

Alla **Direzione Ambiente**
c.a. Direttore
Ing. Ilaria Nasti

e p.c. **Direzione Urbanistica**
c.a. Direttore
Ing. Vincenzo Tartaglia

Firenze, 29 novembre 2024

Oggetto: PAU ex D.Lgs. 152/2006 art. 27-bis e L.R. 10/2010 art. 73-bis, “*Progetto di realizzazione della Linea Tramviaria 4.2 – Tratta le Piagge-Campi Bisenzio ed opere connesse*”, ubicata nei Comuni di Firenze e Campi Bisenzio (FI). Proponente: Comune di Firenze - Direzione Sistema Tramviario Metropolitano. Comunicazione avvenuta pubblicazione del verbale della prima riunione di Conferenza di Servizi del 25/10/2024 - Richiesta contributi istruttori sulle integrazioni e convocazione della seconda riunione della Conferenza dei Servizi. **Invio contributo SSA**

PREMESSA

Con nota del 25.11.2024 prot. n. 397484, la Direzione Sistema Tramviario Metropolitano del Comune di Firenze ha inoltrato la convocazione della seconda seduta della Conferenza di Servizi in oggetto, indetta dal Comune di Campi Bisenzio in qualità di Autorità competente per la procedura di PAU.

Visionata la documentazione presentata, con particolare riferimento alla *Relazione di riscontro ai pareri degli Enti* (elab. *Relazione_riscontro_CDS_03*), e tenuto conto dei precedenti contributi dello scrivente Servizio elaborati dopo l'avvio della procedura di P.A.U., di cui l'ultimo inviato dalla Direzione Ambiente di appartenenza in data 09.10.2024 con prot. n.332980, si rileva quanto di seguito.

Si annota che di seguito saranno riportati, ciascuno per le proprie competenze, i pareri dell'Ufficio E.Q. Energia, Valutazione Ambientale e Bonifiche e dell'Ufficio E.Q. Sviluppo Spazi Verdi Urbani, entrambi facenti parte del Servizio Sostenibilità, Valutazione Ambientale, Geologia e Bonifiche della Direzione Ambiente.

CONTRIBUTO SULLA DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA

Come indicato in premessa il documento su cui si è basata la seguente istruttoria è stato la *Relazione di riscontro ai pareri degli Enti*, che ha dato risposte ai diversi pareri e osservazioni dei soggetti convocati per la prima seduta della CdS del 25.10.2024.

La nuova *Relazione di riscontro*, come la precedente trasmessa per la passata seduta, risulta articolata in punti di risposta. I punti da 4.22 a 4.35 del paragrafo 3_Dir_Ambiente, in particolare, danno riscontro al precedente parere dello scrivente Servizio in merito agli aspetti geologici, idraulici, sismici, vincolo idrogeologico e siti inquinati. Nel presente contributo si è ritenuto opportuno mantenere tale articolazione, riportando le risposte del Proponente contenute nella *Relazione di riscontro* e, a seguire, le considerazioni istruttorie dello scrivente Servizio.

PARERE DELL'UFFICIO E.Q. ENERGIA, VALUTAZIONE AMBIENTALE E BONIFICHE

- Punto 4.22

Risposta del proponente: Si prende atto.

4.22 - Istruttoria

Nella nuova versione della *Relazione di riscontro*, il contributo (punti da 4.22 a 4.35) risulta correttamente assegnato allo scrivente Servizio.

- Punto 4.23

Risposta del proponente: Per quanto concerne il vincolo idrogeologico si riporta quanto già risposto nella Relazione di riscontro alle richieste di integrazione e chiarimenti di cui alla comunicazione prot. 266566 del 6/8/2024 del Comune di Firenze per le aree boscate esistenti interferite dal progetto e ricadenti nel territorio comunale di Firenze, che per quelle di “Rimboschimento compensativo” ricadenti nel territorio comunale di Campi Bisenzio.

