



**Comune di Campi Bisenzio**  
**(Città Metropolitana di Firenze)**  
***Settore 4 - Opere Pubbliche, Patrimonio e Ambiente***

**CONFERENZA DI SERVIZI**  
**(art. 14-ter della L. 241/1990, L.R. 40/2009)**

**Riunione del 25/10/2024**

**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.

Il giorno 25 Ottobre 2024 alle ore 09:50 presso la Sala di Protezione Civile “Piras” - Piazza Dante 23 - Campi Bisenzio (FI) e contemporaneamente in modalità videoconferenza, il Dirigente del Settore 4 - Opere Pubbliche, Patrimonio e Ambiente (Settore Procedente) Ing. Gelli Iuri apre la riunione della Conferenza dei Servizi (CdS), indetta e convocata in forma simultanea e in modalità sincrona ex art. 14-ter della Legge 241/1990 con nota del 10/09/2024 prot. 0055771/2024, ai sensi del comma 7 dell'art. 27-bis del D.Lgs. 152/2006, ai fini del rilascio del provvedimento autorizzatorio unico (PAU) in oggetto.

All'odierna riunione sono stati convocati i Soggetti competenti al rilascio delle autorizzazioni ricomprese nel PAU e gli altri Soggetti interessati, al fine di effettuare un esame contestuale dei vari interessi pubblici, acquisire pareri, valutazioni ed elementi informativi, di seguito riportati:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Direzione generale per il trasporto pubblico locale - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici - Direzione Generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali - Ufficio Territoriale di Bologna), Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per il coordinamento amministrativo, Agenzia del Demanio - Direzione Regionale Toscana e Umbria, Ministero della Cultura (Soprintendenza Speciale per il PNRR e Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Firenze e le Province di Pistoia e Prato), Città Metropolitana di Firenze (Direzione Viabilità Area 2 - Direzione Patrimonio e TPL), Comune di Firenze (Direzione Urbanistica - Direzione Ambiente - Direzione Infrastrutture di Viabilità e Mobilità - Direzione Patrimonio Immobiliare), Comune di Campi Bisenzio (Settore 4 – Opere Pubbliche Patrimonio e Ambiente - U.O. 4.4 Ambiente e Transizione ecologica, Verde Pubblico e Protezione Civile - U.O. 4.1 Coordinamento e gestione amministrativa – Espropri - U.O. 4.5 Trasporto e Viabilità - Settore 5 - Governo del Territorio - U.O. 5.1 Urbanistica e Edilizia - Attività Tecniche), Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale, IRPET, ARPAT, Autorità Idrica, Azienda USL Toscana Centro, Consorzio di bonifica 3 Medio Valdarno, Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Firenze, Autostrade per l'Italia S.p.A., RFI S.p.A. - Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Firenze, ENAC, ENEL Energia SpA, Publiacqua SpA, E-distribuzione SpA, Toscana Energia SpA, Terna Rete Italia SpA, Estracom SpA, SNAM Rete Gas SpA, Centria Srl, Firenze Smart, Tim - Telecom Italia SpA, Wind Tre SpA, Fastweb SpA, Open Fiber SpA, Irideos, Gtt Italy Srl, Fiber Cop SpA, Retelit E- Via, Iliad Italia SpA, INWIT - Infrastrutture Wireless Italiane S.p.A, Vodafone Italia SpA, ENI SpA, Kuwait Petroleum Italia SpA, Esso Italiana srl, Pad Multienergy SpA, Direzione Politiche Mobilità Infrastrutture e Trasporto Pubblico della Regione Toscana e i seguenti Settori regionali: Genio Civile Valdarno Centrale, Genio Civile Valdarno Superiore, Sismica, Autorizzazioni Uniche Ambientali, Bonifiche e “Siti Orfani” PNRR, VIA, Mobilità ciclabile e Sostenibile – Attuazione PNRR e Altri Fondi, Programmazione Grandi Infrastrutture di trasporto e Viabilità regionale, Trasporto Pubblico Locale su Gomma – Osservatorio Mobilità, Tutela, Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio, Tutela della Natura e del Mare, VAS/VINCA, Attività Gestionale in Agricoltura sul livello territoriale di Siena e Grosseto. Gestione della

Programmazione LEADER. Usi Civici e Attività Faunistico Venatoria, Pesca in Mare (Flags) e Pesca nelle Acque Interne.

Sono stati individuati e convocati, su richiesta del Proponente (prot. n. 0058098/2024 del 19/09/2024), i seguenti soggetti che potrebbero eventualmente fornire ulteriori contributi a completamento del procedimento: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per i trasporti e la navigazione - Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale, Div 5 - Sistemi di trasporto rapido di massa - Direzione Generale per le strade e la sicurezza delle infrastrutture stradali (EX Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali), ANSFISA - Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali Unità Organizzativa Territoriale, Prefettura, Autolinee Toscane, Alia Servizi Ambientali S.p.A., Servizi alla Strada S.p.A., Firenze Parcheggi, Comune di Firenze - Presidente del Quartiere 5.

E' stato altresì convocato il Proponente Comune di Firenze - Direzione Sistema Tramviario Metropolitan, ai sensi della L. 241/1990.

Dell'odierna riunione della CdS è stato dato avviso sul sito web del Comune di Campi Bisenzio, ai sensi dell'art. 25, comma 3 bis della L.R. 40/2009 e, a seguito della pubblicazione dell'avviso, sono pervenute n. 1 osservazioni da parte del pubblico.

Dalla verifica della validità delle presenze, nonché delle deleghe prodotte, risultano presenti:

<b>Soggetto</b>	<b>Rappresentante</b>	<b>Funzione</b>
Soprintendenza Speciale per il PNRR	Lombardo Valeria	Delegata
SNAM	Bardi Elias	Delegato
Settore regionale Infrastrutture per la mobilità sostenibile	Bigiarini Marianna	RUR
Comune di Firenze	Martinelli Filippo	RU del Comune di Firenze
ARPAT	D'Elia Andrea	Responsabile
Azienda USL Toscana Centro	Di Giusto Massimo	Responsabile
Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Firenze	Minatti Lorenzo	Delegato
Firenze Smart	Pasqua Antonio	Responsabile
E-distribuzione	Borchi Alessandro	Responsabile
Quartiere 5 Firenze	Ferraro Filippo	Responsabile
Terna	Sciorpes Andrea	Responsabile
Kuwait Petroleum	Carrotta Antonio	Responsabile
Pad Multienergy SpA	Tagliaferri Riccardo	Delegato

Sono presenti in rappresentanza del Proponente Comune di Firenze - Direzione Sistema Tramviario Metropolitan: il RUP Giacomo Bioli Pini ed i funzionari Andrea Adinolfi, Chiara Bersiani, Francesco Fiorentino, Barbara Vallerotonda, Greta Urbanelli, Lucia Raveggi, l'istruttore Lapo Casadio ed i seguenti consulenti:

Technintal: Davide Liturri, Alessandro Cacciatori

SDA Progetti: Paolo Borghetti

Studio Mattioli Geologia Ambiente: Marcello Brancucci

ETS: Matteo Cugini, Gianluca Midali

CMB: Piero Sechi, Giuseppe Larizza

Laura Pellegrineschi, Fabio Massari e Andrea Stanghellini

Per la Regione Toscana:

- Settore Genio Civile Valdarno Centrale sono presenti i funzionari Andrea Reggiannini, Annamaria Innocenti e Valentina Vannucchi

- Settore Urbanistica e Sostenibilità: è presente il funzionario Massimo del Bono

- Settore regionale Infrastrutture per la mobilità sostenibile: sono presenti i funzionari Liuba Lulli e Mariano Mirannalti

Inoltre sono presenti:

Per la Città Metropolitana di Firenze Francesco Margutti

Per E-distribuzione Antonella Gentile

Per Kuwait Petroleum Giuliano Pratesi e Salvatore Belfiore

Per SNAM Marco Pelagatti

Per Pad Multienergy Marco Tosi

Per Terna Roberto Casini

Per il Comune di Campi Bisenzio è presente Michela Brachi in qualità di dirigente del Settore 5 ed i funzionari Guglielmo Gonfiantini, Gessica Avallone, Giuseppina Salerno.

E' infine presente il funzionario Emiliano De Turris per il Settore Procedente.

Con nota prot. n. 0064131/2024 del 10/10/2024 il Settore regionale "Infrastrutture per la Mobilità Sostenibile", ha comunicato che, ai sensi degli artt. 26 bis e ter della LR 40/2009, in qualità di RUR, provvederà alla trasmissione del parere unico regionale in cui sarà formalizzata la posizione univoca e vincolante della Regione ai fini della conferenza di servizi.

Il Settore Procedente ricorda che il procedimento è finalizzato al rilascio del PAU e che i lavori della CdS prevedono una prima fase di valutazione della compatibilità del progetto in esame e, in caso di proposta di pronuncia favorevole di compatibilità ambientale, una seconda fase di acquisizione delle determinazioni dalle Amministrazioni competenti in relazione al rilascio dei titoli abilitativi richiesti dal Proponente.

L'odierna riunione di CdS si svolgerà secondo il seguente OdG:

- illustrazione dell'istruttoria condotta ai fini della pronuncia di VIA;
- confronto con il Proponente per eventuali chiarimenti necessari ai fini della VIA;
- confronto fra le Amministrazioni competenti, come sotto individuate, ed il Proponente, per eventuali chiarimenti necessari ai fini autorizzativi;
- definizione del calendario per la conclusione dei lavori della CdS.

Il Settore Procedente passa quindi ad esporre l'iter amministrativo e l'istruttoria tecnica fin qui svolta.

### **RIFERIMENTI NORMATIVI**

- Direttiva VIA 2011/92/UE *concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati*, modificata dalla Direttiva 2014/52/UE;
- D.Lgs. 152/2006 - "*Norme in materia ambientale*";
- L. n. 241/1990 - "*Nuove norme sul procedimento amministrativo*";
- L.R. n. 40/2009 - "*Norme sul procedimento amministrativo, per la semplificazione e la trasparenza dell'attività amministrativa*";

- L.R. n. 10/2010 - “Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA), di autorizzazione integrata ambientale (AIA) e di autorizzazione unica ambientale (AUA)”;

- L.R. n. 30/2015 - “Norme per la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturalistico-ambientale regionale”;

- D.G.C. Campi Bisenzio n. 64 del 02/04/2024 - “Realizzazione della “Linea tramviaria 4.2 Le Piagge – Campi Bisenzio” - Atto di indirizzo in ordine alla variante al progetto definitivo e agli oneri istruttori di cui all'art. 47 ter della L.R. 10/2010 per il procedimento di valutazione di assoggettabilità a VIA”;

### **ISTANZA**

Con nota acquisita al prot. comunale n. 0020875/2024 del 04/04/2024 il Proponente Comune di Firenze - Direzione Sistema Tramviario Metropolitan (con sede legale in Piazza della Signoria, 50122 Firenze - C.F./P. IVA 01307110484) ha richiesto l'avvio del procedimento finalizzato al rilascio del PAU di cui agli art. 27-bis del D.Lgs. 152/2006 e art. 73-bis della L.R. 10/2010 relativamente al 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).

L'Autorità competente per la VIA è il Comune di Campi Bisenzio, Settore 4 - Opere Pubbliche Patrimonio e Ambiente, ai sensi dell'art. 45 bis comma 2 e 3 L.R. 10/2010.

Il progetto è sottoposto a VIA comunale e pertanto da sottoporre a PAU in quanto rientra nella tipologia elencata nell'Allegato IV alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, al punto 7. lettera l, denominata: “sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane), funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri;” di nuova realizzazione e ricadente anche parzialmente in:

- Siti della Rete Natura 2000: Stagni della Piana Fiorentina e Pratese, codice IT 5140011.

Nell'ambito del PAU il Proponente ha richiesto, oltre al rilascio del provvedimento di valutazione di impatto ambientale (VIA), anche il rilascio delle seguenti autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto, riportate nella successiva tabella.

<b><i>Titolo abilitativo</i></b>	<b><i>Soggetto che rilascia il titolo abilitativo</i></b>
- Approvazione Progetto Definitivo ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs 50/2016	Comune di Firenze Comune di Campi Bisenzio
- Comunicazione o nulla osta in materia di impatto acustico ex art. 8, c.4 o c.6 L.447/1995, DPR 227/2011, D.P.R. 59/2013, D.P.G.R. 2/R/2014, D.G.R. 857/2013	Comune di Firenze Comune di Campi Bisenzio
- Autorizzazione agli scarichi idrici di acque reflue industriali, acque reflue urbane, acque reflue domestiche provenienti da servizi, acque reflue assimilate a domestiche, AMDC, scarichi in falda di acque reflue prodotte in impianti di scambio termico ex Capo II, Titolo IV, Sezione II, Parte Terza D.Lgs152/2006, L.R. 20/2006, D.P.G.R. 46/R/2008	Regione Toscana - Settore Autorizzazioni Uniche Ambientali
- Autorizzazione ordinaria alle Emissioni in atmosfera per gli stabilimenti ex art. 269 D.Lgs.152/2006, PRQA L.R. 9/2010	
- Autorizzazione unica di impianti di	Regione Toscana – Settore Autorizzazioni e Fondi

produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili ex D.Lgs 387/2003, D.Lgs 28/2011, D.M. 10/09/2010, L.R. 39/2000	Comunitari in materia di Energia
- Parere di conformità del progetto alla normativa in materia di prevenzione incendi ex art. 2 D.P.R. 37/1998;	Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile del Comando di Firenze
- Autorizzazione Idraulica (per manufatti interferenti con reticolo idrografico regionale o interventi in fascia di rispetto) ex R.D. 523/1904, LR 41/2018, L.R. 80/2015, D.P.G.R. 42/R/2018 - Omologazione dei progetti di nuove opere idrauliche e di bonifica, nonché delle modifiche di quelle esistenti ex R.D. 523/1904, L.R. 80/2015, D.P.G.R. 42/R/2018, D.P.R. 380/2001, L.R. 65/2014, L.R. 30/2005, L.R. 77/2004; - Autorizzazione idraulica e concessione uso suolo (per opere ricadenti sul demanio idrico) ex R.D. 523/1904, L.R. 80/2015, D.P.G.R. 60/R/2016, D.P.G.R. 42/R/2018, D.G.R.. 888/201, L.R. 77/2016	Regione Toscana – Settore Genio Civile Valdarno Centrale
- Parere ai sensi della pianificazione di bacino ex artt. 65 e 67 D.Lgs 152/2006	Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale
- Autorizzazione Sismica ex art.94 D.P.R. 380/2001, L.R. 65/2014, art. 2, D.P.G.R. 36/R/2009, D.G.R. 1179/2014, D.G.R. 663/2019 e D.G.R. 587/2020	Regione Toscana - Settore Sismica
- Autorizzazione Paesaggistica ex art.146 D.Lgs 42/2004, L.R. 65/2014 - Verifica preventiva dell'interesse archeologico ex art.28 c.4 D.Lgs. 42/2004, artt.95-96 D.Lgs. 163/2006	- Comune di Firenze - Comune di Campi Bisenzio  - Soprintendenza Speciale per il PNRR - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Firenze e le Province di Pistoia e Prato
- Nulla osta per il Demanio dello Stato	Agenzia del Demanio - Direzione Regionale Toscana e Umbria
- Nulla Osta per interferenze con reti sottoservizi	ENEL Energia SpA Publiacqua SpA E-distribuzione SpA Toscana Energia SpA Terna Rete Italia SpA SNAM Rete Gas SpA Centria Srl ENI SpA Estracom SpA Kuwait Petroleum Italia SpA Esso Italiana srl Pad Multienergy SpA
- Nulla Osta per le interferenze con le Linee di telecomunicazione	Firenze Smart Tim - Telecom Italia SpA Wind Tre SpA Fastweb SpA Open Fiber SpA Irideos Gtt Italy Srl Fiber Cop SpA Retelit E- Via

	Iliad Italia SpA INWIT - Infrastrutture Wireless Italiane S.p.A Vodafone Italia SpA
- Autorizzazione per: aprire canali, fossi ed eseguire qualunque escavazione nei terreni laterali alle strade; costruire, ricostruire o ampliare, lateralmente alle strade, edificazioni di qualsiasi tipo e materiale; impiantare alberi lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni ovvero recinzioni ex art. 16 D.Lgs 285/1992; - Autorizzazione per occupazioni della sede stradale definita ai sensi dell'Art. 3 punto 46) del D.Lgs 285/92 anche di tipo temporaneo per l'esecuzione dei lavori ex art. 20 D.Lgs 285/1992 - Autorizzazione per apertura di accessi e diramazioni ex artt. 22 D.Lgs 285/1992	Città Metropolitana di Firenze Comune di Firenze Comune di Campi Bisenzio
- Variante Urbanistica	Comune di Firenze Comune di Campi Bisenzio
- Interventi ed opere in siti oggetto di bonifica. Art 242ter, D.Lgs 152/2006. Nulla osta sulla base di valutazione preventiva di tipo "ambientale" e valutazione preventiva di tipo "sanitario". DGPR 21 febbraio 2022, n. 157	Regione Toscana - Settore Bonifiche e "Siti Orfani" PNRR
- VINCA (Valutazione di incidenza ambientale)	Comune di Campi Bisenzio Regione Toscana - Settore "VAS / VINCA"
- Autorizzazione Consorzio di bonifica Artt. 134, 135, 136, 137 e 138 del r.d. 368/1904	Consorzio di bonifica 3 Medio Valdarno
- Apposizione vincolo preordinato all'esproprio e Dichiarazione pubblica utilità	Comune di Firenze Comune di Campi Bisenzio
- Nulla Osta Tecnico ai sensi del DPR 753/1980 (NOT)	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per il trasporto pubblico locale

Nel corso dell'istruttoria è emersa la necessità di ricomprendere nel PAU anche la seguente autorizzazione:

<b>Titolo abilitativo</b>	<b>Soggetto che rilascia il titolo abilitativo</b>
Autorizzazione ai fini del vincolo idrogeologico ex R.D. 3267/1923, R.D.1126/1926, L.R. 39/2000, D.P.G.R. n.48/R 8/8/2003	Città Metropolitana di Firenze Comune di Firenze Comune di Campi Bisenzio

Altresì il Proponente con il deposito della documentazione integrativa del 05/09/2024 ha ridepositato l'elenco delle autorizzazioni dal quale risulta lo stralcio delle seguenti autorizzazioni:

<b>Titolo abilitativo</b>	<b>Soggetto che rilascia il titolo abilitativo</b>
- Autorizzazione agli scarichi idrici di acque	Regione Toscana - Settore Autorizzazioni Uniche

reflue industriali, acque reflue urbane, acque reflue domestiche provenienti da servizi, acque reflue assimilate a domestiche, AMDC, scarichi in falda di acque reflue prodotte in impianti di scambio termico ex Capo II, Titolo IV, Sezione II, Parte Terza D.Lgs 152/2006, L.R. 20/2006, D.P.G.R. 46/R/2008 - Autorizzazione ordinaria alle Emissioni in atmosfera per gli stabilimenti ex art. 269 D.Lgs. 152/2006, PRQA L.R. 9/2010;	Ambientali
Autorizzazione unica di impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili ex D.Lgs 387/2003, D.Lgs 28/2011, D.M. 10/09/2010, L.R. 39/2005	Regione Toscana – Settore Autorizzazioni e Fondi Comunitari in materia di Energia
Autorizzazione idraulica e concessione uso suolo (per opere ricadenti sul demanio idrico) ex R.D. 523/1904, L.R. 80/2015, D.P.G.R. 60/R/2016, D.P.G.R. 42/R/2018, D.G.R. 888/201, L.R. 77/2016	Regione Toscana – Settore Genio Civile Valdarno Centrale

Il Proponente ha presentato il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.P.R. 120/2017, art. 9.

