

RAPPORTO ISTRUTTORIO

Linea tramviaria 4.1 - Leopolda-Piagge

- **Proroga dell'efficacia temporale del provvedimento di verifica di assoggettabilità a V.I.A. ai sensi dell'art. 57 della L.R. n. 10/2010.**
- **Valutazione delle modifiche progettuali sostanziali o non sostanziali ai sensi dell'art. 58 della L.R. n. 10/2010.**

PREMESSA

Con nota del 9 marzo 2022 (allegato A), acquisita al protocollo generale con il n. 82399, la Direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità – Servizio Ufficio Tramvia, Interventi TAV e Autostrade, del Comune di Firenze, ha richiesto, ai sensi dell'art.57 della LR 10/2010, la proroga del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA rilasciato per la linea tramviaria 4.1 e contemporaneamente ha richiesto l'istanza di valutazione della sostanzialità delle modifiche, ai sensi dell'art.58 della citata legge regionale.

Di seguito, considerate anche le differenti disposizioni di cui agli artt. 57 e 58 della LR 10/2010, si riportano separatamente le istruttorie svolte da questo Servizio sulle due procedure, le relative risultanze e quindi le proposte per l'autorità competente.

ISTANZA DI PROROGA (ART.57 DELLA LR 10/2010)

La procedura di verifica di assoggettabilità a VIA della tramvia 4.1 si è conclusa con l'esclusione dalla VIA del progetto, con prescrizioni, come da atto dirigenziale n.5051 del 17.12.2015 emesso dalla Città Metropolitana di Firenze, individuata al tempo come autorità competente ai sensi della LR 10/2010. Tale atto non riporta un'espressione esplicita della propria efficacia temporale ma risulta ad oggi tuttora efficace in forza della durata di 5 anni, stabilita secondo prassi della Regione Toscana (prassi confermata inizialmente dalla Regione Toscana per le vie brevi e successivamente per iscritto, con nota acquisita dal protocollo generale in data 29.03.2022 con il n. 106787- allegato B) e quindi della proroga della validità delle autorizzazioni ambientali, disposta in esito alla dichiarazione dello stato di emergenza epidemiologica da COVID-19, come previsto dall'art. 103 comma 2 del DL 18/2020 e smi. (*"art.103 comma 2 del DL 18/2020: Tutti i certificati, attestati, permessi, concessioni, autorizzazioni e atti abilitativi comunque denominati, compresi i termini di inizio e ultimazione dei lavori di cui all'art. 15 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 in scadenza tra il 31 gennaio 2020 e la data della dichiarazione di cessazione dello stato di emergenza epidemiologica da COVID-19 conservano la loro validità per i novanta giorni successivi alla dichiarazione di cessazione dello stato di emergenza. La disposizione di cui al periodo precedente si applica anche alle segnalazioni certificate di inizio attività, alle segnalazioni certificate di agibilità, nonché alle autorizzazioni paesaggistiche e alle autorizzazioni ambientali comunque denominate."*).

Allo stato attuale pertanto, tenuto conto che lo stato di emergenza epidemiologica è terminato il 31 Marzo 2022, il provvedimento di esclusione dalla VIA risulta valido fino al prossimo 29 giugno (90 gg successivi al 31 Marzo).

Per la procedura di proroga il proponente ha presentato, oltre l'istanza, la seguente documentazione:

- Relazione sull'aggiornamento del quadro di riferimento programmatico e ambientale (allegato 1);
- Pareri espressi dagli enti interessati dall'intervento in sede di procedura approvativa del progetto definitivo:
 - Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale (allegato 2);
 - Città Metropolitana di Firenze – Dipartimento Territoriale (allegato 3);
 - Regione Toscana – Direzione Ambiente ed Energia – Settore Tutela della Natura e del Mare (allegato 4);
- Cronoprogramma per la realizzazione dell'opera (allegato 5).

L'art.57 della LR 10/2010 prevede per la concessione della proroga “*specifico istruttoria condotta consultando i soggetti competenti in materia ambientale*” al fine di verificare la fondatezza della richiesta avanzata dal proponente; pertanto, con nota del 15.03.2022 prot.n. 88344 (allegato C), lo scrivente Servizio ha richiesto un contributo ai diversi soggetti competenti in materia ambientale, allegando la documentazione trasmessa dal proponente.

In seguito alla suddetta richiesta sono pervenuti i seguenti contributi:

- **Ministero della Cultura, Segretario Regionale per la Toscana** (prot. 94514 del 21.03.2022 – allegato D)

Nella nota trasmessa, il Segretario Regionale invita la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Firenze e le province di Pistoia e Prato (SABAP) ad esprimere le proprie valutazioni in relazione al procedimento di istanza di proroga e di valutazione della sostanzialità delle modifiche.

