

Alla **Direzione Ambiente**

c.a. Direttore
Ing. Ilaria Nasti

e p.c. **Direzione Urbanistica**
Servizio Amministrativo Urbanistica
Dott.ssa Eleonora Cisternino

Firenze, 08 ottobre 2024

Oggetto: Linea Tramviaria 4.2 – Tratta Le Piagge-Campi Bisenzio (finanziato dall’Unione Europea - Next Generation EU - Trasporto rapido di massa - Misura M2C2 - Investimento 4.2 del PNRR). CIG 9524700F13 - CUP H91J12000770005. Conferenza di Servizi ai sensi dell’art.27 bis, comma 7, del D.Lgs. 152/2006 (P.A.U.) Richiesta pareri Comune di Firenze . **Invio contributo**

Premessa

In data 17.09.2024, con protocollo n. 305340, la Direzione Sistema Tramviario Metropolitano del Comune di Firenze ha richiesto di formulare, per gli aspetti di competenza, il parere o il contributo tecnico istruttorio sulla documentazione integrativa della linea tranviaria 4.2 interessata da procedura P.A.U., così come da convocazione della CdS in oggetto, indetta dal Comune di Campi Bisenzio con nota prot. 295747 del 10.09.2024.

La Direzione richiedente si occuperà poi di raccogliere in un parere unico i contributi delle diverse Direzioni comunali interpellate, alle quali, nel caso siano soggetti competenti a rilasciare titoli, è stato chiesto di esprimersi secondo lo schema allegato alla nota di richiesta.

Seppur lo scrivente Servizio non sia competente al rilascio di un titolo specifico, fatto salvo il supporto alla Direzione Urbanistica per il rilascio dell’autorizzazione ai fini del vincolo idrogeologico ed il parere di compatibilità per il nuovo ponte sul Canale Macinante, si è ritenuto comunque opportuno seguire lo schema allegato alla nota proprio in considerazione dei suddetti pareri vincolanti.

Visionata pertanto la documentazione presentata, con particolare riferimento alla *Relazione di riscontro alle richieste di integrazione e chiarimenti di cui alla comunicazione prot. 266566 del 6/8/2024 del Comune di Firenze* (elab. *Relazione_riscontro_PAU_04092024_1_*), e tenuto conto del precedente contributo dello scrivente Servizio elaborato dopo l’avvio della procedura di P.A.U., contributo inviato dalla Direzione Ambiente di appartenenza in data 11.07.2024 con prot. n.237536, si rileva quanto di seguito.

Considerazioni istruttorie dell'Amministrazione circa il progetto in oggetto

Come indicato in premessa il documento di partenza su cui si è basata l'istruttoria è stata la *Relazione di riscontro alle richieste di integrazione e chiarimenti di cui alla comunicazione prot. 266566 del 6/8/2024 del Comune di Firenze*, che ha risposto alle diverse osservazioni, pareri, etc., dei diversi enti e soggetti competenti in materia ambientale, pervenuti a seguito dell'avvio della procedura di P.A.U.

Si riportano pertanto di seguito i vari punti di riposta contenuti nel documento e quindi le considerazioni istruttorie relative.

Si ritiene di rilevare che, per i punti ricompresi nel paragrafo 16, si è riscontrato un refuso in quanto è stato richiamato solo il Servizio rifiuti, igiene pubblica, ambientale e del territorio della Direzione Ambiente. Si fa quindi presente che i punti 16.6 e seguenti fanno invece riferimento al contributo dello scrivente Servizio della stessa Direzione.

- Punti 16.6, 16.7, 16.8

I punti in oggetto riguardano il paragrafo "Premessa" del precedente contributo che riscontrava, tra gli altri, errori nell'attribuzione di competenze per il rilascio di alcune autorizzazioni. E' stato pertanto aggiornato l'elenco dei soggetti titolati al rilascio delle diverse autorizzazioni necessarie al progetto.

