

COMUNE DI PRATO

OGGETTO:

Richiesta di approvazione Piano Attuativo
per realizzazione di insediamento produttivo
posto in Prato, Via Paronese.



PROPRIETA':

Gellino snc
c.f. 01971530975

PROGETTISTI:

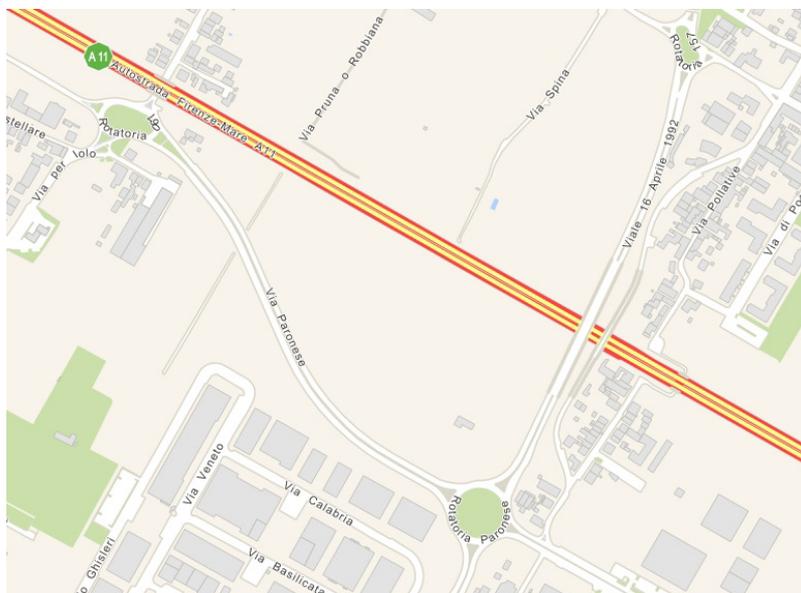
Geom. Anna Tofani
c.f. TFN NRT 58S61 G999T
Ing. Federico Forasassi
c.f. FRS FRC 54P20 G999H

AT8_01	Tav. 6_RZ 10
Relazione paesaggistica ai fini della verifica del rispetto della specifica disciplina dei beni paesaggistici	Scala -----
	Data Febbraio 2024

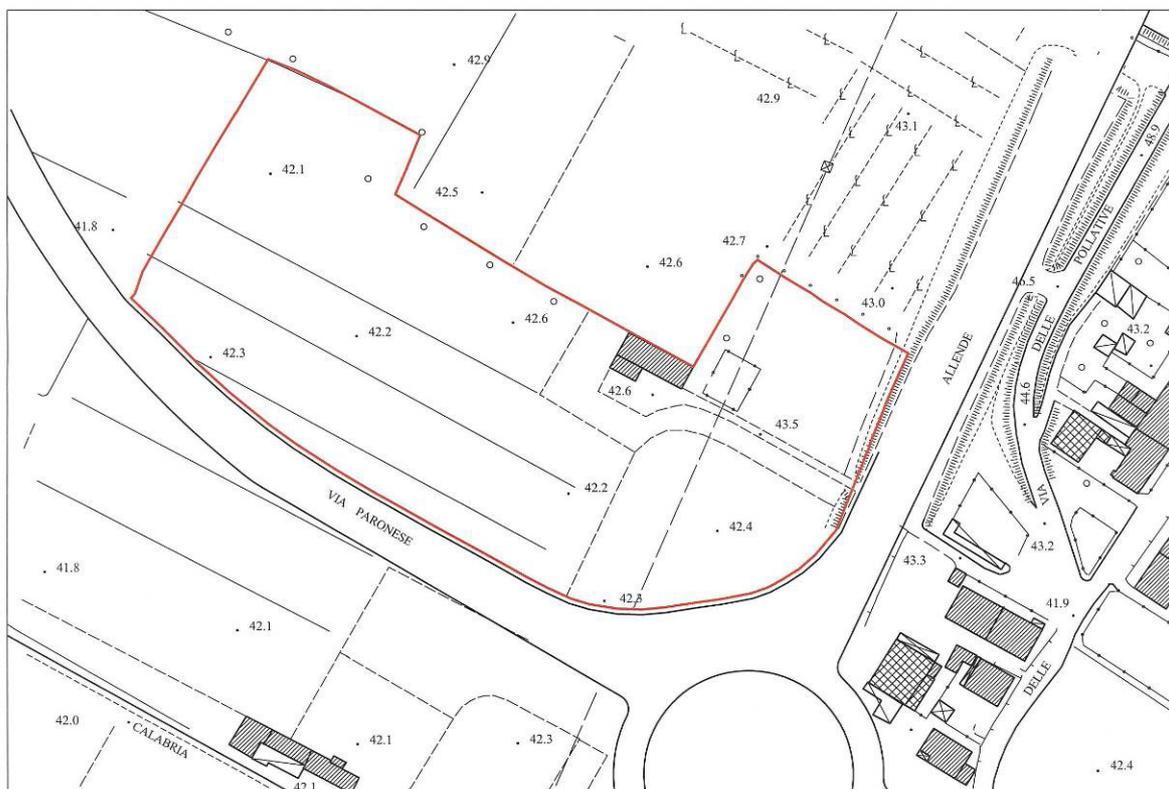
1 - UBICAZIONE DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO sul quale è riportato:

a) estratto stradale;

Via Paronese angolo Viale XXVI Aprile



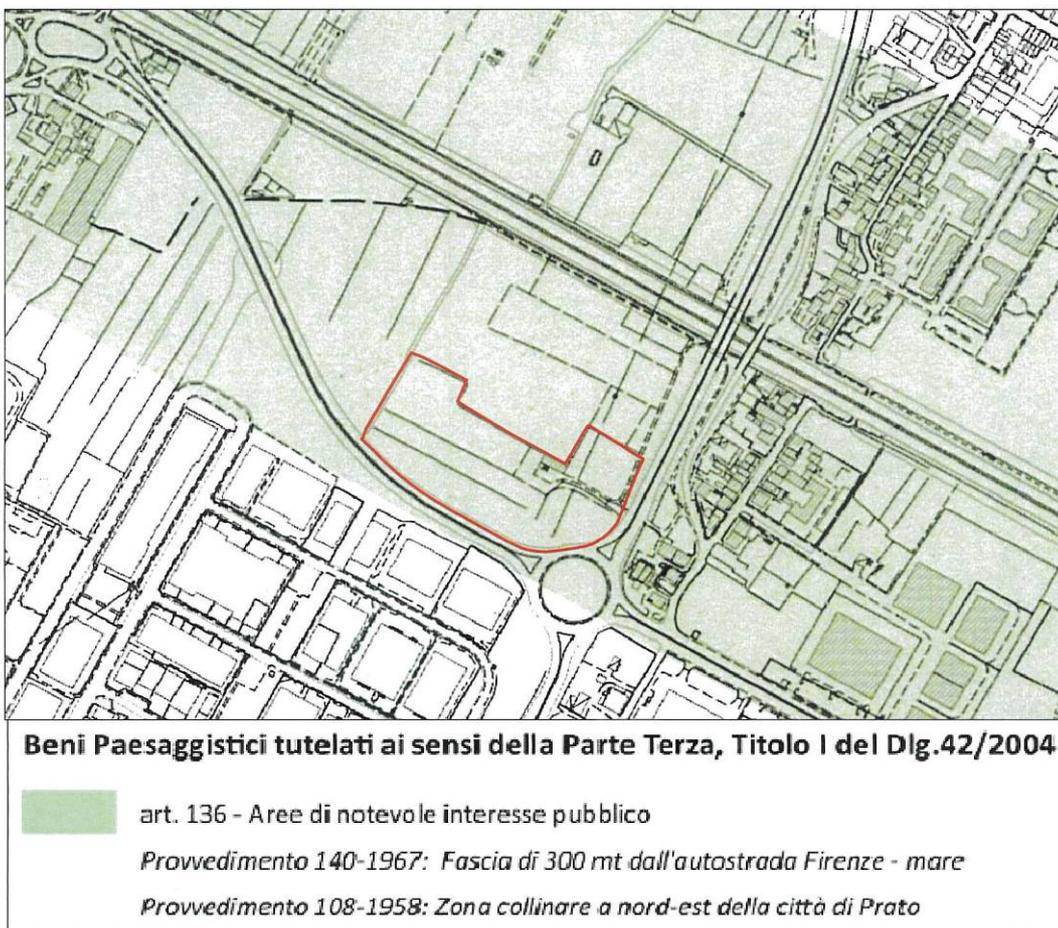
b) Estratto CTR con indicazione dell'area di intervento);