- **Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale** (prot.n. 123201 del 11.04.2022 – allegato E)

Il contributo dell'Autorità Distrettuale (di seguito AdB) risulta di carattere generale e non propriamente espresso in ragione delle richieste avanzate di proroga e sostanzialità delle modifiche. Nel contributo l'AdB ricorda i precedenti pareri inviati per il procedimento di verifica di VIA svolto nel 2015 (contributi prot. n. 2525 del 07.07.2015 e prot. n. 4504 del 09.12.2015) ed il parere di compatibilità in ordine al raggiungimento degli obiettivi del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni 2015-2021, rilasciato in data 11.10.2021 prot n. 7906 (cfr allegato 2 all'istanza del proponente) nell'ambito della procedura approvativa relativa al progetto definitivo. L'AdB evidenzia che allo stato attuale, rispetto alla nota 7906/2021, sono stati aggiornati il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA 2021-2027) ed il Piano di Gestione delle Acque (PGA 2021-2027) e che gli interventi dovranno essere attuati nel rispetto dei quadri conoscitivi e dei condizionamenti contenuti nei Piani di bacino vigenti per il territorio interessato (bacino fiume Arno).

L'AdB richiama, oltre il PGRA ed il PGA, anche ulteriori piani di bacino attualmente in vigore: Piano di Bacino stralcio Riduzione del Rischio Idraulico del fiume Arno (PSRI), Piano di Bacino stralcio Assetto Idrogeologico (PAI) del bacino del fiume Arno, Piano di bacino stralcio Bilancio Idrico (PBI) del fiume Arno e rende noto che è stato adottato il “Progetto di Piano di bacino del

distretto idrografico dell'Appennino Settentrionale, stralcio Assetto Idrogeologico per la gestione del rischio da dissesti di natura geomorfologica”.

In particolare, per l'ambito territoriale in esame, l'Autorità rileva che:

- con riferimento al PGRA 2021-2027, l'area di intervento è classificata a pericolosità da alluvione elevata P3 e media P2, nelle quali, ai sensi degli artt. 7 e 9 della disciplina di Piano, la realizzazione degli interventi deve rispettare la disciplina della Regione Toscana per la gestione del rischio idraulico (L.R. 41/2018) e che con l'entrata in vigore delle misure di salvaguardia l'infrastruttura in progetto non è più soggetta al rilascio di parere di compatibilità da parte dell'Autorità;

- con riferimento al PGA 2021-2027, l'area di intervento risulta limitrofa ai seguenti corpi idrici superficiali:

- fiume Arno Fiorentino – tratto di valle (corpo idrico fortemente modificato, stato ecologico scarso, stato chimico non buono; obiettivi: stato ecologico sufficiente al 2027, stato chimico buono al 2027)

- torrente Mugnone (corpo idrico fortemente modificato, stato ecologico cattivo, stato chimico buono; obiettivi: stato ecologico sufficiente al 2027, non deterioramento dello stato chimico)

L'area di intervento, ai sensi del PGA vigente, interessa il corpo idrico sotterraneo Corpo idrico della Piana Firenze, Prato, Pistoia – zona Firenze classificato in stato chimico scarso (con obiettivo del raggiungimento dello stato buono al 2027) e quantitativo buono (con obiettivo di non deterioramento dello stato di qualità).

Pertanto dovrà essere assicurata l'adozione di tutti gli accorgimenti necessari, anche in fase di cantiere, al fine di evitare impatti negativi sui corpi idrici, deterioramento dello stato qualitativo o quantitativo degli stessi e mancato raggiungimento degli obiettivi di qualità.

- **ARPAT** (prot.n. 123460/123603 del 12.04.2022 – allegato F)

L'agenzia regionale ricorda in premessa che relativamente al procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, svolto nel 2015, aveva espresso parere di competenza in data 08.07.2015, prot. n. 0047488 e successivamente in data 15.12.2015, prot. n. 0087304. Precisa inoltre che in data 08.10.2021, prot. n. 0077332, ha espresso proprio parere sul Progetto Definitivo presentato, evidenziando la necessità di richiedere documentazione integrativa su alcune tematiche ambientali: rumore e campo magnetico, acque superficiali e acque sotterranee, suolo/sottosuolo e gestione del materiale da scavo. In merito alla richiesta di proroga ARPAT, considerata l'istanza ed il cronoprogramma presentati, non riscontra motivi ostativi.

- **SABAP** (prot.n. 125983 del 12.04.2022 – allegato G)

La Soprintendenza, tenuto conto che le opere previste non comportano modifiche sostanziali al progetto e non risultano tali da comportare effetti negativi significativi sul patrimonio paesaggistico e culturale, ritiene che non debbano essere sottoposte alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e, di conseguenza, esprime parere favorevole alla proroga a condizione che nelle successive fasi autorizzative vengano recepite le prescrizioni allegate al parere di competenza emesso con nota Prot. 26002 del 11.10.21 in sede di Conferenza di Servizi decisoria, ai fini della procedura approvativa del Progetto definitivo.

- **Regione Toscana - Direzione Ambiente ed Energia - Settore Tutela della Natura e del Mare** (prot. 127816 del 14.04.2022 - allegato H)

Il Settore richiama il proprio contributo prot. reg. n°0373852 del 27.09.2021 (cfr allegato 4 all'istanza) emesso nella fase di avvio della procedura approvativa del progetto definitivo. Quindi, considerato che dall'esame della documentazione presentata risulta che le modifiche progettuali apportate rispetto al progetto preliminare sono ricomprese negli elaborati del progetto definitivo

trasmessi ai fini dell'approvazione dell'opera, il Settore regionale conferma quanto precedentemente espresso con il sopra richiamato contributo, rinnovando il rispetto delle prescrizioni ivi contenute.

- **Regione Toscana - Direzione Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale** (prot. 130016 del 15.04.2022 – allegato I)

La Direzione regionale, con la nota in oggetto, ha trasmesso la comunicazione del Settore Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale.

