

Leggasi:

Determina:

1. La confezione del seguente medicinale per uso umano di nuova autorizzazione, corredata di numero di A.I.C. e classificazione ai fini della fornitura:

ELAHERE

Art. 3.

La presente determina sarà pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 20 febbraio 2025

*Il Presidente:* NISTICÒ

25A01830

## COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 19 dicembre 2024.

**Sistema tramviario fiorentino - Approvazione progetto definitivo della linea 4.1, tratta Leopolda-Piagge - Programma delle infrastrutture strategiche legge 21 dicembre 2001, n. 443 (legge obiettivo) - (CUP H11J12000200001).** (Delibera n. 86/2024).

### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

NELLA SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 2024

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato, ed in particolare il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, il quale all'art. 1-bis ha previsto che dal 1° gennaio 2021, per «rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in vista del perseguimento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile indicati dalla risoluzione A/70/L.I adottata dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015», il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile», di seguito CIPESS, e che, pertanto, qualunque richiamo al CIPE deve intendersi riferito al CIPESS;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, recante «Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto», ed in particolare l'art. 3;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri» e successive modificazioni;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi», e successive modificazioni;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, recante «Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali», che all'art. 1, comma 5, ha istituito presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici», di seguito MIP, con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo la cui attività è funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante «Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazioni per pubblica utilità», e successive modificazioni;

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante «Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive» (cosiddetta «Legge obiettivo»), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121, con la quale questo Comitato ha approvato il primo Programma delle infrastrutture strategiche, che include, nell'Allegato 1, nell'ambito dei «Sistemi urbani», l'infrastruttura «Firenze sistema tramviario», e, nell'allegato 2, il «Sistema a guida vincolata di Firenze (tranvia fiorentina)»;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, recante «Attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», e successive modificazioni, con il quale è stata stabilita la procedura per l'approvazione dei progetti preliminari e dei progetti definitivi delle opere rientranti nel Programma infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale;

Vista la normativa vigente in materia di codice unico di progetto, di seguito CUP, e in particolare:

1. la delibera di questo Comitato 27 dicembre 2002, n. 143, come successivamente integrata e modificata dalla successiva delibera 29 settembre 2004, n. 24, con la quale questo stesso Comitato ha definito il sistema per



l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP stesso deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», come modificata dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, il quale, all'art. 11, ha disposto che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, ha previsto, tra l'altro, l'istituto della nullità degli «atti amministrativi adottati da parte delle amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzazione l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti codici, che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, recante «Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia» e successive modificazioni, che all'art. 6 definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Vista la delibera CIPE del 25 luglio 2003, n. 63, con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito MIT, è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni recante «Norme in materia ambientale»;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e successive modificazioni, le cui disposizioni rimangono in vigore ai sensi dell'art. 225, comma 10 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, recante il «Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'art. 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici», entrato in vigore il 1° aprile 2023 e le cui disposizioni, con i relativi allegati, hanno acquistato efficacia il 1° luglio 2023;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, recante «Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria», convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante «Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136», e successive modificazioni;

Viste le disposizioni in tema di controllo dei flussi finanziari e visti, in particolare:

1. l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, recante «Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei la-

vori relativi alle infrastrutture strategiche e agli insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis, e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del citato decreto legislativo n. 50 del 2016;

2. la delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15, che - ai sensi del comma 3 del richiamato art. 36 del decreto-legge n. 90 del 2014 - aggiorna le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera di questo Comitato 5 maggio 2011, n. 45;

Visto il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 recante «Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive» (cosiddetto Sblocca Italia), convertito dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, e successive modificazioni, e visto in particolare l'art. 3, che:

1. ai commi 1 e 1-bis, ha incrementato la dotazione del Fondo di cui all'art. 18, comma 1, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito dalla legge 9 agosto 2013, n. 98;

2. al comma 2, ha stabilito che con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, siano finanziati, a valere sulle risorse del Fondo sopra richiamato, tra l'altro, gli interventi di cui alla lettera c) del comma stesso, «appaltabili entro il 30 aprile 2015 e cantierabili entro il 31 ottobre 2015», compresa la «tramvia di Firenze»;

3. al comma 3-bis ha stabilito che, ai fini della revoca dei finanziamenti, «le condizioni di appaltabilità e di cantierabilità si realizzano quando i relativi adempimenti, previsti dai decreti di cui al comma 2, sono compiuti entro il 31 dicembre dell'anno dell'effettiva disponibilità delle risorse»;

4. al comma 5, ha previsto che il mancato rispetto delle condizioni fissate dal comma 3-bis determina la revoca del finanziamento assegnato;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 4 marzo 2015, n. 82, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, emanato sulla base del sopra citato decreto-legge n. 133 del 2014, con il quale è stato individuato il finanziamento da assegnare a ciascun intervento di cui all'art. 3, comma 2, lettera c), ultimo capoverso, del predetto decreto-legge n. 133 del 2014, e, in particolare, è stato destinato un importo di 100.000.000,00 di euro per la «Tramvia di Firenze»;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, con il quale è stata soppressa la Struttura tecnica di missione istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, e ha disposto che i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto sono trasferiti alle competenti Direzioni generali del Ministero, alle quali è stata demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Vista la delibera di questo Comitato del 6 agosto 2015, n. 62, come aggiornata dalla delibera CIPE del 26 novembre 2020, n. 62, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Protocollo di legalità licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sor-



veglanza delle grandi opere, di seguito CCASGO, istituito con decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto l'art. 1, comma 228, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, come modificata dall'art. 1, comma 1085, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, che ha disposto che il fondo di cui all'art. 1, comma 88 della legge 27 dicembre 2013, n. 147, è destinato esclusivamente alle reti metropolitane e alle linee tramviarie, compreso il materiale rotabile, purché ricadenti in aree metropolitane, nonché la relativa assegnazione di un contributo quindicennale in erogazione diretta per un totale di 327.000.000,00 di euro, di cui 29.900.000,00 euro destinati al fondo per migliorare l'offerta di servizi di trasporto pubblico locale nelle aree metropolitane, di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 settembre 2023, n. 244, che modifica l'allegato 1 al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 2 marzo 2018, n. 86, con il quale le risorse originariamente assegnate al Comune di Firenze per la realizzazione dell'intervento «Linea tranviaria 2.2: tratta Sesto Fiorentino - Polo scientifico» sono state trasferite all'intervento in argomento;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 22 dicembre 2017, n. 587, che:

1. ha ripartito fra vari interventi le risorse del suddetto fondo stanziato sul capitolo 7400, pari ai citati 1.397 milioni di euro complessivi, assegnando il finanziamento di 47 milioni di euro al Comune di Firenze per la «Linea tranviaria 4.1: tratta Leopolda-Piagge»;

2. ha previsto che, con successivo provvedimento, la Direzione generale competente avrebbe ripartito in annualità il contributo assegnato ad ognuno degli interventi finanziati;

3. ha stabilito che le risorse ripartite s'intendano revocate «qualora il soggetto beneficiario non provveda all'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante», di seguito OGV, «per l'affidamento dei lavori entro il 31 dicembre 2020»;

4. ha previsto che le risorse in questione s'intendano altresì revocate nel caso di mancato rispetto del cronoprogramma di cui all'art. 2 del decreto stesso, «dovuto a fatti o atti che impediscano l'utilizzo delle risorse disponibili entro ventiquattro mesi dal termine previsto per la conclusione dell'intervento»;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 6 agosto 2018, n. 360, pubblicato sul sito internet del predetto Ministero, come da avviso riportato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 233 del 2018, che conferma il riparto delle risorse di cui al citato decreto n. 587 del 2017, previa acquisizione dell'intesa della Conferenza unificata, e che rinvia allo stesso decreto n. 587 per le modalità di attribuzione ed erogazione delle risorse stesse;

Visto il decreto del MIT 14 settembre 2018, n. 234, con il quale, ai sensi dell'art. 2 del citato decreto n. 587 del 2017, sono stati ripartiti in annualità dal 2017 al 2025 e impegnati i contributi destinati ai comuni, per il citato importo totale di 1.397 milioni di euro, tra cui i 47 milioni di euro destinati al suddetto intervento del Comune di Firenze;

Vista la delibera CIPE 4 aprile 2019, n. 6, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare del «Sistema tramviario fiorentino - Linea tramviaria 4.1 Leopolda-Piagge», determinando l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, l'accertamento della compatibilità ambientale dell'opera ed il perfezionamento, ad ogni fine urbanistico e edilizio, dell'intesa Stato-regione sulla sua localizzazione, e con la quale è stato altresì determinato il sopra citato contributo di 100.000.000,00 euro in 95.000.000,00 euro per la «Tramvia di Firenze: prima fase funzionale progettazione del tratto interrato centro storico della Linea 3 e prosecuzione Linea 4 di Firenze tratta Leopolda - Piagge»;

Visto il voto n. 179 del 1° agosto 2023 con il quale il Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto a impianti fissi del MIT, di seguito CTP, esprimeva parere favorevole in linea tecnica ai fini del rilascio del nulla osta tecnico ex art. 3 del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980;

Considerato che, con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 343 del 22 dicembre 2023, è stato fissato al 31 dicembre 2024 il termine per il conseguimento dell'OGV di cui all'art. 4 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 22 dicembre 2017, n. 587 e dell'art. 4 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 86 del 2 marzo 2018, come modificato con i successivi decreti n. 8 del 14 gennaio 2022 e n. 410 del 23 dicembre 2022;

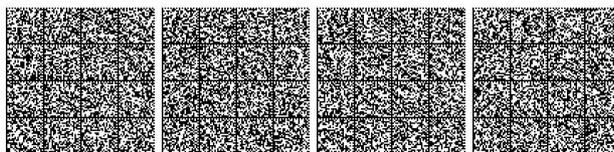
Visto il voto n. 184 del 15 marzo 2024 con il quale il CTP esprimeva parere economico favorevole sul progetto definitivo della linea tramviaria 4.1 di Firenze;

Visto il decreto direttoriale Registro decreti n. 334 del 31 ottobre 2024 del MIT, con il quale è stato rilasciato il nulla osta tecnico ai fini della sicurezza, ai sensi dell'art. 3 del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980, ed espresso il parere favorevole in linea economica sul progetto definitivo dell'intervento «Sistema tramviario Fiorentino Linea 4.1 Tratta Leopolda-Piagge»;

Considerato che nell'ambito della procedura di cui all'art. 166 del decreto legislativo n. 163 del 2006, la Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Firenze e per le Province di Pistoia e Prato, di seguito SABAP, si è espressa in merito agli aspetti archeologici, approvando il progetto di archeologia preventiva, richiamando la sottoscrizione di specifico Accordo tra SABAP e il Comune di Firenze, con le relative prescrizioni e raccomandazioni;

Considerato che il progetto preliminare approvato era stato oggetto di procedura di verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale, di seguito VIA, conclusasi con parere di esclusione;

Valutato che nell'ambito degli elaborati progettuali è stata prodotta una specifica relazione inerente alle modifiche non sostanziali rispetto alla non assoggettabilità alla VIA, nella quale, per ogni variazione tra progetto preliminare e progetto definitivo, è stata data evidenza del motivo della modifica, dei fattori ambientali variati, degli effetti prodotti e della significatività degli effetti prodotti sui fattori ambientali;



Considerato che con deliberazione della Giunta n. DG/2022/00242 del 24 maggio 2022 è stata disposta la proroga dell'efficacia del precedente provvedimento fino al 29 giugno 2029, ed è stata attestata la non sostanzialità delle modifiche intercorse;

Considerato che in relazione al vincolo preordinato all'esproprio esso è stato confermato nel previgente strumento urbanistico del Comune di Firenze «Regolamento urbanistico 2015-2023» ed inoltre il nuovo Piano strutturale e il Piano operativo, approvato con deliberazione del Consiglio comunale di Firenze n. DC/2024/00020 del 27 marzo 2024, contiene la scheda relativa all'intervento in esame, il cui perimetro di intervento coincide con quello indicato nel progetto definitivo;

Vista la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 7 dicembre 2021, con la quale sono state fornite «linee di indirizzo sull'azione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) per l'anno 2022», prevedendo che i progetti ed i piani di investimenti pubblici sottoposti all'esame e all'approvazione di questo Comitato dovranno essere orientati alla sostenibilità;

Vista la nota DIPE del 21 gennaio 2022, n. 268, contenente indicazioni preliminari in materia di relazioni di sostenibilità per progetti infrastrutturali, relativa alle proposte che verranno sottoposte al CIPESS, inviata nelle more dell'emanazione della delibera di cui alla citata direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 2021;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica del 31 ottobre 2022, con il quale il senatore Alessandro Morelli è stato nominato Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri;

Visto il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri», convertito con modificazioni dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2022, con il quale il senatore Alessandro Morelli è stato nominato Segretario del CIPESS, e gli è stata assegnata, tra le altre, la delega ad esercitare le funzioni spettanti al Presidente del Consiglio dei ministri in materia di coordinamento della politica economica e di programmazione e monitoraggio degli investimenti pubblici, compresi quelli orientati al perseguimento dello sviluppo sostenibile, nonché quelli in regime di partenariato pubblico-privato;

Visto il decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, recante il «Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'art. 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici» e successive modificazioni;

Visto l'art. 225, comma 10, del predetto decreto legislativo n. 36 del 2023, il quale prevede che «per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche di cui alla disciplina prevista dall'art. 163 e seguenti del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, già inseriti negli strumenti di programmazione approvati e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, i rela-

tivi progetti sono approvati secondo la disciplina prevista dall'art. 163 e seguenti del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo n. 163/2006»;

