



PIANI - 347 - 2015 denominato "Albini & Pitigliani Spa"

Piano Attuativo depositato con P.G. n. 20150105419 del 15-07-2015

Richiedenti: PIERI PAOLA, ALBINI E PITIGLIANI S.P.A., ANSELMO S.A.S. DI PIERI NICOLA & C.

Intervento di Piano di recupero per la cessione gratuita di un complesso edilizio industriale ubicato in via Pistoiese e via Filzi e la perequazione urbanistica di un'area posta in via Paronese per la realizzazione di un magazzino per la logistica

Ubicazione: Via Fabio Filzi 41 - 59100 PRATO (PO),

Via Pistoiese 158 - 59100 PRATO (PO)

Progettisti: GESTRI AGOSTINO

CONTRODEDUZIONI TECNICHE ALLE OSSERVAZIONI

	Sintesi dell'osservazione	Controdeduzione tecnica
OSSERVAZIONE N. 1 presentata dall'Avv. Guido Giovannelli per conto della società Lissa srl con PEC - PG 37111 del 28/02/2017	L'osservante è proprietario di un immobile interessato dal progetto definitivo del Progetto di Innovazione Urbana "PIU' PRATO" approvato con DGC 60/2017, soggetto alla relativa procedura espropriativa e per il quale l'amministrazione ha approvato la variante urbanistica con DCC 21/2017. A tale procedura la società Lissa srl tramite l'Avv. Giovannelli ha presentato due osservazioni: - con PG 184431 del 04/11/2016 all'avvio del procedimento diretto all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio; - con PG 12515 del 20/01/2017 all'avvio del procedimento diretto alla dichiarazione di pubblica utilità. In tali osservazioni, oltre ad altri aspetti legati strettamente al progetto del PIU, veniva proposto di valutare una cessione bonaria dell'immobile soggetto ad esproprio a fronte del trasferimento dei diritti edificatori in un'area situata nel Macrolotto 1 sulla quale sarebbe stata necessaria una variante urbanistica per renderla edificabile. Nella presente osservazione l'osservante rileva la necessità di interrompere il procedimento di approvazione del Piano Attuativo 347 chiedendo di procedere alla riadozione di una variante al Regolamento Urbanistico che tenga conto anche dell'operazione di perequazione compensativa proposta dalla Società Lissa Srl con le osservazioni suddette.	Preso atto delle considerazioni degli scriventi, non si ritiene di dover interrompere il procedimento di approvazione del Piano Attuativo 347, presentato legittimamente su aree di proprietà dei Promotori che risultano adeguate ad accogliere l'atterraggio di diritti edificatori e quindi idonee alla conseguente trasformazione urbanistica. Si precisa che la variante al Regolamento Urbanistico, contestuale all'approvazione del Piano Attuativo 347, non interessa l'area di decollo ricompresa nel suddetto Progetto di Innovazione Urbana bensì la sola area di atterraggio dei diritti edificatori che è indipendente dall'operazione di perequazione compensativa proposta dalla Società Lissa Srl. Nel merito della proposta dell'osservante per l'area di atterraggio di proprietà nel Macrolotto 1, si ribadisce quanto espresso nella DGC 60 del 21/02/2017 in risposta all'osservazione PG 12515 del 20/01/2017: Le aree intese come aree di "atterraggio dei diritti edificatori" considerate dall'osservazione presentata ricadono nel vigente Piano Strutturale nel Sistema 8 "La Piana". In particolare la p.la 181 del F. 72 (porzione) e le p.lle 26, 46 e 1460 del F. 73 (porzioni) sono individuate nella tavola Es.5. "Disciplina dei suoli", come aree prevalentemente agricole di cui all'art. 35 commi 6 e 7 della Disciplina di Piano, nelle quali non sono ammesse nuove edificazioni non



