

«5 mg/10 mg compresse» 30 compresse in blister PA/AL/PVC/AL, A.I.C. n. 046503025 (in base 10); classe di rimborsabilità «A»; prezzo *ex factory* (IVA esclusa): € 6,40; prezzo al pubblico (IVA inclusa): € 10,57; nota AIFA 13;

«5 mg/10 mg compresse» 14 compresse in blister PA/AL/PVC/AL, A.I.C. n. 046503013 (in base 10); classe di rimborsabilità «C»;

«10 mg/10 mg compresse» 14 compresse in blister PA/AL/PVC/AL, A.I.C. n. 046503037 (in base 10); classe di rimborsabilità «C»;

«20 mg/10 mg compresse» 14 compresse in blister PA/AL/PVC/AL, A.I.C. n. 046503052 (in base 10); classe di rimborsabilità «C».

Validità del contratto: ventiquattro mesi.

Qualora il principio attivo, sia in monocomponente che in associazione, sia sottoposto a copertura brevettuale o al certificato di protezione complementare, la classificazione di cui alla presente determina ha efficacia, ai sensi dell'art. 11, comma 1-*bis*, del decreto-legge 13 settembre 2012, n. 158, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 novembre 2012, n. 189, dal giorno successivo alla data di scadenza del brevetto o del certificato di protezione complementare, pubblicata dal Ministero dello sviluppo economico.

Sino alla scadenza del termine di cui al precedente comma, il medicinale «Quiloga» è classificato, ai sensi dell'art. 12, comma 5, del decreto-legge 13 settembre 2012, n. 158, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 novembre 2012, n. 189, nell'apposita sezione, dedicata ai farmaci non ancora valutati ai fini della rimborsabilità, della classe di cui all'art. 8, comma 10, lettera c) della legge 24 dicembre 1993, n. 537, e successive modificazioni, denominata classe «C (nn)».

Art. 2.

Classificazione ai fini della fornitura

La classificazione ai fini della fornitura del medicinale «Quiloga» è la seguente: medicinale soggetto a prescrizione medica (RR).

Art. 3.

Tutela brevettuale

Il titolare dell'A.I.C. del farmaco generico è esclusivo responsabile del pieno rispetto dei diritti di proprietà industriale relativi al medicinale di riferimento e delle vigenti disposizioni normative in materia brevettuale.

Il titolare dell'A.I.C. del farmaco generico è altresì responsabile del pieno rispetto di quanto disposto dall'art. 14, comma 2 del decreto legislativo n. 219/2006 che impone di non includere negli stampati quelle parti del riassunto delle caratteristiche del prodotto del medicinale di riferimento che si riferiscono a indicazioni o a dosaggi ancora coperti da brevetto al momento dell'immissione in commercio del medicinale.

Art. 4.

Disposizioni finali

La presente determina ha effetto dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà notificata alla società titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale.

Roma, 30 agosto 2019

Il direttore generale: LI BASSI

19A05581

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 4 aprile 2019.

Sistema tranviario fiorentino. Linea tranviaria 4.1 «Leopolda-Piagge». Approvazione progetto preliminare (CUP H11I12000010002). (Delibera n. 6/2019).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

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 visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

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

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

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

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e in particolare l'art. 165;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e visti in particolare:

1. l'art. 59, comma 1-*bis*, che prevede che le stazioni appaltanti possano «ricorrere all'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione di lavori sulla base del progetto definitivo dell'amministrazione aggiudica-



trice nei casi in cui l'elemento tecnologico o innovativo delle opere oggetto dell'appalto sia nettamente prevalente rispetto all'importo complessivo dei lavori»;

2. l'art. 175 che prevede, nell'ambito di un rapporto concessorio, la possibilità per la stazione appaltante di modificare la convenzione conclusa con il concessionario originario, senza una nuova procedura di aggiudicazione, per l'affidamento allo stesso dei lavori e dei servizi supplementari non inclusi nella predetta convenzione, subordinatamente alla sussistenza dei presupposti tassativamente indicati dallo stesso art. 175;

3. il comma 7, del medesimo art. 175, che dispone che la modifica del rapporto concessorio non può alterare considerevolmente gli elementi essenziali del contratto, secondo le indicazioni di cui alle lettere da a) a d) dello stesso comma;

