

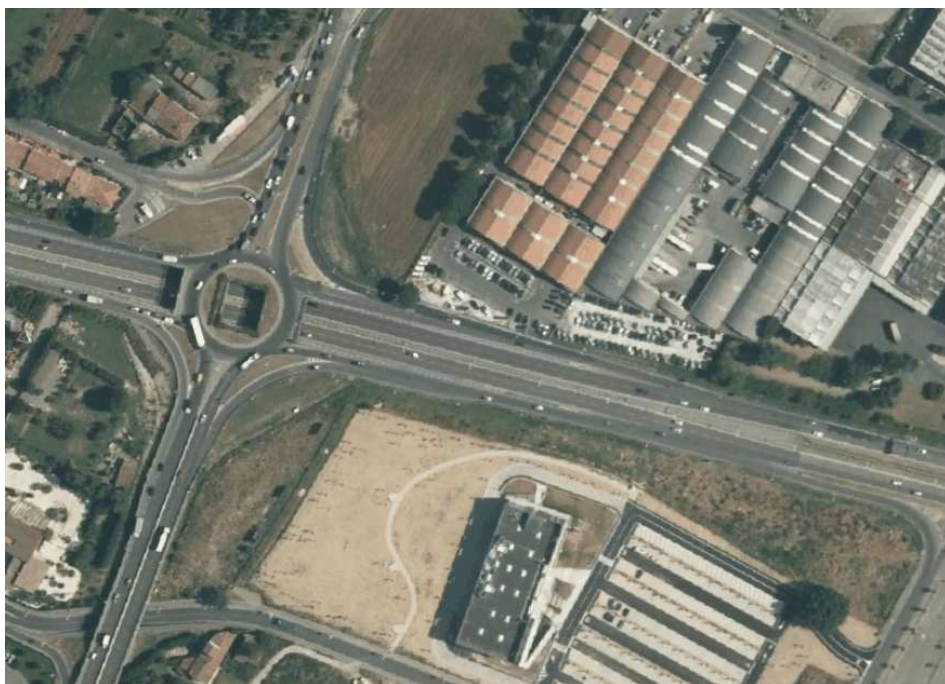
## **Potenziamento della viabilità principale - Rotatoria di Capezzana, allargamento della corsia Sud-Ovest e nuovo percorso pedonale e ciclabile.**

### **RELAZIONE URBANISTICA**

#### **1. Premesse**

Il potenziamento della viabilità principale comunale è obiettivo che l'Amministrazione comunale persegue ormai dagli anni 2000, attraverso la realizzazione di svincoli a livelli sfalsati che garantiscano la continuità di flusso sugli assi principali di scorrimento in prossimità degli incroci.

Il "nodo" di Capezzana si configura come centrale nella rete viaria metropolitana. Esso rappresenta infatti l'incrocio in cui confluiscono le due tangenziali di Prato: la tangenziale Nord-Sud, che collega la SR325 e quindi i Comuni della Valle del Bisenzio con la SR66 dei Comuni Medicei, e la "declassata" Est-Ovest, che collega i Comuni dell'interland fiorentino con quelli del pistoiese. Risulta quindi essere uno snodo fondamentale per lo smistamento di importanti direttrici di traffico di ambito comunale e metropolitano. Nel corso degli anni l'area è stata oggetto di numerosi interventi fino ad arrivare alla situazione attuale:



*foto area nodo di Capezzana alla data odierna*

Il Servizio Mobilità e Infrastrutture, al fine di migliorare le criticità ad oggi presenti tanto sul piano del traffico veicolare che, più in generale, per risolvere le criticità degli aspetti ciclo-pedonali, ha redatto un nuovo progetto che prevede, un primo riassetto infrastrutturale del nodo di Capezzana.

In attesa di un progetto organico complessivo, attualmente non sostenibile finanziariamente dall'Amministrazione Comunale, l'organizzazione degli innesti in rotatoria e delle corsie di svincolo, in particolare per i via libera a destra, deve infatti essere rivisto.