In merito all'autorizzazione ai fini del vincolo idrogeologico per le aree boscate ricadenti nel territorio comunale risultano ora corretti gli enti individuati ovvero Comune di Firenze (Direzione Urbanistica) e Città Metropolitana di Firenze, come risulta nel punto 16.8 e nella richiesta di contributi per il PAU da parte del Comune di Campi Bisenzio (rif. prot. n. 295747 del 10.09.2024). Con riferimento a tale richiesta e per quanto riguarda il Canale Macinante, non facente parte del reticolo idrografico e di gestione di cui alla LR 79/2012, si ribadisce comunque che il Comune di Firenze, ed in particolare lo scrivente Servizio, in relazione all'attraversamento previsto della Linea 4.2, non rilascia una specifica "autorizzazione" ai sensi del R.D. 523/1904, bensì un parere di compatibilità, con precipuo riguardo alla possibilità di manutenzione dello stesso.

Il punto 16.8, oltre al paragrafo "Premessa", risponde anche ai punti 2 e 3 del precedente contributo. In esso il Proponente riporta che la documentazione necessaria per il rilascio dell'autorizzazione ai fini del vincolo idrogeologico consiste nell'elaborato "Allegato_4.1"; vengono inoltre fornite indicazioni per recuperare gli elaborati 12.2 e 12.4 che, secondo quanto rappresentato nel precedente elaborato "*Elenco delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, ...*", lo scrivente Servizio riteneva potessero essere utili ai fini del Vincolo Idrogeologico.

Istruttoria

Riguardo a quanto risposto dal Proponente nel punto 16.8 si fa presente che per l'autorizzazione ai fini del Vincolo Idrogeologico è stata aperta la pratica n. 6741/24 da parte della Direzione Urbanistica del Comune di Firenze. Lo scrivente Servizio, come già ribadito nei contributi precedenti (fase di Verifica Formale e Avvio PAU), è incaricato del supporto tecnico di natura prettamente geologica-idrogeologica per il rilascio della suddetta autorizzazione e pertanto, a seguito di specifica istanza della Direzione Urbanistica, ha richiesto per la pratica 6741/2024 integrazioni (rif. prot. 264831 del 05.08.2024) "*al fine di poter condurre le necessarie attività istruttorie finalizzate al rilascio del nulla-osta di competenza si rinnova la richiesta che sia presentata idonea documentazione ai sensi della L.R. 39/2000 e DPGR 48/R/2003*".

Visionata la documentazione inserita nella cartella "All_4-1", contenuta nella cartella compressa "04_CittaMetroFI", risulta che si tratta solo di tavole grafiche relative allo smaltimento delle acque di piattaforma (tavole da FL42-D-S-II-II-02-EGG-PL-01-B a FL42-D-S-II-II-02-EGG-PL-13-B)

oppure inerenti la sistemazione a verde (tavola FL42-D-V-VR-PR-00-OPV-PL-07-B e tavole da FL42-D-V-VR-PR-00-OPV-PL-09-B a FL42-D-V-VR-PR-00-OPV-PL-11-B).

Le tavole 12.2 e 12.4 fanno riferimento invece al parcheggio “Campania” ed in particolare ottemperano a quanto richiesto da A.I.T. per la “zona di rispetto” relativa ad un pozzo ad uso acquedottistico presente nella zona delle Piagge.

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

- Punti 16.9, 16.10 e 16.11

I punti in questione rispondono alle richieste di integrazioni contenute nel precedente contributo (rif. punto 1) relative ai seguenti elaborati: *Relazione geologica, idrogeologica e geomorfologica; Relazione Sismica; Relazione idrologica-idraulica e di compatibilità*; ed anche *Relazione di sintesi per la fattibilità geologica, sismica ed idraulica delle opere comportanti variante urbanistica* (ex. Allegato 13.4).