In fase di Progetto Definitivo le aree a bosco complessive risultanti dal Rilievo Forestale sono state circa 4,0 ettari, dei quali quelle interessate da effettiva perdita di bosco ricadenti all'interno del Limite di Intervento e di Progetto, più una fascia buffer di 4 m., per la realizzazione della Linea 4.2 sono di circa 3,6 ettari. Come opera compensativa queste superfici verranno compensate con la realizzazione di interventi per “Opere compensative (L.R. n. 39 del 21/03/2000 Legge forestale della Toscana art.44 Rimboschimento compensativo) aventi anche valore di mitigazioni per la ZSC-ZPS IT 5140011 Stagni della Piana Fiorentina e Pratese” ricadenti per circa 3,6 ettari complessivi nelle due nuove casse di espansione idraulica di progetto di Fosso Reale (1 e 2) e di San Donnino con nuove formazioni forestali di tipo mesoigrofilo-planiziale e di tipo umido-igrofilo, oltre a zone a prati umidi. Tali opere compensative dovranno, successivamente all'approvazione del Progetto Definitivo, essere oggetto in fase di Progetto Esecutivo di un livello di dettaglio atto a realizzare gli interventi di compensazione quale rimboschimenti e/o aree umide e saranno soggette alle autorizzazioni di Vincolo Idrogeologico e a tutte quelle previste per legge.

4.23 - Istruttoria

Si ribadisce, come già più volte evidenziato nei precedenti contributi ai quali si rinvia, che il Comune di Firenze, ed in particolare lo scrivente Servizio, in merito al vincolo idrogeologico, non si esprime in relazione al “**Rimboschimento compensativo**”, **le cui competenze per il vincolo sono in capo alla Città Metropolitana di Firenze – Direzione Progetti Strategici - Ufficio Pianificazione Territoriale Vincolo Idrogeologico**, ma si esprime relativamente agli aspetti di carattere prettamente geologico-idrogeologico legati al vincolo. Permane pertanto la precedente richiesta:

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).

- Punto 4.24

Risposta del proponente: Si recepiscono le richieste di integrazione della relazione geologica. Si evidenzia che le indagini e le valutazioni già svolte sono coerenti con la disciplina del nuovo PO

con particolare riferimento alla scheda ATs 09.12. Si conferma la fattibilità dell'opera rispetto ai criteri imposti dalla scheda.

4.24 - Istruttoria

Si resta in attesa della *Relazione geologica, idrogeologica e geomorfologica* integrata, che dovrà considerare e dare atto di quanto richiesto al precedente punto B.

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.

- Punto 4.25

Risposta del proponente: Si recepiscono le richieste di integrazione della relazione sismica.

4.25 – Istruttoria

Si resta in attesa della *Relazione sismica* integrata, che dovrà considerare e dare atto di quanto richiesto al precedente punto C.

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.

- Punto 4.26

Risposta del proponente: Si recepiscono le richieste di integrazione della Relazione idrologica-idraulica e di compatibilità.

4.26 – Istruttoria

Si resta in attesa della *Relazione idrologica-idraulica e di compatibilità* integrata, che dovrà considerare e dare atto di quanto richiesto al precedente punto D.

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.

- Punto 4.27

Risposta del proponente: Si procederà con una nuova emissione della Relazione di sintesi per la fattibilità geologica, sismica ed idraulica delle opere comportanti variante urbanistica.

4.27 – Istruttoria

Si resta in attesa della *Relazione di sintesi per la fattibilità geologica, sismica ed idraulica delle opere comportanti variante urbanistica*, che dovrà considerare e dare atto di quanto richiesto al precedente punto E.

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.

- Punto 4.28

Risposta del proponente: Vale risposta al punto 16.12 per quanto di competenza della scrivente.

4.28 – Istruttoria

Si rinvia a quanto richiesto in merito al precedente punto 4.23 (riferimento 4.23 - Istruttoria). Nuovamente, in questo punto, **si ribadisce che per il “Rimboschimento compensativo” occorre fare riferimento alla Città Metropolitana di Firenze – Direzione Progetti Strategici - Ufficio Pianificazione Territoriale Vincolo Idrogeologico.**

- Punto 4.29

Risposta del proponente: Si procederà con una nuova emissione della Relazione idrologica-idraulica e di compatibilità

4.29 – Istruttoria

Si rinvia a quanto già riportato al precedente punto 4.26, per cui si resta in attesa della *Relazione idrologica-idraulica e di compatibilità* integrata.

- Punto 4.30

Risposta del proponente: Si vedano anche le risposte fornite al Genio Civile. Si conferma che è in corso di aggiornamento il modello idraulico a seguito delle interlocuzioni con il Genio Civile e che lo stesso considererà le casse di compenso previste nel comune di Campi Bisenzio.

