



CITTÀ METROPOLITANA  
DI FIRENZE

DIPARTIMENTO TERRITORIALE

Firenze, 12/12/2023

**OGGETTO:** Procedimento di VAS ex artt. 23 e seguenti della L.R. 10/2010 comprensivo di Valutazione di Incidenza relativo al **PIANO ATTUATIVO SCHEDA NORMA “AUNC IV OSMANNORO SUD”**.  
**RAPPORTO TECNICO.**

In riferimento al procedimento di VAS relativo all'oggetto,

Vista

- la Deliberazione del Consiglio Metropolitan n. 7 del 17/02/2016 di approvazione dello schema di convenzione per l'assistenza tecnica ai Comuni in materia di VAS, con la quale si individua la Posizione Organizzativa Pianificazione Strategica della Direzione Progetti Strategici della Città Metropolitana di Firenze a svolgere la funzione di Autorità Competente per la VAS per i piani e programmi di cui alla L.R. 65/2014 la cui approvazione è di competenza dei Comuni della Città Metropolitana ai sensi delle norme nazionali e regionali, qualora i rispettivi Consigli Comunali abbiano deliberato per l'assistenza tecnica in materia di VAS;
- la convenzione sottoscritta fra la Città Metropolitana di Firenze e il Comune di Sesto Fiorentino con la quale la Città Metropolitana assume il ruolo di Autorità Competente in materia di Valutazione Ambientale Strategica per i piani e programmi ex L.R. 65/2014 la cui approvazione è di competenza del Comune, ai sensi dell'art. 12 della L.R. 10/2010 e relativamente alle procedure di VAS ancora non avviate alla data di sottoscrizione della convenzione;
- l'art. 73 ter della L.R. 10/2010 (Coordinamento tra VAS e valutazione di incidenza) che disciplina quanto segue:
  1. *Qualora sia necessario procedere alla valutazione di incidenza, tale valutazione deve essere effettuata nell'ambito del procedimento di VAS del piano o programma, secondo le modalità previste dall'articolo 87 della L.R. 30/2015.*
  2. *Nei casi di cui al comma 1, il rapporto ambientale deve essere accompagnato da uno studio di incidenza, contenente gli ulteriori e specifici elementi di conoscenza e di analisi previsti dall'allegato G del D.P.R. n. 357/1997 e la VAS dà atto degli esiti della valutazione di incidenza effettuata.*
  3. *L'autorità competente in materia di VAS esprime il parere motivato di cui all'articolo 26, previa acquisizione della valutazione di incidenza effettuata dalla struttura competente in base all'ordinamento dell'ente, oppure dall'autorità competente per la valutazione d'incidenza, individuata dall'articolo 87 della L.R. n. 30/2015, se non coincidente con l'autorità competente per la procedura di VAS. Qualora non sia individuata una diversa competenza, il parere motivato di cui all'articolo 26 è espresso anche con riferimento alle finalità di conservazione proprie della valutazione d'incidenza. L'informazione e la pubblicità effettuata ai sensi dell'articolo 28, danno specifica evidenza anche degli esiti dell'avvenuta integrazione procedurale fra VAS e valutazione di incidenza.*
  4. *Il coordinamento di cui ai commi 1 e 2, opera anche con riferimento alla procedura di verifica di assoggettabilità e alla procedura per la fase preliminare, limitatamente alle finalità proprie delle stesse.*

Palazzo Medici Riccardi  
1, via Cavour 50129 Firenze  
tel. 055. 2760076  
davide.cardi@cittametropolitana.fi.it  
www.cittametropolitana.fi.it

DIREZIONE  
PROGETTI STRATEGICI



Dato atto

- che il Comune di Sesto Fiorentino, in qualità di Autorità Procedente ha redatto e/o fatto proprio il rapporto ambientale ai sensi dell'art. 24 L.R. 10/2010;
- che ai sensi dell'art. 25 della L.R. 10/2010 la proposta di piano, il rapporto ambientale e la sintesi non tecnica, sono stati adottati con Deliberazione di Consiglio n. 94 del 12/09/2023, sono stati pubblicati sul BURT in data 27/09/2023 e contestualmente messi a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale, delle organizzazioni e del pubblico;

Considerati i seguenti contributi e osservazioni pervenuti entro il termine di sessanta giorni dalla pubblicazione di cui sopra, (concessi in luogo dei quarantacinque previsti dal comma 3 art. 25 LR 10/2010):

- Regione Toscana Direzione Ambiente Energia Settore VIA/VAS (prot. 57125 del 30/10/2023);
- Publiacqua (prot. arrivo n. 59563 del 13/11/2023);
- Autorità Idrica Toscana (prot. arrivo n. 60040 del 15/11/2023);
- ARPAT (prot. arrivo n. 61153 del 21/11/2023);
- Comune di Firenze (trasmesso per le vie brevi dal Comune di Sesto Fiorentino in data 01/12/2023);
- Comune di Campi Bisenzio (trasmesso per le vie brevi dal Comune di Sesto Fiorentino in data 01/12/2023);
- Consorzio di Bonifica Medio Valdarno (trasmesso per le vie brevi dal Comune di Sesto Fiorentino in data 01/12/2023);
- TERNA (trasmesso per le vie brevi dal Comune di Sesto Fiorentino in data 01/12/2023).

