.*

### 3.4 I beni architettonici

Il progetto non interferisce con alcun bene architettonico vincolato, ma al fine di illustrare in maniera più esaustiva il contesto su cui insiste l'intervento, si riporta la posizione dei beni architettonici siti nelle vicinanze.

In particolare sono stati analizzati e riportati in figura i beni architettonici posizionati nelle vicinanze del perimetro dell'Interporto e per cui risulta possibile una alterazione delle relazioni visive con le opere in progetto.



Figura 9 – Aerofoto con indicazione dei beni architettonici.

La Chiesa e il Complesso parrocchiale di San Martino a Gonfienti sono le emergenze site a minore distanza dal perimetro dell'Interporto. Da queste aree l'intervento non risulta visibile in quanto, sotto il profilo percettivo, la chiesa si trova in corrispondenza di aree verdi e barriere vegetazionali circostanti, che fungono da filtro verso le nuove costruzioni dei magazzini.



*Figura 10 – La Chiesa di San Martino a Gonfienti*

Oltre il percorso del fiume Bisenzio si trova, sempre in comune di Prato, Villa Martini con annesso il suo giardino storico. La Villa non ha alcuna relazione visiva con il sito di intervento poiché gli argini artificiali e le alberature poste lungo il corso d'acqua impediscono la percezione dell'area dell'interporto.



*Figura 11 – Villa Martini*

A nord-ovest, vicino a Ponte Petrino si trova la cappella di Villa Poggi Banchieri. Un piccolo edificio sito a monte della sede della linea ferroviaria che impedisce ogni percezione del contesto posto oltre i rilevati dell'infrastruttura stessa.



Figura 12 – Cappella di Villa Poggi Banchieri

In comune di Calenzano, all'incrocio tra il torrente Marinella e la linea ferroviaria si trova la Villa di Fobbiana. Dal fabbricato e dalla sua area esterna non è visibile l'interporto a causa dell'azione schermante esercitata dai rilevati della linea ferroviaria, da un fronte edilizio a monte e da una alberatura che segue le sponde del torrente Marinella a valle.



Figura 13 – Villa di Fobbiana

## 4 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il Quadro di Riferimento Programmatico ha il compito di fornire gli elementi conoscitivi sulle relazioni fra l'intervento e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale.

Esso, in particolare, comprende:

- le relazioni del progetto nei confronti della legislazione vigente;
- l'inquadramento del progetto rispetto agli strumenti pianificatori a livello territoriale;
- la descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dai documenti programmatori di settore.

Gli atti di programmazione territoriale, ambientale e di settore considerati nella presente sezione sono i seguenti:

- il Piano di Indirizzo Territoriale Regionale (P.I.T.), a scala regionale;
- il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Prato (P.T.C.), a scala provinciale;
- il Piano Strutturale del Comune di Prato;
- il Regolamento Urbanistico del Comune di Prato.

L'analisi dei contenuti di detti strumenti di pianificazione non evidenzia la presenza di fattori ostativi alla realizzazione delle opere, ma definisce un insieme di indirizzi, regole e tutele a cui dovranno dettagliatamente uniformate le successive fasi di progettazione.

Sono stati analizzati, con l'intento di delineare un quadro sinottico, sufficientemente ampio per una valutazione della conformità del progetto, gli strumenti di pianificazione territoriale locali e sovracomunali.

### 4.1 Piano di Indirizzo Territoriale (P.I.T.)

Il Piano di Indirizzo Territoriale è un piano regionale di programmazione con il quale la Regione Toscana stabilisce gli orientamenti per la pianificazione degli enti locali, le strategie per lo sviluppo territoriale dei sistemi metropolitani, della città, dei sistemi locali e dei distretti produttivi, delle infrastrutture viarie principali, oltre alle azioni per la tutela e valorizzazione delle risorse essenziali, conformemente a quanto stabilito dalla Legge Regionale 03 Gennaio 2005, n.1 (*Norme per il governo del territorio*).

In particolare il PIT della Regione Toscana, approvato D.C.R. n.72 del 24 Luglio 2007, stabilisce gli orientamenti per l'identificazione dei sistemi territoriali, indirizza ai fini del coordinamento la programmazione e la pianificazione degli Enti Locali, definisce gli obiettivi operativi della politica territoriale.

Il PIT della Regione Toscana ha anche valenza di *piano paesaggistico* in adempimento al Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs 22 Gennaio 2004, n.42 e s.m.i.) e per tale motivo è corredato da una serie di "Schede dei paesaggi e individuazione degli obiettivi di qualità" che costituiscono parte integrante del quadro normativo definendo le azioni di qualità come guida agli strumenti di pianificazione territoriale. L'implementazione del PIT per la disciplina paesaggistica è stata adottata con deliberazione del Consiglio Regionale n.32 del 16 Giugno 2009 ed è stata

soggetta a integrazioni, di cui l'ultima risulta essere stata approvata ai sensi dell'art.19 della Legge Regionale del 10 Novembre 2014, n.65 (Norme per il governo del territorio) con Delibera del Consiglio Regionale del 27 Marzo 2015, n.37 – "Atto di integrazione del Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano paesaggistico".

Il Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana attualmente vigente è costituito dai seguenti elaborati:

a) Documento di piano contenente:

- l'agenda per l'applicazione dello statuto del territorio toscano;
- i metaobiettivi del PIT (unitamente agli obiettivi conseguenti ai medesimi);
- l'agenda strategica;
- la strumentazione di cui il PIT si dota per presidiare l'efficacia delle sue opzioni.

b) Disciplina di piano che:

- definisce le invarianti strutturali ed individua i principi cui condizionare l'utilizzazione delle risorse essenziali di cui all'art.3 della L.R. 1/2005;
- contempla come sua parte integrante la disciplina dei paesaggi che assumerà valore di piano paesaggistico ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio, una volta concluso il procedimento recante l'intesa con le competenti autorità statali ai sensi dell'art.143 del D.Lgs. 22 Gennaio 2004, n.42 come da ultimo modificato con il D.Lgs. 157/2006;

c) Quadro Conoscitivo costituito da:

- i quadri analitici di riferimento;
- il quadro aggiornato allo stato di fatto degli elementi territoriali del Piano regionale della mobilità e della logistica;
- l'atlante ricognitivo dei paesaggi.

Integrano la composizione del piano anche i seguenti allegati:

- l'elaborato "*La Toscana nel quadro strategico nazionale 2007-2013*" che definisce le connessioni tra le strategie dello sviluppo territoriale della Regione Toscana ed il Quadro strategico nazionale ai sensi della lett. a) del com. 3 dell'art.48 della L.R. 1/2005;
- gli indirizzi e le prescrizioni per la pianificazione delle infrastrutture dei porti e degli aeroporti toscani, non necessario per gli scopi del presente documento.
- elaborati adottati il 16 Giugno 2009, relativi all'implementazione del PIT per la disciplina paesaggistica (riportata nel Piano Paesaggistico).

Il Quadro Conoscitivo del PIT è articolato in 3 parti:

1. le principali dinamiche e i fenomeni nello spazio regionale;
2. i principali aspetti settoriali;
3. i territori e paesaggi della Toscana.

Il P.I.T. contiene, all'interno degli elaborati a scala regionale, la descrizione delle invarianti strutturali:

1.1 invariante I: i caratteri idro-geo-morfologici dei bacini idrografici e dei sistemi morfogenetici

1.2 invariante II: i caratteri ecosistemici dei paesaggi

1.3 invariante III: il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, urbani e infrastrutturali

1.4 invariante IV: i caratteri morfotipologici dei sistemi agro ambientali dei paesaggi rurali

L'abaco delle Invarianti ne descrive i caratteri e qui di seguito riportiamo quelli individuati nell'area della piana fiorentina oggetto di studio.

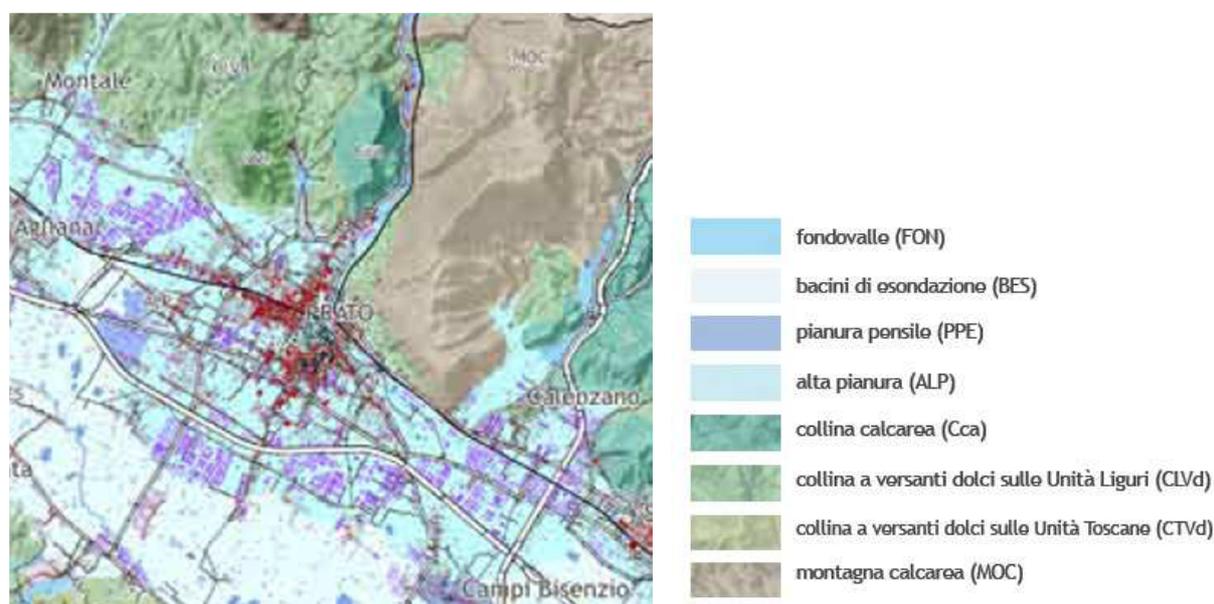


Figura 14 – Stralcio cartografico della Tavola dei caratteri idro-morfologici dei bacini idrografici e dei sistemi morfogenetici.

Per i caratteri idro-geo-morfologici dei bacini idrografici e dei sistemi morfogenetici l'area appare costituita da:

BES	Bacini di esondazione
PPE	Pianura pensile
ALP	Alta pianura
MOC	Montagna calcarea
Cca	Collina calcarea
CLVd	Collina a versanti dolci sulle Unità Liguri

Per i caratteri ecosistemici dei paesaggi l'area appare costituita principalmente dalla "matrice agrosistemica di pianura urbanizzata", "area urbanizzata" e da zone descritte come "nodi degli agroecosistemi".

Si evidenzia come in un contesto di "aree critiche" per processi di "artificializzazione" siano presenti delle "direttrici di connettività da ricostruire" in corrispondenza sia dei "corridoi ecologici da riqualificare" sia in corrispondenza del sistema di aree umide protette Podere La Querciola-Stagni di Focognano-Renai.

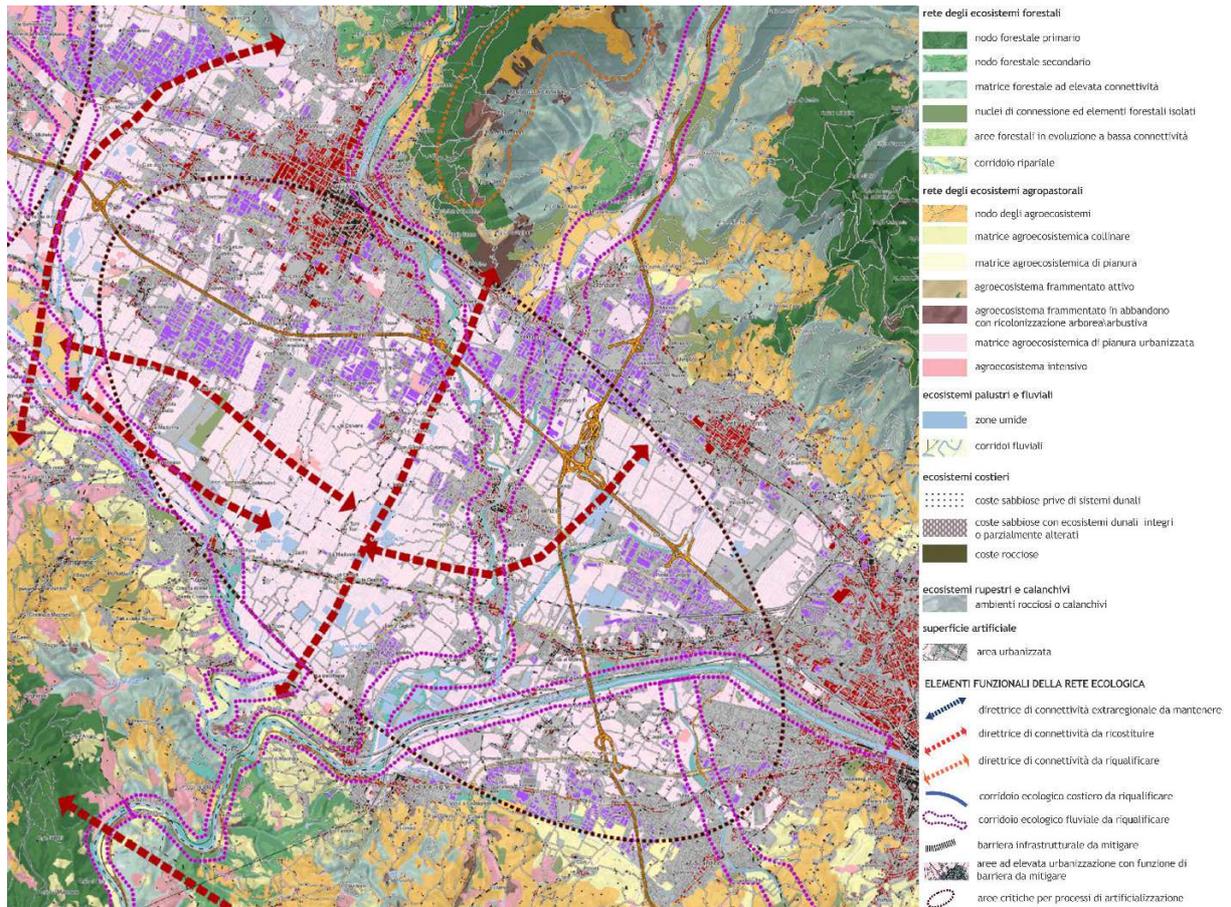
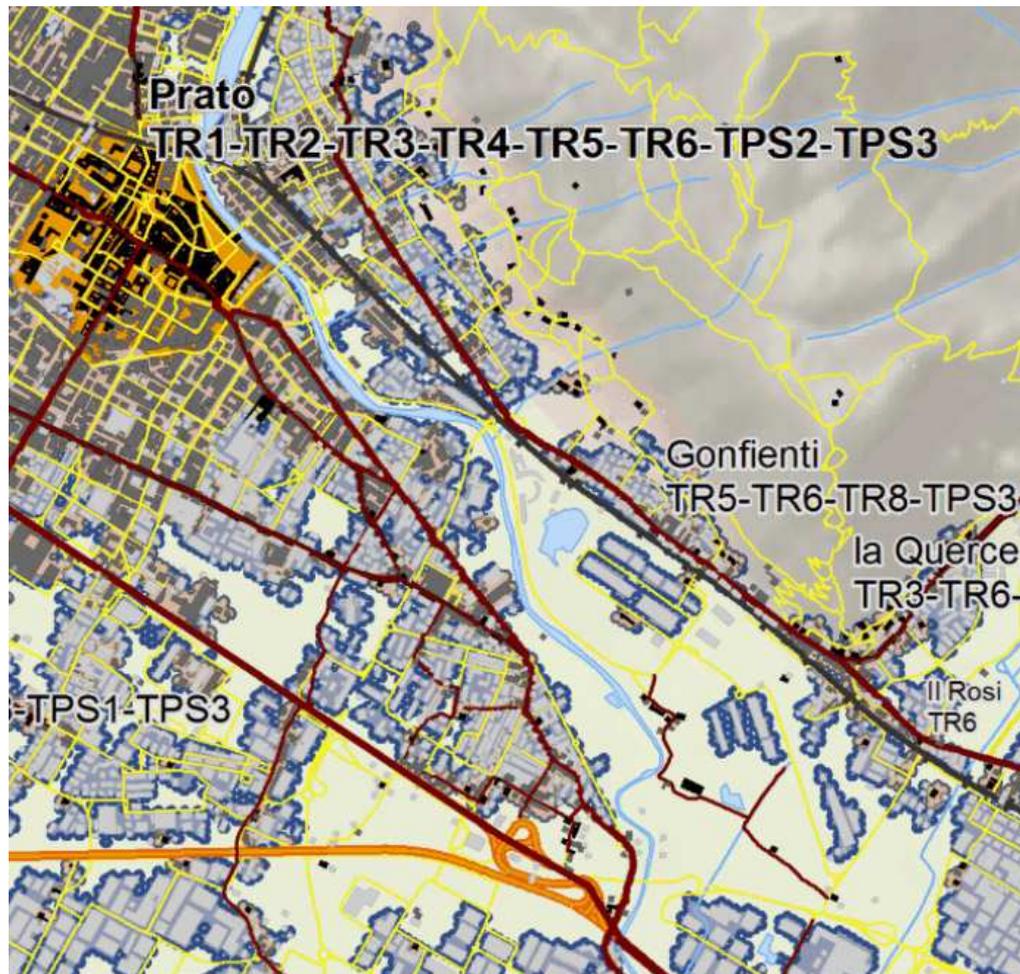


Figura 15 – Stralcio cartografico della Tavola dei caratteri ecosistemici dei paesaggi.

Per il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, urbani e infrastrutturali, l'area appare costituita dalle tipologie di tessuti riportate nella figura sottostante.



#### Carta del Territorio Urbanizzato

##### edifici

- edifici presenti al 1830
- edifici presenti al 1954
- edifici presenti al 2012

##### confini dell'urbanizzato

- aree ad edificato continuo al 1830
- aree ad edificato continuo al 1954
- aree ad edificato continuo al 2012

##### infrastrutture viarie

- viabilità al 1954 di prima classe (> 8 m)
- viabilità al 1954 di seconda classe (< 8 m, > 6 m)
- viabilità al 1954 di terza classe (< 6 m)
- tracciati viarii fondativi (sec. XIX)
- ferrovia
- ferrovia dismessa
- Autostrade - Strade a Grande Comunicazione
- viabilità principale al 2012

#### Classificazione dei morfotipi urbani: i tessuti della città contemporanea

##### TESSUTI URBANI A PREVALENTE FUNZIONE RESIDENZIALE E MISTA

- T.R.1. Tessuto ad isolati chiusi o semichiusi
- T.R.2. Tessuto ad isolati aperti e lotti residenziali isolati
- T.R.3. Tessuto ad isolati aperti e blocchi prevalentemente residenziali
- T.R.4. Tessuto ad isolati aperti e blocchi prevalentemente residenziali di edilizia pianificata
- T.R.5. Tessuto puntiforme
- T.R.6. Tessuto a tipologie miste
- T.R.7. Tessuto sfrangiato di margine

##### TESSUTI URBANI o EXTRAURBANI A PREVALENTE FUNZIONE RESIDENZIALE E MISTA - Frangie periurbane e città diffusa

- T.R.8. Tessuto lineare (a pettine o ramificato) aggregazioni
- T.R.9. Tessuto reticolare o diffuso

##### TESSUTI EXTRAURBANI A PREVALENTE FUNZIONE RESIDENZIALE E MISTA

- T.R.10. Campagna abitata
- T.R.11. Campagna urbanizzata
- T.R.12. Piccoli agglomerati extraurbani

##### TESSUTI DELLA CITTÀ' PRODUTTIVA E SPECIALISTICA

- T.P.S.1. Tessuto a proliferazione produttiva lineare
- T.P.S.2. Tessuto a piattaforme produttive - commerciali - direzionali
- T.P.S.3. Insule specializzate
- T.P.S.4. Tessuto a piattaforme residenziale e turistico-ricettiva

Figura 16 – Stralcio cartografico della Tavola del Territorio urbanizzato.

Nella Tavola dei morfotipi insediativi l'area è inserita nel più ampio MORFOTIPO INSEDIATIVO URBANO POLICENTRICO DELLE GRANDI PIANE ALLUVIONALI "1.1 Piana Firenze-Prato-Pistoia".

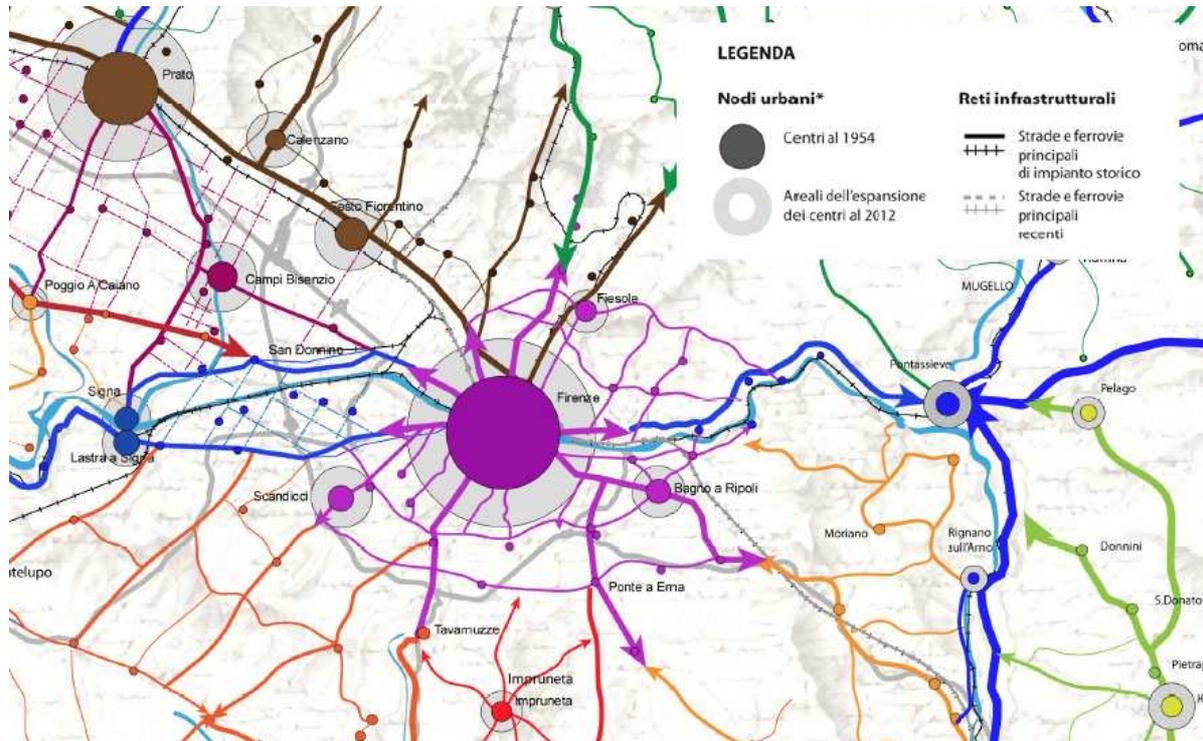


Figura 17 – Stralcio cartografico della Tavola delle figure componenti i morfotipi insediativi.

Sistema insediativo di tipo pianiziale caratterizzato da un'elevata densità edilizia e infrastrutturale e dalla dominanza della cultura urbana su quella rurale che ha storicamente rivestito un ruolo di integrazione dell'economia urbana. La posizione strategica mediana, rispetto ai principali assi di collegamento regionale ed extraregionale, colloca il sistema insediativo al centro di una rete di relazioni complesse in cui la scala locale e quella sovra-locale si sovrappongono.

Per i caratteri morfotipologici dei sistemi agro-ambientali dei paesaggi rurali si identificano i seguenti morfotipi descritti in figura.

