

COMUNE DI CAMPI BISENZIO

Settore 5 GOVERNO DEL TERRITORIO

PAU ex D.Lgs 152/2006 art. 27-bis e LR 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) - Variante al Regolamento Urbanistico vigente ed al Piano Operativo del Comune di Campi Bisenzio art. 1, comma 2 LR 12/2022

Comune Proponente: Comune di Firenze, Direzione Sistema Tramviario Metropolitano

Comune Procedente: Comune di Campi Bisenzio, Settore Governo del Territorio

Attivazione della procedura di variante urbanistica automatica ex art. 1, comma 1, della LR 12/2022 ed apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

RELAZIONE URBANISTICA

Responsabile del procedimento urbanistico

Arch. Michela Brachi

Indice

1. Descrizione del progetto
2. Procedimento tecnico amministrativo
3. Pianificazione sovraordinata
4. Variante al Regolamento Urbanistico e al Piano Operativo – procedura tecnico amministrativa
5. Variante al Regolamento Urbanistico vigente e al Piano Operativo – descrizione della variante
6. Criteri di fattibilità
7. Elaborati della Variante urbanistica

1. Descrizione del progetto

Il sistema tramviario di Firenze attualmente in esercizio è composto dalle linee T1 e T2 che, incrociandosi nell'area della stazione ferroviaria di Santa Maria Novella, servono il bacino del quadrante nord-ovest captando gran parte dell'utenza al di fuori dell'area centrale, da sempre critica per la mobilità del capoluogo toscano.

La Linea T1 collega il Comune di Scandicci con il Polo Universitario Ospedaliero di Careggi, La Linea T2 collega il capolinea Aeroporto "Vespucci" di Peretola con Stazione FS di Santa Maria Novella ove si interscambia con la Linea T1, per terminare al capolinea di piazza dell'Unità d'Italia.

La linea 4 è composta dalle tratte 4.1 e 4.2, la Linea 4.1 "Leopolda - Le Piagge" si sviluppa tra la zona di Porta al Prato e l'area delle Piagge e la tratta: Linea 4.2 "Le Piagge – Campi Bisenzio" riprende il tracciato dalla fermata Le Piagge e termina a Campi Bisenzio, consentendo così al sistema tramviario fiorentino di innestarsi nell'agglomerato urbano di Campi Bisenzio.

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

La linea 4.2 ha uno sviluppo complessivo di circa 5360 m dalla fermata Le Piagge al capolinea Rucellai in Piazza Aldo Moro a Campi Bisenzio. Il tracciato presenta sempre due binari tranviari in direzioni di marcia opposte. Lungo il suo sviluppo sono previste n. 11 fermate di cui n. 4 nel comune di Firenze (Nave di Brozzi, Campania, Abruzzi, San Donnino) e n. 7 nel comune di Campi Bisenzio (Pistoiese, Castagno, Repubblica, Racchio, Palagetta, Giordano Bruno, Rucellai).

Per l'esercizio tramviario è previsto anche una zona cosiddetta "Deposito" dove trovano ubicazione le strutture per il rimessaggio e la manutenzione dei mezzi: la sua collocazione sul territorio è prevista in Comune di Firenze ed in adiacenza all'Autostrada A1 sul lato ovest, a sud dell'abitato del quartiere di San Donnino.

Per favorire la massima attrattività della linea tranviaria nei confronti dell'utenza, lungo il tracciato sono state individuate delle aree da destinarsi a parcheggi, per favorire lo scambio intermodale tra il traffico privato e il trasporto pubblico.

I parcheggi prendono il nome dalle località e sono ubicati in prossimità di fermate della tranvia: Parcheggio Campania, Parcheggio Castagno, Parcheggio S. Donnino e Parcheggio Pistoiese.

L'intersezione con i corsi d'acqua prevede che la linea tranviaria si sviluppi su idonei manufatti di scavalco: i 4 principali attraversamenti con ponti sono nell'ordine da ovest verso est: Ponte sul Canale Macinante, Ponte sul fosso o collettore Acque Basse-Gavine, Viadotto sul Fosso Reale e i colatori laterali, Ponte sul fosso Prunaia.

Nel tratto che si affianca alla SR "Pistoiese" sono previsti degli interventi strutturali per il prolungamento dei sottopassi stradali di via S. Jacopo e Via dei Manderi e la realizzazione di un nuovo sottopasso pedonale in corrispondenza del previsto parcheggio e fermata "Pistoiese".

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

1. "Sede propria riservata" una sede concepita per il transito esclusivo dei veicoli tranviari, in quanto la pavimentazione è di tipo inerbito. La lunghezza di tale tipologia di sede è pari a 2820 m (53 % della lunghezza totale della linea).
2. "Sede promiscua riservata" una sede concepita per il transito dei veicoli a guida vincolata che può essere utilizzata anche da veicoli a guida libera, espressamente autorizzati. La lunghezza di tale tipologia di sede è pari a 2370 m (44 % della lunghezza totale della linea).

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

In affiancamento alla nuova linea tramviaria è stato previsto un percorso ciclo- pedonale bidirezionale in sede propria della larghezza di 3,00 m per gran parte dello sviluppo della stessa, al fine di creare un collegamento con la rete ciclabile esistente e consentire un accesso alternativo alle fermate oltre a creare un percorso di collegamento con i tessuti urbani attraversati.

Ponte sul Canale Macinante, l’opera consente alla tramvia di superare il canale omonimo e si colloca in affiancamento all’esistente ponte stradale della SR “Pistoiese”. Il superamento si sviluppa tra le progressive km 2+402,87 e km 2+441,47 in asse appoggio, quindi con una lunghezza di 38,60 m. L’impalcato è realizzato con una struttura mista acciaio calcestruzzo.

Ponte sul Fosso Acque Basse – Gavine, dopo il canale Macinante la tranvia in progetto intercetta il canale Acque Basse Gavine, per superare il quale è stato previsto un ponte da realizzare in affiancamento all’esistente ponte stradale. Il nuovo ponte tranviario, che si sviluppa tra le progressive km 2+725 e km 2+746 in asse appoggio, ha una luce di calcolo di 20,70 m.