Da un'analisi dei contributi pervenuti e sopra citati, si evidenzia, e si riporta di seguito, quanto in essi contenuto limitatamente agli aspetti ambientali ritenuti degni di nota:

**Regione Toscana Direzione Ambiente Energia Settore VIA/VAS (prot. 57125 del 30/10/2023):**

*[...] è necessario che il mantenimento e miglioramento delle connessioni ambientali ed ecologiche sia adeguatamente creato/progettato e/o rafforzato, ma soprattutto gestito e mantenuto. A tal proposito si ricorda che la rete ecologica, una volta definito come suo obiettivo prioritario quello della conservazione della biodiversità, costituisce un sistema paesistico capace di supportare funzioni di tipo percettivo e anche ricreativo.*

*E' inoltre importante sottolineare che affinché tutti gli interventi di mantenimento e miglioramento delle connessioni ambientali ed ecologiche (non solo l'invaso principale e gli altri habitat umidi circostanti) risultino efficaci devono essere accompagnati da un Piano di gestione e monitoraggio.*

*3.1 Si ritiene dunque necessario, ai fini dell'approvazione del PA, finalizzare e sviluppare più compiutamente la proposta di Piano di Monitoraggio Ambientale integrato tra VAS e VIncA (RA, da pag. 149) a valle della fase di consultazione, definendo nel dettaglio le matrici che si ritengono maggiormente impattate e gli aspetti ambientali maggiormente interferiti dalle attività derivanti dall'attuazione del PA in coerenza con gli esiti della VAS e della VIncA. In particolare il monitoraggio dovrà riguardare anche l'attuazione di tutti gli interventi di mantenimento e miglioramento delle connessioni ambientali ed ecologiche che dovranno essere realizzati contestualmente alle trasformazioni urbanistiche previste dal PA.*

*3.2 Si ricorda la necessità di definire una tempistica per la produzione dei report di monitoraggio che dovranno essere trasmessi all' AC per la VAS ai sensi dell' art. 29 della L.R. 10/2010. L' AC dovrà esprimersi sui contenuti del monitoraggio entro 30 giorni dal ricevimento del report. Si ritiene adeguato produrre il primo report di monitoraggio durante la fase realizzativa anche al fine di verificare l' avanzamento nell' attuazione delle misure di mitigazione.*



3.3 Si ricorda inoltre che tutte le misure di mitigazione definite nel percorso valutativo dovranno trovare, ai fini della loro efficacia, declinazione nelle NTA del Piano Attuativo

**TERNA (trasmesso per le vie brevi dal Comune di Sesto Fiorentino in data 01/12/2023):**

*[...] vi segnaliamo che l'intervento edilizio in questione RIENTRA all'interno della fascia di rispetto dell'elettrodotto Elettrodotto a 132kV "Calenzano - Osmannoro" n.406, campata compresa tra i Sostegni n°39 e n°40 nel territorio comunale di Sesto Fiorentino (FI), pertanto, ai sensi della legge N°36 del 22 febbraio 2001 art. 4 comma 1 lettera b e al DPCM 8 luglio 2003 art. 4, NON POTRÁ essere consentita alcuna destinazione ad uso residenziale, scolastico, sanitario, aree gioco per l'infanzia, ovvero ad uso che comporti una permanenza non inferiore a quattro ore.*

**Comune di Firenze (trasmesso per le vie brevi dal Comune di Sesto Fiorentino in data 01/12/2023):**

*Dagli elaborati del piano si evince che gli interventi di riqualificazione ecologica, che ricomprendono una vasca per la compensazione idraulica, si sviluppano a sud del comparto fino al Canale Macinante.*

*Si fa presente che il Canale Macinante è di proprietà del Comune di Firenze e che la relativa gestione e manutenzione è in capo allo scrivente Servizio. Attualmente, grazie ad una apposita convenzione stipulata con il Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno, la manutenzione ordinaria è affidata a tale soggetto.*

*Per quanto sopra, vista la documentazione presentata e gli interventi previsti, con particolare riferimento a quelli di riqualificazione ecologica che si estendono a sud del comparto logistico, si richiede quanto segue per le successive fasi progettuali:*

- 1) nel caso siano previsti interventi (comprese eventuali recinzioni o scavi) o piantumazione di alberi in prossimità (entro 4,00 m) dell'argine del canale Macinante o delle relative opere connesse utili alla sua manutenzione (es. piste di manutenzione, rampe di accesso), si richiede che sia fatta comunicazione a questo Servizio per una valutazione dell'eventuale interferenza, al fine di individuare le possibili soluzioni per il superamento della stessa;*
- 2) prima dell'inizio di lavori prossimi al Canale Macinante dovrà essere data comunicazione allo scrivente Servizio, per verificare eventuali accavallamenti con interventi programmati o imprevisti riguardanti il canale stesso.*
- 3) si evidenzia sin da ora che in ogni caso non saranno autorizzati scarichi di acque di qualsiasi natura nel Canale Macinante.*

**Comune di Campi Bisenzio (trasmesso per le vie brevi dal Comune di Sesto Fiorentino in data 01/12/2023):**

*In merito all'osservazione del Comune di Campi Bisenzio, partendo dalla valutazione del Documento P\_02\_3 – Studio impatto sul traffico, allegato al Piano attuativo adottato, osserva che “La situazione del traffico all'intorno del sito è fatta oggetto di una analisi di tipo essenzialmente qualitativo, condotta utilizzando il sito Google maps @, e sviluppando alcune considerazioni di larga massima relative ai livelli di congestione sulla rete nelle diverse fasce orarie”. [...] “non sono però riferite a nessuna verifica dei carichi veicolari gravanti sulla rete stradale, nemmeno sulla via Lucchese, e pertanto non consentono di stimare l'impatto del traffico generato in senso proprio.”*