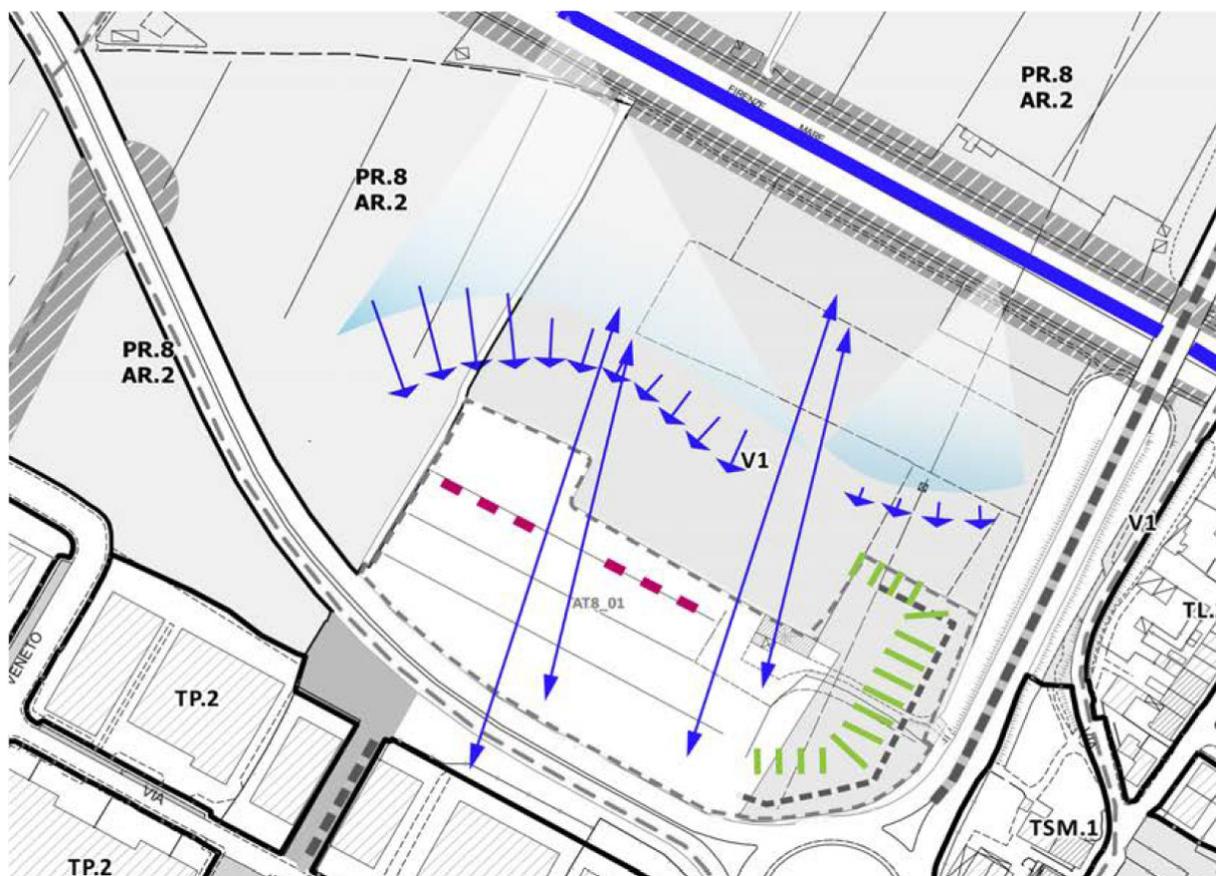
c) Estratto tavola disciplina di suolo del Piano Operativo;



d) Estratto degli strumenti di pianificazione del Piano Operativo Tavola Beni Paesaggistici;



e) Estratto NTA - Aree di trasformazione - Prescrizioni paesaggistiche



Prescrizioni particolari per l'intervento

Per l'attuazione dell'intervento, costituiscono prescrizioni:

- la realizzazione di superfici a verde privato da attrezzare con adeguato impianto arboreo tali da costituire un elemento di filtro con l'abitato residenziale prospiciente via XV Aprile.

Prescrizioni paesaggistiche

L'intervento ricadente all'interno delle aree sottoposte a vincolo di cui al D.M. 20/05/1967 G.U. 140-1967, fascia di terreno di 300 metri di larghezza da ogni lato dell'autostrada Firenze-Mare, ricadente nei comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Prato.

Gli interventi di nuova edificazione devono garantire adeguata permeabilità visiva tra l'autostrada e l'insediamento a sud di via Paronese attraverso il mantenimento di varchi visuali e attraverso l'articolazione dei volumi.

Al fine di mitigare gli effetti di frattura sul paesaggio, indotti dai nuovi interventi, la disposizione degli edifici e degli spazi esterni ad uso privato, comprese le aree a parcheggio deve ricreare una nuova condizione di qualità percettiva per chi percorre l'autostrada.

Allo stesso tempo, per un corretto inserimento dell'intervento rispetto alle aree agricole confinanti, gli spazi pertinenziali devono essere progettati attraverso l'uso massivo della vegetazione.