Il procedimento di valutazione di impatto ambientale comprende anche la Valutazione di Incidenza sui seguenti Siti della Rete Natura 2000 (SIC, ZSC e ZPS): Stagni della Piana Fiorentina e Pratese, codice IT 5140011.

Nell'ambito dell'istanza il Proponente ha dichiarato che:

- il progetto interferisce direttamente nel Comune di Firenze con l'area vasta denominata "Le Piagge" (codice Sisbon FI144) individuata nel Piano Provinciale di Bonifica dei Siti Inquinati approvato con D.C.P. 46/04 e a tal riguardo ha richiesto il rilascio del nulla osta sulla base della preventiva valutazione "di tipo ambientale-sanitario" avente ad oggetto il rispetto delle condizioni di cui al comma 1 dell'art. 242 ter del D.Lgs. 152/2006 per la realizzazione degli interventi di progetto nei siti oggetto di bonifica. In particolare, la suddetta valutazione preventiva riguarda i siti identificati con codice Sisbon FI144x\_L1a, FI144a\_L2, FI144a\_L3, FI144m e FI144a\_L1, che risultano con procedimento di bonifica attivo.

Il progetto ricade interamente nei territori dei Comune di Firenze e Campi Bisenzio.

## **PROCEDIMENTO**

Il Proponente, in conformità a quanto previsto dalla D.G.C. n. 64 del 02/04/2024 del Comune di Campi Bisenzio, non ha versato gli oneri istruttori.

Con nota prot. n. 0022435/2024 del 11/04/2024, il Settore procedente ha comunicato alle Amministrazioni ed Enti interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito web comunale della documentazione allegata all'istanza ed ha richiesto di verificare la completezza della documentazione presentata necessaria al rilascio dell'autorizzazione di propria competenza.

In esito alla verifica di completezza formale della documentazione e visti i contributi dei soggetti interessati a tal fine, con nota Prot. n.0029491 del 10/05/2024 il Settore procedente ha richiesto al Proponente alcune integrazioni a completamento formale dell'istanza, che sono state depositate in data 07/06/2024 (prot. 0036554).

A seguito del suddetto deposito in data 10/06/2024 è stato pubblicato sul sito web comunale l'avviso al pubblico di cui all'art. 23, c. 1, lettera e) del D.Lgs. 152/2006. Detta forma di pubblicità ha tenuto luogo delle comunicazioni di cui agli artt. 7 e 8, commi 3 e 4 della L. 241/1990.

Il procedimento è stato pertanto avviato in data 10/06/2024.

In esito alla fase di consultazione sono pervenute n. 342 osservazioni da parte del pubblico.

A seguito della nota Prot. n. 0037040/2024 del 10/06/2024 di richiesta dei pareri di competenza e dei contributi tecnici istruttori alle Amministrazioni, agli uffici ed alle Agenzie regionali ed agli altri Soggetti interessati, sono stati acquisiti i pareri di: Autostrade per l'Italia SpA (Prot. N.0043294/2024 del 08/07/2024), Città Metropolitana di Firenze (Prot. n. 0044309/2024 del 11/07/2024), E- distribuzione (Prot. n. 0044331/2024 del 11/07/2024), Kuwait Petroleum Italia SpA (Prot. n. 0042703/2024 del 04/07/2024), SNAM (Prot. n. 0041561/2024 del 01/07/2024), PAD Multienergy SpA (Prot. n. 0043996/2024 del 10/07/2024), Terna Rete Italia (Prot. n. 0046276/2024 del 19/07/2024), Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto (Prot. n. 0043967/2024 del 10/07/2024), Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti e la navigazione (Prot. n. 0044312/2024 del 11/07/2024), Ministero della Cultura – Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Prot. n. 0049275/2024 del 05/08/2024), Ministero della Cultura - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Firenze e le Province di Pistoia e Prato (Prot. n. 0044351/2024 del 11/07/2024 e Prot. n. 0047211/2024 del 24/07/2024), Comune di Campi Bisenzio -Settore 5 - Governo del Territorio (Prot.n. 0043765/2024 del 09/07/2024 e n. 0045321 del 16/07/2024), Comune di Firenze -Direzione Urbanistica (Prot. n. 0044170/2024 del 10/07/2024, Prot. n. 0046190/2024 del 18/07/2024 e Prot. n. 0046689/2024 del 22/07/2024), Comune di Firenze – Servizio Rifiuti e Servizio Sostenibilità (Prot. n. 0044341/2024 del 11/07/2024), Comune di Firenze – Servizio Edilizia Privata (Prot. n. 0045755/2024 del 17/07/2024), Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale (Prot. n. 7563/2024 del 10-07-2024), Autorità Idrica Toscana (Prot. n. 0044959/2024 del 15/07/2024), nonché i contributi tecnici istruttori di ARPAT (Prot. n. 0044866/2024 del 15/07/2024), Azienda USL Toscana Centro (Prot. n. 0044335/2024 del 11/07/2024 e Prot. n. 0047700/2024 del 26/07/2024) e dei seguenti Settori regionali: Programmazione Grandi Infrastrutture di trasporto e Viabilità regionale (Prot. n. 0044316/2024 del 11/07/2024), VIA (Prot. n. 0042207/2024 del 02/07/2024), Trasporto Pubblico Locale su Gomma – Osservatorio Mobilità (Prot. n. 0044187/2024 del 10/07/2024), Genio Civile Valdarno Centrale (Prot. n. 0044382/2024 del 11/07/2024), Bonifiche e “Siti Orfani” PNRR ( Prot. n. 0041582/2024 del 01/07/2024, Prot. n. 0043042/2024 del 05/07/2024, Prot. n. 0047757 del 26/07/2024 e Prot. 0048120/2024 del 30/07/2024), Autorizzazioni Uniche Ambientali (Prot. n. 0046188/2024 del 18/07/2024) e VAS e VINCA (Prot. n. 0046519/2024 del 22/07/2024).

Con nota prot. n. 0047054/2024 del 23/07/2024, su segnalazione del Settore regionale Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale della Regione Toscana, è stato ritenuto opportuno richiedere un parere a RFI; il medesimo è stato acquisito con nota prot. n. 0049194/2024 del 05/08/2024 e pubblicato sul sito web comunale.

Con nota prot. n. 0049501/2024 del 06/08/2024, il Settore procedente, ai sensi dell'art. 27-bis, c. 5 del D.Lgs. 152/2006, ha richiesto al Proponente integrazioni.

La documentazione integrativa è stata depositata dal Proponente in data 05/09/2024 (acquisita al protocollo comunale con n. 0054869/2024 del 06/09/2024); pertanto in data 10/09/2024 il Settore procedente ha provveduto a pubblicare sul sito web comunale un nuovo avviso al pubblico relativo al deposito delle integrazioni, avviando una nuova fase di consultazione del pubblico della durata di 15 giorni, ai sensi dell'art. 27-bis, c. 5 del D.Lgs. 152/2006.

In esito alla fase di consultazione è pervenuta n. 1 osservazione.

A seguito della nota Prot. n. 0055771/2024 del 10/09/2024 di richiesta dei pareri e dei contributi tecnici istruttori sulle integrazioni ai vari Soggetti interessati inizialmente, sono stati acquisiti i pareri di: Autostrade per l'Italia SpA (Prot. n. 0063626/2024 del 08/10/2024), Kuwait Petroleum Italia SpA (Prot. n. 0062553/2024 del 03/10/2024), IRIDEOS (prot. n. 0065317 del 08/10/2024), Retelit Digital Services SpA (prot. n. 0064167 del 10/10/2024), Firenze SMART (prot. n. 0064342 del 11/10/2024), RFI (prot. n.0060026/2024 del 25/09/2024), SNAM (Prot. n. 0063909 del 09/10/2024) Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti e la navigazione (Prot. n. 0063646/2024 del 08/10/2024), Ministero della Cultura – Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Prot. n. 0066835/2024 del 22/10/2024), Ministero della Cultura - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e

Paesaggio per la Città Metropolitana di Firenze e le Province di Pistoia e Prato (Prot. n. 0064566/2024 del 11/10/2024), Comune di Firenze (Prot. n. 0064338/2024 del 11/10/2024), Publiacqua SpA (Prot. n. 0065053 del 15/10/2024), nonché i contributi tecnici istruttori di ARPAT (Prot. n. 0044866/2024 del 15/07/2024), Azienda USL Toscana Centro (Prot. n. 0067254/2024 del 23/10/2024) e dei seguenti Settori regionali: Infrastrutture per la Mobilità Sostenibile (Prot. n. 0066989/2024 del 22/10/2024), Genio Civile Valdarno Centrale (Prot. n. 0064746/2024 del 14/10/2024), Bonifiche e “Siti Orfani” PNRR ( Prot. n. 0063719/2024 del 08/10/2024 e Prot. n. 0066819/2024 del 22/10/2024), Economia Circolare e qualità dell’aria (Prot. n. 0061834 del 01/10/2024), Settore Transizione Ecologica e sostenibilità ambientale (Prot. n. 0064064/2024 del 10/10/2024), Autorizzazioni Uniche Ambientali (Prot. n. 0523744 del 03/10/2024) e VAS e VINCA (Prot. n. 0066917/2024 del 22/10/2024).

Tutta la documentazione afferente al procedimento, fatto salvo gli elaborati riservati, nonché i risultati delle consultazioni svolte e i pareri acquisiti sono stati pubblicati sul sito web del Comune di Campi Bisenzio ai sensi dell’art. 24, comma 7 del D.Lgs. 152/2006.

## **DESCRIZIONE E FINALITÀ DEL PROGETTO**

Il sistema tranviario di Firenze attualmente in esercizio è composto dalle linee T1 e T2 che, incrociandosi nell'area della stazione ferroviaria di Santa Maria Novella, servono il bacino del quadrante nord-ovest captando gran parte dell'utenza al di fuori dell'area centrale, da sempre critica per la mobilità del capoluogo toscano. La Linea T1 collega il Comune di Scandicci con il Polo Universitario Ospedaliero di Careggi, La Linea T2 collega il capolinea Aeroporto “Vespucci” di Peretola con Stazione FS di Santa Maria Novella ove si interscambia con la Linea T1, per terminare al capolinea di piazza dell’Unità d’Italia. La linea 4 è composta dalle tratte 4.1 e 4.2, la Linea 4.1 “Leopolda - Le Piagge” si sviluppa tra la zona di Porta al Prato e l'area delle Piagge e la tratta: Linea 4.2 “Le Piagge – Campi Bisenzio” riprende il tracciato dalla fermata Le Piagge e termina a Campi Bisenzio, consentendo così al sistema tranviario fiorentino di innestarsi nell’agglomerato urbano di Campi Bisenzio.

Obiettivo principale della progettazione è il miglioramento dell’offerta di mobilità pubblica da e verso il capoluogo fiorentino lungo la direttrice nord ovest, attualmente molto trafficata e facente capo alla SR “Pistoiese”, lungo la quale si sviluppano anche le linee di trasporto pubblico urbano ed extraurbano: si tratta di mettere a servizio delle comunità locali un sistema di trasporto alternativo a quello su gomma, al fine di ridurre il traffico veicolare che insiste su tutta l’area ed il centro del capoluogo.

La linea 4.2 ha uno sviluppo complessivo di circa 5360 m dalla fermata Le Piagge al capolinea Rucellai in Piazza Aldo Moro a Campi Bisenzio. Il tracciato presenta sempre due binari tranviari in direzioni di marcia opposte. Lungo il suo sviluppo sono previste 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). Per l’esercizio tranviario è previsto anche una zona cosiddetta “Deposito” dove trovano ubicazione le strutture per il rimessaggio e la manutenzione dei mezzi: la sua collocazione sul territorio è prevista in Comune di Firenze ed in adiacenza all’Autostrada A1 sul lato ovest, a sud dell’abitato del quartiere di San Donnino. Per favorire la massima attrattività della linea tranviaria nei confronti dell’utenza, lungo il tracciato sono state individuate delle 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: Parcheggio Campania, Parcheggio Castagno, Parcheggio S. Donnino e Parcheggio Pistoiese.

L’intersezione con i corsi d’acqua prevede che la linea tranviaria si sviluppi su idonei manufatti di scavalco: 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. 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”.

Il nuovo corridoio infrastrutturale di trasporto pubblico a guida vincolata su ferro sarà realizzato secondo le seguenti tre tipologie:

1. “Sede propria riservata” una sede concepita per il transito esclusivo dei veicoli tranviari, in quanto la pavimentazione è di tipo inerbato. La lunghezza di tale tipologia di sede è pari a 2820 m (53 % della lunghezza totale della linea).

2. “Sede promiscua riservata” una sede concepita per il transito dei veicoli a guida vincolata che può essere utilizzata anche da veicoli a guida libera, espressamente autorizzati. La lunghezza di tale tipologia di sede è pari a 2370 m (44 % della lunghezza totale della linea).

3. “Sede promiscua libera” una sede concepita per il transito dei veicoli a guida vincolata che può essere utilizzata anche da veicoli a guida libera. La lunghezza di tale tipologia di sede è pari a 170 m ed è previsto nel tratto terminale della linea in arrivo al capolinea di Campi Bisenzio (3% della lunghezza totale della linea).

Le tipologie previste di pavimentazione della sede tramviaria sono le seguenti: Pavimentazione in autobloccanti in calcestruzzo prevista per tutte le n. 11 fermate; Pavimentazione in conglomerato bituminoso per tutte le sub-tratte in “sede promiscua riservata” nonché per le zone di incrocio stradale. Negli incroci stradali sono previste interruzioni dei cordoli laterali della sede e raccordi appropriati tra la sede tramviaria e il piano stradale, al fine di garantire attraversamenti trasversali agevoli nei punti consentiti. In corrispondenza di attraversamenti pedonali i cordoli laterali di bordo vengono realizzati a raso con la pavimentazione per consentire il transito dei pedoni e dei mezzi privati; Pavimentazione in manto erboso per tutte le sub-tratte in “sede propria riservata”.

Parallelamente alla sede tramviaria corrono due cavidotti realizzati in calcestruzzo destinati a contenere i cavi telecomunicazioni - segnalamento - cavi di bassa tensione - feeder - terra di trazione - fibra ottica - illuminazione pubblica, il controllo e la distribuzione dell'energia elettrica ai dispositivi lungo linea e nelle fermate. Per l'alimentazione di Media Tensione (MT), nella parte centrale della sede tramviaria - nell'interbinario - è previsto un cavidotto in calcestruzzo che contiene due tubi in PVC rigido di diametro pari a 160 mm.

In affiancamento alla nuova linea tramviaria è stato previsto un percorso ciclo- pedonale bidirezionale in sede propria della larghezza di 3,00 m per gran parte dello sviluppo della stessa, al fine di creare un collegamento con la rete ciclabile esistente e consentire un accesso alternativo alle fermate oltre a creare un percorso di collegamento con i tessuti urbani attraversati. Per ridurre le vibrazioni, è stato scelto il sistema di armamento a binario incassato per l'intero tracciato, in grado di abbattere significativamente la componente delle vibrazioni che si trasmette attraverso il suolo agli edifici circostanti; questo sistema, detto anche ERS (Embedded Rail System), prevede l'installazione di binari isolati su appoggio continuo con elasticità omogenea (platea di bloccaggio in c.a.), senza fissaggio meccanico.

In riferimento al ponte sul Canale Macinante, l'opera consente alla tranvia di superare il canale omonimo e si colloca in affiancamento all'esistente ponte stradale della SR “Pistoiese”. si sviluppa tra le progressive km 2+402,87 e km 2+441,47 in asse appoggio, quindi con una lunghezza di 38,60 m. L'impalcato è realizzato con una struttura mista acciaio calcestruzzo, con n. 4 travi in acciaio di altezza 1.50 m e una soletta superiore in calcestruzzo di spessore 0,24 m. Sopra all'estradosso della soletta trova ubicazione il “pacchetto” dell'armamento tranviario di spessore 0,40 m. La sezione si completa con marciapiedi di emergenza laterali con parapetti alterali anticaduta. Sotto questi sono ubicate le polifere portacavi mentre in centro è presente il cavidotto di M. Tensione. Le spalle sono di tipo tradizionale in calcestruzzo armato, fondate su pali in c.a. di diametro 1200 mm e lunghezza 37 m, realizzati con la tecnica dei pali ad elica o CFA (senza l'impiego di fanghi di perforazione).

In riferimento al ponte sul Fosso Acque Basse – Gavine, dopo il canale Macinante la tranvia in progetto intercetta il canale Acque Basse Gavine, per superare il quale è stato previsto un ponte da realizzare in affiancamento all'esistente ponte stradale. Il nuovo ponte tranviario, che si sviluppa tra le progressive km 2+725 e km 2+746 in asse appoggio, ha una luce di calcolo di 20,70 m. L'impalcato è composto da 7 travi ad “I” in c.a.p., disposte ad interasse 1,22m e collegate tra loro da 4 trasversi (due in campata e due agli appoggi). Le travi, di altezza costante 1 m, sono completate da una soletta collaborante di spessore 25 cm in calcestruzzo armato gettata in opera sulle ali superiori delle stesse travi, che fungono da cassero. La sezione si completa con marciapiedi di emergenza laterali con parapetti anticaduta. Sotto questi sono ubicate le polifere portacavi mentre in centro è presente il cavidotto di M. Tensione.

