



*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 03/12/2024**

**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 Metropolitan.

Il giorno 3 Dicembre alle ore 10:00 presso la Sala Consiliare Sandro Pertini - Piazza Dante 36 - Campi Bisenzio (FI) e contemporaneamente in modalità videoconferenza, il Dirigente del Settore 4 - Opere Pubbliche, Patrimonio e Ambiente (Settore Procedente) Ing. Iuri Gelli apre la seconda riunione della Conferenza dei Servizi (CdS), convocata in forma simultanea e in modalità sincrona ex art. 14-ter della Legge 241/1990 con nota del 22/11/2024 prot. n. 0074170/2024, ai sensi del comma 7 dell'art. 27-bis del D.Lgs. 152/2006, ai fini del rilascio del provvedimento autorizzativo 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), 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), 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, 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, 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.

è stato altresì convocato il proponente Comune di Firenze - Direzione Sistema Tramviario Metropolitano, 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. 2 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	Valeria Lombardo	Delegata
SNAM	Elias Bardi	Delegato
Settore regionale Infrastrutture per la mobilità sostenibile	Barbara Bini	Delegato del RUR
Comune di Firenze	Filippo Martinelli	RU del Comune di Firenze
Città Metropolitana di Firenze	Riccardo Maurri	Delegato
ARPAT	Andrea D’Elia	Responsabile
Azienda USL Toscana Centro	Massimo Di Giusto	Responsabile
Consorzio 3 Medio Valdarno	Francesco Confalone	Responsabile
Autostrade per l’Italia	Maurizio Torresi	Delegato
Firenze smart	Antonio Pasqua	Delegato
Centria	Franco Ferrara	Responsabile
Toscana Energia	Fabio Parenti	Responsabile
E-distribuzione	Antonella Gentile	Delegata
Publiacqua	Roberto Biondi	Responsabile

Sono presenti in rappresentanza del Proponente Comune di Firenze:

- Direzione Sistema Tramviario Metropolitano: il RUP Giacomo Bioli Pini ed i funzionari Andrea Adinolfi, Chiara Bersiani, Francesco Fiorentino, Barbara Vallerotonda, Greta Urbanelli, l’istruttore Lapo Casadio
- Direzione Urbanistica – EQ Elaborazione e attuazione strumenti della pianificazione/progetti speciali: Lucia Raveggi e la EQ Supporto Amministrativo Pianificazione Urbanistica: Silvia Scarsella.

ed i seguenti consulenti:

RTP TECHNITAL: Davide Liturri, Ivan Sorio

SDA: Paolo Borghetti;

ETS: Matteo Cugini,;

CMB: Giuseppe Larizza.

IRIDE S.r.l.: Fabio Marcello Massari;

ARCHLANDSTUDIO: Lorenzo Vallerini

Per la Città Metropolitana di Firenze Vincolo Idrogeologico Forestale: Luciana Gheri

Per la Regione Toscana:

- Settore Autorizzazioni Uniche Ambientali: Cristina Barresi

- Settore Settore Regionale Infrastrutture per la mobilità sostenibile: è presente il funzionario Liuba Lulli

Per il Consorzio 3 Medio Valdarno: Francesco Confalone

Per Aspi: Fernando Palladino

Per Publiacqua: Filippo Bertini

Per Centria: Marco Paoletti, Lorenzo Salvini

Per Toscana Energia: Marco Mallardi

Per Alia: Paolo Daddi

Per PAD Multienergy: Marco Tosi

Per il Comune di Campi Bisenzio è presente Michela Brachi in qualità di dirigente del Settore 5 ed i funzionari Giuseppina Salerno ed Emiliano De Turrus per il Settore Procedente.

Il Settore VIA 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, come riportato in 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; Autorizzazione ordinaria alle Emissioni in atmosfera per gli stabilimenti ex art. 269 D.Lgs.152/2006, PRQA L.R. 9/2010	Regione Toscana - Settore Autorizzazioni Uniche Ambientali
Autorizzazione unica di impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili ex D.Lgs387/2003, D.Lgs28/2011, D.M. 10/09/2010, L.R. 39/2005;	Regione Toscana – Settore Autorizzazioni e Fondi 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.	Regione Toscana – Settore Genio Civile Valdarno Centrale

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;	
Parere ai sensi della pianificazione di bacino ex artt. 65 e 67 D.Lgs152/2006;	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.Lgs42/2004, 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 Autostrade per L'Italia 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	Città Metropolitana di Firenze  Comune di Firenze  Comune di Campi Bisenzio

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.Lgs285/1992;	
Variante Urbanistica	Comune di Firenze Comune di Campi Bisenzio
Interventi ed opere in siti oggetto di bonifica. Art. 242 ter, D.Lgs152/2006. Nulla osta sulla base di valutazione preventiva di tipo "ambientale" e valutazione preventiva di tipo "sanitario". DG 21 febbraio 2022, n. 157	Regione Toscana - Settore Bonifiche e "Siti Orfani" PNRR
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
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

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

- definizione del quadro prescrittivo della VIA;
- proseguo dell'istruttoria e acquisizione dei pareri necessari ai fini autorizzativi.

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

### **SINTESI DEI LAVORI DELLA CONFERENZA IN CORSO**

Si richiama integralmente il verbale della precedente riunione della CdS del 25/10/2024, unitamente ai contributi istruttori ed ai pareri in esso richiamati, conservati agli atti del Settore Procedente.

Si ricorda che la precedente riunione della CdS si è conclusa con l'aggiornamento dei lavori ad una nuova seduta, in ragione delle seguenti necessità:

- a) acquisire i chiarimenti e gli ulteriori approfondimenti risultati ancora necessari, che il Proponente si è reso disponibile a fornire;
- b) proseguire le valutazioni in merito alla compatibilità ambientale del progetto per la formazione della posizione unica comunale;
- c) proseguire la successiva istruttoria ai fini autorizzativi ed al rilascio del PAU.

### **AGGIORNAMENTO SUL PROCEDIMENTO**

Si dà atto che, successivamente alla prima riunione di Conferenza dei Servizi (CdS) del 25/10/2024:

- con nota acquisita al Protocollo n. 0055664/2024 del 24/10/2024, la Città Metropolitana di Firenze ha trasmesso il proprio contributo, completato con un successivo invio nota prot. n. 0056206/2024 del 28/10/2024;
- con nota acquisita al Protocollo n. 0067839 del 25/10/2024, ARPAT ha trasmesso il proprio contributo, illustrato nell'ambito della seduta del 25/10/2024 e come anticipato nel medesimo parere, successivamente ha inviato il contributo inerente l'esposizione ai campi elettromagnetici, pervenuto con nota nota prot. 0069097 del 31/10/2024;
- . con nota acquisita al Protocollo n. 0067846 del 25/10/2024, Open Fiber ha trasmesso il proprio contributo;

- con nota acquisita al Protocollo n. 0071257 del 12/11/2024, Telecom ha trasmesso il proprio contributo;
- con nota acquisita al Protocollo n.0067912 del 25/10/2024, Servizi alla Strada SpA ha trasmesso il proprio contributo;
- con nota acquisita al Protocollo n. 0070143 del 06/11/2024 il Comune di Firenze Direzione Infrastrutture di Viabilità e Mobilità – Servizio Mobilità ha trasmesso il proprio contributo.

In data 21/11/2024, con nota prot. n. 0073789/2024, il Proponente ha depositato i chiarimenti ed approfondimenti, in riscontro a quanto emerso dai contributi pervenuti nell’ambito della prima riunione di Conferenza di Servizi.

In data 22/11/2024, nota prot. n. 0074170/2024, il Settore Procedente ha comunicato il deposito delle suddette integrazioni ai partecipanti alla CdS, convocando la seconda riunione per la data odierna e chiedendo, a tal fine, di formulare, per gli aspetti di propria competenza, il proprio parere o il contributo tecnico istruttorio relativamente alla compatibilità ambientale del progetto. Ai Soggetti competenti al rilascio dei titoli autorizzativi, è stato chiesto inoltre di fornire ai fini della riunione di CdS la propria posizione, evidenziando eventuali criticità o elementi ostativi al rilascio.

Successivamente alla prima riunione di conferenza dei Servizi in esito alla fase di consultazione, sono pervenute n. 1 osservazioni da parte del pubblico.

A seguito della nota Prot. 0074170/2024 del 22/11/2024 di richiesta dei pareri di competenza e dei contributi tecnici istruttori alle Amministrazioni, agli uffici ed alle Agenzie regionali e agli altri Soggetti interessati, sono stati acquisiti i pareri di: Toscana Energia (Prot. n. 0075841/2024 del 29/11/2024), Open Fiber (Prot. n. 0075834/2024 del 29/11/2024), RFI (Prot. n..0076356/2024 del 02/12/2024), FiberCop SpA (Prot. n. 0075535/2024 del 03/12/2024), Comando Vigili del Fuoco di Firenze (Prot. n. 76552 del 03/12/2024), Azienda USL Toscana Centro (Prot. n.76522 del 03/12/2024), ARPAT (Prot. n. 76538 del 03/12/2024), Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno (Prot. n. 0076204 del 02/12/2024), Comune di Firenze-Servizio Sostenibilità, Valutazione Ambientale, Geologia e Bonifiche – E.Q. Energia, Valutazione Ambientale e Bonifiche (prot. n. 0076352/2024 del 02/12/2024), Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Prot. n. 0076790/2024 del 03/12/2024), Settore regionale Bonifiche e siti orfani “PNRR” (Prot. n. 0076068/2024 del 29/11/2024), Settore regionale Infrastrutture per la Mobilità Sostenibile (Prot. n. 0075957/2024 del 29/11/2024), Settore regionale Genio Civile Valdarno Centrale (Prot. n. 0075945/2024 del 29/11/2024), Settore regionale VIA (Prot. n. 0076370/2024 del 02/12/2024), Settore regionale Autorizzazioni Uniche Ambientali (Prot. n. 0076168/2024 del 02/12/2024), Settore regionale Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale (prot. n.0076151/2024 del 02/12/2024), Settore regionale Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale (prot. n. 0076521/2024 del 03/12/2024).

Con nota prot. n. 0075845/2024 del 29/11/2024, il Proponente comunica l’invio di ulteriore documentazione integrativa volontaria.