L'intervento edilizio dovrà ricorrere a soluzioni formali, materiche e cromatiche tali da garantire alto livello di qualità costruttiva e architettonica.

Per l'intervento di recupero dell'edificio colonico esistente e il relativo ampliamento volumetrico i fronti che si affacciano sull'autostrada dovranno essere trattati come fronti principali.

Si richiede la realizzazione di una barriera vegetale sul lato nord dell'area fondiaria come elemento di mitigazione percettiva rispetto agli edifici produttivi di nuova realizzazione.

La realizzazione di locali tecnici o impianti tecnici esterni, qualora previsti dall'intervento, dovranno essere collocati non in vista rispetto al tracciato autostradale o opportunamente schermati con

vegetazione secondo un progetto integrato dello spazio aperto che li ospita. Allo stesso modo dovranno essere trattati manufatti per usi accessori.

Recinzioni, muri di contenimento o tettoie funzionali all'attività produttiva non dovranno avere dimensioni e ubicazioni tali da occludere le visuali dal tracciato autostradale verso l'area di intervento.

Le aree del lotto fondiario dedicate alla disposizione all'aperto di materiale di produzione non dovranno essere minimamente percepibili dal tracciato autostradale.

La realizzazione di insegne o strutture pubblicitarie o per la promozione delle attività in uso nel lotto fondiario non dovrà interferire con le visuali panoramiche ed i presupposti del decreto di vincolo.

Le aree di sosta interne al lotto fondiario dovranno prevedere una superficie arborata secondo uno schema ed una quantità tale da contribuire alla creazione di condizioni microclimatiche favorevoli.

Nello schema che segue sono indicate:

- le aree di influenza visiva, ovvero le parti del nuovo intervento che incidono o alterano la percezione del paesaggio e per le quali si richiedono interventi di mitigazione.
- le aree di permeabilità visiva, ovvero i varchi visuali da mantenere aperti.
- il fronte principale di visualità, ovvero la porzione di edificio che maggiormente viene percepita dall'autostrada e sulla quale maggiormente devono concentrarsi interventi di mitigazione e deve essere effettuato un appropriato inserimento paesaggistico.

2 – DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA



Foto aerea



Foto aerea



Foto aerea



Foto lungo la Via Paronese

3 - ESTREMI DEL PROVVEDIMENTO MINISTERIALE O REGIONALE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO DEL VINCOLO PER IMMOBILI O AREE DICHIARATE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO (art. 136 - 141 - 157 Dlgs 42/04):

- Cose immobili Ville, Giardini, Parchi
 Complessi di cose immobili Bellezze panoramiche

Beni paesaggistici soggetti a tutela ai sensi dell'art. 136 - Immobili ed aree di notevole interesse pubblico

D.Lgs. 22/01/2004 n. 42 Parte terza - Titolo I - Capo II (ex L. 1497/39, DPR 805/75, DPR 616/77, L. 431/85).

Provvedimento di cui al DM 20/05/1967 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.

La zona predetta ha notevole interesse pubblico perché rappresenta un pubblico belvedere verso l'anfiteatro collinare e montano, in quanto dalla medesima si gode la visuale di celebri monumenti, quali le ville medicee di Petraia, Castello ed Artimino, di antichi borghi fortificati come Calenzano, Montemurlo, cui nomi ricorrono nella storia della Toscana, nonché distese di boschi di pini che accompagnano il viaggiatore offrendogli la vista di un quadro naturale quanto mai suggestivo.

La zona sita nei territori dei comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Prato, costituita da una fascia di terreno di mt. 300 di larghezza da ogni lato della rotabile Firenze-Mare, misurata dall'asse dell'autostrada.

4 - NOTE DESCRITTIVE DELLO STATO ATTUALE DELL'IMMOBILE O DELL'AREA TUTELATA

Elementi o valenze paesaggistiche che interessano l'area di intervento, il contesto paesaggistico:

L'ambito territoriale interessato dal presente Piano Attuativo è quello situato a Sud del territorio comunale in corrispondenza della via Paronese lungo il tratto che collega il Macrolotto Industriale Ovest e la Frazione di Iolo. L'area interessata dal progetto si trova inserita in un ambito territoriale caratterizzato prevalentemente da importanti insediamenti produttivi e di attività di servizio tra cui la sede provinciale dei Vigili del Fuoco, l'impianto di raccolta rifiuti di Alia, uffici amministrativi privati ecc.; l'area in oggetto confina a Nord con terreno inedificato di privati, a Sud e ad Est con la via Paronese.