4. l'art. 200, comma 3, che prevede, in sede di prima individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti effettua una ricognizione di tutti gli interventi già compresi negli strumenti di pianificazione e programmazione, comunque denominati, vigenti alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, all'esito della quale lo stesso Ministro propone l'elenco degli interventi da inserire nel primo Documento pluriennale di pianificazione (DPP) di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

5. l'art. 201, comma 9, che prevede, fino all'approvazione del primo DPP, che valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore dello stesso decreto legislativo o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea;

6. l'art. 214, comma 2, lettere d) e f), in base al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) provvede alle attività di supporto a questo Comitato per la vigilanza sulle attività di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e cura l'istruttoria sui progetti di fattibilità e definitivi, anche ai fini della loro sottoposizione alla deliberazione di questo Comitato in caso di infrastrutture e insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, proponendo allo stesso le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

7. l'art. 214, comma 11, che prevede che in sede di prima applicazione restano comunque validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti ed i rapporti giuridici sorti sulla base dell'art. 163 del decreto legislativo n. 163 del 2006;

8. l'art. 216, commi 1, 1-bis e 27, che, fatto salvo quanto previsto nel suddetto decreto legislativo n. 50 del 2016, stabiliscono rispettivamente che:

8.1 lo stesso decreto legislativo n. 50 del 2016 si applica alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o

avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della sua entrata in vigore;

8.2 per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche già inseriti negli strumenti di programmazione approvati, e per i quali la procedura di valutazione d'impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente;

8.3 le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere avviate alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo n. 50 del 2016, secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio e le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;

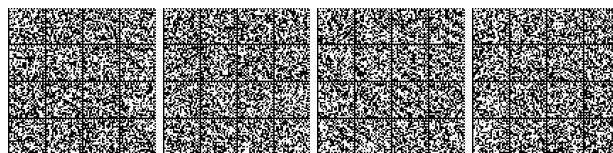
Considerato che la proposta all'esame, alla luce delle sopracitate disposizioni, e in particolare di quanto previsto all'art. 214, comma 11, e all'art. 216, commi 1, 1-bis e 27, del predetto decreto legislativo n. 50 del 2016, risulta ammissibile all'esame di questo Comitato e ad essa sono applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163 del 2006;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 2002 - supplemento ordinario, con la quale questo Comitato, ai sensi dell'allora vigente legge 21 dicembre 2001, n. 443, ha approvato il 1° 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)»;

Vista l'Intesa generale quadro tra il Governo e la Regione Toscana, sottoscritta il 18 aprile 2003 e integrata dagli atti aggiuntivi sottoscritti il 22 gennaio 2010 e il 16 giugno 2011, che include il «Sistema a guida vincolata dell'ambito metropolitano di Firenze per il completamento della rete delle tranvie» nel «Sistema urbano e metropolitano»;

Vista la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443 del 2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 248 del 2003, 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 è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;



Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 3 del 2015 - supplemento ordinario, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'XI Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013, che include, nella «Tabella 0 Programma delle infrastrutture strategiche», l'intervento «Firenze - sistema tranviario»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, che all'art. 6 riporta, fra le Direzioni generali del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale, con il compito, tra l'altro, di svolgere le funzioni di istruttoria e valutazione sotto il profilo tecnico-economico dei progetti di sistemi di trasporto ad impianti fissi di competenza regionale e locale e di supporto al Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei trasporti ad impianti fissi, istituito ai sensi della legge 17 dicembre 2012, n. 221;

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 i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto sono stati trasferiti alle competenti Direzioni generali del Ministero, alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, ha istituito presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto (CUP) e, in particolare:

1. la delibera 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003, *errata corrige* pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, e la delibera 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 2004, con le quali questo 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 d'investimento pubblico e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunemente interessati ai suddetti progetti;

2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinarie in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, ha disposto che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, tra l'altro, ha definito le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, c.d. «Codice antimafia», e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, concernente «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti»;

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, convertito dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e 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 menzionato decreto legislativo n. 50 del 2016;

2. la delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 155 del 2015, 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 5 maggio 2011, n. 45, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 234 del 2011 e con *errata corrige* pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 281 del 2011;

Vista la delibera 6 agosto 2015, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 271 del 2015, 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 sorveglianza delle grandi opere (CCASGO), costituito 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. 203 del citato decreto legislativo n. 50 del 2016 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari (CCASIIP), ha assorbito ed ampliato tutte le competenze del pre-vigente CCASGO;

