

Progetto:	23P08	<b>CITTADELLA DELLA LOGISTICA</b> PDC CON CONTESTUALE VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI CRESPINA LORENZANA (PI)	<b>Techbau</b> Engineering & Construction 
Rev.:	00		
Data:	2024/02/22		

# CITTADELLA DELLA LOGISTICA

PERMESSO DI COSTRUIRE CON CONTESTUALE VARIANTE  
AGLI STRUMENTI URBANISTICI ART.35 LRT 65/2014

---

## RELAZIONE

### RELAZIONE DI VARIANTE

---

# 23P08DAU0001RR-00

Professionista incaricato:



*Architetti Associati Ciampa*

*Arch. Mauro Ciampa*

---

RR	2024/03/29	Prima Revisione - First Release	Alessandra Fiumanò	Mauro Ciampa	Mauro Ciampa
----	------------	---------------------------------	--------------------	--------------	--------------

REV.	DATA	DESCRIZIONE DESCRIPTION	PREPARATO PREPARED	CONTROLLATO CHECKED	APPROVATO APPROVED
------	------	----------------------------	-----------------------	------------------------	-----------------------

## **SOMMARIO**

PREMESSA.....	2
UBICAZIONE.....	2
INQUADRAMENTO URBANISTICO.....	3
LA STRUMENTAZIONE URBANISTICA VIGENTE.....	4
VARIANTE CONTESTUALE AL PDC MEDIANTE SUAP ART.35 LR 65/2014.....	7

## PREMESSA

In data 29 gennaio 2024 è stato siglato il protocollo di intesa tra Regione Toscana, Comune di Crespina Lorenzana, la Società Baker Hughes – Nuovo Pignone, la Società G4 S.c.a.r.l. e la Società Techbau S.p.A.

Il protocollo di intesa ha come obiettivo la definizione di un percorso strategico ed amministrativo condiviso per realizzazione del progetto della Cittadella nel Comune di Crespina Lorenzana.

Nello specifico, il Comune e la Regione si sono impegnati a promuovere la collaborazione tra le strutture tecniche degli enti, così come verso ogni altro ente pubblico interessato dal procedimento urbanistico ritenuto più idoneo in sede tecnica, ognuno per le rispettive competenze.

Con DGC n. 57 del 01/06/2023, il Comune di Crespina Lorenzana, richiamata la richiesta di attivazione del protocollo di intesa da parte del soggetto proponente privato, aveva già considerato la necessità di creare le condizioni per l'inserimento di questo intervento nel territorio comunale attraverso un percorso di variante urbanistica.

La medesima deliberazione aveva altresì individuato la procedura definita dall'articolo 35 della LR 65/2014 (permesso di costruire con contestuale variante urbanistica) quale la più idonea a garantire i tempi di esecuzione della variante, l'efficacia del procedimento e la qualità urbana dovendo coinvolgere numerose Istituzioni ed Enti.

Di seguito si richiama per esteso i contenuti dell'Art. 35 LRT 65/2014.

### **Art. 35 Varianti mediante sportello unico per le attività produttive:**

- 1. Il progetto di cui all'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 7 settembre 2010, n. 160 (Regolamento per la semplificazione ed il riordino della disciplina sullo Sportello Unico per le attività produttive, ai sensi dell'articolo 38, comma 3, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133), è corredato dagli elaborati urbanistici relativi alla proposta di variante. Qualora la proposta di variante urbanistica comporti nuovo impegno di suolo non edificato fuori dal perimetro del territorio urbanizzato si applica, ove il comune ritenga di accogliere la proposta di variante, l'articolo 25.*
- 2. Alla conferenza di servizi di cui all'articolo 8 del d.p.r. 160/2010 sono invitate la Regione e la provincia o la città metropolitana, chiamate ad esprimere il parere sulla coerenza della proposta di variante ai propri strumenti di pianificazione territoriale e ai propri atti di programmazione. Nel caso in cui tale conferenza abbia esito favorevole, il comune deposita il progetto per trenta giorni consecutivi e ne dà avviso sul BURT. Gli interessati possono presentare osservazioni entro il termine di trenta giorni dalla pubblicazione dell'avviso sul BURT.*
- 3. Il comune con la deliberazione di cui all'articolo 8 del d.p.r. 160/2010, controdeduce alle eventuali osservazioni pervenute e si pronuncia definitivamente sulla proposta di variante.*
- 4. La variante al piano strutturale o al piano operativo approvata dal comune è trasmessa alla Regione, alla provincia o alla città metropolitana e il relativo avviso è pubblicato sul BURT.*