In riferimento al ponte sul Fosso Reale, il Proponente evidenzia che il medesimo fosso è un elemento idrografico pensile sul territorio e arginato, con ai lati a quote campagna due canali collettori denominati collettore acque basse destro e sinistro rispettivamente. A differenza degli altri manufatti di superamento di corsi d'acqua, in questo caso non è risultato possibile prevedere un'opera a luce unica, ma è stata ipotizzata, coerentemente con il PFTE, un manufatto a tre luci. L'opera, inoltre, si discosta dal ponte stradale esistente e si colloca quindi nella piana per superare le tre aste idrografiche. L'opera si sviluppa tra le progressive km 3+218,40 e km 3+343,40 con una lunghezza complessiva di 125 m, suddivisa in tre luci secondo la successione 37,50 + 50 + 37,50 m a cui corrispondono distanze dei vincoli a terra di 29,40 + 66,20 + 29,40 m. L'impalcato è a struttura mista acciaio-calcestruzzo, con tre travi in acciaio di altezza variabile tra un minimo di 1,50 ed un massimo di 2,60 m che si raggiunge in corrispondenza delle pile. La soletta ha una

altezza di 0,275 m e sopra di essa trova ubicazione il “pacchetto” dell’armamento tranviario di spessore 0,40 m. La sezione si completa con percorsi ciclabili laterali di larghezza netta 1,37 m per lato della tranvia, con parapetti laterali anticaduta e un cordolo separatore tra i percorsi ciclabili monodirezionali e la sede tranviaria di larghezza 50 cm. Sotto questi sono ubicate le polifere portacavi mentre in centro è presente il cavidotto di M. Tensione. Le spalle sono di tipo tradizionale in calcestruzzo armato, fondate su pali in c.a. di diametro 1.200 mm e lunghezza 29 m, le pile diametro 1.200 mm e lunghezza 24 m realizzati con la tecnica dei pali ad elica o CFA (senza l’impiego di fanghi di perforazione).

In riferimento al Ponte sul Fosso di Prunaia, che recapita le sue acque nel colatore destro del Fosso Reale, in analogia agli altri attraversamenti si è proceduto affiancando il nuovo ponticello all’esistente, in modo da non alterare la sistemazione idraulica preesistente. L’opera, che si sviluppa tra le progressive km 3+878 e km 3+866, misurate in asse appoggio, ha una luce di calcolo di 11,70 m e presenta una leggera obliquità di 10,16°. L’impalcato è composto da 7 travi in c.a.p. semplicemente appoggiate e collegate tra loro da 3 trasversi (uno in mezzzeria e due agli appoggi). Le travi, a sezione rettangolare 70cm x 50cm, sono disposte ad interasse 1,3m e sono completate da una soletta collaborante di spessore 25 cm in calcestruzzo armato gettata in opera. La lunghezza totale delle travi è di 12,9 m mentre la larghezza dell’impalcato è pari a 8,7 m.

#### Prolungamento sottopasso via dei Manderi

Il sottopasso stradale esistente di via dei Manderi, alla progressiva km 2+191, è un’opera in calcestruzzo armato di dimensioni interne nette pari a B 6,00 m x H 4,70 m, che consente la comunicazione tra la parte a nord e la parte a sud della S.R. Pistoiese di via dei Manderi. Nel progetto definitivo si prevede che il manufatto debba essere allungato di circa 8 m sul versante nord per consentire l’attraversamento della nuova linea tranviaria. Il nuovo manufatto conserva le dimensioni dell’opera esistente per logica continuità planoaltimetrica e trasversale. Per quanto riguarda la realizzazione dell’opera si prevede l’infissione di palancole per il sostegno provvisorio del rilevato stradale e la successiva demolizione dei muri andatori. A tal punto si procederà con lo scavo e la realizzazione del manufatto in calcestruzzo che verrà completato sul fronte nord con muri di sostegno prefabbricato a tutta altezza.

#### Sottopasso pedonale stazione “Pistoiese”

Il sottopasso pedonale “Pistoiese” alla progressiva km 2+287 è un’opera in calcestruzzo armato di dimensioni interne nette pari a B 3,50 m x H 3,70 m, che con le finiture interne permette di avere un’altezza minima pari a 3,50 m. L’opera ha una lunghezza di circa 32 m e permette il collegamento trasversale tra il quartiere e il parcheggio scambiatore “Pistoiese” che consente, attraverso una scala ed un ascensore, il raggiungimento del piano stradale della S.R. Pistoiese lungo la quale si sviluppa il tracciato tranviario.

#### Prolungamento sottopasso via S. Jacopo

Il sottopasso stradale esistente di via S. Jacopo, alla progressiva km 2+525, è un’opera in calcestruzzo armato di dimensioni interne nette pari a B 4,00 m x H 4,20 m, che consente la comunicazione tra la parte a nord e la parte a sud della S.R. Pistoiese di via S. Jacopo. Nel progetto definitivo si prevede che il manufatto debba essere allungato di 8 m sul versante nord (lato di cui alla fotografia riportata sopra) perché in quella sede viene a transitare la nuova linea tranviaria 4.2 Firenze – Campi Bisenzio. Il nuovo manufatto conserva le dimensioni dell’opera esistente per logica continuità planoaltimetrica e trasversale.

Lungo il tracciato sono state individuate aree destinate a parcheggi pubblici per favorire lo scambio intermodale tra il traffico privato e il trasporto pubblico della nuova linea tranviaria:

Parcheggio “Campania” in Comune di Firenze, in un’area compresa tra via San Donnino e via degli Abruzzi, sarà dotato di 164 posti auto di cui 12 destinati ai veicoli a ricarica elettrica; sono altresì previsti n. 6 posti auto dedicati ai disabili. Ingresso e uscita del parcheggio saranno su via di San Donnino; i percorsi pedonali consentono il collegamento diretto con la fermata Campania posta lungo l’omonima via. La circolazione all’interno si basa su una corona a senso unico e tre collegamenti trasversali sempre a senso unico che individuano delle isole di parcheggio.

Parcheggio “Pistoiese” in Comune di Campi Bisenzio, dotato di 124 posti auto di cui 10 destinati ai veicoli a ricarica elettrica; sono altresì previsti n. 6 posti auto dedicati ai disabili. L’accesso e l’uscita avvengono da via dei Manderi. Il parcheggio è particolarmente strategico per garantire l’accessibilità agli abitanti di San Donnino, offrendo la possibilità di raggiungere la fermata, in auto, in moto o in bicicletta, grazie alla predisposizione di rastrelliere ed aree per lo sharing.

Parcheggio “Castagno” in Comune di Campi Bisenzio, dotato di 312 posti auto di cui 12 destinati ai veicoli a ricarica elettrica; sono altresì previsti n. 12 posti auto dedicati ai disabili. Il parcheggio si colloca all’interno di un’area delimitata da viale Liberto Roti, dalla S.R.66 e dal tracciato tranviario. L’accesso all’area avverrà da viale Liberto Roti, e dalla S.R.66, per chi in arrivo da Firenze. L’uscita avverrà esclusivamente immettendosi sulla S.R.66 in direzione ovest. La circolazione all’interno si basa su una corona a senso unico affiancata da parcheggi ortogonali, e percorsi a senso unico anche tra le 4 isole di posti auto centrali. Il

parcheggio rappresenta il principale snodo di scambio intermodale della linea 4.2, ed offre la maggiore capienza ed un posizionamento in grado di intercettare i flussi da San Mauro a Signa, Signa e Poggio a Caiano. Il parcheggio si trova su un'area di laminazione attualmente impiegata a parco e il suo inserimento unito a quello della tramvia.

Parcheggio "S. Donnino" in Comune di Campi Bisenzio, è il parcheggio più piccolo con 20 posti auto in totale con stalli semplici per autovetture. Il parcheggio si colloca a nord della via Pistoiese, confinato ad est dall'autostrada A1, al posto dell'attuale disturbatore di carburanti di cui è prevista la dismissione nell'ambito dei lavori della linea 4.2.

#### Deposito

Il nuovo deposito / officina a servizio della linea 4.2, previsto in un'area di circa 32.900 mq compresa tra l'ex inceneritore "San Donnino", a sud, la via Pistoiese, a nord, e il sedime dell'autostrada A1, ad est (Comune di Firenze) servirà per il rimessaggio e la manutenzione dei rotabili tranviari che dovranno esercire la Linea 4.1 e la Linea 4.2. Il deposito/officina è dimensionato per ospitare 18 tram bidirezionali di nuova concezione, di tipo bimodale, aventi lunghezza fino a 35 metri. L'area del deposito è articolata nei seguenti edifici ed aree: Locale ispezioni, area lavaggio, officina manutenzioni, rimessa veicoli tranviari, centrale impianti, locali di servizio – rimessa veicoli ausiliari, SSE, Manutenzione impianti fissi / Uffici, Guardiania. Per quanto attiene alla Officina manutenzioni materiale rotabile, l'edificio si sviluppa su due livelli fuori terra. La struttura portante dell'edificio è di tipo prefabbricato in CAV (Cemento armato vibrato), con chiusure perimetrali realizzate con pannelli prefabbricati anch'essi in CAV. La struttura della copertura è realizzata con elementi in calcestruzzo alveolare. Relativamente all'aspetto architettonico, alcune pareti esterne presentano un rivestimento in HPL, con finitura effetto metallico, mentre altre sono dotate di un sistema metallico per l'attecchimento di arbusti rampicanti sempreverdi. Per quanto riguarda l'edificio della Rimessa, anche in questo caso la struttura portante dell'edificio è di tipo prefabbricata in CAV, mentre quella di copertura è realizzata con elementi in calcestruzzo alveolare. Sulla copertura di questo edificio è previsto un impianto fotovoltaico.

#### 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 non aggravio del rischio idraulico per il territorio e, quindi, una condizione di sostenibilità idraulica agli interventi in progetto, sono stati definiti degli 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. La progettazione delle aree di compenso idraulico in questione, condotta ai sensi della L.R. 41/2018. Sulla base del quadro esigenziale emerso a valle delle analisi condotte, dalle quali è emerso un volume totale da recuperare pari a 126.000 m<sup>3</sup>, e degli aspetti sopra elencati, il progetto ha individuato due perimetrazioni con tre volumetrie, per una volumetria complessiva pari a 274.000 m<sup>3</sup>.

#### Interventi paesaggistici lungo linea

Gli interventi paesaggistici lungo linea costituiscono parte integrante dell'opera in progetto in quanto finalizzati a rendere compatibili le trasformazioni conseguenti alla costruzione della tramvia e, soprattutto, alla presenza della nuova linea tranviaria con il sistema vegetazionale e paesaggistico. avendo mantenuto 225 alberi presenti lungo il tracciato di progetto, sommando questi a quelli di nuovo impianto (1.099), ne consegue che la dotazione arborea della linea tranviaria di progetto ammonta a 1.324 alberi.

#### Trazione elettrica e Sottostazioni elettriche

Il progetto della trazione elettrica prevede, per la maggior parte del tracciato, la collocazione dei pali di sostegno della linea di contatto al centro del parterre tramviario, tra i binari pari e dispari, al fine di ridurre l'impatto estetico e di inserimento all'interno del tessuto urbanizzato. La linea di contatto viene alimentata dalle n. 4 Sottostazioni Elettriche (S.S.E.) posizionate lungo il tracciato, delle quali una collocata all'interno dell'area di deposito. La tensione in uscita fornita da tali S.S.E. è pari a 750 Vcc.

Il Proponente ha preso in esame alternative progettuali, oltre l'alternativa zero di non intervento, dalla comparazione effettuata il Proponente evidenzia che la scelta effettuata e sviluppata contempla una soluzione diretta verso il centro abitato di Campi con beneficio dei tempi di percorrenza, inoltre gli abitanti di San Piero a Ponti risultano direttamente serviti dalla tramvia, nonostante la posizione leggermente defilata del tracciato. Il tracciato alternativo passante per il parcheggio scambiatore (linea rossa), potrebbe costituire un fattore importante nell'ottica metropolitana di sviluppo della tramvia. Allo stato dei fatti attuali la linea corre in aree extraurbane, caratterizzate dalla completa assenza di utenza fino a quando il nuovo parcheggio scambiatore non sarà in servizio. Il tracciato alternativo risulterebbe inoltre più lungo di circa 800m, lasciando altresì non servito l'abitato di San Piero a Ponti. Il collegamento tra il parcheggio A1 e la linea di

nuova realizzazione verrà garantito con una passerella pedonale che scavalcherà il Fosso Gavine. Entrambe le soluzioni richiedono il superamento del Fosso Reale con un viadotto di dimensioni considerevoli, di lunghezza in entrambi i casi superiore a 100 m. Il Proponente, inoltre evidenzia che data la finalità del progetto, l'alternativa di non intervento risulterebbe incoerente con le strategie e gli obiettivi definiti all'interno degli atti di programmazione e pianificazione di livello regionale, provinciale e comunale.

## **PARERI E CONTRIBUTI ISTRUTTORI**

- Autostrade per l'Italia SpA: con parere prot. n.0043294/2024 del 08/07/2024 ha chiesto integrazioni sulla documentazione di avvio; con parere prot. n. 0063626/2024 del 08/10/2024 sulla documentazione integrativa evidenziando quanto segue: “[...] Per quanto riguarda Aspi, la documentazione depositata fornisce alcune risposte sia alla lettera di richiesta di integrazioni prot. 13379 del 05.07.2024 che ai pareri emessi da Aspi nei precedenti anni. [...] Dall'esame della nuova documentazione depositata, si esprime un parere di massima favorevole con le prescrizioni di seguito elencate e che dovranno essere ottemperate nelle successive fasi progettuali”

N	<b>Proposta di condizione ambientale (prescrizione) / raccomandazione</b>
1	In riferimento all'attraversamento della linea ferrotranviaria e della nuova viabilità stradale in corrispondenza del sottovia autostradale posto alla km 285+340 dell'A1, come più dettagliatamente già indicato nella ns nota n 13379 del 5/07/2024, si rappresenta che, in considerazione delle nuove azioni di natura eccezionale (e.g. urto da traffico ferroviario, urto da traffico veicolare su elementi orizzontali, ecc.) sulle strutture in elevazione, nonché permanente e accidentale per le opere di fondazione, a cui il sottovia risulta assoggettato nella configurazione di progetto, il Proponente dovrà effettuare le necessarie verifiche di resistenza e/o stabilità degli elementi strutturali coinvolti finalizzate a garantire i livelli minimi di sicurezza previsti dai disposti normativi in vigore (livello di adeguatezza) ed introdurre in progetto tutti gli eventuali interventi di adeguamento strutturale o di mitigazione delle suddette azioni. A tal riguardo si evidenzia come le suddette verifiche dovranno muovere necessariamente da una adeguata campagna di indagini conoscitive della struttura esistente ai sensi dei disposti normativi in vigore ed a cura ed onere del Proponente. Tali elementi dovranno essere riportati in un progetto di maggior dettaglio.
2	Per il successivo sviluppo del progetto, per quanto concerne il parcheggio previsto a servizio della fermata S. Donnino, si precisa che nessuna opera potrà essere prevista entro 3 m dal limite di proprietà autostradale
3	Le aree di proprietà autostradali non possono essere oggetto di esproprio e occupazioni temporanee, laddove gli sviluppi progettuali confermino la necessità di occupare tali aree le stesso dovranno essere inserite in un'apposita convenzione.
4	Per lo sviluppo del progetto esecutivo dovrà essere interessata la nostra Direzione di Tronco per la verifica di tutte le attività di cantierizzazione. Le stesse dovranno sempre consentire la manutenzione dell'opera autostradale.
5	Nella Planimetria di individuazione delle WBS dell'opera ferroviaria (elab. “FL42-D-T-GG-WB-00-WBS-PL-03-A”), è riportata all'interno del perimetro tratteggiato facente parte dell'intervento anche un'area compresa nel sottovia autostradale di via Pistoiese, senza tuttavia indicare il tipo di lavorazione ivi prevista. Si ricorda che, nell'ambito della proprietà autostradale, non è possibile realizzare alcuna opera, relativa alla linea ferroviaria o ad eventuali opere compensative per il territorio, senza che la stessa sia approvata da Aspi. Pertanto, nel prosieguo dell'iniziativa, il perimetro di individuazione delle WBS dell'iniziativa non dovrà comprendere tale sottovia.
6	Come anticipato per l'intervento in esame dovrà essere stipulata una Convenzione tra la scrivente, il proprietario ed il gestore della linea tramviaria, da sottoporre alla preventiva approvazione del ns. Concedente MIT, che regoli gli aspetti patrimoniali, realizzativi, gestionali e manutentivi delle opere interferenti con le competenze autostradali. Solo a seguito dell'approvazione della Convenzione da parte del ns concedente potranno essere iniziati i lavori. Nella Convenzione dove dovrà essere indicata l'ottemperanza alle prescrizioni dei precedenti punti, sarà previsto l'impegno del Proponente al ripristino a proprie cure e spese del precedente stato dei luoghi qualora le aree siano necessarie in caso di esigenze autostradali. Per quanto riguarda gli elaborati da allegare alla suddetta Convenzione, oltre alla documentazione inerente all'attraversamento della linea ferrotranviaria e della nuova viabilità stradale in corrispondenza del sottovia autostradale posto alla km 285+340 dell'A1, dovranno essere sviluppate opportune planimetrie e sezioni trasversali in cui siano chiaramente individuate le opere (o le porzioni di esse) dei tratti in parallelismo all'A1, in particolare il tratto nei pressi del parcheggio di S. Donnino e

	riportate le distanze delle stesse dalla proprietà e dalle opere autostradali
7	Rimane a carico del Proponente l'onere e la responsabilità di tutte le attività per l'esecuzione dei lavori, di natura ambientale ed inerenti la sicurezza nei luoghi dei lavori, che dovessero essere necessarie per l'esecuzione dei lavori in oggetto, comprese quelle su aree di proprietà autostradale

- PAD Multienergy SpA: con parere prot. n. 0043996/2024 del 10/07/2024 ha chiesto chiarimenti in merito all'area prevista in esproprio;