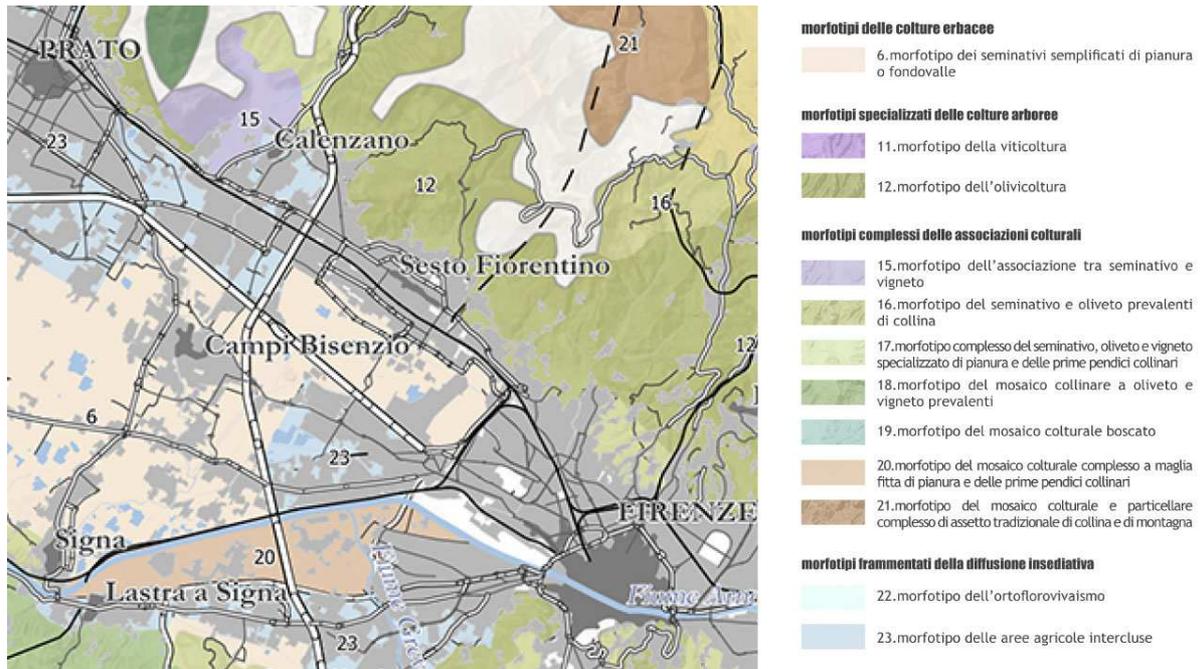


Figura 18 – Stralcio cartografico della Tavola dei morfotipi rurali.

L'area dell'Interporto della Toscana Centrale si sviluppa tutta all'interno del morfotipo delle aree agricole intercluse.

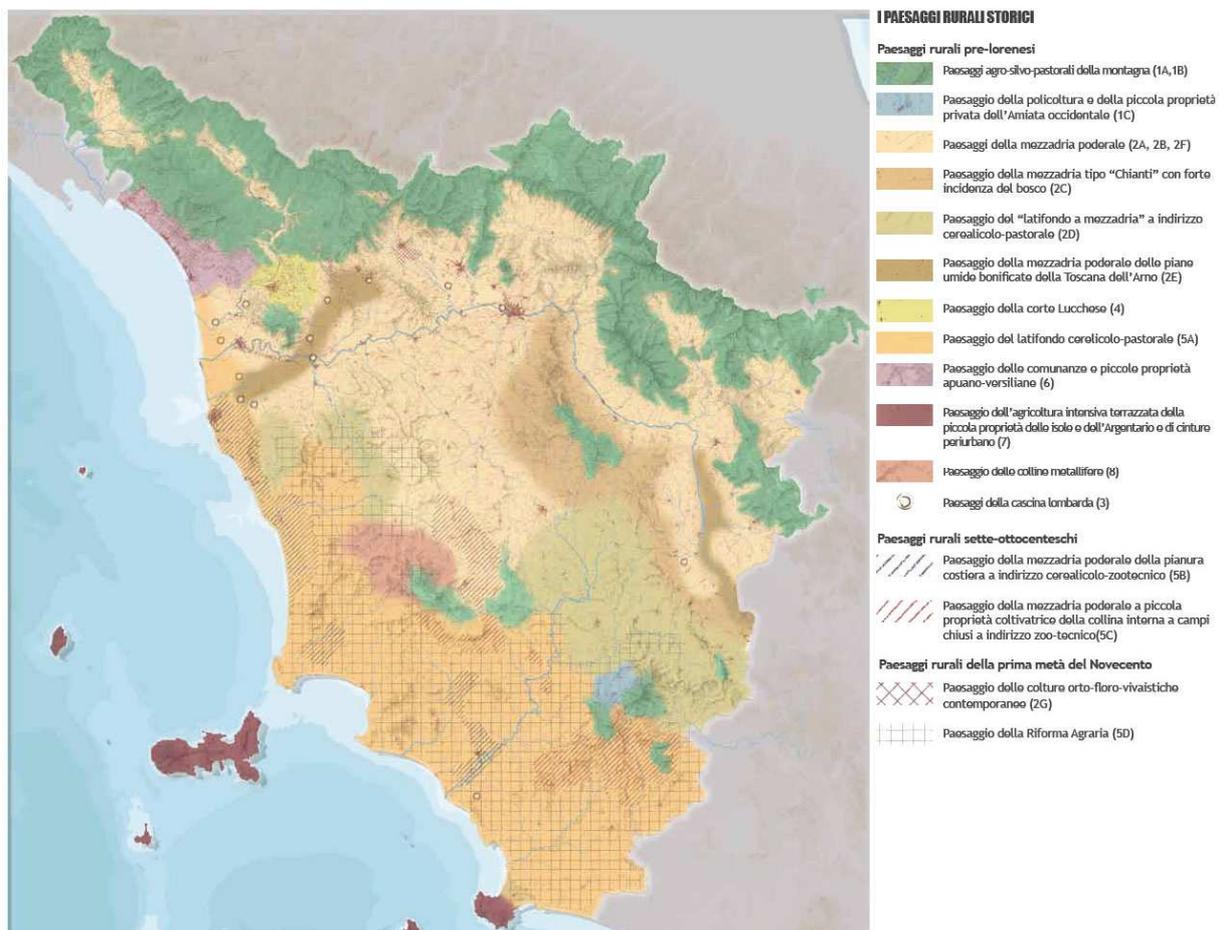


Figura 19 – Stralcio cartografico della Tavola dei paesaggi rurali storici.

Il piano descrive i paesaggi rurali storici individuando nell'area di studio:

- Paesaggi della mezzadria poderale (2A, 2B, 2F)
- Paesaggi agro-silvo-pastorali della montagna (1A, 1B)

Il P.I.T. analizza in modo dettagliato anche gli aspetti connessi alla percezione e riconoscibilità panoramica dei luoghi attraverso un allegato denominato "Visibilità e caratteri percettivi".

La prima analisi affonda la tematica della intervisibilità assoluta con la stesura di una cartografia di dettaglio.

La carta infatti non valuta l'impatto visivo di trasformazioni effettivamente localizzabili, ma misura la vulnerabilità visiva potenziale di ciascun punto del suolo.

La carta propone in legenda i valori così ottenuti, normalizzati da 0 a 1 e quindi riclassificati secondo il metodo Natural Breaks. Le cinque classi così ottenute sono descritte attraverso indicatori linguistici e rappresentano da quanti punti della griglia è percepibile visivamente una determinata porzione di territorio. Si comprende bene che le aree comprese nella prima classe "ruolo molto basso" rappresentano le zone del territorio toscano percepibili da un minor numero di punti di osservazione, mentre la classe quinta "ruolo molto alto" comprende le aree che risultano visibili dal numero maggiore di punti di osservazione.

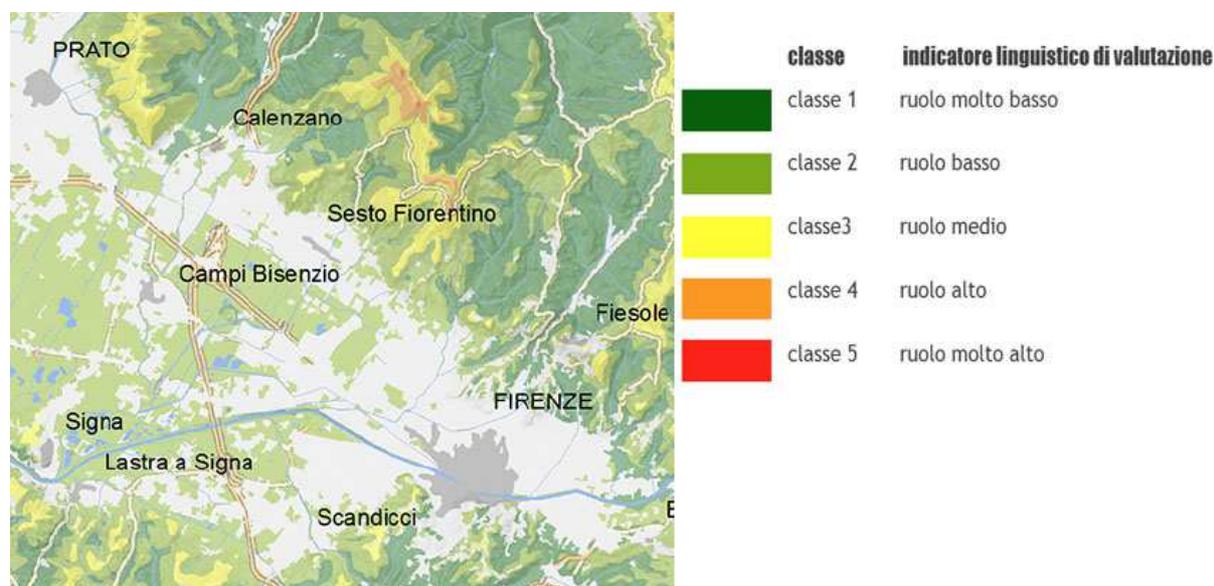


Figura 20 – Stralcio cartografico della Tavola della Intervisibilità teorica assoluta.

La valutazione di visibilità teorica misura, invece, la probabilità di ciascuna porzione del suolo regionale di entrare con un ruolo significativo nei quadri visivi di un osservatore che percorra il territorio.

Le misure di visibilità non coincidono con un giudizio di qualità paesaggistica delle porzioni di spazio valutate. Il processo che conduce alla formazione di un giudizio di qualità paesaggistica nasce infatti da stimoli visuali che assumono significati quando sottoposti a un processo culturale;

l'atto della contemplazione del paesaggio non può perciò essere assimilato ad un puro fatto ottico; si configura invece come un processo più complesso.

Sono state individuate preliminarmente tre distinte "reti di fruizione" del paesaggio toscano. La prima rete è legata a una fruizione più "novecentesca", per così dire, del territorio, fatta di spostamenti automobilistici tra i luoghi più celebrati dell'identità toscana. La seconda rete è legata a luoghi e itinerari che permettono una scoperta del paesaggio attraverso un avvicinarsi meno veloce dei singoli quadri visivi ed è fatta perciò di percorsi lenti che attraversano luoghi di interesse sia storico sia ambientale. La terza rete identifica infine come luoghi privilegiati per la contemplazione del paesaggio toscano le aree tutelate per legge sia per un interesse culturale, sia per valori o singolarità naturalistiche.

La metodologia di valutazione è basata sulla considerazione che il fruitore di ciascuna rete costruisce una sequenza di "quadri visivi".

D'altra parte, il modello di valutazione multicriterio utilizzato considera il fatto che quando le porzioni di suolo rientrano nei quadri visivi dell'osservatore esse occupano, di quei quadri, "settori" diversi.

Con maggiore specificazione, quando le porzioni di suolo:

sono vicino all'osservatore, e precisamente tra gli 0 ed i 500 metri dal punto di osservazione. In questo caso definiscono la "vista di dettaglio".

sono a una distanza compresa tra i 500m ed i 5000m dal punto di osservazione. In questo caso definiscono la "vista di struttura".

sono a una distanza compresa tra i 5000 m ed i 12000m dall'osservatore. In questo caso definiscono la "vista di sfondo".

sono visibili a grande distanza dal punto di osservazione, oltre i 12000m. In questo caso definiscono gli "orizzonti visivi persistenti" dei quadri visivi.

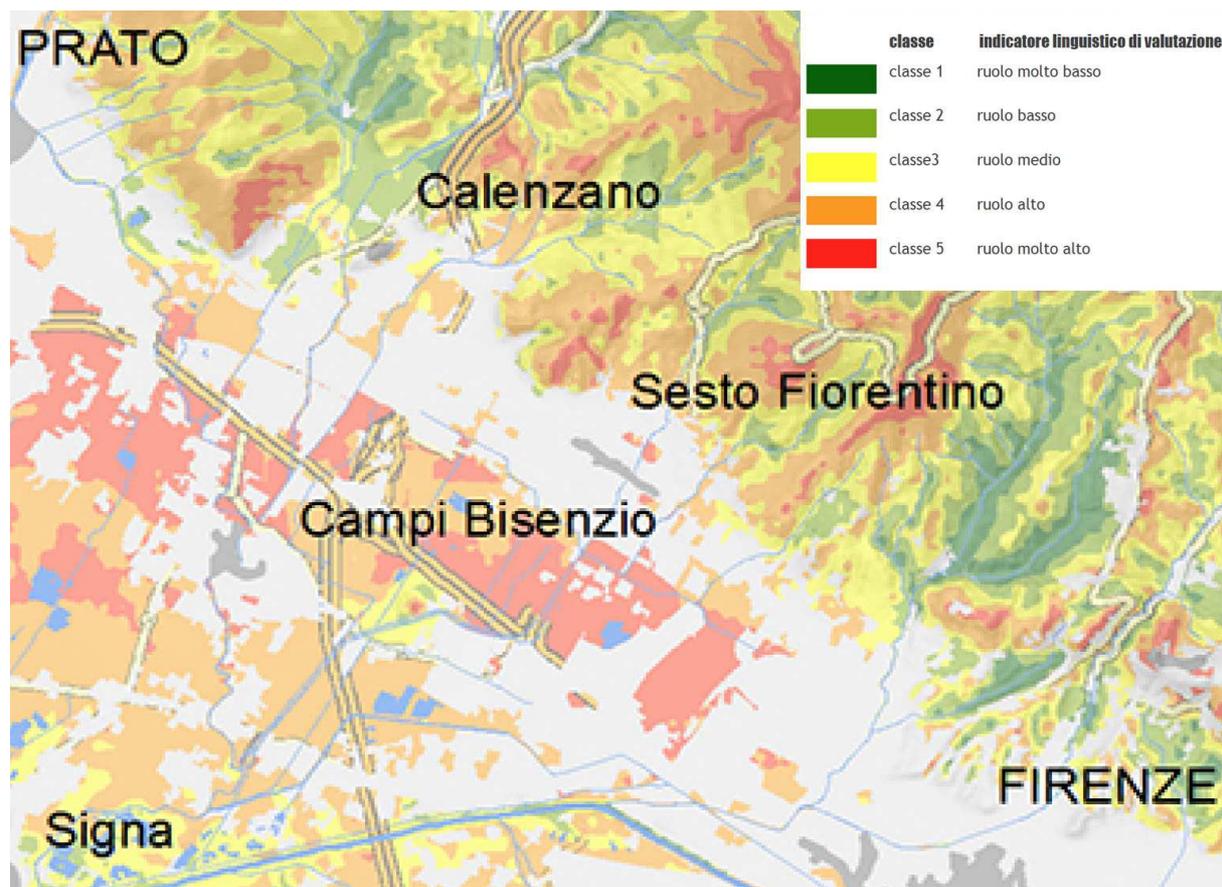


Figura 21 – Stralcio cartografico della Tavola della Intervisibilità teorica assoluta.

Il sito di intervento è individuato all'interno dell'Ambito n. 6 "Firenze-Prato-Pistoia" così descritto: *"La porzione montana (sistema appenninico pistoiese e pratese) dell'ambito Firenze-Prato-Pistoia chiude visivamente l'orizzonte della piana fiorentino-pistoiese sul lato settentrionale e su parte di quello orientale. Un paesaggio, quello montano, segnato da un'estesa e densa copertura forestale, sporadicamente interrotta da isole di coltivi e pascoli e attraversata da importanti ecosistemi fluviali e torrentizi (alto corso del fiume Bisenzio, fiume Reno, torrente Pescia).*

*Tra le componenti di maggior peso del sistema rurale ed insediativo montano emerge il ruolo di diversificazione paesaggistica ed ecologica svolto dai prati-pascolo, dai mosaici colturali di assetto tradizionale e da alcuni tessuti a campi chiusi, il valore storico-testimoniale degli intorni coltivati dei piccoli borghi montani e dei prati-pascolo, oltre al sistema di edifici preindustriali della montagna pistoiese. L'estesa compagine collinare che circonda la pianura presenta scenari di straordinaria bellezza.*

*Nelle colline a sud di Firenze, tra Bagno a Ripoli e Lastra a Signa, emerge la marcata eterogeneità del mosaico agrario a prevalenza di colture tradizionali (oliveti, vigneti, seminativi). Sui colli compresi tra Sesto Fiorentino e Bagno a Ripoli e su quelli circostanti Pistoia, il tratto identitario è invece legato alla permanenza di oliveti tradizionali terrazzati.*

*Tra i territori di eccezionale valore estetico-percettivo e storico-testimoniale, spicca la collina fiorentino-fiesolana. I caratteri di pregio delle colline sono poi riconducibili alla relazione che lega sistema insediativo storico e paesaggio agrario: Firenze - circondata da un contado definito "seconda città" per densità insediativa e magnificenza dei manufatti architettonici; Pistoia, che con*

il sistema delle strade che si dipartono dal suo centro irradia la sua influenza economico-culturale nella campagna circostante; nel rapporto che lega la villa-fattoria e il suo intorno coltivato o, a una scala ancora più minuta, casa colonica e podere.

La pianura alluvionale ha subito negli ultimi sessant'anni pesanti processi di urbanizzazione e di consumo di suolo. Nonostante ciò, custodisce alcune tracce ancora leggibili della maglia centuriata. Manufatti architettonici e nuclei edilizi sopravvivono come testimonianza della struttura territoriale storica sebbene inglobati all'interno della diffusione urbana: la corona di borghi rurali collocati sull'aggregato romano nella piana pratese (Grignano, Cafaggio, San Giusto, Tobbiana, Vergaio, Galciana); edifici rurali, religiosi e di bonifica; le ville pedecollinari (Brache, Gondo, Castello, Topaia, Corsini, Petraia, Pazzi, Quarto, Castelquarto, Quiete) o le Cascine di Tavola".

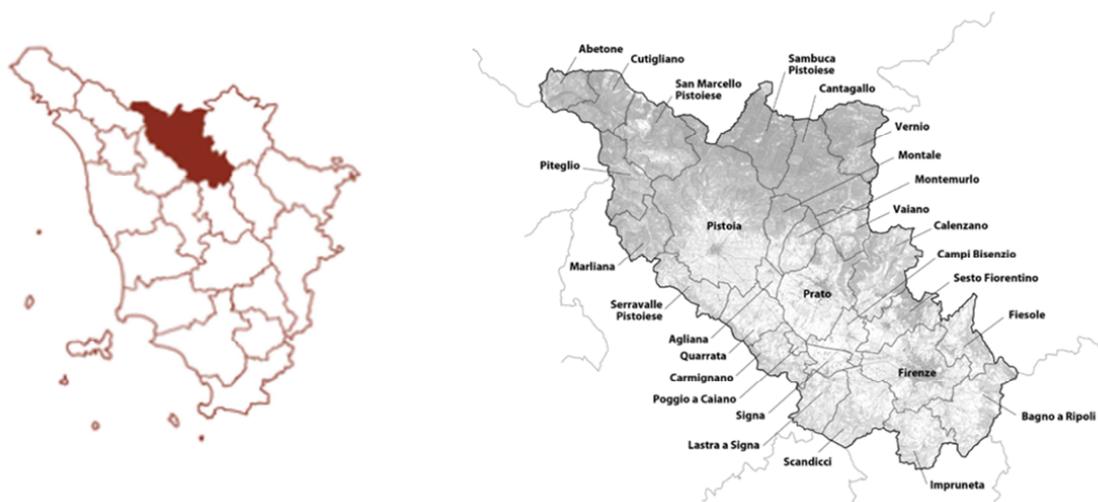


Figura 22 – I limiti territoriali dell’Ambito n. 6 Firenze-Prato-Pistoia.

Nella descrizione delle Invarianti strutturali a livello d’ambito, si illustrano le due figure componenti che interessano l’area dell’Interporto e che concorrono a creare il più complesso morfotipo insediativo urbano policentrico delle grandi pianure alluvionali.

“Prato e il sistema a pettine delle testate di valle sulla Cassia” si connette con il “Sistema reticolare della pianura centuriata di Firenze-Prato-Pistoia”.

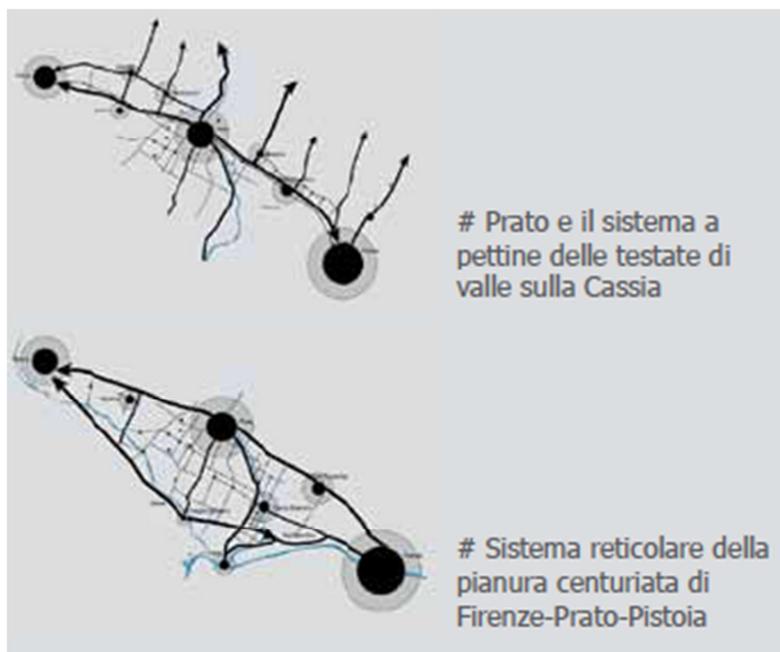


Figura 23 – Schema delle due figure componenti che strutturano l’area di intervento.

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.

Nel caso specifico, l’area progettuale non è interessata da tali vincoli, mentre gli obiettivi di qualità 1 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 agroambientali residui, nonché con i sistemi vallivi e i rilievi montani collinari. Le direttive correlate dispongono che gli enti territoriali e i soggetti pubblici, debbano 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;

specificare alla scala comunale di pianificazione, le direttrici di connettività ecologica da mantenere o ricostituire;

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

salvaguardare e valorizzare l'identità paesaggistica della città di Firenze con l'intorno collinare e il relativo sistema insediativo pedecollinare e di medio versante, che costituisce un'unità morfologica percettiva e funzionale storicamente caratterizzata e riconoscibile nelle sue diverse componenti (città, sistemi agro-ambientali di pianura e sistemazioni agrarie collinari), rispettando e tutelando la riconoscibilità e l'integrità del profilo urbano storico caratterizzato dalla supremazia della cupola del Duomo e dalla gerarchia tra torri, campanili, edifici civili e religiosi, di rappresentanza della collettività,

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 agro paesaggistica 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. Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono, ai sensi dell'art. 14 della Disciplina del Piano, a:

salvaguardare il paesaggio agricolo collinare fiorentino, caratterizzato tra l'altro dal un complesso mosaico di colture agrarie in particolare nelle colline che vanno dal versante orientale del Montalbano (Quarrata, Carmignano) fino a quelle a sud di Firenze (Scandicci, Impruneta, Bagno a Ripoli), anche per il suo elevato valore naturalistico (area complessivamente individuata come nodo degli agro ecosistemi nella carta della rete ecologica);

salvaguardare la collina fiorentina-fiesolana quale territorio di eccezionale valore estetico, percettivo e storico testimoniale come "paesaggio giardino" prodotto da processi ciclici di costruzione territoriale ed estetizzazione culturale, conservando il mosaico colturale diversificato che vede l'alternanza di aree agricole coltivate, boschi e parchi di ville storiche, costituito dalle colture tradizionali intersecate con le tenute boschive e i parchi delle ville storiche;

salvaguardare il sistema delle ville medicee e delle ville storiche, anche attraverso il mantenimento dell'unitarietà morfologica e percettiva rispetto al tessuto dei coltivi di pertinenza, tutelando e riqualificando le relazioni figurative e gerarchiche fra queste, i manufatti rurali del sistema insediativo di impianto storico e il territorio circostante;

salvaguardare il sistema dei nuclei e dei centri storici di collina attraverso la tutela dell'integrità morfologica degli insediamenti storici e la conservazione dell'intorno di coltivi tradizionali della viabilità e degli altri elementi testimoniali di antica formazione;

escludere nuovi consumi di suolo che alterino l'integrità dei nuclei e dei centri storici di collina evitando nuove espansioni e urbanizzazioni diffuse lungo i crinali;

nella progettazione di infrastrutture e altri manufatti permanenti di servizio alla produzione anche agricola, perseguire la migliore integrazione paesaggistica valutando la compatibilità con la morfologia dei luoghi e con gli assetti idrogeologici ed evitando soluzioni progettuali che interferiscano visivamente con gli elementi del sistema insediativo storico.