Con nota prot. n. 0076132 /del 02/12/2024, Servizi alla Strada SpA ha comunicato la non partecipazione alla conferenza di Servizi.

con nota prot. n. 76564/2024 del 03/12/2024 Autostrade per l’Italia SpA ha trasmesso il proprio contributo, evidenziando che: “In riferimento alle risposte del Proponente contenute al cap. 8 della “Relazione di riscontro ai pareri degli Enti” (elab. ‘Relazione\_riscontro\_CDS\_03’, cod. FL42DYCDSRT01A), le controdeduzioni di Aspi di seguito riportate rivestono il carattere di contributo istruttorio nei confronti della presente procedura e, più in generale, di prescrizioni nei riguardi dell’intervento.”

N	Prescrizioni
1.a	In riferimento al tema dell’azione eccezionale di urto da traffico ferroviario, si rappresenta che il contenuto del §C5.2.2 fa esplicito riferimento ai §§5.2.2.2 e 5.2.2.3 di cui alle NTC18 ovvero alle azioni variabili verticali e alle azioni variabili orizzontali. Nella declaratoria del §C5.2.2 non vi è tuttavia alcun

	riferimento a ulteriori azioni ivi comprese quelle di natura eccezionale (§5.2.2.9), quale quella configurabile nel caso di specie.-Per le ragioni di cui sopra si ribadisce l'originario rilievo di Aspi.
<b>1.b</b>	In riferimento alle azioni da traffico veicolare sugli elementi orizzontali e verticali, si prende atto di quanto asserito rispettivamente circa l'altezza libera prevista maggiore di 6.0 m e la presenza di una barriera di sicurezza con adeguati livello di contenimento e spazio di funzionamento in relazione alla larghezza geometricamente disponibile, per la quale sarebbe opportuno fornire evidenza dei requisiti prestazionali ipotizzati (livello di contenimento, larghezza operativa, intrusione veicolare). Di tali aspetti se ne dovrà dare evidenza mediante la produzione di opportuni elaborati grafici sostitutivi di quelli pubblicati ove venga data evidenza che il franco altimetrico sia considerato rispetto al piano di rotolamento della futura strada sottopassante e dove le distanze trasversali, fra il limite sia della nuova strada che della tramvia e le spalle dell'opera autostradale, siano quotate in corrispondenza dei due portali del sottovia.
<b>1.c</b>	In riferimento, infine, all'incremento dei carichi verticali in fondazione, si prende atto di quanto asserito. Si rappresenta tuttavia che tale aspetto dovrà essere adeguatamente supportato da analisi quantitative volte a confermare le asserzioni alla base delle previsioni di progetto.
<b>1.d</b>	Con riguardo al transito della tramvia al di sotto dell'impalcato del sottovia dovrà essere fornita una relazione in merito agli accorgimenti che il progetto dovesse prevedere per evitare fenomeni di dispersione elettrica per armature e strutture metalliche dell'impalcato (graticcio, barriere di sicurezza e/o fonoassorbenti ecc.). A tal riguardo un possibile riferimento circa l'altezza libera da garantire è rappresentato dal §§2.3.1.1.3 del Manuale di progettazione RFI Parte II – Sezione 2 distinguendo il caso di linea elettrificata a corrente continua in cui dovrà essere garantito un franco elettrico di 30 cm da quelle a corrente alternata a 25 kV in cui il franco elettrico minimo da garantire sarà pari a 50 cm.
<b>2</b>	Per il parcheggio previsto a servizio della fermata S. Donnino, posizionato al limite dell'esistente sottovia dell'A1 di Via Pistoiese, si prende atto del dichiarato recepimento da parte del Proponente dell'eliminazione degli stalli di parcheggio e della conseguente realizzazione, all'interno dei 3 m dal limite di proprietà autostradale, della sola corsia proveniente dal sottovia di via Pistoiese che consente l'accesso al parcheggio. Nelle successive fasi di sviluppo progettuale si dovrà pertanto dare evidenza di tale recepimento.
<b>3</b>	Si prende atto che il Proponente ha indicato che ottempererà alla segnalazione di ASPI secondo cui le aree di proprietà autostradali non possono essere oggetto di esproprio o di occupazione temporanea. Nel progetto esecutivo si dovrà pertanto dare evidenza di tale recepimento, ricordando che qualora gli sviluppi progettuali confermino la necessità di occupare tali aree, le stesse dovranno essere inserite nella convenzione di cui al punto 6).
<b>4</b>	In relazione alla necessità che in fase di progettazione esecutiva venga interessata la nostra Direzione IV Tronco di Firenze per tutte le attività di cantierizzazione e garantito che tali attività consentano comunque la manutenzione dell'opera autostradale, si prende atto che il Proponente ha dichiarato che vi ottempererà. Pertanto, nei successivi sviluppi progettuali si dovranno trasmettere, per le necessarie interlocuzioni con la ns. DT4, gli elaborati che esplicitino il mantenimento di tali possibilità di manutenzione.
<b>5</b>	In relazione al perimetro tratteggiato riportato nella Planimetria di individuazione delle WBS dell'opera ferroviaria (elab. "FL42-D-T-GG-WB-00-WBS-PL-03-A"), si prende atto che il Proponente indica trattarsi di un refuso. Gli elaborati che evidenzierebbero l'eliminazione di tale refuso (elab. FL42DYACUR00URBPL05 e FL42DSCACA01CANPL06) non risultano tuttavia essere stati allegati tra gli elaborati integrativi e pertanto dovranno essere riportati nel successivo sviluppo progettuale.
<b>6</b>	In merito alla Convenzione da stipularsi tra la scrivente, il proprietario ed il gestore della linea tranviaria ed il Concedente MIT, si prende atto che il Proponente assentirà alla stipula della stessa e pertanto nel successivo sviluppo progettuale dovranno esser forniti gli elaborati da doversi allegare a tale atto. Tra questi dovranno rientrare, oltre ai principali documenti descrittivi del progetto ed alla planimetria delle competenze, anche quelli relativi all'ottemperanza delle prescrizioni di cui ai punti precedenti, la documentazione inerente all'attraversamento della linea ferrotranviaria e della nuova viabilità stradale in corrispondenza del sottovia autostradale al km 285+340 ca. dell'A1, le 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 del parcheggio di S. Donnino e riportate le distanze delle stesse dalla proprietà e dalle opere autostradali.
7	Si riscontra che il Proponente ha preso atto che rimangono e a suo carico l'onere e la responsabilità di tutte le attività per l'esecuzione dei lavori, di natura ambientale ed inerente alla sicurezza nei luoghi di lavoro, che dovessero essere necessarie per l'esecuzione dei lavori in oggetto, comprese quelle sulle aree di proprietà autostradale.
	<p>Sul piano squisitamente ambientale, si riporta altresì di seguito il contributo della scrivente.</p> <p>i) Si rappresenta che eventuali opere di mitigazione acustica, le quali dovessero rendersi necessarie per la mitigazione degli impatti del progetto, dovranno essere dimensionate secondo quanto previsto dalla normativa vigente e la progettazione dovrà tenere conto delle fasce di rispetto autostradali e della concorsualità fra le diverse infrastrutture presenti. Si rappresenta che gli oneri di tali interventi dovranno intendersi a totale ed esclusivo carico del Proponente, sia per la fase di realizzazione che di manutenzione dell'opera. Qualora si rendesse necessario l'installazione di nuove barriere nei tratti di competenza ASPI, la progettazione dovrà essere condivisa con ASPI stessa, con particolare attenzione alle scelte progettuali, anche per quanto riguarda la tipologia degli interventi, al fine di rispettare gli standard e i tipologici delle mitigazioni già previste nella tratta interessata, fatto salvo diversi pareri degli Enti competenti.</p> <p>ii) Si rappresenta inoltre che dovrà intendersi a totale ed esclusivo carico del Proponente la gestione di eventuali superamenti dei limiti normativi dovuti all'impatto dei lavori e dell'opera in esercizio sulle diverse componenti ambientali.</p> <p>iii) Per quanto riguarda il tema della gestione delle terre e rocce da scavo, fermo restando che la gestione delle aree interessate dagli scavi e dei materiali che ne originano, dal punto di vista della disciplina ambientale e delle relative procedure amministrative, dovrà intendersi a totale carico del Proponente, si raccomanda di concordare con la Direzione 4° Tronco di Firenze le modalità operative e logistiche inerenti la gestione dei materiali da scavo laddove verranno previsti scavi nelle aree di pertinenza ASPI.</p>

Tutta la documentazione afferente al procedimento, fatti salvi gli elaborati contenenti dati personali e per i quali il Proponente ha chiesto la riservatezza, 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.

### **ULTERIORI PARERI E CONTRIBUTI ISTRUTTORI AI FINI VIA**

Si precisa che nella presente sezione del verbale vengono riportati gli ulteriori pareri e contributi istruttori acquisiti successivamente alla precedente riunione della CdS del 25/10/2024.

- **ARPAT**: nella nota acquisita al Protocollo regionale n. 0067839 del 25/10/2024, evidenzia quanto segue:  
*"[...]Le richieste di integrazioni del nostro precedente parere sono state in parte soddisfatte. Per quanto riguarda la matrice suolo si richiede, anche come integrazione volontaria, un riesame del documento Paino gestione Terre sulla base delle considerazioni riportate al punto 5.1. Per quanto riguarda i siti soggetti al procedimento 242 ter si rimanda al parere della Regione Toscana. E' stato rilevato in documentazione un superamento delle CSC per il parametro idrocarburi rilevato dal proponente durante le analisi di conformità dei suoli ai sensi del DPR 120/2017. Tale superamento è già stato segnalato al Comune di Firenze in quanto l'area è in territorio del Comune di Firenze.*

*Per quanto riguarda gli aspetti legati alle acque meteoriche e agli scarichi in generale è stata valutata positivamente la documentazione presentata, nel paragrafo 6.1 sono riportate le generiche prescrizioni richieste in questo tipo di impianti.*

***Per quanto riguarda il rumore, per cui si rilevano criticità non risolte si segnala alla conferenza dei servizi che la documentazione non ha provveduto a valutare le criticità puntuali dovute al rumore complessivamente prodotto dalla tramvia e dal traffico su gomma. Non vengono pertanto valutati gli interventi di mitigazione eventualmente necessari – conseguenti al suddetto impatto cumulato.***

*Mentre per gli altri aspetti, riteniamo che questi siano positivamente superabili, con le seguenti condizioni*

ambientali: [...] Per quanto riguarda le due alternative finali si ritiene che la documentazione non permetta, da un punto di vista delle matrici ambientali di nostra competenza, di rendere una preferibile rispetto all'altra.”