## UBICAZIONE

L'area identificata per la programmazione della Cittadella della Logistica è ricompresa all'interno dell'area produttiva del Comune di Crespina Lorenzana, e si sviluppa a ridosso del tracciato della SGC FI-PI-LI. Il comparto attuativo sarà direttamente interconnesso allo svincolo della strada regionale attraverso la realizzazione di una nuova bretella che consentirà di interconnettere direttamente l'area alla viabilità principale senza impegnare ulteriormente il tratto di Lavoria della SP31 Cucigliana-Lorenzana e i percorsi della zona produttiva esistente. La strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno, nota anche come FI-PI-LI, è una delle più importanti arterie del sistema stradale della Toscana, classificata tecnicamente come strada extraurbana secondaria e amministrativamente come strada regionale, i cui rami principali furono completati all'inizio degli anni novanta. Orientata in senso est-ovest, è localizzata nel Valdarno Inferiore e attraversa le province di Firenze, Pisa e Livorno. La vicinanza con questa importantissima rete stradale consente all'area di interesse di essere facilmente connessa con il vicino porto di Livorno (21 minuti e 23 chilometri), con lo svincolo del tracciato autostradale della A12 Genova-Rosignano-Civitavecchia, con il vicino Interporto

Amerigo Vespucci, con l'aeroporto di Pisa (15 minuti e 21 chilometri), oltre che con gli abitati di Pisa, Pontedera, Empoli e Firenze. Alla idonea collocazione di tale polarità rispetto all'accessibilità e alle infrastrutture territoriali si sommano ulteriormente altri aspetti fondamentali quali la localizzazione in continuità e in relazione con le urbanizzazioni esistenti e la disponibilità di acquisizione di ampie aree propense alla trasformazione insediativa di tipo artigianale/industriale. In tal senso, la zona artigianale-industriale di Lavoria, appare significativa tanto per la collocazione urbanistica quanto per la potenziale superficie del comparto edificatorio che consentirebbe di realizzare e organizzare la nuova Cittadella della Logistica.

## **INQUADRAMENTO URBANISTICO**

La variante, partendo dall'attuale destinazione produttiva dell'area nella frazione di Lavoria, propone l'implementazione delle aree industriali-artigianali al fine di estendere le potenzialità dell'insediamento per la localizzazione delle funzioni specifiche della logistica. L'intervento avrà contenuti fortemente innovativi ed efficienti che, basandosi su una partenza Green Field, consentiranno di raggiungere tali obiettivi con maggior facilità e sicurezza. La nuova Cittadella della Logistica è prevista di dimensione idonea per accogliere tutti i materiali in arrivo da e per gli stabilimenti di produzione Italiani (Firenze, Massa1 e Massa2, Bari, Vibo Valentia), Francesi, Inglesi e Americani. La Cittadella della logistica sarà corredata da adeguate e ampie aree verdi per la mitigazione e per la compensazione ambientale dell'intervento. In tal senso la variante, contestuale al PdC, consentirà l'articolazione funzionale delle aree interne evidenziando eventuali sub-comparti funzionali sia per le attività di stoccaggio e di movimentazione che per spazi interagenti a standard e a verde. Per raggiungere un livello qualitativo prestazionale dell'intervento, il PdC e la variante urbanistica contestuale evidenziano una parziale ripermetrazione quale ampliamento dell'attuale comparto interno alla perimetrazione della strumentazione urbanistica Comunale.