**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. Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono, ai sensi dell'art. 14 della Disciplina del Piano, a:

tutelare la permanenza dei caratteri paesaggistici dei contesti fluviali, quali fasce di territorio che costituiscono una continuità fisica, morfologica e percettiva con il corpo idrico, anche in considerazione della presenza di elementi storicamente e funzionalmente interrelati al bene medesimo evitando i processi di urbanizzazione che aumentino l'impermeabilizzazione e promuovendo interventi di riqualificazione paesaggistica delle aree compromesse, anche attraverso la delocalizzazione dei volumi incongrui.

salvaguardare e recuperare dal punto di vista paesistico, storico-culturale, ecosistemico e fruitivo il corso dell'Arno e il relativo contesto fluviale, quale luogo privilegiato di percezione dei paesaggi attraversati ricostituendo le relazioni tra il fiume e il tessuto urbano riqualificando gli ecosistemi fluviali e ripariali dell'Arno e dei suoi affluenti, con priorità per le aree classificate come "corridoio ecologico fluviale da riqualificare", così come individuate nella carta della rete ecologica, attraverso il miglioramento della qualità delle acque, del loro grado di continuità ecologica trasversale e longitudinale, la riduzione dei processi di artificializzazione degli alvei, delle sponde e delle aree di pertinenza fluviale.

tutelare e riqualificare il reticolo idrografico minore, le zone umide e gli ecosistemi torrentizi e fluviali (corridoi ecologici fluviali da riqualificare individuati nella Carta della rete ecologica).

Con riferimento agli Obiettivi di qualità appena descritti e relativi alla Scheda d'Ambito in cui risulta inserita l'area interportuale, non si rilevano particolari e rilevanti criticità e fattori di incoerenza con riferimento agli interventi previsti dal Piano Attuativo, anche e soprattutto alla luce delle misure previste in termini di "inserimento paesaggistico".

Il PIT individua, inoltre, le linee generali utili alla tutela e alla valorizzazione territoriale; il primo progetto di territorio di rilevanza regionale sviluppato è il Parco Agricolo della Piana.

Il territorio del Parco Agricolo della Piana è costituito dall'insieme di aree ancora agricole o destinate ad aree verdi e ad altri interventi di compensazione ambientale che, dal margine di Firenze, dall'area destinata al Parco di Castello, si estendono, delimitate a nord dalla strada Mezzana-Perfetti-Ricasoli e a sud dal corso del fiume Arno, fino alla confluenza dell'Ombrone che segna il confine fra le province di Prato e Pistoia ed ampliandosi in alcuni casi oltre questo limite a comprendere parti di aree pedecollinari.

La Piana oggi si caratterizza anche per la presenza di attrezzature e infrastrutture di rilievo sovracomunale e regionale, quali l'aeroporto di Peretola, l'Interporto di Gonfienti, gli impianti di trasformazione di RSU di Case Passerini e Le Miccine, il sistema produttivo di Osmannoro ed il distretto industriale pratese.

In data 16/07/2014 il Consiglio Regionale della Toscana approva l'Integrazione al P.I.T. per la definizione del parco della piana Fiorentina e per la riqualificazione dell'Aeroporto di Firenze secondo le procedure previste dall'art. 17 della L.R. n. 1 del 03/01/2005.

All'interno dell'Integrazione la Regione Toscana individua specifici interventi per la fruizione del parco archeologico di Gonfienti e per il completamento dell'Interporto.

Nelle misure di salvaguardia contenute nel Piano si individua l'Area archeologica di Gonfienti oggetto di tutela specifica.

Si illustrano nell'Allegato n. 4 le indicazioni e le prescrizioni per la salvaguardia del sito.

L'area archeologica di Gonfienti presenta la necessità di essere valorizzata, tutelata e resa accessibile per la fruizione pubblica. A tal fine si rende necessario elaborare, in accordo con i Soggetti e gli Enti territorialmente interessati, un progetto generale di tutela e valorizzazione dell'area archeologica, vista come elemento autonomamente significativo ma anche come parte del più ampio contesto storico culturale presente nel territorio interessato dal Parco agricolo della Piana.

Il progetto, utile a definire obiettivi, azioni e misure da adottare nel breve, medio e lungo termine interessa sia il completamento delle operazioni di scavo, che la conservazione delle strutture scavate e la sistemazione dei reperti, nonché la loro pubblica fruizione anche in correlazione agli altri beni storico-archeologici presenti nella Piana.

Al punto 1.2 dell'allegato si prefigura la contestualizzazione dell'area archeologica di Gonfienti nell'ambito unitario del Parco della Piana, mediante la costruzione di relazioni con il restante patrimonio archeologico e storico ivi presente, nell'ottica di creare un sistema territoriale per l'archeologia.

Al punto 2 sono descritti i rapporti tra l'area archeologica e l'Interporto.

Al punto 3 sono riportate le indicazioni per la sistemazione e la valorizzazione dell'area archeologica, qua di seguito riportate.

"In coerenza con quanto indicato nel Progetto di territorio "Parco agricolo della Piana" (vedi Integrazione al PIT – All. A6 "Parco agricolo della Piana"), obiettivo generale del presente documento programmatico è quello di migliorare l'organizzazione del territorio al fine di promuoverne una funzione fruitiva dei ritrovamenti archeologici dell'area di Gonfienti, creando una polarità culturale forte e innovativa destinata a modificare i circuiti turistici, riconducendo a sistema gli altri siti archeologici e vitalizzando percorsi fruitivi di ampio respiro rispetto al patrimonio di epoca medievale, medicea, lorenese, moderna (industriale).

Al fine di valorizzare pienamente l'area archeologica di Gonfienti appare, pertanto, necessario creare un sistema territoriale dell'archeologia che, attraverso itinerari culturali, la metta in relazione con le aree di Comeana, di Pizzidimonte, di Sesto Fiorentino e con gli altri beni presenti nel Parco della Piana.

A tal fine, si ipotizza la creazione di un piano di gestione integrato attraverso la cooperazione interistituzionale degli attori presenti sul territorio e da forme di partenariato pubblico-privato.

Si precisa che l'area archeologica in oggetto è attualmente all'interno delle aree di proprietà dell'Interporto della Toscana Centrale di Prato, che è gestito da una società per azioni con la partecipazione di enti pubblici e soggetti privati.

All'interno delle aree dell'Interporto è stato completamente restaurato il fabbricato denominato "Il Mulino" (XII secolo d.C.), attualmente utilizzato parzialmente, dalla Soprintendenza Archeologica. Gli ambienti, dati in comodato, anche in vista di un uso di tipo pubblico finalizzato alla diffusione dei risultati della ricerca archeologica nella vicinanza dell'insediamento etrusco di Gonfienti, sono nell'immediato utilizzati per l'immagazzinamento e per la realizzazione dei primi interventi di sistemazione e restauro dei materiali (ceramiche tipiche della sfera domestica e frammenti pertinenti alla copertura dei tetti degli edifici), quale condizione essenziale per ogni futuro sviluppo. Il Mulino di Gonfienti è inoltre diventato, in questi ultimi anni, il luogo naturale di conservazione per i ritrovamenti archeologici che il territorio ha restituito.

Con riferimento all'area archeologica, la Soprintendenza ha fornito la planimetria delle aree interessate dalla presenza delle strutture e dei reperti della città etrusca, oltre che la documentazione necessaria ad armonizzare le necessità di Interporto e quelle della Soprintendenza stessa.

In virtù del suddetto obiettivo di sistemazione e valorizzazione dell'area archeologica, è necessario che le aree di proprietà dell'Interporto non interessate da edificazione - poste su ambo i lati del Viale A. De Gasperi, fra il nucleo storico di Gonfienti, il centro direzionale ed il Mulino - mantengano la destinazione d'uso a verde fino a quando non sarà definito il progetto di valorizzazione dell'area archeologica.

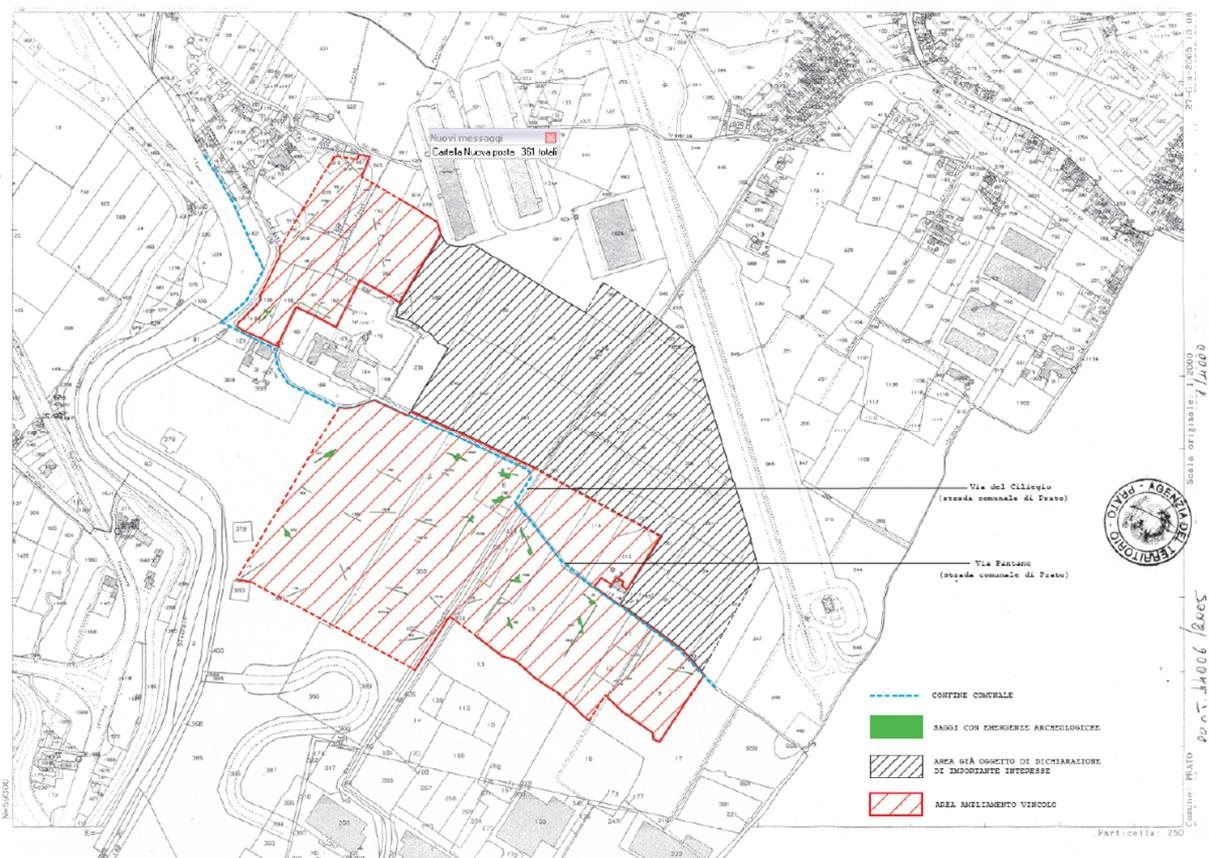


Figura 24 – Planimetria delle aree archeologiche contenuta nell'Allegato 4 all'Integrazione al P.I.T.

Le zone oggetto del Piano Attuativo in valutazione risultano esterne all'estensione delle aree tutelate sopra riportate.

Peraltro gli scavi, per la realizzazione delle opere, saranno seguiti puntualmente dalla Soprintendenza, al fine di accertare la eventuale presenza di reperti archeologici.

Secondo le direttive riportate nella Scheda del Vincolo PO04 allegata al PIT, il Piano afferma che: "Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti di governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per la propria competenza, provvedono a definire strategie, misure e regole/discipline volte a:

"(...)

6b – Individuare gli eventuali interventi non correttamente inseriti nel contesto e gli elementi di disturbo delle visuali da e verso il patrimonio archeologico, al fine di orientare e promuovere azioni di riqualificazione paesaggistica.

7b – Individuare le trasformazioni e le funzioni compatibili con la tutela delle relazioni figurative tra patrimonio archeologico e contesto territoriale di giacenza e la relativa percettibilità e godibilità.

(...)

10b – Pianificare e razionalizzare i tracciati delle infrastrutture o degli impianti tecnologici, non diversamente localizzabili, (impianti per telefonia, sistemi di trasmissione radio-televisiva, elettrodotti ...) al fine di garantire la conservazione materiale dei beni archeologici e minimizzare l'interferenza visiva con detti beni e il contesto paesaggistico di giacenza, anche mediante soluzioni tecniche innovative che consentano la riduzione dei dimensionamenti e la rimozione degli elementi obsoleti e permettano la condivisione delle strutture di supporto per i vari apparati dei diversi gestori.

Sempre con riferimento all'area archeologica, sulla base di quanto indicato all'interno dell'All. 4 Integrazione del PIT per la definizione del Parco Agricolo della Piana e per la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze. Allegato programmatico "interventi correlati al parco agricolo della piana per una migliore fruizione del parco archeologico di Gonfienti" la Soprintendenza fornisce la planimetria delle aree interessate dalla presenza delle strutture e dei reperti della città etrusca oltre che la documentazione necessaria ad armonizzare le necessità di Interporto e quelle della Soprintendenza stessa. In virtù del suddetto obiettivo di sistemazione e valorizzazione dell'area archeologica, è necessario che le aree di proprietà dell'Interporto non interessate da edificazione - poste su ambo i lati del Viale A. De Gasperi, fra il nucleo storico di Gonfienti, il centro direzionale ed il Mulino - mantengano la destinazione d'uso a verde fino a quando non sarà definito il progetto di valorizzazione dell'area archeologica.

Come illustrato precedentemente, anche nel paragrafo del regime vincolistico, le aree oggetto di intervento del PA non ricadono nella zona segnalata dall'Integrazione al PIT.

Negli elaborati grafici di progetto dell'Integrazione al P.I.T. nella tavola P1 le aree che si sviluppano tra il confine dell'Interporto e il percorso del Fiume Bisenzio sono indicate come "aree di frangia da riqualificare".

Nella tavola P2 della Rete della mobilità alternativa e della valorizzazione del patrimonio storico-culturale le indicazioni sono riportate nella cartografia di seguito.

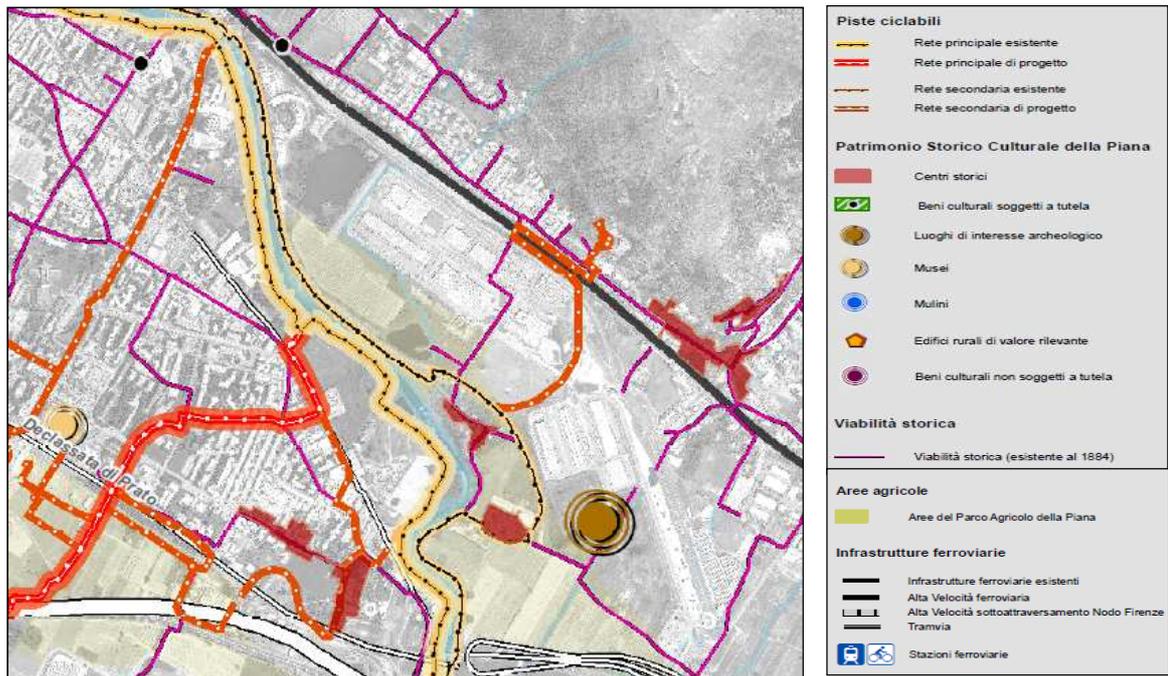


Figura 25 – Planimetria delle aree archeologiche contenuta nell'Allegato 4 all'Integrazione al P.I.T.

## 4.2 Piano territoriale di coordinamento Provinciale (P.T.C.P.)

Il P.T.C. della Provincia di Prato è stato approvato con D.C.P. n. 116 del 3/12/2003 quindi nella piena vigenza della precedente Legge Regionale di governo del territorio: la L.R. 5/95. Il mutato quadro normativo, al quale si è affiancata l'approvazione di un piano sovraordinato come il Piano per l'assetto idrogeologico (PAI) dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno, ha imposto una revisione del P.T.C. per adeguarlo alle nuove disposizioni. La Provincia di Prato con deliberazione del consiglio Provinciale n.7 del 04 Febbraio 2009 ha approvato "La Variante di adeguamento alla L.R.1/2005 del Piano Territoriale di coordinamento Provinciale". L'avviso relativo all'approvazione della Variante è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana n.12 in data 25 marzo 2009. Il PTCP risulta articolato in tre **Sistemi territoriali** (S.T.):

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.

L'area interessata dall'Interporto risulta appartenere al Sistema territoriale della Piana, e Sotto ambito della Piana come mostrato nell'estratto cartografico seguente (in blu le aree del PA).

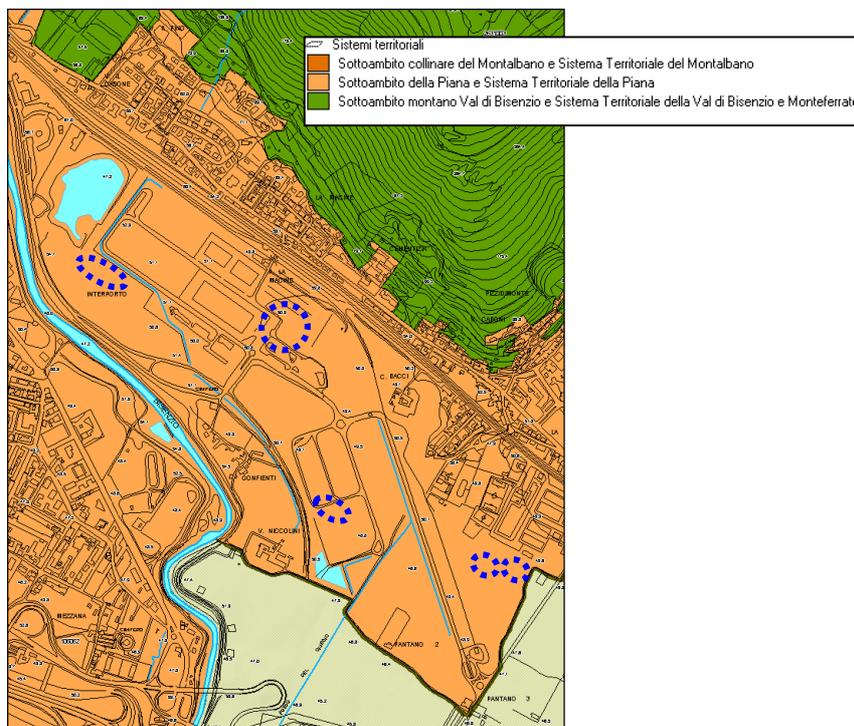


Figura 22 - Estratto Sistema territoriale e Sotto ambito in cui ricade l'Interporto.

Il Sistema Territoriale della Piana comprende gli insediamenti urbani posti in pianura di Prato e di Montemurlo e la fascia agricola periurbana che da sud-est a nord-ovest, lambisce le province di Firenze (comuni di Campi Bisenzio e Signa) e Pistoia (comuni di Agliana e Quarrata) fino alle fasce perifluviali dell'Ombrone. All'interno del ST si colloca anche la maggiore consistenza del comparto manifatturiero tessile, articolato in diverse realtà territoriali e tipi insediativi; sono presenti anche i principali servizi di livello territoriale, ubicati nel nucleo consolidato dell'insediamento pratese, e le maggiori connessioni con gli assi infrastrutturali di tipo sovralocale.

In esso vengono individuate quali **Invarianti Strutturali**:

a. il ruolo di riferimento extraterritoriale, che svolge dal punto di vista storico, culturale, sociale, il centro antico di Prato, anche in riferimento all'offerta di servizi ed attività economiche qualificate;

b. le funzioni complementari e di caratterizzazione dell'identità socio-culturale e urbana svolte dal sistema insediativo policentrico costituito dai centri e dalle frazioni della piana;

c. il ruolo caratterizzante il peculiare paesaggio urbano costituito dal patrimonio del distretto tessile;

d. la forte relazione fisica, storica, culturale e ambientale tra la Villa medicea di Poggio a Caiano e Cascine di Tavola;

e. il ruolo di riorganizzazione delle funzioni urbane svolto dalla linea ferroviaria metropolitana e dalle stazioni esistenti e previste;

f. il ruolo di raccolta dei flussi di traffico nord-sud, svolto dalla prima tangenziale come asse di collegamento tra i ST provinciali;

g. il ruolo centrale di distribuzione delle funzioni urbane svolto dalla Declassata;

h. il ruolo delle aree a esclusiva e prevalente funzione agricola come elemento di mitigazione dell'impatto del territorio urbanizzato;

i. la tessitura del territorio agricolo e le sue connessioni con il sistema della regimazione idraulica;

j. il ruolo dei varchi agricoli superstiti quali aree di collegamento ecologico;

k. il ruolo dei percorsi poderali e vicinali come elementi per l'accessibilità del territorio aperto.

Il PTCP individua, inoltre, tre **Sistemi Funzionali** (SF):

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.

I Sistemi Funzionali rappresentano una selezione tematica di elementi territoriali e risorse, strutturali rispetto al territorio e con funzionalità sia in atto che potenziali, che possono essere messi a sistema per l'implementazione della tutela attiva, della fruizione e dello sviluppo della Provincia e della sua popolazione, in relazione alle funzioni proprie dell'Amministrazione provinciale.

Il SF "Natura e Biodiversità" è l'insieme costituito dagli istituti e dagli elementi che concorrono alla tutela della natura, alla conservazione della biodiversità e alla funzionalità degli ecosistemi della flora e della fauna.

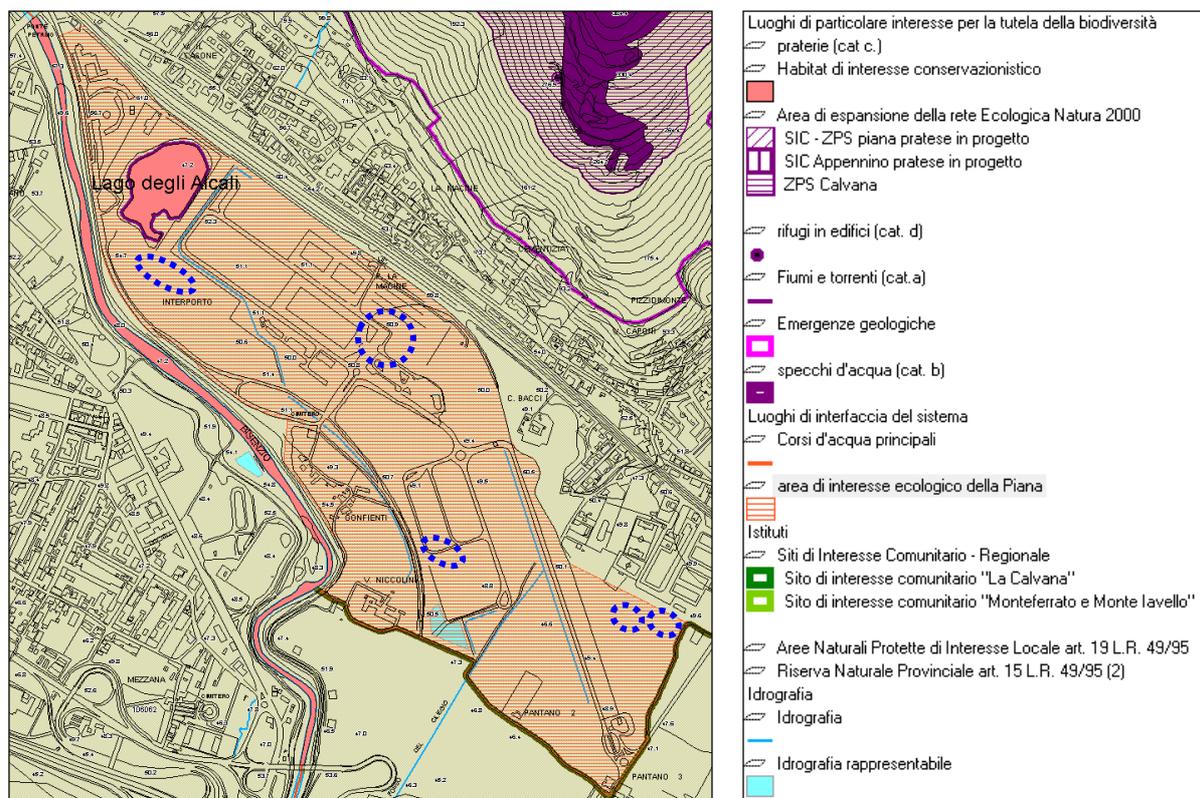


Figura 23 - Il Sistema funzionale "Natura e biodiversità".