Vista la delibera CIPESS n. 14 del 23 aprile 2024, con la quale, per l'intervento in questione, finanziato in precedenza con risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, di seguito FSC, del periodo di programmazione 2014-2020 (27,55 milioni di euro, di cui 24 milioni di euro ad inizio programmazione nell'ambito del Piano di Sviluppo e Coesione della Città metropolitana di Firenze di cui alla delibera CIPE n. 56 del 2016 e 3,55 milioni di euro con un successivo riparto), risulta «accertato il defianziamento degli interventi delle sezioni ordinarie dei Piani sviluppo e coesione», di seguito PSC, «indicati analiticamente nell'allegato 2» fra i quali rientra la linea tramviaria 4.1 Leopolda-Piagge, in quanto nel medesimo allegato n. 2 il progetto della linea 4.1 viene classificato come progetto privo di obbligazioni giuridicamente vincolanti maturate al 30 giugno 2023 («con riferimento ai PSC ai sensi dell'art. 56, comma 2, terzo periodo, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, in esito alle verifiche di cui all'art. 44, comma 7, lettera b, e comma 7-bis, del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34»);

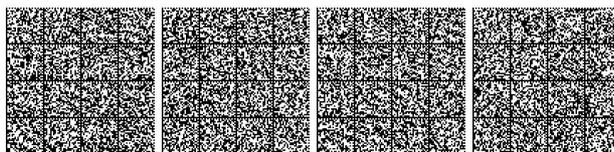
Vista la nota 3 dicembre 2024, n. 45881, con la quale il MIT ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato della proposta di approvazione del progetto definitivo relativo all'intervento denominato «Sistema tramviario fiorentino - Linea 4.1 Tratta Leopolda-Piagge», trasmettendo la relativa documentazione istruttoria;

Vista la nota 12 dicembre 2024, n. 10207, con la quale il MIT ha trasmesso l'elenco delle prescrizioni e raccomandazioni della Direzione generale per il trasporto pubblico locale, con relativo allegato sottoscritto, da ottemperare nelle successive fasi progettuali e attuative dell'intervento, che viene allegata alla presente delibera;

Vista la nota 12 dicembre 2024, n. 30674, con la quale l'Ufficio di Gabinetto del Ministero della cultura, di seguito MIC, in relazione alla convocazione della riunione preparatoria del Comitato del 12 dicembre 2024, ha trasmesso la nota 11 dicembre 2024, n. 39856, del Dipartimento per la tutela del patrimonio culturale con la quale è stato richiesto di richiamare nella delibera «le prescrizioni impartite dalla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Firenze e le Province di Pistoia e Prato con parere n. 26002 dell'11 ottobre 2021»;

Vista la nota 16 dicembre 2024, n. 10297, con la quale il MIT ha nuovamente trasmesso la relazione del RUP e l'elenco delle prescrizioni e osservazioni, che includono anche quelle richieste dal MIC di cui alla citata nota 12 dicembre 2024, n. 30674, con relativo allegato sottoscritto, da ottemperare nelle successive fasi progettuali e attuative dell'intervento, elenco prescrizioni e osservazioni che viene allegato alla presente delibera;

Vista la citata nota MIT 16 dicembre 2024, n. 10297, che comprende anche una specifica relazione del Comune di Firenze che effettua una valutazione dell'impatto derivante dal minore materiale rotabile a disposizione prima della successiva fase progettuale;



Vista la nota MIT 17 dicembre 2024, n. 10352, con la quale il ministero:

1. ha comunicato che «ritiene ammissibile il modello di esercizio proposto per l'intera rete tranviaria fiorentina considerando, come indicato nella relazione istruttoria, il contributo della flotta in acquisizione nell'ambito dell'intervento per la realizzazione della Linea 4.2 di prolungamento a Campi Bisenzio della Linea 4.1 in approvazione»;

2. ha rappresentato «la necessità che il Comune di Firenze si attivi a reperire i finanziamenti per l'acquisizione degli 8 veicoli necessari per garantire l'esercizio di progetto, evidenziando, peraltro, che la fornitura in argomento può essere direttamente contrattualizzata in quanto opzione dell'affidamento in essere per la realizzazione della Linea 4.2 e relativo materiale rotabile»;

Vista il messaggio di posta elettronica, prot. DIPE n. 14166 del 18 dicembre 2024, che riporta la nota MIC 17 dicembre 2024, n. 40553, con la quale il MIC ha ulteriormente precisato il proprio parere favorevole all'intervento e ha richiesto di dettagliare nella delibera del CIPESS le prescrizioni in merito agli aspetti archeologici, architettonici e paesaggistici, per ottemperarle a seconda della tipologia nella fase della progettazione esecutiva o di esecuzione dell'opera, fermo restando la condivisione di quanto espresso nei precedenti documenti del MIT e del RUP del Comune di Firenze;

Considerate le prescrizioni sopra citate dal MIC con la nota 17 dicembre 2024, n. 40553, che si riassumono di seguito:

1. per gli aspetti architettonici e paesaggistici dovranno essere ottemperate nella fase esecutiva le prescrizioni e raccomandazioni con le quali si prevede che:

1.1. per il tratto compreso tra Piazza Vittorio Veneto e Porta al Prato, lato Stazione Leopolda, la soluzione progettuale dovrà essere confermata per quanto possibile a quanto previsto nel progetto preliminare di fattibilità tecnico-economica «sistemazione urbana Porta al Prato - Ponte alla Vittoria (piazza Gaddi) e riqualificazione piazza Vittorio Veneto ed aree limitrofe», verificando la possibilità di inserimento di nuovi elementi arborei, anche utilizzando specie che per le caratteristiche della chioma e loro modalità di crescita e sviluppo possano essere compatibili con la nuova linea;

1.2. la sistemazione a verde dell'area intorno a Porta al Prato e dell'area adiacente la Torre della Serpe, nonché le altre porzioni residue, non siano suddivise in aiuole ma trattate come un unicum al fine di evitarne la frammentazione;

1.3. nel tratto compreso tra piazza Vittorio Veneto e Porta al Prato, venga studiata una soluzione alternativa che preveda la massima riduzione possibile del numero di pali, andando, dove possibile, ad integrare più funzioni su ogni singolo palo, anche utilizzando quelli esistenti;

1.4. relativamente alle varie tipologie di ringhiere e parapetti in prossimità delle fermate, tra cui quella della fermata «Leopolda», queste vengano sostituite con la tipologia a «transenne romane» o «croce di Sant'Andrea» in analogia con le altre linee tramviarie già approvate;

1.5. gli armadi informativi e gli altri apparati di fermata siano ridotti al minimo nelle dimensioni e resi uniformi a quelli già approvati per le altre linee al fine di garantire una omogeneità generale;

1.6. per le pensiline ubicate lungo il tragitto in prossimità delle fermate ricadenti in area vincolata, ai sensi della II e III parte del Codice, o nelle aree immediatamente adiacenti, vengano studiate soluzioni alternative, da condividere preventivamente con il MIC, che per tipologia, materiali e finiture meglio si inseriscano nel contesto di riferimento, auspicando altresì che ai fini di una omogeneità complessiva, tali soluzioni vengano adottate anche nei successivi tratti non sottoposti a vincolo;

1.7. tutte le soluzioni di dettaglio relative ai materiali, finiture, elementi di arredo urbano, apparati di fermata, pali per l'illuminazione, pali per l'elettrificazione della tramvia etc., siano preventivamente concordate con il MIC, anche attraverso la predisposizione di specifiche campionature;

2. per gli aspetti archeologici è avvenuta l'ottemperanza delle prescrizioni di cui all'accordo stipulato ex art. 25, comma 14, del decreto legislativo n. 50 del 2016 (Verifica preventiva dell'interesse archeologico e divulgazione delle immagini) e dovrà essere effettuata la verifica in corso d'opera;

Preso atto di quanto evidenziato nella documentazione trasmessa dal MIT:

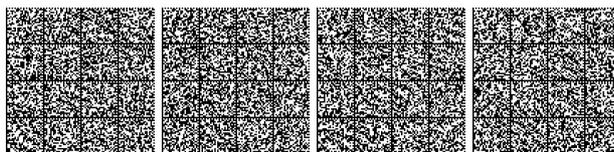
sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

1. la Linea 4 (Leopolda - Campi Bisenzio) realizza l'estensione del sistema tranviario nel quadrante nord-ovest della città di Firenze, fino al Comune di Campi Bisenzio. L'attuazione della Linea 4 è stata articolata in due lotti funzionali che hanno avuto iter attuativi e di finanziamento totalmente differenti, ed in dettaglio:

1.1 Linea 4.1: il tracciato della linea 4.1 si sviluppa per circa 6,35 km dal capolinea presso la stazione Leopolda (in adiacenza alla fermata della Linea T1) e, utilizzando per circa la prima metà di percorso il sedime ferroviario ceduto da RFI, termina in prossimità della stazione ferroviaria Le Piagge, nell'omonima fermata. Lungo l'infrastruttura sono posizionate 13 fermate la cui inter-distanza varia tra un minimo di circa 266 metri ad un massimo di circa 750 metri, al fine di ottimizzarne la funzione;

1.2 Linea 4.2: parte dalla fermata Le Piagge e, servendo lungo il suo percorso l'abitato di San Donnino, giunge al centro di Campi Bisenzio. È in corso il Provvedimento autorizzatorio unico, la cui autorità competente è il comune di Campi Bisenzio, sulla base del progetto definitivo. Il completamento è previsto entro giugno 2026, in quanto l'opera è inserita nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, di seguito PNRR;

2. in data 4 luglio 2022 è stata sottoscritta, tra il MIT e il Comune di Firenze, la Convenzione regolante il finanziamento a valere sulle risorse statali per assicurare la realizzazione dell'intervento in argomento;



3. a seguito dell'assegnazione di specifiche risorse del PNRR all'intervento «Linea tranviaria 4.2: tratta Le Piagge - Campi Bisenzio» (che deve essere attuato con tempistiche stringenti, quali il conseguimento dell'OGV entro il 31 dicembre 2023 e la fine dei lavori entro il 30 giugno 2026), proprio in virtù della subordinazione della Linea 4.2 alla Linea 4.1, il Comune di Firenze ha deciso di inserire l'affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione della Linea 4.1, nonché la relativa fornitura dei rotabili, quale opzione nell'ambito della procedura di gara per l'affidamento dell'appalto integrato della Linea 4.2; pertanto si è proceduto all'adeguamento dei prezzi utilizzati nel computo metrico estimativo del progetto definitivo della Linea 4.1 e, in seguito agli approfondimenti in sede di sviluppo della progettazione definitiva, il Comune di Firenze, con deliberazione della Giunta N. DG/2022/00697 del 30 dicembre 2022 ha dato atto dell'importo totale del quadro economico, di seguito Q.E., rideterminato in 229.696.176,56 euro;

4. con nota prot. n. 7011 del 9 gennaio 2023, il Comune di Firenze ha trasmesso il progetto definitivo dell'intervento «Sistema tramviario Fiorentino Linea 4.1 Tratta Leopolda - Piagge» allegando anche la nota del RUP che riporta la valutazione dei pareri pervenuti che evidenzia che tutti i pareri pervenuti, sono favorevoli e le eventuali indicazioni ivi specificate, ove non già recepite nella revisione del progetto definitivo, possono essere recepite in fase di progettazione esecutiva;

5. con nota prot. 346673 del 18 ottobre 2024, il Comune di Firenze ha trasmesso ulteriori elementi, ed in particolare:

5.1 l'aggiornamento dell'allegato alla citata nota del RUP a seguito delle modifiche del progetto definitivo ai fini dell'ottenimento del nulla osta alla realizzazione, ai sensi dell'art. 242-ter del decreto legislativo 152 del 2006 relativo agli «Interventi e opere nei siti oggetto di bonifica»;

5.2 l'aggiornamento del cronoprogramma dei lavori e di spesa in relazione allo stato di attuazione;

5.3 l'analisi delle fonti di copertura e la loro sussistenza, dando evidenza, in particolare dell'aumento di ulteriori disponibilità a valere sulle risorse PSC per un totale di 27.550.000,00 euro;

5.4 l'aggiornamento in merito alle procedure espropriative;

5.5 un approfondimento in merito alla risoluzione delle interferenze;

6. con nota prot. n. 400090 del 26 novembre 2024, il Comune di Firenze, per quanto riguarda gli aspetti finanziari ed, in particolare, il finanziamento PSC Città metropolitana di Firenze, ha comunicato di essere «venuta solo recentemente a conoscenza per le vie brevi che il CIPESS, con propria deliberazione n. 14/2024 del 23/04/2024 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 17/7/2024, ha defanziato il PSC Città metropolitana di Firenze per un importo di 27.550.000,00 euro relativamente alla linea tramviaria 4.1, adducendo la motivazione di «OGV non conseguita al 30 giugno 2023»;

7. con la medesima nota n. 400090 del 26 novembre 2024, il Comune di Firenze, al fine di non pregiudicare l'integrale attuazione dell'intervento, che provocherebbe significative ripercussioni anche sull'intervento del prolungamento della Linea 4.2, inserito nel PNRR, il comune ha proposto di «imputare il defanziamento di cui sopra alla sola fornitura del materiale rotabile, il cui costo previsto ammonta a complessivi 29.575.656,00 euro (lordo IVA), mantenendo inalterate le altre previsioni di quadro economico»; con successiva nota prot. 405220 del 29 novembre 2024, il Comune di Firenze ha trasmesso la nota del RUP con l'aggiornamento del Q.E., rideterminato in 200.120.520,56 euro.