Ponte sul Fosso Reale, il Proponente evidenzia che il medesimo fosso è un elemento idrografico pensile sul territorio e arginato, con ai lati a quote campagna due canali collettori denominati collettore acque basse destro e sinistro rispettivamente.

A differenza degli altri manufatti di superamento di corsi d’acqua, in questo caso non è risultato possibile prevedere un’opera a luce unica, ma è stata ipotizzata, coerentemente con il PFTE, un manufatto a tre luci.

L’opera, inoltre, si discosta dal ponte stradale esistente e si colloca quindi nella piana per superare le tre aste idrografiche.

Ponte sul Fosso di Prunaia, che recapita le sue acque nel colatore destro del Fosso Reale, in analogia agli altri attraversamenti si è proceduto affiancando il nuovo ponticello all’esistente, in modo da non alterare la sistemazione idraulica preesistente. L’opera, che si sviluppa tra le progressive km 3+878 e km 3+866, misurate in asse appoggio, ha una luce di calcolo di 11,70 m e presenta una leggera obliquità di 10,16°.

Prolungamento sottopasso via dei Manderi

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

Sottopasso pedonale stazione “Pistoiese”

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

Prolungamento sottopasso via S. Jacopo Il sottopasso stradale esistente di via S. Jacopo, alla progressiva km 2+525, è un’opera in calcestruzzo armato di dimensioni interne nette pari a B 4,00 m x H 4,20 m, che consente la comunicazione tra la parte a nord e la parte a sud della S.R. Pistoiese di via S. Jacopo. Il nuovo manufatto conserva le dimensioni dell’opera esistente per logica continuità planoaltimetrica e trasversale.

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

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

Parcheggio “Castagno” nel Comune di Campi Bisenzio, dotato di 312 posti auto di cui 12 destinati ai veicoli a ricarica elettrica; sono altresì previsti n. 12 posti auto dedicati ai disabili. Il parcheggio si colloca all'interno di un'area delimitata da viale Liberto Roti, dalla S.R.66 e dal tracciato tranviario. L'accesso all'area avverrà da viale Liberto Roti, e dalla S.R.66, per chi in arrivo da Firenze. L'uscita avverrà esclusivamente immettendosi sulla S.R.66 in direzione ovest.

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

Aree di compenso idraulico. In considerazione della maggiore impermeabilizzazione conseguente alla presenza dell'opera in progetto e del connesso incremento di superfici di suoli impermeabilizzati, al fine di evitare aggravio del rischio idraulico per il territorio e, quindi, assicurare una condizione di sostenibilità idraulica agli interventi in progetto, sono stati definiti degli areali per il compenso dei volumi sottratti alla libera espansione delle acque, tali da rendere nullo l'impatto idraulico delle opere in progetto nei confronti del territorio circostante. La progettazione delle aree di compenso idraulico in questione, è stata condotta ai sensi della L.R. 41/2018.

Interventi paesaggistici lungo linea

Il progetto comprende un insieme di interventi finalizzati al potenziamento della funzionalità ecologica che interessano il tratto che si sviluppa tra le progressive circa km 2+430 circa e km 3+950.

Tra gli obiettivi di conservazione di cui alla DGR 644/2004 - Obiettivi di Conservazione da adottare nei Siti di importanza regionale – SIR ci sono:

- Obiettivo (a) – “Mantenimento e ampliamento delle aree umide; incremento delle potenzialità dell'area per l'avifauna nidificante, migratrice e svernante”;
- Obiettivo (c) - “Mantenimento degli ambienti naturali e seminaturali esistenti e programmazione di progressivi aumenti di superficie delle zone umide, delle formazioni igrofile arboree e arbustive e dei prati”;
- Obiettivo (g) - “Mantenimento dei popolamenti di Anfibi”.

Sulla scorta di tali valenze, gli obiettivi posti in capo agli interventi di potenziamento della funzionalità ecologica sono sintetizzabili nei seguenti termini:

- Potenziamento della connettività ecologica

Creazione di una importante “stepping stone” a supporto per le specie di interesse comunitario, in particolare di quelle appartenenti all'avifauna, che si muovono lungo la principale direttrice migratoria Nord – Sud della Piana, denominata “Corridoio Est” dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno.

- Incremento di habitat di interesse naturalistico

Creazione, in luogo di zone all'attualità connotate dalla quasi totale assenza di strutture di “differenziazione”, di aree di interesse naturalistico caratterizzate da un insieme di vari tipi di habitat, parte dei quali assimilabili a quelli di Direttiva, e capaci di configurarsi come habitat di specie. Il sistema di aree derivanti dalla rinaturalizzazione delle aree di compenso idraulico in progetto previste all'interno delle porzioni 5 “San

Donnino" e 6 "Prunaia" della ZSC-ZPS IT5140011 concorrerà alla creazione di nuovi boschi meso-igrofilo, prati stabili e prato/bosco umido, che costituiscono importanti habitat per la fauna.

- Tutela della fauna

Come noto, nonostante la linea tranviaria di progetto sia inserita in una porzione della piana pratese critica per processi di artificializzazione, il sistema delle zone umide presenti al suo interno costituisce un'area di notevole importanza per l'avifauna acquatica, soprattutto per la sosta di numerose specie migratrici ma anche per lo svernamento e/o la nidificazione di alcune specie. In ragione di ciò ed in considerazione della creazione di nuovi habitat potenzialmente idonei alla fauna, anche di quella di interesse comunitario, derivante dalla rinaturalizzazione delle aree di compenso idraulico in progetto previste all'interno delle porzioni 5 "San Donnino" e 6 "Prunaia" della ZSC-ZPS IT5140011, nell'ambito degli interventi di potenziamento della funzionalità ecologica sono state previste misure ed interventi a tutela e protezione della fauna, in particolare di quella di interesse comunitario e quella minore, al fine di ridurre il rischio legato alla modifica delle dinamiche di popolazione derivante dal disturbo antropico o a protezione dalla fauna costituita da specie opportuniste o antropofile.