Nell'ambito di tale SF, l'area dell'Interporto è ricompresa all'interno di una porzione di territorio riconosciuta come Area di interesse ecologico della Piana, così come, di conseguenza, le aree interessate dal Piano Attuativo (in blu).

L'Art. 72 delle NTA del PTCP relativo al SF "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.

Il SF "Mobilità e Fruizione", si compone degli elementi che forniscono il necessario supporto fisico e tecnologico alle esigenze della mobilità veloce e della fruizione lenta del territorio, nei servizi, costituiti dall'insieme delle attività finalizzate a garantire gli spostamenti di persone e di merci tra le diverse località, e nei nodi infrastrutturali, costituiti dai luoghi d'interesse rilevanti, oggetto degli interventi puntuali per il miglioramento dell'efficienza del sistema stesso.

Il Sistema classifica gli elementi "costitutivi" 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.

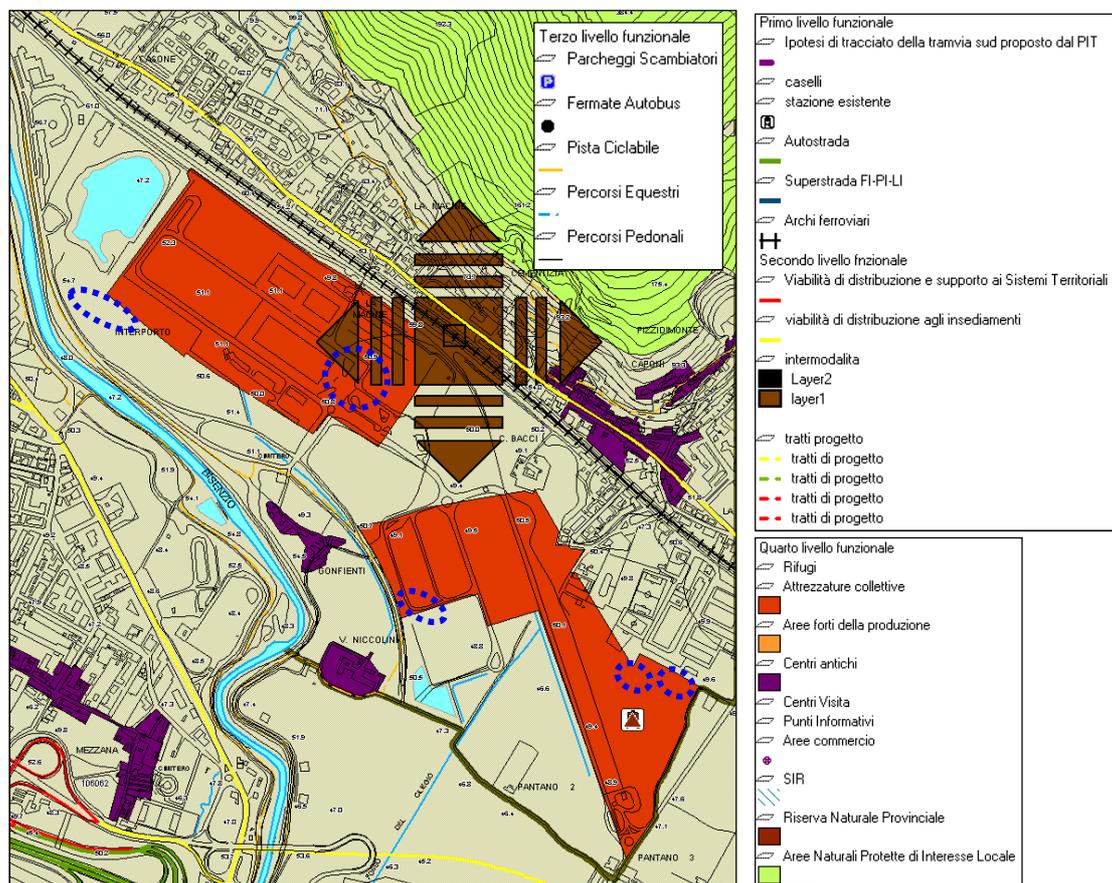


Figura 24 - Sistema funzionale mobilità e fruizione.

Facendo riferimento alle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del PTCP, l'Art. 66 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 si 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.

L'Art. 73 delle NTA, in merito alla strategia di sviluppo territoriale nel SF "Mobilità e fruizione", pone gli obiettivi funzionali e le relative strategie di perseguimento. Tra gli obiettivi del primo livello funzionale perseguiti dal PTCP abbiamo: 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 i 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.

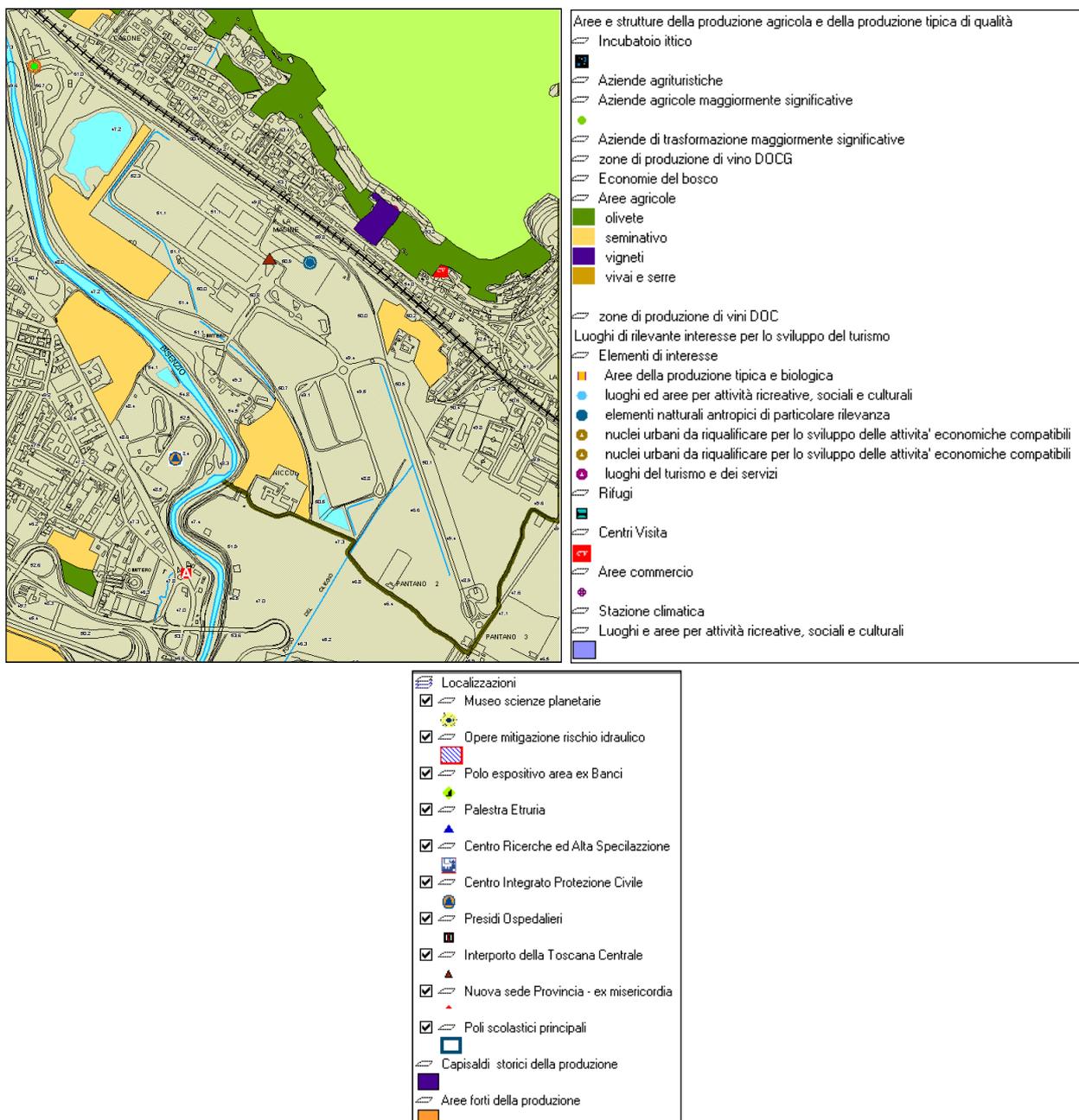


Figura 26 – Stralcio cartografico del Sistema Funzionale "Sviluppo".

L'Art. 20 delle NTA fa riferimento al SF "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.

### 4.3 Il Piano Strutturale di Prato

Il Comune di Prato è dotato di un nuovo Piano Strutturale (PS), approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n.19 del 21 marzo 2013 ed in vigore dal 24/04/2013

Il PS suddivide il territorio in otto Sistemi territoriali sulla base della presenza di analoghe caratteristiche insediative, paesistiche ed ambientali in modo da costituire 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. Alcuni Sistemi a loro volta sono suddivisi ulteriormente in Sub Sistema per le diversità presenti o per peculiarità specifiche in modo da poter governare con obiettivi e azioni specifiche parti diverse di un medesimo ambito morfologico.

L'area interessata dall'Interporto ricade all'interno del Sistema 2: La Calvana – Subsistema 2b Il versante.

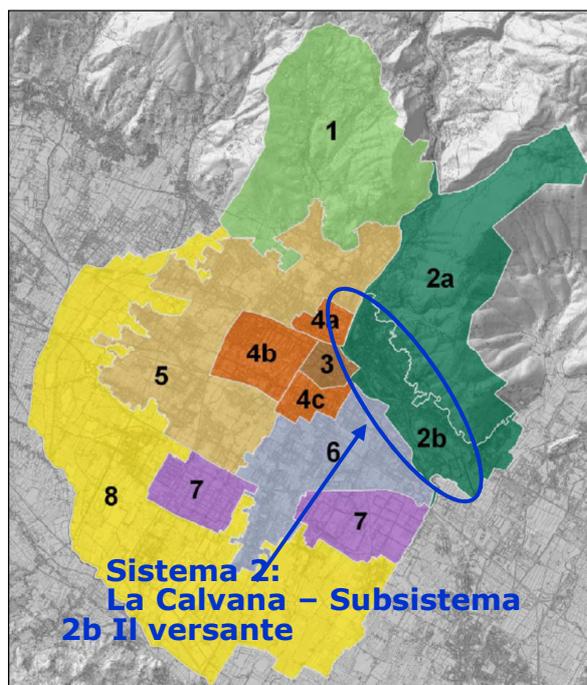


Figura 27 – Subsistemi del territorio comunale.

La fascia pedecollinare nord della Calvana risulta caratterizzata da un paesaggio delle ville e delle coltivazioni e sistemazioni agrarie tradizionali. L'ambito del Bisenzio può essere suddiviso, secondo l'aspetto paesaggistico, in due tratti: la parte alta, tra la valle compresa tra la Calvana e il Monteferrato, e il tratto cittadino. La porzione a connotazione urbana è confinata da percorsi ciclo-pedonali e aree a verde attrezzato; la zona dell'Interporto rappresenta una forte infrastrutturazione che ormai da anni si affianca e convive con differenti "sensibilità", quali l'area archeologica di Gonfienti.

Il PS comunale pone particolare attenzione alle "Invarianti strutturali", identificate come gli elementi fisici, economici, sociali e culturali presenti, espressione del perdurare di rapporti spaziali, produttivi, sociali e culturali che, nella lunga durata, hanno determinato l'assetto del territorio costituendone gli elementi identitari.

Esse sono manifestazione localizzata delle risorse naturali e delle altre risorse essenziali.

Le Invarianti sono suddivise in tre tematismi prioritari:

invarianza storico-insediativa (beni monumentali e archeologici soggetti a vincolo di tutela, aree di rilevanza archeologica e del paesaggio antropico, patrimonio edilizio presente al 1954, elementi ordinatori dello spazio pubblico e del tessuto connettivo, complessi di archeologia industriale, complessi produttivi di valore tipologico, tracciati viari presenti al 1954, strade vicinali, ville e nuclei rurali di rilevanza storico e architettonica e loro pertinenze, formazioni arboree decorative e viali alberati);

invarianza paesaggistico - ambientale (SIR n. 40 "Monti della Calvana" e n. 41 "Monteferrato", "Aree Naturali Protette di Interesse Locale del Monteferrato", dei "Monti della Calvana" e delle "Cascine di Tavola", ambiti di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e aree naturali protette di Interesse Locale, tessere del mosaico agrario rimaste invariate per copertura e superficie dal 1954 ad oggi, sistemazioni agrarie storiche, superfici naturali, emergenze vegetazionali, alberi monumentali censiti e alberi monumentali di interesse locale, geositi, siti e percorsi di apertura visiva, corpi idrici e aree umide, fossi, canali e gore);

invarianza culturale e sociale (sedi e attività culturali artistiche e sociali, edifici di interesse storico-architettonico con funzione pubblica nel centro storico, principali manifestazioni).

Le Invarianti strutturali sono soggette a specifiche regole e limiti di trasformabilità al fine di garantirne la salvaguardia e la valorizzazione nei processi di trasformazione del territorio.

Per ogni Invariante sono definiti gli elementi da sottoporre a tutela, i criteri d'uso e le prescrizioni che dovranno essere contenute nel Regolamento Urbanistico.

Per l'Invarianza storico - insediativa, l'area dell'Interporto viene identificata dal PS comunale come Area a rischio archeologico.

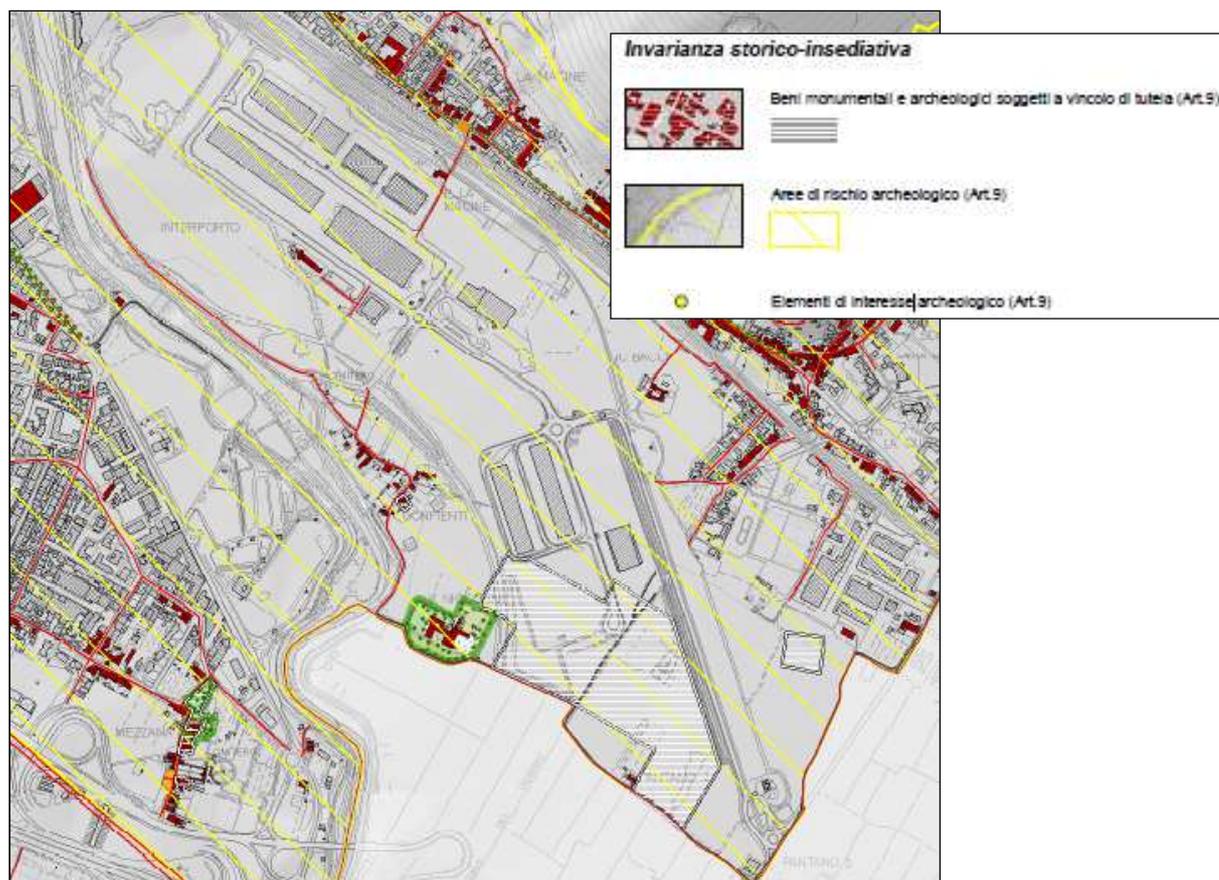


Figura 28 - Estratto dell'Invarianza storico - insediativa. Fonte: Tav. Es. 3A del PS – Invarianti strutturali.

Secondo l'Art. 9 della Disciplina del PS, sono elementi di Invarianza:

- i reperti da mantenersi in sito su parere delle autorità competenti e le eventuali sistemazioni delle aree contermini aventi con essi rapporti contestuali;
- i caratteri morfo - tipologici di impianto esistenti;
- gli elementi della connotazione stilistico - architettonica;
- gli elementi decorativi artistici e architettonici;
- le sistemazioni esterne e i giardini anche quando non individuate tra le invarianti di cui all'art. 17.
- gli elementi fisici e visivi che configurano i rapporti edificio-contesto paesistico.

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".

Per quanto riguarda l'Invarianza paesaggistico - ambientale (Artt. dal 20 al 32), l'area che il PA prevede di destinare a parcheggio TIR P9 risulta intercettare il Fosso del Molino.

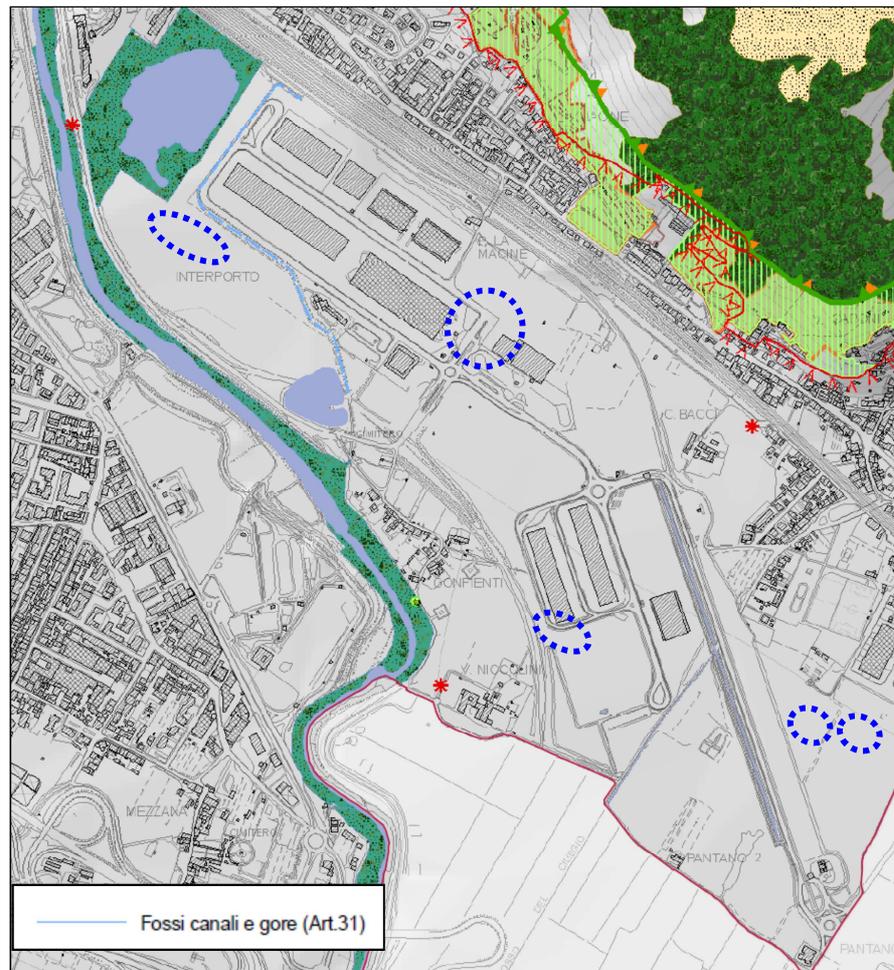


Figura 29 - Estratto delle Invarianti strutturali: Invarianza paesaggistico ambientale.

Come mostrato nell'estratto cartografico, secondo l'Art. 31 - Fossi canali e gore della Disciplina del PS, per tali zone si disciplina che:

"1. L'ambito di invarianza relativo ai fossi, canali e gore riguarda le parti del territorio in cui sono visibili e sufficientemente ben conservate le sistemazioni idrauliche storiche realizzate ai fini della regimazione idraulica dei terreni. Tali sistemazioni consistono in canalizzazioni antropiche delle acque realizzati sia a scopo di difesa del territorio che di adduzione della risorsa, ai fini potabili ed energetici, tramite arginature in terra o di muratura con materiali eterogenei, ovvero scavati nel terreno.

(...)

3. Sono elementi di invarianza:

le caratteristiche planoaltimetriche delle sistemazioni;

le opere di contenimento (argini, cigli di sponda, etc.) nel loro stato di consistenza formale e funzionale;

le formazioni vegetazionali che ne caratterizzano la consistenza ed i valori paesaggistico ambientali.

4. Gli elementi di invarianza sono soggetti a tutela nella loro consistenza materiale, geomorfologica e idraulica, ad azioni di ripristino di parti mancanti o degradate e a valorizzazione

culturale del loro contenuto testimoniale e d'uso. Gli elementi costitutivi dei manufatti devono essere conservati, nei loro caratteri formali e funzionali di presidio idraulico, come struttura costitutiva del paesaggio agrario storico. In caso di rinnovo o ripristino tali manufatti dovranno essere realizzati con l'impiego di tecniche e materiali tradizionali.

Gli atti di governo del territorio e i piani e programmi di settore, per quanto di propria competenza, dovranno stabilire le modalità e definire le linee guida e gli incentivi atti al recupero di tali manufatti ed al loro restauro ambientale e paesaggistico”.

La realizzazione del parcheggio P9 richiede lo spostamento del fosso del Molino, al margine dell'area interportuale, secondo le previsioni già a suo tempo concordate con il Consorzio di Bonifica e la Provincia di Prato, vedi anche nota del 01.06.2006 Prov. Di Prato prot. 18270.

Si rileva la presenza, all'interno dell'Interporto, di un'area di risanamento idraulico, in corrispondenza dell'ormai canalizzato Gora del Ciliegio, su cui sono state realizzate sia le opere della Piattaforma Ferroviaria che quelle della viabilità di collegamento Via del Ciliegio - Via del Mandorlo, come mostrato di seguito.

