

## **PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE SUGLI ASPETTI NORMATIVI E PROCEDURALI INERENTI LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA**

Le seguenti proposte di controdeduzioni rispondono alle osservazioni di carattere procedurale presentate dai cittadini/associazioni. Tali controdeduzioni sono integrative/complementari delle corrispondenti controdeduzioni del proponente riportate nell'allegato 4 alla Delibera.

### **❖ OSSERVAZIONE protocollo PG.396435/2019**

#### **Allegato Tecnico A: Osservazioni parte giuridica**

##### **OSSERVAZIONE 1**

###### **I. Inquadramento normativo; criticità.**

E' noto che gli artt. 19 e 23 del D. Lgs. 152/2016 individuano due distinti procedimenti.

Il primo, la Verifica di assoggettabilità a VIA (c.d. *screening*) si attiva qualora il progetto in questione non presenti caratteristiche tali da impattare significativamente e negativamente l'ambiente. Più propriamente *«la disciplina generale contenuta nel D.Lgs. n. 152 del 2006 configura espressamente la procedura di verifica dell'assoggettabilità a VIA come vero e proprio subprocedimento autonomo che si conclude, nel rispetto delle garanzie partecipative, con un atto avente natura provvedimento, soggetto a pubblicazione»* (Cons. Stato Sez. IV, Sent. n. 4327/2017).

Subprocedimento in quanto teso a verificare la necessità o meno della VIA ex art. 23.

Le specifiche ipotesi in cui è necessaria la verifica sono indicate agli allegati II-bis e IV alla parte seconda del D.Lgs. n. 152/2016. Tuttavia *«l'Amministrazione, ove ritenga che un intervento possa determinare, in concreto, "impatti ambientali significativi e negativi", può sempre disporre l'attivazione della verifica di assoggettabilità a VIA anche al di fuori degli specifici casi prescritti dalla legge»* (Cons. Stato Sez. IV, Sent. n. 5972/2019) motivando tale scelta ai sensi dell'art. 1, comma 2, L. n. 241 del 1990.

La verifica di assoggettabilità è preceduta dallo Studio preliminare ambientale, il quale deve contenere una descrizione del progetto comprendente gli elementi indicati dall'Allegato IV-bis in merito ai quali si devono effettuare valutazioni sugli impatti ambientali che il progetto potrebbe comportare. Si effettua, cioè, un'analisi dei probabili o possibili effetti del progetto.

In particolare il co. 5 dell'allegato IV stabilisce che lo Studio deve contenere *«La descrizione di tutti i probabili effetti rilevanti del progetto sull'ambiente, nella misura in cui le informazioni su tali effetti siano disponibili, risultanti da: a) i residui e le emissioni previste e la produzione di rifiuti, ove pertinente; b) l'uso delle risorse naturali, in particolare suolo, territorio, acqua e biodiversità [...] può contenere una descrizione delle caratteristiche del progetto e/o delle misure previste per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi»*. Diversamente il procedimento di Valutazione di impatto ambientale ex art. 23, D.Lgs. n. 152/2016, impone delle valutazioni fondate su studi e analisi tecnicamente ben più approfondite. Fondamentale ai fini della valutazione è lo Studio di impatto ambientale, previsto dall'art. 22 e che il soggetto proponente deve presentare ai fini dell'attivazione del procedimento ex art. 23, D.Lgs.

152/2016. Caratterizzato da un alto grado di approfondimento tecnico, deve descrivere il progetto in ogni sua caratteristica che possa influire od impattare sulle componenti ambientali. Presupposto è, per l'appunto, che un impatto ambientale significativo sia certo.

Nel caso in esame l'opera *certamente* ha un impatto ambientale "significativo", considerata la complessità delle aree ove interviene, i numerosissimi ricettori (sensibili e non) posti a ridosso della tramvia, l'occupazione di suolo, il rumore e le vibrazioni conseguenti, le opere in alveo sul Fiume Arno previste da progetto.

E ciò è talmente vero che il Proponente ha predisposto non un *Rapporto Ambientale Preliminare*, ma un vero e proprio *Studio di Impatto ambientale* (500 pagine e decine di documenti allegati), Sottraendosi tuttavia – ma lo si vedrà meglio nel prosieguo – all'onere (rilevantissimo in questa fattispecie) di esaminare l'Opzione "0" e le "Alternative di progetto".

Il SIA deve contenere la «Una descrizione delle principali alternative ragionevoli del progetto (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelle relative alla concezione del progetto, alla tecnologia, all'ubicazione, alle dimensioni e alla portata) prese in esame dal proponente, compresa l'alternativa zero, adeguate al progetto proposto e alle sue caratteristiche specifiche, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale, e la motivazione della scelta progettuale, sotto il profilo dell'impatto ambientale, con una descrizione delle alternative prese in esame e loro comparazione con il progetto presentato [...]Una descrizione dei previsti impatti ambientali significativi e negativi del progetto, derivanti dalla vulnerabilità del progetto ai rischi di gravi incidenti e/o calamità che sono pertinenti per il progetto in questione».

Il tenore dei due Studi – il Rapporto Ambientale Preliminare (art. 19 Cod. Amb.) e lo Studio di Impatto Ambientale (art. 23 Cod. Amb.) - è profondamente differente.

Il primo è preordinato ad una «attività [...] connotata da discrezionalità tecnica» (T.A.R. Lombardia, Sez. I, Sent. n. 398/2011) quale è quella dello *screening*, mentre il secondo, in quanto parte fondamentale della richiesta di VIA è finalizzato ad una valutazione che «non concerne una mera e generica verifica di natura tecnica circa l'astratta compatibilità ambientale dell'opera, ma deve implicare la complessiva e approfondita analisi comparativa di tutti gli elementi incidenti sull'ambiente del progetto unitariamente considerato, al fine di valutare in concreto - alla luce delle alternative possibili e dei riflessi della stessa c.d. "opzione zero" - il sacrificio imposto all'ambiente rispetto all'utilità socio-economica perseguita» (T.A.R. Lazio Roma Sez. II bis, 02-05-2019, n. 5551).

Un'opera sicuramente impattante come quella della nuova tramvia mal si sposa con le finalità valutative proprie della procedura *ex art. 19*, rendendosi necessarie fin da subito le diverse e più incisive valutazioni prognostiche dello Studio di Impatto ambientale, specialmente riguardo le alternative praticabili (cui dovrebbe comunque fare un qualche riferimento anche lo Studio preliminare, che deve tener conto «della possibilità di ridurre l'impatto in modo efficace») ed i rimedi e le cautele adottate.

Il rapporto stesso asserisce che il progetto è sicuramente impattante, con particolare riferimento al nuovo ponte sull'Arno (ponte di Bellariva), che influisce certamente sullo stato delle acque e sull'idrodinamica del fiume. Unitamente a tutti gli altri profili di criticità e per le ragioni che si riportano di seguito sembra evidente che il progetto non è stato correttamente inquadrato dal proponente.

