



Comune di Campi Bisenzio
(Città Metropolitana di Firenze)
Settore 5 - Governo del Territorio

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

Riunione del 17/04/2025

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 17 Aprile alle ore 10:00 presso la Sala Consiliare Sandro Pertini - Piazza Dante 36 - Campi Bisenzio (FI) e contemporaneamente in modalità videoconferenza, la responsabile del Settore 5 - Governo del Territorio (Settore Procedente) Arch. Michela Brachi (incaricata con Decreto n. 46 del 09/12/2024) apre la quarta 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 27/03/2025 prot. n. 0020726/2025, 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, Attività Faunistico Venatoria, Pesca in Mare (Flags) e Pesca nelle Acque Interne, Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale, Sismica, Infrastrutture per la mobilità sostenibile e Economia Circolare e Qualità dell’aria;

è stato altresì convocato il proponente Comune di Firenze - Direzione Sistema Tramviario Metropolitan, ai sensi della L. 241/1990;

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

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

Soggetto	Rappresentante	Funzione
Regione Toscana	Marianna Bigiarini	RUR
Comune di Firenze	Filippo Martinelli	RU del Comune di Firenze
Città Metropolitana di Firenze	Riccardo Maurri	Delegato
Autostrade per l’Italia	Maurizio Torresi	Delegato

Sono presenti in rappresentanza del Proponente Comune di Firenze:

- Direzione Sistema Tramviario Metropolitan: il RUP Giacomo Bioli Pini ed i funzionari Andrea Adinolfi, Barbara Vallerotonda, Greta Urbanelli, l’istruttore Lapo Casadio
- Direzione Urbanistica: Andrea Urbani

RTP TECHNITAL: Ivan Sorio

SDA: Paolo Borghetti;

ETS: Matteo Cugini,;

CMB: Impera Fabio, Benucci Maurizio,

Archilandstudio: Lorenzo Vallerini

Studio Mattioli Geologia Ambiente: Marcello Marcucci

Per la Regione Toscana:

- Settore Regionale Infrastrutture per la mobilità sostenibile: sono presenti il funzionario Liuba Lulli Francesco Bonini; Romei Alessandro; Marco Prucher; Mariano Mirannalti

- Settore Sismica: Luca Gori

- Genio Civile Valdarno Centrale: Andrea Reggiannini, Annamaria Innocenti

Per PAD Multienergy: Marco Tosi

Per Toscana Energia: Marco Mallardi

Per Iride s.r.l: Fabio Massari

Per Fibercoop: Galletti Lorenzo e Pennisi Claudio

Per Aspi: Frediani

Per il Comune di Campi Bisenzio è presente Iuri Gelli in qualità di dirigente del Settore 4 e il funzionario EQ UO. 5.3 Emiliano De Turreis.

Il Settore precedente 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, così come aggiornati a seguito dell'istruttoria:

<i>Titolo abilitativo</i>	<i>Soggetto che rilascia il titolo abilitativo</i>
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
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 Paesaggistica ex art.146 D.Lgs42/2004, L.R.65/2014	Comune di Firenze Comune di Campi Bisenzio
Verifica preventiva dell'interesse archeologico ex art.28 c.4 D.Lgs.42/2004, artt.95-96 D.Lgs.163/2006	Soprintendenza Speciale per il PNRR Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Firenze e le Province di Pistoia e Prato
Nulla osta per il Demanio dello Stato	Agenzia del Demanio - Direzione Regionale Toscana e Umbria
Nulla Osta per interferenze con reti sottoservizi	ENEL Energia SpA Publiacqua SpA E-distribuzione SpA Toscana Energia SpA Terna Rete Italia SpA SNAM Rete Gas SpA Centria Srl ENI SpA Estracom SpA Kuwait Petroleum Italia SpA Esso Italiana srl Pad Multienergy SpA
Nulla Osta per le interferenze con le Linee di telecomunicazione	Firenze Smart Tim - Telecom Italia SpA Wind Tre SpA Fastweb SpA Open Fiber SpA Irideos Gtt Italy Srl Fiber Cop SpA Retelit E- Via Iliad Italia SpA INWIT - Infrastrutture Wireless Italiane S.p.A Vodafone Italia SpA

Autorizzazione per: aprire canali, fossi ed eseguire qualunque escavazione nei terreni laterali alle strade; costruire, ricostruire o ampliare, lateralmente alle strade, edificazioni di qualsiasi tipo e materiale; impiantare alberi lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni ovvero recinzioni ex art. 16 D.Lgs 285/1992; Autorizzazione per occupazioni della sede stradale definita ai sensi dell'Art. 3 punto 46) del D.Lgs 285/92 anche di tipo temporaneo per l'esecuzione dei lavori ex art. 20 D.Lgs 285/1992; Autorizzazione per apertura di accessi e diramazioni ex artt. 22 D.Lgs285/1992;	Città Metropolitana di Firenze Comune di Firenze Comune di Campi Bisenzio
Variante Urbanistica Parere sulle indagini geologiche di supporto alla pianificazione urbanistica per variante automatiche o variante semplificate (LR 65/2014 e DPGR 5/R/2020).	Comune di Firenze Comune di Campi Bisenzio Settore Genio Civile Valdarno Centrale Settore Genio Civile Valdarno Superiore
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

Con riferimento al Parere ai sensi della pianificazione di bacino ex artt. 65 e 67 D.Lgs152/2006, inizialmente richiesto dal Proponente nell'istanza di PAU, si prende atto che il medesimo non è dovuta alla luce di quanto comunicato dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale nella nota del 25/02/2025 (Prot. 0013037/2025);

Con riferimento all' 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, inizialmente richiesta dal Proponente nell'istanza di PAU, si prende atto che la medesima non è dovuta alla luce di quanto comunicato dal Settore Autorizzazioni Uniche Ambientali nella nota del 24/01/2025 (prot. n. 0005206/2025);

Con riferimento all'Autorizzazione ordinaria alle Emissioni in atmosfera per gli stabilimenti ex art. 269 D.Lgs.152/2006, PRQA L.R. 9/2010, inizialmente richiesta dal Proponente nell'istanza di PAU, si prende atto che la medesima sarà acquisita dall'esercente del deposito;

Con riferimento all' 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, inizialmente richiesta dal Proponente nell'istanza di PAU, si prende atto che la medesima non è dovuta a seguito di approfondimenti istruttori;

Con riferimento alle autorizzazioni di competenza del Settore Genio Civile Valdarno Centrale nonché all'autorizzazione sismica di competenza del Settore regionale Sismica si dà atto che dette autorizzazioni attengono alla fase esecutiva e pertanto ai sensi all'art 27 bis comma 7 bis del D.Lgs. 152/2006, le medesime saranno rilasciate dai soggetti competenti in una fase successiva al rilascio del PAU;

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

- prosieguo dell'istruttoria per la espressione della pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera;
- confronto con il Proponente per eventuali chiarimenti necessari ai fini della VIA;
- confronto fra le Amministrazioni competenti ed il proponente, per eventuali chiarimenti necessari ai fini autorizzativi.

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

SINTESI DEI LAVORI DELLA CONFERENZA IN CORSO

Si richiamano integralmente i verbali delle precedenti sedute di Conferenza dei Servizi del 25/10/2024, 03/12/2024 e del 20/01/2025, unitamente ai contributi istruttori ed ai pareri in essi richiamati.

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:

- acquisire gli approfondimenti in merito alla componente elettromagnetismo, così come evidenziato in discussione e a seguito delle valutazioni di ARPAT;
- acquisire alcuni approfondimenti in merito alle prescrizioni rilasciate nell'ambito del parere del Settore regionale VAS-VINCA prot. n. 0002299/2025 del 13/01/2025 ed oggetto di discussione odierna;
- acquisire il contributo tecnico del Genio Civile ed il parere dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale in merito alla documentazione integrativa volontaria depositata dal Proponente in data 16/01/2025 e relativa agli aspetti idraulici;
- in riferimento alla caratterizzazione del sito FI-1603 e alla componente suolo e sottosuolo è necessario acquisire le valutazioni riguardo l'area di progetto destinata alla realizzazione del deposito rimessaggio, identificata alla particella catastale 606 del foglio 38 del NCT del Comune di Firenze, 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, in quanto non ricompresa nella documentazione agli atti. A tal riguardo anche il Comune di Firenze - Servizio Sostenibilità, Valutazione Ambientale, Geologia e Bonifiche nel proprio contributo, protocollo n. 0003218/2025 del 16/01/2025, ha ricordato quanto segue: "il soggetto proponente è obbligato, per la realizzazione dell'opera prevista sul suddetto sito, a presentare una nuova richiesta di rilascio di Nulla Osta, ai sensi dell'art. 242-ter d.lgs. 152/06 e della D.G.R.T. n. 157/2022, all'ente competente, Regione Toscana, Settore regionale Bonifiche e Siti Orfani PNRR. Conseguentemente dovrà essere integrata la documentazione con i risultati delle indagini necessarie, ai fini della valutazione preventiva di tipo ambientale e sanitario da parte degli enti competenti.";
- acquisire gli approfondimenti inerente la risoluzione dell'interferenza in relazione alla SR66, così come ha evidenziato anche il Settore regionale;
- acquisire il contributo dell'ASL Toscana Centro, che non si è espresso sulla documentazione integrativa volontaria depositata dal Proponente rispettivamente in data 24/12/2024 e 16/01/2025;
- proseguire le valutazioni in merito alla compatibilità ambientale del progetto;

AGGIORNAMENTO SUL PROCEDIMENTO

con nota prot. n. 0005259/2025 del 24/01/2025, il Settore precedente ha trasmesso il verbale della terza seduta di CdS e con medesima nota, alla luce della documentazione integrativa volontaria oggetto della terza seduta di CdS, ha sollecitato i seguenti pareri:

- Settore regionale Genio Civile Valdarno Centrale;
- Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale;
- ASL Toscana Centro;

con la nota sopramenzionata, il settore procedente ha trasmesso al Proponente alcuni pareri pervenuti tardivamente rispetto alla terza seduta di CdS:

TIM, nota prot. n. 0005999/2025 del 28/01/2025;

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Firenze e le Province di Pistoia e Prato, nota prot. n. 0004151/2025 del 21/01/2025;

Comune di Firenze – Servizio gestione, nota prot. n. 0004346/2025 del 21/01/2025;

Settore regionale SISMICA, nota prot. n. 0006608/2025 del 30/01/2025;

Settore regionale Valutazione Impatto Ambientale, nota prot. n. 0004205/2025 del 21/01/2025;

a seguito della nota del 24/01/2025 di trasmissione del verbale della terza seduta CdS, sono stati acquisiti ulteriori contributi tecnici:

Settore regionale Genio Civile Valdarno Centrale, nota prot. n. 0013960/2025 del 03/03/2025;

Settore regionale Infrastrutture per la mobilità sostenibile, nota prot. n. 0005736/2025 del 27/01/2025;

Settore regionale Autorizzazioni Uniche Ambientali, nota prot. n. 0005206/2025 del 24/01/2025;

Settore regionale Transizione Ecologica e sostenibilità ambientale, nota prot. n. 0004028/2025 del 20/01/2025;