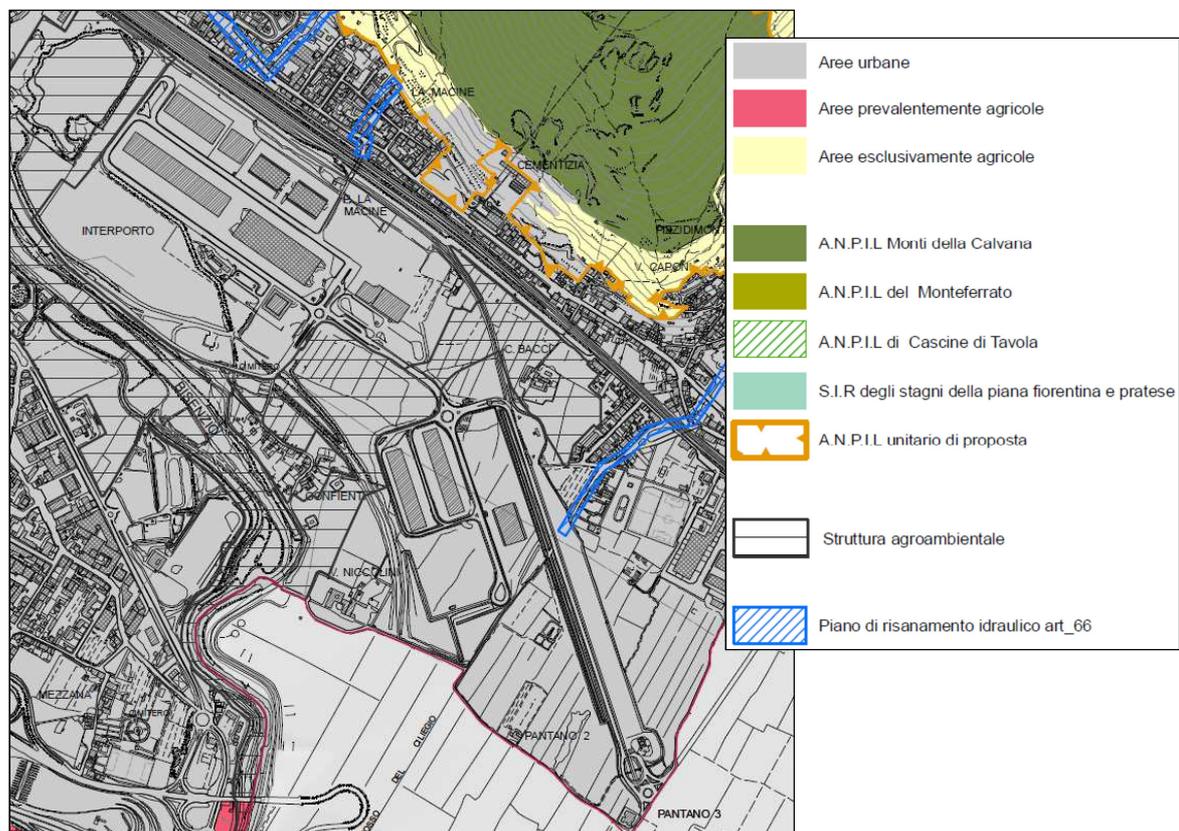


Figura 30 - Estratto della Disciplina dei suoli.

Il Piano Attuativo in valutazione non prevede, per tale area, alcuna modifica dello stato dei luoghi.

Attraverso l'analisi delle invarianti e delle loro caratteristiche, il PS individua porzioni di territorio, che prendono il nome di Ambiti caratterizzati, in cui la presenza di più e diversi tipi di invarianti concorre a rafforzarne il ruolo e il valore specifico ed identitario.

Gli Ambiti caratterizzati sono:

- i borghi storici;
- il nucleo antico;
- i complessi paesaggistici;
- le aree miste;
- i contesti urbani di pregio;
- la struttura agroambientale.

Come mostrato nell'estratto cartografico seguente, una porzione dell'Interporto risulta interessata dagli Ambiti caratterizzanti: Complesso paesaggistico e Struttura agroambientale.

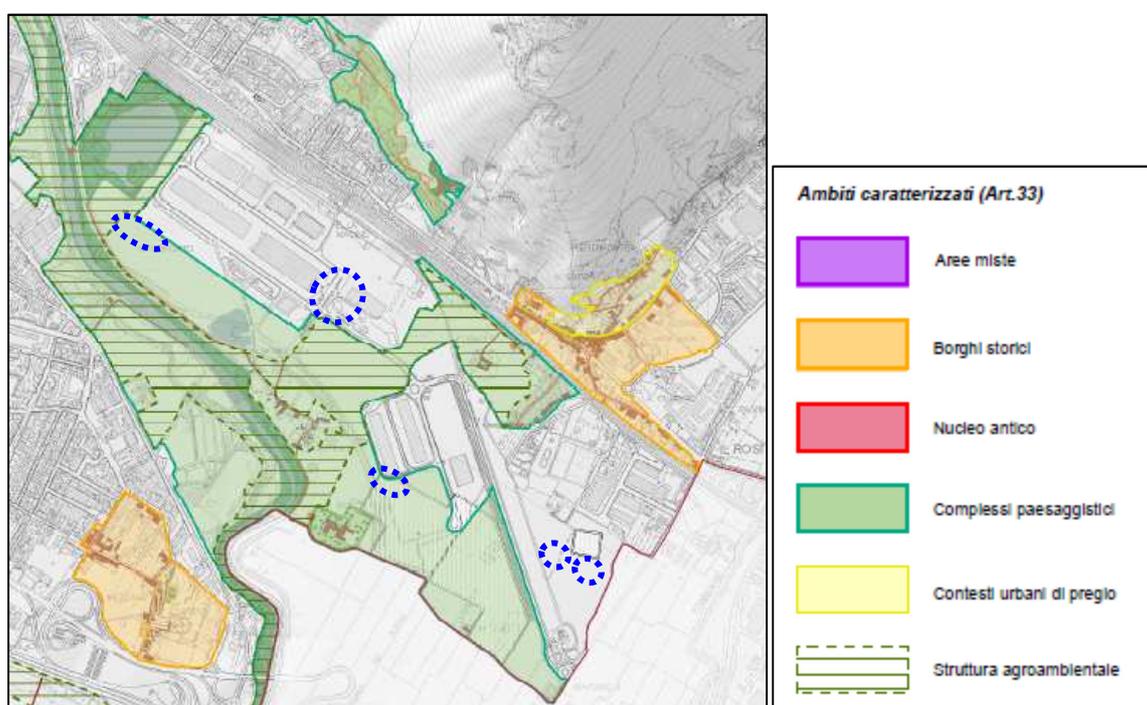


Figura 30 –Estratto Tav. Es. 3C dello Statuto del territorio – Ambiti caratterizzanti.

Secondo l'Art. 33 della Disciplina del PS, al com. 5 si afferma che:

“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 PS assume tali ambiti come nuclei di addensamento e presidio delle qualità paesaggistiche più generali e come markers della percezione visiva del territorio”.

All'interno dell'area “Complessi paesaggistici” rispetto alle previsioni del PA, ricade esclusivamente il parcheggio P10.

L'Art. 75 della Disciplina al Com. 3 dichiara che:

“Per i Complessi paesaggistici gli atti di governo del territorio, (...), definiscono apposita disciplina degli interventi riguardanti tali ambiti al fine di garantire:

- la conservazione dei singoli elementi aventi rilevanza storica;
- il mantenimento delle relazioni spaziali, funzionali, simboliche e ambientali tra i diversi elementi costitutivi;
- la tutela delle visuali anche in relazione con opere e impianti di produzione e trasporto di energia da fonti rinnovabili;
- il recupero del patrimonio edilizio esistente, anche con congrui ampliamenti per esigenze funzionali, in particolare per strutture ricettive e pubblici esercizi”.

Con riferimento, invece, alle zone interessate dalla Struttura agroambientale, all’Art. 33, Com. 8, il PS dichiara che:

“La Struttura agroambientale è costituita da specifiche aree agricole di corona urbana della piana, dagli ambiti di naturalità ed agricoli della collina, dalle connessioni ambientali di carattere territoriale che legano i sistemi di piana e quelli collinari, dai grandi spazi aperti agro urbani della corona verde interna, definiti “nuove centralità agro ambientali”, dai corridoi a scala locale che legano questi ultimi alla piana agricola, e da specifici spazi aperti interni alle aree urbane. E’ un ambito trasversale che costituisce l’ossatura portante dal punto di vista eco-sistemico e di connettività dell’intero territorio. Il PS persegue per la struttura agroambientale e per gli spazi e prestazioni che la caratterizzano obiettivi di tutela, rafforzamento e riqualificazione”.

Inoltre, secondo l’Art. 48 della Disciplina di Piano:

“Il RU definisce modalità di trasformazione degli assetti insediativi, infrastrutturali ed edilizi del territorio che osservino criteri di continuità, integrazione e compattezza dei tessuti urbanistico edilizi, e riservino allo spazio pubblico nel suo complesso un ruolo centrale e leggibile nella configurazione degli insediamenti.

Ambiti di trasformazione o recupero in aree urbane previsti in sede di RU che impegnino in tutto o in parte suoli interessati dall’ambito caratterizzato “Struttura agroambientale”, sono ammessi esclusivamente se garantiscono la sussistenza degli elementi di invarianza, la riproducibilità delle prestazioni paesaggistiche e ambientali loro connesse, la gestione durevole dei valori individuati.

Tali interventi dovranno essere comunque assoggettati a Piano Attuativo e/o ad intervento unitario al fine di dare attuazione a quanto disposto dall’art. 75 c. 6 anche attraverso la cessione gratuita di aree di cui al com. 9 e la relativa compensazione dei diritti edificatori prevista dal metodo perequativo”.

Come mostrato nell’estratto della tavola “Usi del suolo del PS” allegata al PA, i due magazzini previsti saranno posti al di fuori dell’area indicata come agroambientale, mentre le zone di accosto e di parcheggio che ricadono in tale previsione saranno realizzate mediante apposita pavimentazione che garantisca la permeabilità dei suoli. All’interno delle NTA proposte nel PA, e riferite esclusivamente alle opere ricadenti all’interno del perimetro dell’Interporto, per quanto riguarda entrambi gli edifici si afferma che: “Le aree di accosto e di parcheggio interne al lotto ma ricadenti nel perimetro definito dal PS “agro ambientale”, individuate nella planimetria con



In termini di dimensionamento, nello specifico, il Piano Attuativo prevede l'utilizzo di due nuove aree per la realizzazione di altrettanti magazzini: 14N (a sua volta articolato su due corpi di fabbrica) e 14O per completare le potenzialità dell'interporto.

La realizzazione dell'Interporto della Toscana Centrale, come detto anche in Premessa al presente documento, è avvenuta sulla base della previsione urbanistica di un'area dedicata, inserita già nel PRG Comunale di Prato dei primi anni Ottanta, secondo quanto previsto dall'allora vigente Piano di Utilizzo relativamente a indici, destinazioni d'uso e standard.

Il Piano di Utilizzo è stato più volte oggetto di variante e aggiornamento, per motivazioni differenti essenzialmente riconducibili alla necessità di adattare la realizzazione dell'infrastruttura alle mutate esigenze degli operatori e alle scoperte archeologiche avvenute in area Gonfienti alla fine degli anni Novanta. L'ultimo Piano di Utilizzo in vigore risale al novembre 2006.

Alla luce delle modifiche proposte dal PA in valutazione emergono le seguenti considerazioni:

La superficie coperta totale prevista dal PA aumenta di 3.559 mq rispetto al Piano di Utilizzo (2006), comunque al di sotto dei limiti di incremento previsti dal PS per l'UTOE di competenza;

La maggior parte dell'incremento è destinata a magazzini di movimentazione merci o, comunque, superfici operative;

La revisione del sistema dei parcheggi TIR porta ad un incremento di 94 stalli, per far fronte alle necessità determinate dalla nuova classificazione doganale; inoltre tali parcheggi saranno dotati, ove possibile, di servizi di supporto portando ad una diminuzione delle SUL di 887 mq;

La diversa superficie delle aree ferroviarie è dovuta ad un più preciso modo di calcolo e di selezione delle aree senza che ci siano modifiche effettive. Per lo stesso motivo vi è un decremento per le aree per viabilità e parcheggi auto;

La minore quantità di aree a verde ed aree permeabili è dovuta, in sostanza, alla prevista utilizzazione per nuovi lotti di aree in precedenza a verde. Il rapporto fra aree permeabili ed area totale è del 29,63%, sensibilmente superiore al 25% previsto dalle norme regionali.

## **4.4 Il Regolamento Urbanistico Comunale**

Il Regolamento Urbanistico comunale (RU) è stato approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 70 del 3 maggio 2001, pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana (BURT) n. 25 del 20 giugno 2001.

Come già definito in precedenza la realizzazione dell'Interporto nel corso degli anni è avvenuta sulla base delle previsioni urbanistiche di un'apposita area inserita già nel PRG nei primi anni ottanta. Quale strumento attuativo intermedio all'epoca venne utilizzato il "Piano di Utilizzo" attraverso il quale furono definiti gli Indici, le destinazioni e gli standard complessivi.

Il RU individua, quale proprio strumento specifico, il Progetto Norma, da attuarsi tramite intervento diretto o Piano Attuativo, come specificato per ogni singola UMI o comparto nella parte quarta delle presenti norme.

Per "Progetto Norma" si intende un insieme di criteri e prescrizioni, corredati da rappresentazioni grafiche, che sintetizzano i caratteri e gli obiettivi dei singoli interventi di trasformazione previsti dal piano, definiscono il principio insediativo, le quantità da osservare, il disegno degli spazi pubblici o ad uso pubblico.

Gli "Schemi direttore" sono invece un insieme di indicazioni e prescrizioni riguardanti in primo luogo il progetto di suolo di un'area estesa, eventualmente appartenente a differenti sistemi e sub-sistemi ed interessata da programmi di trasformazione legati da unitarietà tematica. L'area dell'Interporto ricade, come indicato all'interno delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) aggiornate con DCC n. 82 del 11/10/2012 (BURT n. 46 del 14/11/2012) del RU vigente, nello Schema Direttore S.D. 10 Ferrovia

Lo Schema Direttore S.D. 10 prevede diversi interventi; nello specifico, le NTA del RU dichiarano che:

"L'intervento prevede la risistemazione del terrapieno e dei margini del sedime ferroviario sulla linea Firenze - Pistoia e alcuni interventi puntuali sulle aree delle stazioni del metrotreno, la realizzazione dell'Interporto, il recupero della Cementizia e la realizzazione del Parco Archeologico. Sono previsti dei parcheggi a Mazzone, a S. Paolo, al Serraglio, alla Stazione Centrale ed alla Cementizia.

All'interno dei Progetti Norma gli interventi più rilevanti riguardano la realizzazione di attrezzature ricettive e terziarie e la previsione di parcheggi e verde pubblico (Mazzone), la realizzazione di un grande parcheggio d'interscambio (S. Paolo), la riqualificazione e la nuova edificazione di edifici e spazi di uso pubblico (Serraglio), la sistemazione delle aree antistanti la stazione ferroviaria, la stazione degli autobus, l'ampliamento degli impianti sportivi, il ridisegno complessivo delle aree dello scalo merci e dei magazzini generali con nuova edificazione e riuso di edifici per residenza e terziario e la realizzazione di piazze e di un parco lungo la ferrovia (Stazione Centrale), l'insediamento di grandi attrezzature di interesse collettivo con un parco e percorsi (Cementizia).

La realizzazione dell'Interporto è sottoposta a Piano Attuativo che dovrà conformarsi al Piano di Utilizzo di cui alla DCC 324 del 14/11/91".

È in ragione della non conformità rilevata con le previsioni del Piano Operativo ad oggi vigente che si rende necessaria, come anche dichiarato all'interno del PA, una Variante al RU vigente.

Per "Sistema" il RU vigente intende porzioni del territorio comunale dotate di una comune identità e tra loro integrate, non necessariamente contigue e con differenti estensioni, che assumono un ruolo peculiare nel territorio e nelle quali sono ospitate in modo prevalente determinate funzioni. I sistemi coprono l'intero territorio comunale.

Entro ciascun Sistema sono riconoscibili "Sub sistemi", ovvero parti di un sistema che presentano particolari connotazioni ambientali, principi insediativi e/o modi d'uso. I Sub sistemi del Sistema ambientale sono, a loro volta, suddivisi in "Ambiti".

Gli interventi previsti dal RU vigente e localizzati all'esterno del centro abitato riguardano il Sistema ambientale (V).

Gli usi caratterizzanti e consentiti stabiliti per i diversi Sub-sistemi sono individuati, nel rispetto del rapporto percentuale ammesso, dal RU nelle Tavole dell'uso del suolo e modalità d'intervento".

Sulla base della tavola i due lotti destinati, dal PA, alla realizzazione dei due magazzini (14N e 14O) appartengono al Sub sistema V3 "Le connessioni territoriali: Ombrone-zone umide, Bardena-Iolo, Bisenzio-Marinella" con destinazione d'uso Vp: parchi, intesi come spazi scoperti pubblici o di uso pubblico sistemati con prati, alberature, siepi percorsi pedonali e ciclabili distribuiti su superfici di diversa natura ed estensione, all'interno dei quali siano riconoscibili i criteri che hanno presieduto la progettazione (Art. 53 delle NTA).

Per "Progetto di suolo" si intende (Art. 15) l'insieme degli interventi e delle opere che modificano lo stato e i caratteri del suolo calpestabile pubblico e d'uso pubblico, ridefinendone il disegno e gli usi. Gli interventi previsti dal progetto di suolo consistono nella sistemazione delle aree non edificate attraverso opere di piantumazione, pavimentazione e trattamento del terreno. Il ruolo del "Progetto di suolo" è affrontato dal RU comunale attraverso una serie di indicazioni rivolte principalmente agli Uffici tecnici comunali in primo luogo, agli operatori privati che realizzano opere di urbanizzazione. Le indicazioni sono completate dalla "Guida agli interventi sugli spazi verdi".

Con riferimento specifico ai lotti dedicati, secondo il PA, alla realizzazione dei due nuovi magazzini, il Progetto di suolo previsto dal RU risulta essere: Boschi, barriere vegetali, bande verdi naturali.

Come già definito in precedenza la realizzazione dell'Interporto nel corso degli anni è avvenuta sulla base delle previsioni urbanistiche di un'apposita area inserita già nel PRG nei primi anni ottanta. Quale strumento attuativo intermedio all'epoca venne utilizzato il "Piano di Utilizzo" attraverso il quale furono definiti gli Indici, le destinazioni e gli standard complessivi.

La proposta di Piano Attuativo presenta elementi specifici che comporteranno alcune modifiche rispetto al Piano di Utilizzo vigente.

Ad oggi sono in corso le procedure per la redazione del nuovo Regolamento Urbanistico comunale, in attuazione del Piano Strutturale; poiché i tempi di tale procedura non risultano in linea con le necessità dell'Interporto, si è resa indispensabile una proposta di Variante al RU, che recepisca le modifiche proposte dal PA in valutazione che definisce, sulla base catastale, l'effettivo perimetro dell'area interportuale ed i singoli lotti realizzati.



## 5 I CARATTERI DEL PAESAGGIO

### 5.1 L'assetto geomorfologico e il sistema idrografico

La porzione di piana fiorentina interessata dalla presenza dell'Interporto della Toscana Centrale, trova significativi confini orografici a nord, non nelle altre direzioni poiché, la piana alluvionale del fiume Arno e dei suoi affluenti si estende con le medesime caratteristiche litologiche e morfologiche, sia a est in direzione Firenze che a ovest nella rimanente parte del territorio in Provincia di Prato.

A settentrione l'area in oggetto è delimitata dalle pendici della catena dei Monti della Calvana e, più a est dalle prime pendici dei versanti del Monte Morello, alle spalle dell'abitato di Calenzano.

A sud il confine è segnato dalla presenza del sistema idrografico della confluenza tra il Fiume Bisenzio e i Torrenti Marinella e Marina.

La linea pedemontana, che definisce il limite tra la forma pianeggiante e quella acclive del territorio, è il segno lineare di costruzione del paesaggio più importante.

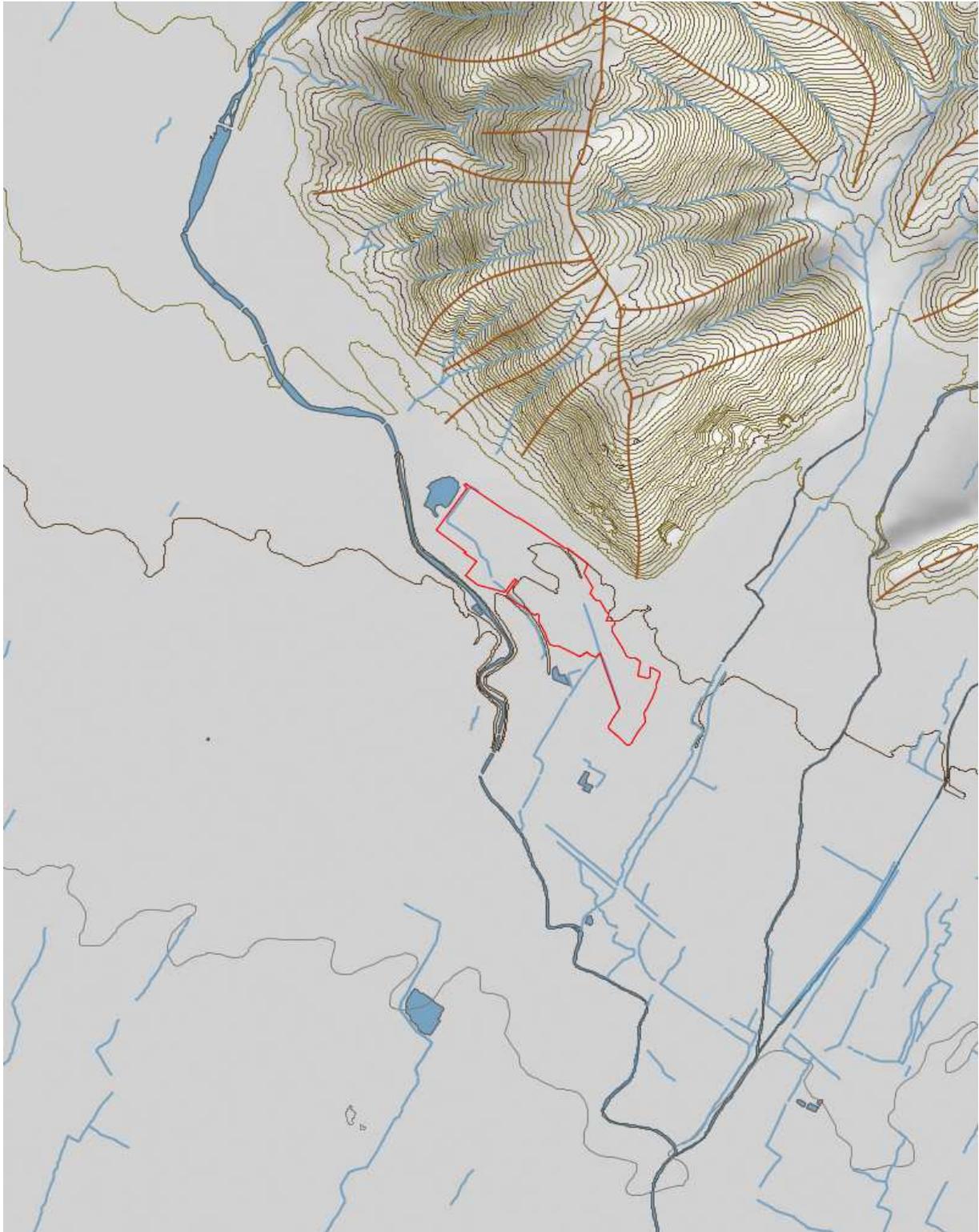
Il margine esterno della piana, a ridosso dell'inizio dei rilievi, è stato nel tempo il luogo prescelto per lo sviluppo della viabilità di collegamento e conseguentemente per una edificazione di tipo policentrico.



*Figura 33 – Gli argini e la rettificazione del tracciato dei corsi d'acqua.*

La forma e la natura geologica della piana è legata al percorso del Fiume Arno che risulta il segno orografico naturale a grande scala più significativo per la comprensione dell'evoluzione geomorfologica della zona.

L'elemento fisico principale della porzione geografica in esame è il Fiume Bisenzio che attraversa gran parte di quest'area creando, con il suo tracciato, un importante asse naturale fluviale perpendicolare all'Arno. Asse che assume, durante il suo tragitto verso il fiume principale, una importanza sempre crescente nella dinamica evolutiva dell'antropizzazione di questa parte della piana.



*Figura 34 - L'assetto morfologico del territorio.*

Il reticolo idrografico del Fiume Bisenzio si struttura anche grazie ai suoi affluenti Marinella e Marina che concorrono a costruire un complesso idrografico il cui percorso è stato spesso, nel tempo, risagomato per venire incontro alle esigenze di bonifica e utilizzo dei suoli.

L'assetto morfologico del territorio è legato profondamente all'azione dell'uomo che ha modellato il terreno per meglio utilizzare i suoli a fini agricoli. E' così che le trasformazioni antropiche divengono un elemento fondamentale nella costruzione del nuovo assetto delle componenti fisiche del paesaggio.

Le azioni di bonifica del territorio, a partire dall'epoca romana fino ai giorni nostri, hanno modificato in maniera sostanziale l'ambiente, in origine acquitrinoso, della piana fiorentina, che all'inizio degli anni cinquanta del secolo scorso, a bonifica completata, si presentava intensamente coltivato e dove non vi era traccia degli stagni artificiali che oggi caratterizzano molte delle sue aree.