## **CONTRODEDUZIONE 1**

Richiamato quanto citato dall'osservante «*l'Amministrazione, ove ritenga che un intervento possa determinare, in concreto, "impatti ambientali significativi e negativi", può sempre disporre l'attivazione della verifica di assoggettabilità a VIA anche al di fuori degli specifici casi prescritti dalla legge*» (Cons. Stato Sez. IV, Sent. n. 5972/2019), si rileva che l'intervento in esame rientra esattamente nell'elenco dell'Allegato IV alla parte seconda del DLgs 152/06 ed in particolare è individuato dalla lettera l) del punto 7. Per l'infrastruttura in oggetto quindi, sia il DLgs 152/06 che la LR 10/2010, prevedono l'effettuazione di una verifica di assoggettabilità a VIA, come indicato nella sentenza e come di fatto sta avvenendo. Si evidenzia che fino ad oggi le procedure di verifica di assoggettabilità a VIA cui sono state sottoposte le linee tranviarie, compresa questa linea nella precedente ipotesi progettuale, e le varianti sostanziali alle stesse linee, sono state tutte escluse dalla VIA, dopo lo svolgimento delle istruttorie e delle valutazioni di merito dei soggetti competenti in materia ambientale. L'esclusione dalla V.I.A. è stata assunta, con atti dell'Amministrazione comunale o della Provincia di Firenze/Città Metropolitana, Enti individuati di volta in volta come Autorità competente secondo le disposizioni regionali vigenti al momento dell'attivazione della procedura (LR 79/98 e LR 10/2010 e loro modifiche ed integrazioni). La procedura intrapresa è pertanto perfettamente in linea con la normativa vigente in base alla quale, per la tipologia di progetto in esame, occorre prioritariamente esperire la verifica di assoggettabilità alla V.I.A (vedasi anche risposta osservazione **17.1.1** nella "Relazione risposta osservazioni cittadini VIA" a cura del proponente).

## **OSSERVAZIONE 2**

### **II. Profili di illegittimità dell'iter seguito.**

#### **II.1 Necessità di assoggettamento a VIA**

Il Proponente ritiene che, ai sensi dell'art. 7 bis Cod. Amb., il progetto debba essere sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA – di competenza regionale – in quanto riconducibile all'ipotesi di cui al punto 7, lettera l) dell'allegato 4 alla parte II del Cod. Amb. : *“Allegato IV - Progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano - 7. Progetti di infrastrutture. l) sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane), funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri”*.

In realtà, il progetto va sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale e non già a Verifica di Assoggettabilità, per le seguenti ragioni:

**A.** L'intervento è molto più ampio e complesso di quanto ritenuto dal Proponente, poiché non ha per oggetto solo la realizzazione della rete tramviaria, bensì una serie articolata di varie opere, destinate ad incidere sull'assetto urbano e sul sistema di circolazione; la previsione del nuovo ponte - carrabile, per il passaggio di veicoli - sull'Arno è strumentale alla modifica dei flussi veicolari, conseguente al cambiamento della circolazione, dovuto al posizionamento della sede tramviaria. La costruzione del nuovo ponte sull'Arno contempla la realizzazione di una penisola provvisoria in alveo ed il posizionamento, sempre nell'alveo, di una pila.

Va, quindi, esclusa, già solo per questa ragione, la riconducibilità dell'intervento alla richiamata ipotesi di cui al punto 7, lettera l).

**B.** Ed infatti, la realizzazione del ponte (caratterizzato da due pile e tre campate con una sezione trasversale larga 22.70 m ed una lunghezza complessiva di circa 200 m, con luci parziali fra gli appoggi di circa 100, 65 e 35 m) permette di ricomprendere il Progetto tra

quelli immediatamente sottoponibili a Valutazione di Impatto Ambientale. Il fatto che questo sia destinato alla riduzione del traffico proveniente dal ponte Verrazzano – destinato ad ospitare la tramvia – pone il progetto nell’ambito di cui alla lett. f-bis), Allegato III parte II d.lgs. n. 152/2006 smi - Progetti di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano: «*strade urbane di scorrimento*». Queste ultime sono definite dall’art. 2, co.3, lett. D, d.lgs. 285/1992 smi: «*D - Strada urbana di scorrimento: strada a carreggiate indipendenti o separata da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate*».

Il Rapporto Ambientale Preliminare (pag. 48) descrive il ponte nel seguente modo: «*La sezione stradale è costituita da due marciapiedi laterali pedonali-ciclabili e da due corsie carrabili per ognuno dei due sensi di marcia. Il nuovo ponte assorbirà il traffico automobilistico sia in fase di cantiere durante l’adeguamento del ponte da Verrazzano per l’inserimento della sede tramviaria, sia per sopperire alla riduzione della sezione di traffico del ponte da Verrazzano in fase di esercizio della nuova tramvia*».

Rispondendo la fattispecie alla definizione legale, si ritiene che lo stesso debba necessariamente essere sottoposto a VIA.

C. Quanto al rischio alluvione, il RAP indica le aree di intervento, rispettivamente, come di pericolosità bassa (Parcheggi e Deposito mezzi); come a medio rischio (parte della linea tranviaria) ed a forte rischio di alluvione (pag. 123): «*come evidente dallo stralcio, il tracciato di progetto, così come i parcheggi scambiatori e il deposito dei mezzi ricadono in aree caratterizzate da pericolosità da alluvione bassa. La restante parte della linea tranviaria ricade in aree a pericolosità media. L’area in cui verrà realizzato il nuovo Ponte sull’Arno e la parte di tracciato in attraversamento all’Arno ricadono infine in aree a Pericolosità elevata*».

Sempre con riferimento alla compatibilità idraulica, nel RAP (pagg. 132 -133) si pone in evidenza che:

“*al fine di rendere il progetto conforme alla normativa idraulica vigente, è necessario:*

- *Verificare l’invarianza idraulica del tracciato tramviario, con particolare riferimento al tratto che ricade in aree a pericolosità idraulica;*

- *Assicurare il non aggravio del rischio idraulico in altre aree dovuto alla realizzazione della linea; verificare che non sia superato il rischio medio R2, ovvero che in caso di evento alluvionale si verifichino solamente danni minori alla nuova infrastruttura che non ne pregiudichino l’agibilità e la funzionalità, e definire le misure preventive atte a regolarne l’utilizzo in caso di eventi alluvionali;*

- *Per il nuovo attraversamento veicolare dovrà essere verificata la compatibilità idraulica nel rispetto delle seguenti condizioni: a) sia assicurato il miglioramento o la non alterazione del buon regime delle acque; b) sia verificato che l’opera non interferisca con la stabilità del fondo e delle sponde; c) la realizzazione dell’intervento non comporti aggravio del rischio in altre aree; d) sia assicurato il rispetto del franco idraulico di sicurezza imposto dalla normativa; e) siano valutati eventuali fenomeni erosivi locali e/o generalizzati conseguenti al restringimento d’alveo con riferimento alle forme ed alle dimensioni di pile, spalle e relative fondazioni, nonché di altre opere in alveo provvisoriale e definitive.*

- *Nei tratti di attraversamento del Fiume Arno (Ponte da Verrazzano e nuovo ponte veicolare) dovrà essere verificata la compatibilità idraulica di ogni intervento che interessa l’alveo, le*

*golene, le sponde e comunque rientra all'interno delle fasce di dieci metri dal ciglio di sponda del F. Arno. Appare chiara la necessità di procedere all'implementazione di modellazione idrologica idraulica a supporto della progettazione; per questa si rimanda dunque alla "Relazione idraulica" FL32PDGGIRL0060B, redatta a supporto della progettazione dell'opera in progetto".*

Queste circostanze, da cui emergono profili di rischio alluvioni e di compatibilità idraulica, da sole sono sufficienti ad assoggettare l'intervento a VIA.