*Il Comune di Campi Bisenzio sottolinea la sussistenza di importanti carichi veicolari gravanti sulla via Lucchese, portando un proprio studio viabilistico dal quale risultano, nel tratto frontistante il nuovo insediamento, flussi di traffico superiori ai 30 mila veicoli equivalenti/giorno.*

*Ritiene, inoltre, che le considerazioni contenute nello studio di traffico allegato al Piano attuativo adottato, “non consentono di affermare che l'impatto del nuovo insediamento sulle condizioni di deflusso della via Lucchese risulti di per se stesso trascurabile.”*

*In merito alla previsione della nuova rotatoria sulla S.P. 5 “Via Lucchese per Prato”, il Comune di Campi Bisenzio osserva che “Questa configurazione comporta valori di capacità al nodo non particolarmente elevati, che potrebbero risultare già critici, quanto meno in alcune ore del giorno, anche in presenza del solo flusso attualmente gravante sulla via Lucchese.” E inoltre afferma “che lo studio, peraltro, non è corredato da alcuna verifica di funzionalità,*



*che avrebbe d'altronde richiesto una analisi di tipo quantitativo, basata sulla conoscenza dei flussi di traffico gravanti sulla via Lucchese.”*

Il Comune di Campi Bisenzio conclude la propria trattazione dell'argomento osservando che “*lo studio esaminato, pur contenendo utili approfondimenti in ordine all'impatto viabilistico del sito in esame, presenta diverse carenze in ordine alla necessaria verifica di funzionalità della rete stradale impattata, ed in particolare della via Lucchese, che costituisce un asse primario anche del sistema di mobilità di Campi Bisenzio.*” chiedendo di:

- a. effettuare una rilevazione dei flussi di traffico transitanti sulla via Lucchese;
- b. incrociare i valori ottenuti con quelli stimati del traffico indotto per determinare i carichi attesi sulla rete impattata;
- c. procedere ad una verifica di funzionalità del nodo, mediante alcune fra le ben note metodologie di calcolo proposte in letteratura per la stima della capacità delle rotatorie (ad esempio, il metodo SETRA o simili).

Il Responsabile del Procedimento  
Arch. Daniela Angelini

## **CONSIDERAZIONI**

Si condivide quanto sopra evidenziato relativamente agli aspetti degni di nota estratti dai contributi della Regione Toscana / Settore VIA VAS (prot. 57125 del 30/10/2023), di TERNA (trasmesso per le vie brevi dal Comune di Sesto Fiorentino in data 01/12/2023) e del Comune di Firenze (trasmesso per le vie brevi dal Comune di Sesto Fiorentino in data 01/12/2023).

In merito all'osservazione del Comune di Campi Bisenzio (trasmessa per le vie brevi dal Comune di Sesto Fiorentino in data 01/12/2023), occorre premettere che le analisi condotte su questa parte del territorio del Comune di Sesto Fiorentino sono in corso da circa tre anni e hanno già affrontato, ai vari livelli di pianificazione, le valutazioni di fattibilità inerenti la sostenibilità degli interventi previsti.

Si riporta di seguito una sintesi della valutazione predisposta dal Comune di Sesto Fiorentino in merito:

L'area dell'Osmannoro si caratterizza come area produttiva/direzionale/commerciale e attrae ogni giorno migliaia di spostamenti non solo dal Comune di Sesto Fiorentino, ma anche da tutti gli altri comuni della Piana Metropolitana. E' quindi attrattore di un flusso che in parte risulta parallelo a quello sistematico diretto verso il capoluogo, in parte in direzione opposta, destinato a Osmannoro da Firenze. La tipologia di traffico e i volumi di traffico si mantengono pressoché costanti nel corso di tutta la giornata, dal momento che le varie funzioni qui dislocate (grandi centri commerciali, poli logistici, aree direzionali e produttive di grandi dimensioni) si distinguono per orari di punta diversi tra loro.

Accanto ad una domanda di queste dimensioni l'offerta in termini di trasportistici è connotata da una scarsità del trasporto pubblico.

Anche in merito alla ciclabilità persistono molte criticità relativamente alla sicurezza (volumi di traffico, dimensioni delle intersezioni a livello di grandi dimensioni, ecc.).

Dal punto di vista funzionale, in questi ultimi anni, si assiste ad un fenomeno di terziarizzazione con un incremento delle strutture commerciali in sostituzione della funzione produttiva.

Rispetto alle situazioni di congestionamento del traffico veicolare, un particolare ruolo è rappresentato dalla insufficienza di alcuni nodi come quello di accesso allo svincolo dell'autostrada A11 da Via del



Cantone, la Via dell'Osmannoro verso il capoluogo di Sesto Fiorentino e l'innesto alla Mezzana Perfetti Ricasoli e la S.P. 5 "Via Lucchese per Prato".

Molte delle considerazioni dipendono dall'assetto futuro che assumerà la viabilità a seguito di interventi programmati (terza corsia dell'autostrada, nuovo svincolo, connessione con il viadotto dell'Indiano per permettere un più facile accesso alla FIPILI) che hanno però il limite dell'orizzonte temporale per la loro realizzazione.