Le tipologie di habitat

Con riferimento agli aspetti progettuali, la rinaturalizzazione delle aree di compenso idraulico e delle aree a queste associate complessivamente previste all'interno delle porzioni 5 "San Donnino" e 6 "Prunaia" della ZSC-ZPS IT5140011, attuata mediante la creazione di ambienti tra loro differenti per composizione, riveste un ruolo determinante dell'intera progettazione, in quanto concorrerà alla creazione di nuovi importanti habitat per la fauna, parte dei quali assimilabili a quelli di Direttiva.

Il nuovo **bosco meso-igrofilo** fornirà occasioni di rifugio a molte specie di fauna di piccole-medie dimensioni (Anfibi, Rettili, micromammiferi, etc.) e sarà di interesse avifaunistico per varie specie, diverse in relazione allo stadio di crescita raggiunto negli anni. Inoltre, via via che l'ambiente forestale raggiungerà dimensioni interessanti, l'area potrà diventare di interesse anche per i Chirotteri. Per tutte le specie sopra citate il nuovo ambiente ricreato costituirà un "habitat di specie".

Il bosco umido planiziale, caratterizzato dalla presenza di salici e pioppi, andrà a formare un habitat di forte interesse per molte specie, fra cui, a titolo esemplificativo, gli Ardeidi (con possibilità di sfruttamento del sito, una volta sufficientemente evoluto, come posatoio e anche come dormitorio durante il periodo di svernamento). Tale tipologia di habitat, oltre ad andare a costituire un "habitat di specie", risulta potenzialmente assimilabile a quello di Direttiva 92A0 "Foresta a galleria di *Salix alba* e *Populus alba*".

Il prato umido – acquitrino è un tipo di ambiente umido che mostra uno spiccato carattere di allagamento stagionale. Esso riveste un grande interesse, oltre che per gli Anfibi e per alcuni Rettili, per numerosissime specie di uccelli, fra cui è possibile citare in primo luogo i Limicoli e gli Ardeidi. Inoltre, come molti altri tipi di zone umide, questo ambiente risulta di forte interesse anche per i Chirotteri quale sede di ricerca trofica. Per tutte le specie sopra citate il nuovo ambiente ricreato costituirà un "habitat di specie", nonché potenzialmente associabile all'habitat di Direttiva 6420 "Praterie umide mediterranee con piante erbacee alte del Molinio-Holoschoenion".

Il prato stabile è stato studiato come habitat capace di garantire un abbondante presenza di fioriture spontanee di piante erbacee nelle diverse stagioni e quindi come fondamentale supporto per gli impollinatori. Nel tempo e spontaneamente (senza, dunque, alcuna opera di piantagione forzata che ne vanificherebbe gli effetti e comprometterebbe la biodiversità autoctona tipica dei manti erbosi naturali) si formerà e stabilizzerà un importante prato. Per altro tutta l'area di contatto con il limitrofo prato umido permetterà la presenza di un'ampia fascia di ecotono fra i due ambienti che aumenterà ulteriormente il grado di interesse del luogo per molte specie, in particolare ornitiche.

L'obiettivo di tutela e protezione della fauna è stato perseguito mediante l'individuazione delle soluzioni progettuali nel seguito riportate:

Salvaguardia delle siepi campestri legato alla sopravvivenza di molte specie di fauna di piccole e medie dimensioni, fra cui anche il Tritone crestato, *Triturus carnifex*, e altre specie di anfibi, che utilizzano questi

elementi come aree di rifugio, estivazione e svernamento. Allo stesso modo anche molte altre specie appartenenti ad altre classi faunistiche, fra cui gli Uccelli, i Rettili e i Mammiferi (solo per citare i Vertebrati), utilizzano questi ambiti come zone di rifugio, alimentazione e anche riproduzione.

Salvaguardia del vecchio Casotto in muratura All'interno della Porzione 6 "Prunaia" del Sito Natura 2000 è stato identificato un vecchio casotto in muratura avente valore di area riproduttiva degli Anfibi (con particolare riferimento al Tritone crestato, *Triturus carnifex*). La struttura è monitorata dal WWF in quanto importante area riproduttiva di varie specie di anfibi, fra cui le specie di interesse comunitario: *Triturus carnifex*, *Bufo viridis*, *Hyla intermedia*. La struttura può essere paragonata dal punto di vista della "funzionalità ecologica" alle piccole raccolte d'acqua tipiche degli agroecosistemi tradizionali.

Salvaguardia della fauna dal rischio di collisione Sono state individuate soluzioni atte ad evitare il potenziale rischio di collisione della fauna con i mezzi transitanti sia su rotaia che su strada. Nello specifico, tra gli interventi di area 2 previsti in destra del Fosso Reale, nella Porzione 6 "Prunaia" del Sito Natura 2000, è prevista, lungo Viale Roti, la messa a dimora di un filare doppio di Carpini piramidali (cfr. Figura B-3), con l'obiettivo di elevare la quota di volo dell'avifauna transitante e, conseguentemente, evitare il rischio di collisione con la linea di trazione elettrica. Per quanto riguarda la fauna di piccola taglia, il rischio di collisione con i mezzi transitanti su rotaia e su strada è evitato mediante la predisposizione di opportune barriere anti-attraversamento che impediscono agli anfibi ed ai micromammiferi di avanzare verso la sede tranviaria e stradale.

Salvaguardia della fauna dalle emissioni acustiche e dal disturbo antropico Posto che gran parte dei nuovi habitat boschivi previsti dal progetto, una volta sufficientemente sviluppati, possono rappresentare in sé una garanzia di "riparo-nascondiglio" per molte specie ornitiche in considerazione dell'effetto "copertura" determinato dalla massa del fogliame, nell'ambito degli interventi di potenziamento della funzionalità ecologica sono state previste specifiche misure atte a prevenire il disturbo alla fauna che, in varie fasi del loro ciclo vitale, potenzialmente frequenterà detti ambienti.