Il Settore rileva l'interferenza con la linea ferroviaria elettrificata a doppio binario Firenze – Pisa, in relazione alla quale una possibile soluzione, che deve verificare RFI, è costituita dalla realizzazione di un sotto attraversamento tranviario e l'interessamento della fascia di rispetto di 30 metri dalla più vicina rotaia, disposta dall'art.49 del DPR 753/1980.

Il Settore regionale, considerato che il PRIIM nell'allegato A.b.4 "Ferrovie" alla Scheda F-FIPI-0001-ID50 prevede il potenziamento della linea Firenze – Pisa con eventuale terzo binario o quadruplicamento nella tratta bivio Olmatello - bivio Renai, ritiene necessario che sia sottoposta alla valutazione di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (già coinvolta nel procedimento dal Comune di Firenze nell'ambito del progetto definitivo) la sussistenza delle condizioni per l'attuazione delle suddette previsioni, anche successivamente alla realizzazione della linea tranviaria.

- **Regione Toscana - Direzione Difesa del Suolo e Protezione Civile - Settore Genio Civile Valdarno Superiore** (prot 132047 del 19.04.2022 – allegato L).

Il Settore non risponde specificatamente alle richieste avanzate ma conferma la precedente nota trasmessa con prot. reg. n. 364719/2021 (già allegato 7 all'istanza del proponente).

Istruttoria istanza di proroga

Secondo quanto riportato nella documentazione presentata ed in particolare nell'istanza, il proponente giustifica la richiesta di proroga e motiva l'impossibilità di completare entro i termini (presunti in 5 anni in forza della prassi regionale) la realizzazione dell'intervento per ragioni non dipendenti dalla propria volontà. L'opera, per quanto dichiarato dall'ufficio tramvia, è soggetta alla L. 443/2001 (c.d. legge obiettivo) e pertanto sottoposta alle disposizioni contenute nel Capo IV – Titolo III del DLgs 163/2006 (previgente Codice dei contratti pubblici) che prevedono l'approvazione dei vari livelli progettuali tramite deliberazione da parte del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), previa specifica istruttoria espedita dal Ministero per le Infrastrutture e Mobilità Sostenibili (MIMS). Il complesso iter burocratico richiesto per l'approvazione dei vari livelli progettuali della linea 4.1 e delle tramvie in genere, secondo quanto meglio articolato dal proponente, ha comportato un allungamento dei termini in particolare per l'approvazione del progetto preliminare, la cui procedura è stata avviata nel 2015 con il MIMS e si è conclusa nel 2019 con l'approvazione finale da parte del CIPESS, senza possibilità di intervento nella procedura da parte dell'ufficio del RUP o dell'Amministrazione in qualità di stazione appaltante. Successivamente all'atto di approvazione e alla sua pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, avvenuta sulla Serie Generale n. 213 del 11.09.2019, l'Amministrazione comunale ha potuto procedere alla progettazione definitiva dell'intervento e quindi avviare il relativo iter, per il completamento del quale occorre un'istruttoria approvativa da parte del competente MIMS. Di tale istruttoria ministeriale il proponente dichiara che è in attesa di comunicazioni in merito all'esito, o allo svolgimento della stessa. Un'ulteriore criticità burocratica manifestata nell'istanza di proroga che ha comportato l'allungamento dei termini, oltre le varie problematiche legate all'emergenza epidemiologica da COVID-19, è rappresentata dalla contrattualizzazione per l'esecuzione

dell'opera, la quale necessita della previa stipula di apposita convenzione con il Ministero, convenzione che, ad oggi, non è ancora stata resa disponibile dal Ministero stesso, nonostante ripetuti solleciti da parte degli uffici dell'Amministrazione comunale.

In conclusione, secondo il proponente, le procedure burocratiche sopra riportate e, in particolar modo, l'allungamento dei tempi delle fasi in capo al MIMS e al CIPRESS, hanno costituito le ragioni indipendenti dalla capacità dell'ufficio del RUP o, in generale, dell'Amministrazione comunale in qualità di stazione appaltante, che hanno reso impossibile la realizzazione dell'intervento entro il termine di efficacia del provvedimento di VIA (presunto in 5 anni in forza della prassi regionale) a cui il progetto era stato sottoposto.

Risultano trasmessi a supporto della richiesta di proroga: la Relazione sull'aggiornamento del quadro di riferimento programmatico e ambientale (allegato 1); i pareri espressi dagli enti interessati dall'intervento in sede di procedura approvativa del progetto definitivo, citati nella relazione suddetta, ed in particolare quello dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale (allegato 2), della Città Metropolitana di Firenze – Dipartimento Territoriale (allegato 3) e della Regione Toscana – Direzione Ambiente ed Energia – Settore Tutela della Natura e del Mare (allegato 4); il cronoprogramma per la realizzazione dell'opera (allegato 5).

La Relazione sull'aggiornamento del quadro di riferimento programmatico e ambientale si è basata in particolare, per le relative considerazioni, sullo “Studio di Fattibilità Ambientale” elaborato a supporto del progetto definitivo dell'opera e trasmesso ai fini della procedura approvativa a tutte le amministrazioni interessate e competenti. La relazione ha analizzato la coerenza e la conformità dell'opera con la programmazione settoriale ambientale, con gli strumenti di pianificazione urbanistico-territoriale, settoriale e col sistema dei vincoli e delle aree protette.