Le integrazioni erano richieste in quanto le suddette elaborazioni erano carenti, per quanto riguarda l'aspetto geologico, sismico ed idraulico, dei relativi riferimenti contenuti nel nuovo Piano Strutturale e nel Piano Operativo del Comune di Firenze adottati e, soprattutto, approvati, e quindi della scheda norma *ATs 09.12 Tramvia Linea 4.2* del PO approvato, la quale contiene il paragrafo “criteri di fattibilità e prescrizioni” inerente gli aspetti questionati.

Nel punto 16.10 e 16.11 il Proponente attesta che i suddetti elaborati sono stati aggiornati e quindi rinvia alla nuova edizione della: *Relazione geologica, idrogeologica e geomorfologica* (cod. elab. FL42-D-M-IN-GE-00-EGG-RT-01-B); *Relazione sismica* (cod. elab. FL42-D-T-IN-SM-00-EGG-RT-01-B); *Relazione idrologica-idraulica e di compatibilità* (cod. elab. FL42-D-T-II-II-01-EGG-RT-01-B). Viene riemesso anche l'ex “Allegato 13.4” aggiornato ed individuato ora con codice “Allegato 19.18”.

Istruttoria

Esaminate le Relazioni revisionate trasmesse dal proponente si è rilevato quanto di seguito riportato.

- *Relazione geologica, idrogeologica e geomorfologica* (cod. elab. FL42-D-M-IN-GE-00-EGG-RT-01-B)

L'elaborato ha tenuto conto parzialmente di quanto richiesto, in quanto ha fatto riferimento solo al nuovo PS e PO adottati anziché approvati e quindi alla scheda *ATs 09.12 Tramvia Linea 4.2* del PO adottato, diversa da quella allegata del PO approvato che ha già avuto esito positivo da parte del Genio Civile.

Lo stesso documento, tra l'altro, al paragrafo 4 – Quadro di riferimento programmatico, svolta una disamina degli strumenti urbanistici vigenti adottati ed approvati del Comune di Firenze, ritiene di dover fare riferimento agli studi di supporto dei piani comunali approvati.

B) Si richiede, per l'approvazione del progetto definitivo, che la *Relazione geologica, idrogeologica e geomorfologica* (cod. elab. FL42-D-M-IN-GE-00-EGG-RT-01-B) sia integrata con gli studi geologici e correlate norme del nuovo Piano Strutturale e del Piano Operativo approvati, con particolare riferimento alla scheda *ATs 09.12 Tramvia Linea 4.2* del PO approvato, al fine di definire le idonee condizioni e criteri di fattibilità in relazione alla pericolosità geologica riscontrabile presso le aree di intervento.

Rispetto ai suddetti criteri dovrà essere verificato dal Proponente che le indagini e le valutazioni già svolte siano coerenti con quanto richiesto dalla suddetta disciplina.

- Relazione sismica (cod. elab. FL42-D-T-IN-SM-00-EGG-RT-01-B)

La Relazione sismica ha tenuto conto parzialmente di quanto richiesto in quanto, seppur revisionata, non ha comunque considerato gli studi di supporto e le correlate norme di carattere sismico del nuovo PS e PO approvati e quindi della scheda ATs 09.12 Tramvia Linea 4.2 del PO approvato.

C) Si richiede, per l'approvazione del progetto definitivo, che la *Relazione sismica (cod. elab. FL42-D-T-IN-SM-00-EGG-RT-01-B)* sia integrata con gli studi geologici e sismici e correlate norme del nuovo Piano Strutturale e del Piano Operativo approvati, con particolare riferimento alla scheda ATs 09.12 Tramvia Linea 4.2 del PO approvato, al fine di definire le idonee condizioni e criteri di fattibilità in relazione alla pericolosità sismica riscontrabile presso le aree di intervento.

Rispetto ai suddetti criteri dovrà essere verificato dal Proponente che le indagini e le valutazioni già svolte siano coerenti con quanto richiesto dalla suddetta disciplina.