		<p>agricole. Tutte le particelle indicate sono comprese nella struttura agroambientale (invariante complessa) costituita da specifiche aree agricole, spazi interni residuali e corridoi in stretta connessione con la Piana agricola: ossatura portante dal punto di vista eco-sistemico e di connettività dell'intero territorio, per le quali sono perseguiti obiettivi di tutela, rafforzamento e riqualificazione. Porzione delle medesime ricadono tra le Aree di Salvaguardia "A" come definite dalla DCRT 61/2014 "integrazione al PIT per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze", queste sono sottoposte alle disposizioni dell'art. 38 quarter comma 1 della relativa disciplina, per le quali fino al momento dell'adozione degli strumenti urbanistici o loro varianti da parte di Province e Comuni in attuazione dell'intesa preliminare relativa all'accordo previsto all'articolo 38 ter, comma 8, sono consentite solo nuove previsioni a destinazione agricola o ambientale ovvero relative ad attività ad esse strettamente correlate (...). La restante porzione delle aree è individuata come "area funzionale al Parco Agricolo della Piana", di cui all'art. 38 quater, comma 6 della richiamata disciplina e destinate a prevalente funzione agricola o definite come struttura agroambientale dalle norme degli strumenti comunali e/o del PTCP, le quali sono soggette a verifica ai fini del progetto di Parco agricolo in sede di accordo di pianificazione. Non appare sostenibile dal punto di vista oggettivo, pertanto, la tesi della disparità di trattamento rispetto ad altre situazioni citate in quanto, al di là degli edifici prospettati in cessione all'A.C, si rileva l'impossibilità di attuare analoga procedura sulle aree di proprietà dei proponenti che non risultano, per i motivi esposti, adeguate ad accogliere l'atterraggio di diritti edificatori e quindi la loro trasformazione urbanistica.</p> <p>Stante quindi quanto sopra illustrato si ritiene l'osservazione <u>non accoglibile</u>.</p>
--	--	---



CONTRIBUTO REGIONALE ai sensi dell'art. 57 della L.R. 65/2014 presentato con PEC - PG 47421 del 16/03/2017.

Il Settore Pianificazione del Territorio della Regione Toscana evidenzia la necessità di effettuare verifiche ed approfondimenti dei contenuti della variante al R.U. con riferimento agli indirizzi e prescrizioni contenuti nella Sezione 4 della scheda del PIT inerente il vincolo di cui al D.M. 20/05/1967 in G.U. 140-1967 "Fascia di terreno di 300 mt. di larghezza da ogni lato dell'autostrada Firenze-Mare, ricadente nei Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Prato". In particolare si chiede di verificare ed esplicitare la coerenza con le direttive 3.b.1 e 4.b.1 ed il rispetto delle prescrizioni 3.c.1 e 4.c.1 della scheda, di seguito riportate:

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 a:

3.b.1. Riconoscere:

- *i margini degli insediamenti, sulla base delle indicazioni del Piano Paesaggistico, quali limite percepibile rispetto al territorio contermina;*
- *i coni e i bersagli visivi (fondali e panorami, skylines) verso le emergenze storico-architettoniche e quelle naturalistiche;*
- *le zone di compromissione relative ad interventi non correttamente inseriti nel contesto ed a eventuali elementi di disturbo delle visuali verso le emergenze storico-architettoniche e quelle naturalistiche.*

4.b.1. Individuare

- *i tratti di autostrada interessati da visuali panoramiche (fulcri, coni e bacini visivi quali ambiti ad alta intervisibilità), connotati da un elevato valore estetico-percettivo;*
- *i tratti del percorso autostradale caratterizzati dalla presenza di ostacoli visivi che limitano e/o dequalificano e/o impediscono (gallerie, barriere antirumore) la qualità percettiva delle visuali;*
- *i tracciati, i principali punti di vista (belvedere) e le visuali panoramiche (fulcri, coni e bacini visivi quali ambiti ad alta intervisibilità) connotati da un elevato valore estetico percettivo, nonché i varchi visuali verso le emergenze valoriali riconosciute dalla scheda di vincolo;*

3.c.1. Gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia sono ammessi a condizione che:

- *siano mantenuti i manufatti che costituiscono valore storico-culturale;*
- *siano mantenuti i coni e i bersagli*