- Kuwait Petroleum Italia SpA: con parere prot. n. 0042703/2024 del 04/07/2024 ha chiesto integrazioni sulla documentazione di avvio, in riferimento alla procedura espropriativa che dovrebbe riguardare la particella 845 sub. 500 del Foglio 39 del Catasto terreni del Comune di Firenze, ove è presente una stazione carburanti della Q8; con successivo parere prot. n. 0062553/2024 del 03/10/2024 invia la planimetria dei sottoservizi interferenti con la pista ciclabile afferente al progetto tramviario e si rende disponibile ad un sopralluogo congiunto al fine di individuare con precisione le interferenze;

- SNAM: con parere prot. n. 0041561/2024 del 01/07/2024 esprime parere favorevole e specifica quanto segue: “[...] i lavori di adeguamento alla nostra condotta propedeutici all'esecuzione delle vostre opere andranno realizzati a cura di Snam Rete Gas con oneri da porre a carico del proponente, vi invitiamo, pertanto, a inoltrarci una formale richiesta di preventivo costi/tempi per la risoluzione dell'interferenza e per il rilascio del relativo nulla-osta da parte della nostra direzione. Vi ribadiamo, infine, che il metanodotto emarginato è esercito ad alta pressione e che, pertanto, al fine di garantire l'esercizio in sicurezza dello stesso, nessun lavoro potrà essere intrapreso, nell'ambito della fascia di sicurezza, senza una preventiva formale autorizzazione da parte della scrivente Società. Resta inteso che Vi riterremo responsabili per ogni e qualsiasi danno dovesse derivare a persone, cose o impianti a causa di eventi connessi a eventuali lavori arbitrariamente eseguiti”; con parere prot. 0063909 del 09/10/2024 sulla documentazione integrativa conferma quanto segue: “[...] Dall'esame degli elaborati progettuali inviati dal Comune di Firenze con la nota del 10/06/2024 scorso, è confermato che le opere in progetto interferiscono con il metanodotto emarginato”. Quindi trasmette il preventivo del costo dei lavori per la risoluzione dell'interferenza e specifica l'iter connesso, e ricorda quanto segue: “[...] il metanodotto emarginato è in pressione e in esercizio, ci corre l'obbligo di evidenziare che, ai fini della sicurezza, all'interno della fascia asservita del gasdotto, nessun lavoro potrà essere intrapreso senza una preventiva autorizzazione della scrivente Società e senza gli opportuni accordi con il competente Centro Snam Rete Gas di Scandicci per definire il verbale relativo ai “rischi specifici”, nonché le fasi dei Vostri lavori, presenziare al picchettamento della condotta e sottoscrivere il relativo ulteriore verbale in cui, tra l'altro, è previsto il nominativo della Vostra impresa esecutrice dei lavori e quello della compagnia assicuratrice.”. Infine rilascia le seguenti prescrizioni:

N	Proposta di condizione ambientale (prescrizione) / raccomandazione
1	sollevare la scrivente Società da ogni e qualsiasi responsabilità per i danni che possano derivare al metanodotto, persone o cose a causa di eventi dipendenti dai lavori eseguiti.
2	non effettuare, nel corso dei lavori, nessun transito con mezzi pesanti, deposito di materiali e/o interventi di qualsiasi genere, ivi compreso l'uso di esplosivi e/o l'utilizzo di trivelle, battipalo o attrezzature simili, entro l'intera fascia asservita larga m. 12,00 (dodici/00), senza una preventiva autorizzazione da parte della scrivente Società;
3	definire e verbalizzare con il Centro Snam Rete Gas di Scandicci, direttamente o tramite l'impresa esecutrice dei lavori, quali competenti e responsabili in materia, le "procedure di esecuzione dei lavori" al fine di garantire il rispetto delle normative vigenti, in particolare quella relativa alla sicurezza;
4	realizzare e mantenere agibile, a personale e mezzi, le strade e/o gli accessi agli impianti della scrivente Società adeguati a seguito dei lavori in oggetto, affinché gli stessi siano, ai fini della sicurezza, sempre e in qualunque momento facilmente raggiungibili;
5	tra la ns. condotta ed i Vs. eventuali sottoservizi, la distanza misurata in senso verticale fra le due superfici affacciate dovrà essere di almeno metri 0,50; fra i servizi dovrà essere posta una soletta realizzata con beole in c.a., un'analogo soletta dovrà essere posta tra il piano di calpestio ed il servizio ad esso più prossimo;
6	sopra la nostra condotta non dovranno essere realizzati depositi di materiali e/o parcheggi, anche se provvisori;
7	dovrà essere garantita la possibilità di accesso in ogni tempo con il personale ed i mezzi necessari, alle

	opere ed agli impianti qualora la scrivente Società abbia la necessità di eseguire lavori di manutenzione ordinaria e/o straordinaria su tale tratto di metanodotto;
8	qualora ricorra la necessità di intervenire su tale tratto di metanodotto, gli eventuali danni causati ai manufatti realizzati o, comunque, a qualsiasi opera o materiale che costituisca ostacolo per il personale e i mezzi, non potranno, in nessun caso, costituire motivo di richiesta di risarcimento da parte Vostra;
9	resta altresì inteso che le fasce asservite dovranno essere lasciate a terreno agrario, non potranno essere pavimentate né adibite a deposito di materiali e/o di mezzi ed apparecchiature in genere, né potrà essere alterata la quota di posa delle condotte.

- E- distribuzione: con parere prot. n. 0044331/2024 del 11/07/2024, rilascia parere favorevole, precisando quanto segue: “[...] Vi informiamo che in prossimità delle aree progettuali di Vostro interesse insistono nostre linee MT (15 kV) e BT (0,4 kV). Pertanto, vengono opportunamente trasmesse le planimetrie con indicata la posizione delle nostre linee elettriche, precisandovi che la posizione delle linee in cavo interrato è da ritenersi puramente di massima essendo possibili discordanze con la situazione reale, con esonero di ogni responsabilità della Società E-distribuzione S.p.A.” e rilasciando alcune raccomandazioni:

N	Proposta di condizione ambientale (prescrizione) / raccomandazione
1	Nel caso in cui che le nostre linee fossero ritenute interferenti con l'opera in oggetto dovrà essere formulato con congruo anticipo richiesta di spostamento impianti (fax:800046674 – pec: e-distribuzione@pec.edistribuzione.it); in fase di elaborazione del relativo preventivo saranno valutati oneri e opere a carico del richiedente. Eventuale richiesta per segnalazione sul posto delle linee elettriche in cavo interrato dovrà essere rivolta a: e-distribuzione S.p.A, Unità Territoriale di Firenze almeno 10 giorni prima dell'inizio dei lavori
2	Si ricorda di formulare le richieste annesse alla variazione della linea elettrica in tempi significativamente compatibili e antecedenti all'inizio dei lavori progettuali
3	Nell'esecuzione di lavori in prossimità dei nostri impianti in servizio, si raccomanda inoltre di porre in atto tutte le cautele, diligenza e prudenza del caso, ricorrendo, se necessario, allo scavo a mano
4	Si ricorda che l'articolo 130 del R.D.L. 11/12/1933, n° 1775 vieta a chiunque di danneggiare o comunque,manomettere le condutture elettriche. Pertanto, si declina ogni responsabilità per qualsiasi evento dannoso che possa derivare a persone, animali o cose, in dipendenza dei lavori
5	Si ricorda quanto previsto dal D.Lgs. N° 81 del 09 aprile 2008 “Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro” che regolamentano la materia ed in particolare sugli artt. 83 e 117 che vietano l'esecuzione di lavori in prossimità di linee elettriche o impianti elettrici con parti attive non protette senza che siano adottate idonee precauzioni

- Terna Rete Italia: con parere prot. n. 0046276/2024 del 19/07/2024, in riferimento alle possibili interferenze analizzate richiede integrazioni

- IRIDEOS: con parere prot. n. 0065317 del 08/10/2024 rileva che non ha infrastrutture interferenti con l'opera in oggetto

- Retelit Digital Services SpA: con parere prot. n. 0064167 del 10/10/2024 rileva che non ha infrastrutture interferenti con l'opera in oggetto

- Firenze SMART: con parere prot. n. 0064342 del 11/10/2024 esprime quanto segue: “[...] riserva sulla documentazione presentata, in quanto afflitta da numerose revisioni necessarie fin da subito per rendere i progetti compatibili con le osservazioni tecniche di cui si riportano di seguito le più salienti, pertanto le tavole non sono approvabili nella veste presentata. Preme evidenziare che non risulta agli scriventi che vi siano state richieste preliminari di incontri tecnici da parte dei progettisti della linea 4.2 tali da anticipare il più possibile lo scambio di informazioni tecniche occorrenti a redigere progetti approvabili in tale sede: invitiamo fin da subito a contattare sia gli uffici comunali sia gli uffici tecnici di Firenze Smart per un incontro “ad-hoc” per meglio illustrare le riserve di seguito espresse soltanto in via sintetica, ma che inficiano l'approvazione dei progetti.”

- Autorità Idrica Toscana: con parere prot. n. 0044959/2024 del 15/07/2024 evidenzia quanto segue: “[...] si dà atto del recepimento dei contenuti del precedente contributo AIT prot. n. 6089/2024, in particolare per

quel che riguarda l'attuazione di modalità realizzative del "Parcheggio Campania" volte a evitare la "dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche proveniente da piazzali e strade" (come disposto dal comma 4 dell'art.94 del D.Lgs 152/2006 e ulteriormente ridefinito nell'Allegato A alla DGRT 872/2020) all'interno della "zona di rispetto" del pozzo in gestione al S.I.I. denominato "CPO\_Le\_Piagge" (cod. infrastruttura PO00207), ubicato nel comune di Firenze in località Le Piagge."

- Publiacqua SpA: con parere prot. n. 0065053 del 15/10/2024 ribadisce il parere inviato nell'ambito della richiesta di verifica di completezza formale, che evidenzia quanto segue: "[...] Publiacqua comunica che sono in svolgimento le verifiche necessarie all'individuazione dei sottoservizi interferenti con la nuova linea tranviaria 4.2, tratta Le Piagge – Campi Bisenzio, di concerto con i progettisti dell'intervento e con il settore competente del Comune di Firenze. Resta inoltre inteso che, stante la complessità dell'opera, la Scrivente Società ha individuato il proponente Comune di Firenze come interlocutore per la risoluzione delle interferenze e che, una volta raggiunto un grado di progettazione maggiore, queste verranno condivise anche con il Comune di Campi Bisenzio."

- RFI: con parere prot. n. 0049194/2024 del 05/08/2024 evidenzia quanto segue: "[...] Dalla documentazione resa disponibile si rileva che il progetto oggetto del presente procedimento sembra svilupparsi al di fuori della fascia di rispetto ferroviaria e, non essendo comunque state riscontrate particolari interferenze con la Linea Ferroviaria Firenze - Pisa, in relazione al dettaglio progettuale trasmesso, non si hanno osservazioni in merito da portare all'attenzione di codesto Ente."; in riferimento alla documentazione integrativa con parere prot. n.0060026/2024 del 25/09/2024 ribadisce quanto già espresso con nota del 05/08/2024

N	Proposta di condizione ambientale (prescrizione) / raccomandazione
1	Si ricorda l'osservanza del titolo III del DPR 753/80 e si fa presente che eventuali lavori e/o opere potenzialmente interferenti e/o ricadenti all'interno della Fascia di rispetto ferroviaria di cui al DPR n. 753/80 dovranno comunque essere autorizzate da questa Direzione sulla base di un progetto esecutivo, che dovrà essere conforme al suddetto DPR e alla normativa nazionale e ferroviaria in materia
2	nella successiva fase progettuale, dovrà essere data chiara evidenza del non aggravio all'infrastruttura ferroviaria dal punto di vista idraulico, riportando negli specifici studi anche gli attraversamenti della Linea ferroviaria

- Azienda USL Toscana Centro: con parere prot. n. 0044335/2024 del 11/07/2024 e prot. n. 0047700/2024 del 26/07/2024 richiede integrazioni in riferimento alle componenti rumore ed elettromagnetismo e ai fini della verifica del rispetto delle condizioni di cui al comma 1 art. 242 ter dell'attuazione dell'art. 242 ter "Interventi ed opere in siti oggetto di bonifica" del D.Lgs. 152/2006; con successivo parere prot. n.0067254/2024 del 23/10/2024 esamina anche la variante progettuale ed esprime parere favorevole per entrambi i tracciati con le seguenti prescrizioni al fine della progettazione esecutiva:

N	Proposta di condizione ambientale (prescrizione) / raccomandazione
1	Sia indicato il sistema di schermatura magnetico da installare in tutte le SSE ed effettuare la simulazione dei valori di induzione magnetica ottenuti a seguito della schermatura, con la rappresentazione delle relative isolivello
2	Sia individuata in modo univoco e certo la soluzione progettuale, con le modalità di cui al punto 2.7, che risolva ogni possibile interferenza tra la linea di AT, che attraversa il futuro deposito, e gli edifici in cui sia prevista la permanenza di personale per almeno 4 ore giornaliere. Questo al fine di garantire in tali ambienti di lavoro il rispetto del limite di qualità di 3µT
3	Sia condotta per tutti gli ambienti di lavoro del deposito, in cui si può presumere la permanenza di addetti, la verifica dei rapporti areo-illuminanti
4	Per il ricettore sensibile n. 9 "Scuola materna Capuano" sia svolto il confronto tra i livelli attesi in facciata ed i limiti previsti dalla classe II
5	Sia condotta una valutazione previsionale di dettaglio circa l'impatto acustico nella fase di cantiere, sia con riferimento alla realizzazione dell'infrastruttura lineare che del deposito. Questo al fine di verificare la necessità di richiedere specifica deroga acustica

Condizioni specifiche per il tracciato finale via Botticelli – piazza Aldo Moro:

N	Proposta di condizione ambientale (prescrizione) / raccomandazione
1	Sia dato riscontro delle ulteriori misurazioni fonometriche ante operam svolte in corrispondenza del futuro capolinea Rucellai
2	Per il ricettore scuola dell'infanzia H.C. Andersen (R3): a) Sia rivalutata l'altezza della barriera acustica a protezione del fabbricato scolastico e conseguentemente ricalcolati i valori attesi attenuati in facciata; b) Siano definite le caratteristiche/prestazioni acustiche minime richieste per le barriere antirumore; c) Sia prevista l'installazione di barriera antirumore in materiale trasparente (vetro) a protezione della facciata più prossima alla sede tramviaria
3	Sia valutata l'opportunità di realizzare la tratta su via Botticelli, sino al capolinea, con un sistema di alimentazione dei convogli a batteria, nonché di imporre velocità di percorrenza ridotte
4	Sia valutato lo spostamento della prevista fermata "Giordano Bruno" in corrispondenza del plesso scolastico ICS "Rita Levi Montalcini", più prossima alla via Giordano Bruno

Condizioni specifiche per la variante al tracciato finale via Masaccio – Via Don Gnocchi:

N	Proposta di condizione ambientale (prescrizione) / raccomandazione
1	La tratta in via Masaccio sino al capolinea sia prevista con un sistema di alimentazione dei convogli solo a batteria, escludendo quindi l'installazione della linea di contatto
2	Siano imposte a tutti i veicoli/convogli in transito ridotte velocità di percorrenza

- ARPAT: con parere prot. n. 0044866/2024 del 15/07/2024 ha chiesto integrazioni sulla documentazione iniziale

- Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale: con parere prot. n. 7563/2024 del 10/07/2024 ha preso in esame gli strumenti di piano vigenti (PGRA – piano di gestione del rischio alluvioni, PGA – piano di gestione delle acque, PAI - Piano di Bacino, stralcio Assetto Idrogeologico) evidenziando quanto segue: “[...] Con riferimento al PGA, l'opera interferisce con i seguenti corpi idrici superficiali:

- COLLETTORE SINISTRO DI ACQUE BASSE, canale artificiale, in stato ecologico Scarso e stato chimico Non buono (con obiettivi del raggiungimento degli stati “Buono” al 2027);

- FOSSO REALE (2)-TORRENTE RIMAGGIO (2), canale artificiale, in stato ecologico Scarso e stato chimico Non buono (con obiettivi del raggiungimento degli stati “Buono” al 2027);

- COLLETTORE ACQUE BASSE, canale artificiale, in stato ecologico Scarso e stato chimico Non buono (con obiettivi del raggiungimento degli stati “Buono” al 2027);

- FIUME BISENZIO VALLE, in stato ecologico Scarso (con obiettivo dello stato Buono al 2027) e stato chimico Buono (con obiettivo del suo mantenimento).

Inoltre il PGA individua il CORPO IDRICO SOTTERRANEO DELLA PIANA FIRENZE, PRATO, PISTOIA – ZONA FIRENZE, in stato quantitativo Buono (con obiettivo del suo mantenimento) e stato chimico Non buono (obiettivo del raggiungimento dello stato Buono al 2027).

Si ricorda che il PGA non prevede espressione di pareri, tuttavia dovrà essere assicurata l'adozione di tutti gli accorgimenti necessari, anche in fase di cantiere, al fine di evitare impatti negativi sui corpi idrici, deterioramento dello stato qualitativo o quantitativo degli stessi e mancato raggiungimento degli obiettivi di qualità. Si segnala inoltre che l'area in esame è in parte ricompresa nelle Aree di interferenza tra acque superficiali e acque sotterranee individuate dal PGA, per le quali, ai sensi dell'articolo 16 comma 7 degli Indirizzi di Piano, eventuali prelievi da acque sotterranee potrebbero essere interessati da limitazioni tese a ridurre criticità a carico dei corpi idrici superficiali connessi. Con riferimento al PAI Dissesti, l'area di intervento è esterna ad aree classificate a pericolosità da dissesti di natura geomorfologica.”