Sotto l'aspetto attuativo:

1. l'affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione delle opere nonché la fornitura di rotabili della Linea 4.1 è prevista quale opzione della procedura relativa alla Linea 4.2, già espletata;

2. con deliberazione di Giunta n. 2022/00666 del 20 dicembre 2022, il Comune di Firenze ha stabilito di procedere all'avvio della procedura di gara relativa alla Linea 4.2, avente ad oggetto la redazione del progetto definitivo e del progetto esecutivo, la revisione del Piano di sicurezza e coordinamento, la realizzazione dei lavori e la fornitura del materiale rotabile, con opzioni:

2.1 Linea 4.1: redazione del progetto esecutivo e realizzazione dei lavori;

2.2 linea 4.1: fornitura del materiale rotabile;

2.3 viabilità pistoiese - Rosselli: redazione del progetto esecutivo e realizzazione dei lavori;

2.4 parcheggio scambiatore e relativa viabilità: redazione del progetto esecutivo e realizzazione dei lavori;

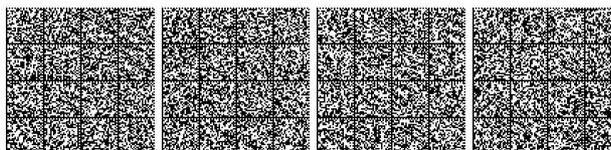
2.5 viabilità le piagge: redazione del progetto esecutivo e realizzazione dei lavori;

3. l'intervento «Linea tranviaria 4.2: tratta Le Piagge - Campi Bisenzio» è stato integralmente finanziato con risorse PNRR con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 16 novembre 2021, n. 448, e, pertanto, valutata la complementarità degli interventi relativi alla Linea 4.1 ed alla Linea 4.2, il Comune di Firenze ha deciso di procedere con l'affidamento congiunto;

4. a seguito del defanziamento delle risorse di FSC per 27,55 milioni di euro il nuovo Q.E. è approvato senza la voce di costo relativa al materiale rotabile;

5. il Comune di Firenze ha proceduto all'aggiudicazione dei lavori della Linea 4.2 con provvedimento dirigenziale n. 2023/05448 del 28 giugno 2023 ed il relativo contratto è stato già stipulato; le opzioni relative alla Linea 4.1 potranno essere attivate solo a seguito dell'approvazione del progetto definitivo, per quanto riguarda l'infrastruttura, e a seguito del reperimento delle risorse necessarie, per quanto riguarda il materiale rotabile;

6. il CUP assegnato all'opera è H11J12000200001;



7. il CUP originariamente associato all'intervento e indicato nella delibera CIPE 4 aprile 2019, n. 6, era H11112000010002: tale CUP, tuttavia, non risultava relativo al solo intervento di realizzazione della tratta 4.1 Leopolda-Piagge, ma era relativo anche alla successiva tratta 4.2 fino a Campi Bisenzio; a seguito della positiva valutazione in relazione all'inserimento dell'intervento «Linea tranviaria 4.2: tratta Le Piagge - Campi Bisenzio» nel PNRR, nel decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 16 novembre 2021, n. 448, di assegnazione delle risorse, per il suddetto intervento è stato indicato il CUP relativo all'intera Linea 4; a seguito dell'introduzione del sistema «ReGiS» per gli adempimenti previsti per i vari soggetti coinvolti nel Piano, poiché ciascun intervento viene individuato tramite il proprio CUP, per ottimizzare, in particolare, le procedure di monitoraggio dei flussi finanziari, è stato richiesto al Comune di Firenze di acquisire un nuovo CUP per la Linea 4.2 e anche per la Linea 4.1 è stato necessario richiedere un nuovo CUP H11J12000200001, attualmente associato all'intervento in argomento;

8. il cronoprogramma di attuazione e di spesa, che tiene conto delle tempistiche e dei costi per annualità in relazione alla realizzazione della sola infrastruttura prevede l'entrata in esercizio dell'opera a fine 2027.

Sotto l'aspetto dello sviluppo sostenibile:

1. il sistema di mobilità che si sta realizzando nell'area metropolitana di Firenze vede, come da previsioni del PUMS, nello sviluppo della rete tranviaria, un intervento fondamentale per gli obiettivi di riduzione della congestione stradale e dell'inquinamento atmosferico e acustico e dei consumi energetici, in quanto in grado di attrarre domanda dal trasporto veicolare privato e sostituirsi al trasporto pubblico su gomma offrendo un servizio più efficace ed efficiente;

2. la realizzazione della Linea 4.1 persegue molteplici obiettivi, sia trasportistici sia di riqualificazione urbana. La scelta di collegare il quadrante occidentale con il centro del Comune di Firenze per mezzo dell'estensione della rete tranviaria garantisce di ampliare l'offerta di servizi di trasporto pubblico attraverso un sistema affidabile in termini di regolarità, efficiente ed efficace. Inoltre, la riduzione dei transiti veicolari su gomma (privati e pubblici, per effetto della riorganizzazione dei servizi su gomma) e la riduzione della congestione stradale, in particolare, in alcuni tratti di viabilità assicura un evidente miglioramento ambientale in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico;

3. l'opportunità del riutilizzo della linea ferroviaria dismessa è inoltre l'occasione per la riqualificazione del contesto urbano (degradato anche a causa dell'effetto cesura derivante dalla realizzazione dell'infrastruttura medesima) anche attraverso la ricucitura del tessuto urbano medesimo.

Sotto l'aspetto finanziario:

1. i finanziamenti attualmente previsti, anche a seguito del definanziamento delle risorse di FSC per 27,55 milioni di euro, sono i seguenti:

1.1. finanziamenti sui capitoli del MIT per un importo totale di 171.900.000,00 euro;

1.2. finanziamenti sui capitoli del Comune di Firenze, per un importo totale di 30.246.176,56 euro;

2. i finanziamenti sui capitoli del MIT sono riferibili a:

2.1. fondo per la continuità dei cantieri di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, del 4 marzo 2015, n. 82, e successive modificazioni, pari a 95.000.000,00 euro;

2.2. fondo per assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 22 dicembre 2017, n. 587, e successive modificazioni, pari a 47.000.000,00 euro;

2.3. fondo per migliorare l'offerta di servizi di trasporto pubblico locale nelle aree metropolitane, di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 2 marzo 2018, n. 86, e successive modificazioni, pari a 29.900.000,00 euro;

3. i finanziamenti sui capitoli del Comune di Firenze sono riferibili a:

3.1. quota Comune di Firenze pari a 7.100.598,76 euro;

3.2. quota Comune di Firenze, trasferimenti da RFI pari a 22.900.000,00 euro;

3.3. RFI - ulteriore finanziamento (inserito nel 2012) pari a 245.577,80 euro;

	Importi in euro
FINANZIAMENTI SUI CAPITOLI DEL MIT	171.900.000,00
Sblocca Italia	95.000.000,00
Quota a carico dello Stato ex Linea 2	76.900.000,00
FINANZIAMENTI SUI CAPITOLI DEL COMUNE DI FIRENZE	30.246.176,56
Quota Comune di Firenze	7.100.598,76
Trasferimenti da RFI	22.900.000,00
RFI - Ulteriore Finanziamento (2012)	245.577,80
TOTALE FINANZIAMENTO DISPONIBILE	202.146.176,56



Sotto l'aspetto economico:

1. il confronto tra il Q.E. del progetto preliminare e il Q.E. del progetto definitivo (aggiornato al 2022) è il seguente (importi in euro):

Voci	Progetto Preliminare	Progetto Definitivo (2022)	Variazione %
Lavori	98.292.605,92	137.890.861,75	40,3%
Materiale rotabile	24.000.000,00	26.886.960,00	12,0%
Somme a disposizione e imposte	43.707.394,08	64.918.354,81	48,5%
Totale	166.000.000,00	229.696.176,56	38,4%

2. Le ragioni dell'incremento di costo sono dovute principalmente a:

2.1. la voce lavori, cresciuta del 40,3% del costo del progetto preliminare, variazione dovuta sia alle varianti progettuali (lo stralcio del deposito per circa 20 milioni di euro contribuisce a contenere l'incremento totale dei costi; le lavorazioni lungo linea registrano un aumento di oltre 30 milioni di euro solo in parte dovuto alle modifiche relative all'aggiornamento del progetto definitivo ed in particolare alla soluzione adottata per la realizzazione della piattaforma su pali), sia ai maggiori costi per il conferimento a discarica del materiale di scavo proveniente dal sito contaminato;

2.2. l'aumento del costo della voce Somme a disposizione e Imposte, del 48,5% rispetto al costo del progetto preliminare, in cui le voci di costo maggiormente incidenti sono relative a espropri, occupazioni temporanee, servitù e indennizzi (circa 4,5 milioni di euro), Lavori in economia e interventi di completamento di dettaglio (circa 6 milioni di euro) e Imprevisti (circa 7 milioni di euro);

3. il confronto tra il Q.E. del progetto definitivo (aggiornato al 2022) e il Q.E. del progetto definitivo (aggiornato al 2024), a seguito della eliminazione del materiale rotabile dal Q.E. in approvazione con la presente deliberazione, è il seguente (importi in euro):

Voci	Progetto Definitivo (2022)	Progetto Definitivo (2024)
Lavori	137.890.861,75	137.890.861,75
Materiale rotabile	26.886.960,00	0,00
Somme a disposizione e imposte	64.918.354,81	62.229.658,81
Totale	229.696.176,56	200.120.520,56

Tenuto conto dell'esame della proposta svolta ai sensi della delibera di questo Comitato 28 novembre 2018, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica», così come modificata dalla delibera di questo Comitato 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica del 31 ottobre 2022, con il quale il senatore Alessandro Morelli è stato nominato Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2022, con il quale il senatore Alessandro Morelli è stato nominato Segretario del CIPESS, e gli è stata assegnata, tra le altre, la delega ad esercitare le funzioni spettanti al Presidente del Consiglio dei ministri in materia di coordinamento della politica economica e di programmazione e monitoraggio degli investimenti pubblici, compresi quelli orientati al perseguimento dello sviluppo sostenibile, nonché quelli in regime di partenariato pubblico-privato;

Vista la nota n. 14208 del 19 dicembre 2024 predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze, posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le osservazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;



Considerato che ai sensi dell'art. 16 della legge 27 febbraio 1967, n. 48, e successive modificazioni, «In caso di assenza o impedimento temporaneo del Presidente del Consiglio dei ministri, il Comitato è presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualità di vicepresidente del Comitato stesso. In caso di assenza o di impedimento temporaneo anche di quest'ultimo, le relative funzioni sono svolte dal Ministro presente più anziano per età»;

Considerato che, in assenza del Presidente e del Vicepresidente del Comitato, il Ministro più anziano tra i presenti risulta essere il Ministro dell'università e della ricerca Anna Maria Bernini;

Considerato il dibattito svoltosi durante la seduta odierna del Comitato, ed in particolare la precisazione del MIT, il quale ha simulato con esito positivo l'esercizio tramviario della linea 4.1., anche in assenza della fornitura dei tram inizialmente prevista;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

#### Delibera:

Le presenti disposizioni sono adottate ai sensi e per gli effetti dell'art. 225, comma 10 del decreto legislativo n. 36 del 2023, da cui deriva la sostanziale applicabilità della previgente disciplina, di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016.

#### 1. Approvazione del progetto definitivo

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto definitivo del «Sistema Tramviario Fiorentino - Linea 4.1 Tratta Leopolda-Piagge», anche ai fini della localizzazione urbanistica, del programma di risoluzione delle interferenze presentato con la relativa relazione, e della dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi dell'art. 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e successive modificazioni. Il costo complessivo dell'intervento ammonta a 200.120.520,56 euro.

1.2 La copertura finanziaria del costo dell'intervento di cui al punto 1.1 è posta a carico delle seguenti risorse:

1.2.1 Quota a carico dello Stato pari a 171.900.000,00, di cui:

95.000.000,00 euro a valere sulle «somme destinate alla tranvia di Firenze» (capitolo 7140, Piano gestionale 9 del MIT), istituito dall'art. 18, comma 1, del decreto-legge n. 69 del 2013, rifinanziato dall'art. 3, comma 2, lettera c), del decreto-legge n. 133 del 2014;

47.000.000,00 euro a valere sulle risorse destinate alle «spese per interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa» (capitolo 7400, Piano di gestione 2 del MIT);

29.900.000,00 euro a valere sul «fondo per le reti metropolitane in costruzione in aree metropolitane (capitolo 7423, Piano di gestione 1 del MIT), di cui all'art. 1, comma 88 della legge n. 147 del 2013».

1.2.2 Quota a carico del Comune di Firenze pari a 30.246.176,56 euro, di cui 7.100.598,76 euro dalle risorse «quota Comune di Firenze», 22.900.000,00 euro dalle risorse «quota Comune di Firenze - trasferimenti da RFI», e 245.577,80 euro dalle risorse «RFI - ulteriore finanziamento (inserito nel 2012).

1.3 Il cronoprogramma di realizzazione dell'intervento prevede l'entrata in esercizio dell'opera a fine 2027.

#### 2. Prescrizioni

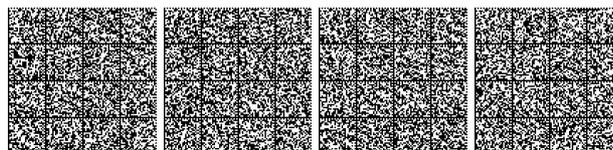
2.1 Le prescrizioni e osservazioni sul progetto definitivo, formulate dal RUP del Comune di Firenze sono riportate nell'allegato 1, parte integrante della presente delibera.

2.2 Le prescrizioni e le raccomandazioni sul progetto definitivo, formulate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nell'allegato 2, parte integrante della presente delibera.

