



Alla c.a. Direzione Mobilità, Infrastrutture e TPL

OGGETTO: Comune di Firenze - Sistema tramviario fiorentino – Realizzazione della linea 3, II lotto: tratta della Libertà – Rovezzano (Linea 3.2.2) – CUP H11J21000010003 Progetto definitivo. **Parere di competenza.**

Vista la vostra nota prot. 0135303 del 26/02/2024 con la quale si richiede un parere di competenza in merito al progetto in oggetto;

considerato che il Comune di Firenze ha indetto la Conferenza dei Servizi decisoria ai sensi dell'art. 14 c.2 della L. 241/1990, relativa all'approvazione del Progetto Definitivo della linea tramviaria Libertà - Rovezzano (Linea 3.2.2);

in base alla documentazione complessivamente trasmessa si rileva che il progetto definitivo presentato, prevede la realizzazione della Linea 3.2.2 del sistema tramviario fiorentino, a partire da Piazza Libertà, all'area della stazione ferroviaria di Rovezzano, compreso l'ampliamento del deposito tramviario verso Bagno a Ripoli, previsto nel progetto del primo lotto della linea 3.2; il citato progetto comprende i seguenti interventi:

- nel tratto iniziale di viale Don Giovanni Minzoni fino alla piazza delle Cure, il progetto della tramvia prende in considerazione due diverse soluzioni per l'attraversamento del fascio di binari della linea ferroviaria in corrispondenza del Cavalcavia; la prima soluzione prevede rampe con un binario unico banalizzato per le percorrenze del tram in entrambe le direzioni e a doppio binario nel sottoattraversamento; la seconda soluzione è contenuta all'interno del progetto definitivo consegnato e si sviluppa interamente a doppio binario.
Il sottoattraversamento citato interferisce pienamente con il sistema fognario di grandi dimensioni a servizio di viale dei Mille, di Piazza delle Cure e delle aree limitrofe, oltre ad interferire con cavidotti, acquedotti e gasdotti; per le fognature longitudinali è prevista la posa di nuove tubazioni su entrambi i lati delle rampe e un allaccio al nuovo sistema per quello trasversale.
L'attuale sottopasso ciclopedonale viene in gran parte demolito e spostato per via dell'interferenza con il nuovo sottoattraversamento ed al suo posto sono previsti due nuovi tunnel pedonali, separati tra di loro, uno lato ovest e uno lato est; la viabilità carrabile di progetto varia la configurazione rispetto alla viabilità esistente;
- nel tratto lungo viale dei Mille, da piazza delle Cure a viale Fanti, il tracciato occuperà il centro strada comportando la diminuzione della carreggiata e conseguentemente il riassetto dello schema di sosta, con trasformazione dei parcheggi da ortogonali a sosta a lisca, utilizzabili anche con corsie da 3.50m.
Il progetto ipotizza un sistema di trazione misto, in parte con alimentazione a batteria (con punti di ricarica ai capilinea) ed in parte con linea di contatto tradizionale; il tratto in "catenary free" è posto in corrispondenza di viale dei Mille compreso tra la fermata "Mille" e la fermata "Campo di Marte";
- nel tratto dell'area dello stadio Artemio Franchi, il tracciato percorre un semianello intorno all'area, interessando il tratto sud-ovest di viale Fanti, viale Malta e nuovamente viale Fanti in tutto lo sviluppo Est; lungo il percorso, al fine di ridurre il più possibile l'interferenza con l'apparato radicale degli alberi, la sezione tramviaria è prevista leggermente sopraelevata rispetto al piano stradale, in modo da limitare la



quantità di scavi e gli abbattimenti delle alberature; è previsto anche la variazione del senso di marcia della viabilità stradale, passando da doppio senso di circolazione a senso unico antiorario;