- Relazione idrologica-idraulica e di compatibilità (cod. elab. FL42-D-T-II-II-01-EGG-RT-01-B)

La Relazione non ha tenuto conto di quanto richiesto: il documento è praticamente uguale alla versione precedente, fatta salva la sostituzione di alcune figure relative alla Mappa delle *Grid Difference* che, nella nuova edizione, è stata redatta con sensibilità di 5cm.

Manca pertanto qualsiasi riferimento agli studi e correlate norme del PS/PO approvati del Comune di Firenze e quindi alla scheda ATs 09.12 Tramvia Linea 4.2 del PO approvato.

D) Si richiede, per l'approvazione del progetto definitivo, che la *Relazione idrologica-idraulica e di compatibilità (cod. elab. FL42-D-T-II-II-01-EGG-RT-01-B)* sia integrata con gli studi idraulici e correlate norme del nuovo Piano Strutturale e del Piano Operativo approvati, con particolare riferimento alla scheda ATs 09.12 Tramvia Linea 4.2 del PO approvato, al fine di definire le idonee condizioni e criteri di fattibilità in relazione alla pericolosità idraulica riscontrabile presso le aree di intervento.

Di tali criteri e condizioni si dovrà tenere conto per la progettazione delle opere di messa in sicurezza idraulica e/o di gestione del rischio idraulico in particolare per i seguenti interventi di maggior rilievo previsti in progetto:

- Linea tramviaria e relative fermate;
- Parcheggio Campania;
- SSE presso il parcheggio Campania;
- Deposito San Donnino;
- SSE presso Deposito San Donnino;
- Parcheggio San Donnino;
- Pista Ciclabile.

- Allegato 19.18 Relazione di sintesi per la fattibilità geologica, sismica ed idraulica delle opere comportanti variante urbanistica (ex Allegato 13.4)

Il documento è stato revisionato ma presenta diversi errori, sia per quanto riguarda il PS vigente (es. par. Tavola 6 - Pericolosità Sismica che in realtà riguarda il PS adottato) sia per quanto riguarda il PO dove, nei paragrafi della fattibilità, sono state riportate le tavole di fattibilità del RU vigente (Fattibilità geologica e Fattibilità idraulica).

Si nota anche che, nel testo della Fattibilità Sismica del paragrafo 2.2-Piano Operativo di Firenze (PO) si riportano erroneamente alcuni contenuti dei condizionamenti legati all'art.76 delle NTA del RU.

Negli altri paragrafi quali Fattibilità Geologica e Fattibilità Idraulica, sempre del paragrafo 2.2., si riportano esclusivamente i condizionamenti relativi al RU invece che al PO approvato.

La Relazione risulta pertanto confusionaria e anche non chiara nell'individuazione degli interventi in variante.

E) Fermo restando che all'intervenuta efficacia del PS/PO approvato la variante urbanistica, almeno per il Comune di Firenze, non dovrebbe essere più necessaria, e comunque ferma restando la necessità di eventuali varianti urbanistiche legate alle modifiche apportate al Deposito Tramviario, si ritiene che debba essere rivisto ed anche corretto (rettificando le cartografie e correlate norme dei piani comunali) l'elaborato denominato *Allegato_19.18 Relazione di sintesi per la fattibilità geologica, sismica ed idraulica delle opere comportanti variante urbanistica (ex Allegato 13.4)*, il quale deve dare evidenza delle parti in variante rispetto a quanto rappresentato nel RU vigente.

Per quanto riguarda la definizione delle condizioni e dei criteri di fattibilità da applicare, si ribadisce di integrare le valutazioni facendo riferimento agli studi geologici, sismici ed idraulici e correlate norme del nuovo Piano Strutturale e del Piano Operativo approvati con Deliberazione Consigliare DC/2024/00020 del 27.03.2024, ed in particolare alla scheda ATs 09.12 Tramvia Linea 4.2 del PO approvato, che hanno già avuto riscontro positivo da parte del Genio Civile ai sensi del DPGR 5/R/2020.