2.3 Le prescrizioni sul progetto definitivo richieste dal Ministero della cultura richiedono in particolare:

2.3.1 per gli aspetti architettonici e paesaggistici dovranno essere ottemperate nella fase esecutiva prescrizioni e raccomandazioni con le quali si prevede che:

2.3.1.1 per il tratto compreso tra piazza Vittorio Veneto e Porta al Prato, lato stazione Leopolda, la soluzione progettuale dovrà essere confermata per quanto possibile a quanto previsto nel progetto preliminare di fattibilità tecnico-economica «sistemazione urbana Porta al Prato - Ponte alla Vittoria (piazza Gaddi) e riqualificazione piazza Vittorio Veneto ed aree limitrofe», verificando la possibilità di inserimento di nuovi elementi arborei, anche utilizzando specie che per le caratteristiche della chioma e loro modalità di crescita e sviluppo possano essere compatibili con la nuova linea;



2.3.1.2 la sistemazione a verde dell'area intorno a Porta al Prato e dell'area adiacente la Torre della Serpe, nonché le altre porzioni residue, non siano suddivise in aiuole ma trattate come un unicum al fine di evitarne la frammentazione;

2.3.1.3 nel tratto compreso tra piazza Vittorio Veneto e Porta al Prato, venga studiata una soluzione alternativa che preveda la massima riduzione possibile del numero di pali, andando, dove possibile, ad integrare più funzioni su ogni singolo palo, anche utilizzando quelli esistenti;

2.3.1.4 relativamente alle varie tipologie di ringhiere e parapetti in prossimità delle fermate, tra cui quella della fermata «Leopolda», queste vengano sostituite con la tipologia a «transenne romane» o «croce di Sant'Andrea» in analogia con le altre linee tramviarie già approvate;

2.3.1.5 gli armadi informativi e gli altri apparati di fermata siano ridotti al minimo nelle dimensioni e resi uniformi a quelli già approvati per le altre linee al fine di garantire una omogeneità generale;

2.3.1.6 per le pensiline ubicate lungo il tragitto in prossimità delle fermate ricadenti in area vincolata, ai sensi della II e III parte del Codice, o nelle aree immediatamente adiacenti, vengano studiate soluzioni alternative, da condividere preventivamente con il Ministero della cultura, che per tipologia, materiali e finiture meglio si inseriscano nel contesto di riferimento, auspicando altresì che ai fini di una omogeneità complessiva, tali soluzioni vengano adottate anche nei successivi tratti non sottoposti a vincolo;

2.3.1.7 tutte le soluzioni di dettaglio relative ai materiali, finiture, elementi di arredo urbano, apparati di fermata, pali per l'illuminazione, pali per l'elettrificazione della tramvia etc., siano preventivamente concordate con il Ministero della cultura, anche attraverso la predisposizione di specifiche campionature;

2.3.2 per gli aspetti archeologici è avvenuta l'ottemperanza delle prescrizioni di cui all'accordo stipulato ex art. 25, comma 14, del decreto legislativo n. 50 del 2016 (Verifica preventiva dell'interesse archeologico e divulgazione delle immagini) e dovrà essere effettuata la verifica in corso d'opera.

2.4 Il Comune di Firenze, in seguito all'approvazione del progetto definitivo, modificherà di conseguenza e ratificherà i propri strumenti urbanistici in merito alla necessaria riduzione della fascia di rispetto cimiteriale del cimitero del Comune di Peretola.

2.5 I dati inseriti nei sistemi informativi di monitoraggio del MIP-CUP dovranno essere aggiornati tempestivamente, incluso il costo dell'intervento.

### 3. Raccomandazione

3.1 Si raccomanda al Comune di Firenze, prima della conclusione della fase realizzativa di attivarsi al fine di acquisire ulteriore materiale rotabile, anche facendo ricorso alle somme rinvenienti fra il costo dell'opera, pari a 200.120.520,56 euro e le risorse disponibili, pari a 202.146.176,56 euro.

### 4. Ulteriori disposizioni

4.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi al progetto in esame.

4.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera di questo Comitato n. 63 del 2003 e segnalando tempestivamente a questo Comitato il profilarsi di eventuali ritardi rispetto al cronoprogramma, al fine di evitare incrementi di costo dell'opera.

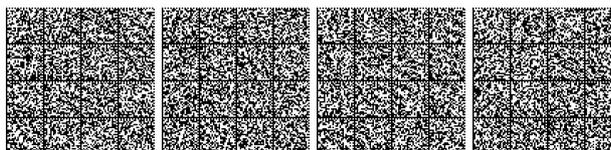
4.3 Ai sensi della delibera di questo Comitato n. 24 del 2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa e devono essere aggiornati costantemente i dati di monitoraggio.

*Il Presidente*  
*Ministro dell'università e*  
*della ricerca*  
BERNINI

*Il Segretario:* MORELLI

Registrato alla Corte dei conti il 12 marzo 2025

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, reg. n. 288

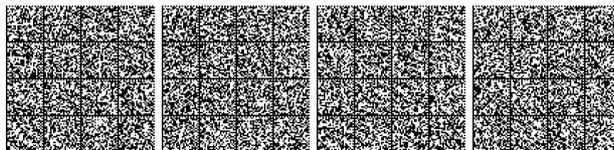


DA	Punto	Tema	Descrizione	Note	Note - Aggiornamento Ottobre 2024
USL FIRENZE CENTRO -Commissione Interdisciplinare Ambiente Attività Produttive -Intermedia Firenze	2	Impatto acustico	Prima dell'inizio delle lavorazioni dei singoli cantieri dovrà essere effettuata una valutazione di impatto acustico al fine di richiedere specifica deroga acustica, in cui dovranno essere chiaramente esplicitate le misure di abbattimento adottate, nonché le sinne previsionali a seguito dell'adozione delle stesse	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
USL FIRENZE CENTRO -Commissione Interdisciplinare Ambiente Attività Produttive -Intermedia Firenze	4	Monitoraggi ambientali	Qualora a seguito dei previsti monitoraggi ambientali in corso d'opera e postoperam emergessero superamenti dei limiti di legge dovranno essere immediatamente messe in atto azioni correttive, anche prevedendo un prolungamento dei tempi di esecuzione dei monitoraggi in caso di superamenti post-operam	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
TERNA Rete Italia		Presenza caviddotti ed elettrodi aerei TERNA nella zona d'intervento	Con riferimento all'attraversamento del ns. caviddoto "Casone-Centro" nr° 043 vi chiediamo di proteggere i ns. cavi esistenti, posti a profondità adeguata, con getto di calcestruzzo. Inoltre, a titolo di miglioramento tecnologico e di sicurezza della nostra infrastruttura, vi chiediamo di predisporre delle tubiere come da voi già proposto per altri attraversamenti.	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
PUBLIACQUA		Considerazioni generali	In merito al percorso dell'intera tratta tranviaria e in relazione alla composizione degli schemi dei nodi idrici il Gestore si riserva di consegnare eventuali integrazioni schematiche nelle successive fasi progettuali. Il tutto per semplificare e migliorare la distribuzione della risorsa idrica. Allo stesso modo il Gestore si riserva di consegnare un eventuale schematizzazione della rete fognaria in alcuni punti rilevanti a garanzia di un miglior funzionamento dell'infrastruttura stessa.	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
Autorità di bacino		Piano di gestione rischio alluvioni	Si prende atto che gli studi idrologico-idraulici sono stati svolti in coerenza con il quadro conoscitivo del PGRI e che la modellazione bidimensionale applicata sulla base dei dati forniti dall'Autorità di bacino, ha fornito una soddisfacente inerenza idraulica dei risultati con il dato di progetto rispetto a quelli della realtà. Si ritiene quindi che gli interventi previsti siano compatibili con il raggiungimento degli obiettivi previsti dal PGRI. Ad ogni buon conto, presso l'atto di concessione delle opere, è stato trascritto l'incarico di interessare aree circostanti al PGRI, in particolare, la zona di interesse della media (P2) del PGRI, al fine di prevedere l'adozione di opportune misure di mitigazione, anche non strutturali, integrate e coerenti con la pianificazione di protezione civile comunale e sovracomunale, da predisporre in fase di preannuncio e in fase di evento, finalizzate alla gestione del rischio residuo.	Prescrizione già recepita nella revisione del progetto del Piano di gestione rischio alluvioni verificata dallo Studio Veripale tecnico di intesa preliminare sugli aspetti idraulici	
WIND TRE		Interferenza caviddotti	Abbiamo individuato presenza di infrastrutture (caviddotti) di proprietà WIND Tre S.p.a. Attualmente, nostre infrastrutture sono posizionate sul tracciato ferroviario esistente. Lo scrivente ufficio, Network Field Operations Toscana, rimane a completa disposizione per chiarimenti ed ulteriori verifiche al fine di definire le azioni necessarie alla risoluzione di interferenze. <b>(Allegati: Schematici delle infrastrutture)</b>	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
Regione Toscana		Sismica	Si osserva che nella relazione sismica (vedi a pag. 15,21,27,34,35 del file "03.FL41PDTREGCOMR003-00_B.pdf" risulta indicata classe d'uso II (coefficiente d'uso $c_{us}=1,0$ ); al riguardo, verificare la documentazione, adeguandosi alla classe d'uso III ( $c_{us}=1,5$ ) come risulta previsto nelle relazioni di calcolo relative alle varie opere in progetto (tra cui deposito Le Piagge, sottopasso pedonale Baracca, sottopasso tranviario ferrovie, sottostazioni elettriche, muri di sostegno Indiano, opere di sostegno Il Barco, pensiline fermate, tombamento canale Goicchia).	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	Si evidenzia che il riferimento al Deposito Le Piagge contenuto nella prescrizione non è più pertinente, stante che l'intervento della linea 4.1 non prevede progettazione e costruzione di deposito.

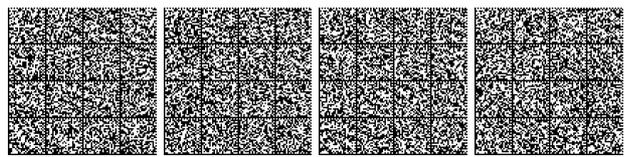
Progetto Definitivo Linea Tramviaria 4.1  
Deduzioni ai pareri pervenuti - aggiornamento Dicembre 2024 - rev. 1  
Iler art. 166 di lgs. 163/2006



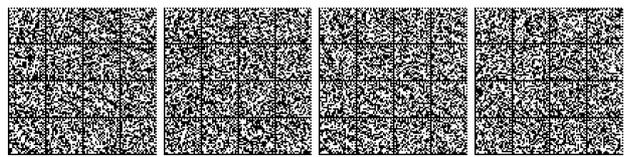
DA	Punto	Tema	Descrizione	Note	Note - Aggiornamento Ottobre 2024
Regione Toscana		<p>PARERE UNICO - Mobilità, Infrastrutture e TPL</p>	<p>Con riferimento al nodo intermodale costituito dal capolinea Le Piagge (prescrizioni di cui al punto 4 - allegato 1 della DGR 1277/2015) si osserva che la realizzazione del nuovo parcheggio, per quanto di maggiore capienza, risulta in sostituzione dell'esistente, sul quale è previsto il posizionamento del capolinea della linea tramviaria 4.1. Con Deliberazione n. 294 del 06/07/2021 "Servizio di redazione del Progetto di fattibilità tecnico-economica della Linea 4.2 LE PIAGGE - CAMPIBISENZO. Delegazioni per la progettazione" la Giunta del Comune di Firenze ha previsto lo spostamento del deposito della linea 4.2 dal Comune di Campi Bisenzio al Comune di Firenze nell'area compresa tra il sedime autostradale ed il confine comunale e, contestualmente, la suddivisione del tracciato in due lotti: Le Piagge-Abruzzi e San Domino-Campi Bisenzio. Nel tratto Le Piagge - Abruzzi il progetto della linea tramviaria 4.2 prevede la realizzazione di un parcheggio scambiatore in via Campana, nei pressi del Capolinea Le Piagge. In funzione del potenziale ruolo strategico del capolinea Le Piagge, quale nodo di scambio intermodale mezzo pubblico-privato, si richiama quindi la necessità di verificare la capienza dei parcheggi previsti rispetto all'utenza potenziale, in relazione sia alla linea 4.1, oggetto del presente procedimento, che in seguito con il prolungamento della linea tramviaria verso Campi Bisenzio (linea 4.2) nell'ambito del relativo procedimento.</p>	<p>Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva</p>	
Regione Toscana		<p>PARERE UNICO - Mobilità, Infrastrutture e TPL</p>	<p>Per quanto concerne gli aspetti legati al Trasporto Pubblico su Gomma, si ricorda che, ai sensi dell'art.4 della convenzione associata per la gestione del lotto unico tip su gomma sottoscritta, le azioni che comportano modifiche significative alla rete del sistema di trasporto pubblico locale devono essere valutate per verificare l'equilibrio contrattuale e gli eventuali oneri necessari.</p>	<p>Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva</p>	
Regione Toscana	A - Allegato 7	<p>PARERE UNICO - Direzione Ambiente ed Energia Settore Tutela della Natura e del Mare</p>	<p>Considerato che, in relazione alla componente flora, fauna ed ecosistemi, le verifiche condotte hanno portato ai seguenti riscontri: -le aree d'intervento non ricadono all'interno né di aree naturali protette (A.N.P.I.L., Riserve, Parchi) né di Siti della Rete Natura 2000 (Z.S.C. o Z.P.S di cui alle Dir. C.E. n. 43 del 1992 e n. 147/09); in particolare esse distano circa 1,2 km dalla ZSC-ZPS IT5140011 "Stagni della Piana Fiorentina e Pratese" e circa 2,8 km e dall'ANPL APFD04 "Stagni di Focognano"; -il tracciato in progetto interseca, oltre che con il Canale della Goricina (tombamento), con il Torrente Mugnone e il Canale Macchiate (superamento attraverso manufatti esistenti), appartenenti al reticolo idrografico e di gestione di cui alla 7/9/2012 e D.C.R.T. n. 81/2021; -la Carta della Rete Ecologica Regionale (elaborazione grafica dell'invariante II "i caratteri ecosistemici dei paesaggi") dell'integrazione al P.L.T. con valore di Piano Paesaggistico rappresenta: -le aree di intervento: -prevalentemente all'interno dell'"area urbanizzata" del sistema della "superficie artificiale" e in parte all'interno della "matrice agroecosistemica di pianura urbanizzata" della "rete degli ecosistemi agropastorali"; -in parte all'interno di un corridoio ecologico fluviale da riqualificare e di un'area critica per processi di artificializzazione nell'ambito degli elementi funzionali della Piana FIPO-PT (Ambito n°6); -il Torrente Mugnone, il Canale Macchiate e il Canale della Goricina sono riconosciuti come corridoi fluviali della rete degli ecosistemi palustri e fluviali; il Torrente Mugnone è inoltre riconosciuto come corridoio ripariale della rete degli ecosistemi forestali. Si ritiene che il progetto proposto non abbia incidenza diretta, né comporti interferenze significative con il sistema regionale delle aree naturali protette né con quello della biodiversità, di cui agli articoli 1, 2, e 5 della L.R. 30/15. Considerato che parte dell'area d'intervento ricade all'interno di un "corridoio ecologico fluviale da riqualificare", che il Torrente Mugnone, il Canale Macchiate e il Canale della Goricina sono riconosciuti come corridoi fluviali della rete degli ecosistemi palustri e fluviali e che il Torrente Mugnone è altresì riconosciuto come corridoio ripariale della rete degli ecosistemi forestali si ritiene necessario, ai sensi dell'art. 75 della L.R. 30/2015, prescrivere le seguenti misure di mitigazione e tutela: -in fase di cantiere e di esercizio, siano adottate tutte le procedure e cautele in modo da evitare qualsiasi perdita, sversamento o fuoriuscita di materiali, di qualunque tipo e qualità, in grado di produrre un deterioramento delle condizioni biologiche dell'area. -in fase di progettazione esecutiva siano effettuati opportuni approfondimenti atti a definire la presenza e la localizzazione di specie legnose invasive (Robinia, Albanto, ecc.) e, qualora ne sia riscontrata la presenza in prossimità delle aree interessate dagli interventi ed in quelle di cantiere, siano messe in atto tutte le azioni necessarie ad evitane l'ulteriore diffusione, compresa l'eventuale eradicazione;</p>	<p>Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva</p>	
Regione Toscana	A - Allegato 7	<p>PARERE UNICO - Direzione Ambiente ed Energia Settore Tutela della Natura e del Mare</p>	<p>-nelle previste operazioni di sistemazione finale delle aree siano impiegate specie arboree e arbustive autoctone non invasive. Sia inoltre valutato l'utilizzo delle specie indicate all'interno del manuale "Specie erbacee spontanee mediterranee per la riqualificazione di ambienti antropici", pubblicato da ISPRA e Ministero dell'Ambiente.</p>	<p>Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva</p>	