4.30 – Istruttoria

Si resta in attesa dell'aggiornamento del modello idraulico che dovrà tenere conto di quanto richiesto nel precedente punto F.

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 4.31

Risposta del proponente: Si conferma quanto sopra indicato al quale verrà dato seguito nel progetto esecutivo con la produzione degli elaborati relativi.

4.31 – Istruttoria

Nel punto 4.31 non è stata riportata l'istruttoria contenuta nel precedente contributo dello scrivente Servizio:

“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.”

Considerato che la nuova risposta del proponente non cambia la sostanza di quanto già dichiarato nella passata Relazione di riscontro, si rinvia a quanto riportato nella precedente “Istruttoria” come richiamata in questo punto.

- Punto 4.32

Risposta del proponente: Sarà verificata la fattibilità della modifica richiesta che comporterà l'eliminazione degli stalli di sosta delle moto ed implementata se del caso nel progetto esecutivo.

4.32 – Istruttoria

Vista la planimetria del parcheggio (FL42-D-Y-AC-UR-00-URB-PL-06-B), contenuta nel precedente invio, non è chiaro il riferimento all'eliminazione degli stalli delle moto (probabilmente si tratta degli stalli delle bici adiacenti la fermata tranviaria). Al di là di questa considerazione, tenuto conto dell'importanza di poter svolgere senza particolari limitazioni e in sicurezza la manutenzione del Canale Macinante, si chiede al proponente che già in questa fase progettuale sia verificata la fattibilità di quanto richiesto al precedente punto G, che si ripropone in questa sede:

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 4.33

4.33 – Istruttoria

Nulla da rilevare.

- Punto 4.34

Risposta del proponente: Si prende atto.

4.34 – Istruttoria

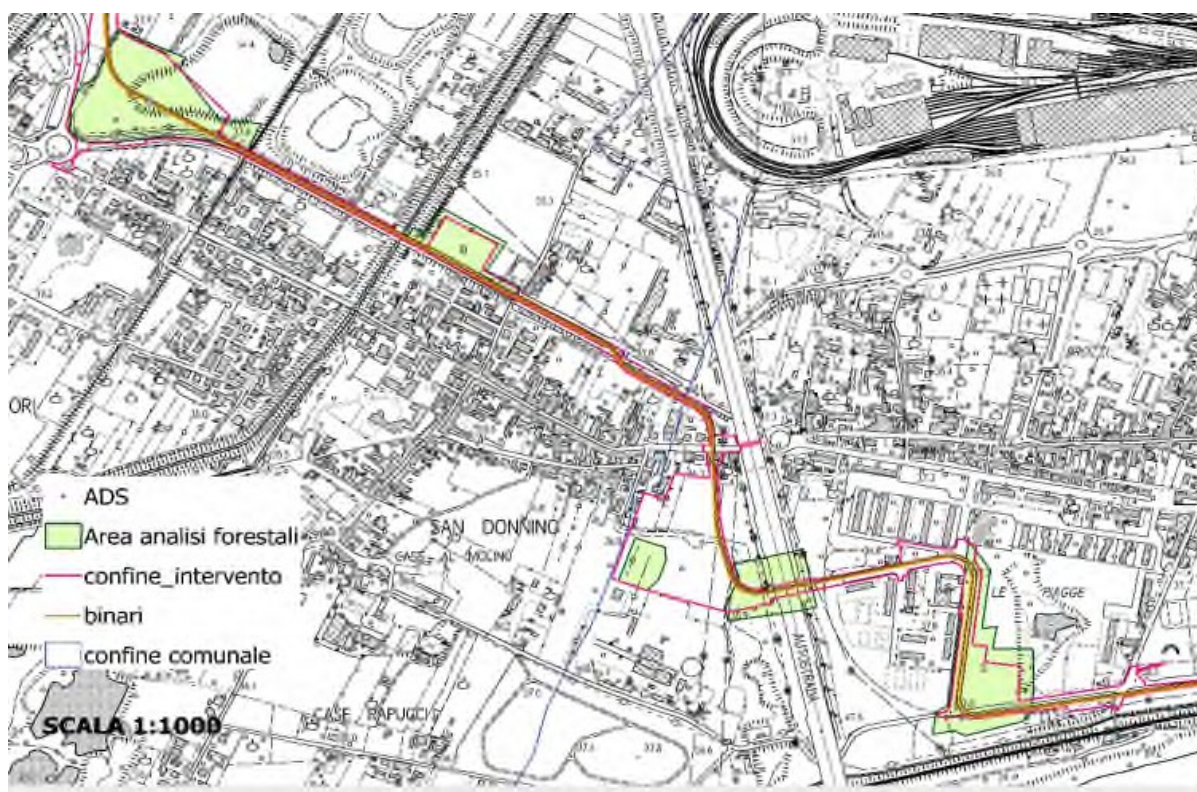
Si segnala che la società Alia S.p.A in data 15/11/2024 ha presentato comunicazione ex. art. 245 del D.Lgs. 152/2006 – Notifica, come soggetto non responsabile, di contaminazione storica in assenza di rischio immediato per l'ambiente e per la salute pubblica in merito alla Particella 606, Foglio 38 - Località San Donnino, Firenze. La particella catastale 606 del foglio 38 è situata a nord del Polo Impiantistico di San Donnino ed è di proprietà di Alia Servizi Ambientali. L'area è oggetto di un procedimento di esproprio del Comune di Firenze per la realizzazione della linea tranviaria 4.2 Piagge – Campi Bisenzio.