Azienda USL Toscana Centro, nota prot. n. 0014583/2025 del 04/03/2025;

Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale, nota prot. n. 00013037 del 25/02/2025;

Terna, con nota prot.n. 0005023/2025 del 23/01/2025;

Città Metropolitana di Firenze, nota prot. n. 0002614/2025 del 20/01/2025, ritrasmessa nota prot. n. 00010677 del 17/02/2025;

SNAM, nota prot. n. 0007419/2025 del 03/02/2025;

Toscana Energia, nota prot. n. 00011533/2025 del 19/02/2025;

ANSFISA, nota prot. n. 0006233/2025 del 29/01/2025;

In data 25/03/2025, con nota prot. n. 0019703/2025, il Proponente ha depositato i chiarimenti ed approfondimenti, in riscontro a quanto emerso nell'ambito della terza riunione di Conferenza di Servizi;

In data 27/03/2025, nota prot. n. 0020726/2025, il Settore Procedente ha comunicato il deposito delle suddette integrazioni ai partecipanti alla CdS, convocando la quarta riunione di CdS 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;

A seguito della nota del 27/03/2025 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: TIM (prot. n.0024992/2025 del 15/04/2025), Autorità Idrica Toscana (Prot. n. 0024822/2025 del 15/04/2025), Comune di Firenze-Servizio Sostenibilità, Valutazione Ambientale, Geologia e Bonifiche – E.Q. Energia, Valutazione Ambientale e Bonifiche (prot. n. 0025388/2025 del 16/04/2025), Comune di Firenze – Direzione Urbanistica (prot. n. 0025532/2025 del 17/04/2025), ARPAT (prot. n. 0025423/2025 del 16/04/2025), Azienda USL Toscana Centro (prot. n. 0025548/2025 del 17/04/2025), Autostrade per l'Italia Spa (prot. n. 0025345/2025 del 16/04/2025), Città Metropolitana di Firenze (prot. n. 00025385/2025 del 16/04/2025), Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno (prot. n. 0004289/2025 del 11/04/2025); Publiacqua SpA (prot. n. 00024255/2025 del 11/04/2025), Settore regionale Bonifiche e siti orfani "PNRR" (Prot. n. 0022165/2025 del 03/04/2025), Settore regionale Valutazione Impatto Ambientale (prot. n. 0022029/2025 del 02/04/2025), Settore regionale Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale (prot. n.0022746/2025 del 07/04/2025), Settore Genio Civile Valdarno Superiore, (Prot. n. 0023308/2025 del 08/04/2025 e n. 0024978/2025 del 15/04/2025), Settore regionale Genio Civile Valdarno Centrale (Prot. n. 0024492/2025 del 14/04/2025), Settore regionale Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale (anticipato per le vie brevi), Settore Sismica (prot. n. 0025424/2025 del 16/04/2025 e prot. n. 00255552 del 17/04/2025) e Settore VAS e VINCA (prot. n. 0025587/2025 del 17/04/2025);

Con nota prot. n. 0023137/2025 del 08/04/2025, i Servizi alla Strada SpA ha comunicato la non partecipazione alla conferenza di Servizi;

In data 11/04/2025, con nota prot. n. 0024202/2025, il Proponente ha inviato ulteriore documentazione integrativa a completamento di quella inviata in data 25/03/2025, in riscontro a quanto emerso nell'ambito della terza riunione di Conferenza di Servizi e la suddetta documentazione è stata notificata ai soggetti

competenti con nota prot. n.0024640/2025 del 14/04/2025;

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

Si precisa che nella presente sezione del verbale vengono riportati gli ulteriori pareri e contributi istruttori acquisiti successivamente alla precedente riunione della CdS del 20/01/2025;

- **Autostrade per l'Italia SpA:** con nota prot. n. 0025345/2025 del 16/04/2025 (Aspi Prot. 8829 del 15.04.2025) rileva che il proponente ha recepito parzialmente le prescrizioni precedentemente rilasciate e ritiene opportuno specificare le prescrizioni da ottemperare in fase di progettazione esecutiva e si riporta quanto segue: “[...]”

- *In relazione al punto 1.a)-1.b) di cui alla lettera Aspi prot. 751 del 15.01.2025, anche in base al 'punto 16.1' della suddetta Relazione di riscontro, si prende atto delle modifiche apportate dal progettista. Tuttavia, appare opportuno valutare l'installazione della barriera davanti al marciapiede e prevedere adeguati terminali di inizio e fine per garantire la protezione completa degli utenti. Inoltre, non si ha evidenza dei requisiti prestazionali della barriera H2BL prevista in progetto. Nelle successive fasi progettuali sarà necessario integrare gli elaborati progettuali con tali parametri.*

- *in merito all'incremento dei carichi in fondazione – di cui al punto 1.c) della precedente lettera di Aspi – dato che nella Relazione di riscontro viene asserito che saranno condotte le opportune analisi quantitative, si rimanda la verifica di ottemperanza da mostrare nel progetto esecutivo nell'ambito della stipula della Convenzione.*

- *in merito al franco elettrico – di cui al punto 1.d) della precedente lettera di Aspi – dovrà essere rappresentato il franco elettrico minimo di 30 cm (che dovrebbe risultare coerente con il Manuale di Progettazione), di cui nella precedente Relazione di riscontro ne era stato asserito il recepimento.*

- *In fase di progettazione esecutiva dovrà essere interessata la nostra Direzione 4° Tronco di Firenze in quanto le attività di cantierizzazione dovranno consentire sempre la manutenzione dell'opera autostradale (vedi punto 4) della precedente lettera di Aspi).*

- *Come indicato al punto 6) della precedente lettera di Aspi, nel progetto esecutivo da allegarsi alla Convenzione da stipularsi tra la scrivente, il proprietario ed il gestore della linea tranviaria, il proponente dovrà trasmettere la documentazione inerente all'attraversamento della linea ferroviaria e della nuova viabilità stradale in corrispondenza del sottovia autostradale al km 285+340 ca. dell'A1. In particolare, le planimetrie e le sezioni trasversali dovranno riportare le opere (o le porzioni di esse) dei tratti in parallelismo all'A1, (anche del parcheggio di S. Donnino) e riportate le distanze delle stesse dalla proprietà e dalle opere autostradali, in modo da individuare chiaramente le opere, previste entro i 30 m dal limite di proprietà autostradale, la cui realizzazione è ammissibile e quelle esterne al limite stesso.”*

Al fine della convenzione da stipulare con ASPI, rimanda a quanto espresso al punto 7) del parere del 20/01/2025, che si riporta: “[...] 7) dovranno rimanere a carico del proponente gli oneri ed responsabilità di tutte le attività per l'esecuzione dei lavori, di natura ambientale ed inerente alla sicurezza nei luoghi di lavoro.

i) *Qualora dovesse emergere, anche a seguito delle risultanze del piano di monitoraggio post operam previsto da progetto, la necessità di realizzare ulteriori mitigazioni acustiche a protezione dei ricettori, gli oneri di tali interventi dovranno intendersi a totale ed esclusivo carico del Proponente. Inoltre, qualora si rendesse necessaria l'installazione di nuove barriere nei tratti di competenza ASPI, la progettazione dovrà essere condivisa con ASPI stessa.*

ii) *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.*

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, dovranno essere concordate con la Direzione 4° Tronco di Firenze le modalità operative e logistiche inerenti la gestione dei materiali da scavo laddove verranno eseguiti scavi nelle aree di pertinenza ASPI.”;*

- **Città Metropolitana di Firenze:** con nota prot. n. 0002614/2025 del 20/01/2025 (ritrasmesso con nota prot. n. 0010677 del 17/02/2025) ha trasmesso i seguenti pareri: Direzione Viabilità Area 2, Direzione Patrimonio e TPL e Direzione Progetti strategici della Città Metropolitana di Firenze.

Direzione Viabilità Area 2: richiede le seguenti integrazioni: “[...] Uno o più elaborati che, accogliendo le conclusioni del procedimento di approvazioni del PFTE prevedano soluzioni conformi al D.P.R. 495/1992, recante 'Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada' all'art. 65, commi 2 e 3 e che, se del caso, si dimostri che “non sussistono soluzioni alternative o queste comportano il superamento di particolari difficoltà tecniche.”” e conclude evidenziando quanto segue: “[...]Fermo restando quanto già richiesto nelle comunicazioni precedenti, appare evidente che la verifica di insussistenza di soluzioni alternative sia presupposto per il rilascio delle eventuali autorizzazioni che potranno rendersi necessarie sulla base della soluzione adottata, ivi compresa l'autorizzazione prevista dall'art.2, comma 4, del DPGR 41/R/2004, da rilasciare da parte di questa amministrazione e sul presupposto che la Regione Toscana esprima il proprio parere in senso favorevole.”;

Direzione Patrimonio e TPL esprime parere favorevole ai fini dell' autorizzazione ai sensi del D.Lgs N. 285/1992 art.16 “Fasce di rispetto ed aree di visibilità fuori dai centri abitati” e il D.P.R. 16/12/1992 n.495 Art. 26 “Fasce di rispetto fuori dai centri abitati”, con le seguenti prescrizioni: “[...] Seguono prescrizioni tecniche:

1. L'Area di cantiere dovrà essere opportunamente recintata e a fine lavori dovrà essere accuratamente risistemata.
2. Per la realizzazione, ove previste, di tubazioni sottotraccia, è fatto assoluto divieto porre in opera tubazioni o cavi all'interno della sezione idraulica di pozzetti, tombini, ponticelli e di demolire od intaccare anche parzialmente la struttura di qualsiasi opera d'arte e che dovranno rispondere a prescrizioni particolari ed essere installati rispettando distanze minime previste dalle norme vigenti, come riportato dall'art. 26, comma 1, del D.P.R. 16/12/1992 n.495, ovvero, la distanza non può essere inferiore alla profondità dei canali, fossi od escavazioni, ed in ogni caso non può essere inferiore a 3 m dal confine stradale.
3. Ai sensi dell'art. 26 comma 8 del DLgs 495/92 per la realizzazione di nuove recinzioni, siepi vive o piantagioni di altezza superiore ad un metro (anche reti metalliche) la distanza dal confine stradale non potrà essere inferiore ad 3 mt;
4. Ai sensi dell'art. 26 comma 6 del DLgs 495/92 per la impiantare alberi lateralmente alla strada, la distanza dal confine stradale non potrà essere inferiore ad 6 mt;
5. Il Richiedente si impegna ad osservare una periodica sorveglianza delle opere in oggetto, provvedendo in proprio, all'esecuzione di interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione.
6. Nessun risarcimento sarà dovuto al Richiedente in caso si rendesse necessario revocare il presente atto.
7. il Richiedente, rimane responsabile di qualsiasi danno che dovesse derivare a persone o cose a causa della inosservanza delle suddette prescrizioni o per insufficiente segnalazione e custodia dei segnali regolamentari, restando questa Amministrazione, i suoi dipendenti e gli autorizzati completamente sollevati da ogni molestia, anche giudiziaria, conseguente alla esecuzione dei lavori di cui alla presente autorizzazione.
8. Il provvedimento viene rilasciato salvo diritti di terzi; in particolare il Richiedente è tenuto ad ottenere, prima dell'inizio dei lavori, eventuali altre autorizzazioni degli Enti competenti, osservandone le prescrizioni.
9. Nel caso in cui l'Amministrazione Comunale competente per territorio, ritenesse opportuno intervenire diversamente, rispetto a quanto attualmente stabilito, le presenti prescrizioni tecniche e l'Atto Autorizzativo che ne consegue, perderanno di efficacia per provvedere ad un nuovo parere di competenza, su richiesta dell'interessato
10. L'Amministrazione della Città Metropolitana di Firenze, in qualità di Ente proprietario e gestore, si riserva il diritto di intimare l'esecuzione di opere di ripristino della sede stradale o di eventuali consolidamenti aggiuntivi, fino al ripristino originario dei luoghi, in caso di accertamento di fessurazioni, fenomeni di instabilità, dissesti, deformazioni della sede stradale in qualsiasi modo riconducibili alle opere qui autorizzate, in caso di pericolosità della circolazione stradale e nel caso in cui si renda opportuno occupare la fascia di rispetto per motivi logistici e per la realizzazione di opere accessorie alla viabilità.”.