Per quanto riguarda l'elaborato in questione si rinvia comunque anche a quanto potrà essere espresso dal Genio Civile competente.

- Punti 16.12, 16.13

Il Proponente risponde a quanto richiesto nei punti 2 e 3 del precedente contributo che riguardavano il vincolo idrogeologico relativo alle aree boscate interferite dal progetto. Nella risposta viene riportata la superficie boscata esistente e quella interferita dalle opere. Si riferisce inoltre che è previsto il rimboschimento compensativo nell'area delle casse di espansione idraulica mediante nuove formazioni forestali di tipo mesoigrofilo-planiziale e di tipo umido-igrofilo, oltre a zone a prati umidi.

Il Proponente riferisce infine che il rimboschimento compensativo sarà oggetto di approfondimento nella successiva fase di progetto esecutivo.

Istruttoria

Nei punti in questione il Proponente si limita a relazionare sul soprassuolo interferito (area boscata) ma non riferisce in merito agli ulteriori aspetti di carattere geologico ed idrogeologico che attengono al vincolo. Permane pertanto quanto già richiesto come integrazione per i precedenti punti 16.6, 16.7, 16.8 (vedi lettera A).

- Punto 16.14

Fa riferimento al punto 4 del precedente contributo che richiedeva, nell'ambito della Relazione idrologica-idraulica e di compatibilità, un maggior dettaglio nella descrizione di quanto necessario per il superamento del rischio idraulico per gli interventi di maggior rilievo. Nella risposta il Proponente riporta che provvederà ad integrare la Relazione suddetta, come richiesto, con una nota esplicativa delle scelte progettuali già previste nel progetto definitivo che concorrono alla fattibilità dell'intervento non incrementando il livello di rischio idraulico.

Nello specifico si tratta di:

- 1) trasparenze idrauliche in corrispondenza del rilevato tranviario;
- 2) volumetrie di compenso in risposta a fenomeni di libera esondazione (TR significativi) ai sensi delle normative vigenti;
- 3) applicazione del protocollo di sospensione del servizio per garantire l'incolumità degli utenti nel caso di alluvione del territorio, come già avviene per altre linee tranviarie fiorentine.

Rinvia quindi alla nuova versione della *Relazione idrologica-idraulica e di compatibilità* cod. elab. FL42-D-T-II-II-01-EGG-RT-01-B.

Istruttoria

Come sopra rilevato per i punti 16.9, 16.10 e 16.11, la *Relazione idrologica-idraulica e di compatibilità* non ha considerato quanto riportato nel precedente contributo e pertanto permane la necessità di richiedere integrazioni.

Non si ritiene inoltre soddisfacente quanto specificato dal Proponente visto che, fatta salva la gestione del servizio tranviario in caso di fenomeni alluvionali, i punti 1 e 2 fanno riferimento al non incremento della pericolosità in altre aree ma non alla messa in sicurezza e/o gestione del rischio dei diversi interventi previsti (parcheggi, SSE, deposito).

Si rinvia pertanto a quanto sopra richiesto (vedi lettera D) per i suddetti punti 16.9, 16.10 e 16.11 in merito alle integrazioni necessarie per la Relazione.

- Punto 16.15

Riguarda il punto 5 del precedente contributo che richiedeva di implementare nuovamente il modello idraulico, tenendo conto delle previste casse di compenso e delle eventuali sottrazioni volumetriche legate alla possibile messa in sicurezza degli interventi, così come potevano derivare dalla revisione della *Relazione idrologica-idraulica e di compatibilità*.

Il Proponente riporta che la simulazione dello stato di progetto è stata svolta senza considerare le volumetrie di compenso in modo da fornire risultati cautelativi sia in termini di pericolo che di rischio idraulico: sono comunque previsti volumi di compenso per un volume complessivo di circa 274.000 mc, suddiviso in tre siti.