A seguito della notifica si chiede di dare conto, agli enti preposti, delle procedure conseguenti previste dalla normativa vigente.

- Punto 4.35

Risposta del proponente: Per quanto concerne il vincolo idrogeologico oltre a quanto evidenziato al punto precedente è necessario distinguere tra le aree boscate esistenti interessate dagli interventi e le nuove opere di "Rimboschimento compensativo". Mentre per le prime, ovvero l'area boscata del parcheggio Campania e quella del parcheggio Pistoiese dovrà essere redatta la documentazione necessaria per poter esprimere il parere di supporto agli interventi di trasformazione per il rilascio dell'autorizzazione ai fini del vincolo idrogeologico, per le nuove aree a bosco compensative ricadenti in aree ad oggi prive di vegetazione arborea non dovrebbe essere necessaria l'autorizzazione del vincolo idrogeologico. Infatti il Vincolo Idrogeologico, istituito con il Regio Decreto Legge del 30 dicembre 1923 n. 3267 e in Toscana la normativa di riferimento è la "Legge Forestale Regionale" n.39 del 21/03/2000 s.m.i. e il suo Regolamento attuativo n.48/R del 8 agosto del 2003 s.m.i., si applicherebbe solo a aree boscate esistenti per cui "Sono sottoposti a vincolo per scopi idrogeologici i terreni di qualsiasi natura e destinazione che,[omissis], possono con danno pubblico subire denudazioni, perdere la stabilità o turbare il regime delle acque" (art. 1, R.D.L. n. 3267/1923). Si fa presente che l'autorizzazione ai fini del vincolo idrogeologico è da richiedersi, dunque, esclusivamente per i terreni compresi in zone vincolate "a bosco" e tali terreni sono individuati dall'amministrazione forestale competente sul territorio della Regione Toscana (province). Il vincolo è apposto anche alle formazioni forestali non censite (vedi parcheggio Pistoiese) che presentino le caratteristiche di cui all'art. 3 della Legge Forestale Regionale" n.39 del 21/03/2000, ovvero "costituisce bosco qualsiasi area, di estensione non inferiore a 2.000 metri

