



## SERVIZIO URBANISTICA

Viale V. Veneto, 9 – Piano 2 – 59100 Prato  
Tel 0574.183.5922  
Fax 0574.183.7309

urbanistica@comune.prato.it  
Posta certificata: comune.prato@postacert.toscana.it

**Orario di ricevimento:**  
giovedì 9.00-13.00

www.comune.prato.it

ELAB. A

**RELAZIONE DEL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO: Variante al Regolamento Urbanistico e al Piano Operativo art. 34 L.R. 65/2014 e articoli 10 e 19 del DPR 327/2001, per la realizzazione delle opere aggiuntive del Progetto Innovazione Urbana riferito alla riqualificazione di via Pistoiese e via Umberto Giordano e alla realizzazione di due aree a parcheggio nell'ambito del programma operativo regionale POR FESR 2014-2020.**

La Regione Toscana in linea con le politiche europee ha pubblicato a luglio 2015 l'Avviso di manifestazione di interesse per la presentazione dei Progetti di Innovazione Urbana (PIU), finalizzato al cofinanziamento del programma operativo regionale (POR FESR 214-2020).

Il Programma Operativo Regionale promuove investimenti in favore della crescita e dell'occupazione e si colloca come attuazione delle politiche europee per l'innovazione, lo sviluppo territoriale, l'inclusione sociale e la riduzione del disagio socio-economico. Tale strumento individua uno specifico "Asse VI Urbano", da attuarsi mediante Progetti di Innovazione Urbana (PIU) che si sostanziano in un insieme di azioni, coordinate ed integrate, finalizzate alla risoluzione di problematiche sociali, economiche ed ambientali in ambito urbano.

Il comune di Prato in data 12 gennaio 2016 ha presentato a tale manifestazione d'interesse, istanza di candidatura, approvando un studio di fattibilità che prevede la realizzazione di opere pubbliche, nel rispetto dei contenuti e delle modalità dettate dal bando.

La regione Toscana una volta chiusi i termini per la presentazione dei progetti ed espletata la fase della valutazione delle proposte, con decreto dirigenziale n. 4718 del 21 giugno 2016 ha dichiarato ammissibile al finanziamento e quindi ammesso alla fase di co-progettazione il progetto presentato dal comune di Prato, denominato PIU' Prato.

Con successiva deliberazione della Giunta regionale (n. 655 del 5 luglio 2016) il progetto PIU' Prato è stato formalmente ammesso alla fase di co-progettazione e cofinanziato con l'assegnazione di un budget di € 6.031.666,85 per la realizzazione degli interventi previsti.

Il comune di Prato al fine di procedere all'attuazione degli interventi con DCC n. 84 del 24.11.2016 ha approvato un progetto di fattibilità tecnica ed economica e contestualmente ha adottato la variante urbanistica necessaria per rendere tali interventi conformi alla disciplina urbanistica vigente oltre ad apporre sugli stessi il vincolo preordinato all'esproprio.

Gli interventi previsti dal progetto PIU comprendono la realizzazione di tre opere pubbliche:

- Medialibrary, Bar, Co-working e piazza all'interno del comparto produttivo posto tra via Filzi e via Pistoiese in prossimità del Circolo Curiel;
- Mercato Metropolitano, a sud rispetto al primo intervento, nel grande isolato afferente all'ex fabbrica Forti nel capannone tra via Bonicoli e via Giordano;
- Playground, spazio pubblico destinato allo sport e al relax, nell'area scoperta posta tra via Giordano e via Colombo.

A compendio degli interventi illustrati il progetto di fattibilità tecnica ed economica prevedeva alcuni interventi riferiti alla mobilità e precisamente la riqualificazione di un tratto di via Pistoiese e di via Giordano. Questo ultimo intervento è stato validato dalla struttura regionale ma non selezionato dall'Autorità Urbana, in quanto ritenuto fattibile a seguito della realizzazione delle opere prima illustrate e finanziabile una volta considerati nella loro interezza i ribassi d'asta ottenuti dall'espletazione delle gare di appalto.

Il disciplinare e i suoi allegati che regola il PIU, in particolare quello approvato con DGR 1290 del 27.11.2018, prevede esplicitamente che le opere validate ma non selezionate dall'Autorità Urbana possano essere successivamente finanziate con i proventi ottenuti dai ribassi delle gare di appalto e dal PIU in generale.

Alla luce quindi delle disposizioni regionali il comune ha riconsiderato il progetto riferito alle opere aggiuntive, inserendolo in un contesto maggiormente fattivo e di più ampio respiro, andando a qualificare l'ambito riferito alle tre opere pubbliche afferenti al PIU, proponendo un assetto della mobilità maggiormente qualificata e sostenibile.