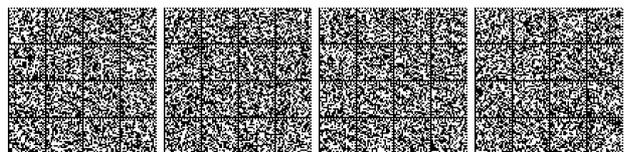
DA	Punto	Tema	Descrizione	Note	Note - Aggiornamento Ottobre 2024
RFI		Interferenze con rete ferroviaria - Attraversamento al km 7+650	Ferma restando la dismissione del servizio ferroviario secondo le modalità che saranno definite, si rievoca l'interferenza della linea ferroviaria con la linea Firenze-Pisa con <b>attraversamento al km 7+650</b> e con i tratti in stretto <b>parallelismo dal km 6+900 al km 7+650</b> in sinistra s.p., e dai <b>km 7+650 al km 8+300</b> , per i quali si riportano le seguenti prescrizioni: - La modalità di realizzazione del sottopasso tramviario prevede interferenze importanti con la circolazione ferroviaria in termini di risorse di esercizio sia per la realizzazione dei micropali e dei cordoli in c.a. che per la traslazione del manufatto sotto binario, per il quale non sono ben definite le dimensioni del "Ponte Esseri" e quindi la velocità di transito ammessa. Si chiede di valutare opportunamente la soluzione adottata e di ottimizzare al massimo le lavorazioni al fine di minimizzare le interruzioni della circolazione ferroviaria e le riduzioni di velocità.	osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
RFI		Interferenze con rete ferroviaria - Attraversamento al km 7+650	Lo scalo di monilico sotto i binari dovrà essere dimensionato nel rispetto del manuale di progettazione RFI DTC SI MA IFS 001, E ed al Capitolato Generale Tecnico di Appalto delle Opere Civili RFI DTC SI SP IFS 001, E, al riguardo si chiede un approfondimento in tal senso in relazione alla ridotta distanza fra l'estremità del monilico ed il piano del ferro ed alla sezione variabile adottata.	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
RFI		Interferenze con rete ferroviaria - Attraversamento al km 7+650	Dovrà essere prodotto il cronoprogramma delle attività interferenti con l'esercizio ferroviario, in termini numero di interruzioni e durata nonché limitazioni di velocità al fine di valutarne la fattibilità e procedere alla pianificazione o alla rimodulazione nel caso che quanto proposto non fosse possibile nei tempi richiesti.	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
RFI		Interferenze con rete ferroviaria - Attraversamento al km 7+650	Dovrà essere previsto un piano di monitoraggio strumentale, per tenere sotto controllo la geometria dei binari, durante tutte le fasi lavorative e per un congruo tempo dopo l'inizio in esercizio della tramvia.	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
RFI		Interferenze con rete ferroviaria - Attraversamento al km 7+650	Dovranno essere evidenziate eventuali interferenze con gli impianti di segnalamento e di trazione elettrica ferroviari al fine di poter valutare la risoluzione delle stesse ed i relativi costi che dovranno essere a carico del progetto tramvia.	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
RFI		Interferenze con rete ferroviaria - Attraversamento al km 7+650	Anche il tratto di attraversamento realizzato mediante rimozione dei binari (fuori esercizio) dovrà essere calcolato per i carichi ferroviari e con altezze compatibili al riposizionamento dei binari e massicciata, inoltre la chiusura dell'impianto dovrà essere parallela ai binari.	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
RFI		Parallelismo dal km 6+900 al km 7+650	Per il tratto in questione si chiede un approfondimento circa l'eventuale interferenza con l'infrastruttura ferroviaria (portali di sostegno trazione elettrica), di prevedere opportune separazioni fisiche e di effettuare le verifiche di abbassamento (art. 39 del DPR 753/80) adottando eventuali dispositivi se necessari.	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
RFI		Parallelismo dal km 7+650 al km 8+450	Per il tombamento del canale Gorcina, le operazioni di scavo interferenti con il rilevato ferroviario dovranno essere tali da non compromettere la funzionalità e la stabilità dell'infrastruttura ferroviaria, inoltre dovrà essere riprofilata la cunetta per lo scolo e allontanamento delle acque di piattaforma, in sostituzione alla marcata captazione delle stesse da parte del suddetto canale.	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
RFI		Parallelismo dal km 7+650 al km 8+450	Per tutto il tratto in parallelismo alla linea ferroviaria il progetto dell'infrastruttura tramviaria dovrà garantire la continuità idraulica.	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
ARPAT	A - Allegato 1	Componente atmosfera	Prima di entrare nel merito dei contenuti della documentazione depositata, occorre esprimere le seguenti considerazioni preliminari: - all'interno del documento FL41-PD-TR-AMB-COM-FR-001-00-B "Piano di gestione dei materiali di risulta" si fa menzione del possibile utilizzo del trattamento a caldo in sede di lavorazione. Si ritiene di indicare, qualora tale procedura venga utilizzata, quanto riportato in merito ai trattamenti a caldo nelle "Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale" (edizione 2018), redatte da ARPAT. - al paragrafo 2.30 a pag. 29 del documento il Proponente indica che, in sede di Progetto Esecutivo, verrà prodotto «un piano di caratterizzazione, da presentare ad ARPAT, che deve tener conto delle possibili interferenze su suolo acque ed atmosfera, delle relative mitigazioni da porre in atto e di tutte le autorizzazioni che potranno essere necessarie».	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
ARPAT	A - Allegato 1	Componente atmosfera	Per quanto riguarda lo studio relativo alla fase di cantiere, sussistono alcuni elementi sui quali appare necessario effettuare quanto meno alcune osservazioni. In particolare si evidenzia che: - i dati emissivi di PM10 relativi alla movimentazione di mezzi pesanti vengono calcolati utilizzando l'espressione relativa all'uso di piste non asfaltate. Considerando che le opere vengono realizzate all'interno del tessuto urbano della città di Firenze, sembrerebbe in realtà plausibile che parte della movimentazione possa avvenire su strade asfaltate, nel qual caso lo stato preferibile utilizzato è la specifica espressione prevista nel documento US-EPA AP-4211;	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
ARPAT	A - Allegato 1	Componente atmosfera - fase di cantiere		Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	



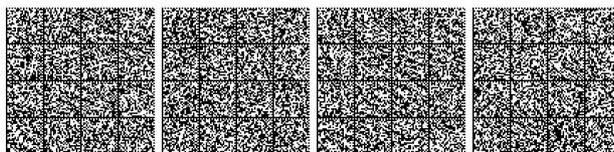
DA	Punto	Tema	Descrizione	Note	Note - Aggiornamento Ottobre 2024
ARPAT	A - Allegato 1	Componente atmosfera - fase di cantiere	<p>Il Proponente presenta separatamente le concentrazioni in atmosfera associate alle attività di cantiere e quelle associate alla modifica del traffico sulla viabilità locale in conseguenza dell'apertura dei cantieri stessi. Se è più vero che ciò consente di valutare meglio l'effettivo impatto delle attività di costruzione della linea ferroviaria, occorre comunque tenere presente che le concentrazioni in aria ambiente sono nella realtà influenzate contestualmente da tutte le fonti emissive citate, oltre che dal "toro" costituito dalle fonti emissive diverse da quelle considerate nelle simule, che il Proponente stesso dichiara esplicitamente di non considerare (2. Peraltro, il fatto che i singoli indicatori risultati dalle simulazioni risultino inferiori ai limiti di legge non esclude del tutto che quando gli impatti si sovrappongono possano verificarsi superamenti).</p> <p>Si rievoca che l'unico intervento di mitigazione che il Proponente dichiara esplicitamente di voler applicare durante le lavorazioni di cantiere è una bagnatura delle superfici di cantiere tale da ridurre il risolleamento delle polveri di almeno l'80%. Non sembra essere previsto l'utilizzo di barriere antipolvere (4 e non viene fatta menzione di alcun tipo di mitigazione da applicare ai cumuli di materiale terrigeno durante le lavorazioni).</p> <p>Tenuto conto del fatto che le aree di cantiere sono situate all'interno del tessuto urbano di Firenze e considerato che in realtà allo stato attuale di progetto definitivo non risulta ancora precisata l'organizzazione di dettaglio dei lavori, non appare opportuno che sia esclusa "a priori" la necessità di procedure di mitigazione aggiuntive alla semplice bagnatura delle superfici. Fatto salvo quanto sopra, si ritiene comunque che debba essere tradotto in termini prescrittivi quanto previsto dal Proponente in merito alla mitigazione delle emissioni da risolleamento dovuto al transito dei mezzi pesanti all'interno delle aree di lavorazione. In particolare dovrà essere prescritta la predisposizione di un piano di bagnatura della viabilità di cantiere con quantitativi di acqua tale da comportare un'efficienza di abbattimento delle polveri pari almeno all'80%. Dovrà inoltre essere mantenuta traccia, su appositi registri, dei quantitativi di acqua utilizzati.</p> <p>Si ritiene pertanto che le misure di mitigazione da utilizzare nel corso delle lavorazioni, debbano essere oggetto di maggior approfondimento, eventualmente in sede di redazione del progetto esecutivo ove il più accurato dettaglio delle attività di cantiere consentirà di meglio quantificare e definire le misure più efficaci. In particolare, come anche già indicato dal Proponente, tale disamina dovrà essere eventualmente integrata all'interno di un Piano ambientale di cantierizzazione (PAC) da sottoporre ad ARPAT non appena sia approvato il progetto esecutivo delle opere o comunque prima della definizione dei capitolati di appalto.</p>	<p>Osservazione recepitibile in sede di progettazione esecutiva</p> <p>Osservazione recepitibile in sede di progettazione esecutiva</p>	
ARPAT	B - Allegato 2	Rumore in fase di esercizio	<p>3 valutare la messa in opera di un sedime inerte (b) nei tratti rettilinei del tracciato più vicini ai ricettori e, qualora se ne escluda l'utilizzo, dettagliare adeguatamente i motivi tecnici di tale scelta per ogni segmento del tracciato;</p> <p>4 fornire adeguata valutazione sull'efficacia delle barriere acustiche a protezione dei ricettori sensibili con superamento in esterno, -per le quali è stata già verificata la tabella preliminar-;</p> <p>5 valutare in un caso la possibilità di inserire barriere tra sorgente e ricettore, eventualmente di altezza limitata, a ridosso dell'infrastruttura ferroviaria (barriere basse o di prossimità);</p> <p>7 specificare nel piano di monitoraggio che la tipologia delle azioni/interventi che verranno prese in considerazione in caso di superamento, saranno le medesime per i ricettori sensibili e non sensibili (lubrificazione del sistema rota-rotola, motura delle ruote, sostituzione degli infissi) e che ogni volta si valuterà per entrambi, la possibilità di inserire una barriera tra sorgente e ricettore, eventualmente di altezza limitata, a ridosso dell'infrastruttura ferroviaria.</p> <p>11 per l'intera tratta della tramvia, nei punti di sovrapposizione tra questa e la DPA degli elettrodi che interessano l'area, determinare le fasce di rispetto a 3 UT, secondo quanto previsto dal D.M. 29 maggio 2008 e in base alle indicazioni fornite nel presente contributo, al fine di verificarne l'interferenza con edifici o aree a possibile permanenza di persone.</p>	<p>Osservazione recepitibile in sede di progettazione esecutiva</p>	
ARPAT	B - Allegato 2	Rumore in fase di esercizio			
ARPAT	B - Allegato 2	Rumore in fase di esercizio			
ARPAT	B - Allegato 2	Rumore in fase di esercizio			
ARPAT	B - Allegato 2	Campo magnetico (60 Hz)			