quadrati e di larghezza maggiore di 20 metri, misurata al piede delle piante di confine, coperta da vegetazione arborea forestale spontanea o d'origine artificiale, in qualsiasi stadio di sviluppo, che abbia una densità non inferiore a cinquecento piante per ettaro oppure tale da determinare, con la proiezione delle chiome sul piano orizzontale, una copertura del suolo pari ad almeno il 20 per cento. Costituiscono altresì bosco i castagneti da frutto e le sugherete” (art. 3 L.R. n.39/2000) Dunque, per quanto concerne le opere compensative “Rimboschimento compensativo” ricadenti in aree ad oggi prive di vegetazione arborea situate nel Comune di Campi B. dovranno, successivamente all’approvazione del Progetto Definitivo, comunque essere oggetto in fase di Progetto Esecutivo di un livello di dettaglio e di una computazione atti a realizzare gli interventi di compensazione quale rimboschimenti e/o aree umide e saranno soggette alle autorizzazioni previste per legge. La proposta di cui al Rimboschimento compensativo di cui agli allegati alla Relazione Paesaggistica è stata elaborata ai fini di una approvazione in CDS e successiva progettazione di dettaglio e di una computazione in fase di Progetto Esecutivo. (FL42-D-V-PA-PG-00-EGG-AB-06-A Allegato 6 - Relazione “Opere compensative- L.R. n. 39 del 21/03/2000 art.44 Rimboschimento compensativo - aventi anche valore di mitigazioni per la ZSC-ZPS IT 5140011 Stagni della Piana Fiorentina e Pratese” e FL42-D-V-PA-PG-00-EGG-AB-07-A Allegato 7 - Tavola “Opere compensative -L.R. n. 39 del 21/03/2000 art.44 Rimboschimento compensativo- aventi anche valore di mitigazioni per la ZSC-ZPS IT 5140011 Stagni della Piana Fiorentina e Pratese” 1:1.000).



Per quanto concerne le aree boscate esistenti interessate dagli interventi e soggette alla procedura di Vincolo Idrogeologico, il rilievo della vegetazione ha evidenziato quelle interessate dalla linea, ovvero l'area del parcheggio Campania, quella del parcheggio Pistoiese e quella del parcheggio Castagno per circa 4,00 ha (vedi STUDI PER PROCEDURA PAUR PAESAGGISTICA – ELABORATI GENERALI RELAZIONE PAESAGGISTICA FL42-D-V-PA-PG-00-EGG-AB-05-

A Allegato 5 - Caratterizzazione delle aree boscate presenti lungo il tracciato della Linea 4.2 inserite tra Le Piagge e l'area di laminazione di San Donnino - Analisi dello stato di fatto).

In corrispondenza dei fossi e corsi d'acqua (canale Macinante, fosso San Donnino, collettore Acque Basse/Gavine, fosso Reale) non risultano aree definibili come aree boscate ai sensi della Legge Forestale della Toscana per la quale costituisce bosco qualsiasi area, di estensione non inferiore a 2.000 m² e di larghezza maggiore di 20 m, misurata al piede delle piante di confine, coperta da vegetazione arborea forestale spontanea o d'origine artificiale. Di seguito l'estratto della presenza di aree forestate mappate nei documenti del progetto definitivo. Tutto ciò premesso si procederà con le integrazioni laddove necessarie.

4.35 – Istruttoria

In merito a quanto risposto dal proponente si evidenzia che lo scrivente Servizio non ha mai rilevato che per le nuove aree a bosco compensative sia necessaria l'autorizzazione per il vincolo idrogeologico e in ogni caso per il "Rimboschimento compensativo", legato alla trasformazione delle aree boscate interferite dalle opere in progetto, come già riportato nei precedenti contributi e ribadito nell'istruttoria dei punti 4.23 e 4.28, risulta necessario il parere del competente ufficio della Città Metropolitana di Firenze (Ufficio Vincolo Idrogeologico). In tal senso si richiama nuovamente l'art.44 della Legge Forestale della Toscana (LR 39/2000) e quindi l'art.3 ter comma 1 della stessa legge. Ulteriormente si fa presente che nella nota di convocazione della presente seduta della CdS da parte del Comune di Campi Bisenzio, nell'elenco delle competenze riportato in fondo, ai fini del Vincolo Idrogeologico si richiama la Città Metropolitana di Firenze.

Si riportano, giusto per dare riscontro a quanto sopra riportato, i seguenti commi dell'art.44 della LR 39/2000 ed il comma 1 dell'art.3 ter:

art.44 Rimboschimento compensativo

(...)

3. Il rimboschimento compensativo è attuato a cura e spese del beneficiario dell'autorizzazione alla trasformazione boschiva. In caso di inerzia del beneficiario, gli enti di cui all'articolo 3 ter, comma 1 provvedono a realizzare il rimboschimento, ponendo i relativi oneri a carico del beneficiario medesimo.