2. Procedimento tecnico amministrativo

Il progetto è sottoposto a VIA comunale e pertanto soggetto a PAU in quanto rientra nella tipologia elencata nell'Allegato IV alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, al punto 7. lettera I, denominata: "sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane), funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri;" di nuova realizzazione e ricadente anche parzialmente in: - Siti della Rete Natura 2000: Stagni della Piana Fiorentina e Pratese, codice IT 5140011.

L'Autorità competente per la VIA è il Comune di Campi Bisenzio, Settore 5 – Governo del Territorio, ai sensi dell'art. 45 bis comma 2 e 3 L.R. 10/2010.

Con nota PG n. 20875 del 04/04/2024 il Proponente Comune di Firenze - Direzione Sistema Tramviario Metropolitano ha richiesto l'avvio del procedimento finalizzato al rilascio del PAU di cui agli art. 27-bis del D.Lgs. 152/2006 e art. 73-bis della L.R. 10/2010 relativamente al progetto di realizzazione della Linea Tramviaria 4.2 – Tratta Le Piagge-Campi Bisenzio ed opere connesse, ubicata nei Comuni di Firenze e Campi Bisenzio (FI).

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

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

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

Il procedimento è stato pertanto avviato in data 10/06/2024. In esito alla fase di consultazione sono pervenute n. 342 osservazioni da parte del pubblico.

Contemporaneamente alla suddetta fase di pubblicità, il Comune di Campi Bisenzio, con lettera prot. n. 0037040/2024 del 10/06/2024, ha formulato la Richiesta di pareri e contributi tecnici istruttori, richiedendo agli Enti tenuti a formulare parere la propria espressione entro il giorno 10/07/2024, evidenziando la necessità di richiedere eventuali integrazioni al Proponente.

Con nota PG n. 0047054/2024 del 23/07/2024, su segnalazione del Settore regionale Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale della Regione Toscana, è stato ritenuto opportuno richiedere un parere a RFI; il medesimo è stato acquisito con nota prot. n. 0049194/2024 del 05/08/2024 e pubblicato sul sito web comunale. Con nota prot. n. 0049501/2024 del 06/08/2024, il Settore procedente, ai sensi dell'art. 27-bis, c. 5 del D.Lgs. 152/2006, ha richiesto al Proponente integrazioni.

Infine, in data 06/08/2024 con prot. n. 265823 il Comune di Campi Bisenzio, in qualità di Autorità Procedente, ha trasmesso al Comune di Firenze, in qualità di Stazione Appaltante e di Autorità Proponente, le richieste di integrazione ed i pareri formulati dagli Enti.

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

In data 25/10/2024 si è tenuta la prima riunione di Conferenza di Servizi, indetta dal Comune di Campi in qualità di Autorità Procedente, durante la quale i soggetti convocati si sono espressi chiedendo ulteriori approfondimenti ed integrazioni.

In data 21/11/2024 il Proponente ha depositato documentazione integrativa volontaria, completata in data 29/11/2024.

In data 03/12/2024 si è tenuta la seconda riunione di Conferenza di Servizi.

In data 24/12/2024 e a completamento il 16/01/2025, il Proponente ha depositato documentazione integrativa volontaria a seguito di quanto emerso dalla seduta della Conferenza tenuta il 03/12/2024.

In data 20/01/2025 si è tenuta la terza riunione di Conferenza di Servizi.

In data 25/03/2025 il Proponente ha depositato documentazione integrativa volontaria a seguito di quanto emerso dalla seduta della Conferenza tenuta il 20/01/2025.

In data 17/04/2025 si è tenuta la quarta riunione di Conferenza di Servizi.

In data 22/07/2025 si è tenuta la quinta riunione di Conferenza di Servizi conclusasi con la formazione della posizione unica comunale favorevole in merito alla compatibilità ambientale del progetto.

3. Pianificazione sovraordinata

L'intervento in oggetto trova riscontro in pressoché tutti i documenti programmatici e di pianificazione sovraordinati. L'obiettivo cardine del progetto è il collegamento tra le principali centralità urbane dell'Area metropolitana di Firenze.

Intesa Generale Quadro tra Stato e Regione Toscana del 18 aprile 2003, modificata il 22 gennaio 2010 e nell'aggiornamento di giugno 2011, con la quale il sistema tramviario fiorentino è stato inserito fra le infrastrutture strategiche di interesse nazionale. Con Accordo di Programma sottoscritto il 24 aprile 2014 fra Regione Toscana ed i Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Bagno a Ripoli, e successivo Atto integrativo, nonché in base all'ulteriore Accordo in data 1° giugno 2016, sono stati definiti il programma di interventi ed i reciproci impegni per il completamento dell'estensione del sistema tramviario, fra cui l'estensione della Linea 3 a Bagno a Ripoli e Rovezzano (compreso il prolungamento nel Comune di Bagno a Ripoli) e le estensioni delle Linee tramviarie verso Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino.

Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità PRIIM, istituito con LR 55/2011 e approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 18 del 12 febbraio 2014, che costituisce lo strumento di programmazione unitaria attraverso il quale la Regione definisce in maniera integrata le politiche in materia di mobilità, infrastrutture e trasporti; la realizzazione della linea tramviaria 4.2 riveste un ruolo di primo piano insieme alle altre linee tramviarie all'interno dell'obiettivo strategico *"Favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile"* del Piano Regionale di Sviluppo PRS 2021-2025, l'atto fondamentale di indirizzo della programmazione regionale in cui sono indicate per legislatura, le strategie economiche, sociali, culturali, territoriali e ambientali della Regione Toscana;

PIT approvato con DCR n. 61/2014 "Approvazione dell'integrazione al piano di indirizzo territoriale (PIT) per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze secondo le procedure previste dall'articolo 17 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1" riporta tra gli "Interventi di miglioramento della mobilità collettiva nell'area interessata dall'integrazione al PIT parco-aeroporto, anche al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico" il progetto complessivo del sistema tramviario metropolitano, che prevede la linea tramviaria per Campi Bisenzio.