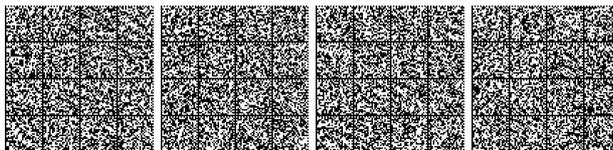
DA	Punto	Tema	Descrizione	Note	Note - Aggiornamento Ottobre 2024
ARPAT	C1	Ambiente Idrico - Acque superficiali	<p>Nella documentazione presentata è stata riportata una valutazione delle principali problematiche ambientali che l'intervento in oggetto potrebbe produrre, compresi i possibili impatti sui corpi idrici superficiali sia in fase di cantiere che in fase di esercizio. Indicazione delle misure di mitigazione da attuare per la loro limitazione e/o prevenzione nonché quanto relativo al monitoraggio. Tuttavia si ritiene necessario richiedere i seguenti chiarimenti / integrazioni a quanto presentato per le acque superficiali: Per il monitoraggio dei corsi d'acqua interessati dai lavori della Linea tramviaria 4.1 devono essere indicati i limiti normativi che non dovranno essere mai superati nelle fasi sottoposte a monitoraggio. Si ricorda che qualsiasi intervento sui corsi d'acqua non deve produrre alterazioni negative sullo stato qualitativo degli stessi.</p>	<p>➤ Osservazione recepbile in sede di progettazione esecutiva</p>	
ARPAT	C1	Ambiente Idrico - Acque superficiali	<p>Inoltre si evidenzia che per il monitoraggio delle acque superficiali sono previste soglie di attenzione e soglie di allarme il cui superamento prevede una serie di azioni che il Responsabile Ambientale (RA) deve attuare. Al riguardo si ritiene necessario specificare che l'Appaltatore dovrà attenersi alle indicazioni fornite dal RA ma che comunque, nel caso di superamento della soglia di emergenza anche per uno solo dei parametri ricercati, dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ procedere alla sospensione dei lavori;</li> <li>✓ analizzare prontamente le modalità operative e comportamentali utilizzate per la specifica situazione;</li> <li>✓ effettuare eventuali interventi di "risanamento" ambientale con riguardo alla normativa vigente.</li> </ul>	<p>Osservazione recepbile in sede di progettazione esecutiva</p>	
ARPAT	C1	Ambiente Idrico - Acque superficiali		<p>Osservazione recepbile in sede di progettazione esecutiva</p>	
ARPAT	C1	Ambiente Idrico - Acque superficiali		<p>Osservazione recepbile in sede di progettazione esecutiva</p>	
ARPAT	D1	Materiali di scavo	<p>➤ Devono essere indicati i flussi di materiale e in particolare: i quantitativi di materiale che si prevede di scavare per ciascun cantiere nonché i quantitativi di materiali di scavo che si intende riutilizzare in sito e quelli che si prevede di portare fuori dal sito per ciascun cantiere, specificando con quali modalità normative si intende gestirli.</p>	<p>Osservazione recepbile in sede di progettazione esecutiva</p>	
ARPAT	D1	Materiali di scavo	<p>➤ Nelle tabelle dei volumi complessivi, dovranno essere indicati in maniera separata i quantitativi di terreno vegetale, i quantitativi di terre scavate e i quantitativi di materiale da demolizione e/o altra tipologia di materiale incontrata per ciascun sito di produzione. Per ciascuna tipologia di materiale da scavo (terreno vegetale, terre, materiale da demolizione, ecc.) asportato dai siti di produzione delle terre e rocce da scavo, dovranno essere fornite informazioni sui siti di destinazione finale per ciascun quantitativo, sui tempi previsti per il reimpiego nei siti di destinazione finale.</p>	<p>Osservazione recepbile in sede di progettazione esecutiva</p>	
ARPAT	D1	Materiali di scavo	<p>➤ Per i "depositi antropici" (costituiti da materiali di riporto, rilevati stradali, agrivtura) che saranno interessati dai lavori del tracciato tramviario dovranno essere fornite informazioni di maggior dettaglio sulla destinazione del materiale per ciascuna area di prelievo e sui quantitativi.</p>	<p>Osservazione recepbile in sede di progettazione esecutiva</p>	
ARPAT	D1	Materiali di scavo	<p>➤ Per ciascuna tipologia di materiale da scavo (terreno vegetale, terre, materiale da demolizione, ecc.) devono essere fornite indicazioni precise sugli eventuali depositi intermedi in riferimento a ciascun area di prelievo, indicando anche i quantitativi ed i tempi di stoccaggio.</p>	<p>Osservazione recepbile in sede di progettazione esecutiva</p>	



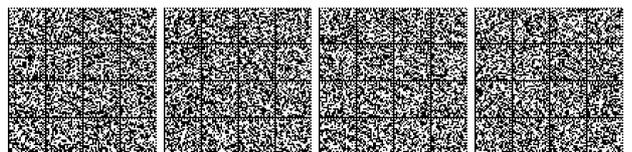
DA	Punto	Tema	Descrizione	Note	Note - Aggiornamento Ottobre 2024
ARPAT	D1	Materiali di scavo	<p>➤ Deve essere illustrato l'ulteriore piano di indagini del materiale di scavo previsto per la successiva fase progettuale, con indicazione degli ulteriori punti di campionamento. Si evidenzia che la caratterizzazione effettuata ha riguardato solo la profondità massima di 1,50 m da p.c. ma in alcuni tratti del tracciato tramviario sono previsti scavi di maggiore profondità ad esempio in corrispondenza del campione 4T; pertanto nella successiva fase progettuale si dovrà provvedere alla ulteriore caratterizzazione di tali aree di scavo. Si precisa inoltre che l'utilizzo, ai sensi del D.P.R. 120/2017, delle terre e rocce prodotte dalle attività di scavo nei siti oggetto di bonifica dovrà osservare quanto previsto agli artt. 25 e 26 del medesimo Decreto.</p>	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
ARPAT	D1	Materiali di scavo	<p>Il fine, come già evidenziato al paragrafo sulla Componente Suolo/Sottosuolo, si rende noto che le attività di lavorazione e le opere accessorie connesse con la realizzazione del tracciato tramviario che interesseranno ogni sito contaminato, compreso quello con contaminazione di tipo diffuso, dovranno rispettare quanto indicato nei procedimenti medesimi nella gestione del suolo/sottosuolo e/o delle acque sotterranee.</p>	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
ARPAT	E	Canterizzazione	<p>Per questa fase progettuale si ritiene sufficiente quanto presentato relativamente alla canterizzazione; si raccomandano tuttavia le indicazioni contenute nel documento ARPAT "Linee Guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale" (gennaio 2018) oltre alle seguenti prescrizioni:</p> <p>1. nella successiva fase progettuale dovrà essere presentato il Piano Ambientale di Canterizzazione che dovrà illustrare, con elaborati di maggiore dettaglio, l'organizzazione e gli apprestamenti previsti per i singoli macrocantieri e sottocantieri, compreso il Campo Base;</p>	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
ARPAT	E	Canterizzazione	<p>2. qualunque macchinario che abbia problemi di perdite di olio/gasolio non dovrà in alcun modo essere utilizzato nei lavori;</p>	Prescrizione già recepita nella revisione del progetto definitivo verificato	
ARPAT	E	Canterizzazione	<p>3. la manutenzione dei mezzi d'opera e/o dei macchinari dovrà avvenire solo su area con pavimentazione impermeabile dotata di idoneo sistema di trattamento delle acque di lavaggio la superficie (sedimentatore e disoleatore);</p>	Prescrizione già recepita nella revisione del progetto definitivo verificato	
ARPAT	E	Canterizzazione	<p>4. eventuali impianti lavaruote, in uscita dalle aree di cantiere e dall'area deposito, dovranno essere posizionati su pavimentazione impermeabile e dovranno essere preferibilmente a ciclo chiuso con riutilizzo totale delle acque di lavaggio, senza scarico nelle acque. Qualora le acque originarie scarichi, dovranno essere raccolte e trattate presso apposito impianto di trattamento e in generale il sistema di gestione delle acque reflue dovrà essere autorizzato come scritto industriale ai sensi del D.P.G.R. 46/R/2008 e s.m.i. I fanghi accumulati nell'impianto, in ogni caso, dovranno essere gestiti come rifiuti ai sensi della Parte Quarta del D.lgs. 152/2006 e s.m.i;</p>	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
ARPAT	E	Canterizzazione	<p>5. per i trattamenti a calda, da effettuare al solo fine del miglioramento delle caratteristiche costruttive dei materiali senza modifica dei requisiti ambientali, si dovranno adottare tutti gli accorgimenti riportati da pag. 11 a pag. 13 del documento ARPAT "Linee Guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale" (gennaio 2018).</p>	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	



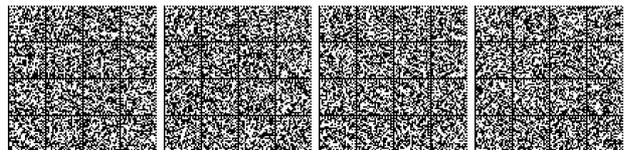
DA	Punto	Tema	Descrizione	Note	Note - Aggiornamento Ottobre 2024
ARPAT	E	Canterizzazione	6. lo stoccaggio di sostanze pericolose e dei depositi di oliocarburante dovrà essere effettuato presso un'area di cantiere, lontana da corsi d'acqua o altri recettori ambientali sensibili, esclusivamente in appalti contrattori in zone coperte e su pavimentazione impermeabile dotata di idoneo sistema di raccolta e trattamento delle acque dilavanti la superficie (sedimentatore e dissolvente);	Osservazione recepibile in sede di progettazione esecutiva	
ARPAT	E	Canterizzazione	7. nell'area di cantiere dovrà essere prevista la presenza di materiali assorbenti, da utilizzare in caso di perdite accidentali durante le operazioni di rifornimento;	Prescrizione già recepita nella revisione del progetto definitivo verificato	
ARPAT	E	Canterizzazione	8. le acque reflue di cantiere e quelle affluenti alle aree di lavorazione dovranno essere gestite ed autorizzate, nei casi opportuni, secondo quanto prescritto dal D.P.G.R. 46/R/2008 e smi. In ogni caso dovranno essere gestite in modo tale da non produrre inquinamenti al suolo/sottosuolo e/o alle acque superficiali/sotteranee;	Osservazione recepibile in sede di progettazione esecutiva	
ARPAT	E	Canterizzazione	9. le ditte esterne che dovessero operare nell'area di cantiere dovranno essere informate in modo formale del responsabile del cantiere sulle modalità di gestione dei rifiuti mentre in caso di subappalto sarà opportuno che le responsabilità correlate agli aspetti ambientali siano chiaramente definite nel relativo contratto;	Osservazione recepibile in sede di progettazione esecutiva	
ARPAT	E	Canterizzazione	10. una volta terminati i lavori, dovrà essere garantito lo smantellamento tempestivo del cantiere e dovrà essere effettuato lo sgombero e lo smaltimento dei materiali utilizzati, di quelli non utilizzati, dei rifiuti prodotti con il lavoro o di quelli di altra origine presenti nell'area, evitando qualsiasi abbandono di materiali, sostanze e accumuli di vario genere nel sito e procedendo al recupero e ripristino morfologico delle aree interessate dal cantiere, delle aree di stoccaggio e di qualsiasi altra area risultata degradata a seguito dell'intervento.	Prescrizione già recepita nella revisione del progetto definitivo verificato	
Comune di Firenze - DIREZIONE NUOVE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ		Manufatti stradali - SPEZIONE E MANUTENZIONE ELEMENTI DEL VIADOTTO INDIANO	In particolare per quanto riguarda le competenze relative ai Manufatti Stradali si richiede e si prescrive quanto segue: - nel tratto compreso fra le prop. 4+050.00 e 4+100.00 il tracciato dell'infrastruttura tranviaria passa al di sotto del Viadotto all'Indiano. In questo tratto è presente il blocco di ancoraggio degli stralli del Ponte dell'Indiano (lato Cassine). Il suddetto blocco di ancoraggio è costituito da una camera principale dove si trovano le testate di ancoraggio degli stralli e da una retrostante camera a forma di parallelepipedo costituita da setti di C.A.P. e riempita di materiale nerite ben costipato. Dal passo d'uomo attualmente presente e ben visibile in sito quest'ultima camera si sviluppa per circa 22,0 m di lunghezza in direzione della ferrovia andando quindi presumibilmente ad interferire in parte con il tracciato tranviario, per la realizzazione del quale in questo tratto è previsto uno scavo della profondità massima pari a 1,90 m. La suddetta camera inoltre presenta una larghezza di 22,0 m e un'altezza di 12,0 m. Con la presente si <b>RICHIESTE</b> di verificare in sito mediante rilievi topografici e scavi di assaggio esplorativi l'effettiva interferenza fra la presente struttura di ancoraggio degli stralli e la futura infrastruttura tranviaria e di restituire al servizio scrivente gli elaborati grafici di rilievo quali planimetria e sezione da essi risultanti e una documentazione fotografica. Al momento di effettuazione di tale indagine si richiede di contattare i tecnici dell'Ufficio Manufatti Stradali all'indirizzo mail <a href="mailto:cristiano.rebecchi@comune.fi.it">cristiano.rebecchi@comune.fi.it</a> .	Osservazione recepibile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze - DIREZIONE NUOVE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ		Manufatti stradali - SPEZIONE E MANUTENZIONE ELEMENTI DEL VIADOTTO INDIANO	Nel caso in cui dall'indagine sopra richiesta emergesse un'interferenza con l'infrastruttura tranviaria e quindi la necessità di effettuare una modifica (anche solo locale) alle pareti del blocco di ancoraggio, lo scrivente Servizio <b>RICHIESTE</b> la presentazione da parte del RTI dei progettisti del Sistema Tranviario del progetto di tale intervento nell'ambito del Progetto Esecutivo per la successiva presa visione ed approvazione. Viceversa il Progetto Esecutivo dovrà contenere gli elaborati attestanti l'effettiva verifica.	Osservazione recepibile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze - DIREZIONE NUOVE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ		Manufatti stradali - SPEZIONE E MANUTENZIONE ELEMENTI DEL VIADOTTO INDIANO	Nello stesso tratto di cui al punto precedente, la sede stradale del Viadotto all'Indiano è costituita da due impalcati disposti e indipendenti, ognuno dei quali è formato da travi longitudinali, trasversi e controtravi orizzontali metallici. In corrispondenza del tratto in cui è presente il tracciato tranviario i due suddetti impalcati presentano due selle "gamberi" "scorrevoli" una per ciascuna trave longitudinale per un totale di n.4 dispositivi totali. Tali dispositivi rappresentano dei punti molto importanti per il funzionamento dello schema statico di progetto del ponte. Al fine di poter effettuare le ispezioni e il monitoraggio dell'andamento del viadotto in questo tratto ed effettuare le attività manutentive necessarie su tutti gli elementi presenti, in rif. all'art. 5.1.7.5. ("Dispositivi per l'ispezionabilità e la manutenzione delle opere") delle NTC2018, si <b>RICHIESTE</b> la predisposizione di adeguati appalti/procedure che permettano l'effettuazione di tali attività contestualmente all'associazioni dell'infrastruttura tranviaria. Il progetto di tali appalti dovrà essere presente all'interno del Progetto Esecutivo per la successiva presa visione ed approvazione.	Osservazione recepibile in sede di progettazione esecutiva	