Per tale ambito territoriale è assicurata un'adeguata dotazione di infrastrutture e di sistemi idonei al trasporto pubblico e privato sia di persone che di merci, in quanto al suo interno si trovano due importanti poli produttivi del distretto industriale pratese, Macrolotto Industriale Ovest e Macrolotto artigianale di Iolo: le infrastrutture viarie più importanti a servizio dell'ambito territoriale sono la Tangenziale Ovest, il viale Leonardo Da Vinci e il casello di accesso all'autostrada A11 Prato Ovest.

5 - DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA:

Obiettivi

Questo Piano Attuativo si configura come un intervento di completamento dello sviluppo industriale della zona che avviatosi negli anni '80 del secolo scorso con la costruzione della rete viaria del Macrolotto Industriale Ovest è proseguito fino ad oggi. Il progetto del Piano Attuativo è stato redatto seguendo le indicazioni contenute nella Scheda AT8_01 delle Norme Tecniche di Attuazione delle Aree di trasformazione del Piano Operativo con particolare attenzione alle seguenti prescrizioni:

- La creazione all'interno dell'area a verde privata, posta ad est dell'area interessata, di una barriera di verde con la messa a dimora di idonei impianti arborei atti a creare un filtro tra la nuova costruzione e l'abitato esistente su via XVI Aprile;
- trovandosi l'intervento edificatorio all'interno della fascia di rispetto di ml. 300 dall'Autostrada A11, al fine di garantire una idonea condizione di qualità percettiva, anziché di un unico corpo di fabbrica la nuova costruzione si articola su tre distinti corpi di fabbrica distanziati tra loro di ml. 15,00. Tale soluzione progettuale consente una adeguata permeabilità visiva lungo gli assi Nord_Sud e Sud_Nord da e verso l'autostrada A11;
- L'intervento edilizio è caratterizzato da scelte formali di elevata qualità architettonica e dall'impiego di materiali da costruzione: le parti delle facciate Sud, Est, Ovest sono rivestite con pannelli di alluminio "Alucobond" montati su struttura in acciaio a forma di piramide rovesciata;
- Il confine posto sul lato Nord dell'area fondiaria è caratterizzato dalla messa a dimora di una barriera vegetale come mitigazione percettiva rispetto al punto di vista lato autostrada;
- La casa ex colonica, della quale l'unica documentazione oggi disponibile di carattere storico-tipologico è rappresentata dalle planimetrie catastali inserite nell'elaborato RZ04, ha una destinazione d'uso indicata nella Scheda con attività complementari alla destinazione produttiva (uffici e spazi commerciali). Il progetto prevede il recupero di tale manufatto per ospitare attività complementari alla destinazione produttiva (uffici, aree commerciali, ecc.).
- Si precisa che per quanto riguarda la presenza dell'elettrodotto è stata dimostrata l'incidenza sia sul lotto che sull'edificio D ai sensi DPCM 08.07.2003 che per altro non influisce in alcun modo sul suddetto edificio (vedi tav. EU02 - Opere urbanizzazione primaria - Stato attuale - AT8_01).



Fotoinserimento 1



Fotoinserimento 2



Fotoinserimento 3



Fotoinserimento 4



Rendering – Vista dall’alto



Rendering – Vista ingresso Via Paronese



Rendering – Vista lato autostrada

6 - EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL' OPERA:

Come accennato nel paragrafo precedente lungo i confini con le aree agricole poste ad Ovest e Nord sono previste estese fasce di verde privato provviste di una intensa piantumazione di alberi arbusti ecc. tale da costituire una consistente massa di vegetazione; questo permetterà un buon inserimento nel contesto ambientale assicurando qualità architettonica e una buona integrazione paesaggistica.

7 - MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO

La scelta di utilizzare una consistente massa di vegetazione può considerarsi una importante misura di mitigazione con un modesto impatto ambientale; inoltre l'articolazione dei tre edifici di progetto consentono il mantenimento dei varchi visuali garantendo così una adeguata permeabilità visiva tra l'autostrada e il nuovo insediamento.

8 - DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE PAESAGGISTICHE, AMBIENTALI DETTATE DAL PIT DELLA REGIONE TOSCANA RELATIVAMENTE AL LUOGO IN CUI SI INSERISCE L'INTERVENTO.