Piano Territoriale di Coordinamento, approvato con DCP n.1 del 10 gennaio 2013, **in esso** l'area interessata dalla linea tramviaria per la quasi totalità ricade all'interno del perimetro di un insediamento, riconosciuto come *"città esistente"*, disciplinato dall'art. 22 delle NA del PTCP; intercetta il SIC-ZPS IT5140011 *"Stagni della Piana Fiorentina e Pratese"*, disciplinato dall'art. 8 delle NA del PTCP *"aree protette"*; in piccola parte ricade in ambito di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e aree naturali protette di interesse locale, invariante strutturale ai sensi dell'art. 1 quater, disciplinata dall'art. 10 delle NA del PTCP; in particolare si tratta dell'Ambito di reperimento A12 Arno.

Le area Parcheggio Pistoiese e l'area Parcheggio Campania ricadono all'interno del perimetro di un insediamento, riconosciuto come *"città esistente"*, disciplinato dall'art. 22 delle NA del PTCP.

L'area Parcheggio Castagno ricade nel SIC-ZPS IT5140011 *"Stagni della Piana Fiorentina e Pratese"*, disciplinato dall'art. 8 delle NA del PTCP *"aree protette"*. Per quanto riguarda l'interferenza con l'ambito di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e aree naturali protette di interesse locale, dato che le infrastrutture per la mobilità di rilievo metropolitano sono considerate *"servizi e attrezzature di rilievo sovracomunale"* ai sensi dell'art. 24 delle NA del PTCP, sono fatte salve dalla disciplina dell'invariante dell' *"Ambito di reperimento"* di cui all'art. 10 sopramenzionato.

In conclusione, alla luce dell'analisi sopra effettuata, la previsione della linea tramviaria 4.2 Le Piagge-Campi Bisenzio non presenta elementi di contrasto con il PTCP vigente.

4. Variante al Regolamento Urbanistico vigente e al Piano Operativo – procedura tecnico amministrativa

La presente variante urbanistica trova riferimento nella LR 12/2022 “Disposizioni di semplificazione in materia di governo del territorio finalizzate all’attuazione delle misure previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) o dal Piano nazionale degli investimenti complementari (PNC)”.

La legge regionale consente infatti agli interventi inseriti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza che incidono sull’assetto del territorio e comportano variazioni agli strumenti della pianificazione territoriale o urbanistica, uno snellimento delle tempistiche che caratterizzano le ordinarie procedure amministrative. La procedura per l’approvazione della presente variante urbanistica è pertanto disciplinata dall’art. 1 della LR 12/2022.

La previsione di opera pubblica comporta l’apposizione del vincolo preordinato all’esproprio sulle particelle non di proprietà del Comune di Campi Bisenzio.

Tale assunto trova fondamento e richiama la quarta seduta della CDS Paur del 17.04.2025. In quella sede la conferenza ha dato 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”* e ha informato i partecipanti che *“l’approvazione del progetto definitivo dell’opera costituisce variante”*.

Essendo stati assolti nell’ambito della conferenza dei servizi PAUR gli adempimenti previsti dall’art. 1, comma 1, della LR 12/2022 per l’avvio dell’iter della variante urbanistica PNRR, risulta superflua l’indizione/convocazione di un’ulteriore cds dedicata all’avvio di quest’ultima. Ciò in un’ottica di semplificazione procedimentale e di snellimento delle tempistiche che caratterizzano le ordinarie procedure amministrative in materia di governo del territorio.

A tale fine ed in conformità con l’art. 1 della LR 12/2022 verrà pubblicato l’avviso di avvio del procedimento della variante urbanistica con il seguente dall’oggetto: *Variente al Regolamento Urbanistico vigente ed al Piano Operativo del Comune di Campi Bisenzio “Linea Tramviaria 4.2 Tratta Le Piagge - Campi Bisenzio” con apposizione del vincolo preordinato all’esproprio.*

L’avviso sarà pubblicato:

- all’Albo Pretorio del Comune di Campi Bisenzio;
- sul sito informatico della Regione Toscana in:
<https://www.regione.toscana.it/-/altri-enti-avvisi-pubblici-per-apposizione-del-vincolo-preordinato-all-esproprio>;
- sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana (BURT);
- sul quotidiano “La Nazione” a diffusione nazionale e locale;
- sul sito istituzionale del Comune di Campi Bisenzio;
- sulla rete civica.

5. Variante al Regolamento Urbanistico vigente e al Piano Operativo – descrizione della variante

Il Comune di Campi Bisenzio è dotato dei seguenti strumenti urbanistici:

- **Piano Strutturale** redatto ai sensi della LR 65/2014 in conformità al PIT-PPR, approvato con D.C.C. n. 221 del 28.10.2021 e divenuto efficace dal 14.01.2022. **Variante n. 1 al Piano Strutturale** adottata con D.C.C. n. 138 del 17/06/2024 e pubblicato sul BURT in data 26/06/2024 e successiva pubblicazione del 14/08/2024 per posticipo dei termini per le osservazioni;

- **Regolamento Urbanistico** adottato con D.C.C. n. 201 del 2/12/2004, approvato con D.C.C. n. 90 del 20.07.2005, e divenuto efficace dal 10.08.2005; a cui sono susseguite una serie di varianti. Ad oggi le previsioni del Regolamento Urbanistico risultano decadute per quanto indicato nella disciplina urbanistica vigente della Regione Toscana;

- **Piano operativo** adottato con DCC n. 138 del 17/06/2024 e controdedotto con D.C.C. n. 93 del 26/06/2025 – approvazione controdeduzioni alle osservazioni.

Il Piano Strutturale

Il Piano Strutturale è stato approvato con delibera C.C. n. 221 del 28/10/2021, ai sensi della LR 65/2014 e in conformità al PIT-PPR. Con DCC n. 138 del 17/06/2024 è stata adottata la prima variante successivamente controdedotta con DCC n. 93 del 26/06/2025.

Negli elaborati del nuovo PS del Comune di Campi Bisenzio il tracciato della linea 4.2 è riportato nella Tav. P03 - Strategie Sovracomunali – La Mobilità di livello sovracomunale e nella Tav. P04 Strategie Comunali.