Direzione Progetti strategici: ha espresso il parere di competenza in merito al progetto di rimboschimento compensativo delle aree boscate che saranno trasformate per la realizzazione dell'opera. A tal riguardo ritiene il numero di piantine messe a dimora troppo contenuto, pur rispettando la densità minima di 500 piante/ettaro dettata dalla definizione di bosco, di cui all'art.3 c.1 della L.R. n.39/2000 s.m.i., ed esprime le seguenti osservazioni: “[...]”

- 1) nell'AREA AI.04 – (porzione a nord elettrodotto, attualmente occupata da manufatti e depositi) è opportuno che siano previste, e messe in atto, specifiche modalità di bonifica e lavorazione del terreno al fine di ripristinarne la porosità e la fertilità dello stesso;
- 2) Lavorazioni e fertilità del suolo - oltre all'apertura delle buche deve essere previsto il parziale riempimento delle stesse con terriccio e fertilizzante, in modo da favorire l'attecchimento delle piantine, come esemplificato nella fig. 29 a pag. 31 delle Relazione Tecnica;
- 3) Fallanze - contrariamente a quanto previsto a pag. 33 della Relazione Tecnica, le eventuali fallanze dovranno essere sempre tutte sostituite con nuovo postime, visto che la densità
- 4) Diradamenti – non dovranno essere eseguiti fino a che gli individui non siano sviluppati tanto da entrare in concorrenza fra di loro, ovvero fino a che le loro chiome entrino in contatto.”.

Con successivo parere espresso sulla documentazione integrativa volontaria depositata il 11/04/2025 (prot. n. 00025385/2025 del 16/04/2025) trasmette il parere di competenza della Direzione Viabilità Area 2, nonché, per completezza, riallega i pareri di competenza della Direzione Patrimonio e TPL e della Direzione Progetti Strategici rispettivamente del 20/12/2024 e del 17/01/2025 e sopra riportati.

Direzione Viabilità Area 2: esprime parere favorevole con le seguenti precisazioni: “[...]”

- che il parere comprende l'incremento di circa 100 metri dell'attuale tratto di SR 66 con limite di velocità a 50 km/h, estendendolo dall'intersezione con via Malaparte fino a ricomprendere il nuovo incrocio della tramvia;

- che il parere assorbe l'autorizzazione prevista dall'art.2, comma 4, del DPGR 41/R/2004, soltanto nel presupposto che anche la Regione Toscana esprima il proprio parere in senso favorevole.”

- **Comune di Firenze-Servizio Gestione Tramvia:** con nota prot. n. 0004346/2025 del 21/01/2025 riepiloga le tematiche non ancora risolte rispetto alle integrazioni progettuali degli elaborati del 25/10/2024 e del 24/12/2025 e alla relazione di riscontro rev.B del 24/12/2025, evidenziando che il progetto dovrà essere sviluppato tenendo conto degli approfondimenti e delle indicazioni presenti nel parere del 21/01/2025;

- **ANSFISA:** con nota prot. n. 0006233/2025 del 29/01/2025 rileva quanto segue: “[...]conferma che la scrivente Agenzia esprime le proprie valutazioni ai sensi dell'art. 3 DPR 753/80 e art. 4 c.3 del Decreto Ansfisa prot. 82216 del 29.12.2023 e, di norma, non in ambito di conferenza dei servizi. Tuttavia, allo scopo di fornire elementi di approfondimento di alcune tematiche di carattere generale inerenti la materia della sicurezza del trasporto pubblico e la regolarità dell'esercizio con le relative refluenze di questa con la sicurezza dei sistemi di trasporto si trasmettono le valutazioni preliminari sulle istanze sottoposte con riserva di relazione completa nelle sopra citate forme previste dalla legge.

1. PERCORSO DA PFTE – PASSAGGIO DA VIA BOTTICELLI CON CAPOLINEA IN PIAZZA ALDO MORO

Fermata Giordano Bruno: la fermata è inserita all'interno di un'area pedonale, in cui il passaggio delle utenze deboli è permesso su entrambi i lati delle banchine. Si richiamano qui i divieti del codice della strada in termini di accesso di veicoli nelle aree pedonali e pertanto si chiede di chiarire quale sia la destinazione d'uso della direttrice ove si indica il passaggio dei rotabili tranviari. In subordine, qualora le previsioni normative consentano il transito sulla strada indicata, si osserva altresì che in tale area sembra che siano previsti degli accessi pedonali per il complesso scolastico adiacente. Il raccordo tra area pedonale e la fermata avviene per mezzo di gradoni su entrambe le banchine che non appaiono delimitate ed identificate da specifici dispositivi di protezione (si rileva solo la segnaletica Loges). Fermo quanto già dedotto nei precedenti capoversi, si ritiene opportuno inserire elementi, anche discontinui, sul perimetro esterno della banchina che rendano immediatamente identificabile il percorso rotabile. - *Tratto promiscuo via Botticelli:* Si rilevano alcune possibili criticità che dovranno essere analizzate puntualmente con relativi approfondimenti:

Presenza di passi carrabili: su via Botticelli sono presenti passi carrabili in entrambi i lati che si immettono direttamente sul tracciato tramviario. Si ritiene necessario, ai fini della verifica della sicurezza e della regolarità dell'esercizio, acquisire informazioni in relazione alle caratteristiche degli stessi; in particolare dovrà essere data evidenza della tipologia di passo carrabile (se a servizio di utenza privata, attività terziaria o commerciale, ecc...) dei flussi in ingresso/uscita, nonché dovrà essere prodotta documentazione attestante la mutua visibilità rotabili/veicoli privati anche in manovra.

- *Capolinea Rucellai:* il capolinea è inserito all'interno di un parco, in cui il passaggio pedonale è permesso su entrambi i lati della fermata e che confina a nord con una delle due banchine e a sud con i binari. Entrambi questi lati dovranno essere delimitati da specifici dispositivi di protezione che sul perimetro

esterno della banchina potranno essere anche discontinui, mentre a lato dei binari dovranno avere continuità.

2. PERCORSO DELLA VARIANTE – PASSAGGIO DA VIA SAN GIUSTO CON CAPOLINEA ADIACENTE A VIA DON GNOCCHI

Tratto promiscuo via San Giusto: Si rilevano alcune possibili criticità che dovranno essere analizzate puntualmente con relativi approfondimenti:

- *Limitazioni di traffico veicolare: preso atto che la prima tratta di via S. Giusto lato via di Sotto sarà gestita come un'unica area d'intersezione, rimane critica la gestione della ciclazione semaforica che dovrà garantire ai veicoli di sgombrare tutta l'area prima dell'impegno della tratta da parte del tram. I Progettisti dovranno produrre apposite simulazioni di gestione del traffico veicolare nella configurazione finale dell'esercizio della tranvia. Inoltre, dovrà essere posizionata idonea separazione che inibisca qualsiasi manovra veicolare che preveda l'impegno dei binari nella direzione opposta al senso di marcia.*

- *Presenza di passi carrabili: su via San Giusto sono presenti passi carrabili in entrambi i lati che si immettono direttamente sul tracciato tramviario. Data la dimensione della carreggiata stradale occorre che i passi carrabili siano automatizzati o dotati di cancello arretrato, in modo da lasciare uno spazio tale che il veicolo in ingresso e uscita non impegni la viabilità/binari del tram. Inoltre, si richiede di prevedere la semaforizzazione degli stessi con lanterna semaforica di avviso del passaggio tram. Occorre inoltre che lo spazio interno consenta l'inversione di marcia in modo che entrambe le manovre di ingresso ed uscita siano svolte a favore di sicurezza. Si ritiene necessario, ai fini della verifica della sicurezza e della regolarità dell'esercizio, acquisire informazioni in relazione alle caratteristiche degli stessi; in particolare dovrà essere data evidenza della tipologia di passo carrabile (se a servizio di utenza privata, attività terziaria o commerciale, ecc...) dei flussi in ingresso/uscita, nonché dovrà essere prodotta documentazione attestante la visibilità. A valle di tali integrazioni, ci si riserva di valutare la necessità di richiedere di individuare specifiche azioni nel caso dovessero emergere situazioni che si configurino rischi per la sicurezza e la regolarità dell'esercizio.*

- *Presenza parcheggio in linea lato est: i parcheggi attualmente esistenti lungo via San Giusto sembrano interferenti con il tracciato e pertanto si chiede di valutarne il mantenimento.*

- *Protezione marciapiedi: la zona con sezione ridotta prevede la presenza dei paletti con catenella. Il mantenimento dei passi carrabili non può prescindere da valutazioni circa la necessità di mantenere detta protezione dei pedoni.*

- *Interferenza terrazzo: la disposizione piano altimetrica evidenzia potenziali rischi di avvicinamento alla linea di contatto che impediscono o limitano l'utilizzo stesso. Si chiedono opportuni chiarimenti delle modalità di mantenimento della sicurezza previsti dal DPR 753/80 (regime delle distanze).";*

- **Comune di Firenze** - Servizio Sostenibilità, Valutazione Ambientale, Geologia e Bonifiche – E.Q. Energia, Valutazione Ambientale e Bonifiche: con nota acquisita al protocollo n. 0025388/2025 del 16/04/2025, in riferimento alla documentazione integrativa volontaria depositata dal Proponente in data 25/03/2025 conclude come segue: “[...] Esaminata la nuova Relazione di riscontro ai pareri degli Enti e gli elaborati integrativi trasmessi e visionati dallo scrivente Servizio, risulta che il Proponente ha in parte affrontato e risolto alcuni aspetti rilevati nel precedente contributo della 3° seduta. Permangono ancora da chiarire ed approfondire gli aspetti inerenti il rischio idraulico, i quali risultano considerati in modo troppo generico nella Relazione idrologica-idraulica e di compatibilità (FL42-D-T-III- 01-EGG-RT-01-D) e pertanto non sono forniti elementi puntuali che consentano una valutazione, da parte dello stesso proponente, dello stato di rischio delle opere in progetto e delle condizioni per il contenimento dello stesso (es. per non superamento del rischio medio R2) e comunque della coerenza con quanto dettato dalla normativa comunale e quindi dalla LR 41/2018.”;

- **Autorità Idrica Toscana:** con nota prot. n. 0024822/2025 del 15/04/2025, comunica la non partecipazione alla conferenza ed in merito all'ulteriore documentazione integrativa presentata dal Proponente non ravvisa ulteriori criticità ambientali insite nella realizzazione delle opere in progetto rispetto a quanto indicato nel precedente contributo;

- **ARPAT:** con nota prot. n. 0025423/2025 del 16/04/2025 evidenzia che due erano ancora gli aspetti da approfondire riguardo all'opera in oggetto:

1. La notifica ai sensi dell'art 245 del D.lgs 152/06 da parte di ALIA SPA, di una contaminazione rilevata a seguito delle analisi effettuate su un campione di suolo prelevato nell'ambito delle indagini preliminari per la realizzazione della Tramvia 4.2

2. I rilievi che questo Dipartimento aveva fatto sulla documentazione presentata per la valutazione dei campi

elettromagnetici da parte del proponente e che avevano portato a una valutazione negativa.