Il Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana all'Ambito Territoriale N. 7 " PRATO E VAL DI BISENZIO " recita quanto segue:

"All'interno del paesaggio della piana urbanizzata-agraria ricade un 'area lungo l'autostrada Firenze-Mare che riveste un notevole interesse pubblico perché rappresenta un belvedere verso l'anfiteatro collinare e montano dal quale si gode la visuale delle ville medicee di Pietraia o di Castello di Artimino, di antichi borghi come Cadenzano o Montemurlo. Inoltre si rileva un'area verso nord-est della città di Prato che costituisce un quadro naturale di non comune bellezza per gli squarci, le ville, e i parchi, un valore estetico e tradizionale ... omissis Fascia di terreno di 300 mt. di larghezza da ogni lato dell'autostrada Firenze-Mare, ricadente nei comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi di Bisenzio e Prato."

Per il raggiungimento degli obiettivi per la tutela e la valorizzazione del paesaggio il PIT prevede che nuovi interventi di addizione edilizia sono ammessi previa una particolare attenzione progettuale gli interventi di nuova edificazione garantiscano una adeguata permeabilità visiva tra l'autostrada e il nuovo insediamento produttivo attraverso il mantenimento di varchi visuali mediante una adeguata articolazione dei volumi. Per un corretto inserimento dell'intervento rispetto alle aree agricole confinanti, gli spazi pertinenziali devono essere progettati attraverso l'uso massivo della vegetazione. L'intervento edilizio dovrà inoltre ricorrere a soluzioni formali, materiche e cromatiche tali da garantire un alto livello di qualità costruttiva e architettonica.

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Prato pur ribadendo le indicazioni prescrittive del PIT "promuove il permanere e l'ulteriore sviluppo della presenza industriale sul territorio provinciale "di cui agli art. 47 e 48 delle Norme Tecniche di Attuazione ne disciplina gli interventi con particolare riferimento ai macrolotti industriali quali alle aree forti della produzione pratese.

La fascia di vincolo dell'autostrada si estende nella pianura alluvionale di Firenze e Prato, interessando porzioni di aree umide e palustri (parte di Focognano e del Podere Querciola), corsi d'acqua e reticolo idrografico minore, porzione del parco di Villa Montalvo, agroecosistemi di pianura alluvionale e relittuali aree pascolive, di complessivo elevato valore naturalistico pur risultano tali aree immerse in una matrice densamente urbanizzata.

9 - DESCRIZIONE DELL'AREA OGGETTO DELL'INTERVENTO

L'ambito territoriale interessato dal presente Piano Attuativo è quello situato a Sud del territorio comunale in corrispondenza della via Paronese lungo il tratto che collega il Macrolotto Industriale Ovest e la Frazione di Iolo. L'area interessata dal progetto si trova inserita in un ambito territoriale caratterizzato prevalentemente da importanti insediamenti produttivi e di attività di servizio tra cui la sede provinciale dei Vigili del Fuoco, l'impianto di raccolta rifiuti di Alia, uffici amministrativi privati ecc.; l'area in oggetto confina a Nord con terreno inedificato di privati, a Sud e ad Est con la via Paronese.

Per tale ambito territoriale è assicurata un'adeguata dotazione di infrastrutture e di sistemi idonei al trasporto pubblico e privato sia di persone che di merci, in quanto al suo interno si trovano due importanti poli produttivi del distretto industriale pratese, Macrolotto Industriale Ovest e Macrolotto

artigianale di Iolo: le infrastrutture viarie più importanti a servizio dell'ambito territoriale sono la Tangenziale Ovest, il viale Leonardo Da Vinci e il casello di accesso all'autostrada A11 Prato Ovest. Pertanto la presente proposta di Piano Attuativo fruisce della rete stradale esistente, non necessita della costruzione di nuova viabilità e trova una naturale collocazione in un contesto urbano vocato alla produzione industriale.

Dal punto di vista paesaggistico l'area oggetto di intervento è incolta è posta lungo la via Paronese ed è organicamente inserita nel comparto industriale denominato Macrolotto Industriale 1 il quale è caratterizzato dalla presenza di importanti insediamenti produttivi. Detto Macrolotto industriale è servito da una rete viaria collegata alle più importanti direttrici stradali che collegano con gli ingressi Ovest ed Est della Autostrada A11.

Nell'area di intervento di cui trattasi non sono presenti beni culturali tutelati di cui al Dlgs 42/2004

10 - DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE

L'intervento prevede la costruzione di tre corpi di fabbrica ad uso produttivo. I fabbricati sono distanziati tra loro in modo tale da lasciare libero dei con visivi che consentono, come dettato dalla Scheda AT8_01 delle NTA DEL Piano Operativo, alcuni punti di permeabilità visiva verso Nord. Un secondo intervento riguarda il recupero di un vecchio edificio colonico diruto di cui si prevede una destinazione d'uso complementare alla parte produttiva.