Occorre però ribadire che l'alto livello di domanda veicolare nell'area è tale per cui non esistono soluzioni di carattere prettamente gestionale che possano davvero portare a un miglioramento dello stato di congestione e delle condizioni di deflusso a parità di capacità di offerta.

Sono necessari non solo interventi infrastrutturali che creino nuova capacità e permettano di separare alcune traiettorie, ma soprattutto interventi che permettano di spostare parte della domanda su modalità di trasporto alternative, oggi praticamente assenti.

In questa situazione assumono un importante valore strategico i progetti a scala sovra comunale per il trasporto collettivo alternativo (Bus Transit Rapid, linea Metropolitana/Tramviaria, la rete ciclabile).

Sotto l'aspetto della pianificazione urbanistica comunale sono previsti alcuni interventi di rigenerazione di comparti produttivi con l'adozione di soluzioni che permettano una migliore distribuzione dei flussi.

Di pari importanza è premettere che già la strumentazione urbanistica previgente prevedeva, per queste aree, gli interventi che si stanno attuando o sono stati riproposti nella forma di variante urbanistica sostanzialmente riconfermativa.

Le valutazioni sulle scelte di ripianificazione hanno permesso di operare scelte maggiormente sostenibili rispetto agli effetti previsti dalle precedenti previsioni di aree industriali ed artigianali miste e non organizzate dal punto di vista funzionale.

Il Piano attuativo in oggetto prevede un ampliamento di circa 49.000 mq di superficie edificabile destinato a funzioni logistiche in aggiunta al comparto industriale artigianale esistente in piena attività e non, quindi, 80.000 mq di nuova edificazione. Tale precisazione risulta doverosa se utilizzata per la valutazione di effetti diretti.

Quanto premesso è necessario a comprendere che gli studi inerenti il sistema della viabilità non sono limitati a quelli contenuti nella pianificazione di dettaglio allegata al Piano attuativo.

In merito ai flussi di traffico individuati sul tratto della S.P. 5 "Via Lucchese per Prato" dagli studi del Comune di Campi Bisenzio (Elaborazione META - Studio di traffico relativo alla realizzazione del nuovo stadio dell'AC Fiorentina), preme sottolineare che non è possibile confrontarli in quanto non corredati da specifiche di dettaglio.

Si rileva, inoltre, che nell'osservazione, si riporta un flusso di traffico di 30 mila veicoli equivalenti/giorno mentre graficamente dall'immagine fornita risulta, un dato di 40.000 non facilmente interpretabile.

In occasione della redazione della *Variante al vigente Regolamento urbanistico ai sensi dell'art. 252 ter l.r. n. 65/2014 "Area Ex Longinotti"* e relativo procedimento di verifica di assoggettabilità a VAS, finalizzata alla realizzazione di una piattaforma industriale innovativa di rilevanza nazionale nell'ambito farmaceutico, sono stati condotti degli studi di dettaglio su questo tratto di viabilità.

L'area Ex Longinotti è localizzata a fianco di quella in oggetto e lo studio trasportistico (Aleph s.r.l. Transport Engineering – Agosto 2020) ha individuato una sezione di analisi localizzata in corrispondenza dell'innesto della viabilità interna all'area industriale del comparto di Piano attuativo in oggetto.

Nel mese di Marzo 2019 (pre pandemia) sono stati effettuati dei rilievi di traffico tramite conta-traffico radar in continuo 7 giorni per 24 h.



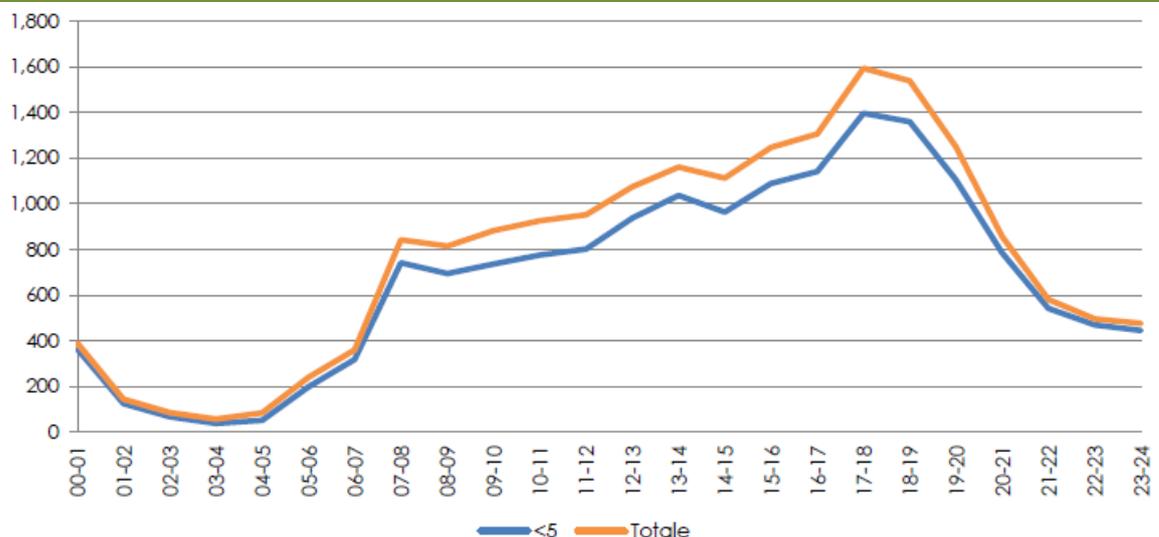
CITTÀ METROPOLITANA  
DI FIRENZE



Posizione di installazione dei radar conta traffico (Aleph s.r.l. 2020)