Infatti, la sottoposizione a VIA di un progetto potenzialmente pericoloso, è espressione del più generale principio di precauzione. L'art. 301 co. 1, Cod. Amb., così dispone: *"In applicazione del principio di precauzione di cui all'articolo 174, paragrafo 2, del Trattato CE, in caso di pericoli, anche solo potenziali, per la salute umana e per l'ambiente, deve essere assicurato un alto livello di protezione"*. Il principio di precauzione fa obbligo alle Autorità competenti di adottare i provvedimenti appropriati, al fine di prevenire i rischi potenziali per la sanità pubblica, per la sicurezza e per l'ambiente, ponendo così una tutela anticipata rispetto alla fase dell'applicazione delle migliori tecniche proprie del principio di prevenzione (Cons. Stato, sez. V, 18 maggio 2015, n. 2495). L'applicazione del principio di precauzione comporta dunque che, ogni qual volta non siano conosciuti con certezza i rischi indotti da un'opera anche solo potenzialmente pericolosa, l'azione dei pubblici poteri debba tradursi in una prevenzione anticipata rispetto al consolidamento delle conoscenze scientifiche, anche nei casi in cui i danni siano poco conosciuti o solo potenziali (cfr., *ex multis*, Cons. Stato, sez. IV, 11 novembre 2014, n. 5525).

Nel caso di specie, proprio con un regolare procedimento di VIA si sarebbero potuti analizzare i fattori di pericolo, già segnalati nel RAP, le possibilità di farvi fronte in modo efficace e, in definitiva, si sarebbe potuta accertare, con un grado adeguato di attendibilità, l'insussistenza del rischio che si producano conseguenze dannose.

Peraltro, la riconduzione dell'opera al paragrafo 7 lett. 1, all. IV, incide in modo significativo sulle competenze. Ai sensi della l.r.10/2010 smi, art. 45 bis co. 2 lett. d.1) questo tipo di progetto ricade nelle competenze del Comune ed in particolare del comune di Firenze; infatti, ai sensi del successivo co. 3, qualora la localizzazione del progetto interessi il territorio di due o più comuni, l'autorità competente all'espletamento delle procedure è il comune che risulta interessato in misura prevalente, con riguardo agli aspetti territoriali del progetto. Va da sé che, se il progetto fosse stato rimesso direttamente a VIA, la competenza sul progetto sarebbe stata della Regione (art. 43 co. 1.a l.r. 10/2010 smi). Attesa la natura composita del progetto, non potrebbe affermarsi la competenza del Comune sul parere di VIA, trattandosi di un intervento avente ad oggetto (anche) strade comunali (art. 45 bis co.1 *"sono di competenza comunale le procedure di cui al presente titolo III, relative a: b-bis) i progetti elencati nella lettera af bis) dell'allegato III alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006, limitatamente alle strade comunali"*). Infatti, se la competenza fosse attribuita al Comune, l'effetto sarebbe che il parere di VIA (nell'ipotesi da ultimo riportata) o, più in generale, di assoggettabilità a VIA, potrebbe riferirsi solo agli aspetti di competenza comunale, mentre le altre questioni sfuggirebbero ad una verifica.

## **CONTRODEDUZIONE 2**

In merito al punto “A”, si fa presente che l’intervento in esame, nella sua estensione, come già indicato nella controdeduzione 1, rientra nell’elenco dell’Allegato IV alla parte seconda del DLgs 152/06 ed in particolare resta individuato dalla lettera l) del punto 7 di tale allegato. Per tale infrastruttura quindi sia il DLgs 152/06 che la LR 10/2010, prevedono l’effettuazione di una verifica di assoggettabilità a VIA, di competenza comunale per effetto dell’art.45.bis della LR 10/2010. Per quanto riguarda il punto “A” si rinvia anche alla risposta **17.1.2** riportata nella “*Relazione risposta osservazioni cittadini VIA*” a cura del proponente.

Per quanto riguarda il punto “B”, in relazione al nuovo ponte ed alla relativa classificazione stradale, si rinvia alla risposta **17.1.2** riportata nella “*Relazione risposta osservazioni cittadini VIA*” a cura del proponente.

Per quanto riguarda il punto “C” in merito alla pericolosità idraulica relativa all’area in cui ricade il ponte, si evidenzia che i tratti in alveo dei corsi d’acqua sono “normalmente” classificati in pericolosità idraulica elevata (P3) dal PGRA.

La Regione Toscana, attraverso i propri uffici, è tenuta a verificare la compatibilità idraulica della nuova struttura e delle opere interferenti con il corso d’acqua (rif. art.3- Tutela dei corsi d’acqua della LR 41/2018) ai sensi sia della LR 41/2018 che del RD 523/1904, rilasciando apposita autorizzazione. Si fa presente che ai sensi dell’art.3, comma 2, lettera b) della LR 41/2018, sono consentite le “*opere sovrappassanti e sottopassanti il corso d’acqua*”. In relazione a quanto paventato dall’osservante quindi si rileva comunque un importante “controllo” dell’opera da parte della Regione Toscana. In relazione al generale rischio idraulico, si evidenzia che l’intervento dovrà rispettare quanto stabilito dall’art.13 della LR 41/2018, per cui non dovrà essere superato il rischio medio R2.

Per il punto “C” si rimanda anche ai contenuti della relativa risposta **17.1.2** riportata nella “*Relazione risposta osservazioni cittadini VIA*” a cura del proponente.

## **OSSERVAZIONE 3**

### **II.2 Contenuti del Rapporto Ambientale**

Ai sensi della DGR Toscana dell’1.10.2019, n. 1196, Allegato D, in conformità all’Allegato IV-bis – Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all’articolo 19 del d.lgs. n. 152/2006, lo Studio Preliminare Ambientale deve indicare una «*Sintesi delle conclusioni istruttorie relative alle componenti ambientali interessate dal progetto*». Si specificano le componenti ambientali cui l’Amministrazione, nel valutare lo studio, deve fare riferimento nel decidere:

1. Atmosfera;
2. Ambiente idrico, suolo e sottosuolo;
3. Flora, vegetazione, fauna ecosistemi;
4. Paesaggio e beni culturali;
5. Rumore e vibrazioni;
6. Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti;
7. Materiali di scavo, rifiuti e bonifiche;
8. Salute pubblica;
9. Beni materiali (infrastrutture, attività produttive, attività agricole, ecc.).

In realtà, lo Studio Preliminare Ambientale – Relazione di Verifica di Assoggettabilità a VIA, - FL32PDSFARL0010B – tratta solo di alcune di queste componenti e più precisamente: rumore, vibrazioni, CEM, ambiente idrico, suolo e sottosuolo, atmosfera.

### **CONTRODEDUZIONE 3**

L'allegato D alla DGR 1196/2019 è uno schema di sintesi delle risultanze istruttorie a servizio della Giunta Regionale per le procedure di VIA di competenza regionale e non di verifica di VIA, e comunque non è impegnativo per le altre Amministrazioni. L'Autorità competente, nel caso di progetti sottoposti a verifica di VIA, come il caso in esame, deve valutare il progetto secondo i criteri di cui allegato V alla parte seconda del DLgs 152/06, come previsto dall'art.19 di questo decreto. (si veda anche risposta **17.1.3** riportata nella "*Relazione risposta osservazioni cittadini VIA*" a cura del proponente)

### **OSSERVAZIONE 4**

Inoltre, lo Studio Preliminare Ambientale deve contenere una relazione che ponga in evidenza motivazioni, finalità, alternative di localizzazione e di intervento ipotizzabili.