Le opere di arginatura dei percorsi dei corsi d'acqua, principalmente del fiume Bisenzio, e la presenza di canali artificiali di bonifica irrigua costituiscono, insieme alla viabilità podereale, la maglia regolare di appoderamento, matrice di costruzione del paesaggio rurale.

Il territorio della Piana Fiorentina è caratterizzato dalla presenza di un complesso mosaico di zone umide di origine artificiale, risultato della presenza dei sedimenti del sistema delle ex cave utilizzate, a partire dal 1960, per l'estrazione dei materiali per la costruzione del tratto autostradale della A1, quindi abbandonate e degradate.

L'aspetto odierno di questa vasta area è il risultato di una rinaturalizzazione spontanea dei siti, che ha portato alla creazione di stagni molto profondi alimentati dalla falda acquifera e alla contestuale presenza di pareti sabbiose e sponde ripide, boschi allagati e campi coltivati.



*Figura 35 – Il rapporto prospettico tra la piana alluvionale e i rilievi montuosi.*

## 5.2 I caratteri naturali

Il territorio è fortemente caratterizzato dalla componente naturalistica soprattutto in relazione alla acclività dei versanti montani della Calvana e alla presenza di aree umide, nonché di zone dove l'abbandono dei coltivi ha innescato una dinamica che, inevitabilmente, ha portato alla colonizzazione dei suoli da parte della vegetazione di tipo spontaneo.

Le praterie delle quote più alte non sono continue, bensì intervallate da nuclei arbustivi o anche da arbusti singoli. I nuclei arbustivi sono generalmente composti da rosa canina, prugnolo, ginestra di Spagna, rovi, biancospino, mentre gli arbusti singoli sono generalmente esemplari a portamento arboreo di biancospino o individui di ginepro comune. Gli arbusteti rappresentano sia uno stadio di degradazione del bosco di latifoglie decidue sia un'evoluzione dei campi abbandonati.

Le pendici della Calvana sono ricoperte in massima parte da vegetazione di latifoglie decidue caratterizzate da una fase di riposo invernale, anche se nelle basse pendici dei versanti meridionali si ritrovano elementi sclerofillici tipici della vegetazione mediterranea.

Le superfici di questi monti, nei suoli caratterizzati da un forte squilibrio idrico estivo mal sopportato dalle latifoglie, sono colonizzate anche da querceti di roverella misti a cipresso.

Il paesaggio dei Monti della Calvana si presenta spoglio e roccioso sul crinale perpendicolare alla piana, mentre ai lati si allarga in una foresta i cui cromatismi accentuano visivamente il profilo del crinale.



*Figura 36 – I versanti acclivi e la vegetazione spontanea dei Monti della Calvana.*

L'ambito oggetto dello studio è interessata da un sistema di aree umide che contribuisce in maniera rilevante a determinare un paesaggio vario ed eterogeneo, costituendo zone con una ricca

vegetazione ripariale, all'interno di un paesaggio di pianura caratterizzato da uno scarso equipaggiamento vegetazionale.

Gli stagni di origine artificiale hanno una copertura rada delle sponde con presenza di esemplari isolati o in filare di farnia ed olmo campestre. La flora acquatica è rappresentata dalle specie più comuni della piana, come veronica acquatica, garofano d'acqua, mestolaccia, giaggiolo acquatico, orchidea acquatica. Radi canneti a cannuccia di palude sono presenti all'interno di alcuni stagni.

Gli arbusteti sono diffusi nell'area di studio per lo più sotto forma di piccoli popolamenti ai margini di campi e delle strade o in lembi interclusi. Tali formazioni, seppur molto lontane in termini seriali dalle formazioni climax, ne rappresentano uno stadio più evoluto rispetto alle aree coltivate, che si sviluppa dopo un certo periodo di abbandono.

La maggior parte di queste cenosi sono costituiti da prugnolo (*Prunus spinosa*), rose (*Rosa* sp.pl.), rovi (*Rubus* sp. pl., in particolare *Rubus ulmifolius*), biancospino (*Crataegus monogyna*).

Formazioni lineari di argine e scarpata a copertura prevalentemente erbacea: sono sviluppate principalmente sugli argini dei fossi e sui terrapieni autostradali, soggetti a periodici tagli e ripuliture. Sono costituite da specie ruderali, nitrofile ed antropocore molto comuni, quali ortica (*Urtica dioica*), epilobi (*Epilobium* sp. pl.), artemisie (*Artemisia vulgaris*, *A. verlotorum*), saepole (*Conyza canadensis*, *C. bonariensis*), topinanbour (*Helianthus tuberosus*), graminacee varie (*Brachypodium* sp. pl., *Bromus* sp. pl., *Dactylis glomerata*, *Agropyron repens*, ecc.); a queste si aggiungono rovi e semenzali di alcune specie arboree ed arbustive che hanno tempo di svilupparsi tra un intervento di decespugliamento e l'altro.



Figura 37 – L'area umida adiacente il perimetro dell'Interporto.

Le formazioni a dominanza di specie erbacee derivano da ex-coltivi, incolti, erbai, prati e pascoli composti sia da specie infestanti delle colture e ruderali (*Artemisia* sp. pl., *Legousia speculum-veneris*, *Anthemis arvensis*, *Matricaria chamomilla*, *Convolvulus arvensis*, *Avena* sp. pl., ecc.), che specie perenni prative relativamente stabili (*Holcus lanatus*, *Bromus erectus*, *Brachypodium*

rupestre, ecc.) diffusi soprattutto a livello dei seminativi a riposo o abbandonati. Queste formazioni, che nella colonizzazione di terreni prima coltivati e poi abbandonati rappresentano il primo stadio che porta alla ricostituzione del bosco, quando ancora le specie arboree ed arbustive hanno una copertura talmente scarsa, non configurabile nel prato arbustato, vengono spesso mantenute in una condizione di pseudostabilità dal pascolo, con eventuali semine di foraggere e azioni di decespugliamento mirate a favorirlo. Si tratta di fitocenosi caratterizzate da una certa ricchezza floristica ma mancanti di specie di rilevante interesse naturalistico.



*Figura 38 – Aree intercluse colonizzate dalla vegetazione spontanea.*

### **5.3 Il tessuto insediativo e la viabilità**

Il ritrovamento di numerosi manufatti ed utensili di fattura etrusca indica non solo la presenza di abitati di tipo stanziale ma, si suppone, anche di un utilizzo dei luoghi a fini agricoli in un periodo temporale antecedente all'occupazione romana.

Le prime notizie storiche documentali concernenti l'aspetto della piana risalgono comunque all'epoca romana; durante il I secolo a.C., infatti, il territorio risultava interessato prevalentemente da acquitrini, determinati dalle frequenti esondazioni degli affluenti dell'Arno che scendevano dalle vicine colline.

In epoca romana, e precisamente durante il primo consolato di Cesare, fu tentata la prima grande opera di bonifica, riconoscibile ancora oggi dalla rete di strade e canali tipici della centuriazione romana.

Quest'ultima prevedeva, infatti, la suddivisione delle terre da distribuire ai coloni in appezzamenti quadrati (centurie) formati da cento particelle della superficie di circa 5.000 metri quadrati ciascuna ed ebbe termine durante il regno di Ottaviano.

Dato che l'area risulta quasi completamente delimitata da colline l'orientamento delle linee principali della centuriazione segue l'andamento della valle e non i punti cardinali principali, risultando di andamento da Nord - Nordest a Sud Sudovest, con la Via Cassia a formare il decumano-base.

Gli insediamenti di epoca romana che insistevano in questa parte di piana interessavano principalmente l'area dell'odierno abitato di Campi Bisenzio.

I segni delle antiche centurie, sopravvissuti ai numerosi impaludamenti che si verificarono nella zona, sono tutt'oggi evidenti, soprattutto ove strade, fossi, viottoli si intersecano a novanta gradi.

La passata natura paludosa dei luoghi è inoltre riconoscibile dai toponimi ancora presenti, come "Pantano".

Nel corso del XIII e XIV secolo la storia di questa parte della piana diventerà sempre più legata alle vicende della Città di Firenze e delle sua nobiltà che, proprio a partire da questo periodo, cominciò ad investire nell'acquisto di vaste aree di terreno agricolo. Nel frattempo la zona era sempre sottoposta a continue alluvioni e nel 1328 fu deciso un intervento di bonifica e rimodellazione morfologica del paesaggio, con il raddrizzamento di una pericolosa ansa del Torrente Bisenzio presso la località di San Martino.

Il periodo granducale rappresenta per l'evoluzione dell'assetto di questa parte di territorio un passaggio importante per il consolidarsi dei centri minori all'interno della piana e sulle colline circostanti.

Nel XVII secolo il Bisenzio viene deviato in alcuni punti e le sue anse vengono rettificata con conseguente aumento e stabilità delle superfici agricole, che risultano maggiormente sfruttate con un più ampio utilizzo di colture impiegate.

Dalla metà del XVIII secolo, sotto Leopoldo Lorena tutto il territorio della piana viene messo a coltura o a pascolo e si giunge ad un assetto idraulico definitivo con l'arginatura di tutti i corsi d'acqua esistenti e la riduzione delle zone acquitrinose.

Verso la fine del XIX secolo nel territorio incominciano a sorgere i primi edifici a destinazione industriale anche se, durante questo periodo le variazioni nella regimazione delle acque sono

principalmente determinate dalle grandi opere infrastrutturali, tra cui la ferrovia Firenze-Livorno e l'autostrada.

L'edificato storico di formazione medioevale e granducale trova nella viabilità di collegamento, tra la città di Firenze e i centri di Prato e Pistoia, la sua matrice insediativa.

La strada che scorre alla base dei versanti montuosi e che collega la città di Firenze con Prato è stato percorso matrice per un edificato che, nel tempo, ha saturato progressivamente i vuoti urbani tra i fronti edilizi delle principali frazioni.

A nord la vecchia via Pratese, con la sua edificazione lungostrada, ricopre il ruolo di asse insediativo, seppur ridimensionato dalla vicinanza geografica della linea ferroviaria che diviene il nuovo confine paesaggistico tra pianura e collina.

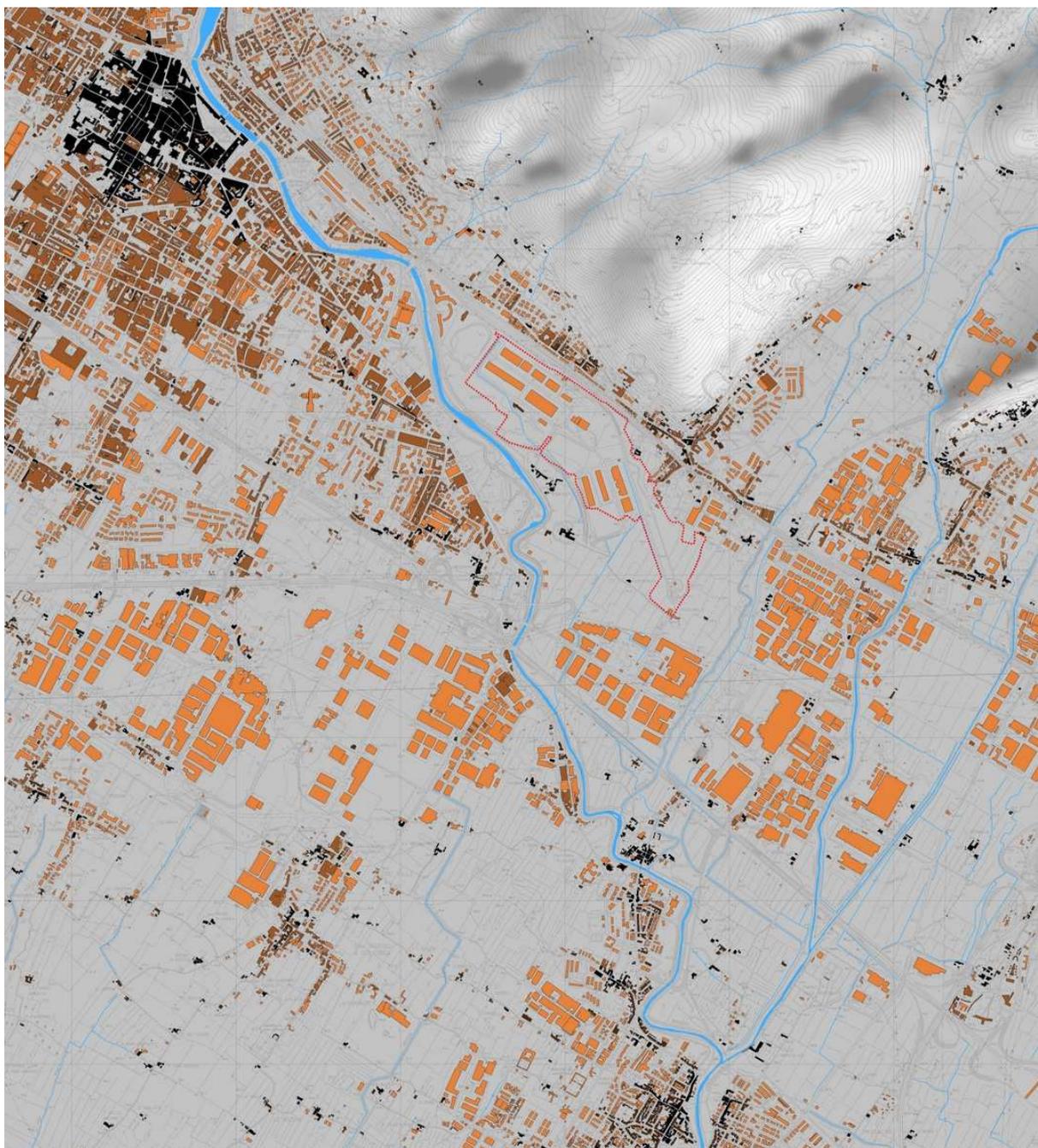


*Figura 39 – La viabilità tra Firenze e Prato e il suo tessuto insediativo continuo.*

L'asse viabilistico di collegamento trasversale della via Barberinese risulta l'elemento lineare che ha trasformato il territorio tra Prato e Campi Bisenzio. Capalle e Campi sono due centri storici originari, nodi di una espansione del costruito prima di tipo concentrico e che, successivamente, è continuato con una edificazione ai lati del sedime stradale, arrivando nel tempo ad una sostanziale saldatura tra gli abitati.

Gli abitati minori, che hanno avuto fenomeni consistenti di espansione edilizia, tendono ad assumere una funzione dinamica di trasformazione del territorio cambiando ruolo e dimensione alle infrastrutture con cui interagiscono.

La dimensione produttiva dell'insediamento era prevalente su quella abitativa, in un'economia strettamente agricola, mentre oggi possiamo assistere ad una edificazione finalizzata ai soli scopi abitativi e alla ristrutturazione delle tipologie rurali caratterizzate dalla alterazione degli aspetti formali e al contestuale snaturamento degli spazi esterni connessi.



*Figura 40 – Evoluzione dell’edificato.*

Come si evince dalla figura i centri abitati storici di questa porzione di piana sono Prato e Campi Bisenzio (in nero l’edificato dell’anno 1820), il cui tessuto insediativo si espande gradatamente con una dimensione ancora connessa alle funzionalità rurali e residenziali (in marrone l’anno 1960).

E’ negli ultimi cinquanta anni che la superficie agricola fra i due insediamenti principali viene saturata gradualmente da un edificato di matrice produttiva, caratterizzato da volumetrie legate alle esigenze artigianali e industriali, dimensionalmente fuori scala rispetto alla evoluzione antropica insediativa tradizionale.

Proprio a partire dalla seconda metà del secolo scorso, parti significative del territorio della piana tra Prato e Firenze vengono interessate dall’insediamento di aree industriali ed artigianali di grandi dimensioni, quantitativamente fuori scala rispetto ai volumi presenti nel contesto di matrice

rurale. I comparti industriali più importanti si insediano nella parte di pianura a ridosso della periferia pratese e in quella racchiusa tra le direttrici della ferrovia e dell'autostrada, ed è quindi in questa porzione di territorio che gli equilibri formali del paesaggio vengono stravolti maggiormente.



*Figura 41 – L'interporto e i comparti produttivi che si estendono a sud e a est dei propri confini.*

Negli anni ottanta si è assistito ad una sostanziale divergenza tra dinamiche demografiche e dinamiche produttive, ed è evidente che il fenomeno di re-insediamento, relativo alle attività produttive e direzionali che interessa tutta la Piana Fiorentina, corrisponde ad una dinamica di decentramento dalle zone più a ridosso del capoluogo.

La zona risente di questo fenomeno del decentramento industriale fiorentino poiché questa parte di territorio offre buone opportunità localizzative ed una migliore accessibilità dalla rete autostradale. Alle volumetrie importanti si aggiunge una occupazione del suolo planimetricamente molto estesa, dettata da esigenze di accessibilità e soprattutto di sosta veicolare, con conseguente creazione di superfici artificiali che riducono la permeabilità del suolo.

La fruizione di queste strutture innesca una dinamica caratterizzata da una pendolarità di tipo commerciale, che tende a modificare la natura degli spazi e del layout infrastrutturale.

La linea ferroviaria si sviluppa lungo la soglia di confine morfologico tra la collina e la piana creando un limite che, pur trovando una legittimità formale paesistica, genera una frattura visiva a tutte le scale.

L'effetto barriera è amplificato da una permeabilità del tracciato ferroviario di tipo puntuale e determinato, oltre che da un numero limitato di passaggi, dalla natura formale e fruizionale degli attraversamenti.

L'Autostrada del Sole è il vero segno lineare totalmente estraneo al paesaggio che attraversa.

Il percorso si sviluppa senza ricercare alcun riferimento tra i segni che costruiscono il paesaggio della piana e la scala del tracciato, unitamente alle dimensioni dell'opera, fanno dell'autostrada un elemento autoreferenziale.

L'impatto che questa opera ha portato sull'ambiente è stato storicamente molto rilevante per diversi aspetti.

Primo tra questi la realizzazione dell'area di cava di estrazione di materiale per la sua costruzione in località Renai; un'area molto vasta oggi caratterizzata da una zona umida e da residui testimoniali dell'attività di estrazione dismessa. La scala dell'infrastruttura, combinata con la scarsa permeabilità visuale dell'opera, crea una barriera che altera profondamente la percezione del paesaggio, mentre lo sviluppo del tracciato taglia la maglia di appoderamento creando aree marginali dove, col tempo, si è innescato un fenomeno di abbandono dell'attività agricola.

Tale conseguenza determina il maggiore consumo di suolo di tipo indiretto, prodotto da una strada a grande percorrenza, costituito dalle fasce di rispetto che non possono essere utilizzate a fini agricoli e che degradano, inevitabilmente, in terreni incolti.

## 5.4 La struttura rurale

L'antropizzazione del territorio, in particolare l'attività agricola, ha generato una struttura di segni che costituiscono con le loro interrelazioni la forma caratterizzante il paesaggio rurale, ma è necessario sottolineare la perdita di figurabilità in seguito alle trasformazioni avvenute negli ultimi cinquant'anni.

Infatti si è passati da un paesaggio a forte identità, attraverso trasformazioni spesso rapide e di un certo impatto, ad un tipo di paesaggio dal carattere anonimo, caratterizzato, non dalle condizioni dello specifico luogo, ma dalle necessità delle nuove attività insediate.

Si può dire che il paesaggio agrario si è semplificato nella sua costituzione organizzativa con la scomparsa degli elementi appartenenti ad una scala minuta, quella dell'uomo e della bestia, sostituiti da quelli che appartengono ad una scala più grande, quella della macchina e della produzione e distribuzione industriale.

La trama di appoderamento, di cui abbiamo illustrato precedentemente, è definita dalla materializzazione visiva del particellare catastale e costituisce, insieme all'ordinamento colturale la grande tessitura paesistica del territorio rurale. E' proprio l'ordinamento colturale, cioè il modo di disporre le coltivazioni, che genera quell'insieme di segni che costituisce la maglia della tessitura minuta del paesaggio agricolo.



*Figura 42 – Le colture estensive semplificano il paesaggio a campi chiusi e le orditure di impianto sostituiscono le siepi e le alberature di confine dei piccoli lotti.*

Il campo, per dimensione, orientamento e forma, è stato concepito attenendosi ai principi della produzione, ma il suo disegno interno è dettato dalle linee dell'ordinamento colturale.

Il paesaggio agrario a campi chiusi trova storicamente nell'alberatura del podere, non solo la risposta a esigenze pratiche legate all'attività agricola e di allevamento, ma anche alla necessità di delimitare la proprietà verso l'esterno.

Nei coltivi attualmente sono presenti sia colture estensive, con una conseguente cancellazione degli elementi divisorii tipici dei campi chiusi, che intensive. Per quanto riguarda gli usi del suolo dominano le colture erbacee, rappresentate in larga parte da frumento e girasole, cui si affiancano prati poliennali monofiti e polifiti, poco rappresentati rispetto ad altre porzioni della piana. Un ruolo importante viene svolto dalla presenza delle aree destinate a prato, sia asciutto che umido.

Proprio quest'ultimo, soggetto alle piene stagionali, diventa un elemento di transizione importante con le aree umide presenti e caratterizzato dalla presenza lungo i confini di essenze tipiche della vegetazione ripariale.

Le scoline, opere minori di regimentazione delle acque, sono presenti su tutte le aree soggette ad opera di bonifica, con una maglia dimensionale abbastanza fitta che costituisce, insieme alle alberature e all'orditura dei filari a vigneto, la trama minuta di divisione e orientamento del paesaggio agrario.



*Figura 43 – Culture specializzate e ordinamenti colturali sulle pendici collinari.*

E' soprattutto tra il corso dell'Arno e il centro della piana, nel territorio di Signa, che la presenza dei canali di irrigazione assume quantitativamente un ruolo significativo nel disegno delle geometrie del paesaggio.

Oliveti e vigneti sopravvivono all'interno di alcuni campi e i loro allineamenti tendono ad assumere un ruolo veramente marginale nella tessitura paesistica, mentre i filari di vite continuano ad essere, nelle aree collinari, un segno di costruzione del paesaggio agricolo.

## 6 INQUADRAMENTO PROGETTUALE

### 6.1 Il quadro delle necessità

La forte penalizzazione delle previsioni progettuali iniziali per lo sviluppo dell'Interporto a seguito delle scoperte archeologiche, e le nuove esigenze imposte dal trasporto delle merci, rendono indispensabile prevedere nuove realizzazioni e richiedono un ripensamento complessivo delle previsioni di parcheggi destinati al trasporto su gomma (in seguito TIR).

Inoltre recentemente è stata riconosciuta la destinazione come circuito/spazio doganale all'interno del terminale ferroviario per l'attivazione dei "corridoi controllati", per adesso con il porto di Livorno e, in futuro, anche quello di La Spezia.

In sostanza, il terminale interporto assume la configurazione di banchina "lunga" del porto di Livorno, per cui le merci transitano fino a Prato in regime "estero" con forti benefici per gli operatori, dovuti alla semplificazione delle procedure. In futuro sarà possibile ampliare tale procedura doganale anche al porto di La Spezia.

Resta nel medio lungo periodo la previsione di espansione nel comune di Campi Bisenzio che è, adesso, nella fase iniziale e che richiederà, in ogni caso, tempi ed investimenti importanti.

### 6.2 Gli obiettivi del Piano Attuativo

Il Piano si propone di completare la infrastruttura interportuale dando compimento alla stessa con una equilibrata distribuzione interna di funzioni e strutture. Ambedue adeguate alle esigenze attuali del trasporto delle merci che ha subito, nel tempo, notevoli modifiche e tenuto conto dei recenti sviluppi doganali, con il riconoscimento, come banchina lunga del porto di Livorno e, successivamente, di quello di La Spezia. In dettaglio gli aspetti più rilevanti sono:

l'utilizzo di due nuove aree per la realizzazione di altrettanti magazzini, 14N (a sua volta articolato su due fabbricati) e 14O, per completare le potenzialità dell'interporto, portando il dato complessivo effettivo della SUL (superficie utile lorda) a:

SUL attuale realizzata	mq 119.949
SUL da Piano di Utilizzo vigente	mq 147.468
SUL da progetto Piano Attuativo	mq 151.027
incremento di SUL	mq 3.559

senza che i due nuovi complessi creino una barriera fra la Calvana e l'area archeologica. Sulla base di quanto concordato con l'Amministrazione Comunale, si è provveduto ad un ricalcolo di tutti i lotti, delle SUL e degli edifici effettivamente realizzati;

una diversa distribuzione dei parcheggi TIR sull'intera infrastruttura per una superficie complessiva di mq. 50.889 per una capacità di stazionamento di 171 stalli, con un incremento di 94 stalli (79% in più rispetto a quella esistente);

la definizione del rapporto con l'Amministrazione Comunale di Prato mediante la stipula di una convenzione che dia conto delle urbanizzazioni realizzate dalla società a scomputo degli oneri gravanti sulle costruzioni e statuisca i rapporti complessivi fra Società Interporto e Comune.