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto: con parere prot. n. 0043967/2024 del 10/07/2024 riprende quanto espresso nel parere di Autostrade per l'Italia del 08/07/2024

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti e la navigazione – Divisione 5 Sistemi di trasporto rapido di massa: con parere prot. n. 0044312/2024 del 11/07/2024, in relazione al rilascio del NOT, ha richiesto integrazioni sulla documentazione iniziale; con parere prot. n. 0063646/2024 del 08/10/2024 in riferimento alla documentazione integrativa evidenzia quanto segue: “[...] quanto indicato nella Relazione di riscontro alle richieste di integrazione e chiarimenti di cui alla comunicazione prot. 266566 del 6/8/2024 del Comune di Firenze, nonché negli elaborati specifici prodotti per questo

ufficio, verrà esaminato nell'ambito dell'istruttoria, una volta ricevuto il Progetto Definitivo aggiornato. Quanto, invece, alla proposta di modifica del tratto finale della linea si confermano le osservazioni di cui alla nota di questo ufficio RU 7219 del 13/09/2024, che pertanto si richiamano integralmente ai fini della presente procedura, con la quale la scrivente, in esito alla richiesta di parere preliminare del comune di Firenze sulla variante in argomento, ha evidenziato che la soluzione in argomento e la soluzione inserita nel Progetto Definitivo si ritengono pressoché equivalenti dal punto di vista trasportistico e che entrambe presentano tematiche progettuali ancora da approfondire. Pertanto, in qualità di Amministrazione che ha valutato positivamente l'intervento in oggetto ai fini dell'inserimento nel PNRR, si ritiene che non sussistano evidenti motivi ostativi qualora si ritenga di variare il tracciato così come individuato nella proposta in parola. Si evidenzia, tuttavia, che la documentazione trasmessa a questo ufficio per la citata valutazione preliminare non era particolarmente approfondita: da una prima analisi di quanto riportato nella Relazione descrittiva generale (elaborato FL42-I-T-GG-GG-00-EGG-RG-01-A) si è rilevata, in particolare, una maggiore criticità in relazione alla tematica della trazione elettrica con riferimento al balcone del fabbricato d'angolo tra via S. Giusto e via della Prunaia, in relazione alla messa in sicurezza nei confronti delle parti intensione. A tale proposito, si evidenzia che la stessa Relazione descrittiva generale illustra una soluzione alquanto articolata che garantirebbe il rispetto delle distanze minime dalle parti in tensione, secondo la normativa, nonché, in alternativa, indica la possibilità di eliminare la linea di contatto tra la fermata Giordano Bruno e il capolinea Rucellai: tale la soluzione risulta possibile in quanto i veicoli oggetto di fornitura a servizio della Linea sono previsti con sistemi di accumulo che consentono di percorrere in marcia autonoma la tratta indicata. Tale soluzione, inoltre, consente di non ridurre ulteriormente lo spazio utile dei marciapiedi in corrispondenza dei pali di sostegno della trazione elettrica. Visto quanto sopra, nel caso in cui venisse adottata la configurazione con il passaggio in via S. Giusto, questo ufficio ritiene che tale variante debba essere sviluppata con la soluzione che prevede l'esercizio in marcia autonoma nell'ultimo tratto. Infine, quanto alla modifica della configurazione del deposito, non si hanno osservazioni di rilievo.”

- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Firenze e le Province di Pistoia e Prato: con parere prot. n. 0044351/2024 del 11/07/2024, ritrasmissione con nota prot. n. 0047211/2024 del 24/07/2024, comunica di aver acquisito le espressioni delle Commissioni per il paesaggio sia del Comune di Firenze che del Comune di Campi Bisenzio e rilascia parere favorevole recependo le prescrizioni impartite dalle Commissioni per il paesaggio e precisandone di nuove sia in relazione agli aspetti paesaggistici che archeologici.

N	Proposta di condizione ambientale (prescrizione) / raccomandazione
1	nell'ambito di utilizzo di nuovo suolo per attrezzature ed opere connesse al sistema tramviario (parcheggio via Campania e area deposito San Donnino) siano utilizzate soluzioni che garantiscano la massima permeabilità (ad es. parcheggi verdi)
2	nelle aree a parcheggio siano utilizzate soluzioni che garantiscano la permeabilità dei suoli
3	le alberature nei parcheggi siano coerenti con il contesto paesaggistico di riferimento evitando la messa a dimora del Cupressus sempervirens e dell' Acer platanoides. Inoltre si raccomanda una progettazione attenta alla stratificazione delle specie arboree in base alla velocità di accrescimento e alla capacità pioniera delle stesse
4	in relazione alla fermata sopraelevata Pistoiese, il rivestimento della muratura di sostegno sia valutato prevedendo opportune opere di mitigazione dei fronti in elevato
5	In relazione alle altre opere di rilevante impatto paesaggistico correlate alla realizzazione della linea tramviaria (come il ponte sul Fosso Reale e le opere compensative presso le cosse di espansione Fosso Reale 1 e 2 e quella di S. Donnino) questa Amministrazione si riserva di dettare ulteriori prescrizioni in sede di valutazione della compatibilità paesaggistica del progetto esecutivo
6	Per quanto di competenza archeologica, nel caso di eventuali modifiche al progetto, si esprime la necessità di avere, anche per le vie brevi integrazioni/elaborati grafici e cartografici (con sezioni, quote impegnate, profondità etc) più specifici sulla tipologia di intervento e sull'impatto nel sottosuolo delle opere in progetto

Con nota prot. n. 0064566/2024 del 11/10/2024 comunica alla Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e per conoscenza al Comune di Campi Bisenzio i pareri favorevoli con prescrizioni delle Commissioni per il paesaggio del Comune di Firenze (parere n. 665 del 03/10/2024) e del Comune di Campi Bisenzio (seduta del 02/10/2024). In relazione alla variante al capolinea nel Comune di

Campi Bisenzio, rilevato che la nuova localizzazione è posta nelle immediate vicinanze della Villa Rucellai, complesso immobiliare tutelato ai sensi della Parte II del D. Lgs 42/2004, rileva la necessità di acquisire alcuni approfondimenti: “[...] si ritiene pertanto che al fine della salvaguardia e della tutela di tale complesso sia necessario effettuare un approfondimento degli impatti dell'infrastruttura di progetto sulla Villa, mediante opportune analisi di intervisibilità, valutando la realizzazione di una fascia di rispetto e di adeguate opere di mitigazione.”

- Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza: con parere prot. n. 0049275/2024 del 05/08/2024 esprime parere favorevole ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 evidenziando quanto segue. “[...] condizione che vengano osservate tutte le prescrizioni così come impartite nel parere istruttorio della Soprintendenza ABAP per la Città Metropolitana di Firenze e per le Province di Pistoia e Prato con nota prot. n. 18098 del 11/07/2024. Per quanto riguarda la tutela archeologica, si rimanda alle determinazioni conclusive della Soprintendenza territorialmente competente conseguenti all'esito finale delle indagini archeologiche prescritte.

Si invita a comunicare per iscritto alla medesima Soprintendenza ABAP la data di inizio dei lavori, il nominativo dell'impresa esecutrice, in possesso dei requisiti di legge, e quello del Direttore dei Lavori, individuato ai sensi dell'art. 52 del Regio Decreto n. 2537 del 23 ottobre 1925.

Ogni circostanza che, preliminarmente o nel corso dei lavori, venga a modificare i presupposti, progettuali o di fatto, sulla base dei quali è stato rilasciato il presente parere ex art. 146 del D.lgs. 42/2004, dovrà essere tempestivamente comunicata alla Soprintendenza ABAP territorialmente competente contestualmente agli eventuali necessari adeguamenti/aggiornamenti del progetto, per la conseguente autorizzazione. Resta, altresì, ferma la facoltà della Soprintendenza ABAP-FI di impartire ulteriori prescrizioni e indicazioni durante lo svolgimento dei lavori, per le scelte di carattere esecutivo non già definite nell'ambito del progetto ovvero definibili soltanto in corso d'opera.”. Con parere prot. n. 0066835/2024 del 22/10/2024, in riferimento alla documentazione integrativa e di chiarimento esprime quanto segue: “[...]ESPRIME PARERE FAVOREVOLE ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004, alla realizzazione delle opere previste nel progetto in esame, così come descritte negli elaborati progettuali pervenuti, a condizione che vengano ottemperate tutte le prescrizioni di tutela contenute nel menzionato parere della Soprintendenza ABAP per la Città Metropolitana di Firenze, per le Province di Pistoia e Prato prot. n. 26139 del 11/10/2024,”

- Comune di Firenze - Direzione Urbanistica: con parere prot. n. 0044170/2024 del 10/07/2024 in relazione ai propri strumenti urbanistici precisa quanto segue: “[...] Lo stato attuale degli strumenti urbanistici comunali è di seguito descritto:

- gli strumenti approvati con DC/2024/00020 del 27.03.2024 (PS e PO) non sono ancora efficaci;

- l'efficacia interverrà 30 giorni dopo la pubblicazione dell'avviso di approvazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana;

- tale pubblicazione avverrà solo a seguito della conclusione del procedimento di conformazione al PIT-PPR.

Fino a tale momento rimane in vigore il Regolamento Urbanistico con le misure di salvaguardia (art. 12 del DPR 380/2001 e art. 103 della LR 65/2014) attivate con l'adozione del PO (deliberazione n. DC/2023/00006 del 13.03.2023). Pertanto, essendo il perimetro dell'area di intervento presente nel Regolamento Urbanistico diverso da quello attualmente in esame, ad oggi il progetto di opera pubblica in oggetto non può dirsi conforme. L'area di intervento è invece conforme al Piano Operativo approvato con DC/2024/00020 del 27.03.2024 come rappresentata nell'area di trasformazione ATs 09.12 Tramvia Linea 4.2. Parimenti, ai sensi dell'art. 9 del DPR 327/2001, il procedimento di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio per la ATs 09.12 Tramvia Linea 4.2 si considera completato con l'efficacia del Piano Operativo.”. Con successive note prot. n. 0045755/2024 del 17/07/2024, n. 0046190/2024 del 18/07/2024 e n. 0046689/2024 del 22/07/2024, comunica l'iter istruttorio per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica di competenza e trasmette alla Soprintendenza il parere favorevole con prescrizioni della Commissione per il paesaggio (parere 497 del 10/07/2024) (vedi prescrizione n. 1 parere della Soprintendenza prot. n. 0044351/2024 del 11/07/2024).

- Comune di Firenze – Servizio Rifiuti e Servizio Sostenibilità: con parere congiunto prot. n. 0044341/2024 del 11/07/2024 hanno chiesto integrazioni in riferimento sia ad aspetti programmatici che in relazione alla componente rumore e ai flussi di traffico e ha ricordato alcune buone pratiche per la gestione dei cantieri.

- Comune di Firenze: con parere unico prot. n. 0064338/2024 del 11/10/2024 espresso sulla documentazione integrativa rileva in merito alle varie competenze quanto segue:

1. Direzione Urbanistica - Servizio Pianificazione Urbanistica: “[...] si evince che il perimetro dell’area di intervento viene ampliato in corrispondenza del deposito e considerato che tale ampliamento comporta l’inclusione, nel perimetro della scheda norma, di porzione di una particella non precedentemente compresa all’interno dell’elenco particelle catastali, si prende atto della necessità di dare conformità urbanistica al progetto di opera pubblica all’interno dello strumento urbanistico attualmente ancora vigente, il Regolamento Urbanistico. Per tutto quanto sopra riportato, il Servizio Pianificazione Urbanistica trasmette la scheda norma ATs 09.xx Tramvia Linea 4.2, predisposta al fine di conformare l’opera tramviaria all’interno del Regolamento Urbanistico vigente, nelle more dell’efficacia del Piano Operativo, che sarà conseguentemente adeguato alla nuova configurazione. Il perimetro della scheda ATs 09.xx Tramvia Linea 4.2 è coerente con la documentazione fornita con le integrazioni del 05.09.2024 rinvenibili all’indirizzo <https://www.comune.campi-bisenzio.fi.it/pau>. All’esito positivo della conferenza istruttoria, una volta definitivamente individuata l’area interessata dall’opera pubblica, occorrerà adeguare lo strumento urbanistico vigente.”

2. Direzione Urbanistica – Ufficio Paesaggistica: fa riferimento a quanto anticipato con nota prot. n. 0063637/2024 del 08/10/2024, si esprime sull’autorizzazione paesaggistica in riferimento alla documentazione integrativa comprensiva della variante progettuale, ed esprime parere favorevole con prescrizione, sulla base di quanto espresso dalla commissione per il paesaggio (parere n. 665 del 03/10/2024)

N	Proposta di condizione ambientale (prescrizione) / raccomandazione
1	le alberature previste nella nuova ipotesi dell'area deposito rotabili, non impiantabili nella fascia di rispetto dell'elettrodotto Terna, siano localizzate lungo gli altri confini dell'area di intervento, almeno con un doppio filare al fine di mitigare l'impatto paesaggistico dell'intervento medesimo

3. Direzione Infrastrutture di Viabilità e Mobilità – Servizio Programmazione mobilità e piste ciclabili: evidenzia che la documentazione non risulta ancora esaustiva e rileva la necessità di approfondimenti progettuali in merito alla relazione tra il percorso tramviario ed il previsto percorso ciclopedonale

4. Direzione Sistema Tramviario metropolitano - Servizio Gestione Tramvia - E.Q. Manutenzione stradale Quartieri 2-3-4-5: rilascia parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni

N	Proposta di condizione ambientale (prescrizione) / raccomandazione
1	Le aree interessate, con qualsiasi titolo, dalla realizzazione dell’intervento, devono essere consegnate al concessionario per la sorveglianza e la custodia manutentiva per tutta la durata dell’intervento e fino alla riconsegna all’Amministrazione Comunale. Si specifica che si intendono come aree interessate anche tutte le aree stradali e le relative pertinenze che sono coinvolte nell’attuazione di provvedimenti di mobilità correlati ai lavori, sia temporanei che definitivi. Tutte le aree così definite dovranno essere preventivamente sottoposte ad indagini al fine di definire interventi di manutenzione preventiva atti a garantire la funzionalità e la sicurezza dell’utilizzo
2	Nel caso sia prevista sulla sede stradale esistente l'esecuzione di opere di scavo e riempimento in momenti differenziati rispetto agli interventi di rifacimento delle pavimentazioni, il richiedente, per la loro realizzazione, si dovrà attenere al rispetto di tutte le prescrizioni tecniche previste dai Disciplinari Tecnici per i ripristini stradali e delle relative pertinenze di cui alla D.D. 8694/2016 con particolare riferimento alla profondità di posa dei cavidotti, ai materiali di riempimento ed all’esecuzione dei relativi ripristini superficiali
3	La segnaletica orizzontale relativa agli attraversamenti pedonali in sede stradale contermina alla sede tramviaria, dovrà essere realizzata in materiale termoplastico preformato conforme alla norma UNI EN 1436
4	Riguardo alla scelta di pavimentazione e finitura di marciapiedi posti sulla viabilità contigua alla sede tramviaria ed oggetto di progetto, fermo restando il rispetto di eventuali altri vincoli o prescrizioni che hanno determinato la scelta progettuale in questione, si ritiene più funzionale il ricorso a pavimentazioni di maggior semplicità manutentiva quali pavimentazioni in conglomerato bituminoso
5	In materia di abbattimento barriere architettoniche: per quanto concerne le caratteristiche geometriche delle aree e percorsi pedonali si rimanda al DPGR Regione Toscana n. 41/R/2009 “Regolamento di attuazione dell’articolo 37, comma 2, lettera g) e comma 3 della legge regionale 3 Gennaio 2005, n. 1 (Norme per il governo del territorio) in materia di barriere architettoniche”. In particolare si prescrive il posizionamento di idonei percorsi tattili Loges-Vet-Evolution in corrispondenza degli attraversamenti

	pedonali nelle porzioni di marciapiede oggetto di alterazione. A tal proposito si ritiene che debba esser fatto riferimento alle linee guida per la progettazione dei segnali e percorsi tattili necessari ai disabili visivi per il superamento delle barriere percettive I.N.M.A.C.I. Relativamente ai segnali tattili integrati per ipovedenti, del tipo Loges-Vet-Evolution (LVE) posti sulla viabilità contermina alla sede tramviaria sono da preferirsi piastrelle prefabbricate di cemento (anziché in elementi PVC) di spessore non inferiore a 3 cm e di colore adatto a garantire un contrasto evidente con il colore della circostante pavimentazione
6	Per lo smaltimento delle acque meteoriche della viabilità contermina alla sede tramviaria, fermo restando il rispetto di eventuali altri vincoli fisici in sito, ciascuna caditoia stradale deve essere collegata direttamente e indipendentemente al tratto fognario recettore o, alternativamente dove ciò non è possibile, si dovrà prevedere un collettore dedicato, opportunamente dimensionato in funzione del numero di caditoie collegato, da collegare successivamente alla fognatura; tale collettore non dovrà essere passante rispetto ai pozzetti delle caditoie; in ogni caso ciascuna caditoia dovrà essere collegata singolarmente al relativo collettore di raccolta, con tubazione di diametro non inferiore a 160 mm
7	il numero ed il posizionamento delle caditoie dovrà essere valutato in funzione dell'area drenata nonché delle quote della sede stradale

5. Direzione Infrastrutture di Viabilità e Mobilità - RUP realizzazione nuovo collegamento SR66-Via de Cattani: in riferimento al collegamento stradale fra la SR 66 Pistoiese e la nuova strada di collegamento Via Pistoiese Via de Cattani, evidenzia quanto segue: “[...] *In data 08 luglio 2024 prot. 233229 è stata inviata al Comune di Campi Bisenzio l’osservazione ai sensi del D.Lgs 152/06 con allegati gli elaborati del Progetto Definitivo ‘Realizzazione di una rotatoria in V. Pistoiese, in corrispondenza del confine fra i comuni di Firenze e Campi Bisenzio ‘CO 220388 CUP H17H23002410004 – approvato con Del. Giunta Firenze n. 590 del 28/11/2023 ed inserito negli atti di programmazione urbanistica del Comune di Firenze, chiedendo che fossero valutate le possibili interferenze ed implicazioni negli atti procedurali e di autorizzazione del percorso di realizzazione della linea tramviaria e comunicando che gli atti utili erano già stati inviati allegati al prot. 10773 del 10/01/24. Rispetto a quanto già comunicato e trasmesso, verificata la precedente compatibilità ed armonizzazione degli interventi in progetto, non risultano ad oggi variazioni per quanto riguarda il progetto della rotatoria al quale si fa riferimento per lo sviluppo degli atti urbanistici e progettuali.*”

6. Direzione Ambiente - Servizio Sostenibilità, Valutazione Ambientale, Geologia e Bonifiche: a seguito dell’istruttoria svolta sulla documentazione integrativa presentata, ritiene che la stessa non risponda in maniera adeguata a quanto richiesto nel precedente contributo; manca inoltre la documentazione necessaria per poter esprimere il parere di supporto per il rilascio dell’autorizzazione ai fini del vincolo idrogeologico e richiede le seguenti integrazioni: “[...] *per quanto riguarda il Canale Macinante, non facente parte del reticolo idrografico e di gestione di cui alla LR 79/2012, si ribadisce comunque che il Comune di Firenze, ed in particolare lo scrivente Servizio, in relazione all’attraversamento previsto della Linea 4.2, non rilascia una specifica “autorizzazione” ai sensi del R.D. 523/1904, bensì un parere di compatibilità, con precipuo riguardo alla possibilità di manutenzione dello stesso.*

[...] *per il rilascio dell’autorizzazione ai fini del vincolo idrogeologico relativo alle aree boscate interferite presenti nel territorio comunale (pratica n. 6741/24 della Dir. Urbanistica), si ribadisce la necessità che sia presentata idonea relazione e documentazione ai sensi della LR 39/2000 e DPGR 48/R/2003, che dia atto di quanto richiesto dalle norme tecniche per l’esecuzione dei lavori (artt. da 73 a 78 del regolamento forestale).*

[...] *per l’approvazione del progetto definitivo, che la Relazione geologica, idrogeologica e geomorfologica (cod. elab. FL42-D-M-IN-GE-00-EGG-RT-01-B) sia integrata con gli studi geologici e correlate norme del nuovo Piano Strutturale e del Piano Operativo approvati, con particolare riferimento alla scheda ATs 09.12 Tramvia Linea 4.2 del PO approvato, al fine di definire le idonee condizioni e criteri di fattibilità in relazione alla pericolosità geologica riscontrabile presso le aree di intervento. Rispetto ai suddetti criteri dovrà essere verificato dal Proponente che le indagini e le valutazioni già svolte siano coerenti con quanto richiesto dalla suddetta disciplina.*

[...] *per l’approvazione del progetto definitivo, che la Relazione sismica (cod. elab. FL42-D-T-IN-SM-00-EGG-RT-01-B) sia integrata con gli studi geologici e sismici e correlate norme del nuovo Piano Strutturale e del Piano Operativo approvati, con particolare riferimento alla scheda ATs 09.12 Tramvia Linea 4.2 del PO approvato, al fine di definire le idonee condizioni e criteri di fattibilità in relazione alla pericolosità sismica riscontrabile presso le aree di intervento. Rispetto ai suddetti criteri dovrà essere verificato dal Proponente che le indagini e le valutazioni già svolte siano coerenti con quanto richiesto dalla suddetta*

disciplina.