Infatti, l'art. 48 della l.r. 10/2010 smi, che disciplina il procedimento di VAV, nel testo attualmente in vigore, così dispone: " 2. *Lo studio preliminare ambientale, redatto in conformità all'allegato IV-bis alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006: a) tiene conto dei criteri di cui all'allegato V del medesimo decreto*". L'all. V stabilisce che nello Studio Preliminare vengano considerati i potenziali impatti ambientali del progetto, anche in ordine alla possibilità di ridurre l'impatto in modo efficace (punto 3. lett. h); questo obiettivo si realizza mediante l'individuazione (anche) delle possibili alternative di localizzazione e di intervento ipotizzabili.

Nel RAP non si rinviene la trattazione di questo profilo, soprattutto in relazione alle alternative per la localizzazione del tracciato.

### **CONTRODEDUZIONE 4**

Sia l'allegato IV-bis che l'allegato V alla parte seconda del DLgs 152/06 (entrambi di riferimento per la verifica di VIA), così come anche il DM 30.03.2015 "*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116.*" (GU n.84 del 11.04.2015), non richiedono l'analisi delle alternative come invece specificatamente previsto dal punto 2 dell'allegato VII (contenuti del SIA), allegato alla parte seconda del citato decreto relativo alla procedura di VIA (si veda anche risposta **17.1.3** riportata nella "*Relazione risposta osservazioni cittadini VIA*" a cura del proponente),

Tale controdeduzione risponde anche alla "*Osservazione Alternative Progetto 01*", di pari contenuto, riportata al paragrafo 2 dell'allegato tecnico B: *Dossier tecnico delle osservazioni ambientali*, sempre di questa osservazione PG.396435/2019.

### **OSSERVAZIONE 5**

#### **II.3 Incompletezza della documentazione**

La documentazione è stata pubblicata in modo incompleto.

Infatti, i documenti che seguono non risultano pubblicati, seppure indicati nel documento (pubblicato) “Progetto Definitivo – Parte Unitaria – Elaborati Generali – Elenco Elaborati”, nella “*Sezione 2 - Documentazione tecnico economica*”:

- AA Sistemi informativi e trasmissivi
- G Bonifica da ordigni bellici
- H Testimoniali di Stato
- I Archeologia
- J Stato sovrapposto demolizioni
- K Tracciato analitico
- M Idraulica di piattaforma
- Q fabbricati tecnologici di linea
- U Impianti elettrici di illuminazione
- V Impianti civili di deposito
- W Impianti di trazione elettrica
- X Incroci e segnaletica
- Y Impianti di alimentazione elettrica
- Z Sistema di segnalamento, localizzazione, supervisione e controllo della linea

### **CONTRODEDUZIONE 5**

Per quanto riguarda la verifica di VIA la documentazione di riferimento per l’avvio della procedura è quella contenuta nel seguente elenco: “0 - Elenco Elaborati\_ VIA” ed in particolare lo “studio preliminare ambientale”. Ulteriore documentazione di riferimento è rappresentata dalle integrazioni, conseguenti l’avvio della procedura, come richieste dallo scrivente Servizio, dai Soggetti competenti in materia ambientale coinvolti nella procedura e dal pubblico, qualora pertinenti e quindi meritevoli di accoglimento (si veda anche risposta **17.1.4** riportata nella “*Relazione risposta osservazioni cittadini VIA*” a cura del proponente).

Tale controdeduzione risponde anche alla “*Osservazione\_Generale\_02*”, di pari contenuti, riportata al paragrafo 1 dell’allegato tecnico B: Dossier tecnico delle osservazioni ambientali, sempre di questa osservazione PG.396435/2019.

### **OSSERVAZIONE 6**

#### **III.4 Profili urbanistici**

(...)

Risulta dal RAP che larga parte degli interventi di progetto non sono conformi alla disciplina urbanistica; il Proponente prevede in queste ipotesi di procedere con varianti ai piani per rendere coerenti le opere di progetto con i piani stessi. Si tratta di una procedura illegittima, poiché secondo la disciplina di VIA (cfr. in particolare all. V), è il progetto che deve essere esaminato, quanto alle sue ricadute, rispetto ai criteri di valutazione afferenti l’utilizzazione del territorio e delle sue risorse naturali e dell’impatto ambientale, prevedendo, quindi anche soluzioni che riducano efficacemente questi impatti. Stabilire, perciò, di procedere con varianti di piano – previa verifica di assoggettabilità a VAS – significa eludere la disciplina di tutela prevista dalla VIA per uno (specifico) progetto.



## **CONTRODEDUZIONE 6**

Rispetto a quanto sopra si evidenzia che la linea tramviaria in esame è prevista negli strumenti di pianificazione vigenti del Comune di Firenze e di Bagno a Ripoli quali il Piano Strutturale ed il Regolamento Urbanistico, già sottoposti positivamente a VAS. Le variazioni urbanistiche ai suddetti strumenti di entrambi i Comuni, indotte da alcuni interventi del presente progetto tramviario della linea 3.2.1, sono state sottoposte a preventiva verifica di assoggettabilità a VAS con procedure separate attivate dalle due Amministrazioni. Entrambe le procedure si sono concluse con l'esclusione dalla procedura di VAS, ma con prescrizioni, raccomandazioni ed indicazioni, come riportate negli atti di esclusione: Delibera di Giunta comunale di Firenze 2019/G/00350 del 16.07.2019 e Atto Dirigenziale n.197 del 25.01.2019 della Città Metropolitana di Firenze.

Le procedure suddette, attivate per verificare la significatività degli effetti ambientali indotti dalle varianti ai piani comunali, non esimono tuttavia dalle valutazioni ambientali richieste per il progetto dall'allegato IV-bis e dai criteri di cui all'allegato V alla parte seconda del DLgs 152/06 (si veda anche risposta **17.1.8** riportata nella "*Relazione risposta osservazioni cittadini VIA*" a cura del proponente).

❖ **OSSERVAZIONE protocollo PG.398072/2019**

**OSSERVAZIONE 1**

**2. Tratto Tramvia Bagno a Ripoli**

(...)

A livello sempre generale, non possiamo che fare nostre anche le preoccupazioni emerse da un recente comunicato del “*Gruppo di Ricerca sulla Mobilità Sostenibile nell’Area Metropolitana Fiorentina del LAPEI (Università di Firenze)*”, che appunto sta coordinando la stesura delle osservazioni per assoggettare a VIA -valutazione di impatto ambientale - il progetto di tranvia 3.2 da Piazza Libert  a Bagno a Ripoli.

Emerge dal comunicato che si sono resi conto che tutta la documentazione riguardante il quadro economico ed i costi di quest’opera non   a disposizione dei cittadini tra i documenti pubblicati sul sito web del Comune di Firenze all’indirizzo: [http://news.comune.fi.it/Linea\\_3\\_2\\_1\\_VIA/](http://news.comune.fi.it/Linea_3_2_1_VIA/).