Il progetto di potenziamento della viabilità redatto dal Servizio Lavori Pubblici, prevede il raddoppio delle corsie di ingresso in rotatoria per le provenienze da Ovest e la costruzione di un nuovo via libera a destra con adeguato margine di svicolo rispetto alle precedenti corsie, nonché la realizzazione di un nuovo percorso ciclo pedonale che risolve le suddette criticità.

Per la realizzazione del progetto è necessaria l'acquisizione di aree nella parte sud dell'opera, attualmente destinate a verde. Le aree in prossimità della rotatoria esistente sono già nelle disponibilità del Comune, così come quelle in fregio al ponte esistente di via Reggiana. Dovranno altresì essere occupate temporaneamente alcune aree per la realizzazione dei lavori, come riportato nella planimetria "Piano particellare d'esproprio" allegate al progetto definitivo.

### **Variante urbanistica**

**Verifica di compatibilità:** Il progetto non è congruente con le attuali previsioni del vigente Regolamento Urbanistico e la sua approvazione costituisce adozione di variante al medesimo regolamento ai sensi e con gli effetti dell'art. 19 del DPR 327/2001 e dell'art. 34 della L.r. n.65/2014.

Nel RU vigente l'area interessata fa parte del sub-sistema V4 "Le connessioni urbane: Macrolotto-viale della Repubblica; progetto di suolo "boschi, barriere vegetali, bande verdi naturali". L'area in oggetto è destinata nel vigente strumento urbanistico a L'area di intervento non è assoggettata ai vincoli del D.Lgs 42/4 – Codice dei Beni Culturali e del paesaggio – e non richiede l'acquisizione di pareri da parte di altri enti.

L'efficacia delle previsioni del Regolamento Urbanistico è scaduta e l'avvio del procedimento del Piano Operativo è stato approvato con D.C.C. 86/2016, e per gli effetti delle disposizioni transitorie e finali della LR 65/2014 il regime in cui ricade il Comune di Prato è disciplinato dall'art. 228 c. 2 lett. a. Nel Piano Operativo adottato con la DCC di cui sopra le aree in oggetto sono destinate già a "viabilità esistente" e " Viabilità di progetto".

**Verifica degli effetti:** La realizzazione dell'intervento comporta l'acquisizione di aree di proprietà privata anche tramite procedura espropriativa. Il progetto ha un effetto positivo sulla sicurezza della circolazione del v.le L.da Vinci in quanto, grazie ad un maggiore accumulo di veicoli sulle corsie in innesto in rotatoria non si avranno più "rincolli" di coda sul citato viale.

**Impatto ambientale:** Per la limitatezza dell'intervento, in termini di estensione, e in quanto trattasi di potenziamento di un nodo di circolazione esistente non sono presenti impatti sensibili sull'ambiente né per quanto riguarda gli scavi e la produzione di rifiuti, né per la impermeabilizzazione dei suoli e la gestione delle acque di piattaforma.

**Esenzione di nuove indagini geologiche.** Trattandosi di un modesto ampliamento della sede viaria esistente non si ritiene necessario procedere ad effettuare nuove indagini geologiche, ai sensi dell'art.5, comma 2, del Reg. di attuazione dell'art.62 della L.R. 1/20015 smi, come da pec inviata al competente Ufficio Regionale del Genio Civile in data 03.12.2018 .