[...] per l'approvazione del progetto definitivo, che la Relazione idrologica-idraulica e di compatibilità (cod. elab. FL42-D-T-II-II-01-EGG-RT-01-B) sia integrata con gli studi idraulici e correlate norme del nuovo Piano Strutturale e del Piano Operativo approvati, con particolare riferimento alla scheda ATs 09.12 Tramvia Linea 4.2 del PO approvato, al fine di definire le idonee condizioni e criteri di fattibilità in relazione alla pericolosità idraulica riscontrabile presso le aree di intervento. Di tali criteri e condizioni si dovrà tenere conto per la progettazione delle opere di messa in sicurezza idraulica e/o di gestione del rischio idraulico in particolare per i seguenti interventi di maggior rilievo previsti in progetto: - Linea tramviaria e relative fermate; - Parcheggio Campania; - SSE presso il parcheggio Campania; - Deposito San Donnino; - SSE presso Deposito San Donnino; - Parcheggio San Donnino; - Pista Ciclabile.

[...] si ritiene che debba essere rivisto ed anche corretto (rettificando le cartografie e correlate norme dei piani comunali) l'elaborato denominato Allegato\_19.18 Relazione di sintesi per la fattibilità geologica, sismica ed idraulica delle opere comportanti variante urbanistica (ex Allegato 13.4), il quale deve dare evidenza delle parti in variante rispetto a quanto rappresentato nel RU vigente. Per quanto riguarda la definizione delle condizioni e dei criteri di fattibilità da applicare, si ribadisce di integrare le valutazioni facendo riferimento agli studi geologici, sismici ed idraulici e correlate norme del nuovo Piano Strutturale e del Piano Operativo approvati con Deliberazione Consigliare DC/2024/00020 del 27.03.2024, ed in particolare alla scheda Ats 09.12 Tramvia Linea 4.2 del PO approvato, che hanno già avuto riscontro positivo da parte del Genio Civile ai sensi del DPGR 5/R/2020. Per quanto riguarda l'elaborato in questione si rinvia comunque anche a quanto potrà essere espresso dal Genio Civile competente."

Evidenzia inoltre: "[...] Non si ritiene inoltre soddisfacente quanto specificato dal Proponente visto che, fatta salva la gestione del servizio tranviario in caso di fenomeni alluvionali, i punti 1 e 2 fanno riferimento al non incremento della pericolosità in altre aree ma non alla messa in sicurezza e/o gestione del rischio dei diversi interventi previsti (parcheggi, SSE, deposito). Si rinvia pertanto a quanto sopra richiesto (vedi lettera D) per i suddetti punti 16.9, 16.10 e 16.11 in merito alle integrazioni necessarie per la Relazione.

[...] Nel caso in cui la Relazione idrologica-idraulica e di compatibilità revisionata preveda misure strutturali per il superamento del rischio idraulico che comportino sottrazione volumetrica rispetto all'evento con Tr.200 anni, il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree dovrà essere verificato implementando ulteriormente il modello idraulico già eseguito (sempre che il modello eseguito e le condizioni al contorno adottate siano ritenute idonee dai soggetti competenti), che dovrà considerare anche le casse di compenso previste nel comune di Campi Bisenzio.

[...] Si richiede di ridurre al minimo l'interferenza del parcheggio "Pistoiese" con la pista ad esso contigua, la quale dovrà essere ad uso esclusivo dei mezzi di manutenzione del Canale Macinante. Dovrà quindi essere realizzato, in prossimità dell'accesso alla fermata tranviaria "Pistoiese", un solo attraversamento trasversale pedo/ciclabile collegato al parcheggio. L'attraversamento dovrà essere opportunamente segnalato e messo in sicurezza rispetto al transito dei mezzi d'opera. La percorribilità longitudinale della pista dovrà essere impedita ad altri veicoli predisponendo un'idonea barriera (cancello, catena, sbarra, etc.) all'ingresso della stessa, in prossimità dell'imbocco del parcheggio. Un'ulteriore barriera dovrà essere collocata a servizio dell'altra pista di servizio, presso l'ingresso di via S. Jacopo.

7. Direzione Ambiente - Servizio Sostenibilità, Valutazione Ambientale, Geologia e Bonifiche – E.Q. Sviluppo Spazi Verdi Urbani: rilascia parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni

N	Proposta di condizione ambientale (prescrizione) / raccomandazione
1	Realizzare le nuove pavimentazione dei piazzali (deposito, parcheggi, ecc) e dei percorsi (tramvia, pista ciclabile, marciapiedi) con pavimentazione drenante, specificando che nel caso di utilizzo di conglomerato bituminoso drenante sono da adottare colori chiari per l'abbattimento della temperatura superficiale nei mesi più caldi
2	Provvedere ad incrementare l'ombreggiamento dei percorsi (tramvia, pista ciclabile, marciapiedi) e dei piazzali (deposito, parcheggi, ecc.) con l'impianto di alberature idonee all'assorbimento di gas climalteranti ed inquinati presenti in atmosfera; in particolare si ritiene necessario proseguire l'alberatura lungo la linea tramviaria dal Km 0,00 lungo tutto il tratto a lato della Goricina ed a lato delle piste ciclabili; nei casi in cui la sede stradale risulta di larghezza esigua si invita ad individuare l'impianto di filari arborei in aree limitrofe, in specie di proprietà pubblica (vedi giardino di via degli Abruzzi)
3	Tutti i nuovi impianti arborei ed arbustivi dovranno essere dotati di impianto di irrigazione
4	Nelle aree, in cui è necessario ricorrere all'utilizzo di pavimentazioni impermeabili a seguito di analisi di rischio (parcheggio di San Donnino), provvedere all'inserimento di pensiline ombreggianti,

	eventualmente utilizzabili per l'installazione di pannelli fotovoltaici. In questo caso specifico si richiede di dettagliare il sistema di realizzazione delle condutture di raccolta della acque meteoriche, dell'illuminazione e dei sottoservizi in genere, al fine di dimostrare il rispetto di quanto indicato nell'analisi di rischio
5	Individuare l'insieme di accorgimenti atti a garantire la sicurezza, sia sociale che ambientale, delle aree marginali a limite dell'area di deposito e del tracciato tramviario
6	In generale, laddove possibile, è da prediligere per i nuovi interventi l'utilizzo di materiali ecocompatibili, riciclabili e/o di recupero
7	Per l'area di pertinenza del deposito, laddove non interferisca con le attività ivi presenti, si valutino interventi volti all'inserimento di alberature e/o arbusti, anche a fini di schermatura con gli edifici confinanti

8. Direzione Ambiente - Servizio Rifiuti, Igiene Pubblica, Ambientale e del Territorio – E.Q. Igiene Pubblica, Ambientale e Vivibilità Urbana: rilascia parere favorevole

9. Direzione Ambiente - Servizio Parchi, Giardini ed Aree Verdi – E.Q. Gestione del Verde Zona 2 – Quartiere 2 e Quartiere 5: rilascia parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni

N	Proposta di condizione ambientale (prescrizione) / raccomandazione
1	Sia data particolare rilevanza alla percentuale di copertura arborea per mitigare gli effetti delle isole di calore, privilegiando specie arboree a portamento espanso, laddove possibile, per esempio all'interno delle nuove aree attrezzate a parcheggio, anche in termini di densità, in modo tale da ottenere la massima copertura superficiale a terra
2	Siano previste, oltre quelle già ricomprese al paragrafo 6.11 della Relazione Tecnica Illustrativa (FL42-D-V-VR-PR-00-OPV-RT-01-A), pacciamature con vegetazione tappezzante per tutte le nuove piantagioni di alberi
3	Durante la fase di progettazione esecutiva, siano valutati tutti i possibili interventi atti a mitigare o risolvere le interferenze tra alberature esistenti e i sottoservizi di progetto affinché queste non siano abbattute
4	Durante le fasi di cantierizzazione e le successive fasi di realizzazione siano messi in atto quegli interventi che in armonia con il contesto ambientale, siano tali da poter raggiungere il risultato di progetto nel rispetto totale del Regolamento per la Tutela del Patrimonio Arboreo della Città approvato con delibera n.58 del 2016 dal Consiglio Comunale della Città di Firenze
5	Nel rispetto del Regolamento Urbanistico vigente, per la parte del Titolo I riguardante gli spazi e servizi pubblici, in particolare per quanto disciplinato dagli artt. 28, 29, 30 e 31, per le nuove aree verdi e le nuove piantumazioni in generale, siano valutate le sistemazioni verdi in termini di connessione ecologica e comfort degli utenti; siano valutate inoltre le caratteristiche prestazionali relative alla permeabilità del suolo e alle zone d'ombra delle zone adibite a parcheggio, privilegiando le scelte che mirano a favorirne l'integrazione nel contesto circostante laddove questi si inseriscano in aree con carattere naturalistico rilevante

10. Direzione Patrimonio Immobiliare - Servizio Gestione Patrimonio: rileva la necessità di acquisire approfondimenti in merito al piano di esproprio

11. Direzione Servizi tecnici – Servizio Supporto tecnico Quartieri e Impianti Sportivi: rilascia parere favorevole

12. Direzione Sistema Tramviario metropolitano - Servizio Gestione Tramvia: evidenzia problemi progettuali lungo il tracciato tramviario ed in relazione alle opere accessorie

- Comune di Campi Bisenzio - Settore 5 Governo del Territorio: con nota prot.n. 0043765/2024 del 09/07/2024, sostituita con nota prot. n. 0045321 del 16/07/2024, esprime parere favorevole con prescrizioni ai fini del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica (così come riportate nel parere della Soprintendenza di competenza del 11/07/2024). In riferimento alla componente rumore, comunica l'adozione dell'aggiornamento del Piano di Classificazione Acustica. In relazione alle autorizzazioni inerenti il codice della strada, rilascia parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni. Infine ha richiesto di valutare la possibilità di una modifica del tratto finale della tramvia, in arrivo a *Piazza Aldo Moro*.

N	Proposta di condizione ambientale (prescrizione) / raccomandazione
1	L'allestimento del cantiere dovrà prevedere tutta la segnaletica necessaria a norma di legge, appropriata alle situazioni di fatto e alle circostanze specifiche, come previsto dal D.Lgs 285/92 e s.m.i., dal D.P.R. 16.12.92 n° 495 e dal D.M. 10.07.2002 (schemi segnaletici), in maniera tale da garantire la sicurezza del transito pedonale e carrabile
2	Tutte le lavorazioni dovranno essere eseguite in modo da consentire l'accesso in sicurezza alle abitazioni e/o ai passi carrabili. Laddove ciò non fosse possibile dovranno essere presi tutti gli accorgimenti tali da rendere minimo il disagio alle utenze
3	Il corpo stradale e le sue pertinenze (marciapiedi, banchine, zanelle, liste e cordoni, fognature, pozzetti, riempimenti, pavimentazioni, ecc.) una volta terminate le lavorazioni principali deve essere ripristinato a perfetta regola d'arte, sostituendo gli eventuali elementi deteriorati durante l'esecuzione dei lavori
4	Nel caso in cui gli interventi da realizzarsi vadano ad interferire con la regolare circolazione del traffico veicolare e pedonale, l'esecuzione degli stessi dovrà obbligatoriamente essere concordata in via preventiva con gli Uffici della Polizia Municipale e della Viabilità di questa Amministrazione per il "coordinamento dei provvedimenti di mobilità"
5	Nell'organizzazione del cantiere è necessario analizzare e disciplinare la delimitazione e l'allestimento delle zone di stoccaggio e di deposito. Le aree di deposito materiali o sosta mezzi di cantiere, devono prevedere adeguati sistemi di contenimento al fine di evitare possibili dispersioni di materiali in carreggiata o in aree sottostanti (come, ad esempio, in corrispondenza di ponti/viadotti)
6	Le acque raccolte nelle lavorazioni che prevedono scavi di ogni genere, dovranno essere incanalate e smaltire con opportuni drenaggi
7	Il personale tecnico dell'Amministrazione potrà impartire disposizioni particolari in merito all'esecuzione dei lavori, con riferimento a particolari situazioni che potranno verificarsi
8	Gli interventi su opere idrauliche (ponti, ponticelli, ecc.) devono essere eseguiti senza alterazioni strutturali, anche minime, e con ripristini a perfetta regola d'arte

- Città Metropolitana di Firenze: con parere prot. n. 0044309/2024 del 11/07/2024 la Direzione Mobilità ha chiesto integrazioni in riferimento al rilascio dell'autorizzazione ai sensi del codice della strada.

I contributi tecnici dei seguenti Settori Regionali:

- Direzione Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale: con nota prot. n. 0044187/2024 del 10/07/2024 esprime parere favorevole in riferimento alla programmazione prevista dal PRIIM e ricorda quanto segue: “[...] ai sensi dell’art.4 della convenzione associata per la gestione del lotto unico tpl su gomma, le azioni che comportano modifiche significative alla rete del sistema di trasporto pubblico locale devono essere comunicate all’Ufficio Unico Regionale per la valutazione degli effetti e l’individuazione dei possibili interventi da verificare con gli enti proponenti ai fini dell’equilibrio economico.”

- Genio Civile Valdarno Centrale: con parere prot. n. 0044382/2024 del 11/07/2024 ha chiesto integrazioni sulla documentazione iniziale; con successivo parere (Prot. n. 0064746/2024 del 14/10/2024) ritiene ancora la documentazione non esaustiva in riferimento ai seguenti argomenti:

- documentazione inerente il rilascio delle concessioni con autorizzazioni ai sensi del DPGR 60/R/2016;
- aree di compensazione;
- scarichi idrici;
- documentazione inerente la variante urbanistica (DPGR 5/R/2020)

- Programmazione Grandi Infrastrutture di trasporto e Viabilità regionale: con parere prot. n. 0044316/2024 del 11/07/2024 esprime alcune considerazioni in relazione alle strade regionali e alle infrastrutture di trasporto stradali e ferroviarie di interesse nazionale, tenuto conto anche di quanto riportato nel Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM)

- Autorizzazioni Uniche Ambientali: con parere prot. n. 0046188/2024 del 18/07/2024 ha chiesto integrazioni sulla documentazione iniziale; con successivo parere (prot. regionale n. 0523744 del 03/10/2024) ribadisce quanto segue: “[...] • Con riferimento alla fase di cantiere, se nell’ambito del presente procedimento il proponente deve acquisire l’autorizzazione agli scarichi ai sensi dell’art. 124 del D.Lgs. 152/2006:

- *il Proponente dovrà indicare la presenza/assenza di scarichi di acque reflue assimilate a domestiche fuori fognatura e/o di scarichi di acque reflue industriali; in caso di presenza di tali scarichi dovrà essere presentata la relativa documentazione tecnica;*
  - *nel corso del procedimento dovranno essere acquisiti, a tal fine, i contributi anche dei seguenti soggetti: ARPAT (in caso di acque reflue industriali), Comune (in caso di acque reflue assimilate a domestiche fuori fognatura) e la relazione tecnica del Gestore del Servizio Idrico Integrato – Publicacqua S.p.A. (in caso di acque reflue industriali in pubblica fognatura);*
  - *Con riferimento alle emissioni in atmosfera in fase di esercizio del deposito, se nell'ambito del presente procedimento il Proponente deve acquisire l'autorizzazione alle emissioni ai sensi dell'art. 269 del D.Lgs. 152/2006:*
    - *il Proponente dovrà presentare la relativa documentazione tecnica.*
    - *nel corso del procedimento dovranno essere acquisiti, a tal fine, i contributi anche dei seguenti soggetti: Comune, Az. Usl Toscana Centro e ARPAT;*
  - *Con riferimento all'autorizzazione agli scarichi di acque reflue industriali in fase di esercizio del deposito in pubblica fognatura:*
    - *se nell'ambito del presente procedimento il proponente deve acquisire l'autorizzazione agli scarichi ai sensi dell'art. 124 del D.Lgs. 152/2006, a tal fine, dovranno essere acquisiti anche la relazione tecnica del Gestore del Servizio Idrico Integrato – Publicacqua S.p.A. ed il parere di ARPAT.”*
- **VAS e VINCA:** con parere prot. n. 0046519/2024 del 22/07/2024 ha chiesto integrazioni sulla documentazione iniziale, con successivo parere prot. n. 0066917/2024 del 22/10/2024 in riferimento alla documentazione integrativa valuta singolarmente le richieste effettuate con precedente parere e conclude come segue: “[...] *La documentazione integrativa fornita dal proponente attraverso l'elaborato “Relazione di riscontro alle richieste di integrazione e chiarimenti di cui alla comunicazione prot. 266566 del 6/8/2024 del Comune di Firenze”, non consente ancora al Settore scrivente di esprimere una compiuta valutazione per quanto di competenza circa gli effetti e le interferenze sul sito della Rete Natura 2000 IT5140011.*”
- **VIA:** con parere prot. n. 0042207/2024 del 02/07/2024 ha espresso alcune raccomandazioni in merito alla gestione dei cantieri ed osserva l'opportunità di un approfondimento tecnico-ambientale delle tre aree di compenso idraulico
- **Bonifiche e “Siti Orfani” PNRR:** con pareri nn. prot. 0041582/2024 del 01/07/2024, 0043042/2024 del 05/07/2024, 0047757 del 26/07/2024 e 0048120/2024 del 30/07/2024 ha chiesto integrazioni sulla documentazione iniziale rispetto alla componente rumore; altresì, nell'ambito del rilascio del nulla osta preventivo ex-art. 242-ter del d.lgs.152/06, ha comunicato l'iter endoprocedimentale per il rilascio del nulla osta e acquisito i pareri specifici di ARPAT ed ASL ha richiesto integrazioni sulla documentazione iniziale. Con parere prot. n. 0063719/2024 del 08/10/2024 in riferimento alla documentazione integrativa depositata ed agli aspetti in materia di bonifiche ambientali (parte IV titolo V del decreto legislativo n. 152/2006) evidenzia quanto segue: “[...] - *con riferimento in particolare alle osservazioni di ordine generale indicate nel precedente contributo e di seguito riportate: “Con riferimento all'interferenza dell'opera oggetto di PAU con siti con procedimento di bonifica concluso, indicati a pag 99 del SIA, occorre precisare che, per quelli conclusi con analisi di rischio (AdR), a norma di legge, sono ammessi i soli interventi che non modificano il modello concettuale assunto con l'Adr, pertanto, fermo restando quanto sopra riferito in merito alla non completezza dei dati presenti in Sisbon e per i quali si rinvia al comune competente, si segnala la necessità di approfondire presso il comune competente ai sensi della L.R. 30/2006, sulla base dagli atti emanati dalla stessa amministrazione competente, l'incidenza dell'opera sul modello concettuale dei siti interessati da AdR. Qualora, ad esito dei suddetti approfondimenti, l'Intervento in questione incida sul modello concettuale del singolo sito, dovrà essere presentata al comune una nuova analisi di rischio ai sensi dell'articolo 242, comma 4, del D.Lgs. 152/06 da sottoporre ad approvazione.*”, si da atto che il proponente ha fornito specifica valutazione con riferimento al sito denominato “Distributore Petrolifera Adriatica EX ESSO PV n. 8348”, ubicato in via Pistoiese n. 500 nel comune di Firenze e identificato con codice SISBON FI320, in particolare segnalato dal comune di Firenze come unico sito conclusosi con approvazione dell'Adr, e al riguardo si rinvia al comune competente ai sensi della L.R. 35/24 circa quanto riferito;
- *in relazione al sub-procedimento, nell'ambito del PAU in parola, in corso presso il settore scrivente, avviato presso gli enti interessati, USL e Arpat, con nota prot. reg.le n. 0366343 del 28/06/2024 ai sensi dell'art 242-ter del D.Lgs. 152/2006 e DGRT 157/2021, riferito al rilascio dell'eventuale nulla osta ai fini della realizzazione di interventi ed opere in siti oggetto di bonifica, si comunica che lo stesso è stato*

riavviato con nota prot. reg.le n. 0492967 del 16/09/2024, in considerazione della documentazione integrata e revisionata, sulla base dei contributi acquisiti dopo l'avvio. I nuovi termini previsti in detta nota di riavvio sono stati definiti in massimo di 30 gg dal ricevimento della medesima, pertanto solo a seguito della conclusione del sub-procedimento in essere, qualora ne ricorreranno le condizioni, il settore scrivente potrà procedere al rilascio del nulla-osta preventivo ex art. 242-ter D.Lgs. 152/06 nell'ambito della conferenza dei servizi cds convocata per il PAU.". Con successivo parere prot. n. 0066819/2024 del 22/10/2024 evidenzia quanto segue: "[...] Con particolare riferimento al contributo ARPAT di cui sopra si rileva che la prescrizione dell'agenzia:

"b) I risultati analitici dalle indagini ambientali afferenti PZ6 dovranno essere trasmessi agli enti competenti aggiornando il quadro ambientale dell'area in esame e le eventuali interferenze con l'opera in progetto"

non consente allo stato attuale di procedere al rilascio del titolo autorizzativo "Nulla osta sulla base di valutazione preventiva di tipo "ambientale" e valutazione preventiva di tipo "sanitario" per interventi ed opere in siti oggetto di bonifica. Art 242-ter d.lgs152/2006 e d.g.r.t. 21 febbraio 2022, n. 157" di competenza dello scrivente settore per l'assenza di un quadro ambientale definitivo, che potrebbe richiedere un aggiornamento della valutazione delle interferenze;

Pertanto, in condivisione con il competente settore del dipartimento Arpat di Firenze, sentito per le vie brevi, con la presente si rende noto che al fine del rilascio del richiesto nulla osta ex art. 242-ter D.Lgs. 152/06 il proponente deve prioritariamente provvedere ad aggiornare la documentazione agli atti riferita al quadro ambientale dell'area in esame con gli esiti delle indagini ambientali afferenti il PZ6 e, ove ne ricorreranno le condizioni, dovrà integrare la valutazione delle interferenze.

Laddove si dovessero palesare le condizioni di dover integrare le valutazioni delle interferenze, il settore scrivente procederà alle valutazioni di competenza ai fini dell'eventuale rilascio, ai sensi dell'art. 242 ter D.Lgs 152/06 e della DGRT n. 157/2022, del nulla osta ai fini della realizzazione del "Progetto di realizzazione della Linea Tramviaria 4.2 – Tratta le Piagge-Campi Bisenzio ed opere connesse".

In ordine agli aspetti di compatibilità ambientale si richiama il precedente contributo del settore scrivente prot. 0530654 del 08/10/2024. Si precisa che le valutazioni in merito alla compatibilità ambientale del progetto di parola, sono state altresì oggetto di valutazione da parte dell'ufficio comune per l'esercizio associato delle funzioni delle province e della Città metropolitana in materia di bonifica dei siti inquinati istituito presso il settore scrivente ai sensi della Legge Regionale n. 31/23.

Con la presente si conferma quanto segnalato dall'Agenzia nell'ambito istruttorio, oltreché con nota separata inviata anche al comune di Firenze (protocollo regionale n. 0531253 in data 08/10/2024), circa la necessità da parte dei soggetti obbligati di attivazione dell'iter di cui al titolo V della parte quarta del D.Lgs. 152/06, in relazione al superamento delle concentrazioni soglia di contaminazione di riferimento per il parametro idrocarburi pesanti  $C > 12$  nella matrice suolo profondo del sito F1144 parte L2, e si rinvia alla medesima agenzia gli aspetti di compatibilità ambientale in riferimento alla gestione delle terre di cantiere in considerazione dei superamenti di cui sopra."

- Economia Circolare e qualità dell'aria: con parere prot. n. 0061834 del 01/10/2024 in riferimento alla pianificazione rifiuti e qualità dell'aria trasmette il parere del 25/07/2024 (prot. regionale n. 0417537) ivi acquisito e con il quale conclude come segue: "[...] Per quanto sopra, preso atto delle stime degli effetti del progetto, si ritiene che sia coerente con le previsioni del PRQA vigente. Si rinvia per gli approfondimenti tecnici e metodologici agli uffici di competenza e ad ARPAT. Si raccomanda l'adozione di adeguate misure di mitigazione delle emissioni prodotte durante le fasi di cantiere. Si ricorda infine l'esigenza di assicurare, con ogni misura, la tutela della qualità dell'aria ambiente, di non accentuare eventuali criticità presenti nell'area di riferimento sia considerando i limiti emissivi vigenti, sia tenendo conto dei limiti più stringenti contenuti nella proposta di nuova direttiva sulla qualità dell'aria approvata nel trilogato tra Parlamento, Consiglio e Commissione del 20 febbraio 2024 Pianificazione rifiuti Non si rilevano nel progetto aspetti inerenti la pianificazione dei rifiuti sui quali esprimersi";

- Settore Transizione Ecologica e sostenibilità ambientale: con parere prot. n. 0064064/2024 del 10/10/2024 in riferimento alla componente rumore, rileva la necessità di ulteriori chiarimenti in merito alla misura di mitigazione prevista per il recettore R3 (scuola dell'infanzia Rita Levi Montalcini) e rispetto alla variante progettuale rileva quanto segue: "[...] Rispetto alla proposta della nuova ipotesi progettuale contenuta nella cartella 24.6 si registra da una parte un incremento del numero complessivo di ricettori impattati (pari a 28 contro i 23 della versione progettuale originaria) e dall'altra un impatto inferiore sul ricettore sensibile n.3 in quanto il tracciato interessa solo la parte tergale dell'edificio. Si evidenzia, che diversamente da quanto fatto per il tracciato originale, non sono esplicitati gli aspetti tecnici-economici che farebbero propendere

*per un intervento diretto al ricettore (infissi) piuttosto che l'inserimento, ad esempio, di barriere acustiche sul confine del resede scolastico. Riteniamo che una valutazione di altro tipo (barriera acustica) debba essere oggetto di specifica valutazione almeno per il ricettore scolastico.”*

*- Infrastrutture per la Mobilità Sostenibile: con parere prot. n. 0066989/2024 del 22/10/2024, in qualità di RUR comunica i pareri acquisiti nell'ambito della propria istruttoria, che riassume come segue: “[...] Alla richiesta del Comune di Campi Bisenzio prot. RT n. 0329993 del 11/06/2024 le strutture regionali hanno trasmesso i seguenti contributi:*

*- Direzione Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale con contributo di competenza trasmesso con nota prot. RT n. 0391131 del 10/07/2024;*

*- Settore Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale della Direzione Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale con contributi di competenza trasmessi con nota prot. RT n. 0391511 del 10/07/2024;*

*- Settore Sismica della Direzione Difesa del Suolo e Protezione Civile con contributo di competenza trasmesso con nota prot. RT n. 0390901 del 10/07/2024 nel quale informa fa presente che il Settore può esprimere parere, per quanto riguarda gli aspetti connessi al rischio sismico, solo nel caso di progetti esecutivi, completi degli elaborati di carattere strutturale e di dettaglio delle opere da realizzare;*

*- Settore Autorizzazioni Uniche Ambientali della Direzione Tutela dell'Ambiente ed Energia con contributo trasmesso con nota prot. RT n. 0405899 del 18/07/2024;*

*- Settore Logistica e Cave della Direzione Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale con contributo di competenza trasmesso con nota prot. RT n. 0372297 del 02/07/2024;*

*- Settore Valutazione Impatto Ambientale della Direzione Tutela dell'Ambiente ed Energia con contributi di competenza trasmessi con nota prot. RT n. 0373615 del 02/07/2024;*

*- Settore VAS e VINCA della Direzione Urbanistica e Sostenibilità con contributo trasmesso con nota prot. RT n. 0408219 del 19/07/2024;*

*- Settore Bonifiche e Siti Orfani PNRR della Direzione Tutela dell'Ambiente ed Energia con contributo di competenza trasmesso con nota prot. RT n. 0381631 del 05/07/2024. Il settore ha trasmesso ulteriore nota prot. RT n. 0419138 del 26/07/2024 alla quale sono allegati i contributi di ARPAT e USL;*

*- Settore Economia Circolare della Direzione Urbanistica e Sostenibilità con contributo trasmesso a con nota prot. RT n. 0417537 del 25/07/2024. Per quanto riguarda la qualità dell'aria il settore ritiene che il progetto sia coerente con le previsioni del PRQA vigente e rinvia per gli approfondimenti tecnici e metodologici agli uffici di competenza e ad ARPAT. Rileva, inoltre, che nel progetto non ci siano aspetti inerenti la pianificazione dei rifiuti sui quali esprimersi;*

*- Settore Genio Civile Valdarno Centrale della Direzione Difesa del Suolo e Protezione Civile con contributo trasmesso con nota prot. RT n. 0393085 del 11/07/2024. [...] Alla richiesta del Comune di Campi Bisenzio di pareri e contributi istruttori su documentazione integrativa e su proposta di modifica progettuale prot. RT n. 0485576 del 11/09/2024 le strutture regionali hanno trasmesso i seguenti contributi:*

*- Settore Autorizzazioni Uniche Ambientali della Direzione Tutela dell'Ambiente ed Energia con contributo trasmesso con nota prot. RT n. 0523744 del 03/10/2024 (successivamente trasmesso alla Direzione Mobilità Infrastrutture e TPL con nota prot. RT n. 0528089 del 07/10/2024). Il settore specifica che non sono presente titoli abilitativi di competenza e che “qualora il proponente possa acquisire i titoli abilitativi di cui sopra successivamente al PAU, lo scrivente Settore avvierà il relativo procedimento per il rilascio dell'Autorizzazione Unica Ambientale (AUA), solo a seguito della eventuale successiva presentazione di idonea istanza”;*

*- Settore Bonifiche e Siti Orfani PNRR della Direzione Tutela dell'Ambiente ed Energia con contributo di competenza trasmesso con nota prot. RT n. 0530654 del 08/10/2024 nella quale comunica che il settore potrà procedere al rilascio del nulla-osta preventivo ex art. 242-ter D.Lgs 152/2006 nell'ambito della conferenza dei servizi convocata per il PAU qualora ne ricorrano le condizioni a seguito di verifica nell'ambito dell'endoprocedimento con ARPAT e USL Toscana Centro. Con nota prot. RT n. 0492967 del 16/09/2024 il settore ha trasmesso ad ARPAT e USL la richiesta di contributo istruttorio ai fini della preventiva valutazione di tipo ambientale-sanitario da acquisire nell'ambito della PAU;*

*- Settore Economia Circolare della Direzione Urbanistica e Sostenibilità con contributo trasmesso con nota prot. RT n. 0517865 del 01/10/2024 che conferma il precedente contributo prot. RT n. 0417537 del 25/07/2024;*

*- Settore Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale della Direzione Tutela dell'Ambiente ed Energia con contributo trasmesso con nota prot. RT n. 0531812 del 09/10/2024 (richiesto nel precedente parere da settore bonifiche.. competenza inquinamento acustico si è spostata). In merito all'inquinamento acustico: 1. richiede un dettaglio relativo alla sezione trasversale in prossimità della scuola (ricettore R3) in modo da*

evidenziare il posizionamento altimetrico della barriera acustica 2. nella nuova ipotesi progettuale il settore registra da una parte un incremento del numero complessivo di ricettori impattati (pari a 28, contro i 23 della versione progettuale originaria) e dall'altra un impatto inferiore sul ricettore sensibile n.3 in quanto il tracciato interessa solo la parte tergale dell'edificio. Il settore invita il Comune a valutare le criticità all'interno del Piano di Classificazione (adottato con deliberazione comunale n.139 del 17/06/2024) e predisporre conseguentemente il Piano di Risanamento Acustico contenente le misure di mitigazione necessarie al rispetto dei limiti;

- Settore Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale della Direzione Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale con contributo di competenza trasmesso con nota prot. RT n. 0523730 del 03/10/2024;

- Settore Genio Civile Valdarno Centrale della Direzione Difesa del Suolo e Protezione Civile con contributo trasmesso con nota prot. RT n. 0537543 del 12/10/2024 con la quale sono richiesti chiarimenti ed integrazioni con riferimento all'attraversamento dei corsi d'acqua, alle aree di compensazione, agli scarichi idrici, all'invarianza idraulica, agli aspetti legati al DPGR 5/R/2020, nonché indicazioni circa gli aspetti patrimoniali;

- Settore VAS e VINCA della Direzione Urbanistica e Sostenibilità con contributo trasmesso con nota prot. RT n. 0553162 del 22/10/2024 nel quale si segnala che la documentazione integrativa fornita non consente ancora al settore di esprimere una compiuta valutazione circa gli effetti e le interferenze sul sito della Rete Natura 2000 IT5140011." A tal riguardo conclude come segue: "[...] Preso atto che permangono richieste di chiarimenti ed integrazioni da parte dei settori regionali, si comunica che non sussistono le condizioni per la formulazione del parere unico entro la data della prima seduta della conferenza dei servizi. Il settore scrivente, in qualità di RUR, rimanda pertanto la trasmissione del parere unico regionale a seguito della risoluzione delle problematiche riscontrate dai vari settori regionali."

## **OSSERVAZIONI**

Nel corso del procedimento sono pervenute nel complesso n. 348 osservazioni da parte del pubblico. Le osservazioni sono ritenute pertinenti al procedimento di PAU. Rilevando che svariati aspetti riportati nelle osservazioni fanno riferimento alla variante progettuale, è pertanto opportuno che le controdeduzioni alle stesse vengano fatte nella successiva seduta della Conferenza dei Servizi.

## **DISCUSSIONE IN CONFERENZA**

L'ing Gelli, per il Settore Procedente, procede all'inquadramento del procedimento in questione ed evidenzia che nella nota del 10/09/2024 di indizione e convocazione dell'odierna seduta di Conferenza, per mero errore materiale, è stato riportato che l'approvazione del progetto definitivo è di competenza del solo Comune di Firenze e coglie l'occasione per dare atto che il presente progetto definitivo sarà approvato da entrambi i Comuni (Comune di Firenze e Comune di Campi Bisenzio). A seguire lascia ai progettisti la parola per una breve illustrazione del progetto.

I progettisti espongono il progetto...

Gelli, prima di iniziare il confronto, precisa che la documentazione integrativa presentata dal Proponente in data 06/09/2024 ha tenuto conto anche della richiesta del Comune di Campi di valutare la possibilità di una variante al progetto che attraversasse il centro di Campi sino al capolinea "Rucellai". Il Primo tracciato prevede che la linea tranviaria 4.2 all'uscita dalla zona di trasformazione all'intersezione con via Giordano Bruno, si incunea nell'area pedonale compresa tra la Scuola Primaria Fra Ristoro e l'Istituto Comprensivo M. Hack". La variante al tracciato tranviario previsto nel progetto definitivo, dal tratto precedente la curva di immissione su via Giordano Bruno e si sviluppa in parte su via G. Bruno, su via S. Giusto, su via Masaccio, fino a raggiungere il capolinea posizionato in un'area verde, di proprietà privata, adiacente a via Don Gnocchi.