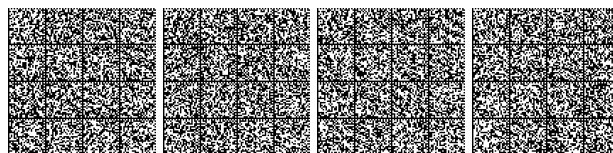
Vista la legge della Regione Toscana 12 febbraio 2010, n. 10, e successive modificazioni, con la quale, tra l'altro:

1. all'art. 48 sono state dettate disposizioni per la procedura di verifica di assoggettabilità a valutazione d'impatto ambientale (VIA) relativa, tra l'altro, per i «sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane), funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri»;

2. all'art. 49 sono state dettate disposizioni per la conclusione della predetta procedura, prevedendo, «in caso di esclusione del progetto dall'obbligo di procedura di valutazione», che possano essere impartite «le prescrizioni eventualmente ritenute necessarie»;

Visto il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, 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 4 marzo 2015, n. 82, con il quale il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ha, tra l'altro:

1. previsto che i requisiti di cui all'art. 3, comma 2, del decreto-legge n. 133 del 2014 si dovessero intendere soddisfatti, per la «tramvia di Firenze: ... prosecuzione Linea 4 di Firenze tratta Leopolda-Piagge», al verificarsi della trasmissione alla Struttura tecnica di missione degli «elaborati progettuali idonei per la conferenza dei servizi del progetto ... e per la sottoposizione all'approvazione del CIPE»;

2. quantificato i finanziamenti da attribuire agli interventi di cui al richiamato art. 3, comma 2, lettera c), del decreto-legge n. 133/2014, tra cui 100 milioni di euro per la «tramvia di Firenze», imputati per 20 milioni di euro sull'anno 2017, 40 milioni sull'anno 2018 e 40 milioni sull'anno 2020;

Preso atto che con decreto di settembre 2017, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, a seguito di riduzioni e rimodulazioni delle risorse, ha rideterminato le assegnazioni agli interventi di cui al suddetto decreto interministeriale n. 82 del 2015, destinando alla «tramvia di Firenze» 99,51 milioni di euro complessivi, imputati per 19,77 milioni sull'anno 2017, 37,19 milioni sull'anno 2018, 2,55 milioni sull'anno 2019 e 40 milioni sull'anno 2020;

Vista la legge 11 dicembre 2016, n. 232, concernente il «bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019», che, all'art. 1, comma 140, ha istituito, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, un fondo per il finanziamento degli investimenti e dello sviluppo infrastrutturale del Paese, con una dotazione di 1.900 milioni di euro per l'anno 2017, di 3.150 milioni per l'anno 2018, di 3.500 milioni per l'anno 2019 e di 3.000 milioni per ciascuno degli anni dal 2020 al 2032;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 luglio 2017, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 226 del 2017, con il quale è stata disposta la ripartizione di parte del suddetto Fondo a favore dei settori di spesa indicati nell'allegato al decreto stesso;

Visto il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 16 ottobre 2017, n. 177410, registrato alla Corte dei conti in

data 23 ottobre 2017 - Uff. 1, Reg. n. 1347, che, in considerazione della suddetta ripartizione, ha disposto le variazioni contabili per l'anno 2017 e ha disposto, sul capitolo 7400 del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale denominato «Spese per il completamento di interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa», la variazione di competenza e cassa per 20 milioni di euro e considerato che, sullo stesso capitolo, risultavano stanziati complessive risorse per 1.397 milioni di euro;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 22 dicembre 2017, n. 587, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 22 del 2018, che:

1. ha ripartito fra vari interventi le risorse del suddetto fondo stanziato sul richiamato 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 dovuto ripartire 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 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 Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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 1° dicembre 2016, n. 56, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 79 del 2017, con la quale questo Comitato ha assegnato risorse alle regioni e alle città metropolitane che avevano concluso il processo di concertazione interistituzionale che aveva portato alla sottoscrizione di appositi documenti patrizi, compresa la Città metropolitana di Firenze, cui sono stati assegnati 110 milioni di euro «a carico delle ulteriori risorse che, previa iscrizione in bilancio a seguito di decisione parlamentare sulla legge di bilancio 2017,» avrebbero integrato «la dotazione, originariamente stabilita dall'art. 1, comma 6, della legge 27 dicembre 2013, n. 147 (legge di stabilità 2014)», del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) 2014-2020;



Vista la nota 19 marzo 2019, n. 11620, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto, tra l'altro, l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'argomento «Firenze: sistema tranviario fiorentino - linea tranviaria 4.1 "Leopolda-Piagge"», trasmettendo la documentazione istruttoria per l'approvazione del relativo progetto preliminare;