Il lotto di pertinenza dell'intervento sviluppa mq. 23.674,00 di superficie territoriale a fronte di una superficie coperta di mq. 7.896,48 e di un rapporto di copertura pari al 45,57 % della SF che è pari a mq. 17.328,00.

Una particolare attenzione è stata posta nella scelta di soluzioni formali, materiche e cromatiche tali da garantire un alto livello di qualità costruttiva ed architettonica.

I tre contenitori destinati all'attività sono realizzati in conformità alla normativa antisismica attualmente vigente, hanno fondazioni costituite da plinti cordoli e travi di collegamento in cemento armato eseguito in opera mentre i pilastri, le travi di coronamento e le travi di copertura sono in cemento prefabbricato precompresso. La copertura è del tipo a shed con travi in c.a. precompresso e infissi in acciaio e vetri anticaduta. I tamponamenti esterni sono eseguiti in cemento armato vibrato dello spessore di cm. 30 montati con giacitura a fasce orizzontali e sono in buona parte rivestiti con lamiera di alluminio Alucobond. Alucobond è un materiale di rivestimento facciate pregiato che si distingue per le sue caratteristiche straordinarie, come l'assoluta planarità, la vasta gamma di finiture e colori, così come per l'estrema lavorabilità e coniuga in sé gli aspetti di una cultura architettonica fondata sull'alta efficienza energetica, sull'economicità e sulla qualità architettonica.

Le pareti esterne in pannelli prefabbricati sono del colore grigio naturale del cemento, i rivestimenti in Alucobond sono di colore grigio scuro le finestrate, realizzate in acciaio Schüco, sono della stessa tonalità di grigio dei rivestimenti Alucobond.

Sul fronte principale di visualità, ovvero la porzione di edificio che maggiormente viene percepita dall'autostrada al fine di effettuare un appropriato inserimento paesaggistico sono eseguiti interventi di mitigazione costituiti da un rivestimento delle facciate con specie sempreverdi e lungo i confini Nord – lato autostrada - e Ovest sono previste estese fasce di verde provviste di una intensa piantumazione di alberi arbusti ecc. tale da costituire una consistente massa di vegetazione.

11 - EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Relativamente alle prescrizioni di cui al decreto legislativo 42/2004 art. 136 comma d che (disciplina degli immobili e delle aree di notevole interesse pubblico) il presente progetto ricadendo nella fascia di rispetto dell'autostrada A11 ed essendo questa zona dichiarata di notevole interesse pubblico, rispetta le prescrizioni relative alla tutela ed alla valorizzazione contenute nel disciplinare d'uso dei beni paesaggistici relativamente ai seguenti punti:

- non verranno messe in atto trasformazioni al sistema idrografico; nell'area di non sono presenti ecosistemi fluviali per cui non sono previsti interventi su vegetazione ripariale;
- non sono previsti interventi di ampliamento stradale che compromettano la continuità ecologica;
- l'intervento di nuova edificazione non modifica i con visivi essendo la nuova costruzione posta ad oltre ml. 180,00 dalla carreggiata autostradale;

12 - INTERVENTI MITIGATIVI DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO

Le opere di mitigazione specifiche previste per limitare l'impatto dell'intervento sono:

Lungo i confini Ovest e Est sono previste estese fasce di verde privato provviste di una intensa piantumazione di alberi arbusti ecc. tale da costituire una consistente massa di vegetazione; questo permetterà un buon inserimento nel contesto ambientale assicurando una buona integrazione paesaggistica;

Lungo il confine Nord – lato autostrada A11 - l'impianto della massa di vegetazione con essenze autoctone di progetto può considerarsi una importante misura di mitigazione con un modesto impatto ambientale; inoltre l'articolazione dei tre edifici di progetto consentono il mantenimento dei varchi visuali garantendo così una adeguata permeabilità visiva tra l'autostrada e il nuovo insediamento.