Il tracciato riportato in tali elaborati del PS di Campi Bisenzio non corrisponde totalmente a quello derivante dal PFTE, con una lieve difformità nel tratto compreso tra le fermate di “Palagetta” e “Racchio”, mentre riconferma la fermata e parcheggio a “Castagno” e a “Pistoiese”.

Per quanto riguarda gli interventi inerenti alla tramvia e alle opere complementari che si collocano sul margine del sistema insediativo di Campi Bisenzio, si evidenzia che il PS in fase di approvazione in generale *“prevede la riqualificazione degli ambiti insediativi attraversati o adiacenti alla linea tramviaria e l’individuazione di connesse centralità urbane come individuate nella tav. P.04 a nord di S.Donnino, a S. Cresci, a est di via Palagetta, a sud di Villa Rucellai.”*

La norma del PS, inoltre, rinvia al PO gli approfondimenti relativi alle opere funzionali e complementari alla tramvia stessa con la seguente norma di cui al cap. D del Doc2A *“sono incluse nella previsione della tramvia tutte le opere complementari e funzionali alla realizzazione dell’infrastruttura: fermate, aree di sosta, manufatti di servizio, depositi, parcheggi scambiatori ecc.”*

Il Regolamento Urbanistico

Il Regolamento Urbanistico del Comune di Campi Bisenzio è stato adottato con Del. C.C. n. 201 del 02/12/2004, approvato con Del. C.C. n. 90 del 20 luglio 2005 ed è stato integrato e modificato con successive varianti.

La disciplina di trasformazione degli assetti insediativi del RU ha esaurito il proprio periodo di valenza il 07/11/2017; mentre i vincoli preordinati all'esproprio hanno perso efficacia, nei casi in cui non siano stati esplicitamente rinnovati, allo scadere dei 5 anni dalla prima approvazione.

La realizzazione di opere pubbliche come quelle oggetto del presente provvedimento, necessita di una variante al RU per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio di cui all'art. 9 del DPR 327 del 08/06/2001, da approvarsi secondo le procedure previste dalle vigenti leggi.

Si riporta di seguito l'identificazione delle destinazioni urbanistiche e la ricognizione dei vincoli individuati dagli strumenti urbanistici all'interno delle aree interessate dalla progettazione della Linea 4.2.

Il tracciato della Linea 4.2 ricade, per la maggior parte, all'interno di aree classificate in “Viabilità urbana e territoriale secondaria esistente e di progetto – art. 89”.

In misura minore vengono interferite aree destinate a "Parcheggi pubblici - art. 138", "Verde pubblico attrezzato e impianti sportivi - art. 136", "Verde di rispetto - art. 95" e "Aree residenziali di nuova definizione (zona C) - art. 131".

Il tracciato interessa i seguenti ambiti:

- "Aree per l'istruzione – art. 135" in corrispondenza della fermata della linea "Giordano Bruno";
- in corrispondenza dell'attraversamento del Fosso Macinante e del Fosso Reale, l'area classificata come "Corsi idrici – art. 141";
- "Aree soggette a P.M.U. (Piano di Massima Unitario) - art. 13";
- "Casse di espansione idraulica - art. 142" che indicano aree per il contenimento del rischio idraulico e finalizzate alla laminazione delle portate di piena dei corsi d'acqua;
- zone con prevalente destinazione agricola (zone E).

La variante interessa una vasta porzione dell'area ZSC-ZPS IT5140011 (nelle porzioni San Donnino e Prunaia) nella quale è prevista la rinaturalizzazione delle aree di compenso idraulico e delle aree a queste associate con l'obiettivo di potenziare la funzionalità ecologica, incrementando gli habitat di interesse naturalistico al fine di salvaguardare la flora e la fauna presente.

Infine in riferimento al comma 4 dell'art. 1 della L.R.12/2022, e quindi 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 variante apportata al RU è solo di tipo grafico e non modifica le NTA.

Il Piano Operativo

Il 29/07/2019 con DCC n. 190 è stato avviato, ai sensi dell'art.17 della L.R.65/2014, il procedimento per la formazione del nuovo Piano Operativo (PO) e il 11/02/2022 si è tenuta la Conferenza di Copianificazione relativa alle previsioni di aree di trasformazioni esterne al perimetro del territorio urbanizzato relative anche alle infrastrutture per la mobilità.

Con D.C.C. n. 138 del 17/06/2024 è stato adottato il nuovo Piano operativo, pubblicato sul BURT in data 26/06/2024 e successivamente sul BURT in data 14/08/2024 per posticipo dei termini per le osservazioni.

Con D.C.C. n. 93 del 26/06/2025 sono state approvate le controdeduzioni alle osservazioni.

Ad oggi il Piano Operativo non ha ancora completato l'iter per la sua approvazione definitiva.

La Tramvia 4.2 Le Piagge Campi Bisenzio è già prevista nel Piano Operativo. L'area interessata dall'infrastruttura però non risulta del tutto coerente con il progetto che nella fase dei lavori della Conferenza PAU è stata integrata in alcune parti, anche in riferimento agli aspetti ambientali affrontati ai fini di perseguire la compatibilità ambientale dell'opera finalizzata al rilascio della VIA e della VINCA.

La previsione è stata sottoposta all'esame della conferenza di Copianificazione che nella seduta del 11.02.2022 ha espresso il parere di coerenza ai sensi dall'art. 25 comma 5 della LR 65/2014, senza esprimere alcun rilievo o condizione rispetto alla previsione.