Il rilievo ha dimostrato come la domanda di traffico lungo questa arteria sia molto elevata, con una punta mattutina distribuita uniformemente su una fascia oraria di 2 ore e il superamento del valore di 1000 veh/h per direzione per almeno 8 ore nel corso della giornata. Nell'ora di punta mattutina si registra il flusso prevalente in direzione Firenze, con punte di autovetture pari superiori a 1400 veh/h per direzione e un volume totale di circa 1600 veh/h; in direzione Campi Bisenzio nella medesima fascia oraria si registrano circa 700 veh/h.

Il traffico giornaliero registrato in direzione Campi Bisenzio (totale) risulta avere una punta massima di 1600 veicoli nell'orario tra le 17:00 e le 18:00.



Andamento del traffico giornaliero registrato in direzione Campi Bisenzio (autoveicoli e totale) (Aleph s.r.l. 2020)



Il traffico giornaliero registrato in direzione Firenze (totale) risulta avere una punta massima di 1600 veicoli nell'orario tra le 7:00 e le 9:00.

Dati questi in linea con quelli forniti da Città Metropolitana di Firenze all'Ente gestore del tratto di strada provinciale S.P. 5 "Via Lucchese per Prato" e relativi al periodo feb-mag 2019

Cod_Strada	KM	Direzione	TFM	Leggeri	Pesanti	V-85
FI_SPOO5	1200	Campi Bisenzio	11535	9519	2016	65
FI_SPOO5	1200	Firenze	11935	9693	2242	66

Nel corso della medesima campagna di indagini è stata rilevata anche la velocità di percorrenza, restituita per intervalli di 15 minuti. Si nota come nella fascia oraria di punta al massimo il 15% dei veicoli abbia percorso via Lucchese nel tratto di analisi ad una velocità inferiore a 30 km/h, con una moda invece di 60 km/h: questo significa che il flusso registrato per direzione non comporta saturazione della capacità reale dell'arteria e permette di stabilire una capacità teorica di 1600 veh/h per corsia per direzione.

Lo studio trasportistico ha poi affrontato gli effetti del traffico generato dal nuovo Polo farmaceutico, concludendo che lo scenario previsto non presenta criticità e non è di entità tale da creare accodamenti evidenti in via Lucchese.

Successivamente, tra il 2021 e il 2022 in occasione della redazione della *Variante Puntuale Al Vigente Regolamento Urbanistico Ai Sensi Dell'art. 252 ter della L.r. 65/2014 Scheda Norma "IV Osmannoro Sud"* sono stati condotti altri studi finalizzati a verificare la sostenibilità di un ampliamento di circa 49.000 mq di superficie edificabile al comparto industriale artigianale esistente e destinato a funzioni logistiche.

Tramite uno studio sul ruolo della logistica nello sviluppo socioeconomico del territorio di Sesto Fiorentino sono state analizzate le opportunità, dei rischi degli impatti sul traffico (PTSclas Giugno 2020) con un elevato grado di approfondimento rispetto alle dinamiche di traffico generato dalla logistica, anche con riferimento all'area vasta (allegato A\_R1\_Analisi\_traffico (Analisi traffico e mobilità ed effetti della Variante urbanistica) e Allegato A\_R2\_Analisi\_socioeconomia (Analisi socioeconomica ed effetti della Variante urbanistica)).

In fase di Avvio del procedimento della Variante urbanistica era stato acquisito, ai sensi dell'art. 17 comma 3 della L.R. 65/2014, un contributo del Comune di Campi Bisenzio (Prot. 64137 del 02/10/2021), dove veniva rappresentata una serie di rilievi relativi al sistema viabilità e all'aumento del traffico su via Lucchese causato dagli interventi della Variante.

Si ricorda che in quella sede il Comune di Campi Bisenzio osservava che *"Nella Relazione dell'Analisi del traffico non essendo stata ipotizzata alcuna rotonda per l'immissione all'area ex Longinotti sulla via Lucchese, i mezzi provenienti da Firenze dovranno girare intorno alla rotonda del Ponte di Maccione per poi entrare nell'area in esame. Si vorrebbe sapere se è stata valutata la reale conseguenza che si potrebbe ingenerare sul traffico da e verso Campi Bisenzio"*.

A tale richiesta la Variante urbanistica, in prima istanza e poi il Piano attuativo, hanno risposto con l'introduzione di una rotonda in grado di migliorare la fluidità del traffico nella microzona interessata dall'intervento e dagli altri insediamenti logistici e produttivi previsti e in fase di realizzazione. Con la realizzazione della rotonda non sarà necessaria l'inversione di marcia dei mezzi sulla rotonda prevista dal comune di campi Bisenzio dal Ponte di Maccione.

Sempre in occasione della Variante urbanistica il Comune di Campi Bisenzio richiedeva anche l'adozione di *"soluzioni alternative alla viabilità sulla via Lucchese data la previsione del PSI Sesto F.no e Calenzano, di una nuova arteria che costituirà il bypass a sud del tracciato attuale della Lucchese"*.