La prossimità del comparto all'ingresso/uscita della SGC FI-PI-LI in località Lavoria ha rappresentato uno dei requisiti principali per l'ubicazione del nuovo complesso della logistica industriale integrata. In tal senso, la previsione della nuova bretella di collegamento tra lo svincolo della SGC FI-PI-LI e i comparti industriali e artigianali di nuova collocazione, tramite la realizzazione di una nuova intersezione lungo la SP 31 Cucigliana Lorenzana, da regolamentare con sistema a rotatoria, garantisce un miglioramento della mobilità territoriale, ancorché, come evidenziato nello studio del traffico, le infrastrutture viabilistiche esistenti nel comparto produttivo di Lavoria risultano perfettamente funzionali all'attivazione del previsto insediamento, garantendo adeguati livelli di servizio. La delimitazione a sud del nuovo comparto si attesterà in corrispondenza della pertinenza della cascina e della relativa strada di accesso.

Se esaminiamo questo ambito territoriale nella cartografia pre-unitaria e fino al dopo guerra ritroviamo i percorsi principali, i segni delle sistemazioni idrauliche e la tessitura degli appoderamenti nonché sporadiche fattorie già presenti. Lo sviluppo urbanistico di Lavoria si è originato in epoca piuttosto recente e consolidato principalmente lungo la strada provinciale SP31. Le funzioni presenti sono a carattere prevalentemente produttivo perciò la maggior parte del tessuto edilizio consiste in capannoni artigianali di medie dimensioni e di recente edificazione.

In base alla strumentazione urbanistica comunale vigente (Piano Strutturale approvato con D.C.C. n.6 del 25.01.2024 e Piano Operativo approvato con D.C.C. n.7 del 25.01.2024) le aree di interesse risultano in gran parte ricomprese all'interno della perimetrazione identificata come Pac "*Piani attuativi, progetti unitari e altri strumenti attuativi convenzionati e non decaduti*", confermando le previsioni del Piano Attuativo denominato "Outlet Village Pisa", approvato dall'ex Comune di Crespina nel 2008. La zona a sud, tra il comparto e Via Lavoria, ricade nel territorio rurale come "Area agricola produttiva".

La documentazione posta a corredo dell'istanza di permesso a costruire, cui la presente variante urbanistica accede, ha sviluppato la progettazione dell'architettura, delle opere di urbanizzazione, delle sistemazioni

idrauliche e delle opere a verde, nonché ha svolto gli studi relativi ai carichi urbanistici sulla viabilità principale e la progettazione delle nuove opere di viabilità quali una nuova rotatoria che dallo svincolo della SGC FI-PI-LI permette anche l'accesso al comparto e alla stessa area artigianale.

Per quanto attiene ai carichi urbanistici è opportuno sottolineare che la presente variante finalizzata alla realizzazione della Cittadella della Logistica determina la diminuzione dei carichi urbanistici rispetto alla precedente destinazione dell'outlet che necessitava il soddisfacimento degli standard a parcheggio per la funzione commerciale.

Inoltre, all'interno del progetto di PdC predisposto si ritrovano soluzioni progettuali rivolte al controllo degli effetti ambientali con particolare riferimento al ciclo delle acque, al controllo delle emissioni (utilizzo di impianti di climatizzazione esclusivamente elettrici), al risparmio energetico, con lo sviluppo di un ampio sistema fotovoltaico sulla copertura del nuovo fabbricato di potenza superiori ai valori minimi di legge.

La proposta progettuale prevede la formazione di ampie aree verdi variamente formate e sistemate a verde che potranno consentire la rimodellazione delle terre provenienti dagli scavi necessari per la realizzazione degli interventi edilizi e di urbanizzazione, con la contestuale formazione di aree per la laminazione e l'infiltrazione delle acque meteoriche per la gestione dell'invarianza idraulica e per la gestione del rischio idraulico.