13 - VERIFICA DEL RISPETTO DELLE PRESCRIZIONI PAESAGGISTICHE

<i>Prescrizioni</i>	<i>Progetto proposto</i>
<u><i>Prescrizioni particolari per l'intervento.</i></u>	<u><i>Prescrizioni particolari per l'intervento.</i></u>
Realizzazione di superfici a verde privato da attrezzare con adeguato impianto arboreo tali da costituire un elemento di filtro con l'abitato residenziale prospiciente via XV Aprile.	Tra il nuovo insediamento produttivo e l'abitato residenziale prospiciente via XV oltre alla esistente barriera costituita dal terrapieno della rampa stradale che sovrappassa l'autostrada A11 è prevista la realizzazione di una vasta area di verde privato della estensione di mq 6.345,00 piantumata con alberi di alto fusto e essenze arboree di varia specie atte a costituire un idoneo impatto visivo e di barriera acustica.
<u><i>Prescrizioni paesaggistiche.</i></u>	<u><i>Prescrizioni paesaggistiche.</i></u>
Gli interventi di nuova edificazione devono garantire adeguata permeabilità visiva tra l'autostrada e l'insediamento a sud di via Paronese attraverso il mantenimento di varchi visuali e attraverso l'articolazione dei volumi.	La nuova costruzione di progetto è frazionata in tre corpi di fabbrica distanziati tra loro in modo tale da garantire la visualità lungo l'asse visivo in direzione Nord-Sud.
Al fine di mitigare gli effetti di frattura sul paesaggio, indotti dai nuovi interventi, la disposizione degli edifici e degli spazi esterni ad uso privato, comprese le aree a parcheggio deve ricreare una nuova condizione di qualità percettiva per chi percorre l'autostrada.	I tre corpi di fabbrica di progetto si articolano in rapporto con le aree scoperte ad uso privato - verde, piazzali di manovra, parcheggi - in modo tale da creare un armonico insieme che permette la qualità percettiva per chi percorre l'autostrada.
Per un corretto inserimento dell'intervento rispetto alle aree agricole confinanti, gli spazi pertinenziali devono essere progettati attraverso l'uso massivo della vegetazione.	Lungo i confini con le aree agricole poste ad Ovest e Nord sono previste estese fasce di verde privato provviste di una intensa piantumazione di alberi arbusti ecc. tale da costituire una consistente massa di vegetazione.
L'intervento edilizio dovrà ricorrere a soluzioni formali, materiche e cromatiche tali da garantire alto livello di qualità costruttiva e architettonica.	L'articolazione del progetto più corpi di fabbrica, anziché in un unico volume come avviene normalmente in situazioni similari, ha creato le condizioni di base per l'ottenimento di un alto livello di qualità architettonica e la migliore integrazione possibile con l'intorno ambientale. Le facciate dei fabbricati hanno materiali di qualità che seppure cromaticamente disomogenei - cemento, rivestimenti di alluminio tipo Alucobond, ecc. - creano un insieme architettonico di alta qualità, inoltre per impedire la vista dei pannelli fotovoltaici in copertura è previsto l'allungamento delle pareti perimetrali degli edifici di cm. 120, tale soluzione funge sia da parapetto per consentire il transito in sicurezza sulla copertura e anche la completa invisibilità dell'impianto suddetto.

Per l'intervento di recupero dell'edificio colonico esistente e il relativo ampliamento volumetrico i fronti che si affacciano sull'autostrada dovranno essere trattati come fronti principali.	Prescrizione rispettata.
Realizzazione di una barriera vegetale sul lato nord dell'area fondiaria come elemento di mitigazione percettiva rispetto agli edifici produttivi di nuova realizzazione.	Prescrizione rispettata.
Recinzioni, muri di contenimento o tettoie funzionali all'attività produttiva non dovranno avere dimensioni e ubicazioni tali da occludere le visuali dal tracciato autostradale verso l'area di intervento.	Prescrizione rispettata.

<u>Prescrizioni paesaggistiche.</u>	<u>Prescrizioni paesaggistiche.</u>
Le aree di sosta interne al lotto fondiario dovranno prevedere una superficie arborata secondo uno schema ed una quantità tale da contribuire alla creazione di condizioni microclimatiche favorevoli.	Prescrizione rispettata.
Aree di influenza visiva, ovvero le parti del nuovo intervento che incidono o alterano la percezione del paesaggio e per le quali si richiedono interventi di mitigazione.	Prescrizione rispettata.
Aree di permeabilità visiva, ovvero i varchi visuali da mantenere aperti.	Prescrizione rispettata.
Il fronte principale di visualità, ovvero la porzione di edificio che maggiormente viene percepita dall'autostrada e sulla quale maggiormente devono concentrarsi interventi di mitigazione e deve essere effettuato un appropriato inserimento paesaggistico.	Prescrizione rispettata.

Firma dei Progettisti

.....

Prato il 15/02/2024

Firmato da:

FORASASSI FEDERICO EUGENIO

codice fiscale FRSFRC54P20G999H

num.serie: 107699664888650319935504784979289374533

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

valido dal 18/06/2021 al 18/06/2024

Tofani Anna Artemia

codice fiscale TFNNRT58S61G999T

num.serie: 160420971655314101789034851900188349941

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

valido dal 09/11/2020 al 10/11/2025