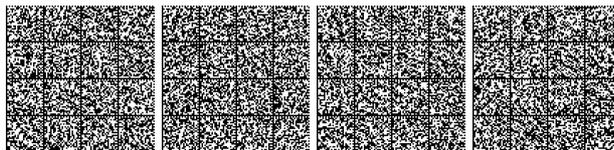
DA	Punto	Tema	Descrizione	Note	Note - Aggiornamento Ottobre 2024
Comune di Firenze - DIREZIONE NUOVE INFRASTRUTTURE E MOBILITA'		Manufatti stradali - POSIZIONE PALI	<p><b>SI RICHIEDE</b> infine, che all'interno del Progetto Esecutivo sia presente un elaborato grafico, quale un prospetto o una sezione, in cui venga illustrato l' posizionamento dei pali di sostegno n. 166 e n. 165 di cui all'elaborato T2.FL4.PD17RL.TECOM008-00_B, in quanto risulta dall'elaborato che il n. 166 sia posizionato al di sotto dell'impalcato del Viadotto all' indiano percorso da Firenze in direzione Scandicci e il n. 165 sia posizionato in prossimità dell'altro impalcato.</p>	Osservazione recepbile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze- Patere Unico	6	Esercizio tramviario e sede tramviaria	Devono essere prodotti gli elaborati relativi al Modello di Esercizio (specificando tutti gli elementi necessari per gestire la linea e quindi ad esempio numero e caratteristiche del personale, tipologia di attività manutentive eseguibili all'interno del deposito e da appaltare all'esterno con i relativi impatti economici, etc.), ai Costi di Gestione (legati alle caratteristiche di esercizio e manutenzione del sistema) e all'Offerta di Trasporto (con i necessari dettagli relativi all'esercizio previsto nelle varie fasce della giornata e nei vari periodi dell'anno).	Osservazione recepbile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze- Patere Unico	7	Esercizio tramviario e sede tramviaria	Nell'ambito della sicurezza dell'esercizio, devono essere poste in evidenza eventuali modalit� di esecuzione dei Servizi Provvisori, valutando numero ed utilizzo delle comunicazioni lungo la linea.	Osservazione recepbile in sede di progettazione esecutiva	



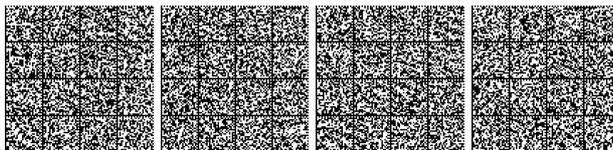
DA	Punto	Tema	Descrizione	Note	Note - Aggiornamento Ottobre 2024
Comune di Firenze-Parere Unico	13	Esercizio tramviario e sede tramviaria	In corrispondenza del capolinea delle Piagge, vista la presenza in coda dello scambio a croce appare superfluo lo scambio semplice in testa, risultando quindi opportuno spostare lo scambio a croce in avvanfornata.	Osservazione recepbile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze-Parere Unico	14	Esercizio tramviario e sede tramviaria	Lungo tutta la linea, deve essere opportunamente valutata e verificata la necessit� di posizionamento di parapetti pedonali di separazione tra marciapiedi e sede tramviaria.	Osservazione recepbile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze-Parere Unico	15	Esercizio tramviario e sede tramviaria	Nelle aree di fermate deve essere garantita la sicurezza degli utenti, con particolare riguardo ai soggetti diversamente abili; la scelta dei materiali deve minimizzare il rischio di vandalizzazioni.	Osservazione recepbile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze-Parere Unico	17	Esercizio tramviario e sede tramviaria	Considerata la vicinanza tra la vasca di raccolta acque meteoriche prevista nei pressi del capolinea delle Piagge e la futura sede tramviaria della linea 4.2, il progetto deve garantire la stabilit� globale del terreno anche in presenza del carico aggiuntivo portato dalla futura linea, prevedendo, laddove necessaria, la realizzazione di opere di stabilizzazione del terreno.	Osservazione recepbile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze-Parere Unico	18	Esercizio tramviario e sede tramviaria	Il progetto deve essere integrato dal Disciplinare descrittivo e prestazionale del Materiale Rotabile.	Osservazione recepbile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze-Parere Unico	19	Percorsi ciclabili	Il progetto deve prevedere la fornitura e posa in opera di rastrelliere per biciclette (modello Firenze) dislocate nei punti di interesse (fermate tramviarie, interscambi, etc.).	Prescrizione gi� recepita nella revisione del progetto definitivo verificato	
Comune di Firenze-Parere Unico	20	Percorsi ciclabili	Laddove i percorsi siano promiscui pedonale/ciclabile, fermo restando il rispetto dei vincoli derivanti dai contesti di intervento, si deve valutare la possibilit� di un allargamento della sezione nel rispetto di quanto previsto dal DM 557/99 art. 4 c. 5 lett. a).	Osservazione recepbile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze-Parere Unico	21	Percorsi ciclabili	Si deve realizzare il collegamento ciclabile, nei limiti degli spazi disponibili, tra il percorso ciclabile di progetto e il viale del Pegaso, al fine di consentire il collegamento verso il Parco delle Cascine.	Osservazione recepbile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze-Parere Unico	26	Opere a verde	Il progetto deve: a. indicare esatta ubicazione e identificazione degli alberi da abbattere (cod. sito, specie, dimensioni);	Osservazione recepbile in sede di progettazione esecutiva	



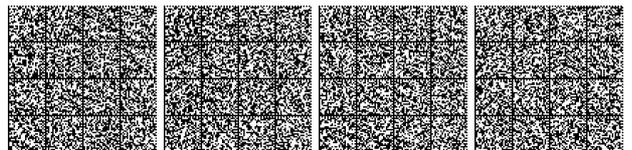
DA	Punto	Tema	Descrizione	Note	Note - Aggiornamento Ottobre 2024
Comune di Firenze- Patere Unico		Opere a verde	b. indicare esatta ubicazione e identificazione degli alberi da trapiantare (cod. sito, specie, dimensioni);	Prescrizione già recepita nella revisione del progetto definitivo verificato	
Comune di Firenze- Patere Unico		Opere a verde	c. stimare la copertura del terreno che si avrà al momento della piantagione e quando le piante raggiungeranno il pieno sviluppo;	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze- Patere Unico		Opere a verde	d. prevedere la copertura di tutte le nuove superfici a verde, compreso quelle ai piedi degli alberi, con piante tappezzanti invece che a prato;	Prescrizione già recepita nella revisione del progetto definitivo verificato	
Comune di Firenze- Patere Unico		Opere a verde	e. prevedere impianti di irrigazione e copertura con piante tappezzanti nelle rotatorie stradali sistemate a verde.	Prescrizione già recepita nella revisione del progetto definitivo verificato	
Comune di Firenze- Patere Unico	27	Rischio idraulico	In riferimento al nuovo parcheggio previsto in via del Pesciolino, il progetto deve indicare chiaramente le misure previste per il raggiungimento del rischio medio R2 richiesto dall'art. 13 c. 4 lett. b) della LR 4/2018 e verificare, nell'ambito dello studio idraulico, se eventuali volumi sottratti dall'intervento possano determinare incremento di pericolosità idraulica in altre aree.	Prescrizione già recepita nella revisione del progetto definitivo verificato	
Comune di Firenze- Patere Unico	28	Rischio idraulico	In relazione ai sottopassi pedonalicciabili di nuova realizzazione, il progetto deve indicare chiaramente le misure previste per il non superamento del rischio medio R2, nonché contenere la verifica di non aggravio delle condizioni di rischio nelle aree contigue; inoltre, per i sottopassi di nuova realizzazione e per quelli esistenti, laddove interessati da adeguamenti nell'ambito dell'intervento, dovranno essere previste le misure preventive atte a regolarne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali.	Prescrizione già recepita nella revisione del progetto definitivo verificato	
Comune di Firenze- Patere Unico	29	Rischio idraulico	In riferimento ai nuovi percorsi ciclabili previsti in aree a pericolosità per alluvioni frequenti o poco frequenti, indipendentemente dalla magnitudo idraulica, il progetto deve garantire il non aggravio delle condizioni di rischio e indicare le misure preventive atte a regolarne l'utilizzo in caso di eventi alluvionali.	Prescrizione già recepita nella revisione del progetto definitivo verificato	
Comune di Firenze- Patere Unico	30	Rischio idraulico	In fase di progettazione esecutiva dovranno essere definiti i dettagli operativi del sistema di rilevamento ed allertamento in caso di eventi alluvionali e le misure preventive atte a regolare l'utilizzo della tramvia e delle relative pertinenze nei Piani di Emergenza ed il loro coordinamento con i Piani di Protezione Civile, fermo restando che l'arresto del servizio di trasporto sarà gestito in maniera da precedere il verificarsi di eventuali fenomeni esondativi.	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze- Patere Unico	34	Rumore e vibrazioni	In riferimento all'approccio modellistico, si evidenzia che la sorgente tramviaria debba essere affinata nella successiva fase esecutiva attraverso misure di caratterizzazione della schermata sulle linee esistenti.	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze- Patere Unico	35	Rumore e vibrazioni	In riferimento alle opere di mitigazione acustica, nella fase esecutiva deve essere prodotto un dettaglio maggiore, puntualizzando opere, dimensioni e caratteristiche previste in base alle risultanze del modello eventualmente aggiornato e siano la fase di verifica post operam con individuazione puntuale di eventuali superamenti.	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze- Patere Unico	36	Rumore e vibrazioni	In riferimento al plesso scolastico del Pesciolino, considerate le previsioni del modello acustico prodotto in fase di progetto, nell'ottica di tutelare, oltre che i locali interni del ricettore, anche il giardino esterno frequentato dagli alunni, il progetto deve comunque prevedere la sostituzione dell'attuale recinzione del plesso scolastico con una nuova recinzione facente funzione di mitigazione passiva dell'impatto acustico, fermo restando il dimensionamento in esito all'aggiornamento del modello acustico e da ultimo alle misure in sito post operam; per la definizione delle caratteristiche di tale opera si potrà fare riferimento a recenti interventi analoghi realizzati in altri plessi scolastici cittadini, prevedendo in ogni caso l'ottimizzazione dell'opera nel contesto architettonico di intervento.	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze- Patere Unico	37	Rumore e vibrazioni	In riferimento al plesso scolastico del Pesciolino, devono essere previste barriere fonoassorbenti mobili e temporanee da porsi in opera durante le fasi di cantiere, in funzione degli impatti prodotti nelle varie fasi del cronoprogramma.	Prescrizione già recepita nella revisione del progetto definitivo verificato	
Comune di Firenze- Patere Unico	38	Rumore e vibrazioni	Relativamente alle attività di cantiere, in fase esecutiva dovrà essere richiesta un'unica deroga di rumore secondo l'art. 12 del Regolamento delle attività rumorose (D.C.C. n°12/2004) per le grandi opere; tale domanda dovrà contenere una parte generale che ha valore per tutta la durata dei lavori e una parte di dettaglio per ogni fase della lavorazione, per ottenere la quale il soggetto appaltante dell'esecuzione dei lavori deve presentare la documentazione prevista dalla D.C.R. 7/700, con l'eccezione di quanto già prodotto nella parte generale; per variazioni successive, in corso d'opera, dovranno essere presentate singole domande di deroga acustica.	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze- Patere Unico	39	Rifiuti	Nella successiva fase progettuale si dovrà prendere contatti col Gestore del Servizio di raccolta dei rifiuti per garantire il servizio ottimale in base al sistema di raccolta previsto per l'area in oggetto e per valutare eventuali interferenze con le postazioni esistenti.	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	