Rispetto al quadro di riferimento programmatico e territoriale è stata svolta una disamina che ha considerato lo stato aggiornato rispetto a quello valutato nel provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA adottato nel 2015.

Da tale disamina si evince la coerenza/compatibilità dell'infrastruttura in progetto con il quadro programmatico e territoriale ancora vigente, nuovo o sostitutivo dei piani e programmi analizzati a suo tempo in sede di verifica di VIA. A supporto di tale coerenza sono richiamati per il PGRA il contributo dell'Autorità di Bacino Distrettuale (allegato 2) e per il PTCP il parere della Città Metropolitana di Firenze – Dipartimento Territoriale (allegato 3).

Relativamente invece al quadro di riferimento ambientale e sempre rispetto ai contenuti dello “Studio di Fattibilità Ambientale”, la Relazione riporta le principali considerazioni sulla compatibilità dell'opera con il contesto territoriale e con il quadro di riferimento ambientale, rispetto a quanto valutato nel provvedimento conclusivo di verifica di assoggettabilità a VIA. Per quanto sopra sono state esaminati i piani di carattere ambientale e le relazioni con i vincoli e le aree protette.

La Relazione, sempre ai fini della compatibilità ambientale dell'opera rispetto a quanto valutato nel 2015, evidenzia che non sono intercorse variazioni inerenti le matrici: Suolo e sottosuolo; Ambiente idrico; Atmosfera e qualità dell'aria; Rumore; Vibrazioni; Campi elettromagnetici; Paesaggio e archeologia. Inoltre, si legge nella Relazione, che non sono stati realizzati né risultano previsti interventi tali da modificare il quadro di riferimento ambientale. Infine il documento evidenzia che l'evoluzione progettuale da livello preliminare (2015) a livello definitivo ha consentito l'adozione di scelte e soluzioni tali da migliorare l'inserimento dell'opera nel contesto di intervento.

Per quanto concerne la richiesta di proroga il proponente, sulla base del cronoprogramma allegato e quindi sulla base delle stime svolte, prevede le seguenti tempistiche relative all'iter realizzativo dell'opera:

- completamento dell'istruttoria presso il MIMS entro giugno 2022;
- procedura di gara per l'affidamento dell'appalto integrato e successiva stipula del contratto entro dicembre 2022;
- redazione del progetto esecutivo entro giugno 2023;
- termine della fase esecutiva dei lavori entro gennaio 2026;
- periodo di pre-esercizio della linea tramviaria entro aprile 2026;
- completamento delle attività di collaudo tecnico-amministrativo entro giugno 2029;

Il proponente, tenuto conto della suddetta tempistica, ha formulato istanza di proroga dell'efficacia del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA emesso dalla Città Metropolitana di Firenze con atto dirigenziale N. 5051 del 17/12/2015, in scadenza il prossimo 29 giugno 2022, per un termine complessivo di 7 (sette) anni e quindi fino alla data del 29 giugno 2029.

Proposta della struttura operativa all'autorità competente

- Vista la richiesta di proroga formulata dal proponente e le motivazioni riportate nell'istanza;
- tenuto conto dei contributi sostanzialmente favorevoli pervenuti da parte dei soggetti competenti in materia ambientale, con condizioni e prescrizioni già prevalentemente forniti nei pareri trasmessi per l'approvazione del progetto definitivo;
- considerati i contenuti della Relazione sull'aggiornamento del quadro di riferimento programmatico e ambientale, contenuti che evidenziano la coerenza/compatibilità dell'infrastruttura in progetto con il quadro programmatico e territoriale vigente, nuovo o sostitutivo dei piani e programmi analizzati a suo tempo in sede di verifica di VIA, contenuti inoltre che rilevano la compatibilità ambientale con i piani di carattere ambientale e le relazioni con i vincoli e le aree protette;
- considerato che nella suddetta Relazione si evidenzia che non sono intercorse variazioni significative inerenti le matrici Suolo e sottosuolo, Ambiente idrico, Atmosfera e qualità dell'aria, Rumore, Vibrazioni, Campi elettromagnetici, Paesaggio e archeologia, e che non sono stati realizzati né risultano previsti interventi tali da modificare il quadro di riferimento ambientale;

tutto quanto sopra considerato, si ritiene accoglibile l'istanza di proroga e si propone all'autorità competente di accordare quanto richiesto e di disporre il prolungamento dell'efficacia del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA emesso dalla Città Metropolitana di Firenze con atto dirigenziale N. 5051 del 17/12/2015, in scadenza il prossimo 29 giugno 2022 in ragione delle proroghe legate all'emergenza Covid-19, fino alla data del 29 giugno 2029, per un termine complessivo di 7 (sette) anni, nel rispetto delle condizioni/prescrizioni riportate nei contributi pervenuti dei Soggetti competenti in materia ambientale ed allegati alla presente.