E conclude il proprio parere come segue: “[...] Si rimanda ai precedenti pareri già agli atti di codesta conferenza per quanto riguarda le condizioni ambientali/prescrizioni sulle matrici ambientali non oggetto del presente parere.

Per quanto riguarda il presente parere:

- è stato attivato un procedimento ai sensi del 242 ter che ha visto il nostro parere positivo al piano di indagini presentato; sono stati effettuati i sondaggi previsti ed è stato effettuato il prelievo dei campioni delle matrici interessate. Al momento della presentazione, da parte del proponente, della relazione conclusiva invieremo parere in merito all’AC sul procedimento.

- per la componente campi elettromagnetici si rimanda alle condizioni ambientali riportate nel paragrafo 2 del presente parere.

N	Prescrizioni
1	Le aree di progetto interferite dalle linee elettriche in alta tensione, come rappresentate nella documentazione presentata (deposito tramviario, fermate Nave di Brozzi e S. Donnino, cavalcavia di attraversamento del Fosso reale), non contengano al loro interno elementi tali da indurre la permanenza di persone, quali, per esempio, panchine;
2	Nell’area del deposito interferita dalla linea elettrica a 132 kV n. 491 “Casellina-S.Cresci”, come rappresentata nella documentazione presentata, siano interdette le attività lavorative, incluso il carico-scarico merci;
3	La linea di collegamento alla rete pubblica prevista in uscita dalla SSE Palagina sia posta ad una profondità minima di 1 m in configurazione a trifoglio ritorto ad elica;
4	I quadri di fermata siano posti in aree lontane dalle banchine e non accessibili alle persone; in subordine, qualora non sia possibile una diversa collocazione, i quadri dovranno essere interamente circondati da un impedimento fisico (corrimano, ringhiera, ecc.) posto ad almeno 50 cm da tutti i lati dell’armadio contenete i quadri elettrici di fermata;
5	Il piano di monitoraggio sia integrato secondo le indicazioni sotto riportate relative alle posizioni dei punti di misura, alle modalità di misura e alla restituzione dei dati: Posizione dei punti di misura - lungo la recinzione di tutte le SSE a servizio della tramvia; - lungo i marciapiedi delle fermate; - in prossimità dei quadri di fermata; - nelle aree interferite dalle gli elettrodotti AT.

- Azienda USL Toscana Centro, con nota prot. n. 0014583/2025 del 04/03/2025, esamina la documentazione integrativa volontaria depositata dal Proponente in data 24/12/2024 e 16/01/2025, in risposta al verbale della Conferenza di Servizi del 03/12/2024 ed conferma il parere favorevole al progetto definitivo con le seguenti prescrizioni

N	Prescrizioni
1	Nel successivo progetto esecutivo siano dettagliate le caratteristiche tecniche e dimensionali delle barriere acustiche previste presso i ricettori sensibili “Scuola primaria Fra' Ristoro IC M.Hack” e "Scuola materna Capuana" .
2	Qualora nel progetto esecutivo non venga confermata la scelta progettuale della variante al tracciato finale, sia realizzata anche la barriera acustica a protezione del fabbricato scolastico di altezza pari a quanto indicato da ARPAT e con caratteristiche di trasparenza in corrispondenza della facciata più prossima alla linea. In tale caso, nel successivo progetto esecutivo siano dettagliate le caratteristiche tecniche e dimensionali di tale barriera.
3	Qualora nel progetto esecutivo venga confermata la scelta progettuale della variante al tracciato finale, sia aggiornata la TAVOLA 1 – PLANIMETRIA in allegato alla relazione acustica con il piano di monitoraggio specifico.
4	Sia condotta una valutazione previsionale di dettaglio circa l'impatto acustico nella fase di cantiere, sia con riferimento alla realizzazione dell'infrastruttura lineare che del deposito. Questo al fine di verificare la necessità di richiedere specifica deroga acustica.
5	Qualora nel progetto esecutivo venga confermata la scelta progettuale della variante al tracciato finale la tratta su via San Giusto sino al capolinea sia prevista con un sistema di alimentazione dei convogli solo a batteria, escludendo l'installazione della linea di contatto per la trazione elettrica. In tale senso

	nel progetto esecutivo sia aggiornato l'elaborato FL42-D-S-VI-GG-00-V00-ST-11-C al fine di eliminare il riferimento alla linea di contatto ed ai relativi sostegni.
6	Sempre entro 6 mesi dalla entrata in servizio della nuova linea sia svolta una campagna di misurazioni di campo magnetico lungo le recinzioni prossime a tutte le SSE.

Con successiva nota prot. n. 0025548/2025 del 17/04/2025 l'Azienda USL Toscana Centro, in riferimento alla documentazione presentata ad integrazione volontaria in risposta al verbale della Conferenza di Servizi del 20/01/2025, conferma integralmente il precedente parere favorevole già espresso in data 04/03/2025;

- **Settore Autorizzazioni Uniche Ambientali**, con nota prot. n. 0005206/2025 del 24/01/2025, analizza la documentazione integrativa volontaria depositata dal Proponente in data 24/12/2024 e 16/01/2025 e valutato quanto dichiarato dal proponente nel documento FL42-D-S-CA-CA-00-CAN-RT-01-D.pdf (Relazione di cantierizzazione) e nel documento "Relazione di riscontro ai pareri degli Enti", relativamente all'applicazione del 40-ter del DPRGT 46/r/2006, conferma quanto indicato nel precedente contributo (prot. reg. n. 0624298 del 29/11/2024), che allo stato attuale non sono presenti titoli abilitativi da ricomprendere nel PAU di competenza del Settore e precisa, inoltre, che qualora il proponente debba acquisire l'AUA per l'esercizio del deposito, il Settore regionale avvierà il relativo procedimento a seguito della preventiva presentazione di idonea istanza;

- **Settore Valutazione Impatto Ambientale**, con nota prot. n. 0004205/2025 del 21/01/2025 ritiene che non vi siano da segnalare ulteriori specifiche osservazioni al progetto in oggetto e conferma quanto già espresso nei precedenti pareri.

Con successiva nota prot. n. 0022029/2025 del 02/04/2025, il settore VIA, esaminata la documentazione integrativa e di chiarimento, ritiene che non vi siano da segnalare ulteriori specifiche osservazioni al progetto in oggetto e conferma quanto già espresso nei precedenti pareri;

- **Settore regionale Bonifiche e Siti Orfani PNRR**, con nota acquisita al Protocollo n. 0022165/2025 del 03/04/2025, ha comunicato quanto segue: *"[...] Si conferma che con parere protocollo ARPAT n. 2025/0009045 del 04/02/2025 (prot. RT n.0082273 del 05/02/2025) l'Agenzia ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, all'esecuzione del piano preliminare di indagine finalizzato ad accertare lo stato di potenziale contaminazione del sito. In estrema sintesi il piano di indagini prevede la realizzazione di n. 3 sondaggi integrativi spinti sino alla profondità di 15 m dal p.c e attrezzati a piezometro (Sx03, Sx04, Sx05). In recepimento alle prescrizioni ARPAT il piano di indagine è stato così aggiornato:*

[...] Si rende noto che lo scrivente settore potrà esprimere il proprio contributo definitivo solo in esito alle predette indagini ambientali.

A tal fine, qualora l'indagine preliminare accertasse il mancato superamento delle concentrazioni soglia di contaminazione (CSC), si chiede fin da ora ad ARPAT di specificare in sede di validazione degli esiti delle indagini se sia possibile concludere positivamente il procedimento attivato ai sensi del titolo V della parte quarta del d.lgs. 152/06 con la notifica effettuata da Alia Servizi Ambientali Spa in data 15/11/2024, scaturita dai risultati delle analisi della ditta C.M.B. società cooperativa che "hanno evidenziato un superamento delle CSC per il parametro Idrocarburi nel terreno di riporto del sondaggio Sx_01 con un valore di 860 mg/kg. Parallelamente le controanalisi della scrivente hanno riscontrato un valore pari a 283 mg/kg (rapporto di prova 2403630-003 del 15/03/2024), inferiore al limite di 750 mg/kg" e ritenere decaduti i vincoli per la realizzazione degli interventi in progetto nel sito in parola.

Si ricorda che nel caso dalle indagini emergessero invece superamenti delle CSC, per la realizzazione dell'opera potrà essere presentata richiesta di valutazione preventiva sul rispetto delle condizioni previste al comma 1 dell'art. 242-ter del d.lgs. n. 152/2006 allo scrivente Settore regionale "Bonifiche e Siti Orfani PNRR" che, ai fini del rilascio del nulla-osta art. 242-ter d.lgs. 152/06 e d.g.r.t. 157/2022 attiverà il sub-procedimento di competenza, avvalendosi dei contributi specifici in campo ambientale e sanitario rispettivamente di ARPAT e dell'Azienda USL territorialmente competenti.";

- **Settore Transizione Ecologica e Sostenibilità Ambientale**, con nota prot. n. 0004028/2025 del 20/01/2025 prende atto della documentazione integrativa a seguito della Conferenza dei Servizi del 03/12/2024 e in particolare della "Relazione di riscontro ai pareri degli Enti" (Relazione riscontro_CDS_rev_B.pdf) dove il proponente evidenzia che con la variante al tracciato tranviario, non risulta necessario intervenire presso il ricettore R3 (Scuola dell'infanzia primaria dell'ICS Rita Levi Montalcini) in quanto i limiti previsti dal Piano di Classificazione Acustica (Classe II) risultano rispettati.

Viene invece prevista una barriera acustica presso la vicina scuola primaria Fra' Ristoro di Campi Bisenzio IC M.Hack (Ric.sen. n. 3). A tal riguardo, il Settore regionale prende atto del posizionamento, della tipologia e del dimensionamento di massima della barriera ed esprime pertanto parere favorevole con la seguente prescrizione

N	Prescrizioni
1	Il Proponente, nell'ambito della progettazione esecutiva, dovrà fornire i dettagli tecnici della barriera antirumore prevista a protezione del ricettore Ric.sen.n.3 (Scuola dell'infanzia primaria primaria Fra' Ristoro di Campi Bisenzio IC M.Hack) (posizione, lunghezza, altezza e l'efficacia della nuova barriera) Tale documentazione dovrà essere sottoposta a verifica da parte del Settore scrivente.