DA	Punto	Tema	Descrizione	Note	Note - Aggiornamento Ottobre 2024
Comune di Firenze- Parere Unico	40	Rifiuti	Devono essere previsti, in corrispondenza dei cestini di raccolta dell'indifferenziato presso le fermate, appositi raccoglitori per la raccolta dei mozzoni dei prodotti da lumo come previsto all'articolo 232-bis del Dlgs 152/06 e all'art. 28 del Regolamento Comunale per la gestione dei rifiuti urbani e assimilati.	Osservazione recepibile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze- Parere Unico	41	Rifiuti	Per la fase di cantiere il progetto deve essere integrato con apposita documentazione contenente le modalità di raccolta e smaltimento previste per i rifiuti provenienti dal cantiere prevedendo, per quanto possibile, modalità di esecuzione che garantiscano la minor produzione possibile di rifiuti e l'utilizzo di materiali completamente riciclabili	Osservazione recepibile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze- Parere Unico	42	Opere e manufatti stradali, pubblica illuminazione	Nella successiva fase progettuale, riguardo alle tipologie di pavimentazione in conglomerato bituminoso della viabilità contenute alla piattaforma tramviaria, il progetto deve essere integrato da una relazione specialistica di calcolo in funzione del traffico di progetto, rimanendo onere del progettista il dimensionamento.	Osservazione recepibile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze- Parere Unico	45	Opere e manufatti stradali, pubblica illuminazione	Relativamente al sistema di smaltimento delle acque meteoriche, si prescrive quanto segue: ciascuna caditoia stradale deve essere collegata direttamente e indipendentemente al ricevitore o, alternativamente dove ciò non è possibile, si dovrà prevedere un collettore dedicato, opportunamente dimensionato in funzione del numero di caditoie collegato, da collegare successivamente al ricevitore; tale collettore non dovrà essere passante rispetto ai pozzi delle caditoie; in ogni caso ciascuna caditoia dovrà essere collegata singolarmente al relativo collettore di raccolta, con tubazione di diametro non inferiore a 160 mm; il numero ed il posizionamento delle caditoie dovrà essere valutato in funzione dell'area drenata nonché delle quote della sede stradale	Osservazione recepibile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze- Parere Unico	46	Opere e manufatti stradali, pubblica illuminazione	Relativamente alle opere d'arte si ritalisciano le seguenti prescrizioni: la costruzione della linea tranviaria, non dovrà intaccare le opere d'arte che si trovino in zone limitrofe alla stessa, comprese le relative fondazioni; in particolare si deve porre attenzione al passaggio della linea tranviaria sotto la campata del viadotto dell'Indiano ove è anche presente la fondazione degli strali del ponte stralato sul fiume Arno.	Osservazione recepibile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze- Parere Unico	47	Opere e manufatti stradali, pubblica illuminazione	Per quanto riguarda l'illuminazione pubblica, dovranno essere installati corpi illuminanti con sorgente luminosa a Led integrati di regolatore di flusso luminoso a bordo; la fornitura e progettazione degli apparecchi di illuminazione dovrà essere eseguita in accordo ai requisiti indicati nei Criteri Ambientali Minimi (CAM) in vigore; si raccomanda l'uso di cavi con 5 conduttori di cui uno giallo/verde limitando l'uso del conduttore unipolare giallo/verde di 16 mmq al solo collegamento tra il pata ed il dispersore di terra; le spese per eventuali spostamenti provvisori e smantellamenti relativi agli impianti di illuminazione pubblica esistenti sono a carico dell'impresa che realizza l'opera; i lavori dovranno essere coordinati col Gestore degli impianti di illuminazione del Comune di Firenze; l'impianto elettrico dovrà essere realizzato con doppio circuito trifase atemato con neutri separati, al fine di garantire il servizio in caso di guasto; l'impianto di illuminazione dovrà essere realizzato in classe I; si chiede di non utilizzare apparecchi di illuminazione bassi; tipo BOLLARD, per motivi manutentivi e di sicurezza; tutti i nuovi impianti di illuminazione dovranno essere e ricollegati alla rete pubblica del Comune di Firenze; tutte le aree pubbliche dovranno essere illuminate	Osservazione recepibile in sede di progettazione esecutiva	
Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Firenze e le province di Pistoia e Prato		Aspetti archeologici	Accordo ai sensi dell'art. 25, c. 14 del Dlgs 50/2016, sottoscritto tra Soprintendente competente e RUP (Allegato D alla Nota del RUP - Dicembre 2022 - nota di trasmissione prot. n. 444/100 del 30/12/2022 - prot. n. 7011 del 09/01/2023)	Osservazione recepibile in sede di progettazione esecutiva	
Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Firenze e le province di Pistoia e Prato		Aspetti architettonici e paesaggistici	Verbale di intesa sulle modalità di recepimento delle condizioni poste in sede di autorizzazione ai sensi degli artt. 21, 22 e 146 del Dlgs 462/2004 e relativi allegati, sottoscritto tra Soprintendente competente e RUP (Allegato E alla Nota del RUP - Dicembre 2022 - nota di trasmissione prot. n. 4441/00 del 30/12/2022 - prot. n. 7011 del 09/01/2023)	Osservazione recepibile in sede di progettazione esecutiva	



DA	Punto	Tema	Descrizione	Note	Note - Aggiornamento Ottobre 2024
Comune di Firenze- Parere Unico		Raccomandazioni	<b>RACCOMANDAZIONI</b> Nei successivi livelli progettuali si raccomanda di approfondire le valutazioni in merito a quanto segue: 1. Possibilità di collocazione di 1 o 2 Posti per commercio ambulante fuori Mercato in Largo Gabbuggiani in prossimità della fermata tramviaria con relative realizzazioni di allacci alle pubbliche utenze. 2. Ricollocazione temporanea del Mercato Fiorante Piagge in caso di interferenza con le realizzazioni di progetto. 3. Possibilità di prevedere una postazione/chiosco in corrispondenza di alcune fermate della tramvia, o in prossimità secondo le condizioni contrattuali da stabilirsi con il Gestore dei Servizi e le destinazioni d'uso e di sfruttamento commerciale ammissibili nel rispetto dei parametri progettuali e di sicurezza. 4. Porre particolare attenzione alla chiusura di via delle Cascine e alla realizzazione dei relativi lavori, prevedendo lo stasamento temporaneo con quelli previsti in via dei Barco in modo da garantire una viabilità alternativa per l'accesso al parco della Cascine soprattutto per i mezzi di soccorso. 5. Osservato che l'intervento rappresenta un'occasione strategica e importante per sviluppare le concessioni dei quartieri, dei borghi e dei centri storici minori, con particolare riferimento a quelli posti oltre la via Pislolese, valutare l'opportunità di prevedere un approfondimento per il miglioramento del collegamento in particolare pedonale tra essi e le infrastrutture di progetto.	Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze- Parere Unico		Raccomandazioni		Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze- Parere Unico		Raccomandazioni		Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	
Comune di Firenze- Parere Unico		Raccomandazioni		Prescrizione già recepita nella revisione del progetto definitivo verificato	
Comune di Firenze- Parere Unico		Raccomandazioni		Osservazione recepitabile in sede di progettazione esecutiva	



## ALLEGATO 2

Oggetto: Sistema tramviario fiorentino Linea 4.1 Tratta Leopolda - Piagge CUP: H11J12000200001 (ex CUP: H11J12000010002)

Procedura approvativa di cui all'art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006

## ELENCO PRESCRIZIONI MIT

## 1. Normativa di riferimento per la progettazione della linea tranviaria.

Nello sviluppo del successivo livello di progettazione occorre attestare che, per tutte le norme, sia stata utilizzata l'edizione più recente (o eventualmente una edizione precedente, qualora valida nel transitorio) e di darne formale riscontro producendo un unico elaborato che dia evidenza di ciascuna le norme adottata nel progetto e della relativa edizione.

## 2. Geometria del tracciato.

Nello sviluppo del successivo livello di progettazione si dovrà procedere con uno specifico controllo al fine di accertare che la progettazione del tracciato sia conforme alla Norma 7836:2018 e che siano rispettate le disposizioni della Norma 7156:2020, in riferimento al rotabile oggetto di fornitura, in relazione al quale, ulteriormente, dovrà essere prodotto uno studio nel quale sia data evidenza della circolabilità del veicolo.

Si segnalano, inoltre, i seguenti aspetti sui quali si ritiene necessario specifico approfondimento:

a. Verifica del rispetto della Norma UNI 7156/2020 con riferimento:

alle barriere poste presso le fermate Leopolda e Porta al Prato (T1) ed ai parapetti lungo i percorsi pedonali;  
all'interbinario in caso di palificata in posizione centrale;  
alla fermata *Barco*, in curva;  
alle fermate *Pergolesi* e *via Veneto*, in relazione alla tematica della distanza minima tra la fine della transizione di una curva e la testa della banchina.

b. Verifica del rispetto della Norma UNI 7836/2018, con indicazione di tutti i punti in cui ricorre il superamento dei «limiti normali».

c. Coordinamento piano-altimetrico.

## 3. Protezione della sede tranviaria.

Nello sviluppo del successivo livello di progettazione, sul tema, si richiede un approfondimento in relazione a:

a. Protezione laterale della sede con riferimento alle misure atte ad interdire l'invasione della sede, anche nel contesto transitorio, in attesa del completamento di altri interventi previsti nell'area. Occorre procedere ad una verifica di tutti i punti in cui la sede possa essere facilmente invasa, al fine di adottare misure idonee caso per caso. Si richiama, in particolare, il parcheggio in prossimità della fermata *Pesciolino*, per il quale si ritiene che il cordolo previsto nel Progetto definitivo, sormontabile, non sia una misura idonea.

b. Marciapiedi di emergenza tra la fermata *Pesciolino* e l'incrocio con via Sala con riferimento alle misure che si intendono adottare per assicurare che tali percorsi siano utilizzati esclusivamente in caso di evacuazione del tram.

c. Accessi carrabili con riferimento alla funzionalità del cancello presso la stazione Cascine e di eventuali altri passi carrabili.

## 4. Protezione degli utenti.

Nello sviluppo del successivo livello di progettazione occorre approfondire la tematica in argomento, in quanto nel Progetto definitivo alcuni aspetti non sono chiaramente definiti, sia perché si rimanda ad ulteriori valutazioni sia perché il tessuto urbano nel quale l'infrastruttura si va ad inserire è interessato da una serie di interventi interferenti che richiedono compatibilizzazione reciproca.

Si segnalano, in particolare, i seguenti alcuni punti singolari sui quali si ritiene necessario specifico approfondimento:

a. Marciapiede in adiacenza alla fermata Porta al Prato, in relazione alla soluzione definitiva, ancora da individuare, sul progetto banchina nonché dei percorsi di accesso alla stessa.

b. Marciapiede posto in adiacenza al binario destro tra l'incrocio con via delle Cascine e l'incrocio con via Boito per il quale si chiede di procedere ad una verifica dell'affollamento al fine di escludere la necessità di prevedere misure di riduzione del rischio.

c. Marciapiede posto in adiacenza al binario sinistro dal km 2+0,000 all'incrocio con via Boito e dall'incrocio con via Boito e la nuova viabilità in corrispondenza della SSE Barco, la cui funzionalità allo stato attuale, non è ancora chiara, affinché ne venga definita la destinazione (percorso di emergenza inibito con varchi d'accesso o marciapiede) o vengano sviluppate le diverse soluzioni possibili.

d. Marciapiede posto in adiacenza al binario sinistro dall'incrocio con via S. Biagio a Petriolo alla fermata *Pesciolino* per il quale si chiede di procedere ad una verifica dell'affollamento al fine di escludere la necessità di prevedere misure di riduzione del rischio.

## 5. Raccomandazioni.

a. Si raccomanda di procedere alla progettazione congiunta con la Linea 4.2 per tutti i sistemi per i quali la progettazione afferente alla Linea 4.1 non è scindibile dalla progettazione afferente alla Linea 4.2 (ad es. sistema di alimentazione e trazione, sistema di supervisione e controllo, sistema TETRA, ...).

b. Si raccomanda di prendere in carico le tematiche della protezione della sede tranviaria da possibili invasioni anche accidentali e della protezione degli utenti (pedoni e ciclisti) che si muovono sui percorsi adiacenti alla sede, nelle progettazioni delle aree che saranno oggetto di futuri interventi interferenti o adiacenti all'infrastruttura in argomento.

25A01774

DELIBERA 19 dicembre 2024.

**Approvazione del Piano annuale di attività e del sistema dei limiti di rischio (RAF) per l'anno 2025, ex articolo 6, comma 9-septies, del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito con modificazioni dalla legge 24 novembre 2003, n. 326, in materia di limiti di ammissibilità delle garanzie SACE.** (Delibera n. 94/2024).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE  
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA  
E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

NELLA SEDUTA DEL 19 DICEMBRE 2024

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e, in particolare, l'art. 16, concernente la costituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE, nonché le successive disposizioni legislative relative al Comitato, ed in particolare il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», il quale all'art. 1-bis, inserito nella legge di conversione 12 dicembre 2019, n. 141, ha previsto che dal 1° gennaio 2021, per «rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in vista del perseguimento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile indicati» dall'Agenda ONU 2030, il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile», di seguito CIPESS, e che «a decorrere dalla medesima data, nella legge 27 febbraio 1967, n. 48, e in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo» al CIPE «deve intendersi riferito al» CIPESS;