Istruttoria

Fatto salvo, come indicato nel punto 5 del precedente contributo, il parere dei soggetti competenti in merito alla correttezza del modello idraulico eseguito e alle condizioni al contorno adottate, permane comunque la possibilità che, a fronte delle integrazioni sopra richieste per la *Relazione idrologica-idraulica e di compatibilità*, possano essere necessari interventi di messa in sicurezza che comportano sottrazione volumetrica alla libera espansione delle acque in caso di eventi alluvionali, interventi e quindi volumi non considerati nel progetto definitivo. In tal caso si ritiene necessario che sia nuovamente implementato il modello idraulico.

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

- Punto 16.16

Il punto tratta della messa in sicurezza idraulica del Deposito tranviario sulla base del nuovo franco previsto dalla disciplina del PO adottato ed approvato (art.84 comma 1.3 delle NTA.) e quindi risponde al punto 6 del precedente contributo.

Il Proponente riferisce che nel progetto esecutivo sarà previsto un innalzamento dei muri di contenimento perimetrali dell'area del Deposito di ulteriori 10 cm. In tale sede provvederà a integrare le tavole del deposito e dei muri di sostegno con le previsioni edili/strutturali per la messa in sicurezza con un franco di 50 cm, sviluppando tutti i particolari costruttivi del caso.

Istruttoria

Come riportato nel preambolo, che ha poi determinato la richiesta di cui al precedente punto 6, il problema del rispetto del nuovo franco di sicurezza pari a 50 cm non è legato alla quota del muro perimetrale (che già rispettava il franco), ma alla quota del piano di calpestio dell'area del Deposito che invece non lo rispettava per 10 cm.

Quindi, rialzare il muro perimetrale tenendo l'ingresso e l'area del Deposito alla quota attuale del progetto definitivo non rispetterebbe il franco di sicurezza.

Si prende tuttavia atto che il Proponente, in sede di progetto esecutivo, provvederà a integrare le tavole del deposito e dei muri di sostegno con le previsioni edili/strutturali per la messa in sicurezza con un franco di 50 cm, sviluppando tutti i particolari costruttivi del caso.

- Punto 16.17

Risponde al punto 7 del precedente contributo che riguardava l'attraversamento della Linea 4.2 del Canale Macinante, mediante un nuovo ponte previsto in affiancamento a quello esistente. Il parere dello scrivente Servizio era favorevole a condizione che venissero ripristinate le attuali discenderie presenti in riva destra e sinistra del Canale e che il progetto esecutivo successivo fosse sottoposto al parere del Servizio.

Il Proponente riferisce che è previsto l'inserimento di strade campestri per il raggiungimento degli argini da parte dei mezzi di manutenzione. Per la sponda sinistra l'accesso viene garantito dal parcheggio Pistoiese con percorso analogo all'attuale. Per la sponda destra, in sostituzione dell'attuale accesso dalla SR 66, viene istituito un accesso con una nuova strada campestre che si dirama da via San Jacopo, accanto al fosso di guardia del nuovo rilevato della sede tranviaria, fino a raggiungere l'argine del Fosso Macinante. Inoltre, come asserisce il Proponente, il progetto esecutivo sarà nuovamente sottoposto all'attenzione dell'Amministrazione per una verifica dell'ottemperanza sul recepimento delle prescrizioni avanzate in questa sede. Rinvia quindi per le sistemazioni previste alla tav. 6 cod. elab. FL42-D-Y-AC-UR-00-URB-PL-06-B.

Istruttoria

Visionato l'elaborato FL42-D-Y-AC-UR-00-URB-PL-06-B si rileva che la pista contigua al parcheggio "Pistoiese" risulta collegata allo stesso mediante diversi accessi.