Oltre a ciò la realizzazione del Mercato Metropolitan e del Playground comprende anche la sistemazione di via Giordano per i tratti a contatto con le due opere pubbliche.

Alla luce dell'insieme di queste considerazioni all'indomani dell'aggiudicazione delle prime due gare del PIU sono stati presi contatti con la struttura regionale al fine di pervenire ad una nuova approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica che avesse un più ampio respiro come quello illustrato e tenesse in conto degli interventi che afferiscono alle opere pubbliche in procinto di essere realizzate.

Le opere aggiuntive proposte riguardano la riqualificazione dei due assi stradali al contorno delle opere pubbliche prima descritte. Si tratta della riqualificazione di via Pistoiese con la costituzione, per un consistente tratto della strada, che va dall'incrocio con via Giordano all'incrocio con via Nino Rota, di una zona "trenta" e di un percorso promiscuo pedonale e ciclabile.

La riqualificazione della strada prevede anche il rifacimento dell'illuminazione pubblica e l'installazione di dissuasori per limitare la sosta selvaggia delle auto, sedute e fioriere.

Su via Giordano invece la riqualificazione interessa il lato rivolto verso il Playground e il Mercato Metropolitan, con la razionalizzazione dei parcheggi lungo la strada e di un percorso ciclo-pedonale alberato. A compendio degli interventi sulla mobilità vengono realizzate due aree di sosta per le auto su via Nino Rota ed uno su via Giordano con valenza anche di ciclo stazione.

La vigente disciplina urbanistica (Regolamento Urbanistico) inserisce la quasi totalità delle aree interessate dalla realizzazione dei due parcheggi nel sub-sistema "L2 – i luoghi centrali della scala urbana" con destinazione d'uso parcheggi a raso per quanto riguarda l'area di sosta su via Giordano e nel sub-sistema "R4 – la città in aggiunta" con destinazione d'uso parcheggi a raso per quanto riguarda l'area di sosta su via Nino Rota.

Le previsioni del Piano Operativo adottato con DCC n. 71 del 17.09.2018 prevedono su entrambe le aree una prevalente destinazione d'uso parcheggi di nuova costituzione.

Le aree sulle quali si prevede la realizzazione delle aree di sosta per le auto sono quindi sostanzialmente in linea con gli strumenti della pianificazione urbanistica a meno dei seguenti lievi discostamenti:

- per quanto riguarda il Regolamento Urbanistico due piccole porzioni dell'area su via Giordano risultano inserite nei sub sistemi adiacenti, oltre a una piccola porzione dell'area su via Nino Rota che risulta inserita nel Sistema della Mobilità;
- per quanto riguarda il Piano Operativo due piccole porzioni dell'area su via Giordano risultano inserite nel tessuto urbanistico adiacente.

Gli interventi quindi previsti dal progetto PIU non hanno la completa conformità con la pianificazione urbanistica del comune come illustrato e pertanto, per dare corso alla realizzazione dei due parcheggi scoperti prima illustrati, sui quali è necessario apporre il vincolo preordinato all'esproprio in quanto le aree non appartengono al comune, si procede in forza dell'art. 34 della LR 65/2014 e degli articoli 10 e 19 del DPR 327/2001.

Il DPR prevede che quando l'opera da realizzare non risulta conforme alle previsioni urbanistiche, l'approvazione del progetto preliminare o definitivo da parte del consiglio comunale, costituisce adozione della variante allo strumento urbanistico.

Questo principio è inoltre condiviso con la LR 65/2014 che all'art. 34 precisa il procedimento per la variazione degli strumenti della pianificazione urbanistica comunale a seguito della contestuale approvazione del progetto (preliminare o definitivo) di un'opera pubblica o di pubblica utilità.

Con riferimento alla L.R. 10 novembre 2014 n. 65 si da atto che la proposta di variante:

- è localizzata all'interno del perimetro del territorio urbanizzato come individuato ai sensi dell'art. 4 della L.R. 65/2014 nelle tavole 10/1 e 10/2;
- non ricade in zona vincolata ai sensi del D.Lgs. 22/01/2004 n. 42 - Codice dei beni culturali e del paesaggio;
- non introduce previsioni di grandi strutture di vendita né di aggregazioni di altre strutture con effetti assimilabili alle grandi strutture;
- interessa aree dove si interviene mediante recupero e riabilitazione del tessuto produttivo industriale dismesso;
- non incide sul dimensionamento degli strumenti della pianificazione urbanistica;
- ricade, per quanto riguarda il Regolamento Urbanistico e il nuovo Piano Operativo adottato, negli stessi contesti di pericolosità e fattibilità. In particolare e in riferimento al nuovo Piano Operativo gli ambiti oggetto di variante ricadono in aree a pericolosità da alluvione bassa (F1) per quanto riguarda Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA), approvato con la delibera del Comitato Istituzionale n. 235 del 3 marzo 2016 e, secondo le indagini geologico-tecniche effettuate, ricade in aree classificate in pericolosità geologica di base F2 e pericolosità sismica locale elevata (F2);
- è coerente con le strategie del nuovo Piano Strutturale approvato con deliberazione di C.C. n. 19 del 21.03.2013 e con la variante apportata allo stesso per l'adeguamento del quadro conoscitivo alle direttive del D.P.G.R. 53/R/2011 e al P.G.R.A., adottata con DCC 71/2018;
- non contrasta infine con gli aspetti prescrittivi del PTC provinciale approvato con deliberazione di C.P. n. 7 del 04.02.2009;
- non è in contrasto con le salvaguardie e gli aspetti prescrittivi della "Integrazione per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze" approvata con D.C.R.T. n. 61/2014;
- segue la procedura prevista dall'art. 34 della LR 65/2014.

In riferimento all'integrazione al PIT con valenza paesaggistica, approvato con DCR 37/2015 e pubblicato sul BURT n. 28 del 20.05.2015, la variante in oggetto assume le indagini, il procedimento e gli esiti del percorso riferito alla conformazione del nuovo Piano Operativo al PIT paesaggistico ai sensi dell'art. 143, commi 4 e 5 e 146 del codice.

La riqualificazione urbana proposta dalla variante risulta compatibile con la disciplina dello statuto del territorio del PIT, proponendo la riqualificazione di una serie di spazi verso funzioni pubbliche a compendio della mobilità sostenibile e verso la creazione di connessioni pedonali tra gli isolati densi che caratterizzano l'area.

La variante infine è adottata dal Consiglio Comunale mediante la procedura dell'art. 34, l'avviso della stessa viene pubblicato sul BURT, rendendo accessibili gli atti in via telematica, dandone contestualmente comunicazione alla regione, alla provincia e alla città metropolitana.

Alla variante gli interessati possono presentare osservazioni nei trenta giorni successivi alla pubblicazione, sulle quali si pronuncia l'amministrazione competente adeguando gli atti se necessario. Qualora non siano prevenute osservazioni la variante diventa efficace a seguito della pubblicazione sul BURT dell'avviso che ne dà atto.

La variante urbanistica in oggetto assume gli studi, le indagini riferite alla procedura finalizzata ad assoggettare il nuovo Piano Operativo a valutazione ambientale strategica (V.A.S.) di cui alla L.R. 10/2010.

La variante infatti non modifica il contesto ambientale di riferimento, non introduce attività diverse da quelle in essere. La valutazione quindi degli effetti ambientali risulta la stessa di quella approntata per il Piano Operativo in quanto niente innova, rimanendo nell'ambito delle stesse funzioni previste da entrambi gli strumenti urbanistici vigenti.

Le aree interessate dal progetto non sono completamente nella disponibilità del comune di Prato, pertanto nei modi e nei tempi previsti dalle norme vigenti in materia di espropri, per le due aree nelle quali si prevede di realizzare le aree di sosta per le auto verrà comunicato l'avvio del procedimento per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

Gli interessati possono presentare osservazioni nei trenta giorni successivi alla pubblicazione, sulle quali si pronuncia l'amministrazione. Qualora non siano pervenute osservazioni, la variante diventa efficace a seguito della pubblicazione sul BURT dell'avviso che ne dà atto.

Ai sensi e con le modalità indicate dal Regolamento di attuazione della L.R. 1/05, approvato con DPGR n. 53/R del 25/10/2011, prima dell'adozione della variante, la stessa sarà depositata presso l'Ufficio Tecnico del Genio Civile, corredata dalla certificazione della esenzione dalla effettuazione di nuove indagini geologiche ai sensi dell'art. 5.2 del regolamento regionale.

Il progetto di variante è stato sottoposto all'esame della Commissione Consiliare n. 4 Urbanistica Ambiente e Protezione Civile, e alla Commissione Consiliare n. 3 LLPP con parere favorevole, sarà quindi posto all'esame del Consiglio Comunale, che assumerà le proprie determinazioni in merito all'adozione, giusto l'art. 34 L.R. 65/15.

Prato, 06 dicembre 2018

Il responsabile del procedimento

UOC Pianificazione spazi pubblici

Arch. Michela Brachi

Firmato da:

**Michela Brachi**

codice fiscale IT:BRMHL60M71L537Q

num.serie: 3262854

emesso da: InfoCert Firma Qualificata 2

valido dal 11/01/2017 al 11/01/2020