Le preoccupazioni circa la funzionalità della via Lucchese sono senz'altro condivisibili ma vanno ricondotte ad un contesto più ampio di quello nello specifico esaminato: prova ne sia che già oggi, ben prima della realizzazione del nuovo intervento esistono situazioni critiche che richiedono quindi un intervento di pianificazione e di realizzazione. In particolare, lo studio di traffico del 2020 ha messo in



evidenza che le principali cause della congestione sulla via Lucchese siano riconducibili non tanto alla sua inadeguatezza quanto ad aspetti critici di infrastrutture limitrofe: più precisamente, l'irrazionale assetto dello svincolo tra la A11 e la viabilità ordinaria, in direzione sia Nord che da Sud.

Si ricorda, inoltre, che nell'Agosto 2020 è stato redatto un altro studio trasportistico (Polinomia s.r.l. Relazione sulla viabilità – Piano attuativo AT53) che ha valutato in particolare i nodi critici della Rotatoria Lucchese/Cantone e dell'Incrocio Cantone/Maiorana.

Richiamato il principio di non duplicazione documentale, tenendo conto dell'esigenza di razionalizzare i procedimenti ed evitare duplicazioni nelle valutazioni, si ritiene che la ricostruzione inerente il percorso valutativo sugli effetti dei nuovi carichi indotti condotti dal Comune di Sesto Fiorentino su questa porzione di viabilità e, assunto quale quadro di riferimento delle verifiche di sostenibilità del Piano attuativo in oggetto, consentano di non limitare il giudizio al solo documento allegato al Piano attuativo e richiamato nell'osservazione dal Comune di Campi Bisenzio.

Nel merito degli aspetti tecnici rilevati nell'osservazione lo studio allegato al Piano attuativo si è concentrato sulla stima del traffico generato dal nuovo insediamento, compiuto partendo dalle superfici utilizzabili, ipotizzandone un uso secondo le migliori pratiche del settore ottenendo non solo la dimensione totale del traffico generato ma anche la sua distribuzione temporale.

I valori utilizzati sono maggiormente cautelativi rispetto a quelli del dimensionamento massimo riportata nella manualistica di settore.

Il traffico generato è 1.436 veicoli equivalenti/giorno e può essere messo a confronto con la capacità teorica di 1600 veh/h per corsia per direzione e al traffico giornaliero registrato.

Dallo Studio del traffico risulta che solo il 4,9% del traffico generato utilizza percorsi caratterizzati da intensa congestione con code a tratti; l'1,1% è coinvolto in situazioni di congestione; il 24% percorre itinerari con rallentamenti, tipicamente quelli da e verso la città di Firenze, e ben il 69,9% si muove in orari e percorsi con traffico libero.

Anche assumendo il valori citati dal Comune di Campi Bisenzio di 30-40mila veicoli equivalenti/giorno si ottiene una incidenza rispettivamente del 4,79% e dell'3,59% per ogni direzione di percorrenza che scende dell'1,8% in ipotesi di dato di 40mila veicoli equivalenti/giorno su entrambe le direttrici.

Come rilevato da tutti gli studi condotti sui flussi in entrata e in uscita dal comparto di Piano attuativo, gli scenari definiscono come le più probabili direttrici di utilizzo quelle verso Firenze e verso lo svincolo autostradale dell'A11.

Improbabile risulta invece, l'utilizzo della direttrice per l'utilizzo dello svincolo autostradale di Calenzano con attraversamento del territorio comunale di Campi Bisenzio che può essere raggiungibile, in modo maggiormente diretto, tramite l'utilizzo della Mezzana Perfetti Ricasoli.

Le mappe utilizzate dallo Studio non identificano gli itinerari funzionali al centro logistico da percorrere ma strumenti di analisi dei flussi attualmente rilevabili in un'area estesa.

I dati di scenario contenuti nello Studio evidenziano che la distribuzione del traffico generato nelle ore del giorno mostra che il maggior flusso (24%), espresso in veicoli equivalenti, si colloca tra le 7:00-10:00 nelle quali si registra la congestione massima della via Lucchese verso Firenze e tra le 12:00-15:00 dove però non si registrano particolari criticità di traffico.

Occorre infine sottolineare che il traffico generato di 1.436 veicoli equivalenti/giorno tiene conto dei veicoli privati degli addetti e visitatori e, come riportato negli Studi, è stato specificatamente valutato il traffico generato in termini di veicoli pesanti e leggeri per la sola movimentazioni delle merci (in-out).

Al fine di valutare l'impatto che la nuova struttura potrà avere sul traffico esistente, è stato analizzato l'andamento medio giornaliero dei flussi generati dai veicoli funzionali alla movimentazione delle merci, tenendo conto di due fattori:

- della funzione svolta, di logistica o distribuzione
- dell'orario di funzionamento, che può essere continuato (H24) o giornaliero (H12).



Trattandosi di una localizzazione esterna alla zona abitata, il funzionamento H24 non è ostacolato dalla necessità di evitare il rumore notturno e presenta l'indubbio vantaggio:

- per la collettività di spostare parte del traffico in orari dove non c'è congestione
- per il gestore, di poter massimizzare l'utilizzo della infrastruttura, riducendo i costi di gestione per una migliore ripartizione dei costi fissi.

L'andamento degli arrivi e partenze funzionali alla movimentazione delle merci, sovrapposto con quello dei dati di congestione massima rilevati sulla sezione stradale dello studio del 2020, presenta una sola criticità in coincidenza dell'orario 7:00-10:00, ma con uno scenario di percorrenza dei mezzi da e per Firenze o da e per lo svincolo dell'A11.