4. Gli enti di cui all'articolo 3 ter, comma 1 prescrivono le modalità e i tempi d'attuazione del rimboschimento compensativo e i terreni che ne sono interessati nell'ambito del territorio di competenza.

5. Gli enti di cui all'articolo 3 ter, comma 1 possono richiedere un deposito cauzionale o altre garanzie finanziarie al beneficiario.

Art. 3 ter- Enti competenti

1. Le funzioni amministrative disciplinate dalla presente legge, salvo quanto previsto ai commi 2 e 3, sono di competenza delle unioni di comuni subentrate alle comunità montane ai sensi della legge regionale 26 giugno 2008, n. 37 (Riordino delle Comunità montane) e della legge regionale 27 dicembre 2011, n. 68 (Norme sul sistema delle autonomie locali), della Città metropolitana di Firenze ai sensi dell'articolo 5, comma 8 della l.r. 22/2015 e delle unioni di comuni di cui all'allegato D bis della l.r. 22/2015 .

PARERE DELL'UFFICIO E.Q. SVILUPPO SPAZI VERDI URBANI

Nella presente sezione saranno trattati i punti 4.36, 4.37 e 4.38 relativi alle opere a verde, di competenza dell'ufficio E.Q. Sviluppo spazi verdi urbani de SSA.

1 - Realizzare le nuove pavimentazione dei piazzali (deposito, parcheggi, ecc) e dei percorsi (tramvia, pista ciclabile, marciapiedi) con pavimentazione drenante, specificando che nel caso di utilizzo di conglomerato bituminoso drenante sono da adottare colori chiari per l'abbattimento della temperatura superficiale nei mesi più caldi;

Istruttoria

1. Viene conformato l'utilizzo di pavimentazione drenante per i soli stalli di sosta, fatta esclusione di aree situate in prossimità di pozzi o di siti contaminati, in cui anche tali aree saranno debitamente pavimentate con superfici impermeabili. Viene inoltre giustificato il mancato ricorso all'utilizzo per le restanti superfici carrabili di conglomerato bituminoso drenante per analogia con precedenti soluzioni realizzate lungo altri tratti tramviari e per ragioni legate ai costi di fornitura, posa e manutenzione.

Si prende atto delle controdeduzioni del progettista.

2 - Provvedere ad incrementare l'ombreggiamento dei percorsi (tramvia, pista ciclabile, marciapiedi) e dei piazzali (deposito, parcheggi, ecc.) con l'impianto di alberature idonee all'assorbimento di gas climalteranti ed inquinati presenti in atmosfera; in particolare si ritiene necessario proseguire l'alberatura lungo la linea tramviaria dal Km 0,00 lungo tutto il tratto a lato della Goricina ed a lato delle piste ciclabili; nei casi in cui la sede stradale risulta dilarghezza esigua si invita ad individuare l'impianto di filari arborei in aree limitrofe, in specie di proprietà pubblica (vedi giardino di via degli Abruzzi);

Istruttoria

2. Le valutazioni condotte sull'incremento dell'ombreggiamento delle aree utilizzate da pedoni e cicli, quali percorsi, piazza, fermate, viene rimandata ad un calcolo delle alberature presenti nell'area, di quelle abbattute e di quelle reimpiantate.

Si prende atto delle controdeduzioni del progettista.

3 - Tutti i nuovi impianti arborei ed arbustivi dovranno essere dotati di impianto di irrigazione;

Istruttoria

3. Si prende atto delle controdeduzioni del progettista, che ha fornito risposta alla prescrizione.

4 - Nelle aree, in cui è necessario ricorrere all'utilizzo di pavimentazioni impermeabili a seguito di analisi di rischio (parcheggio di San Donnino), provvedere all'inserimento di pensiline ombreggianti, eventualmente utilizzabili per l'installazione di pannelli fotovoltaici. In questo caso specifico si richiede di dettagliare il sistema di realizzazione delle condutture di raccolta delle acque meteoriche, dell'illuminazione e dei sottoservizi in genere, al fine di dimostrare il rispetto di quanto indicato nell'analisi di rischio.

Istruttoria

4. Viene segnalata che nel progetto non sono previsti pensiline ed impianti fotovoltaici.

Si prende atto delle controdeduzioni del progettista.

5 - Individuare l'insieme di accorgimenti atti a garantire la sicurezza, sia sociale che ambientale, delle aree marginali a limite dell'area di deposito e del tracciato tramviario.