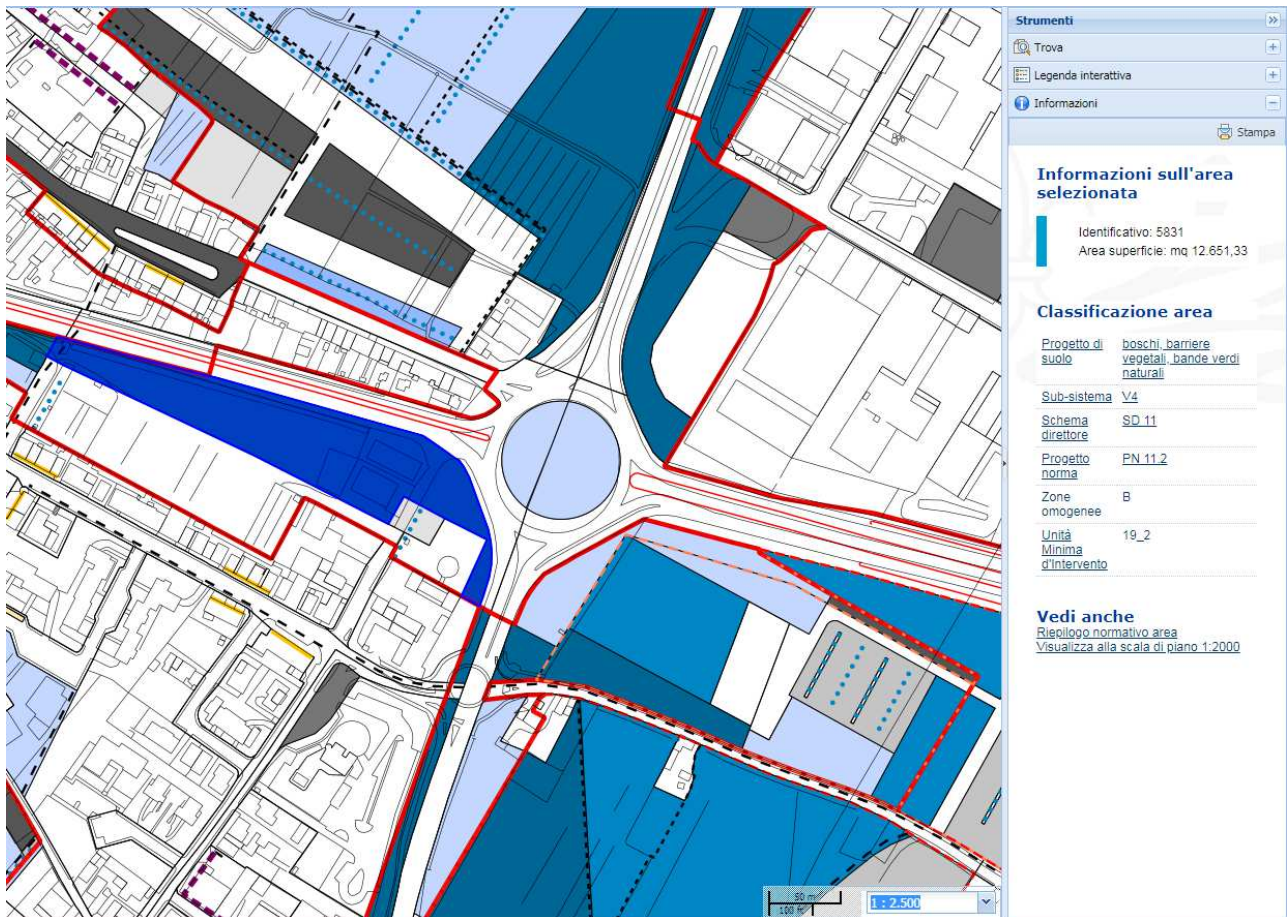
**Misure di compensazione ambientale:** Non avendo l'intervento un impatto particolare sull'ambiente non sono state previste compensazioni ambientali. L'intervento per sua natura e consistenza non è sottoposto a valutazione di impatto ambientale (VIA), né a verifica di assoggettabilità a VIA.

Il Funz. Tecnico

Arch. Luca Piantini

Il Resp. Del Procedimento

Arch. Francesco Caporaso



Estratto Regolamento Urbanistico



Estratto Piano Operativo adottato

Firmato da:

**PIANTINI LUCA**

codice fiscale IT:PNTLCU62H10D612W

num.serie: 156194408025717297938967624136582050828

emesso da: ArubaPEC S.p.A. NG CA 3

valido dal 03/03/2017 al 03/03/2020

**Francesco Caporaso**

codice fiscale IT:CPRFNC65L22G999N

num.serie: 1954599

emesso da: InfoCert Firma Qualificata 2

valido dal 19/04/2016 al 19/04/2019