Rispetto alla metodologia utilizzata nello Studio di impatto sul traffico allegato al Piano attuativo si sottolinea che, accanto alle metodologie di rilievo standard (comunque effettuate come già evidenziato), la modalità di analisi della domanda di mobilità che utilizza la disponibilità sul mercato di dati elaborazioni aggregate dei *Big Data* dell'utenza telefonica portatile risulta essere qualificata per questo tipo di valutazioni.

Le elaborazioni acquisite qualificano gli spostamenti in una particolare area di studio e in riferimento a prefissate finestre temporali.

Le elaborazioni, sintetizzati in matrici origine/destinazione, dei tracciati delle utenze telefoniche che hanno interessato il territorio dell'area di studio, restituiscono informazioni utili a ricostruire le dinamiche della mobilità nell'area stessa.

In merito ai rilievi relativi alla previsione della “**nuova rotatoria**” è appena il caso di accennare che l'ambito di progettazione del Piano attuativo non è quello definitivo ed esecutivo, richiesto invece per i successivi livelli di progettazione dell'opera pubblica, e pertanto solo dopo l'avvenuta approvazione del Piano attuativo, saranno richiesti i dovuti approfondimenti progettuali.

La nuova rotatoria è finalizzata al miglioramento delle condizioni di traffico locale, in considerazione del futuro polo logistico previsto nel sito e del futuro stabilimento industriale limitrofo, che attualmente è in fase di sviluppo. Questa consentirà di svincolare il traffico in entrata e in uscita dai comparti produttivi che vi si attestano, evitando l'inversione di marcia dei mezzi sulla rotatoria posta nel comune di Campi Bisenzio dopo il Ponte di Maccione

La rotatoria è stata dimensionata dal Comune di Sesto Fiorentino in stretta collaborazione con la Direzione competente della Città Metropolitana di Firenze che risulta essere il gestore della S.P. 5 “Via Lucchese per Prato”, che approverà il progetto esecutivo.

Con nota acquisita con prot. n. 37133/2023 del 22/05/2023 la Direzione competente ha comunicato il proprio parere favorevole di massima alla realizzazione della nuova intersezione pur prendendo atto che la documentazione trasmessa non è sufficiente a esprimere un parere compiuto e rinviando pertanto il rilascio del parere di competenza alla successiva fase progettuale.

La realizzazione della nuova rotatoria sulla Strada Provinciale n. 5 “Via Lucchese per Prato”, comprese tutte le opere accessorie, sono classificate come opere di urbanizzazione aventi qualificazione di opere pubbliche e/o d'interesse pubblico, funzionali all'intervento di trasformazione urbanistica del Piano Attuativo e possiedono un nesso logico e funzionale con l'ambito di intervento. Pertanto per la progettazione e realizzazione della Rotatoria su Via Lucchese si procederà secondo quanto previsto dal “*Verbale di riconoscimento ed identificazione di traversa interna di Osmannoro nel Comune di Sesto Fiorentino*”, sottoscritto tra la Città Metropolitana di Firenze e Il Comune in data 8 ottobre 2018 che regola i rapporti tra i due enti. La Città Metropolitana di Firenze sarà pertanto competente al fine della gestione delle istanze relative all'approvazione del progetto esecutivo, alle verifiche in fase di esecuzione e di collaudo e agli eventuali nulla osta.



La realizzazione della nuova rotonda comprenderà la realizzazione ed adeguamento di un tratto della viabilità ciclabile di previsione appartenente al percorso denominato “Superciclabile Osmannoro”,  
Con nota prot.34341/2022 del 19/05/2022, la Città Metropolitana di Firenze ha indetto la Conferenza dei servizi per la valutazione del Progetto di fattibilità tecnico economica per la realizzazione di un collegamento ciclabile tra l’Arno (Firenze) e l’area Commerciale denominata “I Gigli” (Campi Bisenzio), parte della Superciclabile “Osmannoro”

Si tratta del primo livello di progettazione della rete ciclabile metropolitana lungo la direttrice Prato – Firenze il cui tracciato è già contenuto negli strumenti della pianificazione sovracomunale e comunale di Sesto Fiorentino ed in massima parte impegna tratti di viabilità esistente

I successivi livelli di progettazione della ciclabile dovranno coordinarsi con gli sulla viabilità previsti, con particolare attenzione alle intersezioni e alle gerarchie tra le due tipologie di infrastruttura e di utenze.

Considerato che nel termine concesso di sessanta giorni (già ampliato rispetto ai quarantacinque previsti dal comma 3 art. 25 LR 10/2010) non è pervenuto il contributo del Settore Tutela della Natura e del Mare della Regione Toscana, l’eventuale proseguo del procedimento VInCA avverrà attraverso il diretto rapporto tra l’Autorità Procedente e il suddetto Settore Regionale competente.