ISTANZA PER LA VALUTAZIONE DELLA SOSTANZIALITÀ DELLE MODIFICHE (ART.58 DELLA LR 10/2010)

Come riportato nell'istanza dell'Ufficio Tramvia, linea 4.1, allegata alla presente, nella fase di progettazione definitiva è stato necessario apportare alcune modifiche rispetto al progetto preliminare oggetto del provvedimento di esclusione dalla VIA (rif. atto dirigenziale n.5051 del 17.12.2015 rilasciato dalla Città Metropolitana di Firenze al tempo individuata come autorità competente ai sensi della LR 10/2010). Tali modifiche sono scaturite in particolare da variazioni del quadro esigenziale rilevate dall'Amministrazione Comunale, che ha quindi fornito indicazioni integrative alla progettazione.

Per la procedura di valutazione della sostanzialità delle modifiche il proponente ha presentato, oltre l'istanza, la seguente documentazione:

- Relazione di supporto all'istanza (allegato 6);
- Pareri espressi dagli enti interessati dall'intervento in sede di procedura approvativa del progetto definitivo:
 - Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale (allegato 2);
 - Regione Toscana – Direzione Difesa del Suolo e Protezione Civile – Genio Civile Valdarno Superiore (allegato 7);
 - Regione Toscana – Direzione Ambiente ed Energia – Settore Valutazione Impatto Ambientale Valutazione Ambientale Strategica (allegato 8).

L'art.58 della LR 10/2010 prevede che l'autorità competente, a seguito di specifica istruttoria che tenga conto degli impatti cumulativi sull'ambiente con il progetto già autorizzato, realizzato o in fase di realizzazione, stabilisca se le modifiche proposte siano sostanziali o non sostanziali ai fini dell'assoggettamento o meno alle procedure di VIA, prendendo in esame i criteri di cui al comma 3 del citato articolo.

La procedura in questione non richiederebbe un coinvolgimento di altri soggetti e tuttavia, al fine di garantire un supporto anche esterno per la decisione finale, è stato ritenuto opportuno richiedere un contributo ai soggetti competenti in materia ambientale già individuati per la procedura di proroga (per la quale invece il coinvolgimento era obbligatorio). Con la stessa nota relativa all'istanza di proroga (prot.n 88344 del 15.03.2022 (allegato C), lo scrivente Servizio ha pertanto richiesto un contributo ai diversi soggetti competenti in materia ambientale, allegando la documentazione trasmessa dal proponente.

A seguito della suddetta richiesta sono pervenuti i contributi già elencati e riportati in sintesi nella precedente parte relativa all'istanza di proroga ed a quella parte si rimanda per quei contributi che hanno di fatto svolto un'unica valutazione per entrambe le procedure. Per i contributi di ARPAT e di SABAP che hanno invece differenziato l'istruttoria per le due procedure, di seguito se ne riporta la sintesi relativa alla sola valutazione della sostanzialità delle modifiche.

- **ARPAT** (prot.n. 123460/123603 del 12.04.2022 – allegato F)

L'Agenzia regionale ricorda in premessa che, relativamente al procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA svolto nel 2015, aveva espresso parere di competenza in data 08.07.2015, prot. n. 0047488 e successivamente in data 15.12.2015, prot. n. 0087304. Precisa inoltre che in data 08.10.2021, prot. n. 0077332, ha espresso proprio parere sul Progetto Definitivo presentato, evidenziando la necessità di richiedere documentazione integrativa su alcune tematiche ambientali: rumore e campo magnetico, acque superficiali e acque sotterranee, suolo/sottosuolo e gestione del

materiale da scavo. Per il procedimento in oggetto ha analizzato le sole modifiche che prevedono impatti sulle matrici ambientali di proprio interesse, come desumibili dalla specifica Relazione presentata dal proponente.

Per le componenti ambientali e gli agenti fisici, atmosfera, rumore, vibrazioni, campi elettromagnetici, ambiente idrico (acque superficiali e acque sotterranee), suolo/sottosuolo e materiali di scavo, l'Agenzia ha, in generale ed in sintesi: esaminato i contenuti della Relazione presentata, osservato e confrontato le modifiche rispetto a quanto presentato nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA del 2015, evidenziato che tali modifiche sono già state analizzate nell'ambito del progetto definitivo per il quale ARPAT si è espressa con il contributo del 08.10.2021.

Nelle conclusioni, a seguito delle proprie considerazioni espresse nel contributo, ARPAT ritiene che, rispetto a quanto presentato nel Progetto Preliminare, le modifiche proposte non cambino in maniera sostanziale la valutazione espressa dalla stessa Agenzia nell'ambito del procedimento di Verifica di assoggettabilità a V.I.A. Rileva inoltre che le modifiche di carattere progettuale erano comunque comprese nella documentazione relativa al Progetto Definitivo e che sono state valutate all'interno del procedimento di approvazione dello stesso con riferimento al citato parere del 08.10.2021 al quale rimanda.

- **SABAP** (prot.n. 125983 del 12.04.2022 – allegato G);

La Soprintendenza, esaminati gli elaborati trasmessi e quindi le modifiche apportate rispetto al progetto preliminare, ritiene che le suddette modifiche, limitatamente alle aree sottoposte a tutela ai sensi della Parte II e Parte III del Codice, derivate per lo più dagli approfondimenti tecnici resisi necessari nel passaggio ad una progettazione di livello definitivo, non hanno comportato modifiche sostanziali al progetto e che anzi, in taluni casi, hanno determinato un miglioramento degli impatti paesaggistici prodotti.