Tali obiettivi non modificano la natura della infrastruttura interportuale che fu pensata, ed è stata realizzata, come un intervento con caratteristiche di interesse pubblico, per dare al settore del trasporto delle merci la possibilità di insediare, in modo urbanisticamente corretto, tutte le sue varie articolazioni, privilegiando il trasferimento dalla strada alla ferrovia, mediante la realizzazione di una piattaforma ferroviaria ed un terminale intermodale.

### 6.3 Rapporti dimensionali con le previsioni del Piano di Utilizzo

Preme mettere in evidenza alcuni elementi specifici che connotano le modifiche introdotte dal progetto, rispetto al Piano di Utilizzo vigente, tenendo conto che, secondo quanto previsto dalla DPGR 64/R del 11/11/2013, il parametro preso in considerazione per i fabbricati è la SUL. Di seguito una tabella riepilogativa che dà conto di alcuni indicatori confrontati con quelli della presente proposta.

<b>Destinazioni</b>		<b>Piano d'Utilizzo vigente (2006)</b>	<b>proposta di Piano Attuativo</b>	<b>differenze</b>
SUL totali	mq	147.468	151.027	+3.559
SUL per magazzini di movimentazione merci (compresi quelli della piattaforma ferroviaria)	mq	138.796	143.242	+4.446
SUL per servizi di supporto compreso direzionale	mq	8.672	7.785	-887
aree ferroviarie (binari di raccordo e piattaforma)	mq	149.087	139.247	- 9.840
stalli per TIR (il confronto è con lo stato attuale)	n.	77	171	+94
superfici parcheggi TIR	mq	27.899	50.889	22.990
aree a verde e di interposizione	mq	190.616	160.691	-29.925
superfici viabilità e parcheggi auto	mq	85.271	82.950	-2.321



Figura 45 – Planivolumetrico di progetto.

In sintesi le modifiche riguardano:

- la SUL totale teorica aumenta di 3.359 mq, al di sotto dei limiti di incremento previsti dal Piano Strutturale per l'UTOE di competenza; la maggior parte dell'aumento è destinata a magazzini di movimentazione merci o, comunque, superfici operative;
- la revisione del sistema dei parcheggi TIR porta ad un incremento di 94 stalli, per far fronte alle necessità determinate dalla nuova classificazione doganale. Inoltre tali parcheggi saranno dotati, ove possibile, di servizi di supporto portando ad una diminuzione delle SUL di 887 mq;
- la diversa superficie delle aree ferroviarie è dovuta ad un più preciso modo di calcolo e di selezione delle aree senza che ci siano modifiche effettive. Per lo stesso motivo vi è un decremento per le aree per viabilità e parcheggi auto;
- la minore quantità di aree a verde ed aree permeabili, nella proposta, è dovuta, in sostanza, alla prevista utilizzazione per nuovi lotti di aree in precedenza a verde. Si precisa che, comunque, il rapporto fra aree permeabili ed area totale è del 26,75%, superiore a quello del 25% previsto dalle norme regionali.

## 6.4 Il nuovo comparto e le nuove opere previste

Si riporta di seguito la planimetria generale degli interventi previsti nell'ambito del P.A.

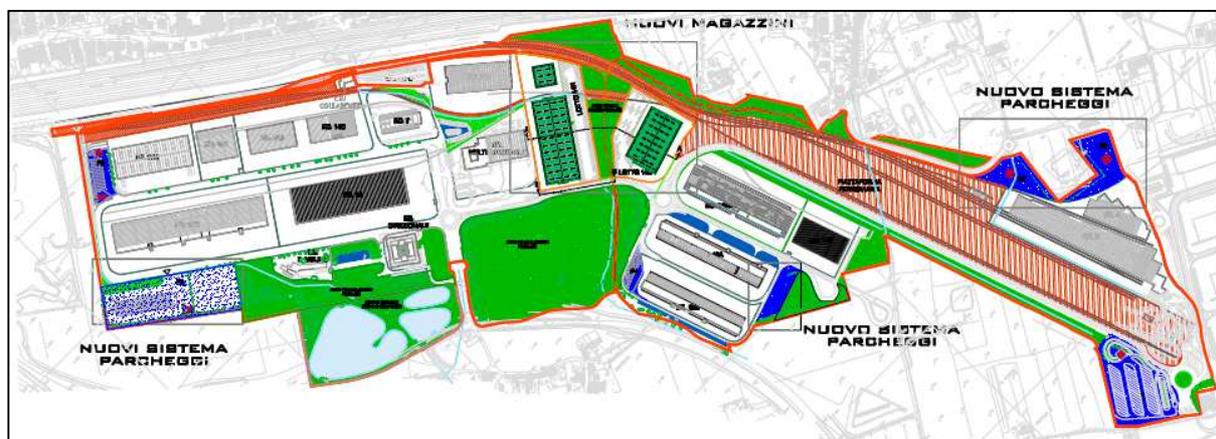


Figura 45 – Planimetria generale di progetto

### 6.4.1 I nuovi magazzini

La proposta di PA comprende due nuovi lotti, denominati 14N e 14O, per la realizzazione, rispettivamente:

di un nuovo magazzino per movimentazione merci avente SUL di mq. 8.263 oltre ad un magazzino, specificatamente destinato alla Soprintendenza Archeologica, per depositare in luogo sicuro i numerosi reperti emersi nell'area archeologica per una SUL di mq. 1.024.

di un nuovo magazzino per movimentazione merci avente SUL di mq. 5.343.

Per le altre specifiche costruttive si fa riferimento alle schede di seguito riportate. Preme qui evidenziare:

i fabbricati saranno posti al di fuori dell'area indicata del Piano Strutturale come "agro ambientale"; le zone di accosto e di parcheggio che ricadono, invece, in tale previsione e saranno realizzate mediante apposita pavimentazione che garantisca la permeabilità dei suoli mentre le recinzioni dell'area dei due edifici saranno a basso impatto ambientale;

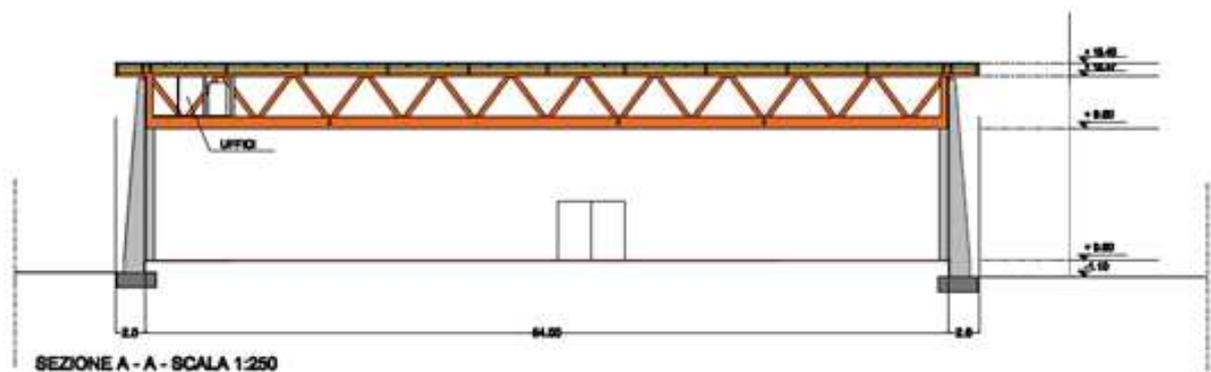
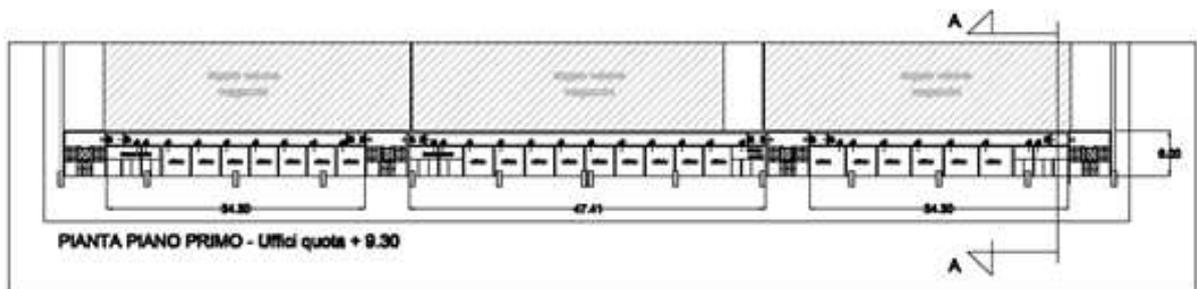
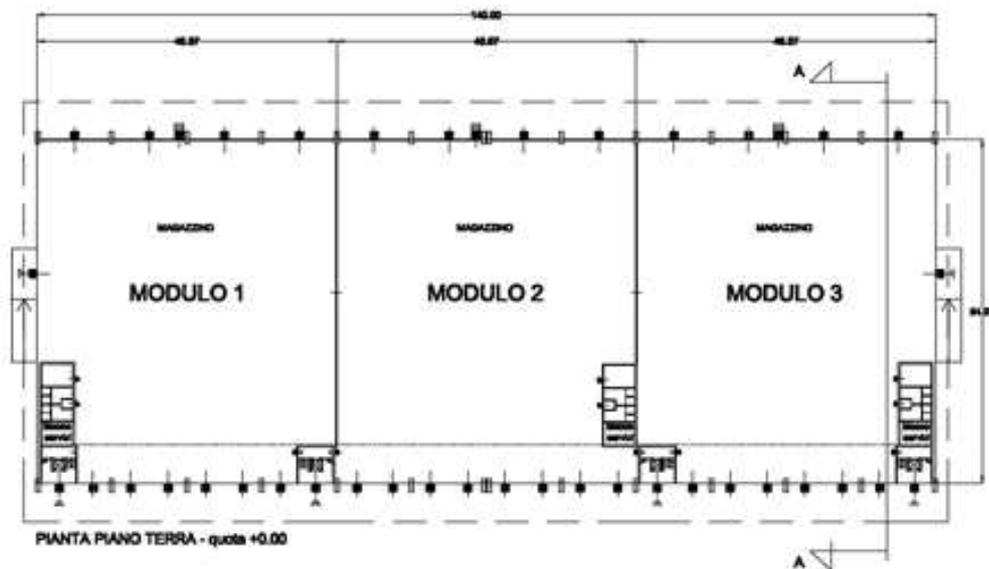
le nuove realizzazioni consentono di mantenere la previsione del collegamento mediante pista ciclabile fra il parcheggio "La Macine", a nord, e la pista attuale a sud.

Questo ultimo aspetto connota in modo particolare il PA: l'inserimento dei nuovi fabbricati non modifica la previsione di un collegamento visuale e ciclabile fra la Calvana (e le strutture come il parcheggio esistente) e l'area dei ritrovamenti archeologici, con la pista ciclabile esistente che la collega alla città. Tutto ciò senza che l'interporto costituisca una barriera, facendo in modo che le sue aree a verde, opportunamente piantumate ed attrezzate, generino, invece, tale collegamento.

Si riportano di seguito le caratteristiche dimensionali dei nuovi magazzini previsti.

**Magazzino 14N 1 – Spedizionieri raccordabili**

- TIPOLOGIA: Magazzini per spedizionieri raccordabile ferroviariamente. Sarà consentita la eventuale suddivisione interna fino a 3 unità immobiliari distinte. La tipologia di tale edificio dovrà conformarsi alle previsioni del Piano Attuativo in ordine ai sistemi di pannellature esterne e del tetto verde.
- SUPERFICIE LOTTO: mq. 23.499 (compreso 14N2)
- H max ≤ mt 12.47 H max art. 17
- LARGHEZZA BANCHINA ≤ mt 3.50
- SUL max = mq. 8.263



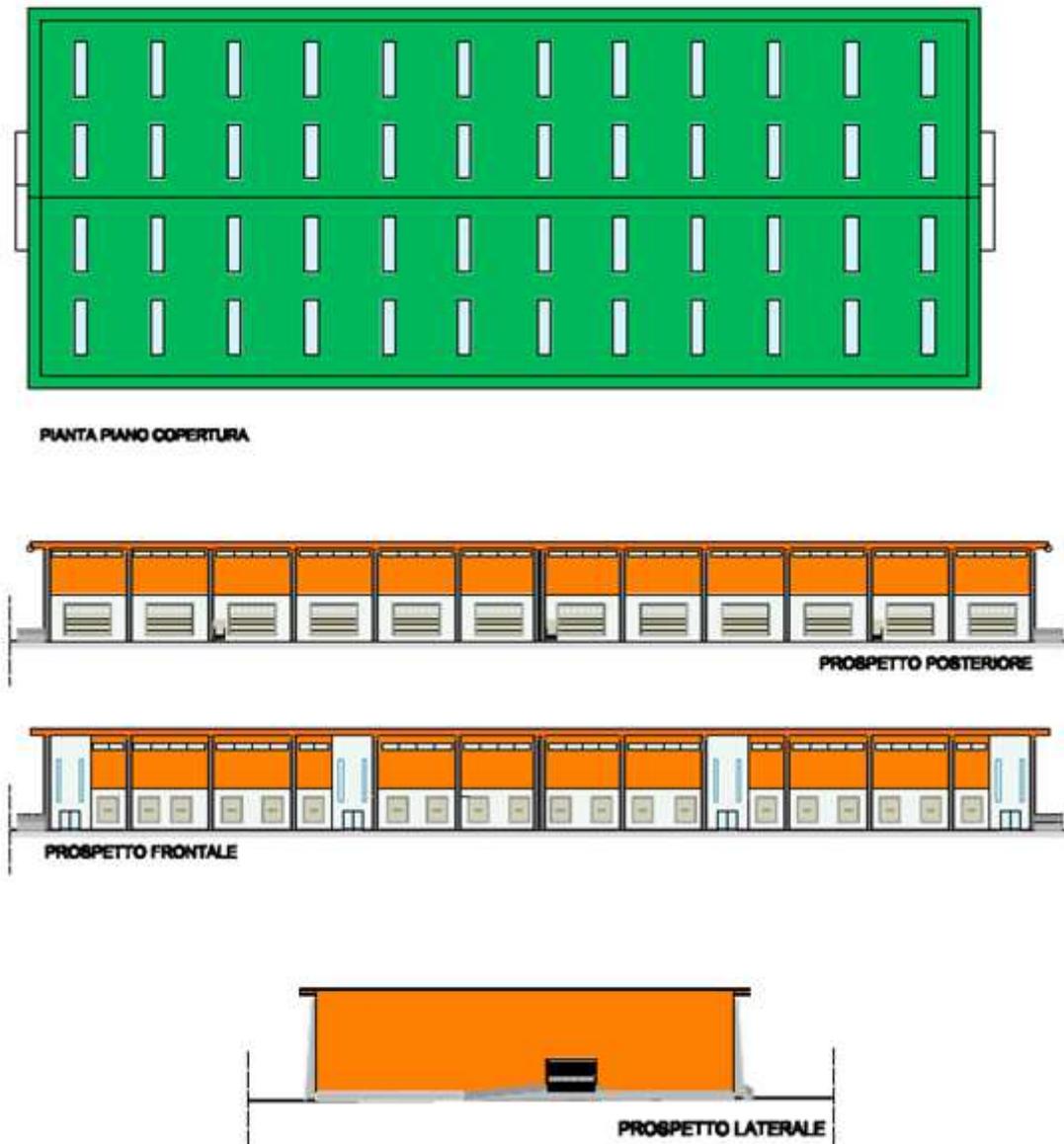


Figura 45 - Viste del magazzino 14N 1

### **Magazzino 14N 2 – Magazzino per Soprintendenza Archeologica**

- TIPOLOGIA: Magazzino Specificatamente previsto per il deposito di materiali di competenza della Soprintendenza Archeologica, destinato, quindi, ad accogliere i reperti archeologici. La tipologia di tale edificio dovrà conformarsi alle esigenze della Soprintendenza e alle previsioni del Piano Attuativo in ordine ai sistemi di pannellature esterne e del tetto verde.
- SUPERFICIE LOTTO: ricompresa nel lotto 14N1
- H max ≤ mt 8.00
- SUL max = mq. 1.024

**Magazzino 140 – Spedizionieri raccordabili**

- TIPOLOGIA: Magazzini per spedizionieri raccordabile ferroviariamente.  
La tipologia di tale edificio dovrà conformarsi alle previsioni del Piano Attuativo.
- SUPERFICIE LOTTO: mq 15.271
- H max ≤ mt 12.82
- SUL max = mq. 5.343

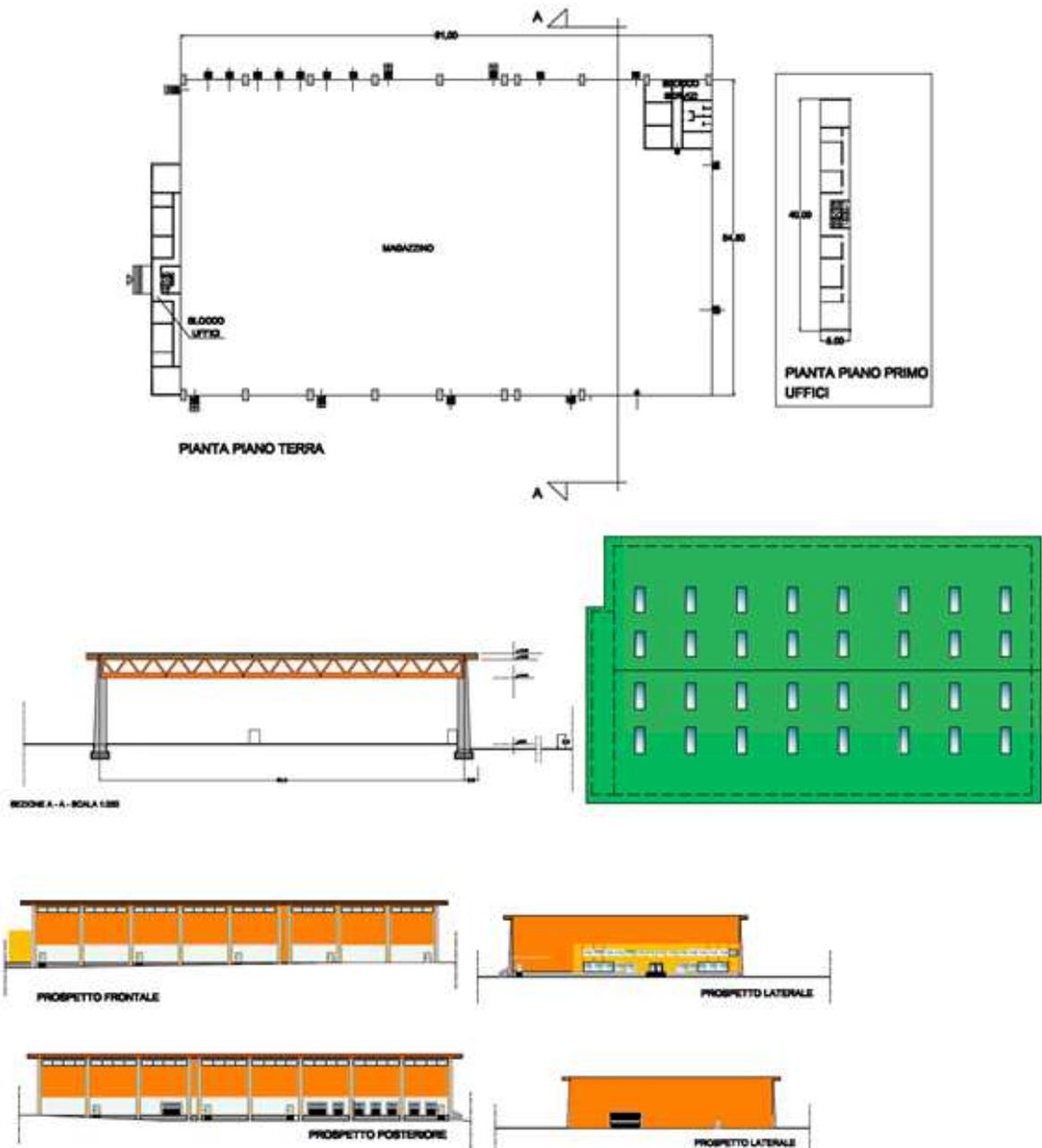


Figura 45 – Viste del magazzino 140

### 6.4.2 Il nuovo sistema dei parcheggi

A seguito del potenziamento dell'interporto e della introduzione del nuovo regime doganale di cui sopra, si rende necessario aumentare gli stalli TIR a disposizione degli operatori, distribuendo gli stessi su tutta la infrastruttura e dotandoli di servizi di supporto per le persone (servizi igienici, docce, distributori di bevande e, ove possibile, chiosco con punto ristoro). In definitiva il nuovo sistema dei parcheggi interni, mantenendo la nomenclatura in vigore, prevede, complessivamente:

parcheggio	Superficie di stazionamento	stalli	superfici fabbricati di supporto	H max	volume
P1	14.591	39	300	4	1.200
P2	Soppresso				
P3	3.310	15	200	4	800
P4	1.529	9	Non previsto		
P5	Solo auto				
P6	Solo auto				
P7	4768	25	100	4	400
P8	6354	30	100	4	400
P9	18.046	40	200	4	800
P10	2.291	13	Non previsto		
<b>TOTALE</b>	<b>50.889</b>	<b>171</b>	<b>900</b>		<b>3.600</b>

Con le dotazioni sopra indicate si fornisce una risposta alle numerose richieste pervenute alla società e, soprattutto, si consente un regolare stazionamento ai TIR che accedono giornalmente alla infrastruttura. Abbiamo raggiunto, infatti, punte giornaliere di quasi 2.500 passaggi TIR.

Con la realizzazione del parcheggio P9, di cui si forniscono le tavole specifiche, è soppressa la realizzazione del lotto 23 prevista nel Piano di Utilizzo vigente.

La realizzazione del parcheggio P9 richiede lo spostamento del fosso del Mulino, entro il margine dell'area interportuale, secondo le previsioni già a suo tempo concordate con il Consorzio di Bonifica e la Provincia di Prato, vedi anche nota del 01.06.2006 Prov. Di Prato prot. 18270.

E' prevista, inoltre, ulteriore area - P10 - che completa l'offerta di parcheggi TIR all'interporto.

### **6.4.3 Le nuove piste ciclabili**

Nella fase di discussione con l'Amministrazione Comunale e gli Enti preposti è emersa l'opportunità/necessità di completare il sistema delle piste ciclabili che sono compiutamente negli allegati grafici. Tali piste ricongiungono quelle esistenti e in progetto collegando, in sostanza, il sistema pratese e quello di Campi Bisenzio fra di loro e con l'area archeologica.

Le piste che sono interne all'area interportuale ricadono completamente su aree di proprietà di Società Interporto della Toscana Centrale.

## **7 GLI ASPETTI PERCETTIVI**

La visibilità del progetto è valutata da ogni porzione di territorio al fine di comprendere il reale impatto visivo dell'intervento e considerare soprattutto l'inserimento sotto il profilo panoramico.

La valutazione della percettività tiene conto anche della posizione relativa dell'osservatore e dei coni prospettici definiti dal contesto che lo circonda.

Date le caratteristiche morfologiche della zona della piana e dei versanti montuosi della Calvana, la quota altimetrica del punto di osservazione incide in maniera rilevante sulla percezione sia della situazione attuale, sia di quella futura dell'opera in progetto.

In generale una posizione posta ad una quota superiore la piana permetterebbe una maggiore visibilità del sito di intervento.

Come illustrato graficamente nella Tavola della visibilità, e come indicato anche nell'allegato sulla "Visibilità e caratteri percettivi" del P.I.T., le fasce di percezione visiva sono state così definite:

"Vista di dettaglio" tra gli 0 ed i 500 metri dal punto di osservazione. Una distanza nella quale nello spazio del quadro visivo si riesce a cogliere il profilo, la superficie e il colore della materia dei singoli elementi volumetrici che compongono il progetto.

"Vista di struttura" per una distanza compresa tra i 500 m ed i 5 km dal punto di osservazione. In questo caso nello spazio del quadro visivo è possibile apprezzare la relazione tra gli elementi territoriali, cogliendo nel complesso la composizione della struttura paesaggistica.

"Vista di sfondo" per una distanza compresa tra i 5 e i 12 km. A questa distanza nello spazio del quadro visivo è possibile cogliere lo skyline territoriale, il profilo dei rilievi e il cromatismo del sito.

La porzione di territorio attorno al perimetro dell'Interporto risulta essere l'area da cui i volumi di progetto vengono maggiormente percepiti, soprattutto in virtù della distanza del punto in cui è posizionato l'osservatore e della assenza di ostacoli fisici che impediscono la visibilità.

L'area della piana da cui è percepibile l'intervento è quella compresa tra il perimetro stesso dell'Interporto e il percorso del Fiume Bisenzio, mentre il resto del territorio non appare visibile a causa dell'effetto schermante di barriere di interdizione visiva.