Considerato che il Piano Attuativo 347 ha per oggetto la realizzazione di un nuovo edificio produttivo per la logistica, sull'area già edificabile di via Paronese - con un'analoga capacità edificatoria ancorché con altra destinazione (Servizi Tecnici e Amministrativi) - ridefinita nella conformazione e consistenza in funzione delle proprietà dei Promotori; considerato anche che l'intervento previsto si armonizza per tipologia, forma, dimensione e allineamento con il contesto urbano del Macrolotto industriale e che non interferisce negativamente con le visuali panoramiche e non intercetta quelle che si aprono verso le aree a maggiore intervisibilità e le emergenze di valore storico-architettonico, si ritiene che il Piano sia proposto in coerenza con le direttive 3.b.1 e 4.b.1 e nel rispetto delle prescrizioni 3.c.1 e 4.c.1 contenuti nella Sezione 4 della scheda del PIT inerente il vincolo di cui al D.M. 20/05/1967 in G.U. 140-1967 "Fascia di terreno di 300 mt. di larghezza da ogni lato dell'autostrada Firenze-Mare, ricadente nei Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Prato".



visivi (fondali, panorami e skylines);

- *siano mitigati gli effetti di frattura indotti dagli interventi infrastrutturali sul paesaggio;*
- *sia garantita qualità insediativa attraverso un'articolazione equilibrata tra spazi aperti e costruito con particolare riferimento alla qualità progettuale degli spazi di fruizione collettiva;*
- *siano armonici per forma, dimensioni, orientamento, con le caratteristiche morfologiche proprie del contesto territoriale;*
- *le nuove aree di sosta e parcheggio, elaborate sulla base di progetti di integrazione paesaggistica, non compromettano l'integrità della percezione visiva da e verso la città storica e le emergenze, garantendo il mantenimento di ampie superfici permeabili.*

4.c.1. *Gli interventi di trasformazione sono ammessi a condizione che:*

- *non interferiscano negativamente con le visuali panoramiche, limitandole o occultandole e sovrapponendosi in modo*

incongruo con gli elementi significativi del paesaggio;

- *recuperino e riqualifichino le qualità percettive delle visuali verso i contesti di valore paesaggistico;*

- *riqualifichino ed eliminino i fenomeni di degrado diffuso presenti nelle aree di pertinenza delle strutture commerciali e industriali che fiancheggiano l'infrastruttura autostradale.*

- *i nuovi manufatti (ivi incluse le strutture per la cartellonistica e la segnaletica non indispensabile per la sicurezza stradale, con particolare riferimento a quelle luminose) non intercettino le visuali panoramiche che si aprono verso le aree a maggiore intervisibilità e le emergenze di valore storico-architettonico.*

- *le barriere antirumore di nuova previsione siano realizzate con soluzioni tecnologiche innovative, che consentano di minimizzare l'interferenza visiva con il valore estetico-percettivo del vincolo, garantendo altresì l'ottimizzazione delle prestazioni antirumore, con priorità per l'impiego di materiali trasparenti.*

- *i progetti relativi agli interventi infrastrutturali e alle opere connesse garantiscano soluzioni tecnologiche assicurino la migliore integrazione paesaggistica rispetto agli assetti morfologici dei luoghi e alla trama consolidata della rete viaria esistente, minimizzando l'interferenza visiva con il valore estetico-percettivo del vincolo. Dovrà essere posta la massima attenzione rispetto all'utilizzo di*



	<i>materiali, privilegiando, ove possibile, le soluzioni che prevedano il rivestimento con materiali non estranei alla tradizione dei luoghi o che ben si armonizzino con il costruito esistente.</i>	
--	---	--

Tutto ciò illustrato le presenti controdeduzioni vengono sottoposte al parere della Commissione Consiliare per l'approvazione.

Prato, 23/03/2017

L'istruttore Tecnico
Arch. Sonia Leone

.....

UOC Ufficio di piano e di Coordinamento atti di governo del territorio
Il Responsabile

Arch. Pamela Bracciotti

.....

Il Dirigente Del Servizio
Urbanistica
Arch. Francesco Caporaso

.....