

**ARPAT - AREA VASTA CENTRO - Dipartimento di Firenze - Settore Supporto tecnico**

Via Ponte alle Mosse, 211 - 50144 - Firenze

N. Prot: Vedi segnatura informatica cl.: **FI.01.15.01/95.1** del **09/07/2021** a mezzo: PEC

A **Regione Toscana**  
**Direzione Politiche, Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale**  
PEC: [regionetoscana@postacert.toscana.it](mailto:regionetoscana@postacert.toscana.it)

p.c. **Comune di Firenze**  
**Direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità**  
PEC: [nuove.infrastrutture@pec.comune.fi.it](mailto:nuove.infrastrutture@pec.comune.fi.it)

**Oggetto:** Comune di Firenze – Sistema tramviario Fiorentino – realizzazione della linea 3 lotto II: tratta Libertà – Bagno a Ripoli (Linea 3.2.1). Progetto definitivo. Parere – Precisazioni in materia di Impatto acustico ai fini della Conferenza dei Servizi decisoria convocata per il 14/07/2021.

Il parere inviato con protocollo N. 0036264 del 12/05/2021 si concludeva con:

*“In conclusione, si ritiene che dall’analisi della documentazione emerga che il progetto presenti ancora debolezze e carenze tecniche, soprattutto per quanto riguarda il modello acustico realizzato per prevedere i livelli di rumore ai ricettori; in particolare si ritiene non sufficientemente attendibile – per i motivi sopra descritti - e che pertanto la documentazione non fornisca ancora una rappresentazione adeguata e cautelativa dell’impatto acustico dovuto all’esercizio della nuova infrastruttura, tale da garantire il rispetto dei valori di legge.*

*... omissis ...*

*Rimandando alle conclusioni dei precedenti pareri per gli aspetti non espressamente trattati nel presente contributo, per quanto esaminato si ritiene che:*

- *per quanto riguarda l’impatto acustico, debbano essere prodotte nuove valutazioni, in ipotesi più cautelative, e proposti gli eventuali interventi correttivi che dovessero rendersi necessari;”*

Analogha conclusione era emersa in merito alle prescrizioni derivanti dal procedimento di assoggettabilità a VIA.

Valutate tuttavia le difficoltà nel conciliare le richieste di ARPAT di valutare scenari più cautelativi con l’approccio tecnico del Proponente al modello previsionale applicato e stante la presenza agli atti delle seguenti prescrizioni già prese in carico dal Proponente:

a. ...

- b. *predisporre un piano di monitoraggio/collaudo post operam nel quale siano previste misure strumentali in alcuni punti e la messa a punto di un modello previsionale, tarato e aggiornato alla data di entrata in esercizio, che consenta di valutare il rispetto dei limiti presso tutti i ricettori, anche laddove non misurati; ulteriori punti di monitoraggio strumentale dovranno essere previsti a seguito di segnalazione da parte dei cittadini, in corrispondenza delle rispettive abitazioni, e nei tratti in curva del tracciato (almeno: piazza Donatello, piazza Piave, all’incrocio fra lungarno Colombo e il ponte Da Verrazzano), di durata non inferiore alle 24 ore;*

- c. *acquisire anche gli spettri di rumore per tutte le misure di monitoraggio post operam, che dovranno essere effettuate in facciata dei ricettori a 4 m di quota dal piano di campagna e a 1 m dalla facciata stessa;*
- d. *qualora i risultati del modello post operam – tenendo conto dell'incertezza associata alle stime – mostrino un superamento del limite interno agli edifici, con il concorso significativo del rumore tramviario, eseguire misure strumentali all'interno dei fabbricati a finestra chiusa, per verificare il rispetto dei corrispondenti limiti applicabili (ex art. 6 DPR n. 142 30 marzo 2004); in caso di superamento – tenendo conto dell'incertezza associata al valore misurato – qualora non sia possibile adottare altro tipo di mitigazione, provvedere a sostituire gli infissi di tutti i locali dell'edificio con analoga tipologia di serramento, in termini di prestazione acustica, ed esposti allo stesso rumore esterno;*
- e. *nel caso in cui il fenomeno dello "squeal noise" sia avvertibile lungo i tratti in curva del tracciato, provvedere a installare sistemi ungiordo adeguati; verificare inoltre la possibilità di inserire in prossimità del binario barriere acustiche di altezza limitata, per schermare i ricettori dal suddetto rumore dovuto al contatto fra ruota e rotaia;*

si ritiene possano essere presenti le condizioni per consentire l'approvazione del procedimento autorizzativo, rinviando ad eventuali interventi correttivi ex post.

Al fini dell'attuazione di quanto sopra, si ritiene che debba essere espressamente previsto l'accantonamento di risorse economiche adeguate alla risoluzione, ex post, delle problematiche che eventualmente dovessero riscontrarsi in conseguenza degli esiti del monitoraggio acustico richiesto.

Cordiali saluti

Responsabile del Settore Supporto tecnico

Dipartimento di Firenze

Dott. Sandro Garro<sup>1</sup>

Referente Sandro Garro – 055 3206379 – s.garro@arpat.toscana.it

---

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