Con successiva nota prot. n.0022746/2025 del 07/04/2025, prende atto della documentazione integrativa a seguito della Conferenza dei Servizi del 20/01/2025 e in particolare della "Relazione di riscontro ai pareri degli Enti depositati in CDS il 20/01/2025 e successivi", datata marzo 2025, nella quale, a pag. 32, il proponente evidenzia che, in riscontro al precedente parere del Settore, prende atto che è stato accolto positivamente il posizionamento, la tipologia e il dimensionamento di massima della barriera, conferma che i dettagli tecnici richiesti saranno integrati nel prossimo livello di progettazione. A tal riguardo ribadisce la condizione ambientale sopra riportata.

- **Settore Genio Civile Valdarno Centrale**, con nota prot. n. 0013960/2025 del 03/03/2025, in riferimento alle integrazioni volontarie depositate in data 16/01/2025 precisa quanto segue: "[...] tali integrazioni consistono nelle tavole grafiche relative alle modellazioni 2D dello stato attuale e dello stato di progetto, con condizioni al contorno derivate dal modello alla base del PGRA 2014, oltre alla relazione idrologica-idraulica e sui corsi d'acqua minori revisionata. Dall'esame di quanto sopra, oltre a quanto già riscontrato con le note precedenti, si comunica quanto segue:

Attraversamenti di corsi d'acqua

Gli approfondimenti idraulici richiesti relativi al Fosso di San Donnino sono stati prodotti. Da questi risulta che il manufatto esistente di dimensioni utili pari a 4.15 x 2.55 m seguito da tubazione con diametro 2400 mm, che non verrà modificato allo stato di progetto, non mostra particolari criticità. Sono state condotte verifiche in moto permanente relative ad un portata massima di circa 4,19 mc/s.

Aree di compensazione

È stato valutato lo stato di progetto con inserimento del rilevato tramviario, oltre alla vasca di compensazione del Collettore Acque Basse Gavine, modellata come un ulteriore settore collegato idraulicamente al corso d'acqua. Si ricorda che l'area di cantiere E1, anche a seguito della realizzazione del quarto settore di compensazione delle casse di San Donnino, non potrà essere inserita all'interno delle opere idrauliche del sistema di San Donnino. Si resta in attesa di un nota integrativa e planimetria esplicativa a riguardo.

Invarianza idraulica

Sono presenti i risultati relativi alle differenze di battente aggiornate e di magnitudo tra stato attuale e stato di progetto, in particolare per l'area compresa tra il fosso di San Donnino, la SR 66 Via Pistoiese e l'autostrada. Si prende atto delle differenze di battente aggiornate, che risultano inferiori ai 9 cm, a parità di magnitudo. Dall'esame delle tavole grafiche e delle relazioni integrative emerge che il modello 2D è stato studiato per le sole esondazioni provenienti dal Fiume Bisenzio, Fosso Reale e Fiume Arno, influenti sulle casse d'espansione di San Donnino, pertanto l'area compresa tra la sinistra idraulica del Fiume Bisenzio e la destra idraulica del Fosso Reale, soggetta di fatto ad allagamenti provenienti dai transiti di monte, appare senza battente.

Si richiede a tal fine una nota integrativa sulle valutazioni idrauliche per l'area suddetta in merito alla compensazione dei volumi ed alla trasparenza idraulica.

Oltre a quanto sopra, si rimane in attesa delle seguenti integrazioni richieste più volte:

- *trasmissione del modello idraulico allo stato attuale e di progetto;*
- *tavola grafica aggiornata del dettaglio dello scavo traslato per la fondazione della pila del nuovo ponte sul Fosso Reale così da non interessare il piede d'argine del Fosso Reale;*
- *nota integrativa e planimetria esplicativa a riguardo l'area di cantiere E1.*

Essendo in corso da parte dei progettisti la redazione della compatibilità dei vari pareri (Vinca, Idraulica, vincolo idrogeologico/forestale) a corredo della prossima consegna progettuale relativa alla sistemazione delle aree rinaturalizzate, di cui agli incontri tecnici svoltisi in data 5 febbraio e 18 febbraio, questo ufficio si riserva di valutare le eventuali modifiche relative alla realizzazione di un'area naturalistica all'interno della cassa d'espansione di San Donnino ed alla realizzazione di dune/arginelli naturalistici.

Si ricorda che le dune dovranno essere compensate, che le aree naturalistiche all'interno delle casse di espansione dovranno essere prese in concessione da un soggetto gestore diverso dal Genio Civile che è competente per la sola funzione idraulica delle opere e che eventuali barriere verdi ad alto fusto dovranno essere posizionate ad almeno 6 metri da piedi d'argine o dai cigli di sponda dei corsi d'acqua del retico idrografico.”.

Nel successivo parere, nota prot. n. 0024492/2025 del 14/04/2025 precisa quanto segue: “[...] per quanto di competenza di questo Ufficio, tali integrazioni danno riscontro soltanto alla nostra nota prot. n. 0015538 del 13/01/2025 e non alla successiva nota prot. n. 0140546 del 28/02/2025, richiesta dal Comune di Campi Bisenzio con nota prot. n. 0046989 del 28/01/2025.

Dall'esame di quanto sopra, oltre a quanto già riscontrato con le note precedenti, si comunica pertanto quanto segue:

Attraversamenti di corsi d'acqua

È stata infine inviata la tavola grafica di dettaglio aggiornata, più volte richiesta, relativamente allo scavo traslato per la fondazione della pila del nuovo ponte sul Fosso Reale. Si nota nella planimetria inviata che rimane una leggera interferenza residuale della paratia provvisoria con il piede d'argine nell'angolo filo valle della pila di sinistra e nell'angolo filo monte della pila di destra. Si prescrive, nello sviluppo del progetto esecutivo in relazione all'approfondimento della cantierizzazione e delle fasi di esecuzione, di garantire l'irrelevanza dell'interferenza con il piede d'argine del Fosso Reale.

Area di cantiere E1

È stato definito che l'allestimento dell'area di cantiere E1 sarà successivo alla realizzazione del quarto settore e adeguamento del sistema di casse d'espansione del Collettore Acque Basse Gavine. In fase di omologazione dell'adeguamento del sistema di casse dovranno essere prodotti gli elaborati grafici di dettaglio, con apposite sezioni, anche della cantierizzazione.

Invarianza idraulica

Si da atto che il modello idraulico è stato trasmesso.

Come riportato nella nostra nota prot. n. 0140546 del 28/02/2025, dall'esame delle tavole grafiche e delle relazioni integrative emerge che il modello 2D è stato studiato per le sole esondazioni provenienti dal Fiume Bisenzio, Fosso Reale e Fiume Arno, influenti sulle casse d'espansione di San Donnino, pertanto l'area compresa tra la sinistra idraulica del Fiume Bisenzio e la destra idraulica del Fosso Reale, soggetta di fatto ad allagamenti provenienti dai transiti di monte, appare senza battente.

Si richiede a tal fine una nota integrativa sulle valutazioni idrauliche per l'area suddetta in merito alla compensazione dei volumi ed alla trasparenza idraulica.

Aspetti legati al D.P.G.R. 5/R/20

Si prende atto che con la nota del 26/03/25 il Comune di Campi Bisenzio ha in via definitiva richiesto il parere di questo Settore ai sensi del D.P.G.R. 5/R/20.

E' stato pertanto esaminato l'elaborato Relazione di sintesi per la fattibilità geologica, sismica ed idraulica delle opere comportanti variante urbanistica (REV C del 12/2024). Si rileva in tale relazione la mancanza di una chiara individuazione dell'oggetto della variante, mancando peraltro anche gli elaborati di carattere urbanistico di cui all'art. 6 comma 1 lett.c) del DPGR 5/R/20 (gli elaborati degli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica a cui si riferiscono le indagini) e la relativa attestazione, da parte del progettista dello strumento della pianificazione territoriale e urbanistica, della compatibilità con l'esito delle indagini effettuate (art. 6 comma 1 lett. e) del medesimo DPGR).

Ciò premesso, per quanto riguarda il territorio di Campi Bisenzio di competenza di questo Ufficio, la Relazione di sintesi contiene:

- la definizione della fattibilità geologica e sismica per il solo capolinea;*
- la definizione del volume occupato dalle opere tramviarie in progetto e quindi sottratto alla libera esondazione e delle relative volumetrie di compenso;*
- la definizione delle quote di sicurezza delle Sottostazioni Elettriche;*
- la descrizione sommaria delle modalità di smaltimento delle acque meteoriche;*
- una sintesi conclusiva con la quale si esprime un giudizio di compatibilità dei lavori in progetto con la condizione idraulica del territorio in esame;*
- un giudizio di compatibilità con l'assetto idrogeologico;*
- la certificazione dell'adeguatezza delle indagini geologiche (art.6 lett.d) del DPGR), che per quanto risulta non è tuttavia firmata dal Geol. Matteo Mattioli.*

Pertanto, qualora l'oggetto di variante urbanistica per il comune di Campi Bisenzio sia il solo capolinea , e considerato che dal punto di vista dell'inserimento idraulico il progetto è stato approfonditamente esaminato (ferme restando le richieste e le prescrizioni di cui agli altri punti del presente contributo), è possibile esprimere l'esito positivo del controllo delle indagini ai sensi dell'art. 12 del D.P.G.R. 5/R/2020.

Diversamente, occorrerà integrare opportunamente le determinazioni di fattibilità geologica e sismica. Per quanto riguarda la fattibilità idraulica, si sottolinea in ogni caso l'imprescindibile necessità di individuare misure preventive atte a regolare l'utilizzo dell'infrastruttura in tutte le sue componenti in caso di eventi alluvionali.

Infine, in ogni caso, agli atti della CdS dovranno essere prodotte:

- una Relazione urbanistica di inquadramento della variante;
- la certificazione firmata del progettista della variante di cui al punto e) dell'art. 6 del D.P.G.R. 5/R/2020;
- la certificazione firmata del Geol. Mattioli.

Aree e sistemazioni naturalistiche:

Si prescrive, nello sviluppo del progetto esecutivo:

- di individuare per le aree naturalistiche all'interno delle casse di espansione un soggetto gestore diverso dal Genio Civile che è competente per la sola funzione idraulica delle opere, da comunicare in sede di istanza di omologazione della modifica del sistema di casse di San Donnino.

- che eventuali recinzioni o barriere dovranno essere posizionate ad almeno 6 metri (se barriere verdi di alto fusto) ed a 4 metri (se siepi o recinzioni), da piedi d'argine o dai cigli di sponda dei corsi d'acqua del retico idrografico o delle casse d'espansione.

- che le recinzioni siano semplicemente infisse e di pronta amovibilità.