N	Prescrizioni
1	Nella fase di progettazione esecutiva dei cantieri – nell'ambito del Piano ambientale della cantierizzazione (PAC) – vengano predisposte valutazioni previsionali di impatto acustico di dettaglio per ciascuna area e fase di lavoro, con criteri conformi alla DGRT n. 857 21 ottobre 2013; tale documentazione dovrà dare evidenza di tutte le mitigazioni eventualmente messe in atto al fine di riportare l'impatto acustico entro i limiti di legge; la documentazione dovrà inoltre risultare disponibile presso il cantiere principale, all'avvio delle attività.
2	Qualora sulla base delle suddette valutazioni previsionali di impatto acustico permanga un superamento residuo dei limiti di legge, sia richiesta autorizzazione in deroga al comune, ai sensi della DPGRT n. 2/R 8 gennaio 2014, avendo valutato anche in tale ambito la possibilità di mitigare ulteriormente gli impatti; le lavorazioni non potranno avere inizio fino a che lo stesso comune non avrà rilasciato la suddetta autorizzazione in deroga.
3	Nella fase di progettazione esecutiva dei cantieri, riconsiderare il relativo piano di monitoraggio acustico, tenendo conto degli esiti delle suddette valutazioni previsionali e con riferimento al documento Linee Guida per il monitoraggio del rumore derivante dai cantieri di grandi opere, reperibile sul sito ISPRA.
4	Siano realizzati gli interventi di mitigazione già previsti presso i ricettori e l'inserimento delle barriere in corrispondenza della scuola Rita Levi Montalcini, con altezza non inferiore a 2 m sul piano di campagna e caratteristiche di fonoassorbimento sul lato rivolto al tracciato tramviario.
5	Il monitoraggio acustico post operam del deposito tramviario sia esteso a tutti i ricettori R.D.1 □ R.D.8, già oggetto della valutazione previsionale, verificando presso di essi il rispetto dei limiti fissati dal DPCM 14 novembre 1997 (valore limite di emissione, di immissione assoluto e differenziale) e attuando gli eventuali interventi di mitigazioni, qualora risultassero necessari.
6	Sia massimizzato l'inerbimento del sedime tramviario nei tratti rettilinei del tracciato, in corrispondenza dei ricettori potenzialmente impattati.
7	Sia attuato un monitoraggio acustico post operam che preveda, oltre alle misure strumentali già pianificate, anche la realizzazione di un modello previsionale, tarato e aggiornato alla data di entrata in esercizio, al fine di valutare il rispetto dei limiti presso tutti i ricettori, anche laddove non misurati; si preveda inoltre ulteriori punti di misura in caso di segnalazioni di disturbo da parte dei cittadini, in corrispondenza del relativo ricettore, nonché azioni/interventi di mitigazione – in ordine di priorità: ungiobordo, barriere basse in prossimità del binario, barriere perimetrali, sostituzione dei serramenti –, in caso di superamento dei limiti applicabili e di scostamenti peggiorativi rispetto a quanto previsto in fase di approvazione del progetto, tenendo conto dell'incertezza associata al valore misurato/simulato.

ARPAT in riferimento all'autorizzazione allo scarico delle AMD di cantiere evidenzia in particolare quanto segue: “[...] Alla luce di quanto sopra esposto, questo Dipartimento ritiene, di esprimere all'interno del procedimento di PAU NULLA OSTA al rilascio dell'autorizzazione allo scarico in pubblica fognatura delle AMD, suggerendo le condizioni gestionali di seguito riportate”

N	Prescrizioni
1	Rispettare i limiti di emissione di cui alla tab. 3, colonna scarichi in pubblica fognatura, dell'allegato 5 alla parte terza del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. fatto salvo eventuali limiti più restrittivi imposti dal Gestore Unico del Servizio Idrico Integrato.
2	Riispettare quanto riportato negli elaborati grafici e nella relazione tecnica allegati alla richiesta di autorizzazione.
3	Effettuare sui reflui scaricati, con cadenza annuale e dopo un evento meteorico, le analisi chimiche con la ricerca dei parametri: pH, BOD5, COD, Solidi Sospesi Totali, Ferro, Rame, Zinco, Piombo, oli e grassi animali e vegetali, Idrocarburi Totali. Al momento del controllo, svolto dalle autorità competenti, dovranno essere esibite le relative certificazioni. In assenza delle certificazioni potrà essere esibito un registro degli autocontrolli con l'annotazione delle date di campionamento e delle date dei certificati di analisi, nonché l'indicazione dell'ente certificante, a dimostrazione dell'avvenuto autocontrollo. Tuttavia le certificazioni dovranno essere esibite agli addetti al controllo nei cinque giorni successivi o nei tempi congrui allo svolgimento delle analisi qualora il prelievo sia avvenuto in prossimità del controllo.
4	Rendere accessibili e mantenere in condizioni di sicurezza, per gli addetti al controllo, gli impianti di raccolta e trattamento degli scarichi ed in particolare il pozzetto per il prelievo dei campioni di controllo.

5	Il pozzetto di ispezione, utilizzato per il controllo dello scarico ed ubicato immediatamente a valle del sistema di trattamento, dovrà avere dimensioni non inferiori a cm. 50x50x50 e permettere l'introduzione delle attrezzature di campionamento.
6	Provvedere all'attuazione delle prescrizioni motivate che potranno essere impartite successivamente al rilascio della autorizzazione allo scarico idrico nella pubblica fognatura.
7	Stimare il volume delle AMD di prima pioggia che verranno inviate al recettore finale.
8	Per la gestione dei cantieri, deve esser fatto riferimento al documento ARPAT: "linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale - Gennaio 2018".

In riferimento alla componente Elettromagnetismo, ARPAT con successivo parere prot. n. 0069097 del 31/10/2024 conclude come segue: "[...] Dall'analisi svolta risulta che la documentazione presentata sia per alcuni aspetti non adeguata sotto il profilo tecnico, e non consenta pertanto di verificare la conformità alle norme per la tutela della popolazione dall'esposizione al campo magnetico a bassa frequenza (L n. 36 22 febbraio 2001, D.P.C.M. 08/07/2003, DPCM 8 luglio 2003). Non vengono infatti stimati in modo adeguato gli impatti dell'opera e la relativa eventuale necessità di mitigazione, e non sono fornite informazioni e dati tecnici sufficientemente dettagliati e completi, necessari per verificare il grado di affidabilità delle stime presentate. In particolare, quanto evidenziato non permette di escludere che l'opera di progetto possa avere ricadute ambientali maggiori di quelle prospettate, in particolare nelle aree interferenti con le linee elettriche in alta tensione e nel collegamento della rete di alimentazione della tranvia alla rete pubblica. Le criticità relative ad altri aspetti progettuali, pur carenti nella documentazione e nella valutazione, riteniamo possano essere superate con specifiche condizioni ambientali. **Riteniamo pertanto necessarie, per valutare l'impatto magnetico dell'opera, le seguenti integrazioni:**

1. fornire il tracciato, le caratteristiche di posa (profondità, configurazione, ecc.) e portata di corrente della linea elettrica di collegamento della SSE Palegina alla rete pubblica utilizzata per l'alimentazione della tranvia;
2. fornire la valutazione del campo magnetico prodotto dal collegamento di cui al punto precedente nelle aree attraversate
3. fornire il calcolo esatto del campo magnetico prodotto dagli elettrodotti in alta tensione effettuato per tutte le aree lungo il tracciato della tranvia interferenti con gli elettrodotti stessi. Il calcolo dovrà essere effettuato utilizzando modelli tridimensionali degli elettrodotti e i dati reali della linea e dei tralicci
4. indicare la posizione dei quadri di fermata.

In relazione al Piano di monitoraggio riteniamo che la documentazione presentata, integrata dagli elementi indicati nel relativo paragrafo del presente contributo, sia adeguata a descrivere l'impatto magnetico dell'opera realizzata. Per tale aspetto questo Settore esprime quindi sul Piano **valutazione positiva condizionata alle seguenti PRESCRIZIONI**"

N	Prescrizione
1	Il Piano di monitoraggio preveda misure di campo magnetico lungo la recinzione di tutte le SSE;
2	Il piano di monitoraggio sia integrato secondo le indicazioni sopra riportate per Posizione dei punti di misura, Modalità di misura, Restituzione dei dati.

In riferimento alla documentazione integrativa volontaria depositata dal Proponente in data 21/11/2024, ARPAT con nota Prot 76538 del 03/12/2024 evidenzia quanto segue: "[...] a) Il dipartimento si esprimerà entro il 13/12 sul documento aggiornato FL42-D-M-PA-SB-00-EGG-RT-01

b) In data 15/11 ad opera di ALIA SPA, in qualità di proprietaria dell'area, è stata effettuata la notifica richiesta. Al sito è stato assegnato il codice SISBON FI-1603.

c) Si prende atto di quanto dichiarato sull'aggiornamento del documento riguardante le terre e rocce da scavo, ma tale documento non risulta allegato alla presentazione inviata.

d) Per la valutazione degli impatti elettromagnetici non è stata data risposta, probabilmente anche per il breve tempo a disposizione, alle richieste di integrazione richieste con il nostro parere del 30/10/2024 e che per comodità riportiamo:

1. fornire il tracciato, le caratteristiche di posa (profondità, configurazione, ecc.) e portata di corrente della linea elettrica di collegamento della SSE Palegina alla rete pubblica utilizzata per l'alimentazione della tranvia;
2. fornire la valutazione del campo magnetico prodotto dal collegamento di cui al punto precedente nelle aree attraversate
3. fornire il calcolo esatto del campo magnetico prodotto dagli elettrodotti in alta tensione effettuato per tutte

le area lungo il tracciato della tranvia interferenti con gli elettrodotti stessi. Il calcolo dovrà essere effettuato utilizzando modelli tridimensionali degli elettrodotti e i dati reali della linea e dei tralicci

4. indicare la posizione dei quadri di fermata.

e) per quanto riguarda il rumore non è stato fornito alcun riscontro alle nostre richieste di integrazioni formulate nel precedente parere per cui si rimane in attesa di tale documentazione.

**CONCLUSIONI** Questo Dipartimento sospende le valutazioni su campi magnetici, rumore e terre e rocce da scavo in attesa della documentazione richiesta. Per gli aspetti endoprocedimentali relativi all'art 242 ter risponderà alla Regione Toscana nei tempi previsti. Per quanto riguarda il sito Fi 1603 seguiremo l'iter procedurale.”