Sempre dal comunicato si apprende che il Comune di Firenze risponde dicendo che tali documenti “non fanno parte della verifica di assoggettabilit  che in questa fase stiamo trattando” e che al limite si pu  fare accesso agli atti (con le tempistiche che conosciamo).

Motivo in pi  per richiedere a gran voce quindi la VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA), in modo che siano valutati anche i costi-benefici dell’opera, nonch  le eventuali alternative ragionevoli del progetto (*quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelle relative alla concezione del progetto, alla tecnologia, all’ubicazione, alle dimensioni e alla portata*) (artt.20 e successivi del D. Lgs 152/2006).

**CONTRODEDUZIONE 1**

Sia l’allegato IV bis – *Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all’articolo 19* che l’allegato V – *Criteri per la verifica di assoggettabilit  di cui all’articolo 19*, entrambi allegati alla parte seconda del DLgs 152/06, rispetto agli elementi da considerare per la procedura in esame, non fanno riferimento al quadro economico e comunque ai costi dell’opera oggetto di valutazione ambientale.

La documentazione attinente il quadro economico   riportata nel progetto definitivo e non fa parte dei documenti relativi alla verifica di assoggettabilit  a VIA il cui riferimento sono gli elaborati riportati nel seguente elenco: “0 - Elenco Elaborati\_ VIA” ed in particolare lo “studio preliminare ambientale”, oltre che gli ulteriori elaborati presentati successivamente ad integrazione.

Si tiene ad evidenziare che   stato comunque presentato il documento siglato FL32PDSFASK1310B “*Ricadute socio economiche del progetto sul territorio interessato*” redatto in ottemperanza a quanto richiesto dalla previgente lettera c) del comma 2, dell’art.48, della LR 10/2010, disposizione normativa che   stata abrogata dall’art.21 della Legge Regionale n. 3 del 7 gennaio 2019, prima quindi dell’avvio della presente procedura di verifica di assoggettabilit  (avvio in data 23 dicembre 2019), (vedasi anche risposta **12.1** nella “*Relazione risposta osservazioni cittadini VIA*” a cura del proponente).

**OSSERVAZIONE 2**

**Cumulo con altri progetti**

Anche se le leggi in vigore non richiedono in questa fase un’analisi dei costi o un confronto con scelte di tecniche di minor costo (che   uno dei contenuti da inserire nello Studio di

Impatto Ambientale – SIA- che in questo caso potrebbero essere rappresentate da bus elettrici), in questa fase devono essere considerate le caratteristiche con il cumulo di altri progetti esistenti e/o approvati. Ci riferiamo ovviamente a tutta la strategia di modifiche che investe Bagno a Ripoli di cui riportiamo alcuni esempi (foto 3 – pag. 5):

1. Primo parcheggio scambiatore per la tramvia: 196 posti auto su 8.550 mq.
2. Secondo parcheggio scambiatore per la tramvia: 262 posti auto su 8.950 mq.
3. Deposito tramvia. Superficie dell'area: 41.600 mq su cui saranno edificati l'officina (2.848 mq) e il rimessaggio (2.295 mq), oltre a: stazione di servizio, tunnel lavaggio, officina impianti fissi, sottostazione elettrica.
4. Resort Villa Olmi: ampliamento di 4.600 mq per una sala congressi da 5/600 posti, 60 nuove camere, piscina, ristorante e uffici.
5. Terzo parcheggio scambiatore per la tramvia: 374 posti auto su 21.700 mq.
6. Capolinea della tramvia, con due pensiline e un fabbricato per il bar, la biglietteria, bagni pubblici e locali per il personale e per la polizia municipale (472 mq coperti su un'area pavimentata di 1.586 mq). A fianco: stazione di scambio per 6 autobus (ATAF ed extraurbani).
7. Centro sportivo della Fiorentina (22 ettari) con 10-12 campi da calcio; uffici nella cascina di Villa Cedri (ex-Enel); e nuove edificazioni per palestre, piscine, spogliatoi, foresteria, refettorio per un totale di 20.000 mq di nuova Superficie Edificabile.
8. Raddoppio della S.I.A.F. in via Don Perosi con sopraelevazione dell'edificio esistente e nuova ala di 800 mq.
9. Scuola di Padule: ampliamento di 1.434 mq per le nuove aule e 648 mq per gli impianti sportivi e i servizi.
10. Scuola di Rimaggio: ampliamento.
11. Villa La Massa: ampliamento da 37 a 86 camere per 172 posti letto totali, attraverso la realizzazione di nuovi edifici per circa 4.000 mq, nuova piscina e parcheggi verdi per 192 auto (sup. 6.741 mq).
12. Match Ball Country Club. 4.200 mq di nuova Superficie Utile Lorda per: palestra con centro benessere, nuova piscina con caffetteria, ampliamento club house, foresteria e direzione.
13. Camping con 100 bungalow prefabbricati alla Pieve a Ripoli (4.000 mq di superficie edificabile), oltre a bar-ristorante (500 mq), mini-market (300 mq), piscine ludiche all'aperto, parcheggi;
14. ampliamento zona sportiva ACD Bagno a Ripoli con nuovo campo di calcetto e piscina coperta.

Come è evidente dall'immagine, il progetto della Tramvia si inserisce in un cambiamento totale di questa area di Bagno a Ripoli, che bene farebbe ad esser valutato da un punto di vista ambientale, appunto nel suo complesso.

## **CONTRODEDUZIONE 2**

L'art.19, comma 10, del DLgs 152/06 richiede per i progetti elencati nell'allegato IV (come il caso in esame) di effettuare la verifica di assoggettabilità a VIA applicando i criteri e le soglie

definiti dalle “*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall’articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116*” approvate dal Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con DM n.52 del 30.03.2015 (GU n.84 del 11.04.2015).

Relativamente al cumulo con altri progetti si riporta quindi quanto disposto dall’art.4.1-cumulo con altri progetti delle suddette Linee guida:

#### *4.1. Cumulo con altri progetti.*

(...)

*Sono esclusi dall’applicazione del criterio del «cumulo con altri progetti»:*

*i progetti la cui realizzazione sia prevista da un piano o programma già sottoposto alla procedura di VAS ed approvato, nel caso in cui nel piano o programma sia stata già definita e valutata la localizzazione dei progetti oppure siano stati individuati specifici criteri e condizioni per l’approvazione, l’autorizzazione e la realizzazione degli stessi;*

*i progetti per i quali la procedura di verifica di assoggettabilità di cui all’art. 20 del decreto legislativo n. 152/2006 e’ integrata nella procedura di valutazione ambientale strategica, ai sensi dell’art. 10, comma 4 del medesimo decreto.*

*La VAS risulta essere, infatti, il contesto procedurale più adeguato a una completa e pertinente analisi e valutazione di effetti cumulativi indotti dalla realizzazione di opere e interventi su un determinato territorio.*

Rispetto a quanto sopra si evidenzia che la linea tramviaria in esame è prevista negli strumenti di pianificazione vigenti del Comune di Firenze e di Bagno a Ripoli quali il Piano Strutturale ed il Regolamento Urbanistico, già sottoposti positivamente a VAS. Le variazioni urbanistiche ai suddetti strumenti di entrambi i Comuni, indotte da alcuni interventi del presente progetto tramviario della linea 3.2.1, sono state sottoposte a preventiva verifica di assoggettabilità a VAS con procedure separate attivate dalle due Amministrazioni. Entrambe le procedure si sono concluse con l’esclusione dalla procedura di VAS, ma con prescrizioni, raccomandazioni ed indicazioni, come riportate negli atti di esclusione: Delibera di Giunta comunale di Firenze 2019/G/00350 del 16.07.2019 e Atto Dirigenziale n.197 del 25.01.2019 della Città Metropolitana di Firenze.