Considerata, ai fini istruttori, nonché a seguito di quanto emerso dai soggetti e autorità ambientali coinvolti nel procedimento, la seguente checklist che prende in considerazione gli impatti (nullo 😊; non significativo 😐; significativo 😞) relativi alle previsioni contenute negli strumenti in oggetto e ai contenuti del rapporto ambientale individuati nell’allegato 2 della L.R. 10/2010 e che sembra non determinare per la proposta in oggetto, caratterizzata da scala di dettaglio urbanistico/strategico, l’insorgenza di impatti ambientali significativi:

Biodiversità	😊
Popolazione	😊
Salute umana	😊
Flora	😊
Fauna	😊
Suolo	😊
Acqua	😊
Aria	😊
Fattori climatici	😊
Beni Materiali	😊
Patrimonio culturale architettonico archeologico	😊
Paesaggio	😊
Interrelazione fra i suddetti valori	😊
Misure previste per impedire, ridurre e compensare gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente	😊



## CONCLUSIONI

Per tutto quanto sopra considerato, si ritiene che la proposta in oggetto non comporti impatti significativi sull'ambiente e pertanto si suggerisce di concludere il procedimento VAS.

Si forniscono tuttavia le seguenti prescrizioni:

- è necessario che *il mantenimento e miglioramento delle connessioni ambientali ed ecologiche* sia adeguatamente creato/progettato e/o rafforzato, ma soprattutto gestito e mantenuto. A tal proposito si ricorda che la rete ecologica, una volta definito come suo obiettivo prioritario quello della conservazione della biodiversità, costituisce un sistema paesistico capace di supportare funzioni di tipo percettivo e anche ricreativo. E' inoltre importante sottolineare che affinché tutti gli interventi *di mantenimento e miglioramento delle connessioni ambientali ed ecologiche* (non solo l'invaso principale e gli altri habitat umidi circostanti) risultino efficaci devono essere accompagnati da un Piano di gestione e monitoraggio.
- è necessario, ai fini dell'approvazione del PA, finalizzare e sviluppare più compiutamente la proposta di Piano di Monitoraggio Ambientale integrato tra VAS e VInCA (RA, da pag. 149), definendo nel dettaglio le matrici che si ritengono maggiormente impattate e gli aspetti ambientali maggiormente interferiti dalle attività derivanti dall'attuazione del PA in coerenza con gli esiti della VAS e della VInCA. In particolare il monitoraggio dovrà riguardare anche l'attuazione di tutti gli interventi di mantenimento e miglioramento delle connessioni ambientali ed ecologiche che dovranno essere realizzati contestualmente alle trasformazioni urbanistiche previste dal PA.
- è necessario definire una tempistica per la produzione dei report di monitoraggio che dovranno essere trasmessi all'AC per la VAS ai sensi dell'art. 29 della L.R. 10/2010. L'AC dovrà esprimersi sui contenuti del monitoraggio entro 30 giorni dal ricevimento del report. Si ritiene adeguato produrre il primo report di monitoraggio durante la fase realizzativa anche al fine di verificare l'avanzamento nell'attuazione delle misure di mitigazione.
- tutte le misure di mitigazione definite nel percorso valutativo dovranno trovare, ai fini della loro efficacia, declinazione nelle NTA del Piano Attuativo.
- l'intervento edilizio in questione RIENTRA all'interno della fascia di rispetto Elettrodotta a 132kV "Calenzano - Osmannoro" n.406, campata compresa tra i Sostegni n.39 e n.40 nel territorio comunale di Sesto Fiorentino (FI), pertanto, ai sensi della legge n.36 del 22 febbraio 2001 art. 4 comma 1 lettera h e al DPCM 8 luglio 2003 art. 4, NON POTRÁ essere consentita alcuna destinazione ad uso residenziale, scolastico, sanitario, aree gioco per l'infanzia, ovvero ad uso che comporti una permanenza non inferiore a quattro ore.
- nel caso siano previsti interventi (comprese eventuali recinzioni o scavi) o piantumazione di alberi in prossimità (entro 4,00 m) dell'argine del Canale Macinante o delle relative opere connesse utili alla sua manutenzione (es. piste di manutenzione, rampe di accesso), si richiede che sia fatta comunicazione al Servizio Sostenibilità, Valutazione Ambientale, Geologia e Bonifiche del Comune di Firenze per una valutazione dell'eventuale interferenza, al fine di individuare le possibili soluzioni per il superamento della stessa.
- prima dell'inizio di lavori prossimi al Canale Macinante dovrà essere data comunicazione al Servizio Sostenibilità, Valutazione Ambientale, Geologia e Bonifiche del Comune di Firenze, per verificare eventuali accavallamenti con interventi programmati o imprevisti riguardanti il canale stesso.
- in ogni caso non saranno autorizzati scarichi di acque di qualsiasi natura nel Canale Macinante.



I contributi pervenuti da:

- Autorità Idrica Toscana Toscana (prot. arrivo n. 60040 del 15/11/2023),
- Publiacqua (prot. arrivo n. 59563 del 13/11/2023);
- Consorzio di Bonifica Medio Valdarno (trasmessa per le vie brevi dal Comune di Sesto Fiorentino in data 01/12/2023);
- TERNA, per la parte restante rispetto alla prescrizione (trasmessa per le vie brevi dal Comune di Sesto Fiorentino in data 01/12/2023);

possono essere apprezzati come un "vademecum" sul rispetto della disciplina di carattere ambientale, nonché come una serie di raccomandazioni da tenere in considerazione nel complesso processo di "governo del territorio", da applicarsi non necessariamente e/o non esclusivamente nella fase di formazione del piano in oggetto ma anche nelle successive fasi. Si invita l'Autorità Procedente a considerare come utile riferimento quanto in essi contenuto.

Il Responsabile della P.O. Pianificazione Strategica  
(Autorità Competente VAS)  
Arch. Davide Cardi

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