- nel tratto che si inserisce sull'asse Mamiani – Duse – Verga fino a via del Gignoro, la sede tranviaria è prevista mantenendo il filare di alberature esistenti al centro dei due binari; il riassetto dell'area comprende anche la trasformazione della rotonda di via Lungo l'Affrico, che viene riconfigurata come una intersezione semaforizzata; in questo tratto la sezione risultante prevede corsie di minimo 3.00 m con banchine di minimo 0.25 m e parcheggi in linea;
- nel tratto su via del Gignoro, il tracciato si estende tra il nuovo incrocio semaforizzato Verga – Palazzeschi, e il tronco di scambio Mezzetta-Guarlone-Sottopasso Aretina; il tratto da via Pasquali a via del Guarlone è il secondo punto più delicato dell'intera linea; presenta un punto stretto in cui la sezione esistente non consente l'inserimento di una sede tranviaria a doppio binario comprensiva anche di una corsia veicolare; l'ipotesi progettuale definitiva prevede l'abbattimento ed il riposizionamento del palazzetto Sancat, al fine di realizzare la una nuova viabilità a doppia corsia ad ovest del fabbricato residenziale;
- nel tratto finale in asse con via Vitelli e via della Chimera, successivamente al centro commerciale, il progetto prevede di espropriare alcuni terreni, l'abbattimento di alcuni alberi e lo spostamento di alcuni di dimensioni idonee all'espianto, per consentire l'inserimento della tranvia senza modificare lo schema viabilistico attuale; l'attuale pista ciclabile si trasforma in percorso ciclopedonale; all'incrocio con via della Loggetta il tracciato si sposta da nord a sud di via della Chimera inserendosi in un'area verde attualmente inedita; il tracciato è previsto sopraelevato rispetto alla quota di campagna, per mantenere l'altezza della strada esistente; il tracciato segue questo schema fino al capolinea posto poco prima del parcheggio della stazione ferroviaria Firenze Rovezzano.
- Il tracciato tranviario della linea 3.2.2 ipotizzato ha un'estensione di circa 6,1 km con 15 fermate previste;
- le opere da realizzare interferiscono con il torrente Affrico interamente tombato per l'intero tratto, con il torrente Mensola e con il Mugnone. Il proponente prevede di effettuare il monitoraggio dei due corpi idrici interessati dall'intervento, con punti di monitoraggio collocati a monte e a valle dell'interferenza diretta con il torrente Mensola e Mugnone. Tale monitoraggio è condotto prima, durante e dopo le attività di cantiere, al fine di verificare lo stato qualitativo delle acque superficiali ed intervenire prontamente in caso di emergenze e/o anomalie;
- l'ampliamento del deposito verso Bagno a Ripoli consente il rimessaggio di ulteriori 15 mezzi tramviari, coerentemente con le previsioni sul parco rotabile, relativo alla sola linea 3.2.2 Libertà-Rovezzano;
- il totale delle alberature esistenti censite è di n. 1.513 delle quali n. 402 alberature sono previste da abbattere e n. 460 di nuovo impianto; il saldo complessivo del patrimonio arboreo lungo la linea tranviaria previsto è di un totale di n. 1.571 alberi, considerando il mantenimento di n. 1.111 alberi esistenti;
- le terre e rocce da scavo più consistenti sono quelle per la realizzazione del sottoattraversamento; la scatola prefabbricata ipotizzata è sostenuta dalla messa in opera di diaframmi costituiti da pali che si estendono sino a circa 18 metri di profondità e avrà una profondità massima di circa 9,00 metri; altre opere di scavo risultano dalla realizzazione del pacchetto di sostegno della linea tranviaria e dalla realizzazione della sede del tracciato di circa 0,50-1,00 m. di profondità media;
- la cantierizzazione della linea tranviaria e delle opere connesse è stata concepita individuando 7 macrocantieri, suddivisi a loro volta in aree di lavoro più piccole in modo da realizzare le opere in progressione sequenziale;
- nel cronoprogramma è stata individuata la sequenza di attivazione dei cantieri, la durata delle aree di lavoro ed i percorsi alternativi che sostituiscono le direttrici chiuse;



- è previsto l'impiego di sistemi antivibranti costituiti dall'utilizzo di guancialini in materiale elastomerico posti attorno alle rotaie, dall'impiego di attacchi elastici indiretti (con doppio strato elastomerico, sia sopra sia sotto la piastra di attacco) e nella realizzazione di un sistema flottante su materassino elastico;

considerato che, attraverso la suddetta Cds, gli Enti competenti possono esprimere i singoli pareri di competenza al fine di prendere una decisione relativamente ad una delle due soluzioni progettuali per il sottoattraversamento delle Cure;

considerato che, in data 30 settembre 2009 con la D.D. n. 2009/DD/09657, la Direzione Ambiente del Comune ha determinato di non sottoporre il progetto preliminare alla procedura di V.I.A.;

rilevato che nella premessa della relazione di verifica di assoggettabilità a VIA, denominato elaborato "FL322 PD SFA RL 001 0A", il proponente riporta che *"Il progetto definitivo è corredato di tutta la documentazione necessaria per lo svolgimento della nuova verifica di assoggettabilità ad impatto ambientale e dello studio di incidenza, ai sensi della L.R.T. 10/2010 s.m.i."*;

considerato che il progetto in esame riguarda *"sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane), funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri"*, punto 7 lettera l) dell'allegato IV alla parte seconda del d.lgs.152/2006 e pertanto deve essere sottoposto a procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, di cui all'art.19 del citato decreto di competenza comunale, ai sensi dell'art. 45 bis della l.r. 10/2010;

rilevato che lo studio ambientale è stato redatto sulla base dei documenti definitivi inerenti la soluzione progettuale con il sottopasso tranviario a doppio binario;

con la presente, a scopo collaborativo, si segnala che ai fini del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, nel caso in cui venisse adottata l'ipotesi alternativa di progetto ovvero la soluzione del sottopasso tranviario a binario intercalato, lo studio ambientale dovrà essere integrato e/o perfezionato rielaborando le corrette valutazioni ambientali e la relativa proposta di misure di protezione e mitigazione.

Per ogni informazione riguardo alla presente potrà essere fatto riferimento a:

- Arch. Giovanna Bogni (tel.0554382231, e-mail: giovanna.bogni@regione.toscana.it);
- Ing. Alessio Nenti (tel. 055 4387161, e-mail: alessio.nenti@regione.toscana.it).

Distinti saluti.

La Responsabile
Arch. Carla Chiodini

gb/