A nord si trova la linea ferroviaria con i suoi rilevati mentre a sud l'interdizione visiva viene esercitata dai fronti edilizi, spesso composti da volumetrie di grandi dimensioni legate ai comparti produttivi. A est le barriere sono di matrice naturale e composte, in gran parte, da alberature.

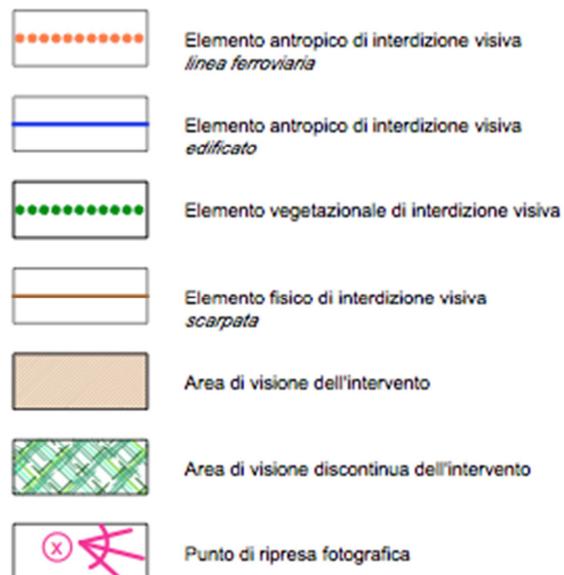
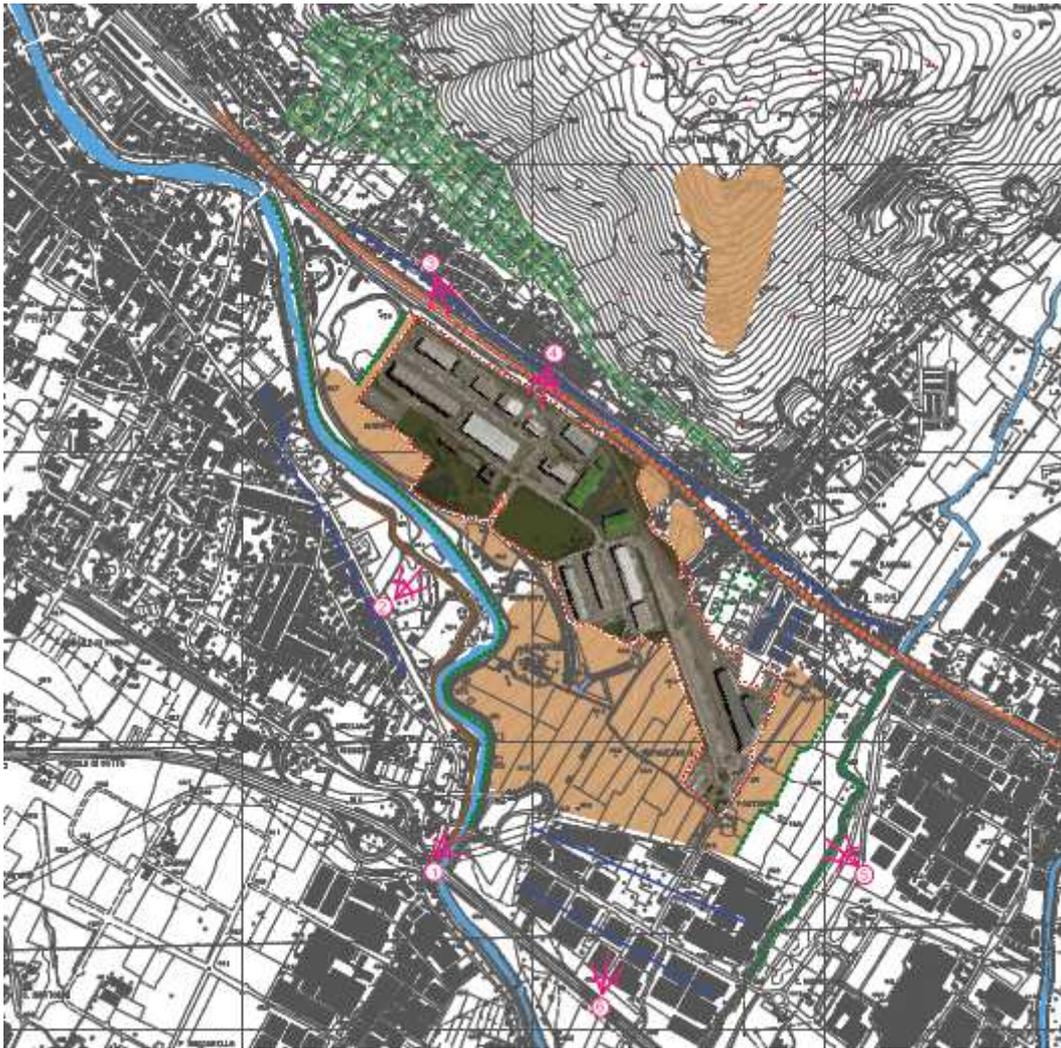


Figura 49 – Carta della visualità.



Figura 50 – Fotografia dal punto di osservazione n. 1.

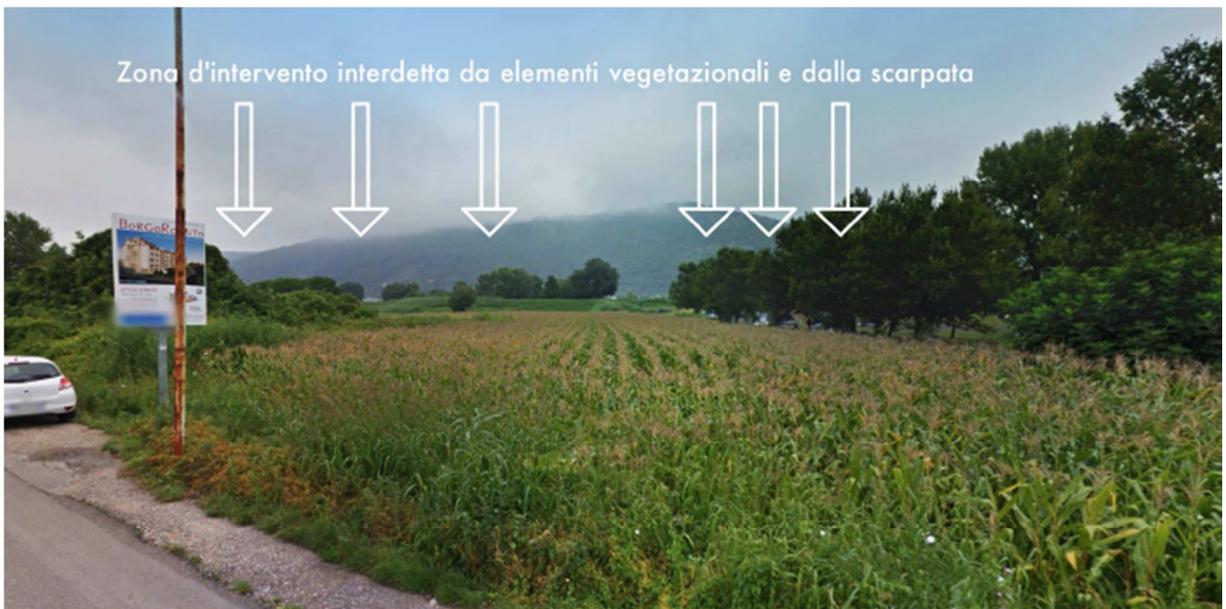


Figura 51 – Fotografia dal punto di osservazione n. 2.

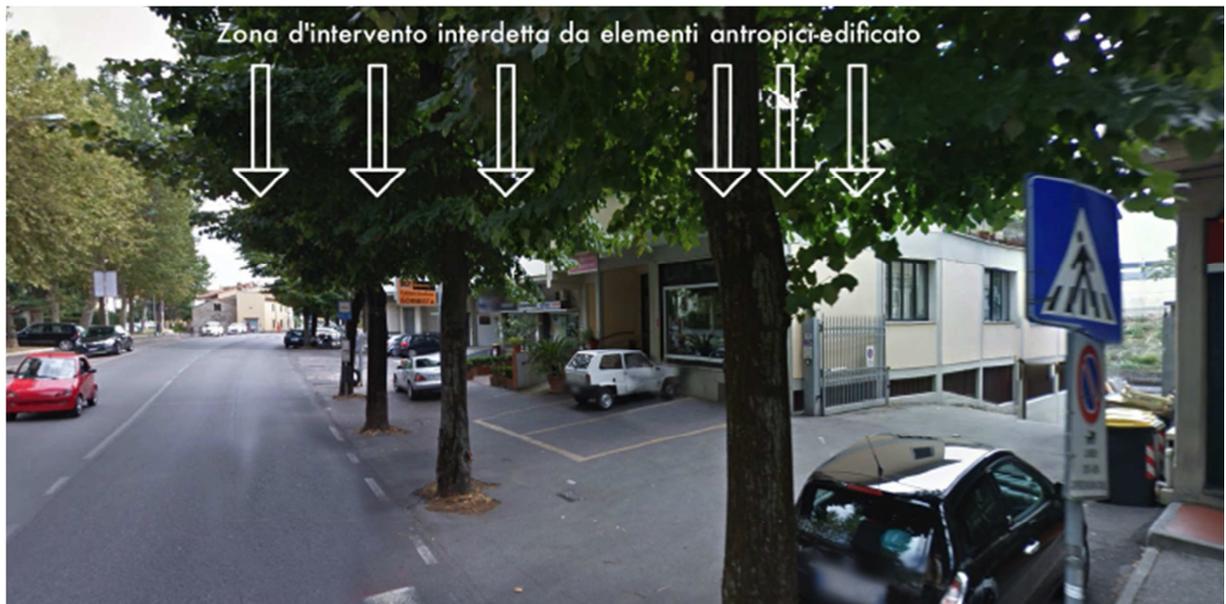


Figura 52 – Fotografia dal punto di osservazione n. 3.



Figura 53 – Fotografia dal punto di osservazione n. 4.

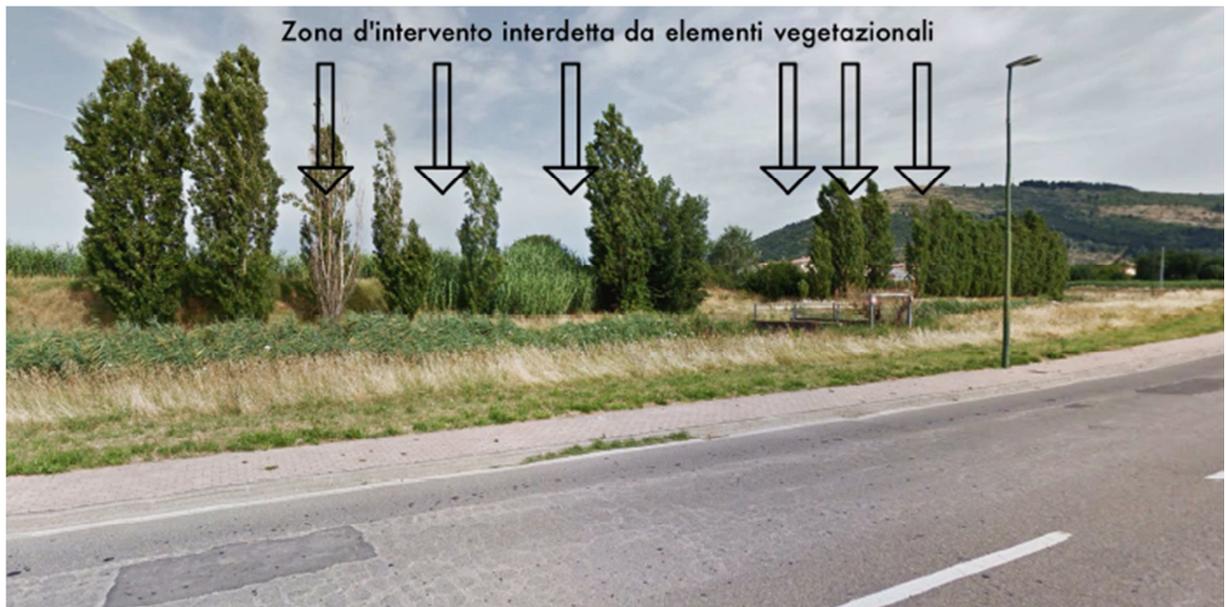


Figura 54 – Fotografia dal punto di osservazione n. 5.

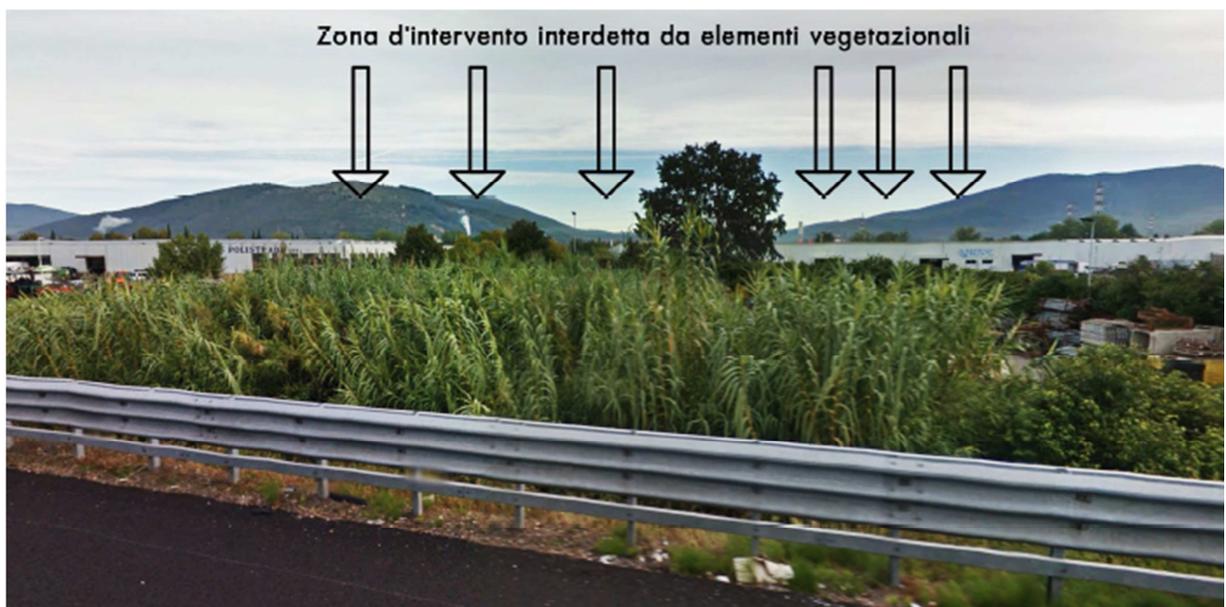


Figura 50 – Fotografia dal punto di osservazione n. 6.

L'assetto dei punti di ripresa fotografica, e delle relative simulazioni fotorealistiche dell'inserimento dell'intervento, è il risultato di un processo pluridisciplinare di selezione e mediazione operato gradualmente sul territorio.

Il primo parametro selettivo del percorso virtuale è rappresentato dalla mera visibilità dell'intervento, la successiva selezione è stata effettuata seguendo quanto enunciato dalla Convenzione Europea del Paesaggio :

"Landscape means an area, as perceived by people, whose character is the result of the action and interaction of natural and/or human factors" (European Landscape Convention, versione

ufficiale in inglese del Consiglio d'Europa, Articolo 1, lettera a) tradotto nella versione italiana come: *"Paesaggio designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni"* e riportata, in maniera più fedele all'enunciato europeo, come: *Zona o territorio, quale viene percepito dagli abitanti del luogo o dai visitatori, il cui aspetto o carattere derivano dalle azioni di fattori naturali e/o culturali (antropici)* da A.Giordano, Per codice di progetto del paesaggio, in Frames. Frammenti di architettura e paesaggio, 2006.

Si può riassumere questo processo come la sintesi di due momenti di analisi distinti: il primo in cui i parametri di selezione hanno per lo più carattere fisico, ed il secondo legato invece alla definizione delle relazioni e alla mediazione culturale di cui sono oggetto i primi.

### STEP 1

Elementi discriminatori di questa prima fase sono:

**DISTANZA** - Con l'accrescere della distanza tra l'intervento e l'osservatore, diminuisce la percezione visiva che si ha di questo, oltre ad una minore capacità di distinzione delle singole componenti. Pertanto sono state individuate più fasce di percezione:

La fascia percettiva di "dettaglio" da 0 m a 500 m

La fascia percettiva di "struttura" da 0,5 km a 5 km

La fascia percettiva di "sfondo" da 5 km a 12 km

**ELEMENTI DI INTERDIZIONE SIA DI CARATTERE NATURALE CHE ANTROPICO** - Rientrano in questo parametro selettivo tutti gli elementi costituenti un'interruzione fisica del fenomeno percettivo:

- La configurazione morfologica con i crinali, i versanti, gli assi di displuvio e di compluvio.
- La vegetazione spontanea e, più raramente, le alberature di matrice antropica connesse all'attività agricola.
- Gli sky-line antropici quali il fronte edilizio delle aree residenziali e il profilo altimetrico della infrastruttura ferroviaria.

Questi elementi di interdizione visiva possono essere definiti parametri "relativi", poiché strettamente vincolati al territorio.

### STEP 2

Al dominio ristretto risultato dello STEP 1 è applicato un ulteriore filtro di analisi, derivato dalla CONVENZIONE EUROPEA DEL PAESAGGIO.

Infatti, se il paesaggio è la percezione che la COMUNITA' ha del territorio, i punti di vista significativi avranno carattere pubblico e saranno legati ad una fruizione collettiva.

Sono state prescelte dunque la viabilità di collegamento, i centri abitati, i luoghi di carattere comunitario, a scapito di quelli a carattere individuale, quali il manufatto architettonico isolato, il podere, che coinvolgono solo un numero ristretto di individui, il cui contributo non è significativo per comprendere il grado di percezione delle trasformazioni del paesaggio.

Il risultato di questo processo è l'individuazione di punti di ripresa collocati laddove le opere in progetto verranno percepite, come un punto di osservazione posto ad una quota superiore sui versanti della Calvana e nella piana fra il confine dell'Interporto e il Fiume Bisenzio.



Figura 51 – Planimetria dei punti di osservazione per i fotoinserimenti.



Figura 52 – Fotoinserimento dal punto di osservazione n. 1.



*Figura 53 – Fotoinserimento dal punto di osservazione n. 2.*



*Figura 54 – Fotoinserimento dal punto di osservazione n. 3.*



*Figura 55 – Fotoinserimento dal punto di osservazione n. 4.*

## **8 SINTESI DEGLI IMPATTI E OPERE DI MITIGAZIONE**

Lo studio ha analizzato l'intervento in relazione all'ambito paesistico su cui insiste cercando di determinare i punti di "tensione paesistica" che si potrebbero generare con il territorio circostante, in relazione agli aspetti scenico percettivi.

La figurabilità di uno spazio, la ricchezza di elementi formali e di segni di diversa natura, costituisce la scena di interazione attraverso la quale il soggetto memorizza e genera punti di riferimento del paesaggio che osserva.

Nel caso specifico appare evidente come la sostenibilità paesaggistica di un'opera sia legata in molti casi più alla capacità del territorio di poter sostenere l'intervento, anche attraverso la conferma delle interazioni presenti tra le funzioni sul territorio e, come in questo caso anche alla capacità del progetto di mimetizzarsi con il contesto circostante.

Le valutazioni relative all'impatto dell'intervento considerano le variazioni della scena panoramica percepibili dai punti di osservazione posti all'interno dalle aree vincolate.

L'intervento interferisce con il vincolo paesaggistico relativo a "i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi", ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera b), del D. Lgs. 42/2004, che ha il fine di tutelare la fascia di rispetto dello specchio d'acqua adiacente al perimetro dell'Interporto e l'integrità della copertura vegetazionale presente.

L'interferenza riguarda la fascia di rispetto e non l'estensione dell'area umida. In particolare ricade nella fascia di 300 metri, il progetto relativo alla realizzazione dell'area parcheggio che prevede una diversa sistemazione al suolo, con l'impiego di materiali drenanti in conformità agli strumenti urbanistici vigenti.

Pertanto non andando a modificare alcuna percezione dello stato attuale, se non per l'inserimento di barriere vegetali che mitigano l'impatto dei volumi esistenti e la sosta dei TIR, si ritiene che il progetto non induca impatto con particolari conseguenze in relazione al vincolo di specie.

Inoltre è da sottolineare come l'intervento non alteri gli equilibri complessivi dell'ecosistema fluviale non interferendo in alcun modo con la vegetazione ripariale delle sponde.

Secondo le indicazioni contenute nel P.I.T. Regionale, l'intervento appare sostenibile in quanto rispetta gli indirizzi di salvaguardia descritti nel Piano, soprattutto in relazione al rispetto del vincolo archeologico che insiste nell'area tutelata confinante di Gonfienti.

Il sito dell'Interporto non interferisce con l'estensione dell'area archeologica vincolata e le aree progetto delle sistemazioni a terra dei nuovi parcheggi ne rispettano il limite.

Inoltre nelle aree circostanti l'Interporto gli elementi del paesaggio rurale ancora presenti denunciano una situazione di criticità, determinata dall'abbandono delle colture e in parte dalla trasformazione delle stesse in estensive, con conseguenze sensibili sulla percezione e la riconoscibilità del paesaggio.

Il progetto prevede il recepimento delle indicazioni contenute nella pianificazione urbanistica relativamente agli aspetti della mobilità alternativa, e alla costruzione di un sistema complesso di relazioni attorno al sito archeologico e alle altre aree del Parco agricolo della Piana.

Come evidenziato nel paragrafo sugli aspetti percettivi, l'opera appare visibile da una porzione di territorio di modesta entità, caratterizzata da visuali molto strette.

In particolare nelle componenti dei nuovi parcheggi le opere, date le caratteristiche tecniche, hanno un grado di percettività presente solo in caso di adiacenza alle stesse dell'osservatore, e non costituiscono alcun ostacolo o alterazione del paesaggio dalle visuali pubbliche.

Mentre per quanto riguarda la realizzazione dei nuovi volumi, peraltro non ricadenti in area soggetta a vincolo, la percezione di continuità della cortina edilizia specialistica continuerà ad essere interrotta e consentire la visibilità dei versanti della Caldana, soprattutto in relazione al tracciato della pista ciclabile.

In questo caso le opere di compensazione consistono nel completamento della ciclabile e servizi collegati, mentre quelle di mitigazione, già previste nel progetto, riguardano la piantumazione di barriere vegetali che ostacolano la percezione dei volumi dalle aree di sponda.

Il completamento dell'assetto generale dell'Interporto non comporta la sottrazione di suolo agricolo. Il sito che ospiterà i nuovi magazzini è baricentrico rispetto l'intero comparto produttivo e già attualmente funzionale ad esso, mentre la superficie non riporta alcun segno di valenza rurale.

Si può affermare quindi che l'intervento non porta alla cancellazione di segni del paesaggio rurale.

La valutazione dell'impatto che avrà l'opera in progetto dai versanti della Caldana si limita ai soli aspetti di visuale panoramica, con una connotazione di visibilità che non si altera sensibilmente poiché l'intervento si limita a saturare i vuoti edilizi presenti nell'assetto odierno dell'Interporto e nel complesso si configura come riordino e completamento di un tessuto specialistico verso un assetto più organico, coordinato e compatto, a cui concorrono la nuova sistemazione delle aree marginali di infrastrutturazione e parcheggio, e le delimitazioni perimetrali con barriere vegetali di mitigazione.

L'impatto visivo che l'opera ha sui punti di osservazione posti lungo la viabilità di fondovalle risente in maniera rilevante dell'azione di schermo esercitata dalla copertura vegetazionale, e dei fronti dei fabbricati di matrice produttiva.

L'area sottoposta al maggior impatto visivo e di relazioni con il complesso dell'Interporto resta, come attualmente, quella compresa tra lo stesso e il percorso del fiume Bisenzio, ma la piantumazione e le sistemazioni a verde al margine delle aree produttive andranno sia a migliorare sensibilmente la qualità del paesaggio percepito che a diminuire la percezione dei volumi per l'azione schermante delle barriere vegetazionali.

La sistemazione delle aree verdi che si trovano tra l'edificato di Gonfienti e le superfici di progetto permetteranno di attenuare la visibilità dei volumi dell'Interporto salvaguardando le aree archeologiche tutelate.

In un'area con una alta frammentazione paesistica come quella in oggetto si può stimare in maniera molto modesta la possibilità che un progetto di queste dimensioni possa influire sugli equilibri tra i tessuti antropici o sulla componente naturalistica, mentre è certa la ricaduta positiva, sia in termini di percezione che di qualità ambientale, che hanno il riassetto e la qualificazione dei servizi, delle infrastrutture e del verde del comparto produttivo.