Istruttoria istanza di valutazione della sostanzialità delle modifiche

La "Relazione di modifiche non sostanziali rispetto alla non assoggettabilità alla VIA" (allegato 6 all'istanza del proponente), documento principale di supporto all'istanza in oggetto, riporta una descrizione generale della linea 4.1, una descrizione delle principali differenze tra progetto preliminare e progetto definitivo, le motivazioni che hanno indotto tali modifiche, la valutazione per ciascuna modifica dei fattori ambientali variati, degli effetti prodotti e della relativa significatività sui fattori ambientali. Sono riportate anche diverse figure che hanno lo scopo di illustrare meglio quanto rappresentato nella Relazione e che consentono il confronto tra lo stato del progetto preliminare ed il progetto definitivo, dando evidenza quindi delle relative modifiche.

Di seguito si riporta una sintesi delle principali modifiche apportate al progetto e le relative valutazioni svolte.

La riduzione della quota del rilevato ferroviario e la realizzazione delle intersezioni tramvia-strada a raso, in luogo dei sottopassi esistenti (Via delle Cascine, via Pergolesi e via del Barco), sono motivate dalle indicazioni dell'Amministrazione a seguito della variazione del quadro esigenziale e sono finalizzate a migliorare la fruibilità dell'opera, la connessione delle aree urbane circostanti, l'ubicazione delle fermate, la logistica infrastrutturale, riqualificare le aree in espansione e ridurre il rischio idraulico.

In particolare per quanto riguarda l'accessibilità e la fruibilità, come richiesto dalle prescrizioni derivanti dalla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA e dalle prescrizioni del CIPE "dovrà essere ottimizzata la fruibilità pedonale e ciclabile dei varchi esistenti (quali quelli ubicati in corrispondenza delle fermate "Cascine" e "Il Barco") lungo l'intero tracciato; in quest'ottica si

richiede inoltre di raccordare i percorsi pedonali e ciclabili con le fermate di progetto in funzione di una migliore fruibilità degli utenti alla nuova infrastruttura. Particolare attenzione dovrà essere posta a quelle fermate inserite in un tessuto urbano con elevata potenzialità attrattiva, anche alla luce delle nuove previsioni urbanistiche”.

In risposta a tale esigenza, rispetto alla configurazione presentata in sede di progetto preliminare, la progettazione definitiva prevede la riduzione della quota di porzione del rilevato ferroviario esistente dell'attuale ex Linea Firenze – Empoli sulla quale la nuova linea Tramviaria viene a sovrapporsi affinché gli attraversamenti viari di via delle Cascine, del Barco e Vespucci risultino “a raso”, con conseguente riduzione della quota del rilevato ferroviario nei tratti delle fermate Cascine, Manifattura Tabacchi, Barco, Pergolesi e Vespucci, e in coerenza con le quote definite nelle mappe di pericolosità idraulica del PGR.

Tali modifiche non determinano né un cambiamento di localizzazione in area non contigua, né un cambiamento di tecnologia, né un incremento di dimensione, ed incidono sui fattori accessibilità e mobilità, rischio idraulico, gestione terre, atmosfera, rumore e vibrazioni e paesaggio. L'abbassamento di quota, eliminando o quanto meno mitigando la barriera costituita dall'attuale rilevato ferroviario, comporta un'ottimizzazione dell'accessibilità e fruibilità di tutte le fermate presenti nel tratto interessato; garantisce una maggiore connessione con il tessuto urbano circostante anche alla luce delle previsioni urbanistiche. Per quanto riguarda la gestione del rischio idraulico, l'approccio seguito in fase di progettazione per il drenaggio della piattaforma tramviaria garantisce l'invarianza idraulica. Con l'abbassamento del piano del ferro si determina l'uniformità dei battenti sull'intera zona e una riduzione del rischio idraulico tramite l'eliminazione dei sottopassi che risultano zone a rischio concentrato. La compatibilità idraulica della linea tranviaria 4.1 Leopolda-Le Piagge è stata verificata mediante modellistica idraulica bidimensionale al fine di accertare il non superamento del rischio medio R2 e l'assenza di incrementi di rischio così come richiesto dalla norma regionale (LR 41/2018) e dal vigente Piano di Gestione del Rischio Alluvioni dell'Autorità Distrettuale dell'Appennino Settentrionale (PGR). Per quanto riguarda il fattore atmosfera, posto che il principale fattore di impatto dell'intervento è da ricondursi alla fase di cantierizzazione, i maggiori volumi conseguenti alla modifica relativa alla riduzione di quota dell'attuale rilevato ferroviario, considerato che essa è limitata ad un tratto localizzato del tracciato, non costituiscono variazione significativa. Per quanto riguarda l'impatto acustico e vibrazionale, l'abbassamento del piano del ferro non comporta una variazione significativa della propagazione del rumore e/o delle vibrazioni da parte della sorgente tram. Riducendo la barriera del rilevato si ottiene una miglioria dal punto di vista paesaggistico creando una maggiore visibilità e riducendo il confinamento del sistema urbano.

La modifica al sottopasso ferroviario ubicato tra la fermata Indiano e Via Puglia è legata ad affinamenti progettuali e alla necessità di approfondimenti idraulici atti ad individuare gli interventi per la gestione del rischio ai sensi della LR 41/2018 e del P.G.R.A. vigente. La modifica non determina né un cambiamento di localizzazione in area non contigua, né un cambiamento di tecnologia, né un incremento di dimensione ed è stata necessaria per ottemperare anche a quanto richiesto dalla specifica prescrizione del CIPE inerente il sottopasso ed il relativo rischio idraulico.