Per gli aspetti socio-economici evidenziamo, all'interno del territorio comunale, le ricadute positive conseguenti alla realizzazione dell'intervento proposto. La Cittadella della Logistica permetterà assunzioni a tempo indeterminato per circa 200 addetti che saranno inquadrati, secondo le rispettive mansioni, secondo le previsioni dei vigenti CCNL, con conseguente maggiore interesse per il Comune di Crespina Lorenzana e per i territori contermini cui è presumibile associare l'aumento della richiesta di abitazioni, in proprietà o in affitto, con ricadute positive sull'indotto locale sul mercato immobiliare.

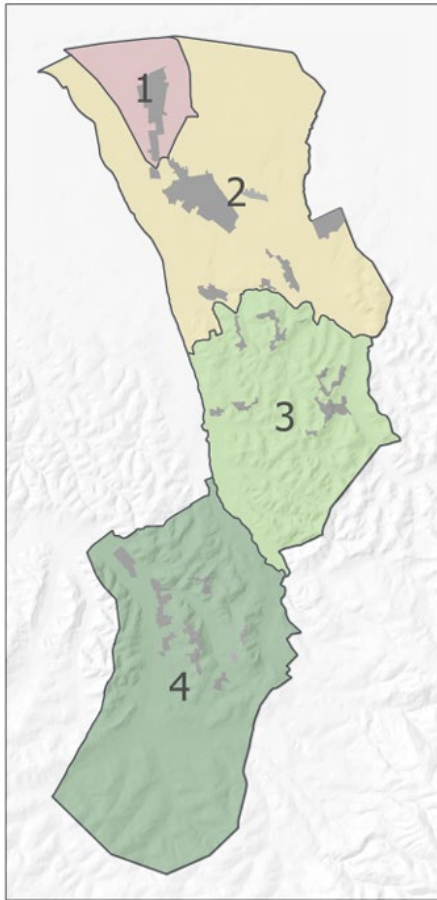
## **LA STRUMENTAZIONE URBANISTICA VIGENTE**

L'Amministrazione unificata del Comune di Crespina Lorenzana ha proceduto alla predisposizione dei nuovi strumenti urbanistici ai sensi della LRT 65/2014 e dei contenuti del PIT con valenza di Piano Paesaggistico: Deliberazione del C.C. n.6 del 25.01.2024 per l'approvazione Piano Strutturale e Deliberazione del C.C. n.7 del 25.01.2024 per l'approvazione Piano Operativo.

Il Piano Strutturale e il Piano Operativo approvati confermano le previsioni del Piano Attuativo denominato "Outlet Village Pisa", approvato dall'ex Comune di Crespina nel 2008.

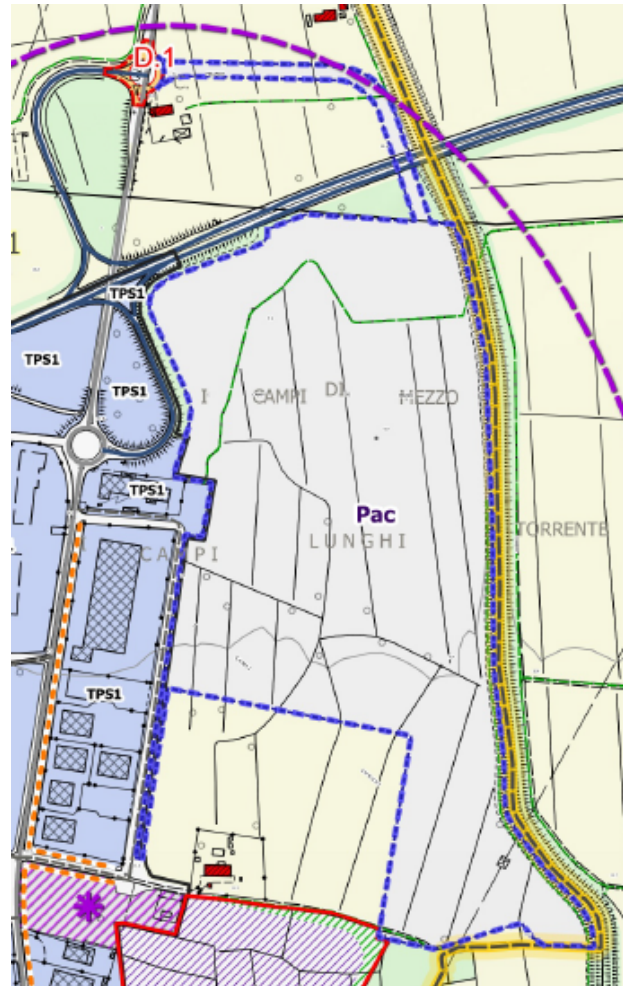
Nelle tavole di Piano Strutturale, in particolare nella QP2a – Strategia dello sviluppo sostenibile, il comparto in oggetto rientra nella UTOE "1 – Fondovalle e pianura di Lavoria" e tra i Poli per lo sviluppo delle aree produttive ecologicamente attrezzate, nella sezione "Ulteriori indicazioni di orientamento generale". L'area è perimetrata ed identificata dalla sigla "Pac" che, all'interno della sezione *Previsioni di trasformazione esterne al territorio urbanizzato – Previsioni poste all'attenzione della Copianificazione (art. 25 c.2 LR 65/2014)*, definisce i "Piani attuativi, progetti unitari e altri strumenti attuativi convenzionati e non decaduti". Pertanto la prevalenza dell'area oggetto della variante risulta coincidente con quanto precedentemente pianificato.