Alle ore 10 si collega Michele Priore del Comune di Firenze.

Andrea D'Elia di ARPAT illustra il parere trasmesso e pervenuto in data odierna ed evidenzia che in riferimento alla componente campo elettromagnetico il parere sarà inviato entro la prossima settimana. In riferimento agli aspetti acustici riguardanti la variante fa presente che la stessa non è stata ancora approfondita. Tuttavia afferma che entrambe le soluzioni presentano delle criticità e ritiene di suggerire che

se venisse scelto il tracciato iniziale, sarebbe opportuno valutare di arretrare la fermata dinanzi alle scuole di almeno 20-30 mt.. Nel caso in cui si scegliesse la variante sicuramente la barriera antirumore previste dovranno avere altezza di almeno 2 mt.

Non sono state valutate le necessarie mitigazioni, in quanto la documentazione presentata non risulta esaustiva rispetto alle interferenze da rumore stradale e da rumore tramviario: a tal riguardo vengono richieste integrazioni.

In riferimento al PUT evidenzia la necessità di chiedere integrazioni alla luce di riferimenti normativi non corretti.

In riferimento al nulla osta ai sensi del 242 ter in ambito di bonifica, ARPAT rileva che il nulla osta è di competenza della Regione. C'è una difficoltà su di un campionamento perché non è stato ancora effettuato per indisponibilità dell'area e quindi finché non sarà disponibile non potranno essere concluse le proprie valutazioni.

I Progettisti evidenziano che il campionamento PZ6 è stato effettuato e sarà reso disponibile per i primi di novembre a completamento del quadro ambientale.

In riferimento al PUT confermano che la citazione dell'art. 24 è un refuso.

Sulla parte acustica ritengono che gli impatti cumulativi siano stati già valutati nella documentazione presentata e sarà data specifica indicazione dove reperire la documentazione.

Interviene Massimo Di Giusto per la USL evidenziando che non è stata prevista una barriera acustica specifica per mitigare l'impatto rispetto alle scuole, in particolare nei confronti della scuola materna H. C. Andersen. Viene ritenuta imprescindibile la scelta di installare una barriera, non limitandosi quindi solo alla sostituzione degli infissi. Entrambi i tracciati finali sono compatibili, ma solo a specifiche condizioni. Non è ammissibile per un ricettore sensibile che si intervenga direttamente con la sola sostituzione dei serramenti senza prevedere un intervento di abbattimento, a protezione dell'edificio scolastico, lungo la via di propagazione del rumore. Fare affidamento sui soli infissi comporterebbe un potenziale peggioramento della qualità dell'aria indoor nei locali scolastici maggiormente impattati dal punto di vista acustico. Anche la variante al tracciato finale presenta alcune problematiche, tra cui il restringimento della sede stradale in prossimità del civico n. 3 di via Masaccio.

I Progettisti accolgono la richiesta di ARPAT ed USL di prevedere una barriera alta 2mt.

USL prosegue nell'illustrazione del parere, evidenziando la necessità di valutare lo spostamento della fermata Giordano Bruno in posizione più prossima alla via Giordano Bruno. In relazione ai campi elettromagnetici, per la fase di progettazione esecutiva è necessario che vengano specificate le schermature previste nelle SSE al fine di garantire il rispetto dei 3 microtesla. In riferimento all'interferenza del deposito con la linea di alta tensione, USL chiede che venga definita in modo univoco la soluzione progettuale che garantisca il rispetto dei 3 microtesla nei locali in cui è presumibile la permanenza di addetti per almeno 4 ore giornaliere.

I progettisti rimandano alla fase esecutiva per la risoluzione dell'interferenza.

Alle ore 10:30 si collega Luca Guarducci per Alia.

Interviene Guarducci per Alia evidenziando che in quanto proprietari hanno assistito ai campionamenti ed anche loro hanno provveduto a fare le analisi ed il loro rapporto di prova non evidenzia superamenti delle CSC e quindi propongono una verifica in contraddittorio.

I progettisti si rendono disponibili a rifare il campionamento se richiesto da ARPAT.

Annamaria Innocenti interviene per il Genio Civile Valdarno Centrale evidenziando la necessità di un incontro con i progettisti in quanto le integrazioni presentate non sono esaustive. Illustra i contenuti del parere reso, nel quale si pone l'accento sul rilascio dell'autorizzazione idraulica e la concessione di uso suolo (per opere ricadenti sul demanio idrico) ex R.D. 523/1904, L.R. 80/2015, D.P.G.R. 60/R/2016, D.P.G.R. 42/R/2018, D.G.R. 888/201, L.R. 77/2016. A tale proposito il Genio Civile ha osservato che la suddetta autorizzazione verrà rilasciata solo a seguito della presentazione di relazioni e tavole di dettaglio della cantierizzazione a livello esecutivo.

I Progettisti specificano che l'autorizzazione ai sensi del DPR60R verrà acquisita nella fase di progettazione

esecutiva.

Sempre per il Genio Civile Valdarno Centrale Andrea Reggiannini evidenzia la carenza della documentazione ai fini della variante urbanistica e ritiene necessario acquisire una relazione di sintesi sulla fattibilità idraulica ai sensi della L.R. 41. Andranno definite anche le condizioni di fattibilità geologica e sismica.

Gelli evidenzia che alcuni aspetti trattati nel parere del Genio Civile sono dirimenti anche ai fini della VIA (v. definire per il fosso di S. Donnino le valutazioni delle capacità idrauliche del tombamento esistente – valutare la capacità di deflusso del fosso Prunaia visto che vi convergono le acque di alcune canalette di scolo)

Il Genio Civile chiede che questi aspetti vengano valutati.

I progettisti si rendono disponibili a fissare l'incontro al fine di chiarire i rilievi effettuati dal Genio Civile nel suo parere. E chiedono un chiarimento a quanto evidenziato dal Genio in merito al tombamento esistente di San Donnino.

Il Genio replica evidenziando che la costruzione di una nuova opera su di un tombamento in pressione, richiede una valutazione del rischio.

Per il Comune di Campi Bisenzio interviene Michela Brachi in merito alla Variante Urbanistica e dichiara che il procedimento di Variante sarà quello di cui alla LR 12/2022 ed evidenzia che ciò è stato concordato anche con il Comune di Firenze.

Interviene Massimo Del Bono per la Regione Toscana, il quale concorda con il Comune di Campi Bisenzio sulla necessità di un incontro a chiarimento.

In merito alla variante al progetto, il Comune di Campi Bisenzio, alla luce anche dei pareri pervenuti, ritiene che l'opera in oggetto rimane una necessità funzionale per il territorio ed il tracciato che meglio contempera le necessità tecnico ed ambientali è quello comprendente la variante.

Il RU del Comune di Firenze precisa che la scelta della variante progettuale, alla luce anche delle prescrizioni evidenziate, quali la predisposizione della tratta finale utilizzando il sistema "Catenary Free", determina un aumento ingente dei costi dell'opera e della futura gestione, che il Comune di Firenze non potrà accollarsi, oltre ad un potenziale aggravio dei tempi sul procedimento che si ricorda è finanziato da fondi PNRR. Al momento dell'approvazione economica del progetto sarà necessario dare la copertura economica e attribuire le responsabilità delle tempistiche aggiuntive conseguenti alla nuova soluzione progettuale della variante.

Infine Lorenzo Minatti per il Dipartimento dei Vigili del Fuoco evidenzia che deve essere attivata la pratica per il rilascio del parere ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 151/2011.

Terminata l'illustrazione del progetto e le considerazioni sulla variante al progetto, i presenti per il Settore Procedente invitano i partecipanti ad esporre i contenuti dei pareri/contributi già inviati ovvero invitano coloro che non hanno potuto anticipare la propria posizione ad esprimersi in merito alle integrazioni depositate, con riferimento alla compatibilità ambientale e al rilascio dei titoli di propria competenza.

La dott.ssa Lombardo per conto della Soprintendenza illustra il parere reso e specifica che con la scelta della variante progettuale al tracciato è necessario acquisire alcuni approfondimenti specificati nel parere stesso con riguardo alla tutela dell'immobile di Villa Rucellai. E' richiesta la sorveglianza archeologica in tutte le fasi esecutive.

I progettisti a tal riguardo evidenziano che una volta formalizzata la scelta della variante, produrranno gli opportuni approfondimenti.

La dott.ssa Lombardo lascia la seduta alle ore 11:40.

SNAM, nella persona di Bardi Elias, evidenzia che è stato inviato il parere e che lo stesso è sostanzialmente favorevole anche se il metanodotto interferito va adeguato con oneri a carico del Proponente. La risoluzione dell'interferenza ha tempi di circa 18 mesi dal pagamento degli oneri.

I progettisti evidenziano che le tempistiche non sono compatibili con i tempi del progetto.

SNAM suggerisce di evidenziare la problematica, anche attraverso un incontro, per verificare se è possibile velocizzare le tempistiche.

Per Tema interviene Casini Roberto, che evidenzia le interferenze sul territorio di Firenze come segue:

- Interferenza 1: Linea a 132 kV: “Osmannoro – Peretola” n° 404 – C. 8-9 – Distanza verticale compatibile con quanto previsto dal DM 449/88. Non è indicata la distanza orizzontale tra sostegno e binari. E’ richiesta un’integrazione.

- Interferenza 2: Linea a 132 kV: “Osmannoro – Peretola” n° 404 – C. 4-5 – Distanza verticale compatibile con quanto previsto dal DM 449/88.

- Interferenza 3 (Area di deposito): Le tempistiche per l'interramento della linea sono molto lunghe. La planimetria di variante presentata sembra compatibile con l'elettrodotto “Casellina – S. Cresci” n° 491 – C. 45-46 ma per la ns. approvazione è necessario che ci venga inviata una sezione relativa alle aree sottostanti ai conduttori della campata C.45-46.

- Interferenza 4: Linea a 132 kV: “Casellina – S. Cresci” n° 491 – C. 46-47 – Distanza verticale compatibile con quanto previsto dal DM 449/88.

Nel Comune di Campi Bisenzio sono presenti n° 2 interferenze come già indicato nella nota inviata del 18/07/2024:

- Interferenza 5: Linea a 380 kV: “Casellina - Calenzano” n° 337 – C. 45-46 – Distanza verticale compatibile con quanto previsto dal DM 449/88.

- Interferenza 6: Linea a 132 kV: “Casellina – S. Cresci” n° 491 – C. 50-1DT – Distanza verticale compatibile con quanto previsto dal DM 449/88

Non sono presenti interferenze con la variante di tracciato all'interno del Comune di Campi Bisenzio proposta da CMB.

Viene inoltre evidenziato che i loro conduttori sono da ritenersi costantemente alimentati alla tensione di 132.000 e 380.000 Volt e che l'avvicinarsi ad essi a distanze inferiori a quelle previste dalle vigenti disposizioni di legge (artt. 83 e 117 del D.Lgs. n° 81 del 09.04.2008) ed alle norme CEI EN 50110 e CEI 11-27, sia pure tramite l'impiego di attrezzi, materiali e mezzi mobili (con particolare riguardo all'utilizzo di gru), costituisce pericolo mortale.

PAD Multienergy attraverso i propri avvocati ritiene di esprimere un parere non favorevole al progetto rinnovando la contrarietà già espressa con l'osservazione presentata.

Antonio Pasqua per Firenze Smart illustra il proprio contributo e rinnova l'invito ai progettisti per un incontro tecnico per risolvere ancora alcune criticità.

Alle ore 11.48 Ferraro Filippo lascia la riunione.

I Progettisti si rendono disponibili all'incontro.

Firenze Smart sollecita un incontro anche con i tecnici di Campi Bisenzio per la successiva gestione dell'opera.

E-distribuzione rileva alcune interferenze con il tracciato e conferma il parere favorevole.

Marianna Bigiarini, in qualità di RUR, evidenzia che è stato inviato un riepilogo dei contributi dei settori regionali da cui emergono ancora alcune richieste di integrazioni e rileva la necessità di un passaggio in Giunta Regionale da coordinare con il procedimento di PAU.

Il Settore Procedente evidenzia che anche il Settore Sismica della Direzione Difesa del Suolo e Protezione

Civile della Regione Toscana ha fatto presente che può esprimere parere, per quanto riguarda gli aspetti connessi al rischio sismico, solo nel caso di progetti esecutivi, completi degli elaborati di carattere strutturale e di dettaglio delle opere da realizzare.

I progettisti evidenziano la necessità di effettuare comunque un incontro con il Settore regionale sismica al fine di poter fornire approfondimenti che possono già essere presentati in questa fase, anche se l'autorizzazione ha necessità di un dettaglio esecutivo e quindi verrà richiesta al fine del progetto esecutivo.

Il Comune di Firenze richiede ad ARPAT di esprimersi in merito alla proposta di Alia di eseguire un nuovo campionamento del punto SX01 in contraddittorio con ARPAT al fine di verificare l'effettivo superamento delle CSC per il parametro  $C>12$ , non emerso dalle analisi di laboratorio di ALIA.

ARPAT ritiene che è necessario un approfondimento ma che l'autorità competente in merito alla questione è la Direzione Ambiente del Comune di Firenze. A seguito delle indagini si analizzeranno i risultati.

Gelli illustra il parere del Settore regionale competente sulla VINCA

I progettisti ritengono di dover fissare un incontro con il Settore VAS e VINCA.

Gelli evidenzia che il calcolo delle aree di mitigazione è uno dei punti dirimenti.

La direzione Tramvia del Comune di Firenze riassume i contributi del Comune di Firenze.

Filippo Martinelli per il Comune di Firenze dichiara che è emersa la necessità di risoluzione dell'interferenza con l'elettrodotto attraverso lo studio progettuale proposto, che verrà verificato da Terna.

Il RUP del progetto Giacomo Bioli Pini ricorda che l'appalto è finanziato con fondi PNRR e in quanto tale deve rispettare tempistiche molto ristrette, conseguentemente è necessario che la conferenza si concluda nel termine previsto di 90 giorni.

Il RUP prende atto che la volontà del Comune di Campi Bisenzio è quella di perseguire la variante di Via San Giusto e quindi darà mandato ai progettisti di proseguire con la progettazione in tal senso. Inoltre, richiama agli atti della conferenza la propria nota prot. 277103 inviata il 20/08/2024 in riferimento alla variante di Via San Giusto, nella quale si faceva riferimento ad un incremento dei tempi e costi. Il RUP richiede un'espressione da parte del Comune di Campi Bisenzio, riguardante anche l'eventuale slittamento della data di conclusione dei lavori, dovuto alla variante di San Giusto, oltre il 30 giugno 2026, termine ultimo stabilito dal PNRR.

Inoltre, ribadisce che ad oggi la sola variante progettuale esistente è quella relativa al nuovo Capolinea nel Comune di Campi Bisenzio, che prevede il passaggio da Via San Giusto. Tutte le ulteriori modifiche apportate al progetto sono prescrizioni richieste dall'iter del PAU e/o dalla sua conferenza, come per esempio la risoluzione delle interferenze con SNAM, Terna, e altre eventuali prescrizioni e pareri che tutti gli enti hanno espresso al fine di pervenire all'autorizzazione dell'intervento.

Alla luce della discussione fin qui svolta e dei pareri/contributi fino ad oggi pervenuti, i presenti rilevano la necessità di acquisire gli approfondimenti emersi in sede di CdS da parte del Proponente.

Al termine della discussione, il Settore Procedente fa presente che, ai sensi dell'art. 27-bis, comma 7 del D.Lgs. 152/2006, il termine di conclusione dei lavori della CdS è di 90 giorni decorrenti dalla data della prima riunione, tenutasi in data odierna.

Il RUP ricorda che il progetto è visionabile già da tempo, poiché pubblicato da Aprile 2024, sul sito istituzionale del Comune di Campi Bisenzio.

Il RUP richiede la disponibilità che, a partire dalla prossima settimana, vengano attivati ulteriori tavoli tecnici rispetto a quelli già avviati nel 2023/2024. È fondamentale che, entro la prossima riunione di Conferenza, si definisca il perimetro finale dell'intervento per poter avviare tempestivamente le procedure urbanistiche ed espropriative.

Pertanto viene definito il seguente calendario per la conclusione dei lavori:

- 29/11/2024 alle ore 9:30 seconda riunione per la formazione della posizione unica regionale ai fini della pronuncia di VIA e il prosieguo dell'istruttoria ai fini autorizzativi;
- 20/01/2025 alle ore 10:00 riunione conclusiva per il rilascio delle autorizzazioni ricomprese nel PAU.

Qualora pervenissero ulteriori contributi utili al completamento istruttorio, gli stessi saranno tempestivamente pubblicati sul sitoweb comunale e ne verrà data celere informazione al Proponente.

PER TUTTO QUANTO SOPRA esposto, visto e considerato, i presenti decidono di sospendere e aggiornare i lavori della Conferenza di Servizi ad una successiva riunione, programmata per il giorno 29/11/2024 alle ore 09:30, che verrà convocata con separata nota a cura del Settore precedente successivamente al ricevimento dei chiarimenti da parte del Proponente.

Del presente verbale viene data lettura da parte del Settore Procedente ai partecipanti, che lo confermano e viene successivamente inviato per la sottoscrizione con le firme digitali relativamente alle parti in cui sono stati presenti alla riunione.

Non essendovi null'altro da discutere, il Dirigente del Settore 4 - Opere Pubbliche, Patrimonio e Ambiente conclude i lavori e chiude la riunione della Conferenza alle ore 12:40.

Campi Bisenzio, 25 Ottobre 2024

<b>I partecipanti alla Conferenza</b>	<b>Firma</b>
Lombardo Valeria	
Bardi Elias	
Bigiarini Marianna	
Martinelli Filippo	
D'Elia Andrea	
Di Giusto Massimo	
Minatti Lorenzo	
Pasqua Antonio	
Borchi Alessandro	
Ferraro Filippo	
Sciorpes Andrea	
Carrotta Antonio	
Tagliaferri Riccardo	

Il Dirigente del Settore 4  
Opere Pubbliche, Patrimonio e Ambiente  
Ing. Iuri Gelli  
*Firmato digitalmente*