Pertanto, in considerazione delle procedure di VAS già attivate e concluse sui piani urbanistici che contengono l’infrastruttura, il progetto in esame, come indicato dalle Linee guida ministeriali, è da ritenersi escluso dall’applicazione del criterio del “cumulo con altri progetti”.

In merito alle considerazioni sugli sviluppi nell’area di Bagno a Ripoli, si rinvia alla risposta **12.2** nella “*Relazione risposta osservazioni cittadini VIA*” a cura del proponente.

### **OSSERVAZIONE 3**

#### **7. Segnalazione pubblicazione web**

Vorremmo far presente che sul sito del comune di Firenze, quale comune interessato maggiormente dal progetto in questione, non si riesce ad arrivare facilmente alla documentazione. Non facilmente, non ci si arriva proprio nemmeno utilizzando “trova” e mettendo tramvia 3.2. Né si trova qualcosa in amministrazione trasparente, né nella pagina

Pianificazione e governo del territorio, né in albo pretorio. Neanche a scrivere sul *trova* Valutazione di impatto ambientale. Probabilmente non siamo riusciti a trovare la “strada” giusta, ma ammesso che ci sia, una cosa è certa: non è facile trovarla. Noi non ci siamo riusciti.

Non solo. Avendo avuto a disposizione, per altre vie, alcuni documenti sulla modalità per la presentazione delle osservazioni, in cui al loro interno si trovano 2 link per raggiungere la documentazione, segnaliamo ulteriormente che questo link: <http://ambientesostenibilita.comune.fi.it/ambiente/index.html>, porta ad una pagina generica del comune di Firenze, dove, anche se si aprono tutte le notizie, nessuna di queste porta poi ad una eventuale documentazione del progetto (foto 4). Alla documentazione ci si arriva solo da questo link: [http://news.comune.fi.it/Linea\\_3\\_2\\_1\\_VIA/](http://news.comune.fi.it/Linea_3_2_1_VIA/). Ma ribadiamo, per arrivarci, occorre aver scaricato prima parte dei documenti, che dal sito del comune di Firenze non si trovano.

Questa cosa non ci sembra molto corretta perché i documenti dovrebbero essere di facile consultazione e soprattutto essere rintracciabili velocemente sul sito web in cui devono essere pubblicati.

### **CONTRODEDUZIONE 3**

L’art.19, comma 2, del DLgs 152/06 richiede la pubblicazione dello studio preliminare ambientale sul sito web dell’authority competente, al fine di consentire anche l’accesso del pubblico all’informazione ambientale.

Al fine di dare massima diffusione dell’avvio della procedura di verifica di VIA, insieme alla pubblicazione di tutta la documentazione (comprese le modalità per la presentazione delle osservazioni) al seguente link [http://news.comune.fi.it/Linea\\_3\\_2\\_1\\_VIA/](http://news.comune.fi.it/Linea_3_2_1_VIA/), è stato pubblicato l’avviso per il pubblico anche sull’Home Page del Comune di Firenze nella “Area stampa”.

La pubblicazione dell’avviso per il pubblico è avvenuta inoltre sulla sezione “Ambiente” del sito del Comune di Firenze (<https://ambiente.comune.fi.it/> ex <http://ambientesostenibilita.comune.fi.it/ambiente/index.html>) e sulla pagina della “tramvia” nella sezione “Mobilità” del portale comunale, al seguente link: <http://mobilita.comune.fi.it/tramvia/index.html>, dove è tuttora presente.

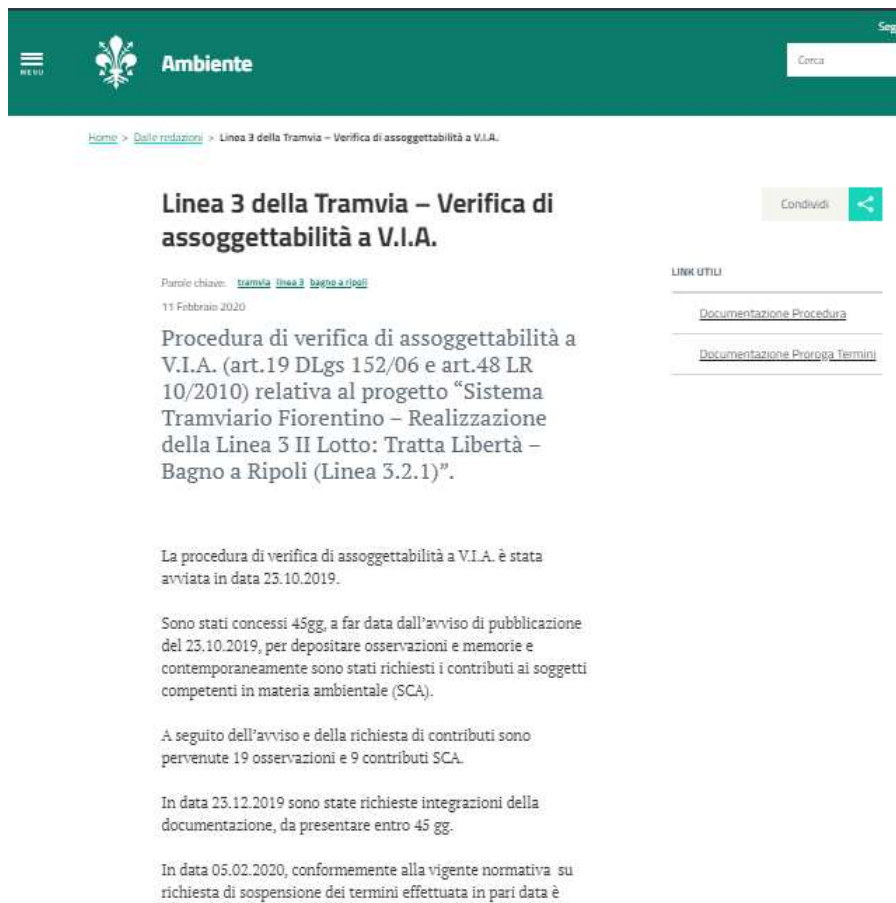
Relativamente alla “Home Page” del portale comunale, l’informazione risulta ancora presente nelle pagine della “Area stampa”, benché sia passato diverso tempo dal periodo concesso per le osservazioni. Accedendo infatti a “Vedi tutto” e scorrendo le pagine fino al mese di ottobre 2019, si ritrova l’avviso per il pubblico (vedi Fig.1)

**Fig.1) – avviso sull’home page del Comune di Firenze nella “Area stampa” (mese di ottobre 2019)**



Nella sezione “Ambiente” (<https://ambiente.comune.fi.it/>), allo stato attuale, sono presenti le informazioni attinenti la procedura aggiornate con riferimento alle fasi successive all'avvio, (vedi fig.2).