Istruttoria

5. Le osservazioni del punto 5 possono essere definite in fase di Progetto Esecutivo.

Si prende atto delle controdeduzioni del progettista.

6 - Si propone inoltre quale condizione migliorativa per la compatibilità dell'intervento di: ... In generale, laddove possibile, è da prediligere per i nuovi interventi l'utilizzo di materiali ecocompatibili, riciclabili e/o di recupero.

Istruttoria

6. Le osservazioni del punto 6 possono essere definite in fase di Progetto Esecutivo. Si prende atto delle controdeduzioni del progettista.

7 - Per l'area di pertinenza del deposito, laddove non interferisca con le attività ivi presenti, si valutino interventi volti all'inserimento di aiuole e/o aree verdi con piantumazioni di nuove alberature e/o arbusti, anche a fini di schermatura con gli edifici confinanti.

Istruttoria

7. Nella nota di riscontro viene segnalato che nella porzione del deposito sono previste 179 nuove piantumazioni e varie aree a verde, senza però fare accenno alla dislocazione lungo il confine con le abitazioni limitrofe, come indicato, facenti funzione di "filtro". Inoltre per quest'area e per quella nei pressi del sottopasso (dovrebbe essere in prossimità del giardino di via degli Abruzzi) viene sempre menzionato una compensazione con altre piantumazioni che saranno eseguite nelle due nuove casse di espansione idraulica (progetto di Fosso Reale e di San Donnino).

Si prende atto delle controdeduzioni del progettista.

CONCLUSIONI

Dalla *Relazione di riscontro ai pareri degli Enti* si evince che il proponente, in generale, recepisce le richieste formulate nel precedente contributo dello scrivente Servizio, per la sezione relativa all'Ufficio **E.Q. Energia, Valutazione Ambientale e Bonifiche**, e pertanto sarà integrata la documentazione di supporto al progetto della Linea 4.2 ed opere connesse.

Permangono ancora alcune criticità, in base alle risposte fornite, in merito al "Rimboschimento compensativo" (non risulta coinvolto il competente ufficio della Città Metropolitana di Firenze), al vincolo idrogeologico (aree boscate esistenti) e alla pista necessaria per la manutenzione del Canale Macinante, pista da realizzarsi presso il parcheggio "Pistoiese", per i dettagli delle quali si rinvia ai contenuti dell'istruttoria sopra riportata.

Si riporta inoltre di seguito la valutazione conclusiva in merito al riscontro pervenuto su quanto segnalato nel parere espresso dall'**Ufficio E.Q. Sviluppo Spazi Verdi Urbani**.

È importante sottolineare che quanto espresso nel parere rilasciato dall'Ufficio ha avuto quale obiettivo basilare la segnalazione di una serie di accorgimenti tecnici e qualitativi atti a garantire un incremento della vivibilità del tessuto urbano, e più in generale delle condizioni di sostenibilità ambientale delle opere proposte, in particolar modo in relazione agli aspetti climatici significativi oggi presenti nelle città (temperature elevate, siccità, inquinamento,), che condizionano la vita degli abitanti.

L'Amministrazione Comunale fiorentina infatti sta perseguendo politiche volte ad adottare provvedimenti per ridurre le conseguenze del cambiamento climatico all'interno del tessuto urbano, utilizzando diffusamente a tale scopo soluzioni simili a quanto suggerito nel precedente parere espresso.

Alla luce di quanto sopra, si prende atto delle controdeduzioni presentate dal proponente che, a parere della scrivente, non analizzano approfonditamente le possibili soluzioni adottabili nel rispetto dei quadri economici delle opere e, in parte, rimandano alla progettazione esecutiva l'analisi degli aspetti segnalati.

Pur valutando positivamente il complesso delle opere, finalizzate alla realizzazione di un'importante infrastruttura di trasporto pubblico, si confermano le valutazioni precedentemente condotte in merito ad accorgimenti volti al miglioramento della qualità e della vivibilità del tessuto urbano interessato dall'attraversamento della linea tramviaria.

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

La Responsabile della E.Q.
Sviluppo Spazi Verdi Urbani
Arch. Irene Romagnoli

Il Dirigente
Ing. Raffaele Gualdani

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs 82/2005.