



Alla c.a. Direzione Politiche Mobilità Infrastrutture e
Trasporto Pubblico Locale in qualità di RUR

e.p.c. Comune di Campi Bisenzio
Comune di Firenze

OGGETTO: PAU ex D.Lgs. 152/2006 art. 27-bis e L.R. 10/2010 art. 73-bis, “Progetto di realizzazione della Linea Tramviaria 4.2 – Tratta le Piagge-Campi Bisenzio ed opere connesse”, ubicata nei Comuni di Firenze e Campi Bisenzio (FI). Proponente: Comune di Firenze - Direzione Sistema Tramviario Metropolitano.. **Parere di competenza.**

E
COMUNE DI CAMPI BISENZIO
Comune di Campi Bisenzio
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N. 00428/2024 del 02/07/2024
Firmatario: CAURO MARCO

Vista la vostra nota prot. 0349214 del 20/06/2024 con la quale si richiede un parere di competenza in merito al progetto in oggetto;

considerato che il Comune di Firenze in qualità di proponente, ha richiesto al Comune di Campi Bisenzio quale Autorità competente, l'avvio del procedimento autorizzativo unico PAU di cui agli art.27 bis del D.Lgs. 152/2006 e art.73 bis della L.R. 10/2010, relativo alla linea tramviaria 4.2 Le Piagge – Campi Bisenzio;

considerato che la Direzione Politiche Mobilità Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale in qualità di RUR, ha richiesto con nota il 20/06/2024 Prot. 0349214 un parere, al fine di consentire la definizione della posizione unica regionale ai sensi dell'art. 26 ter della L.R. 40/2009

in base alla documentazione complessivamente trasmessa si rileva che il progetto definitivo presentato, prevede la realizzazione della Linea 4.2 del sistema tranviario metropolitano, a partire dalla stazione delle Piagge fino al capolinea Rucellai in Piazza Aldo Moro a Campi Bisenzio;

la linea prevede di attraversare ambiti territoriali, facenti parte della piana metropolitana fiorentina, compresa nei Comuni di Firenze e di Campi Bisenzio; il tracciato tranviario lambisce e attraversa aree territoriali con differenti caratteristiche di utilizzo e destinazione del suolo, tra i quali nello specifico:

- aree fortemente urbanizzate, in particolare il tratto nel centro urbano di Campi Bisenzio, l'abitato di San Donnino ed il tracciato autostradale dell'A1;
- aree con densità urbana ridotta, nello specifico la loc. delle Piagge e le zone periferiche di Campi Bisenzio;
- aree aperte caratterizzate da spazi verdi urbani, in particolare i parchi a le Piagge e Brozzi, aree boscate, aree verdi pubbliche e spazi aperti a Campi Bisenzio;
- aree agricole e aree a valenza idraulica, naturalistica e ricreativa, quali l'area di laminazione San Donnino-Sito Natura 2000), nonché i fossi ed i corsi d'acqua (Canale Macinante, Fosso San Donnino, Collettore acque basse, Fosso Reale).
- aree fortemente degradate tra i quali lo spazio dell'ex-inceneritore di San Donnino, le relative confinanti aree limitrofe all'A1, alcune zone nella Loc. Le Piagge e lungo la viabilità esistente, ma con corridoi di attraversamento stretti;

il citato progetto ha uno sviluppo di circa 5,3 km e lungo il suo percorso sono previsti due binari tranviari in direzioni di marcia opposte, oltre a n. 11 fermate di cui n. 4 nel comune di Firenze (Nave di Brozzi,



Campania, Abruzzi, San Donnino) e n. 7 nel comune di Campi Bisenzio (Pistoiese, Castagno, Repubblica, Racchio, Palagetta, Giordano Bruno, Rucellai).

Il progetto definitivo, oltre al tracciato tramviario, comprende i seguenti interventi:

- la realizzazione di una volumetria destinata a “Deposito” nel quale trovano ubicazione le strutture per il rimessaggio e la manutenzione dei mezzi; il fabbricato è previsto nel Comune di Firenze, in adiacenza all'Autostrada A1 sul lato ovest, a sud dell'abitato del quartiere di San Donnino, in un'area interessata dall'ex-inceneritore, ormai di risulta, abbandonata e degradata con un suolo-substrato costituito da ceneri di combustione accumulate durante l'esercizio dell'impianto con elevate concentrazioni di metalli pesanti;
- aree da destinarsi a parcheggi, per favorire lo scambio intermodale tra il traffico privato e il trasporto pubblico. I parcheggi prendono il nome dalle località e sono ubicati in prossimità di fermate della tranvia:
 - 5. Parcheggio Campania
 - 6. Parcheggio Castagno
 - 7. Parcheggio S. Donnino
 - 8. Parcheggio Pistoiese
- manufatti di scavalco con i corsi d'acqua esistenti, i 4 principali attraversamenti con ponti sono nell'ordine da ovest verso est:
 - Ponte sul Canale Macinante;
 - Ponte sul fosso o collettore Acque Basse-Gavine;
 - Viadotto sul Fosso Reale e i colatori laterali;
 - Ponte sul fosso Prunaia;
- sottopassi stradali e pedonali, nel tratto che si affianca alla SR “Pistoiese” sono previsti degli interventi strutturali per il prolungamento dei sottopassi stradali di via S. Jacopo e Via dei Manderi e la realizzazione di un nuovo sottopasso pedonale in corrispondenza del previsto parcheggio e fermata “Pistoiese”;
- sottostazioni elettriche, antenne e linee di contatto, la linea tramviaria necessita di quattro sottostazioni elettriche, la prima localizzata nei pressi del Parcheggio Campania, la seconda si trova nell'area del Deposito, la terza nel Parcheggio-Fermata Castagno e la quarta in prossimità della Fermata Palagetta, oltre a due antenne radio;
- aree di compenso idraulico, in considerazione della maggiore impermeabilizzazione conseguente alla presenza dell'opera in progetto e del connesso incremento di superfici di suoli impermeabilizzati, al fine di assicurare il non aggravio del rischio idraulico per il territorio sono previsti due areali per il compenso dei volumi sottratti alla libera espansione delle acque, tali da rendere nullo l'impatto idraulico delle opere in progetto nei confronti del territorio circostante; il progetto individua due perimetrazioni con tre volumetrie, in destra del fosso reale ed all'interno del sistema delle casse di San Donnino, per una volumetria complessiva pari a 274.000 mc. Nell'elaborato “Relazione Paesaggistica” è indicato che *“Tali opere compensative dovranno, successivamente all'approvazione del Progetto Definitivo, essere oggetto in fase di Progetto Esecutivo di un livello di dettaglio atto a realizzare uno o più interventi di compensazione quale rimboschimenti e/o aree umide”*;

con la presente, a scopo collaborativo, si fornisce un contributo istruttorio in merito all'oggetto, sulla base di quanto evidenziato negli elaborati progettuali pubblicati.



In merito agli aspetti di "cantierizzazione", in particolare nelle aree fortemente urbanizzate, al fine di mitigare l'impatto che i cantieri, inevitabilmente, determineranno sulla popolazione, si segnala quanto segue:

1) al fine di mitigare l'impatto della cantierizzazione e ridurre il tempo di realizzazione dell'opera, si raccomanda che, nella fase esecutiva della progettazione, il proponente valuti la possibilità di effettuare le lavorazioni almeno da aprile a ottobre su più turni, pur nell'ambito della fascia definita "diurna" ai sensi della normativa acustica. Si raccomanda, inoltre, di valutare la possibilità di effettuare alcune specifiche lavorazioni anche in orario notturno per ridurre l'impatto sulla viabilità e sul traffico;

2) si raccomanda che, al termine dei cantieri, i tratti di strada interessati dai lavori siano ripristinati con asfalto drenante-fonoassorbente, prodotto che presenta dei pregi notevoli in termini di maggiore durata (il 30% in più rispetto al normale asfalto) ed in termini di assorbimento del rumore veicolare.

Rilevato che tra le opere infrastrutturali previste, di cui al PAU in oggetto, risultano compresi tre volumi di compenso idraulico, in destra del fosso reale ed all'interno del sistema delle casse di San Donnino, si osserva che sarebbe opportuno un esame più approfondito degli interventi da eseguire, attraverso la redazione di elaborati di maggior dettaglio. In relazione a ciò si raccomanda anche di effettuare specifiche valutazioni sulle componenti (atmosfera, rumore, ambiente idrico e idraulico, suolo, sottosuolo, terre - scavi e rinterri -, cantierizzazione, fauna e flora) che interessano tale opera nella sua interezza, al fine di poter valutare, per le varie matrici ambientali, l'insieme dei potenziali impatti e le relative misure di mitigazione.

Per ogni informazione riguardo alla presente potrà essere fatto riferimento a:

- Arch. Giovanna Bogni (tel.0554382231, e-mail: giovanna.bogni@regione.toscana.it);
- Ing. Alessio Nenti (tel. 055 4387161, e-mail: alessio.nenti@regione.toscana.it).

Per la Responsabile
Arch. Carla Chiodini
(Il Dirigente sostituto Dott. Sauro Mannucci)

gb/