**Fig.2) Pagina (ritagliata) presente su “Ambiente” relativa alla procedura di verifica di VIA**



The screenshot shows a web page with a dark green header containing the 'Ambiente' logo and a search bar. The main content area has a white background. The title is 'Linea 3 della Tramvia – Verifica di assoggettabilità a V.I.A.' with a 'Condividi' button. Below the title is the key phrase 'tramvia linea 3 bagno a ripoli' and the date '11 Febbraio 2020'. The main text describes the V.I.A. procedure for the 'Sistema Tramviario Fiorentino – Realizzazione della Linea 3 II Lotto: Tratta Libertà – Bagno a Ripoli (Linea 5.2.1)'. It states that the procedure was started on 23.10.2019, 45 days for observations were granted, and 19 observations and 9 SCA contributions were received. It also mentions that on 23.12.2019, documentation integrations were requested, and on 05.02.2020, a suspension of terms was requested.

Home > [Dalle redazioni](#) > Linea 3 della Tramvia – Verifica di assoggettabilità a V.I.A.

## Linea 3 della Tramvia – Verifica di assoggettabilità a V.I.A.

Condividi

Parole chiave: [tramvia](#) [linea 3](#) [bagno a ripoli](#)

11 Febbraio 2020

Procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A. (art.19 DLgs 152/06 e art.48 LR 10/2010) relativa al progetto “Sistema Tramviario Fiorentino – Realizzazione della Linea 3 II Lotto: Tratta Libertà – Bagno a Ripoli (Linea 5.2.1)”.

La procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A. è stata avviata in data 23.10.2019.

Sono stati concessi 45gg, a far data dall’avviso di pubblicazione del 23.10.2019, per depositare osservazioni e memorie e contemporaneamente sono stati richiesti i contributi ai soggetti competenti in materia ambientale (SCA).

A seguito dell’avviso e della richiesta di contributi sono pervenute 19 osservazioni e 9 contributi SCA.

In data 23.12.2019 sono state richieste integrazioni della documentazione, da presentare entro 45 gg.

In data 05.02.2020, conformemente alla vigente normativa su richiesta di sospensione dei termini effettuata in pari data è

LINK UTILI

- [Documentazione Procedura](#)
- [Documentazione Proroga Termini](#)

Tale pagina web, si ripete, è stata aggiornata con le informazioni sintetiche inerenti l’iter procedurale in corso; essa contiene ed ha sempre contenuto il link (rif. link utili) che rinvia a tutta la documentazione inerente la procedura e, nel passato, anche il file in formato pdf relativo all’avviso al pubblico con le istruzioni per poter presentare le osservazioni. Questo avviso, come già detto, è tuttora reperibile anche sulla pagina “tramvia” della sezione “Mobilità” del portale comunale.

## ❖ OSSERVAZIONE protocollo PG.398106/2019

### **OSSERVAZIONE 1**

#### **I. Sull'autorità competente alla verifica di assoggettabilità del progetto:**

1. Si rimarca preliminarmente come il progetto di cui trattasi rientri tra quelli di cui all'allegato IV alla parte II del Codice dell'Ambiente e risulta pertanto sottoposto alla verifica di assoggettabilità di competenza della Regione Toscana.
2. Esso ha infatti inequivocabilmente ad oggetto i *“sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie [...]) esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri”* contemplati alla lettera l) del punto 7 dell'allegato IV alla parte II del D.Lgs. 152/2006, appunto relativo ai *“Progetti di infrastrutture”* di competenza regionale.

### **CONTRODEDUZIONE 1**

L'art.45 bis della LR n.10 del 12.02.2010, *“Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA), di autorizzazione integrata ambientale (AIA) e di autorizzazione unica ambientale (AUA).”*, dispone che sono di competenza comunale i progetti elencati al paragrafo 7, lett. l) dell'allegato IV alla Parte II del DLgs. 152/06 (rif. art.45 bis, comma 2, lett.d, punto 1, della LR 10/2010), comprese le modifiche o estensioni agli stessi (art. 45 bis, comma 2, lett. g). Inoltre, per i progetti di carattere sovracomunale come quello in questione, il comma 3 dell'art.45 bis prevede che la procedura di verifica di VIA sia in capo all'autorità competente del comune che risulta interessato in misura prevalente, con riguardo agli aspetti territoriali del progetto.

Per quanto sopra, considerati i disposti dell'art.45 bis della LR 10/2010 (legge regionale che ha recepito le disposizioni del DLgs 152/06 in materia di valutazioni ambientali), la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA risulta di competenza del Comune di Firenze.

(vedasi anche risposta **19.1.1** nella *“Relazione risposta osservazioni cittadini VIA”* a cura del proponente).

### **OSSERVAZIONE 2**

#### **II. Sulle criticità metodologiche dello studio preliminare ambientale condotto.**

(...)

2. Non solo. Nella fattispecie, ai sensi del combinato disposto di cui all'art.19, comma 10, del D.Lgs. 152/2006 e al già citato allegato IV, punto 7, lett. l), alla Parte II del medesimo decreto, la verifica di assoggettabilità a VIA deve essere effettuata applicando i criteri e le soglie definite del decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30.3.2015, n. 82545, che detta appunto le Linee Guida per il c.d. *screening* con riferimento ai progetti di competenza delle Regioni. Tali criteri si assommano a quelli già indicati nell'allegato V alla parte II del Codice dell'Ambiente, comportando - tra le varie cose - una riduzione percentuale delle soglie dimensionali fissate, con conseguente estensione del campo di applicazione delle disposizioni in materia di VIA (così appunto le Linee Guida, allegato I al citato DM 30.3.2015, punti 1, terzo cpv. e 2, terzo cpv.).

### **CONTRODEDUZIONE 2**

Rispetto a quanto sopra, ed in particolare rispetto alla riduzione percentuale delle soglie dimensionali, si ritiene di rilevare che la riduzione prevista (da adottare nel caso in cui ricorrano le condizioni individuate dal DM 30.03.2015) si applica per verificare se un

progetto debba essere o meno sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA; sempre che questo non rientri già nelle soglie fissate dall'allegato IV alla parte seconda del DLgs 152/06. In questo senso va letta la frase *“con conseguente estensione del campo di applicazione delle disposizioni in materia di VIA a progetti potenzialmente in grado di determinare effetti negativi significativi sull'ambiente”* riportata nell'allegato I del DM 30.3.2015, al punto 1, terzo capoverso. Nel caso specifico la linea tranviaria rientra già nei progetti in elenco all'allegato IV e non necessita quindi della verifica richiesta dal DM 30.03.2015.

In merito all'applicazione dei criteri pertinenti di cui all'allegato V alla parte II del DLgs 152/06 e degli ulteriori criteri di cui al DM 30.03.2015, si fa presente che essi sono tenuti in debita considerazione nelle valutazioni svolte sul progetto (vedasi anche risposta **19.2.1** nella *“Relazione risposta osservazioni cittadini VIA”* a cura del proponente).



## ❖ **OSSERVAZIONE protocollo PG.398155/2019**

### **OSSERVAZIONE 1**

#### **2. Impatti e aspetti critici già presenti**

Dopo aver studiato il progetto del sistema tramviario dei primi tre tracciati (linea 1 “Villa Costanza - Alamanni Stazione Santa Maria Novella, linea 2 “Piazza dell’Unità Italiana - Aeroporto di Peretola” e linea 3 “Alamanni Stazione Santa Maria Novella - Careggi Ospedale”) sono emerse una serie di problematiche e criticità molto rilevanti a livello urbanistico e paesaggistico-ambientale.