La zona a sud, tra il comparto e Via Lavoria, ricade nel territorio rurale come "Area agricola produttiva", ma comunque interna alla perimetrazione indicante i "Poli per lo sviluppo delle aree produttive ecologicamente attrezzate"



**UNITA' TERRITORIALI ORGANICHE ELEMENTARI (UTOE)**

- 1 - Fondovalle e pianura di Lavoria
- 2 - Fondovalle e pianura di Cenaia, Volpaia, Le Lame e Ceppaiano
- 3 - Rilievi pedecollinari e collinari di Crespina, Siberia, Gioielli, Tripalle
- 4 - Rilievi pedecollinari e collinari di Lorenzana, Laura, Greppioli e Tremoleto



**AMBITI DEL TERRITORIO RURALE DELLE UTOE**

Ambiti delle aree agricole, forestali e naturali

- Aree agricole produttive
- Aree agricole di interesse paesaggistico
- Aree di interesse ambientale e naturalistico

**PREVISIONI DI TRASFORMAZIONE ESTERNE AL TU**

Previsioni poste all'attenzione della Copianificazione (Art. 25 c.2 LR 65/2014)

- D. Adeguamento ed integrazione delle aree della mobilità
- D1 "Adeguamento del nodo di intersezione tra Sp 31 ed ingresso alla SGC" a Lavoria
- Piani attuativi, progetti unitari e altri strumenti attuativi convenzionati e non decaduti (\*)

**ULTERIORI INDICAZIONI DI ORIENTAMENTO GENERALE**

- Poli per lo sviluppo delle aree produttive ecologicamente attrezzate

Figura 1 - Estratto Piano Strutturale 2024

Il Piano Operativo, nella tavola QP.II.1 “Quadro delle previsioni” stabilisce e conferma la perimetrazione del comparto “Pac” all’interno della disciplina delle trasformazioni (assetti insediativi ed infrastrutturali) – Nuove previsioni per “Piani attuativi, progetti unitari e altri strumenti attuativi convenzionati, non decaduti (Pac)” disciplinati dall’Art.60 delle NTA di Piano Operativo:

**Art. 60. Piani attuativi, progetti unitari, altri strumenti convenzionati, non decaduti (Pac)**

**1. Piani attuativi convenzionati e non decaduti.** Il PO conferma e mantiene l’efficacia dei “Piani attuativi” (PA) comunque denominati e dei “Progetti Unitari Convenzionati” (PUC) non decaduti in forza e fino alla scadenza delle relative convenzioni o atti d’obbligo stipulati, come individuati con apposita simbologia, campitura grafica negli elaborati di Quadro propositivo (QP) del PO. Nell’arco di validità stabilito dalle relative convenzioni, sono confermate le previsioni, la disciplina e gli allegati grafici e cartografici di tali piani attuativi.