- **Azienda USL Toscana Centro** con nota Prot. n. 76522 del 03/12/2024, in merito alla documentazione integrativa depositata rispettivamente in data 21/11/2024 e 29/11/2024 rileva quanto segue: “[...] non si ravvedono aspetti di competenza di questa USL; rispetto invece alle condizioni impartite da questa USL con parere del 22/10/2024, l'elaborato i) riporta prese d'atto e/o dichiarazioni che non aggiungono ulteriori elementi di valutazione. Di conseguenza, visto il contenuto e la natura della documentazione prodotta, non si formulano ulteriori valutazioni allo stato attuale. Si rimanda in sede di riunione conclusiva del prossimo 20/01/2025 l'eventuale formulazione di valutazioni, anche in base ad altra documentazione prodotta. Rispetto invece alla relazione presentata in attuazione dell'art. 242-ter D. Lgs. 152/06 (FL42-D-M-PA-SB-00-EGG-RT-01-C) non è stato possibile condurre un'istruttoria, visto che tale documentazione è pervenuta solamente in data 28/11/2024 (prot. SISPC n. 224280-2024). Sarà nostra cura trasmettere al competente Settore regionale quanto prima il contributo su tale documento.”

- **RFI**, con nota acquisita al Prot. n..0076356/2024 del 02/12/2024 conferma i pareri precedenti, specificando quanto segue: “[...] si prende atto che dalla documentazione progettuale integrativa trasmessa il progetto sembrerebbe non ricadere in aree ferroviarie e/o in fascia di rispetto ferroviaria di cui al D.P.R. n. 753/80. Si specifica però che qualunque modifica al progetto trasmesso e approvato nell'ambito del presente provvedimento che prevede opere all'interno della fascia di rispetto ferroviaria di cui al D.P.R. n. 753/80 dovrà essere conforme alla normativa ed alle specifiche ferroviarie richiamate nelle precedenti note e lo stesso, sulla base del progetto esecutivo dovrà comunque essere sottoposto alla valutazione di questa Società che, valutando la conformità del progetto alle sopraccitate norme, redigerà specifica convenzione a titolo oneroso e potrà eventualmente rilasciare specifica autorizzazione ad eseguire il lavoro ai sensi del sopraccitato D.P.R. n. 753/80.”;

- **Comando Vigili del Fuoco di Firenze**, con nota acquisita al Prot. 76552 del 03/12/2024, ribadisce quanto già espresso nell'ambito della riunione di conferenza del 25/10/2024: “[...] Ai fini del rilascio del parere di competenza del Comando VVF di Firenze, dovranno essere attivate le procedure di cui all'Art. 3 del DPR 151/2011 per le attività del progetto generale comprese tre quelle elencate all'Allegato I del predetto DPR. La documentazione tecnica, per la quale era stata comunque comunicata la completezza formale da parte dello scrivente Comando con nota prot. 12370 del 14/05/2024, dovrà essere redatta in maniera conforme a quanto specificato all'Allegato I al DM 07/08/2012”;

- **Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza**, con nota prot. n. 0076790/2024 del 03/12/2024, ritiene di confermare il precedente parere richiedente integrazioni ed impartisce la seguente prescrizione

N	Prescrizione
1	Le finiture relative al Parco lineare, compresa la connessione pedonale tra la Fermata Capolinea, la viabilità-parcheggi esistenti e Villa Rucellai (pavimentazioni, elementi di arredo, corpi illuminanti) devono essere concordati con la Sovrintendenza ABAP territorialmente competente.

- **Comune di Firenze-Servizio Sostenibilità, Valutazione Ambientale, Geologia e Bonifiche – E.Q. Energia, Valutazione Ambientale e Bonifiche e dell'Ufficio E.Q. Sviluppo Spazi Verdi Urbani**, con nota acquisita al protocollo n. 0076352/2024 del 02/12/2024, in riferimento alla documentazione integrativa volontaria depositata dal Proponente conclude come segue: “[...] Dalla Relazione di riscontro ai pareri degli Enti si evince che il proponente, in generale, recepisce le richieste formulate nel precedente contributo dello scrivente Servizio, per la sezione relativa all'Ufficio E.Q. Energia, Valutazione Ambientale e Bonifiche, e pertanto sarà integrata la documentazione di supporto al progetto della Linea 4.2 ed opere connesse. Permangono ancora alcune criticità, in base alle risposte fornite, in merito al “Rimboscimento compensativo”

(non risulta coinvolto il competente ufficio della Città Metropolitana di Firenze), al vincolo idrogeologico (aree boscate esistenti) e alla pista necessaria per la manutenzione del Canale Macinante, pista da realizzarsi presso il parcheggio “Pistoiese”, per i dettagli delle quali si rinvia ai contenuti dell’istruttoria sopra riportata. Si riporta inoltre di seguito la valutazione conclusiva in merito al riscontro pervenuto su quanto segnalato nel parere espresso dell’Ufficio E.Q. Sviluppo Spazi Verdi Urbani. È importante sottolineare che quanto espresso nel parere rilasciato dall’Ufficio ha avuto quale obiettivo basilare la segnalazione di una serie di accorgimenti tecnici e qualitativi atti a garantire un incremento della vivibilità del tessuto urbano, e più in generale delle condizioni di sostenibilità ambientale delle opere proposte, in particolar modo in relazione agli aspetti climatici significativi oggi presenti nelle città (temperature elevate, siccità, inquinamento, ...), che condizionano la vita degli abitanti. L’Amministrazione Comunale fiorentina infatti sta perseguendo politiche volte ad adottare provvedimenti per ridurre le conseguenze del cambiamento climatico all’interno del tessuto urbano, utilizzando diffusamente a tale scopo soluzioni similari a quanto suggerito nel precedente parere espresso. Alla luce di quanto sopra, si prende atto delle controdeduzioni presentate dal proponente che, a parere della scrivente, non analizzano approfonditamente le possibili soluzioni adottabili nel rispetto dei quadri economici delle opere e, in parte, rimandano alla progettazione esecutiva l’analisi degli aspetti segnalati. Pur valutando positivamente il complesso delle opere, finalizzate alla realizzazione di un’importante infrastruttura di trasporto pubblico, si confermano le valutazioni precedentemente condotte in merito ad accorgimenti volti al miglioramento della qualità e della vivibilità del tessuto urbano interessato dall’attraversamento della linea tramviaria.”

- **Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno**, con nota acquisita al protocollo n. 0076204 del 02/12/2024, richiede integrazioni rilevando quanto segue: “[...] dalla visione di quanto allegato rileva che le integrazioni fornite, in particolar modo a quelle relative al Genio Civile Valdarno Centrale, non affrontano gli aspetti che il Consorzio ha già evidenziato in occasione dell’invio del proprio contributo alla conferenza dei Servizi per la valutazione del progetto di fattibilità, inviato con nostra prot. cons. 1231 del 15/02/2021, che si allega per opportuna conoscenza. Evidenziamo che lo scrivente Consorzio quale Ente gestore del reticolo idrografico, ha la necessità, per espletare le proprie funzioni istituzionali, di avere garantita la libera e continua percorrenza sulle pertinenze dei corsi d’acqua in gestione, pertanto segnaliamo delle criticità che vi invitiamo a risolvere al fine di poter esprimere una positiva valutazione del procedimento in corso.”

- la **Città Metropolitana di Firenze**, con nota acquisita al Protocollo n. 0067819 del 25/10/2024 e integrata con nota prot. n. 0056206/2024 del 28/10/2024 ha trasmesso i pareri della: Direzione Viabilità Area 2, Direzione Patrimonio e TPL e Direzione Progetti Strategici.

- Direzione Progetti Strategici conclude come segue: “[...] In conclusione, alla luce dell’analisi sopra effettuata, la previsione della linea tramviaria 4.2 Le Piagge-Campi Bisenzio non presenta elementi di contrasto con il PTCP vigente.”;

- Direzione Patrimonio e TPL evidenzia quanto segue: “[...] La messa in esercizio delle linee tramviarie 4.1 (Leopolda – Piagge) e 4.2 (Piagge – Campi Bisenzio) dovrà necessariamente prevedere un riassetto complessivo della rete del Trasporto Pubblico Locale, in particolare del bacino urbano di Firenze, così come già accaduto con l’attivazione delle altre linee tramviarie, nell’ottica di garantire un efficace interscambio tra il TPL su gomma e le linee tramviarie.”. A tal riguardo analizza l’interferenza dell’opera con le varie linee del TPL interessate e richiede integrazioni e chiarimenti;

- Direzione Viabilità Area 2 rispetto alla documentazione integrativa depositata evidenzia quanto segue: “[...] In definitiva, si richiede di effettuare le verifiche relative alla velocità di riferimento del tratto stradale e, nuovamente, di dimostrare l’insussistenza di possibili soluzioni alternative o che queste comportino il superamento di particolari difficoltà tecniche, così come stabilito dal D.P.R. 495/1992, recante ‘Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada’, all’art. 65, commi 2 e 3. Inoltre, si chiede di chiarire la relazione tra sede tranviaria e sede stradale.”.

- **Open Fiber** con nota acquisita al Protocollo n. 0067846 del 25/10/2024, ha trasmesso i file shape per la verifica di eventuali interferenze e ha specificato le condizioni al fine del superamento delle stesse.

N	Prescrizione
1	Effettuare un sopralluogo in sito per l’ubicazione preliminare dei sottoservizi della rete in fibra ottica, inviando formale richiesta a mezzo PEC all’indirizzo <a href="mailto:openfiber@pec.openfiber.it">openfiber@pec.openfiber.it</a> ;
2	Eventuali opere non dovranno ostacolare l’accesso ai pozzetti ed alla manutenzione delle infrastrutture sotterranee, lasciando di conseguenza una distanza per interventi di manutenzione non inferiore a 50 cm.

3	Eventuali danni all'infrastruttura in fibra ottica di proprietà della Scrivente saranno a carico del danneggiante, che dovrà darne immediata comunicazione ad OF.
4	Eventuali spostamenti di reti e/o impianti interferenti ed il ripristino della funzionalità degli stessi saranno a totale carico del richiedente, così come previsto dall'art. 54, comma 1 del D. Lgs. 1° agosto 2003, n. 259, secondo cui <i>"le Pubbliche Amministrazioni, le Regioni, le Province ed i Comuni, i consorzi, gli enti pubblici economici, i concessionari di pubblici servizi, di aree e beni pubblici o demaniali, gli enti pubblici non economici nonché ogni altro soggetto preposto alla cura di interessi pubblici non possono imporre per l'impianto di reti o per l'esercizio dei servizi di comunicazione elettronica, nonché per la modifica o lo spostamento di opere o impianti resisi necessari per ragioni di viabilità o di realizzazione di opere pubbliche, oneri o canoni ulteriori a quelli stabiliti nel presente decreto, fatta salva l'applicazione del canone previsto dall'articolo 1, comma 816, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, come modificato dalla legge 30 dicembre 2020 n. 178. Resta escluso ogni altro tipo di onere finanziario, reale o contribuito, comunque denominato, di qualsiasi natura e per qualsiasi ragione o titolo richiesto, come dall'art. 12 del decreto legislativo 15 febbraio 2016, n. 33, come integrato dall'art. 8 bis, comma 1, lettera c) del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, coordinato con la legge di conversione 11 febbraio 2019, n. 12"</i> .
5	I dettagli tecnici per la risoluzione delle interferenze dovranno essere preventivamente concordati con OF e con 30 gg di preavviso.