Vista la nota 2 aprile 2019, n. 2584, con la quale il suddetto Ministero ha integrato la citata documentazione istruttoria;

Vista la nota 3 aprile 2019, prot. n. 149189, acquisita al prot. DIPE 3 aprile 2019, n. 1917, con la quale la Regione Toscana ha confermato il parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto in esame, già espresso con delibera di Giunta 21 dicembre 2015, n. 1277;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare che: sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

1. che il sistema tranviario fiorentino è composto dalla linea 1 Santa Maria Novella-Scandicci, in esercizio, dalla linea 2 Peretola-Santa Maria Novella-P.zza Libertà-P.zza San Marco, in corso di realizzazione, e dalla linea 3.1 Santa Maria Novella-Fortezza-Careggi, in esercizio dal mese di luglio 2018;

2. che la linea tranviaria 4 fa parte di un sistema intercomunale che collega il Comune di Firenze con quello di Campi Bisenzio, interconnettendosi alla linea 1 in corrispondenza della stazione Leopolda-Porta al Prato;

3. che obiettivo del progetto è il collegamento dell'attuale stazione Porta al Prato, in zona Leopolda, con il tessuto periurbano oltre il ponte dell'Indiano, utilizzando il sedime dell'attuale tracciato ferroviario Firenze Porta a Prato - Empoli fino all'interconnessione con la linea Firenze-Pisa, all'altezza della stazione delle Cascine, e successivamente dirigendosi verso l'abitato prossimo alla stazione ferroviaria delle Piagge, con un tracciato in nuova sede;

4. che, in particolare, la linea 4.1 si sviluppa per circa 6,2 km a partire dall'interconnessione con la linea 1, di cui circa 3,45 km in sovrapposizione alla sede dell'ex ferrovia Firenze-Empoli e circa 2,71 km in nuova sede, e sarà dotata inizialmente di 8 tram, di cui 7 in servizio e uno in riserva;

5. che il capolinea nel quartiere Le Piagge è collocato in un punto di notevole attrattività, in prossimità di una stazione della citata linea ferroviaria Firenze-Pisa, e che nella zona è prevista la realizzazione del deposito, adibito prevalentemente a rimessaggio e capace di ospitare i 10 tram che a regime sono previsti sulla linea (compresi eventuali tram di riserva);

6. che, la linea è connessa al deposito di Scandicci, tramite uno scambio collocato alla fermata Leopolda, per lo svolgimento di alcune operazioni di manutenzione, ed è anche connessa alla linea 1, in vista di un eventuale futuro possibile esercizio in tale direzione;

7. che le principali opere d'arte sono costituite da due manufatti scatolari per il superamento delle linee ferroviarie Firenze-Pisa e Firenze Porta al Prato-Empoli, dal prolungamento del tombino Fosso della Goricina e da opere di sostegno per la realizzazione di alcune fermate e per il contenimento di un tratto in rilevato;

8. che il progetto è corredato da uno studio trasportistico nel quale si evidenzia, tra l'altro, che i passeggeri della linea 4 costituiscono in parte in nuova utenza del sistema tranviario nel suo complesso e in parte sono passeggeri «trasferiti» dalla linea 2;

9. che, valutando il «tempo di giro», la velocità commerciale della linea e la necessità di assicurare un servizio regolare - con il massimo contenimento dei tempi di attesa e di fermata soprattutto nelle ore di punta e diurne - nonché considerando un cadenzamento minimo di circa 6 minuti, lo studio ha consentito di stimare in 7 il numero di veicoli da utilizzare sulla linea, con un veicolo aggiuntivo di riserva;

10. che, con nota 29 aprile 2015, n. 115239, il Comune di Firenze ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il progetto preliminare della linea 4 della tranvia idoneo per la Conferenza di servizi;

11. che il 3 giugno 2015 il Comune di Firenze ha pubblicato nel Bollettino ufficiale della regione stessa l'avviso di deposito della documentazione inerente il progetto e che la medesima pubblicazione è stata effettuata presso l'albo pretorio del comune;

12. che, con nota 7 dicembre 2015, n. 343111, il Comune di Firenze ha trasmesso integrazioni al progetto preliminare;