La pista, come avviene allo stato attuale, deve invece essere ad uso esclusivo dei mezzi di manutenzione del Canale Macinante o presentare, quando ciò non sia possibile, minime interferenze con altri transiti veicolari/pedonali. Nel caso specifico sembrerebbe che solo un tratto della pista sia effettivamente necessario come attraversamento trasversale, per passare dal parcheggio alla vicina fermata tranviaria Pistoiese e viceversa. Fermo restando questo attraversamento, da prevedere in prossimità dell'accesso alla fermata "Pistoiese", per il resto deve essere impedito il transito di qualsiasi mezzo, compresi i pedoni. La pista, inoltre, non deve essere percorribile da altri mezzi in senso longitudinale e quindi, per questo, si rende necessario che l'ingresso presso l'imbocco del parcheggio sia impedito e limitato ai soli mezzi diretti al Canale Macinante.

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

- Punto 16.18

Riguarda la presa d'atto dello scrivente Servizio in merito alla diminuzione delle emissioni in atmosfera nello scenario futuro rispetto a quello attuale.

- Punti 16.19, 16.20, 16.21

Il Proponente risponde a quanto richiesto nel precedente contributo con riferimento ai punti 8 e 9, oltre che quanto osservato nell'ultima parte dello stesso.

Istruttoria

Viste le risposte e la documentazione revisionata fornita dal Proponente, per quanto di competenza dell'Ufficio Bonifiche dello scrivente Servizio si esprime quanto segue:

- considerati i punti 16.19, 16.20, 16.21 della *"Relazione di riscontro alle richieste di integrazione e chiarimenti di cui alla comunicazione prot. 266566 del 6/8/2024 del Comune di Firenze"* di riscontro alle osservazioni e richieste di integrazioni formulate dallo scrivente ufficio per la "Componente Ambiente idrico, suolo e sottosuolo; componente Materiali di scavo, rifiuti e bonifiche";
- preso atto che *"si ritiene ... non vi siano sostanziali modificazioni né delle condizioni ambientali e antropiche e di destinazione d'uso né del modello concettuale del sito e conseguentemente non dovrà essere riattivata la procedura dell'art. 242 del D.Lgs 152/06."* come dichiarato al punto 16.20 in merito alla richiesta di valutazione delle interferenze dell'infrastruttura con il sito FI320;
- visto l'elaborato in revisione B "FL42-D-M-PA-SB-00-EGG-RT-01-B" che accoglie e integra quanto osservato;

si ritiene che la documentazione presentata risponda a quanto richiesto e osservato nel precedente contributo.

Posizione conclusiva dell'Amministrazione espressa in sede di CdS

(Favorevole / Favorevole con le seguenti prescrizioni / Sfavorevole)

Il parere è di massima **favorevole con le prescrizioni e condizioni di cui alle lettere da A) a G) sopra riportate che devono essere ottemperate prima dell'approvazione ultima del progetto definitivo** per le seguenti motivazioni.

Motivazioni

A seguito dell'istruttoria svolta sulla documentazione integrativa presentata, lo scrivente Servizio ritiene che la stessa non risponda in maniera adeguata a quanto richiesto nel precedente contributo trasmesso dalla Direzione Ambiente di appartenenza in data 11.07.2024 con prot. n.237536.

Manca inoltre la documentazione necessaria per poter esprimere il parere di supporto per il rilascio dell'autorizzazione ai fini del vincolo idrogeologico.

Visto comunque lo sforzo progettuale finalizzato a superare le criticità ambientali, che insistono nel territorio attraversato dalla linea e considerati i contenuti della documentazione presentata, che ha comunque rilevato ed in parte tenuto conto degli aspetti di pericolosità geologica, idraulica e sismica della zona, si ritiene che la documentazione possa essere opportunamente integrata e revisionata prima dell'approvazione ultima del progetto definitivo, al fine di darne completezza formale e sostanziale, nel rispetto di quanto richiesto nelle lettere da A) a G) riportate nel presente contributo.

Il Responsabile della E.Q.
Energia, Valutazione Ambientale e Bonifiche
Ing. Iacopo Bianchi

Il Dirigente
Ing. Raffaele Gualdani