Nella Relazione COP.1 del 2022 elaborata per la conferenza alla Scheda di Previsione A.1 Linea Tramviaria 4 viene rilevato che " ... La previsione ha carattere sovraordinato rispetto al PO e la scelta tra alternative localizzative è stata effettuata a monte dello strumento urbanistico che la recepisce..." e che "... dato che il

tracciato della linea 4.2 interferisce con un'area naturale protetta della rete Natura 2000 (Stagni della Piana Fiorentina)... la previsione del tracciato tramviario 4.2 è stata assoggettata a provvedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR), ai sensi dell'art. 27 bis del D.LGS. 152/2006 e dell'art. 73 bis della L.R. 10/2010, al cui interno risulta compresa la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Il PO recepirà gli esiti di tale procedimento..." e che "...Il Progetto Definitivo della Linea 4.2 sarà assoggettato a VIA secondo il disposto dell'art. 6 comma 7 lettera b) del D.LGS.152/2006 che prevede che i progetti di nuova realizzazione, indicati nell'allegato IV alla parte seconda del medesimo decreto, ove ricadenti anche in parte all'interno di aree naturali protette o di siti della rete Natura 2000, devono essere oggetto di un procedimento di VIA".

Le modifiche rispetto al Piano Operativo controdedotto sono:

-estensione dell'area interessata dall'infrastruttura in prossimità di via Pistoiese, dal confine con il Comune di Firenze all'incrocio con via dei Manderi. Conseguente rettifica delle schede di trasformazione urbana ATR.4 Via Manderi – San Donnino (UTOE 3) e AR.2 Via Villari Loc. San Donnino (UTOE3). La modifica delle due schede di trasformazione va a ridurre in modo non sostanziale le zone a verde pubblico di entrambi gli interventi e conseguentemente la superficie territoriale. Le modifiche apportate alle schede di trasformazione urbana AR.2 Via Villari Loc. San Donnino (UTOE3) e ATR.4 Via Manderi – San Donnino (UTOE 3), costituiscono una mera rettifica cartografica dovuta, come già illustrato, a modesti allargamenti del piano del ferro della Tramvia. Anche se le variazioni non incidono sulle valutazioni ambientali, né tanto meno su quelle di tipo geologico e idraulico, è stato comunque provveduto a modificare anche gli elaborati, sempre riferiti alle due schede in questione, e precisamente: Doc_A_GEO_schede_fattibilita_VAR_PAU_TRAMVIA e Campi_PO_All_QV_1_C_VAR_PAU_TRAMVIA;

- lieve estensione dell'area interessata dall'infrastruttura su entrambi i lati della Via Pistoiese dall'incrocio con via Dei Manderi al parcheggio Pp4 (P04 Parcheggio Castagno);

- diminuzione dell'area complementare al piano del ferro della Tramvia in prossimità dell'innesto di via Liberto Roti su via Pistoiese. Tale area in diminuzione assume il ruolo di cassa di espansione di progetto. Questa ultima area si estende ulteriormente inglobando una discreta porzione dell'area agricola E1 e va a caratterizzare ed a aumentare assieme alle altre casse di espansione esistenti al contorno, le aree di mitigazione del rischio idraulico e la compensazione ambientale dell'opera pubblica. Rimane escluso l'edificio rurale che rimane all'interno della destinazione d'uso E1;

- inserimento nell'insieme delle aree di compensazione idraulica della cassa di espansione San Donnino (ID1) la quale assume anche il ruolo di area di mitigazione ambientale (area posta in direzione nord rispetto al parcheggio Pp4 (P04 Parcheggio Castagno);

- inserimento nell'insieme delle aree di compensazione idraulica della cassa di espansione ubicate tra il Fosso Reale e la rotonda tra via Liberto Roti e via C. A. Dalla Chiesa. L'area posta a nord va a comprendere due porzioni di aree destinate a cassa di espansione e un'area agricola E1;

- sempre su via Liberto Roti l'area interessata dall'infrastruttura si allarga lievemente a sinistra verso l'abitato della città e in misura maggiore a destra, verso il Fosso reale e l'Autostrada, per modificare la natura dell'area agricola E1 in cassa di espansione di progetto. Tale area destinata a cassa di espansione facente parte della variante, va a comprendere un'area maggiormente estesa, sempre destinata a cassa di espansione, fino a toccare il margine esterno del Fosso Reale;

- dalla rotonda tra la Circonvallazione sud e via Liberto Roti e fino al capolinea ubicato in piazza Aldo Moro, il tracciato della Tramvia e delle aree connesse è sostanzialmente identico a quello approvato con la Delibera n. 93 del 26/06/2025, salvo alcuni lievi e minimali scostamenti.

- il tracciato della Tramvia viene comunque riportato interamente così da conferire evidenza all'intera opera e caratterizzazione grafica omogenea.

6. Criteri di fattibilità

ASPETTI IDRAULICI

Gli interventi ricadono su porzioni di territorio che si differenziano sia per frequenza di allagamento che per magnitudo. Anche per quanto riguarda i battenti di allagamento c'è estrema variabilità spaziando da pochi centimetri ad alcuni metri. La fattibilità quindi è condizionata al rispetto della LR 41/2018. In generale pertanto ci saranno porzioni di opera che dovranno essere realizzate contestualmente alle opere previste nell'art. 8 comma 1 lettera a), b) o c), altre garantendo che non venga superato il rischio medio R2 e il non aggravio delle condizioni di rischio in altre aree, oltre a gestirne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali.