Alla luce di quanto sopra esposto si richiede quanto non ancora pervenuto, in particolare:

- una nota integrativa sulle valutazioni idrauliche per l'area pertanto l'area compresa tra la sinistra idraulica del Fume Bisenzio e la destra idraulica del Fosso Reale in merito alla compensazione dei volumi ed alla trasparenza idraulica.

- quanto richiesto nei punti precedenti relativamente agli aspetti legati al D.P.G.R. 5/R/20.”;

- **Settore Genio Civile Valdarno Superiore**, con nota prot. n. 0023308/2025 del 08/04/2025 evidenzia quanto segue: “[...] per quanto concerne le competenze dello scrivente settore in merito al controllo delle indagini geologico tecniche redatte ai sensi del D.P.G.R. 5/R/2020 a supporto della variante urbanistica del Comune di Firenze, tenuto conto che parte dell'intervento è ricompreso nella scheda di fattibilità ATS09.12 e pertanto già oggetto di istruttoria nel nuovo PS e PO, ad eccezione del deposito della tramvia analizzato nella Relazione di sintesi per la fattibilità geologica, sismica ed idraulica delle opere comportanti variante urbanistica REV C, si esprime esito positivo del controllo, ricordando di produrre agli atti della CdS la certificazione di cui al punto e) dell'art. 6 del D.P.G.R. 5/R/2020, come già richiesto dall'ufficio del Genio Civile Valdarno Centrale ed una relazione urbanistica.”;

Con successiva nota prot. n. 0024978/2025 del 15/04/2025 precisa quanto segue: “[...] In riferimento a quanto in oggetto, analizzate le integrazioni volontarie trasmesse con nota acquisita al prot. n. 249968 del 15/04/2025, per quanto concerne le competenze dello scrivente settore in merito al controllo delle indagini geologico tecniche redatte ai sensi del D.P.G.R. 5/R/2020 a supporto della variante urbanistica del Comune di Firenze, si conferma l'esito positivo del controllo già comunicato con ns. nota prot. n. 234204 del 08/04/2025, precisando che la certificazione di cui al punto e) dell'art. 6 del D.P.G.R. 5/R/2020 dovrà essere firmata dai progettisti e non dal geologo.”;

- **Settore Sismica**, con nota prot. n. 0006608/2025 del 30/01/2025 evidenzia quanto segue: “[...] presa visione della documentazione trasmessa, si evince che la richiesta del Settore Sismica, più volte reiterata, relativa al rispetto del franco idraulico pari ad almeno 1,50 così come indicato al punto 5.1.2.3 delle NTC 2018, per alcuni nuovi ponti della tramvia non è rispettata e pertanto non si può dare il parere positivo su tali infrastrutture. Nello specifico i nuovi ponti di attraversamento dei canali Collettore Acque Basse e Canale Macinante presentano un franco idraulico inferiore al limite di cui al punto suddetto, valore stabilito da una norma cogente e non derogabile. Per quanto riguarda il ponte sul Fosso Reale, il franco idraulico pari a 1,50 m dovrà essere garantito anche in corrispondenza del Colatore Destro e Sinistro. Riguardo al prolungamento del tombino del Fosso Prunaia in corrispondenza della Circonvallazione Sud fra Via San Giusto e Via Palagetta, la progettazione dovrà tenere conto di quanto indicato al punto C5.1.2.3 Compatibilità Idraulica della circolare esplicativa del C.S.LL.PP. N°7/2019 per ciò che concerne la fattispecie dei tombini.”;

Con successiva nota prot. n. 0025424/2025 del 16/04/2025 prende visione della documentazione trasmessa, in particolare dell'aggiornamento della “Relazione idraulica corsi d'acqua interferenti minori”, e prende atto della stessa, ferme restando le osservazioni già inviate con la precedente nota del 30/01/2025.

Con ulteriore nota prot. n. 0025552 del 17/04/2025 il Settore Sismica a chiarimento della precedente nota del 16/04/2025, evidenzia quanto segue: “[...] presa visione della documentazione trasmessa, in particolare

dell'aggiornamento della "Relazione idraulica corsi d'acqua interferenti minori", vista la nostra precedente nota prot. 256418 del 16/04/2025, ad integrazione si chiarisce che il parere dello scrivente Settore prende atto dell'integrazione fornita dal proponente che, in merito alle interferenze con i corpi idrici, ha già ricevuto il parere del competente Settore Genio Civile e a quello si rimette per i suddetti aspetti.";

- **Settore regionale Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale:** con nota, anticipata per le vie brevi, in riferimento agli approfondimenti forniti dal Proponente ed in relazione all'intersezione con la SR66 evidenzia quanto segue: "[...] Richiamato anche l'art. 2 del Regolamento regionale approvato con DPGR n.41/R del 2004 e s.m.i. disciplina l'autorizzazione degli interventi su strade regionali non previsti negli atti di programmazione regionale, ad esclusione di quelli di manutenzione ordinaria e straordinaria che non comportano variazioni alla geometria plano-altimetrica della carreggiata. In relazione all'intersezione a raso, fra la SR 66 ed il tracciato di progetto tranviario, prevista nel progetto definitivo, nelle integrazioni sopra richiamate risultano essere state valutate quattro alternative progettuali che prevedono soluzioni di intersezione a livelli sfalsati, due con sottopasso e con sovrappasso della linea tranviaria rispetto al tracciato attuale della SR 66 e due con sottopasso e con sovrappasso del tracciato attuale della SR 66 rispetto alla linea tranviaria di progetto. L'elaborato riporta per ciascuna soluzione analizzata schemi grafici, immagini, stralci tecnico progettuali o di contesto dei luoghi oggetto di intervento. Nelle conclusioni si conferma la soluzione originaria progettuale con intersezione a raso fra le due infrastrutture. L'esclusione delle quattro soluzioni alternative di intersezione a livelli sfalsati, è motivata sostanzialmente da problematiche tecnico realizzative, di cantierizzazione, aumento dei tempi per i lavori e dei costi dell'opera, riportate anche in sintesi nelle conclusioni al punto 8.0 del documento. Tali considerazioni hanno portato i progettisti a confermare la soluzione progettuale prevista nel PFTE e riproposta del progetto definitivo. La soluzione del progetto definitivo che viene confermata, con intersezione a raso fra SR 66 e infrastruttura tramviaria, pare non comportare variazioni alla geometria plano-altimetrica della carreggiata e pertanto non dovuto il parere regionale ai sensi dell'art.2 del medesimo regolamento regionale. I documenti sopra richiamati integrano anche aspetti di livello programmatico sui futuri scenari di mobilità ed elementi tecnici correlati alla funzionalità della SR 66, per i quali si rinvia alle verifiche della Città Metropolitana di Firenze, ente gestore della SR 66 ex art. 23 della LR n.88/98;

Come già espresso nel precedente parere, si invita, anche nelle successive fasi attuative del procedimento, ad avviare gli opportuni contatti il Settore regionale competente in materia di demanio stradale per verificare l'eventuale necessità aggiornare relativi alla realizzazione della sede tranviaria."

- **Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale,** con nota prot. n. 00013037 del 25/02/2025 evidenziano quanto segue: "[...] Ciò premesso, si ribadisce che per le opere idrauliche in progetto (volumi di compenso), progettate ai sensi della L.R. 41/2018 per favorire "la trasparenza idraulica" dell'opera infrastrutturale in oggetto, il vigente Piano di Gestione del Rischio Alluvioni non prevede il rilascio di parere di questa Autorità.";

- **Soprintendenza Speciale per il PNRR,** con nota prot. n. 0004151/2025 del 21/01/2025 esprime parere favorevole con prescrizioni, evidenziando quanto segue: "[...] Esaminata la documentazione progettuale integrativa in particolare gli elaborati Relazione di riscontro ai pareri degli Enti, Relazione Paesaggistica Villa Rucellai Capolinea (el. FL42-D-V-PA-PG-01-EGG-RT-01-A) e la documentazione fotografica prodotta (el.FL42-D-V-PA-PG-01-EGG-AB-01-A e FL42-D-V-PA-PG01-EGG-AB-02-A);

Valutato il parere favorevole espresso dalla Soprintendenza ABAP per la Città Metropolitana di Firenze e per le Province di Pistoia e Prato con nota prot. n. 01447 del 17/01/2025 (assunta al protocollo di questa Soprintendenza Speciale PNRR con n. 01238 del 17/01/2025);

Considerato che, in ottemperanza a quanto richiesto, è stato prodotto un approfondimento degli impatti dell'infrastruttura di progetto sulla Villa Rucellai e sugli esterni, con analisi di intervisibilità da cui si evince che le opere sono scarsamente visibili dal complesso della Villa e gli impatti sono minimi, risultando quindi allo stato attuale delle conoscenze, compatibili con le esigenze di tutela del patrimonio culturale interessato dalle stesse;

QUESTA SOPRINTENDENZA SPECIALE

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE AI SENSI DELL'ART. 146 DEL D.LGS. 42/2004 e ss.mm.ii.

alla realizzazione delle opere previste di cui all'oggetto, così come descritte negli elaborati progettuali pervenuti. Ogni circostanza che, preliminarmente o nel corso dei lavori, venga a modificare i presupposti, progettuali o di fatto, sulla base dei quali è stato rilasciato il presente parere – ivi compresi eventuali ritrovamenti di interesse archeologico – dovrà essere tempestivamente comunicata alla Soprintendenza

territorialmente competente contestualmente agli eventuali necessari adeguamenti/aggiornamenti del progetto, per la conseguente autorizzazione. Resta, altresì, ferma la facoltà della Soprintendenza di impartire ulteriori prescrizioni e indicazioni durante lo svolgimento dei lavori, per le scelte di carattere esecutivo non già definite nell'ambito del progetto ovvero definibili soltanto in corso d'opera.”;

- Comune di Firenze – Direzione Urbanistica: con nota prot. n. 0025532/2025 del 17/04/2025 comunica quanto segue: *“[...] Il Piano Operativo contiene una specifica area di trasformazione per servizi, denominata “ATs 09.12 Tramvia Linea 4.2”, istituita sulla base del Progetto di fattibilità tecnico-economica “rafforzato” Linea 4.2 Le Piagge-Campi Bisenzio avvenuta con DG/2022/00666 del 20.12.2022. Le modifiche apportate successivamente al PFTE approvato con DG/2022/00666 del 20.12.2022, nello specifico quella necessaria a risolvere l’interferenza con l’elettrodotto Terna con un diverso posizionamento dell’area adibita a deposito, hanno determinato che la configurazione attuale dell’area oggetto di intervento risulti in parte diversa da quella riportata nel Piano Operativo, coinvolgendo nuove particelle catastali da assoggettare a vincolo preordinato all’esproprio.*

Ne consegue che il progetto non risulta conforme al Piano Operativo e pertanto è necessaria una variante a tale strumento, nello specifico all’area di trasformazione “ATs 09.12 Tramvia Linea 4.2”, in modo da inserire all’interno dell’ATs le nuove porzioni da assoggettare a vincolo preordinato all’esproprio. Si resta pertanto in attesa del piano particellare di esproprio aggiornato alle ultime modifiche avvenute a seguito delle precedenti sedute di Conferenze di Servizi PAU in modo da poter predisporre gli elaborati per la variante urbanistica ai sensi della LR 12/2022 trattandosi di intervento con finanziamento PNNR.”;

- Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno, con nota prot. n. 0004289/2025 del 11/04/2025 rileva quanto segue: *“[...]”*

- presa visione della “relazione di riscontro ai pareri degli Enti di Dicembre 2024”,

- rilevato che il Consorzio non viene menzionato nella “Relazione di riscontro ai pareri degli Enti depositati in CDS il 20/01/2025 e successivi” e che pertanto il riscontro alle osservazioni dello scrivente è da ritenersi quello del Dicembre 2024,

- considerato che, nella suddetta relazione di riscontro ai pareri degli Enti, si recepiscono le prescrizioni dello scrivente e che pertanto il proponente si impegna a riportarle negli elaborati della prossima fase progettuale ed eseguirle in fase di realizzazione dell’opera,

- dato atto della disponibilità del proponente a valutare la possibilità di eventuali ulteriori accessi nei tratti nei quali i corsi d’acqua rimangono interclusi,

- non rilevando ulteriori aspetti di propria competenza tali da richiedere ulteriori prescrizioni con la presente si comunica che lo scrivente si riserva l’espressione del proprio parere di competenza previa verifica degli elaborati grafici della prossima fase progettuale.