Anche per l’area a sud del comparto Pac è riconfermata la classificazione all’interno delle “aree agricole produttive (E1)” disciplinate dall’ art.37 delle NTA.

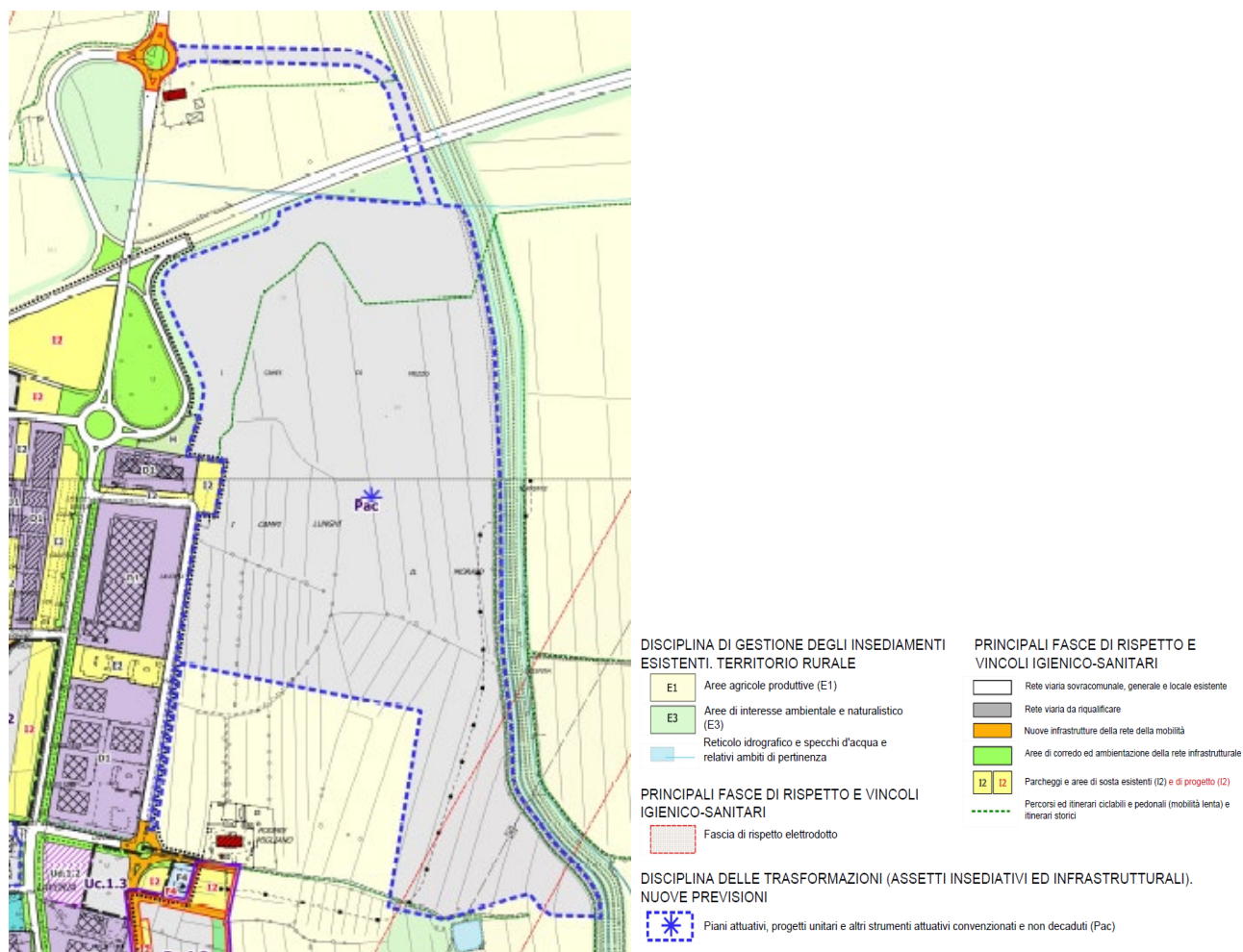


Figura 2 - Estratto Piano Operativo 2024

## **VARIANTE CONTESTUALE AL PDC MEDIANTE SUAP ART.35 LR 65/2014**

La programmazione urbanistica mette in atto gli obiettivi del protocollo d'intesa sottoscritto in data 29/01/2024 tra Regione Toscana, Comune di Crespina-Lorenzana e soggetti attuatori (approvato con DGR n.1251 del 30-10-2023 e approvato con DGC n.102 del 30/10/2023).

L'obiettivo della variante è finalizzato alla realizzazione della Cittadella della Logistica. In tal senso, si rende necessaria l'attivazione di una procedura di variante agli strumenti urbanistici coerentemente con le disposizioni dell'Art.35 della LRT 65/2014. Tale procedura si articola principalmente nei seguenti punti:

1. Includere nel comparto l'area identificata dal PO quale area agricola produttiva, escludendo l'edificio in zona agricola con la relativa pertinenza. È inoltre opportuno ripерimetrare marginalmente il comparto allineandolo con gli effettivi confini catastali.
2. Modificare la destinazione finale dell'ampio comparto che gli atti urbanistici previgenti (Piano Strutturale, Regolamento Urbanistico, Piano Attuativo convenzionato) hanno identificato per la realizzazione dell'Outlet, introducendo la nuova destinazione urbanistica per la realizzazione della Cittadella della Logistica, coerente con la funzione produttiva/specialistica individuata per i comparti limitrofi dagli strumenti urbanistici vigenti (Piano Strutturale e Piano Operativo) approvati nel 2024.
3. La variante tiene conto della presenza di una rotatoria in Via Lavoria, infatti, il perimetro, del comparto finalizzato alla realizzazione della Cittadella della Logistica, si sovrappone a circa un quarto dell'area identificata per la rotatoria (indicato nel grafico con \*). I soggetti attuatori si impegnano a cedere a titolo gratuito questa porzione qualora l'Amministrazione Comunale intenda realizzare l'opera stradale.