Con successiva nota Prot. n. 0075834/2024 del 29/11/2024, in relazione alla documentazione integrativa volontaria presentata dal Proponente in data 21/11/2024, ribadisce il parere favorevole con prescrizioni espresso già con la nota del 25/10/2024.

- **Telecom**, con nota acquisita al Protocollo n. 0071257 del 12/11/2024, ha comunicato che la rete primaria in fibra e rame è gestita da FIBER Cop SpA.

- **Servizi alla Strada SpA**, con nota acquisita al Protocollo n.0067912 del 25/10/2024, esprime parere favorevole con alcune considerazioni.

- **FiberCop SpA**, con nota prot. n. 0075535/2024 del 03/12/2024, comunica che al fine della verifica delle interferenze con i sottoservizi gestiti è disponibile un portale da consultare e nel quale inserire gli opportuni dati per la verifica.

- **Comune di Firenze Direzione Infrastrutture di Viabilità e Mobilità – Servizio Mobilità**, con nota acquisita al Protocollo n. 0070143 del 06/11/2024, esprime parere favorevole con prescrizioni ai fini della progettazione esecutiva.

N	Prescrizione
1	La soluzione proposta di incrocio tra Nave di Brozzi, via di San Donnino e via Lazio non è compatibile con la presenza del distributore di carburante per quanto concerne i passi carrabili esistenti: si chiede di individuare una soluzione che consenta il rispetto del limite dei 12 metri dall'area di incrocio dei passi carrabili e consenta le manovre in ingresso e uscita dallo stesso anche dei veicoli per il rifornimento dell'impianto.
2	Localizzare una fermata autobus capolinea all'interno del parcheggio scambiatore "Campania", comprensivo di pensilina per l'attesa con sistemi di info-utenza e opportuni allacci elettrici, oltre alla verifica delle manovre con mezzi di lunghezza 12 e 15 metri, sia all'interno del parcheggio che in uscita/entrata da Via di San Donnino, per tutte le possibili direzioni.
3	E' necessario rivedere la progettazione dell'accesso/uscita del parcheggio su via di San Donnino: deve essere garantita la visibilità (la presenza dell'albero la compromette) e l'attraversamento pedonale deve essere compatibile con l'istituzione di uno STOP (rif. art. 145 Regolamento del Codice della Strada);
4	In merito all'intersezione semaforizzata prevista in progetto su Via Abruzzi, Via Campania e Via Basilicata, dovrà essere garantita una circolazione a rotatoria attorno all'isola centrale (anche traslando la fermata verso Campania) e chi percorre via Abruzzi dovrà poter compiere tutte le manovre possibili (verso Campania nelle due direzioni possibili e ritornare anche verso via Basilicata).
5	Segnala un potenziale pericolo su Via Campania, con direzione via San Donnino, in quanto la postazione dei cassonetti e di due posti auto a spina di pesce, risulta troppo prossima alla curva ed in situazione non

	protetta, occorre pertanto prevedere soluzioni alternative (segue sopra estratto progetto e situazione attuale)
6	Valutare, lungo tutto il tracciato tramviario di competenza, le possibili interferenze con i passi carrabili autorizzati
7	Tutti gli interventi previsti e relativi alla sede stradale, dovranno essere concordati ed autorizzati dall'Ufficio Ordinanze P.O. Traffico e Provvedimenti di Viabilità di questa Amministrazione Comunale, riferendosi alla Piattaforma GEO.works per il rilascio delle Ordinanze, al seguente indirizzo: <a href="http://geoworks.comune.fi.it/">http://geoworks.comune.fi.it/</a> e alla piattaforma CityWorks per il rilascio delle occupazioni temporanee suolo pubblico, al seguente indirizzo: <a href="http://cityworks.comune.fi.it">http://cityworks.comune.fi.it</a>

- **Toscana Energia**, con nota protocollo n. 0075841/2024 del 29/11/2024, esprime parere positivo con prescrizioni, comunicando oltremodo quanto segue: “[...] *La Scrivente Società comunica che sono attualmente in corso gli studi per la risoluzione delle interferenze rilevate, denominate GMP0001, GMP0002 e GMP0003 di concerto con il settore competente del Comune di Firenze, quale principale interlocutore in particolar modo per la risoluzione delle interferenze GMP0001 e GMP0002, entrambe ricadenti per competenza all’interno del territorio del Comune di Firenze. Tali soluzioni verranno condivise anche con il Comune di Campi Bisenzio, non appena verranno definite con chiarezza.*”.

N	Prescrizione
1	In riferimento alla rete in MPB, in attraversamento sulla Via Pistoiese, dovrà essere prevista una distanza minima consentita, misurata tra la generatrice superiore del tubo ed il piano del ferro di 100 cm. Inoltre, la condotta dovrà essere protetta con tubo guaina in acciaio aperto DN350, corredato di distanziatori e prolungato da una parte e dall'altra dell'incrocio per almeno cm 100 rispetto alle rotaie esterne.
2	In riferimento alla rete in BP, in attraversamento sulla Via Pistoiese, dovrà comunque essere prevista una distanza minima consentita, misurata tra la generatrice superiore del tubo ed il piano del ferro di 100 cm. In caso di distanza inferiore, la tubazione deve essere protetta con tubo guaina in acciaio aperto DN300, corredato di distanziatori e prolungato da una parte e dall'altra dell'incrocio per almeno cm 100 rispetto alle rotaie esterne.
3	In riferimento allo spostamento di un gruppo di riduzione di media pressione in Via Villari IRID B01203, l'accesso a tale manufatto può avvenire solamente in accordo con la Scrivente Società, trattandosi di ambiente ATEX Al fine di garantire l'esercizio in sicurezza delle condotte nei pressi dell'impianto, nessun lavoro (comprese bonifiche) potrà essere intrapreso, nell'ambito della fascia di sicurezza di metri 5, senza una preventiva formale autorizzazione da parte della scrivente Società o in presenza del nostro personale. La scrivente Società si rende disponibile ad eseguire una tracciatura sul campo delle condotte a servizio dell'impianto. La Scrivente Società ribadisce infine che non sarà possibile interrompere il funzionamento del gruppo di riduzione sopra citato. La risoluzione dovrà essere progettata, organizzata e concordata con largo anticipo, anche al fine di reperire tutti i materiali necessari allo spostamento del gruppo. Ai fini di una più corretta valutazione della risoluzione dell'interferenza, si richiede: - Progetto Esecutivo delle indagini preliminari (al fine di comprendere che tipo di indagini saranno svolte nei pressi dell'impianto e a quale profondità); - Progetto degli Espropri e degli Asservimenti temporanei; - Progetto delle Fasi realizzative delle opere nell'area circostante il sedime della scrivente Società (da riaggiornare alle emissioni dei livelli successivi di progettazione della tramvia); La scrivente Società quale soggetto interferito richiede quindi all'interferente di eseguire le attività di scouting e contatto delle Proprietà utili alla Scrivente Società per modificare i tracciati delle proprie reti e le delocalizzazioni dei propri impianti, compresi i riconoscimenti economici ai soggetti espropriati o asserviti e la predisposizione dei documenti che sanciranno il Diritto di Superficie, di Servitù o di Proprietà della scrivente Società. Si ricorda in ultimo, che dovrà essere garantita un ricollocamento dell'impianto in una posizione idonea al collegamento con la rete esistente, in posizione accessibile per le attività di manutenzione e soprattutto, ad una distanza idonea dalla sede Tramviaria come da normativa vigente, cioè ad un minimo di 6 metri.
4	In riferimento alla risoluzione dell'interferenza in corrispondenza del sottopasso in Via Manderi, dovrà essere rispettata una distanza minima consentita di 100 cm, misurata tra la generatrice superiore del tubo e il piano stradale. Nel caso in cui tale distanza non possa essere rispettata, dovrà essere prevista idonea opera di protezione quale tubo guaina d'acciaio aperto DN200, senza sfiati, corredato di distanziatori e prolungato da entrambe le parti del sottopasso per almeno 100 cm, diversamente da quanto indicato nelle

	tavole preliminari del progetto definitivo, che prevedevano una protezione solamente al di sotto della proiezione della sede tramviaria.
5	<p>Per quanto riguarda le restanti interferenze ricadenti all'interno del territorio di competenza del Comune di Firenze (Via Campania, Via Abruzzi) la Scrivente Società prende atto delle soluzioni progettuali proposte per la risoluzione delle stesse con la rete gas in bassa pressione esistente e si riserva la possibilità di approfondirne la fattibilità tecnica in apposito incontro tecnico tra progettisti e con il settore competente del Comune di Firenze, quale principale interlocutore, durante le fasi successive di progettazione.</p> <p>Infine, la Scrivente Società chiede come proposto durante la conferenza di servizi, la possibilità di predisporre una tubazione foderata in acciaio DN400 in attraversamento alla sede Tramviaria lungo Via San Donnino a Firenze, al fine di predisporre un passaggio per un futuro metanodotto in progetto in attraversamento al Fiume Arno per supportare la rete gas a San Donnino in caso di emergenza.</p>

- **Settore regionale Bonifiche e Siti Orfani PNRR**, con nota acquisita al Protocollo n. 0076068/2024 del 29/11/2024, ha comunicato quanto segue: “[...] Si da atto che la relazione in attuazione art. 242-ter d.lgs. 152/06 e della DGRT n. 157/2022 è stata aggiornata con gli esiti delle indagini ambientali afferenti il PZ6 e che, al fine del rilascio del richiesto nulla-osta ex art. 242-ter alla realizzazione dell'intervento di cui in oggetto, lo scrivente settore ha provveduto a richiedere con nota prot. 0621865 del 28/11/2024 ad ARPAT e all'Azienda USL Toscana Centro conferma della valutazione positiva sanitaria e ambientale già rilasciata. A seguito di riscontro da parte degli enti preposti il settore provvederà con quanto di competenza.