In ogni caso il Proponente dovrà richiedere al Consorzio il rilascio di una concessione precaria a titolo oneroso, ai sensi dell’art. 23 e 31bis della L.R.T 79/2012 s.m.i, per le opere interferenti con il reticolo in gestione, che generano aggravio alla manutenzione ordinaria dei corsi d’acqua. In tale atto potranno essere impartite ulteriori prescrizioni atte a risolvere eventuali ulteriori problematiche relative al libero transito dei mezzi di manutenzione consortile sulle pertinenze dei corsi d’acqua interessati dal progetto.”;

- Publicacqua SpA con nota prot. n. 00024255/2025 del 11/04/2025, ribadisce che sono in corso le interlocuzioni con il Proponente per l’individuazione di possibili interferenze;

- Terna, con nota prot. n. 0005023/2025 del 23/01/2025 segnala le possibili interferenze: *“[...]”*

“Interferenza 1: Linea a 132 kV: “Osmannoro – Peretola” n° 404 – C. 8-9 – Distanza verticale e orizzontale compatibile con quanto previsto dal DM 449/88.

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

Interferenza 3 (Area di deposito): La modifica del layout di deposito da voi proposto, interferente con la linea a 132 kV: “Casellina – S. Cresci” n° 491 – C. 46-47 non richiede l’interramento della stessa e pertanto non è necessario richiederne la progettazione – Distanza verticale compatibile con quanto previsto dal DM 449/88.

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

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

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

e precisa quanto segue: “Sarà compito delle autorità competenti, Comune di Firenze e Comune di Campi Bisenzio, stabilire se le attività che dovranno essere realizzate, sono soggette o meno alla Legge n. 36 del 22 febbraio 2001, al DPCM dell’8 luglio 2003 e al D.M. del 29 maggio 2008 e, di conseguenza, concedere o non concedere l’autorizzazione alle medesime. Precisiamo che il progetto definitivo dovrà essere redatto tenendo conto delle seguenti condizioni e prescrizioni:

- I terreni attraversati dalle linee sono soggetti a servitù di elettrodotto che, all’interno della fascia di terreno asservita, ne limitano espressamente l’uso, consentendo solo attività e opere che non siano di ostacolo all’esercizio e alla manutenzione della linea stessa.

- Eventuali piantumazioni di essenze arboree non dovranno interessare in alcun modo le aree sottostanti i conduttori e le aree attorno ai sostegni.

- L’eventuale installazione di torri, lampioni di illuminazione e la messa a dimora di piante fuori fascia asservita dovrà essere conforme a quanto previsto dal D.M. n° 449 del 21 marzo 1988, e sue successive modifiche e integrazioni e dalla norma CEI 64-7, (tenuto conto, tra l’altro, dello sbandamento dei conduttori, della catenaria assunta da questi alla temperatura di 55° C) ed all’art. 83 del D. Lgs. n° 81 del 09 aprile 2008.

- Eventuali fabbricati, in ogni caso, non dovranno essere destinati a deposito di materiale infiammabile, esplosivo o di stoccaggio di oli minerali, né dovranno arrecare disturbo, in alcun modo, all’esercizio della rete e non dovranno essere costituite piazzole destinate a deposito di gas a distanza inferiore a quelle previste dalla legge.

- Per quanto riguarda la realizzazione di parcheggi, recinzioni metalliche ed opere varie, precisiamo che i sostegni delle linee elettriche sono muniti di impianti di messa a terra e pertanto soggetti a dispersione di corrente; dovranno pertanto essere adottati tutti gli accorgimenti atti ad evitare il trasferimento a distanza, attraverso materiali metallici, dei potenziali originati dal normale funzionamento degli elettrodotti.”. E conclude il parere segnalando le operazioni necessarie per richiedere la disalimentazione di un elettrodotto per effettuare lavorazioni interferenti;

*- **TIM**, con nota prot. n. 0005999/2025 del 28/01/2025, comunica che la rete primaria è gestita da Fiber Cop SpA, da interessare per la risoluzione di eventuali interferenze e con successiva nota prot. n.0024992/2025 del 15/04/2025 ribadisce quanto espresso con la nota del 28/01/2025;*

*- **SNAM**, con nota prot. n.0007419/2025 del 03/02/2025, in riferimento al preventivo per la risoluzione dell’interferenza con le infrastrutture gestite, comunica il proprio benessere al versamento dell’importo relativo alla sola progettazione e supervisione, con le indicazioni in merito agli adempimenti amministrativi;*

*- **Toscana Energia**, con nota prot. n.0011533/2025 del 19/02/2025 richiede quanto segue: “[...]Richiediamo gentilmente delucidazioni sul tipo di classificazione delle linee tranviarie in corso di realizzazione che oltrepassano i confini comunali della città di Firenze ed in particolare la linea 4.2 Le Piagge – Campi Bisenzio, relativa al procedimento autorizzativo in oggetto. Il quesito che poniamo è quindi in merito a che tipo di classificazione hanno questo tipologie di linee tranviarie, ovvero se a livello normativo sono classificate come tranvie urbane oppure extra-urbane*

Tale distinzione è fondamentale al fine di capire se queste nuove linee ricadono all’interno degli ambiti di cui al Decreto Ministeriale del 4 aprile 2014 “Norme Tecniche per gli attraversamenti ed i parallelismi di condotte e canali convoglianti liquidi e gas con ferrovie ed altre linee di trasporto”. Nel caso in cui si trattasse di tramvia extra-urbana, essa sarebbe secondo la normativa vigente, assimilabile in tutto e per tutto alle ferrovie per la gestione della risoluzione delle interferenze con i vari sottoservizi convoglianti liquidi e gas. Tale classificazione comporterebbe chiaramente una serie di adeguamenti molto complessi da eseguire e che dovrebbero essere valutati singolarmente con maggiore attenzione, nonché prevederebbero modalità, tecniche e tempistiche più articolate nella loro realizzazione finale.”

OSSERVAZIONI

Le osservazioni pervenute sino ad oggi, sono ritenute pertinenti al procedimento di VIA. Rilevando che svariati aspetti riportati nelle osservazioni, al fine di essere controdedotti, sono ancora in fase di approfondimento e valutazione, è pertanto opportuno che le controdeduzioni alle stesse vengano fatte quando saranno acquisiti gli elementi opportuni.

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);
- documentazione integrativa volontaria di chiarimento presentata in data 24/12/2024 (prot. n. 0081656/2024);
- documentazione integrativa volontaria di chiarimento presentata in data 16/01/2025 (prot. n. 0003177/2025);
- documentazione integrativa volontaria di chiarimento presentata in data 25/03/2025 (prot. n. 0019703/2025);
- documentazione integrativa volontaria di chiarimento presentata in data 11/04/2025 (prot. n. 0024202/2025);

DISCUSSIONE IN CONFERENZA

Il Settore Procedente in merito all'aggiornamento istruttorio, si sofferma sulla revisione delle elenchi delle autorizzazioni da acquisire evidenziando gli aggiornamenti emersi con l'acquisizione dei pareri.

L' arch. Brachi passa la parola all' ing. Bigiarini in qualità di RUR per la Regione Toscana.

L'ing. Bigiarini porta agli atti della Conferenza la DGRT n. 496 del 15/04/2025 relativa alla conformità del progetto agli strumenti di programmazione PRIIM e riporta quanto segue: “[...] Considerato che la realizzazione dell’opera rappresenta una priorità per la Regione Toscana e per tutti gli enti firmatari dell’Accordo e che, pertanto, rappresenta un impegno in particolare per gli enti dei territori interessati dalla linea tramviaria provvedere alla realizzazione dell’opera;

Dato atto che il reperimento delle risorse è condizione necessaria all’approvazione dell’opera e che il protrarsi dei tempi pregiudica il finanziamento PNRR e quindi la realizzazione dell’opera con conseguente mancanza del raggiungimento di un obiettivo ritenuto strategico per il trasporto pubblico nel territorio della città metropolitana di Firenze, causando inoltre una riduzione dell’efficienza dell’intero sistema tramviario; Dato atto che la variante proposta nell’ambito del procedimento con passaggio in via San Giusto è una modifica dell’originario percorso proposto dal Comune di Firenze con capolinea in Piazza Aldo Moro che:

- comporta la necessità di reperimento di risorse aggiuntive necessarie alla realizzazione e all’esercizio della linea tramviaria;
- comporta altresì l’allungamento dei tempi di realizzazione dell’opera di tre mesi rispetto al progetto originario;
- presenta, rispetto al progetto con capolinea in Piazza Aldo Moro, maggiore impatto sul traffico veicolare e una più complessa gestione dell’esercizio anche per la necessità della predisposizione nella tratta finale di un sistema di alimentazione “Catenary Free”;

Ritenuto, pertanto, che il progetto con capolinea in Piazza Aldo Moro, per quanto sopra, è la soluzione tecnica che meglio persegue l’obiettivo strategico per il trasporto pubblico nel territorio della città metropolitana di Firenze;

Dato atto altresì che non sono stati acquisiti, nell’ambito della conferenza dei servizi, pareri ostativi da parte degli enti partecipanti alla realizzazione di uno dei due percorsi oggetto di esame;

Richiamato, pertanto, l’art. 27 quater della LR n. 88/1998 che prevede che l’approvazione dei progetti definitivi di tramvie e funivie destinate al servizio di trasporto pubblico di competenza comunale avvenga previa acquisizione del parere della Regione e della Provincia, finalizzato alla verifica di coerenza dei progetti stessi rispetto agli atti della relativa programmazione;

Ritenuto opportuno esprimere quindi, per quanto di competenza regionale, ai sensi dell’art. 27 quater della LR n. 88/1998, parere favorevole relativamente alla coerenza del progetto con capolinea in Piazza Aldo Moro rispetto agli atti della programmazione subordinandolo alle prescrizioni e raccomandazioni contenute

all'interno dei pareri sopra indicati già trasmessi al Comune di Campi Bisenzio nelle varie sedute della conferenza;

A voti unanimi

DELIBERA

1. di individuare, sulla base degli approfondimenti effettuati dal Comune di Firenze e del parere Ansisa prot. RT n. 0067664 del 31/01/2025, il percorso con capolinea in Piazza Aldo Moro quale soluzione che meglio persegue l'obiettivo strategico per il trasporto pubblico nel territorio della città metropolitana di Firenze, in quanto di minor impatto sul traffico veicolare e con una migliore regolarità dell'esercizio, nonché di un minor costo di realizzazione e gestione, e di tempi di esecuzione minori rispetto alla variante con percorso in via San Giusto;

2. di indicare al proponente di approfondire, nel successivo livello progettuale, le possibili soluzioni tecniche di dettaglio finalizzate ad un migliore inserimento del capolinea;

3. di esprimere per quanto di competenza regionale, ai sensi dell'art. 27 quater della LR n. 88/1998, parere favorevole relativamente alla coerenza del percorso con capolinea in via Aldo Moro rispetto agli atti della programmazione subordinandolo alle prescrizioni e raccomandazioni contenute all'interno dei pareri resi nell'ambito della conferenza dei servizi;

4. di fare salvo il rilascio di ogni altro parere autorizzazione o nulla osta previsto dalla vigente legislazione nazionale e regionale.”.