Quello che ancora non è chiaro è perché non sia mai stata redatta la valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) per i progetti precedenti e per quello attuale della linea 3.2 II lotto (Piazza della Libertà - Bagno a Ripoli). Nel progetto di una infrastruttura di questo livello, tale valutazione dovrebbe essere sempre realizzata.

(...)

Nel “nostro progetto” del sistema tramviario fiorentino non è presente alcuna Valutazione di Impatto Ambientale, né a livello generale, nel progetto complessivo, né a livello di ogni singolo progetto per ogni segmento di linea.

(...)

### **CONTRODEDUZIONE 1**

Al contrario di quanto asserito nell’osservazione, in relazione all’assoggettabilità a V.I.A., si fa presente che le linee tramviarie, comprese le relative varianti sostanziali, sono state sottoposte a verifica di assoggettabilità a VIA, sia in applicazione della LR 79/98 che della successiva e sostitutiva LR 10/2010. Tutte le procedure in capo all’Amministrazione comunale o della ex Provincia di Firenze e della Città Metropolitana di Firenze (individuate di volta in volta come autorità competente secondo le disposizioni normative vigenti al momento dell’attivazione della procedura), si sono concluse con l’esclusione dalla Valutazione di Impatto Ambientale dell’infrastruttura tramviaria con prescrizioni e condizioni. Gli atti relativi, compreso quello attinente la linea in esame (precedente percorso della linea 3.2.1 fino al confine di Bagno a Ripoli), sono disponibili, per quanto riguarda il Comune di Firenze, al seguente indirizzo: [https://www.comune.fi.it/pagina/amministrazione-trasparente/provvedimenti?language\\_content\\_entity=it;](https://www.comune.fi.it/pagina/amministrazione-trasparente/provvedimenti?language_content_entity=it;)

Per quanto riguarda la ex Provincia di Firenze e la Città Metropolitana di Firenze si rimanda la ricerca degli atti al relativo sito web istituzionale.

A titolo di esempio si riportano solo alcuni atti:

- per la linea 2: DGC 01074/2000;

- 2° variante alla linea 2: DGC 00850/2006;

- per la linea 4.1: AD 5051 del 17.12.2015 della Città Metropolitana di Firenze;

(vedasi anche risposta osservazione **18.1.1** nella “*Relazione risposta osservazioni cittadini VIA*” a cura del proponente).

### **OSSERVAZIONE 2**

#### **11. sintesi dei maggiori problemi e impatti presenti: contenuti delle osservazioni**

In questa parte del lavoro ripercorriamo i problemi e gli impatti analizzati al punto precedente,

reinterprelandoli quali “Osservazioni” alla relazione proposta dal gestore del sistema tramviario.

(...)

### **11.5 Aspetti economico - finanziari : costi eccessivi**

La tratta 3.2 della rete tramviaria fiorentina costerebbe secondo l’attuale progetto oltre 300 milioni per una lunghezza di 7,4 chilometri di percorso. Quindi un costo unitario di oltre 40 milioni a chilometro, che supera addirittura quello già esorbitante – da record mondiale – di ca 35 mln a chilometro registratosi nelle tratte fin qui realizzate. Tutto ciò a fronte di costi medi unitari per opere analoghe recenti di 12 milioni a chilometro in Europa, e di 10,5 milioni a chilometro in Italia.

Un modello di spesa abnorme che evidentemente condiziona le scelte, fino a possibili anomalie procedurali, che possono diventare illecite (vedi punto 9).

La tratta 3.2 della rete tramviaria fiorentina costerebbe secondo l’attuale progetto oltre 300 milioni per una lunghezza di 7,4 chilometri di percorso. Quindi un costo unitario di oltre 40 milioni a chilometro, che supera addirittura quello già esorbitante – da record mondiale – di ca 35 mln a chilometro registratosi nelle tratte fin qui realizzate. Tutto ciò a fronte di costi medi unitari per opere analoghe recenti di 12 milioni a chilometro in Europa, e di 10,5 milioni a chilometro in Italia.

## **CONTRODEDUZIONE 2**

Sia l’allegato IV bis – *Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all’articolo 19* che l’allegato V – *Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all’articolo 19*, entrambi allegati alla parte II del DLgs 152/06, non fanno riferimento, rispetto agli elementi da considerare per la procedura in esame, al quadro economico e comunque ai costi dell’opera oggetto di valutazione ambientale.

La documentazione attinente il quadro economico è riportata nel progetto definitivo e non fa parte dei documenti relativi alla verifica di assoggettabilità a VIA il cui riferimento sono gli elaborati riportati nel seguente elenco: “0 - Elenco Elaborati\_ VIA” ed in particolare lo “studio preliminare ambientale”, oltre che gli ulteriori elaborati presentati successivamente ad integrazione.

Si tiene ad evidenziare che è stato comunque presentato il documento siglato FL32PDSFASK1310B “*Ricadute socio economiche del progetto sul territorio interessato*” redatto in ottemperanza a quanto richiesto dalla previgente lettera c) del comma 2, dell’art.48, della LR 10/2010, disposizione normativa che è stata abrogata dall’art.21 della Legge Regionale n. 3 del 7 gennaio 2019, prima quindi dell’avvio della presente procedura di verifica di assoggettabilità (avvio in data 23 dicembre 2019) .

(vedasi anche risposta **18.1.1** nella *Relazione risposta osservazioni cittadini VIA* a cura del proponente).

## **SINTESI OSSERVAZIONE 3**

### **11.6 Criticità metodologiche e procedurali.**

(...)

Ancora va rilevato che non sono considerate alternative costruttive, tecnologiche, programmatiche al progetto proposto, invece essenziali per una valutazione ambientale corretta.

(,,)

Infine il progetto prevede nuovi impianti ingombranti (nuovo ponte sull'Arno) di caratteristiche e dimensioni tali da richiedere procedura di VIA dedicata e specifica; in aggiunta a quella riferita all'intera tratta.

(...)

### **CONTRODEDUZIONE 3**

Sia l'allegato IV-bis che l'allegato V alla parte seconda del DLgs 152/06 (entrambi di riferimento per la verifica di VIA), così come anche il DM 30.03.2015 "*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116.*" (GU n.84 del 11.04.2015), non richiedono l'analisi delle alternative come invece specificatamente previsto dal punto 2 dell'allegato VII (contenuti del SIA), allegato alla parte II del citato decreto relativo alla procedura di VIA (si veda anche la risposta **18.2.14** riportata nella "*Relazione risposta osservazioni cittadini VIA*" a cura del proponente).

In merito ai "nuovi impianti ingombranti" si fa presente che l'intervento in esame, nella sua estensione rientra nell'elenco dell'Allegato IV alla parte seconda del DLgs 152/06 ed in particolare resta individuato dalla lettera l) del punto 7 di tale allegato. Per tale infrastruttura quindi sia il DLgs 152/06 che la LR 10/2010 prevedono l'effettuazione di una verifica di assoggettabilità a VIA.

Per quanto riguarda il nuovo ponte sull'Arno, si rinvia alla risposta **17.1.2** e **18.2.14** riportate nella "*Relazione risposta osservazioni cittadini VIA*" a cura del proponente.

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

Il Dirigente del Servizio  
Sostenibilità, Valutazione Ambientale,  
Geologia e Bonifiche  
Arch. Marcello Cocchi

*documento sottoscritto digitalmente ai sensi della normativa vigente*