Infine si rileva che l'area di progetto destinata alla realizzazione del deposito rimessaggio, identificata alla particella catastale 606 del foglio 38 del NCT del Comune di Firenze, è stata oggetto in data 15/11/2024 di recente notifica di potenziale contaminazione ai sensi dell'art. 245 del d.lgs. 152/06 da parte di ALIA Servizi Ambientali SpA, proprietaria dell'area, a seguito di riscontro di superamenti di concentrazioni soglia di contaminazione di riferimento nella matrice suolo profondo, a cui è stato attribuito il codice SISBON FI-1603. Al riguardo preme precisare che tale potenziale contaminazione necessariamente va ad aggiornare il quadro ambientale dello studio di impatto ambientale, con particolare riferimento al paragrafo “6.1.1.6 Siti contaminati e potenzialmente contaminati”, e di cui i documenti non tengono conto. Conseguentemente tale notifica determina, per detta area, l'applicazione del disposto normativo di cui all'art. 242-ter del d.lgs. 152/06 e di cui alla DGRT 157/22.”. Con successiva nota prot. n. 0075910/2024 del 29/11/2024 comunica la richiesta di parere effettuata ad ARPAT e all'Azienda USL Toscana Centro al fine del rilascio del nulla osta art. 242-ter.

- **Settore regionale Infrastrutture per la Mobilità Sostenibile**, con con nota acquisita al Protocollo n. 0075957/2024 del 29/11/2024, ha anticipato la la Deliberazione di Giunta regionale n. 1399 del 25 novembre 2024 recante per oggetto “SISTEMA TRAMVIARIO – 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”. PARERE REGIONALE.” nell'ambito della quale viene deliberato quanto segue: “[...] di dare atto che, alla luce dei pareri già acquisiti, le richieste di integrazioni ancora in corso di definizione non precludono il raggiungimento di una conclusione positiva della conferenza di servizi, ai fini dell'espressione, per quanto di competenza regionale ai sensi dell'art. 27 quater della LR n. 88/1998, della coerenza del progetto in esame agli atti della programmazione;

2. di stabilire, in quanto di interesse comune ai soggetti firmatari dell'Accordo, che ai fini della valutazione delle varianti proposte siano definiti:

- l'importo complessivo dell'intervento, comprensivo dei maggiori costi di realizzazione della variante di Via San Giusto, al fine di valutarne la copertura economica;

- i tempi di realizzazione dell'intervento al fine di valutarne la compatibilità con le scadenze dettate dai programmi di finanziamento;”

- **Settore regionale Genio Civile Valdarno Centrale**, con con nota acquisita al Protocollo n.0075945/2024 del 29/11/2024 conclude come segue: “[...] Alla luce di tutto quanto sopra, si rimane in attesa delle integrazioni richieste per l'espressione del parere di competenza. Come risulta dal verbale della seduta del 25/10/24, tutti gli scarichi ed attraversamenti dovranno essere oggetto di concessione con autorizzazione ai sensi del D.P.G.R. 60/R/2016 nelle successive fasi progettuali.

A seguito degli incontri con i progettisti è stato chiarito che il sistema vasche di compensazione - Collettore Acque Basse dovrà essere oggetto di omologazione ai sensi del DPGR 42/R/18 nelle successive fasi progettuali.”;

- **Settore regionale VIA**, con nota acquisita al protocollo n. 0076370/2024 del 02/12/2024 ritiene, sulla base dell'esame della documentazione depositata e come ulteriormente integrata, non vi siano da segnalare specifiche osservazioni e considerazioni al progetto in oggetto

- **Settore regionale Autorizzazioni Uniche Ambientali**, con nota acquisita al protocollo n. 0076168/2024 del 02/12/2024, rileva quanto segue: “[...] con riferimento al precedente contributo (prot. reg. n. 0523744 del 03/10/2024 che si allega per completezza), con la presente si comunica che allo stato attuale non sono presenti i titoli abilitativi da ricomprendere nel PAU di competenza dello scrivente Settore . Si precisa, inoltre, che qualora il proponente debba acquisire l’AUA per l’esercizio del deposito , lo scrivente Settore avvierà il relativo procedimento a seguito della preventiva presentazione di idonea istanza.”

- **Settore regionale Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale**, con nota acquisita al protocollo n.0076151/2024 del 02/12/2024 ribadisce i pareri precedenti e raccomanda quanto segue: “[...] la necessità di garantire la sicurezza stradale lungo la SR66 senza limitazioni funzionali rispetto allo stato attuale sia nei tratti in affiancamento alla linea feretrotramviaria che in corrispondenza degli attraversamenti, anche durante l’esecuzione dei lavori e si ricorda che dovranno essere acquisiti tutti i necessari pareri e autorizzazioni da parte della Città Metropolitana di Firenze, Ente gestore della SR66 ex art. 23 della LR n°88/98 cui sono delegate le competenze che la legislazione vigente attribuisce all’Ente proprietario.”

- **Settore regionale Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale**, con nota prot. n. 0076521/2024 del 03/12/2024, rileva quanto segue: “[...] prende atto della documentazione integrativa a seguito della conferenza dei servizi del 25 Ottobre 2024 e in particolare della relazione di riscontro (Relazione\_riscontro\_CDS\_03.pdf) dove, a pag.57, il proponente evidenzia che “il nuovo tracciato della tramvia interesserà solamente la porzione sud del plesso scolastico; in relazione a questo nuovo tracciato verrà progettata una barriera atta ad attenuare la rumorosità non solo nelle aree di pertinenza esterna ma anche in corrispondenza degli edifici”. Assunte queste affermazioni si evidenzia come non siano però forniti dettagli relativi al dimensionamento, al posizionamento e all’efficacia acustica della barriera acustica a protezione del ricettore R3 (Scuola dell’infanzia primaria dell’ICS Rita Levi Montalcini), così come già richiesto nel precedente contributo di questo Settore.”

## **ELENCO DELLA DOCUMENTAZIONE**

I presenti danno atto che il progetto esaminato ai fini VIA è rappresentato dalla documentazione complessivamente di seguito riepilogata:

- documentazione iniziale depositata in data 04/04/2024 (protocollo n. 0020875);
- documentazione di integrazione formale depositata in data 07/06/2024 (prot. n. 0036554);
- documentazione integrativa e di chiarimento presentata in data 05/09/2024 (prot. n. 0054869);
- documentazione integrativa volontaria di chiarimento presentata in data 21/11/2024 (prot. n. 0073789/2024 );
- documentazione integrativa volontaria di chiarimento presentata in data 29/11/2024 (prot. n. 0075845/2024).

## **DISCUSSIONE IN CONFERENZA**

Il Settore Procedente evidenzia che la documentazione inviata dal Proponente successivamente alla Conferenza del 25 ottobre ed acquisita al protocollo comunale con nota del 29/11/2024, essendo pervenuta tardivamente, non è stata oggetto di istruttoria.

Si evidenzia che con l’invio del 29/11/2024 sono stati resi disponibili i seguenti documenti, non ancora valutati:

1. FL42-D-M-PA-PU-00-EGG-RT-01-C;
2. FL42-D-M-PA-SB-00-EGG-RT-01-C;
3. FL42-D-M-IN-GE-00-EGG-RT-01-C

Preso atto dei contributi istruttori pervenuti e sopra riportati, il Settore Procedente illustra brevemente i contenuti dei medesimi.

Successivamente chiede ai presenti che non hanno potuto anticipare il proprio parere o contributo tecnico istruttorio sulle integrazioni volontarie depositate in data 21/11/2024 di esprimersi in merito e con riferimento

alla compatibilità ambientale.

Alle ore 10:20 si apre la discussione con l'intervento di ARPAT nella persona di Andrea D'Elia, il quale conferma che stanno lavorando sul parere di competenza da inviare alla Regione – Settore bonifiche e siti orfani PNRR per gli aspetti di cui all'art. 242 ter del D.Lgs. 152/2006, che presumibilmente sarà favorevole. Fa poi riferimento ai superamenti riscontrati sul sito FI144, affermando che seguirà un procedimento di bonifica su rumore e campo elettromagnetico. Sulla parte acustica c'è stato un incontro con i progettisti ma per l'espressione del relativo parere occorre la documentazione integrativa già richiesta in prima istanza.

Per quanto riguarda terre e rocce da scavo deve essere ripresentata la documentazione corretta in quanto è presente un refuso in quella depositata.

D'Elia chiede quando è previsto che venga effettuata la verifica sulle prescrizioni ambientali impartite.

Interviene Di Giusto Massimo della Usl che al pari di ARPAT, chiede chiarimenti in ordine alla possibilità di condurre le verifiche di ottemperanza sulle prescrizioni date nella successiva fase progettuale esecutiva.

Lo stesso ricollegandosi a quanto detto da ARPAT sugli aspetti relativi all'art. 242 ter del D.Lgs. 152/2006, afferma che nel giro di qualche giorno invieranno il proprio parere alla Regione – Settore bonifiche e siti orfani PNRR.

Gelli interviene chiarendo che la Pau è la fase dove si acquisiscono i pareri e le autorizzazioni quindi i progettisti devono integrare i documenti del progetto definitivo secondo le richieste fatte dagli enti, al fine di acquisire i pareri necessari. Nei progetti esecutivi confluiscono solo i dettagli.

Riprende Di Giusto dicendo che se non risulta possibile condurre alcuna verifica sull'ottemperanza alle prescrizioni impartite successivamente al rilascio del Pau, allora le valutazioni e gli approfondimenti richiesti nella successiva fase esecutiva riguardo la componente dell'acustica in fase di esercizio ed ai campi elettromagnetici devono essere presentati dai progettisti in questa fase. Pena la riformulazione del parere favorevole già rilasciato.

Precisa, inoltre, che dovrà essere verificato per il tracciato in variante l'impatto acustico anche nei confronti delle pertinenze esterne delle scuole poste in corrispondenza della fermata di Via Giordano Bruno, questo al fine di verificare per tali aree il rispetto dei limiti della classe acustica III.

Interviene D'Elia per ribadire che nel caso in cui non venisse inviata la documentazione richiesta, si riserva di rivalutare il parere favorevole già inviato.

Prende la parola uno dei progettisti, affermando che stanno rivedendo il tracciato della variante di Via San Giusto con l'inserimento di barriere, ivi compresa quella nei pressi della fermata di Via Giordano Bruno, con le dovute valutazioni dell'impatto verso l'ambiente esterno.

Inoltre viene introdotto l'argomento del vincolo idrogeologico legato a nuovi rimboschimenti compensativi ai sensi del Regio Decreto Legge 30/12/1923 n.3267 e della Legge Forestale Regionale n. 39/2000 il vincolo si applica solo su aree boscate preesistenti e vincolate ai sensi del codice. Vengono pertanto richiesti chiarimenti alla Città Metropolitana di Firenze.