Gli interventi sulla viabilità esistente in zona Le Piagge, consistono in piccole variazioni planimetriche delle intersezioni e degli assi viari e sono motivati dalle indicazioni dell'Amministrazione, in particolare dalla necessità di rendere compatibile le strade di futura realizzazione e le viabilità esistenti della zona Le Piagge. Non è prevista la realizzazione di nuove viabilità, ma semplicemente la riqualificazione dei tratti stradali esistenti. La modifica non determina né un cambiamento di localizzazione in area non contigua, né un cambiamento di

tecnologia, né un incremento di dimensione; incide sui fattori accessibilità e fruibilità, gestione acque e paesaggio, migliorando la prestazione ambientale in relazione all'accessibilità, fruibilità e paesaggio.

La **modifica localizzata del capolinea Le Piagge** risponde alle indicazioni dell'Amministrazione e consiste nell'avvicinamento del capolinea delle Piagge alla stazione FS omonima, in modo da avere uno scambio Tramvia-Ferrovia più efficiente. Tale modifica ottempera alle prescrizioni derivanti dalla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA e dalle prescrizioni CIPE per quanto riguarda l'intermodalità *“in relazione alla fermata/capolinea “Le Piagge” dovranno essere effettuate verifiche relative agli spazi e ai percorsi necessari per favorire l'intermodalità con gli altri sistemi di trasporto pubblico, che sono costituiti, in particolare, dal sistema ferroviario metropolitano (fermata Le Piagge) e il sistema di trasporto pubblico su gomma”*. La modifica incide positivamente sui fattori accessibilità e fruibilità dell'opera, andandoli a migliorare.

Il Progetto Definitivo, anche a seguito del previsto abbassamento del rilevato ferroviario, prevede l'**eliminazione delle fermate in quota** ad eccezione di quella denominata Indiano, che risulta essere l'unica fermata in quota che necessita di scale e ascensore. Tale modifica non determina né un cambiamento di localizzazione in area non contigua, né un cambiamento di tecnologia, né un incremento di dimensione ed incide positivamente sui fattori accessibilità e fruibilità dell'opera, andandoli a migliorare.

Il **posizionamento della linea di contatto prevalentemente con pali centrali**, motivato da prescrizioni CIPE, non determina né un cambiamento di localizzazione in area non contigua, né un cambiamento di tecnologia, né un incremento di dimensione; incide positivamente sull'inserimento urbano e paesaggistico dell'opera, permettendo di prevedere, dove la larghezza è maggiore, l'inserimento di alberature.

La **modifica del posizionamento delle Sotto Stazioni Elettriche (SSE)** area Ex OGR, Area Barco-Indiano e Area Piagge, è motivata dalle indicazioni dell'Amministrazione al fine di posizionare le SSE in luoghi opportuni ad assolvere la miglior ubicazione dal punto di vista logistico, di cantierizzazione e in modo da ridurre le interferenze e da allontanare tali strutture il più possibile da immobili abitati e luoghi fruiti dalle persone. La nuova sede delle SSE risulta sempre all'interno della fascia progettuale e quindi in area contigua all'infrastruttura.

- Lo **spostamento delle fermate Cascine, Manifattura Tabacchi e Capolinea Le Piagge**, è motivata dalle indicazioni dell'Amministrazione e conseguenti in particolare all'abbassamento del rilevato ferroviario e alla realizzazione degli incroci a raso, che hanno richiesto piccoli spostamenti di alcune fermate al fine di assolvere la miglior ubicazione dal punto di vista logistico e per la fruibilità dell'opera. La modifica incide su accessibilità e fruibilità dell'opera, comportandone un miglioramento.

- La **realizzazione delle fermate Pergolesi e Via Puglia a banchina centrale**, è finalizzata al miglioramento dell'inserimento urbano dell'infrastruttura e al minor consumo di suolo dell'opera in quanto comporta un modesto risparmio di spazio. Tale modifica non determina né un cambiamento di localizzazione in area non contigua, né un cambiamento di tecnologia, né un incremento di dimensione; incide sui fattori inserimento urbanistico e consumo di suolo, andandoli a migliorare.

- Il **nuovo concept architettonico delle fermate** finalizzato al miglioramento dell'inserimento urbano e paesaggistico dell'infrastruttura, come richiesto anche da prescrizione del CIPE, prevede l'adeguamento delle fermate al contesto urbano attraversato dalla linea tramviaria; non determina né un cambiamento di localizzazione in area non contigua, né un cambiamento di tecnologia, né un incremento di dimensione; incide positivamente sull'inserimento urbano e paesaggistico dell'opera.

- Le **sistemazioni urbane e la previsione di aree di sosta in prossimità di fermata Cascine, fermata Pesciolino e capolinea Le Piagge**, motivate dalle indicazioni dell'Amministrazione, hanno l'obiettivo di riqualificare alcune aree dismesse in prossimità delle fermate tramviarie. Le aree di sosta previste (Pesciolino e Capolinea Le Piagge) sostituiscono e compensano i parcheggi esistenti che risultano da dismettere in quanto interferenti con la linea tramviaria.