L'implementazione dell'area, evidenziata nel punto 1, si rende opportuna al fine di poter programmare la Cittadella della Logistica e far fronte alla realizzazione degli interventi si salvaguardia idraulica e di laminazione. La sottrazione dell'ampia area nella porzione a nord del comparto, finalizzata a risolvere gli eventuali rischi idraulici, determina inevitabilmente la traslazione verso sud delle superfici coperte, con il conseguente recupero delle superfici a verde verso la parte nord dell'ambito.

Inoltre, dai grafici degli strumenti urbanistici vigenti emerge che, per il Piano Strutturale, la porzione di area agricola produttiva a sud risulta interclusa tra il Pac, il tessuto produttivo TPS1 nonché con le polarità A2 e A3, già oggetto di copianificazione a destinazione produttiva. È da notare che nel Piano Operativo non tutte le aree individuate quali comparti A2 e A3 sono state totalmente oggetto di inserimento per la trasformazione ma conservano le potenzialità derivate dal Piano Strutturale stesso e pertanto programmabili in fasi successive.

In tal senso appare giustificato l'obiettivo della variante contestuale al PdC di assegnare a queste aree residue l'identica destinazione produttiva che potrà consentire la realizzazione della Cittadella della Logistica e di realizzare ampi spazi per gli standard nonché per gli interventi di carattere idraulico-paesaggistico all'interno di una progettazione unitaria. È da segnalare che il lotto ove è presente l'edificio che il PS riconosce di interesse storico si intende escluso dalla variante stessa e ricondotto alla specifica disciplina assegnata dal PS e dal PO vigenti.

L'estensione del comparto consentirà un ampio soddisfacimento degli standard nonché la realizzazione di spazi a verde privati e pubblici tra loro in connessione.





Figura 3 - Proposta variante al Piano Operativo