Luciana Gheri della Città Metropolitana - Vincolo Idrogeologico - risponde ricordando che la norma stabilisce che la Città metropolitana e le Unioni dei Comuni hanno competenza di valutare la congruità dei rimboschimenti per andare a costituire delle superfici boscate che siano idonee a sostituire dei boschi trasformati, quindi ci deve essere un progetto che oltre a dare distanza tra le piante deve indicare le specie che si vogliono utilizzare e le dimensioni. Non trova una relazione che indica come si effettua il rimboschimento dal punto di vista forestale stretto.

I progettisti confermano che negli elaborati predisposti per la Vinca hanno rivisto l'allegato 6, adeguandolo alle richieste della Regione e prevedendo interventi anche per aree umide, prati stabili e prati umidi, specificando nella relazione e negli elaborati la quantità e le tipologie di piante per bosco umido e meso igrofilo anche per fare una valutazione economica. Non è stato ancora previsto l'impianto di irrigazione per i primi 3 anni ai fini dell'attecchimento delle alberature, facendo rinvio al progetto esecutivo. Nei nuovi elaborati ci sono tutti i dettagli, in particolare negli allegati alla relazione paesaggistica.

Riccardo Maurri della Città Metropolitana Firenze dichiara che non può essere rilasciato parere favorevole perché mancano integrazioni e chiarimenti sull'aspetto relativo ai rimboschimenti.

Per gli altri aspetti conferma il parere favorevole con prescrizioni.

Per quanto riguarda le questioni inerenti il Codice strada relative alle interferenze tra la S.R. 66 e la tramvia, nel punto in cui la tramvia attraversa la S.R. 66 in modo complanare a San Donnino viene richiesto di valutare la possibilità di attraversare la strada provinciale tramite un sottopasso, oppure venga studiato un nuovo tracciato della strada S.R. 66 che, mediante uno scatolare, attraversi la linea tramviaria.

In concreto la Città Metropolitana chiede di verificare la possibilità di attraversamenti sfalsati e di dimostrare l'insussistenza di possibili soluzioni alternative.

I progettisti affermano che hanno già risposto in parte alla prima seduta e confermano che è tecnicamente impossibile sotto attraversare la strada alla tramvia, per un problema di pendenze e per lo stesso motivo sopra avanzare.

Maurri chiede che sia estesa questa valutazione alla possibilità di sotto attraversare e sopra elevare la tramvia da parte della strada, quindi di valutare la possibilità di alzare l'altimetria della strada.

I Progettisti precisano che per l'attraversamento di Via Pistoiese in prossimità della rotonda di Via Curzio Malaparte, che è sul territorio di Campi Bisenzio, non possono decidere per un sotto o sopra attraversamento; ci deve essere un confronto con altri esperti, inoltre avrebbe dei costi non indifferenti e non è previsto nell'ambito del progetto che è stato mandato in gara.

Semmai ci fosse la possibilità di realizzare un sotto o sopra attraversamento non sono loro progettisti che possono decidere.

Maurri richiede valutazioni legate sulla strada per considerare il flusso veicolare di Via Pistoiese e non solo valutazioni legate alla tramvia.

Prende a questo punto la parola Maurizio Torresi, in qualità di delegato di Autostrade per l'Italia, confermando che sono necessarie talune integrazioni già richieste in precedenza e non ancora evase, per potersi esprimere compiutamente sul progetto, aggiungendo che solo in seguito al recepimento di dette integrazioni all'interno degli elaborati di progetto potrà essere stipulata l'apposita convenzione necessaria per consentire, previa autorizzazione del Ministero Concedente, l'accesso dell'appaltatore alle aree di competenza della Concessionaria.

A questo punto ritiene di leggere il parere trasmesso a mezzo PEC in data odierna con numero di protocollo 76564, evidenziando che gli interventi potenzialmente interferenti con le competenze Aspi sono due:

- realizzazione di un tratto della linea tramviaria in parallelo all'Autostrada A1 in carreggiata Sud (dal km 284 al km 285) circa;
- sotto attraversamento del fornice autostradale al km 285+340, ubicato in prosecuzione al sedime stradale di Via Abruzzi ed attualmente interdetto al sottoattraversamento di mezzi.

Le prescrizioni sono le seguenti:

-In riferimento al tema dell'azione eccezionale di urto da traffico ferroviario, si rappresenta che il contenuto del §C5.2.2 fa esplicito riferimento ai §§5.2.2.2 e 5.2.2.3 di cui alle NTC18 ovvero alle azioni variabili verticali e alle azioni variabili orizzontali. Nella declaratoria del §C5.2.2 non vi è tuttavia alcun riferimento a ulteriori azioni ivi comprese quelle di natura eccezionale (§5.2.2.9), quale quella configurabile nel caso di specie. Per le ragioni di cui sopra è necessario produrre le dovute verifiche di resistenza per la suddetta azione eccezionale ai sensi delle NTC18 le quali non potranno prescindere da adeguate indagini finalizzate alla conoscenza compiuta delle parti d'opera interessate. Resta inteso che potranno eventualmente essere valutate anche misure mitigative prevedendo eventualmente elementi di protezione i quali dovranno essere anche essi dimensionati con i carichi eccezionali di cui sopra ed essere non interferenti con le opere d'arte adiacenti sia sotto il profilo fisico che sotto il profilo geotecnico (diffusione dei carichi in fondazione);

- In riferimento alla non applicazione delle azioni da traffico veicolare sugli elementi orizzontali e verticale è opportuno che vengano trasmessi idonei elaborati grafici che consentano di dare evidenza che il franco verticale tra il piano di rotolamento e il sotto trave risulti maggiore di 6.0 m e che a tergo delle barriere di sicurezza previste in progetto vi sia un adeguato spazio che consenta il corretto funzionamento della barriera stessa;

- in merito all'incremento dei carichi verticali in fondazione dovuti alla nuova infrastruttura è opportuno che quanto asserito nel riscontro venga supportato da adeguate analisi quantitative;

- per quanto riguarda infine la disconnessione elettrica tra la nuova tramvia e l'opera d'arte esistente sotto attraversata, è opportuno che vengano presi tutti gli accorgimenti atti ad evitare fenomeni di dispersione elettrica per le armature e le strutture metalliche di impalcato. A tal riguardo, come indicato nella PEC del 03/12/2024, un possibile riferimento è rappresentato dal manuale di progettazione RFI.

Per quanto concerne il parcheggio di San Donnino, prendono atto che i progettisti dichiarano di recepire la loro dichiarazione per l'eliminazione degli stalli del parcheggio all'interno di 3 metri dal limite autostradale. Aspi ha però bisogno di un elaborato che sancisca questo cambio di progetto.

Per quanto riguarda gli aspetti cantieristici e i lavori c'è necessità che gli accordi vengano presi con la Direzione Tronco di Firenze.

Torresi richiama la convenzione che deve essere stipulata tra la la Soc. Autostrade, il proprietario ed il gestore della linea tramviaria, da sottoporre alla preventiva approvazione del Concedente MIT.

Ricorda che saranno a cura, onere e responsabilità del proponente tutte le attività che dovessero risultare necessarie in seguito al superamento delle soglie di ciascuna componente ambientale per effetto dell'esecuzione dei lavori ed analogamente, quelle inerenti la sicurezza nei luoghi dei lavori.

I Progettisti replicano che hanno già inviato alcuni dei documenti richiesti ed è in corso di redazione uno ulteriore che sarà inviato a breve. Non sono d'accordo su uno degli aspetti richiesti (urto veicolo, svio sulla spalla), procederanno comunque ad individuare un dispositivo che vada in questo senso.

Fernando Palladino (Aspi) replica ai progettisti i quali affermano che essendo il tram un mezzo a guida vincolata risulta impossibile che questo possa urtare le strutture adiacenti alla linea. Palladino, tuttavia, rappresenta come anche i treni sono dei mezzi che per il tramite del bordino posto sulla sala montata sono mezzi a guida vincolata. Tuttavia, la normativa tecnica considera la possibilità che in condizioni eccezionali questo svii generando pertanto un'azione eccezionale da urto su potenziali strutture in adiacenza.

Torresi interviene di nuovo facendo due considerazioni. La prima riguarda il sistema di anti-svio il quale, laddove previsto, deve essere progettato per resistere ai carichi eccezionali previsti dalla normativa e secondo una configurazione geometrica che non arrechi soggezione alle strutture esistenti sia in termini di aggravio dei carichi in fondazione sia in termini di manutenibilità e ispezionabilità dell'opera.

Viene evidenziato che non ci sono rappresentanti Regione per Vinca e Via.

Per la Regione Toscana Settore AUA interviene Cristina Barresi, la quale afferma che visti i contenuti della documentazione depositata dal proponente non risulterebbero titoli abilitativi da rilasciare di competenza del Settore, con riferimento sia alla gestione delle acque meteoriche dilavanti (AMD) dei cantieri sia Con riferimento all'autorizzazione agli scarichi di acque reflue in fase di esercizio del deposito.

Ciò confligge con quanto espresso con proprio parere da ARPAT, dal quale risulterebbero dei macro cantieri soggetti a tale autorizzazione. Perciò la richiesta è quella di avere un chiarimento, da parte del proponente, sull'assenza o meno delle condizioni per il rilascio dell'autorizzazione.

Il Progettista dichiara che hanno bisogno di due autorizzazioni, una dove ci saranno servizi igienici per il personale in fase di cantiere, l'altra dove viene fatto il campo base, per quelle presenteranno richiesta di autorizzazione scarico acque nere; per il campo base c'è anche scarico acque bianche perché ci sono delle baracche, per il resto tutti i cantieri per dimensioni sono esenti dalla richiesta di autorizzazione. In fase di esercizio dovranno essere acquisite le autorizzazioni ma dovranno essere richieste a nome del gestore ad es. quello del deposito.

Lo schema delle fogne del deposito è già presente nel progetto.

Viene richieste di fare un incontro con il settore AUA.

Barresi richiede di distinguere la gestione delle acque soggette ad obbligo di autorizzazione e quelle che non lo sono. il riferimento è la Legge Regionale 20/2006.

Interviene D'Elia affermando che dalla documentazione presentata sembrano essere presenti dei cantieri di grandezza maggiore di 5000 mq. Richiede a questo scopo un incontro con il settore AUA e i Progettisti per i necessari chiarimenti.