Tali modifiche non determinano né un cambiamento di localizzazione in area non contigua, né un cambiamento di tecnologia, né un incremento di dimensione; la modifica incide sui fattori accessibilità e mobilità, in quanto favorisce l'intermodalità, la fruibilità e accessibilità dell'opera e l'utilizzo del mezzo pubblico agevolando la sosta in prossimità di alcune fermate determinando un minor traffico e inquinamento ambientale.

- Le **modifiche all'area deposito**, motivate dalle indicazioni dell'Amministrazione a seguito della variazione del quadro esigenziale, sono finalizzate nel contempo a migliorare l'inserimento urbano e ambientale e ad eliminare le situazioni di degrado, riqualificando l'area e determinando un minor impatto ambientale sul territorio interessato. La riduzione di dimensione del deposito ad 1/3 di quella prevista nel progetto preliminare comporta una sensibile riduzione del consumo di suolo. L'inserimento del lotto destinato al deposito, all'interno di una più ampia proposta di "masterplan" per un nuovo parco urbano, contribuisce ad un miglioramento dell'inserimento paesaggistico dell'opera in un'area attualmente degradata. La struttura, di carattere temporaneo susseguente la realizzazione e l'entrata in esercizio della linea 4.2 e del deposito-officina di Campi Bisenzio, viene concepita nell'ottica di una riqualificazione dell'area e come struttura predisposta alla riconversione, da lasciare al servizio della comunità locale.

La modifica non determina né un cambiamento di localizzazione in area non contigua, né un cambiamento di tecnologia, né un incremento di dimensione.

Proposta della struttura operativa all'autorità competente

- Vista l'istanza presentata dal proponente;
- tenuto conto che i contributi pervenuti da parte dei soggetti competenti in materia ambientale non hanno evidenziato modifiche sostanziali rispetto al precedente progetto sottoposto a verifica di VIA nel 2015 e quindi si possono ritenere favorevoli all'esclusione dalla procedura di verifica di VIA, con condizioni e prescrizioni già prevalentemente forniti nei pareri trasmessi per l'approvazione del progetto definitivo;
- visto anche il parere della Regione Toscana – Direzione Ambiente ed Energia – Settore Valutazione Impatto Ambientale, Valutazione Ambientale Strategica (allegato 8 all'istanza), settore che ha competenze in materia e che ha ritenuto non sono sostanziali le modifiche rispetto al progetto oggetto della Verifica di assoggettabilità a V.I.A. evidenziando che le stesse, in alcuni casi, costituiscono miglioramento in termini di connessione con il tessuto urbano circostante, consumo di suolo e messa in sicurezza idraulica, comportano una riduzione dei fattori di impatto relativi alla pericolosità idraulica, rumore ed emissioni in atmosfera;
- visti i contenuti e preso atto delle valutazioni svolte nell'ambito della *Relazione di modifiche non sostanziali rispetto alla non assoggettabilità alla VIA* (allegato 6 all'istanza);

- considerato quindi che le modifiche apportate, per quanto relazionato, sono frutto degli approfondimenti tecnici normalmente previsti nel passaggio ad una progettazione di livello definitivo e del recepimento delle prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni sopraggiunte e che le stesse modifiche tendono a migliorare la prestazione ambientale o comunque non determinano sensibili variazioni rispetto a quanto valutato nel progetto preliminare oggetto di verifica di assoggettabilità a VIA;
- visti e considerati:
 - l'art. 5 comma 1 lettere l) ed l-bis), nonché l'art. 6 comma 9 e comma 9 bis del DLgs 152/2006;
 - la lettera t) del punto 8 dell'Allegato IV alla parte seconda del DLgs 152/2006;
 - l'art.58 della LR 10/2010;
- considerato quindi che le modifiche previste:
 - non determinano un cambiamento di localizzazione in area non contigua;
 - non determinano significative modifiche impiantistiche o l'introduzione di nuove tecnologie;
 - non determinano un incremento significativo delle dimensioni rispetto al precedente progetto oggetto di verifica di assoggettabilità a VIA;
 - non determinano un incremento significativo dei fattori di impatto;

tutto quanto sopra considerato, questo Servizio ritiene che le modifiche previste si possano ritenere non sostanziali e quindi, ai sensi dell'art. 58 della LR 10/2010, si propone all'autorità competente che il progetto di modifica in oggetto non sia sottoposto a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA. Quanto sopra nel rispetto delle condizioni/prescrizioni riportate nei contributi pervenuti da parte dei Soggetti competenti in materia ambientale ed allegati alla presente. Si ricorda altresì al proponente che è tenuto al rispetto delle prescrizioni del provvedimento di verifica del 2015.

Si evidenzia infine che il presente parere è riferito esclusivamente alle procedure di valutazione di impatto ambientale; è fatto salvo quanto previsto dalla restante normativa ambientale. Quanto sopra non esonera il proponente dall'acquisizione degli atti autorizzativi previsti dalle disposizioni normative vigenti.

Il Responsabile della P.O. Energia,
Valutazione Ambientale e Bonifiche
Arch. Gianni Bordoni ¹

Direzione Ambiente
Il Direttore
Ing. Ilaria Nasti¹

¹ Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs 82/2005. L'originale informatico è stato predisposto presso Il Comune di Firenze in conformità alle regole tecniche di cui all'art. 71 del D.Lgs 82/2005. Nella copia analogica la sottoscrizione con firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del D.Lgs 39/1993.