Specifica inoltre che per l'attività di RUR il parere non può essere ancora rilasciato in quanto rimane ancora il perfezionamento di alcuni aspetti progettuali di competenza regionale, per la cui descrizione rimanda a pareri acquisiti nell'ambito della conferenza.

L'arch. Brachi conferma quanto illustrato nella delibera regionale che è stata riportata anche all'interno del Collegio di Vigilanza sul sistema tranviario che si è svolto in data 16/04/2025, nel quale si è assunta una decisione frutto di una sintesi tra gli aspetti tecnici ed economici, tenendo conto anche delle tempistiche dettate dal finanziamento PNRR. Da tale sintesi emerge anche la necessità di dare mandato ai Proponenti di richiedere la possibilità di suddividere in lotti funzionali per la realizzazione progressiva dell'opera.

La suddivisione in lotti permetterà una cantierizzazione e conseguente realizzazione dell'opera ed il lotto conclusivo riguarderà il tratto oggetto di variante, come previsto nella delibera regionale ed assunto anche nel collegio di vigilanza, il cui verbale verrà acquisito.

L'ing. Bigiarini precisa che in merito alle modalità di realizzazione dell'opera si rinvia alle decisioni assunte nell'ambito del collegio di vigilanza.

Alla luce dei contenuti della DGRT n. 496 del 15/04/2025, la Conferenza ritiene di condividere le premesse ivi riportate e quanto deliberato dalla Regione, per cui individua nel tracciato con capolinea in Piazza Aldo Moro la soluzione che meglio persegue l'obiettivo strategico per il trasporto pubblico nel territorio della città metropolitana di Firenze.

A tal riguardo la Conferenza evidenzia che l'istruttoria sin qui condotta ha tenuto conto dell'intero tracciato con capolinea in Piazza Aldo Moro e della variante passante in Via S. Giusto, ma alla luce della decisione assunta dalla Conferenza, in merito al tracciato con capolinea in Piazza Aldo Moro verrà acquisita la conferma dei pareri già trasmessi e finalizzati alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera individuata e definita:

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), ARPAT, Autorità Idrica, Publiacqua, Azienda USL Toscana Centro, i seguenti Settori regionali: Genio Civile Valdarno Centrale e Transizione Ecologica.

L'ing. Martinelli evidenzia che il progetto del tracciato con capolinea in piazza Aldo Moro è sempre stato nel progetto esaminato e che tutti gli enti si sono espressi anche su questa soluzione, pertanto non concorda con la richiesta di ulteriori pareri sul progetto.

La Conferenza prosegue i lavori e l'arch. Brachi specifica che successivamente alla seduta di CdS del 20/01/2025 sono stati acquisiti ulteriori contributi tecnici, regolarmente pubblicati sul portale web del Comune e trasmessi al Proponente per gli opportuni approfondimenti al fine del completamento istruttorio. E prosegue nel dare lettura dei suddetti pareri.

Altresì dà lettura dei pareri pervenuti successivamente al deposito della documentazione di chiarimento del

25/03/2025 (completata in data 11/04/2025) predisposta dal Proponente.

In riferimento al parere di ARPAT e alla prescrizione relativa ai quadri di fermata il Proponente specifica che in linea con quanto indicato nella nota 1 a pag 4 del parere del 16/04/2025 la protezione dei quadri di fermata sarà installata solo nel caso in cui si verifichi l'effettivo superamento dei 3 microtesla, in quanto dalle verifiche progettuali tale limite non dovrebbe essere superato.

I progettisti affermano che nell'elaborato FL42-D-X-GG-IS-00-IGS-RT05C a pag 50 viene esplicitato il calcolo sulla parete esterna del quadro di fermata che rispetta il valore delle emissioni che si attesta al di sotto dei 3 microtesla.

A tal riguardo, l'arch. Brachi rileva che ARPAT non è presente alla conferenza e ritiene che alla luce degli approfondimenti specialistici effettuati dai Progettisti emerge il rispetto dei 3 microtesla nei pressi dei quadri di fermata, per cui la prescrizione n. 4, riportata nel parere di ARPAT del 16/04/2025, risulta non necessaria e nell'ambito della progettazione esecutiva saranno effettuati ulteriori approfondimenti.

La Conferenza sospende i lavori alle ore 11:25.

Dopo una breve pausa la Conferenza riprende i lavori alle ore 11:48

L'arch. Brachi chiede ai progettisti di fornire l'elaborato tecnico inerente il calcolo del rispetto dei 3 microtesla, da allegare al presente verbale.

Il Settore Genio Civile Valdarno Centrale chiede conferma se il tracciato fa variante solo per la parte inerente il capolinea.

A tal riguardo l'arch. Brachi ritiene che l'intera opera, comprensiva anche delle opere di mitigazione ambientali ed idrauliche, fa variante agli strumenti di pianificazione del Comune di Campi Bisenzio.

Il Genio Civile specifica che alla luce del fatto che deve essere acquisito il parere ai sensi del DPGR 5/R/20 ed in relazione all'intero tracciato, è necessario fornire quanto evidenziato nel parere del 14/04/2025.

L'ing. Gori per il Settore regionale Sismica precisa che il parere è favorevole.

Interviene Fiber Cop confermando il parere favorevole con prescrizioni rilasciato in data 08/01/2025, precisa che ha fornito le planimetrie opportune per l'individuazione delle interferenze e lascia la conferenza alle ore 12:35.

In particolare l'arch. Brachi, alla luce di quanto emerge dal parere del Settore regionale Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale, evidenzia che la soluzione progettuale, con intersezione a raso fra SR 66 e infrastruttura tramviaria, pare non comportare variazioni alla geometria plano-altimetrica della carreggiata e pertanto non sarà necessario acquisire il parere regionale ai sensi dell'art.2 del DPGR 41/R/2004.

La Città Metropolitana di Firenze prende atto della non necessità di acquisire il parere regionale ai sensi dell'art.2 del DPGR 41/R/2004.

In riferimento al parere del Settore VAS e VINCA del 17/04/2025, essendo pervenuto in data odierna ed essendo molto articolato, l'arch. Brachi ne dà lettura e si allega al presente verbale.

Dall'istruttoria condotta, l'Arch. Brachi chiede al Proponente di verificare la possibile interferenza dell'opera in progetto con aree demaniali statali e regionali, al fine di poter acquisire eventuali nulla osta.

Il Progettista conferma che l'opera interferisce con aree demaniale.

L'ing. Bigiarini dichiara che ha già interessato il Settore del Patrimonio regionale per verificare la procedura da porre in essere per la realizzazione dell'opera.

La conferenza, alla luce della discussione fin qui svolta e dei pareri/contributi fino ad oggi pervenuti, condivide che al fine dell' espressione della pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera è necessario:

- attendere l'aggiornamento dei pareri sopramenzionati alla luce della conferma del tracciato;
- gli esiti del piano preliminare di indagine finalizzato ad accertare lo stato di potenziale contaminazione del sito FI-1603;
- gli ulteriori approfondimenti richiesti sia dal Genio Civile Valdarno Centrale che dal Comune di Firenze - Servizio Sostenibilità, Valutazione Ambientale, Geologia e Bonifiche – E.Q. Energia, Valutazione Ambientale e Bonifiche;

Altresì evidenzia che il progetto, alla luce degli ultimi approfondimenti, risulta definito nel suo ingombro e quindi il Proponente può procedere a definire anche il particellare di esproprio e dà atto che l'opera in oggetto è un'opera pubblica oggetto di finanziamento parziale da parte del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e richiede variazioni agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, quindi informa i partecipanti che l'approvazione del progetto definitivo dell'opera costituisce variante agli strumenti urbanistici (c.d. variante automatica ai sensi dell'art. 1 della L.R. 12/2022) e comporta la dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità dei lavori e apposizione del vincolo preordinato per l'esproprio. Prosegue evidenziando che, ai sensi del comma 3 dell'art. 1 della L.R. 12/2022, considerato che la variante agli strumenti urbanistici interessa beni paesaggistici di cui alla parte III del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, nell'ambito della presente conferenza di servizi sarà acquisito il separato accordo fra la Regione e il Ministero della Cultura sulla conformità al PIT con valenza di piano paesaggistico della predetta variante.

In riferimento di cui al comma 4 dell'art. 1 della L.R.12/2022, sulla necessità di convocare la conferenza di copianificazione si fa presente che il tracciato è già stato oggetto di conferenza di copianificazione con il Piano Strutturale approvato nel 2021 (verbale del 06/09/2019) e con il nuovo Piano Operativo (verbale del 11/02/2022) ottenendo in entrambi i casi il parere favorevole della conferenza. Alla luce di quanto illustrato si ritiene che il Comune di Campi Bisenzio abbia assolto positivamente a tale istituto, avendo ottenuto i pareri favorevoli di tutti gli enti competenti ed avendo già verificato la conformità al PIT/PPR, pertanto anche nell'ambito di semplificazione dell'azione amministrativa si ritiene superfluo procedere nuovamente ad indire la conferenza di copianificazione ai sensi del comma 4 dell'art. 1 della LR 12/2022 in riferimento al Regolamento Urbanistico vigente.

La Conferenza aggiorna i propri lavori ad una nuova riunione da convocare a cura del Settore Procedente successivamente al ricevimento della documentazione emersa nel corso della presente seduta.

Del presente verbale viene data lettura ai presenti che lo confermano e viene inviato tramite e-mail per l'acquisizione della firma digitale.

Non essendovi null'altro da discutere, la Responsabile del Settore Procedente conclude i lavori della Conferenza alle ore 14:00.

Campi Bisenzio, 17/04/2025

I partecipanti alla Conferenza	Firma
Marianna Bigiarini	
Filippo Martinelli	
Riccardo Maurri	
Maurizio Torresi	

La Responsabile del Settore 5 - Governo del Territorio
Arch. Michela Brachi
Firmato digitalmente