Prende la parola Paolo Daddi per Alia Servizi Ambientali, ricordando che Alia sta costruendo, già autorizzata, un impianto per il trattamento dei rifiuti elettrici ed elettronici. Per questa opera, per motivi di sicurezza idraulica, è stato necessario prevedere la costruzione intorno al sito di un muro alto 2 mt - 2,50 mt. Dalla documentazione presentata si rileva che nella parete che è in aderenza al deposito tramvia è presente un argine di terra che svolge la stessa funzione. Lo studio riguardante l'impatto della tramvia nella aree prossime all'impianto non tiene in considerazione la presenza di questo muro. Propone pertanto che venga aggiornato l'impatto e la sicurezza idraulica dell'area.

I Progettisti precisano che ci sono in corso valutazioni idrauliche con il Genio Civile e la questione verrà affrontata in quella sede.

Andrea Adinolfi del Comune di Firenze comunica che c'è in corso un tavolo tecnico per soddisfare le richieste di Alia riguardanti la sovrapposizione con i due progetti.

Francesco Confalone del Consorzio di Bonifica precisa che ci sono alcuni tratti che interferiscono con i loro accessi lungo il Macinante. Ribadisce che deve essere garantita la percorrenza già scritta nel parere e chiede che venga precisato meglio il tracciato.

I Progettisti precisano che le accessibilità segnalate sono state tutte garantite. Sarà cura dei progettisti spiegare l'elaborato magari in un incontro specifico.

Maurri chiede al soggetto proponente se hanno avuto modo di esaminare la relazione dell'Ufficio TPL per la parte che affronta il tema del collegamento stradale tra parcheggio scambiatore lungo rete autostradale A1 e la fermata San Donnino tramvia. Viene fatta richiesta di valutare se inserire questa parte nel progetto tramviario.

Filippo Martinelli del Comune di Firenze spiega che il collegamento tra il parcheggio e lo scambiatore avverrà con un altro progetto tramite un collegamento che è in corso di valutazione. E' in fase di studio se effettuarlo con la viabilità o con una spola con un veicolo a guida vincolata driverless che colleghi il parcheggio con la fermata della tramvia.

Roberto Biondi di Publiacqua asserisce che sono stati mandati ai progettisti i dati delle interferenze su tutta la tratta sia sul Comune di Firenze che di Campi. E' stato dato parere sui parcheggi p1p2p3p4 e sul deposito, senza alcun riscontro sulle interferenze. Le interferenze saranno valutate con i progettisti in maniera capillare e funzionale, tenendo conto che l'interferenza non è solo il pacchetto dei binari ma tutta la sistemazione urbanistica di corredo che andrà trasformata.

I Progettisti affermano che la fase a regime è trattata nel progetto e a breve ci sarà un incontro, per illustrare come è stata gestita, per la fase di cantiere non ci sono problemi, sui campi c'è minima interferenza.

Non è presente il Genio Civile

Si mette a verbale che manca il parere Vinca

Alle ore 11.40 l'Archietto Brachi si assenta dalla Conferenza.

Serve il parere dell'Autorità di Bacino riguardo alle casse di compensazione ma non è presente alcun rappresentante della Regione Toscana Settore Urbanistica.

Gelli evidenzia che nel contributo Fibercop è presente il link al loro portale per individuare se ci sono interferenze.

Procede poi con la lettura del parere della Regione Toscana - Direzione Tutela dell'Ambiente ed Energia, dal quale risulta che non sono stati forniti dettagli relativi al dimensionamento, al posizionamento e all'efficacia acustica della barriera acustica a protezione del ricettore R3 (Scuola Infanzia Primaria del ICS Rita Levi Montalcini), così come già richiesto. Vengono pertanto richieste integrazioni relativamente ai dettagli tecnici sopraddetti.

Fa inoltre presente che la dirigente del Settore 5 Urbanistica del Comune di Campi Bisenzio Arch. Michela Brachi con nota del 03/12/2024 Prot n 76471, porta all'attenzione della Conferenza il procedimento di variante urbanistica del Comune di Firenze e del Comune di Campi Bisenzio ai sensi della LR 12/2022 da espletare, così che la Cds PAU assuma anche il valore di Cds decisoria "PNRR ex LR 12/2022. Pertanto il procedimento di variante urbanistica sarà un unico procedimento congiunto.

L'iter è stato condiviso con la Direzione Urbanistica della Regione Toscana e del Comune di Firenze.

Prende la parola Elias Bardi di SNAM confermando il precedente parere, nonché i tempi di realizzazione di 18 mesi dal pagamento.

Antonio Pasqua di Firenze Smart segnala che mancano dettagli sui parcheggi e sugli impianti semaforici.

Mallardi Marco per Toscana Energia conferma il parere rilasciato, evidenziando che la maggior parte delle interferenze sono sul Comune di Firenze con la rete gas, su San Donnino c'è solo una interferenza su Via dei Manderi. I problemi più grossi su Firenze sono sull'impianto di Via Villari, che va ricollocato a circa 6 mt. in un'area che sia accessibile e ricollegato alle loro condotte. Il Comune di Firenze conosce la questione. In Via Campagna e in Via degli Abruzzi dove c'è la curva della tramvia va riposizionata una rete di bassa pressione; sull'attraversamento di Via Pistoiese ci sono poche variazioni da effettuare. Mallardi fa presente che non c'è nel parere ma è venuto a conoscenza che c'è un progetto da parte loro per un sub alveo per attraversamento del fiume Arno, per rete di supporto in caso di emergenza per la distribuzione gas a Firenze. Chiedono che venga predisposta su Via San Donnino prima della curva su Via Abruzzo sempre nel Comune di Firenze una fodera per attraversamento per predisposizione di questa condotta.

Filippo Martinelli precisa che, ai fini dell'applicazione della normativa idraulica, l'attraversamento della tramvia rispetto a Via Pistoiese è tutta su zona urbanizzata sia su Firenze che Campi.

Relativamente al sottopasso autostradale è scettico sul considerare il tram in analogia ad un treno. Relativamente all'ipotesi di porre delle barriere evidenzia che, se pur non testate con crash test specifici, sono da considerarsi utilizzabili con tutte le tipologie di veicoli stradali previsti dal Codice della Strada e quindi anche con il tram. Se non si trova un accordo sulle barriere, si può prevedere una velocità più bassa (soluzione utilizzata anche in altri progetti).

Per rispondere a chiarimenti richiesti dall'appaltatore, chiede, inoltre, di precisare se la volontà del comune di Campi Bisenzio riguardo alla variante di Via San Giusto, già espressa durante la prima seduta, sia da considerarsi vincolante.

A tal proposito il RUP Bioli Pini chiede di mettere agli atti della conferenza la nota prot. n. 408502 del Comune di Firenze inviata in data odierna e assunta con Prot n. 76566 del Comune di Campi Bisenzio, avente come oggetto: Variante capolinea Campi Bisenzio.

Tale nota viene allegata al presente verbale.

Gelli conferma la volontà del Comune di Campi Bisenzio di proseguire con la soluzione progettuale della variante al capolinea.

Alle ore 11:59 l'Architetto Michela Brachi rientra in Conferenza.

Barbara Bini della Regione Toscana interviene come Rur in sostituzione di Marianna Bigiarini, confermando i contenuti della delibera di Giunta n. 1399 del 25/11/2024 per quanto riguarda la richiesta di costi e tempi per il finanziamento della variante.

Prende la parola Lombardo Valeria della Soprintendenza, la quale riferisce che il parere della Soprintendenza Speciale per il PNRR è stato mandato stamattina. Tale parere conferma il parere precedente datato 22/10/2024 con alcune prescrizioni.

Sottolinea l'importanza di effettuare un approfondimento degli impatti dell'infrastruttura di progetto sulla Villa Rucellai e i suoi esterni, soprattutto in considerazione del più ampio progetto di restauro e funzionalizzazione del complesso della Villa stessa, che vedrà la nascita di una Cittadella della Cultura (museo, biblioteca etc.), mediante opportune analisi di intervisibilità, verificandone la compatibilità paesaggistica.

Antonella Gentile di E-distribuzione conferma parere favorevole.

Lorenzo Salvini di Centria conferma il parere reso, chiedendo un incontro per alcune interferenze.

Marco Tosi di Pad multienergy conferma parere negativo ed in particolare la propria contrarietà all'esproprio.

**Considerato** che successivamente alla seconda fase di consultazioni e alla pubblicazione degli avvisi delle due riunioni di conferenza di servizi (rispettivamente in data 25/10/2024 e 03/12/2024) sono state acquisite al protocollo comunale ulteriori numero 9 osservazioni;

**Valutato** che sia necessario trasmettere al proponente le suddette n. 9 osservazioni, per poter fornire le proprie eventuali controdeduzioni;

**Valutato altresì** di acquisire ai fini istruttori i pareri dei soggetti competenti in riferimento alla documentazione integrativa volontaria depositata tardivamente dal Proponente e non ancora istruita, dell’Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Settentrionale e del Consorzio di bonifica 3 Medio Valdarno ai fini dell’acquisizione rispettivamente del Parere ai sensi della pianificazione di bacino ex artt. 65 e 67 D.Lgs152/2006 e dell’Autorizzazione da parte del Consorzio di bonifica Artt. 134, 135, 136, 137 e 138 del r.d. 368/1904, della Città Metropolitana di Firenze in merito all’Autorizzazione ai fini del Vincolo Idrogeologico;

**Dato Atto** che sono stati presi in esame gli elaborati progettuali ed ambientali presentati finora dal proponente, nonché i pareri ed i contributi tecnici, pervenuti nel corso dell'istruttoria;

**Valutata** la necessità di acquisire la documentazione integrativa volontaria riguardante gli aspetti sopra evidenziati e come meglio riportati nei contributi pervenuti dai soggetti coinvolti;

**Ricordata**, inoltre, la necessità di acquisire le controdeduzioni da parte del Proponente alle osservazioni pervenute e pubblicate sul sito del Comune di Campi Bisenzio;

PER TUTTO QUANTO SOPRA esposto, visto e considerato, i presenti concludono pertanto di sospendere i lavori della Conferenza, aggiornandoli ad una nuova seduta in modalità di videoconferenza, la cui data sarà successivamente comunicata con apposita nota, in seguito al recepimento delle suddette integrazioni volontarie.

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 12:25

Campi Bisenzio, 3 Dicembre 2024

<b>I partecipanti alla Conferenza</b>	<b>Firma</b>
Valeria Lombardo	
Elias Bardi	
Barbara Bini	
Filippo Martinelli	
Riccardo Maurri	
Andrea D’Elia	
Massimo Di Giusto	
Francesco Confalone	
Maurizio Torresi	
Antonio Pasqua	
Franco Ferrara	
Fabio Parenti	

Antonella Gentile	
Roberto Biondi	

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