ASPETTI GEOMORFOLOGICI E SISMICI

Visto il quadro delle pericolosità suddette in relazione agli aspetti geologici le condizioni di attuazione sono indicate in funzione delle specifiche indagini da eseguirsi a livello edificatorio al fine di non modificare negativamente l'assetto geomorfologico dell'area. La realizzazione del progetto è subordinata all'esito di idonei studi geologici, idrogeologici e geotecnici, finalizzati alla verifica delle caratteristiche geotecniche dei terreni. nel rispetto del DPGR 1/R/2022 per quanto concerne le indagini minime. In relazione agli aspetti sismici prendendo a riferimento il periodo di oscillazione compreso fra 0,1 sec – 0,5 sec e quindi Pericolosità Sismica Locale media (S.2) o elevata (S.3) a seconda dei settori interessati dall'intervento di progetto sono da prevedersi, per le aree in S.2 indagini in ottemperanza al DPGR 1/R/2022, mentre per le aree in S.3 associate alla presenza di possibili terreni superficiali di riporto amplificanti dovranno prevedersi indagini geofisiche di superficie che definiscano geometrie e velocità sismiche dei litotipi interessati dal potenziale contrasto di impedenza al fine di valutare l'entità del contrasto di rigidità sismica suddetto; è opportuno che tale ricostruzione sia tarata mediante indagini geognostiche dirette. Nel caso in cui si prevedano interventi di progetto che ricadono in un periodo di oscillazione superiore diverso da quanto riportato sopra (0,4 sec - 0,8 sec o 0,7 sec - 1,1 sec) tale per cui la pericolosità sismica locale localmente può passare da media ad elevata (da S.2 a S.3) in funzione della presenza di un FA superiore a 1.4 (al netto dei riporto amplificanti che rimarranno comunque in S.3), dovranno prevedersi indagini geofisiche di superficie che definiscano geometrie e velocità sismiche dei litotipi interessati dal potenziale contrasto di impedenza al fine di valutare l'entità del contrasto di rigidità sismica suddetto; è opportuno che tale ricostruzione sia tarata mediante indagini geognostiche dirette. Per quanto concerne gli aspetti connessi a problematiche idrogeologiche gli interventi in progetto dovranno essere realizzati nel rispetto del D.L. 152/2006 e s.m.i. e D.P.R. n.120/2018. In particolare, dovrà essere prevista un'adeguata gestione dei materiali di risulta degli scavi, se previsti, nelle fasi di cantiere, in ottemperanza alla normativa vigente. e s.m.i. e D.P.R. 120/2018. In particolare, dovrà essere prevista un'adeguata gestione dei materiali di risulta degli scavi, se previsti, nelle fasi di cantiere, in ottemperanza alla normativa vigente

7. Elaborati della Variante urbanistica

Gli elaborati che fanno parte della variante sono:

- La presente relazione urbanistica;

Elaborati del Regolamento Urbanistico vigente:

- RUC-Tavola_14_1_stato vigente;
- RUC-Tavola_14_1_stato variato;
- RUC-Tavola_20_1_stato vigente;
- RUC-Tavola_20_1_stato variato;
- RUC-Tavola_24_1_stato vigente;
- RUC-Tavola_24_1_stato variato;
- RUC-Tavola_25_1_stato vigente;
- RUC-Tavola_25_1_stato variato;
- RUC-Tavola_27_1_stato vigente;
- RUC-Tavola_27_1_stato variato;
- Norme Tecniche di attuazione_STATO_VIGENTE;
- Norme Tecniche di attuazione_STATO_VARIATO.

Elaborati del Piano Operativo approvato (approvazione delle controdeduzioni alle osservazioni DCC 93 del 26/06/2025:

- tavola_1_carta di sintesi del piano operativo_ stato approvato;
- tavola_1_carta di sintesi del piano operativo_ stato variato;
- tavola_2_7__La disciplina di uso del territorio comunale_ stato approvato;
- tavola_2_7__La disciplina di uso del territorio comunale_ stato variato;
- tavola_2_10__La disciplina di uso del territorio comunale_ stato approvato;
- tavola_2_10__La disciplina di uso del territorio comunale_ stato variato;
- tavola_2_11__La disciplina di uso del territorio comunale_ stato approvato;
- tavola_2_11__La disciplina di uso del territorio comunale_ stato variato;
- tavola_2_12__La disciplina di uso del territorio comunale_ stato approvato;
- tavola_2_12__La disciplina di uso del territorio comunale_ stato variato.
- tavola_4_7_Individuazione dei beni sottoposti a vincolo ai fini espropriativi_ stato approvato;
- tavola_4_7_Individuazione dei beni sottoposti a vincolo ai fini espropriativi_ stato variato;
- tavola_4_10_Individuazione dei beni sottoposti a vincolo ai fini espropriativi_ stato approvato;
- tavola_4_10_Individuazione dei beni sottoposti a vincolo ai fini espropriativi_ stato variato;
- tavola_4_11_Individuazione dei beni sottoposti a vincolo ai fini espropriativi_ stato approvato;
- tavola_4_11_Individuazione dei beni sottoposti a vincolo ai fini espropriativi_ stato variato;
- tavola_4_12_Individuazione dei beni sottoposti a vincolo ai fini espropriativi_ stato approvato;
- tavola_4_12_Individuazione dei beni sottoposti a vincolo ai fini espropriativi_ stato variato;
- DOC 2A Schede degli interventi di trasformazione urbana_ stato approvato;

- DOC 2A Schede degli interventi di trasformazione urbana stato variato - *schede ATR.4 Via Manderi – San Donnino (UTOE 3) e AR.2 Via Villari Loc. San Donnino (UTOE3)*;
- Doc_A_GEO_schede_fattibilita stato approvato;
- Doc_A_GEO_schede_fattibilita stato variato - *schede ATR.4 Via Manderi – San Donnino (UTOE 3) e AR.2 Via Villari Loc. San Donnino (UTOE3)*;
- Campi_PO_All_QV_1_C stato approvato;
- Campi_PO_All_QV_1_C stato variato - *schede ATR.4 Via Manderi – San Donnino (UTOE 3) e AR.2 Via Villari Loc. San Donnino (UTOE3)*;
- DOC_2 NTA – stato approvato;
- DOC_2 NTA – stato variato – *art. 119.*

Il deposito al Genio Civile in questo specifico caso si esplica con la pubblicazione sul sito del Comune di Campi Bisenzio dedicato alla PAU (<https://www.comune.campi-bisenzio.fi.it/amministrazione/documenti-e-dati/documento-tecnico-di-supporto/provvedimento-autorizzatorio-unico-pau>), degli elaborati elencati e dei necessari modelli redatti ai sensi del DPGR 5R della Regione Toscana del 30/01/2020 ed in vigore dal 05/04/2020.

Campi Bisenzio, 08.09.2025

La Dirigente del Settore 5 - Governo del Territorio
Responsabile del Procedimento della variante

Arch. Michela Brachi

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U. 445/2000 e del D.Lgs 82/2005 e rispettive norme collegate, che sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.