13. che, con decreto dirigenziale 17 dicembre 2015, n. 5051, la Città metropolitana di Firenze ha disposto di non sottoporre il progetto in esame a procedura di VIA, come previsto dalla legge della Regione Toscana n. 10 del 2010 sopra citata, e ha indicato le prescrizioni da recepire «nella successiva fase di progettazione definitiva e conseguentemente per la fase di autorizzazione dell'opera»;

14. che, con delibera di Giunta 21 dicembre 2015, n. 1277, la Regione Toscana ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto preliminare, confermandolo con nota 3 aprile 2019;

15. che, il 22 dicembre 2015, si è tenuta la Conferenza di servizi;

16. che, con nota 14 gennaio 2016, n. 541, il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Soprintendenza archeologia della Toscana - Firenze, tenuto conto della tipologia dell'opera, «poco estesa ed in gran parte coincidente con il rilevato ferroviario esistente», ha ritenuto che la realizzazione della stessa non comporti «significativi effetti negativi sul patrimonio archeologico e quindi, per quanto di propria competenza», ha ritenuto che l'opera sia «da non sottoporre a procedura di VIA», formulando prescrizioni;

17. che, con nota 28 gennaio 2016, n. 1028, il Segretariato regionale del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo per la Toscana ha confermato i pareri espressi, nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, dalla Soprintendenza belle arti e paesaggio per le Province di Firenze, Pistoia e Prato (nota 30 giugno 2015, n. 8238) e dalla Soprintendenza archeologia della Toscana (nota 14 gennaio 2016, n. 541);

18. che, in riscontro a una richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti d'integrazioni a fini istruttori, con nota 28 maggio 2018, acquisita al prot. MIT



30 maggio 2018, n. 4606, il Comune di Firenze ha nuovamente trasmesso il progetto in esame, precisando che lo stesso non conteneva aggiornamenti rispetto a quello inviato il 29 aprile 2015;

19. che, con voto 20 dicembre 2018, n. 104, il Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi ha espresso parere favorevole in linea tecnico-economica sul progetto in esame, accogliendo le prescrizioni proposte dal Ministero in sede di istruttoria e formulando considerazioni in sede di voto;

20. che con nota 14 marzo 2019, n. 88979, il Comune di Firenze ha trasmesso documentazione integrativa, riguardante in particolare la relazione archeologica, il Piano economico e finanziario (PEF) e la scheda di cui alla delibera di questo Comitato n. 63 del 2003;

21. che il Ministero ha proposto, in apposito allegato alla relazione istruttoria, le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare del lotto in esame, esponendo le motivazioni nei casi di mancato o parziale recepimento delle stesse;

sotto l'aspetto attuativo:

1. che il soggetto aggiudicatore è il Comune di Firenze;

2. che il 20 giugno 2005 il comune e la società Tram di Firenze S.p.a. hanno sottoscritto una convenzione, successivamente integrata da atti aggiuntivi del 6 marzo 2007, del 14 ottobre 2008 e del 17 aprile 2014, che non comprende la linea 4;

3. che il Comune di Firenze ha chiesto l'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC) di esprimersi in ordine alla possibilità di affidare direttamente a Tram di Firenze S.p.a., attuale concessionario del sistema tramviario di Firenze, progettazione, realizzazione e gestione della Linea 4, ritenendo sussistenti, nella fattispecie, i presupposti previsti dalla disciplina di settore per l'affidamento dei c.d. «lavori e servizi complementari»;

4. che, con delibera 12 aprile 2017, n. 388, l'ANAC ha ritenuto che

4.1 nell'assetto normativo al momento in vigore, «la fattispecie dei c.d. lavori/servizi complementari, prevista» nel decreto legislativo n. 163 del 2006, «quale ipotesi per il ricorso alla procedura negoziata senza pubblicazione di un bando,» rappresentasse, anche in relazione al rapporto concessorio, «uno dei casi in cui la SA [stazione appaltante] può procedere a modifiche del contratto in corso di esecuzione, purché sussistano le condizioni espressamente e tassativamente indicate nella norma»;

4.2 «nell'ambito di un rapporto concessorio è demandata alla stazione appaltante la potestà di valutare la sussistenza in concreto delle condizioni legittimanti il ricorso all'istituto delle modifiche del contratto in corso di esecuzione, previsto e disciplinato dall'art. 175 del Codice» dei contratti pubblici;

4.3 il Comune di Firenze sia tenuto «all'accertamento, adeguatamente motivato, dei presupposti legittimanti la modifica del contratto in corso di esecuzione con particolare riferimento» alle circostanze indicate nella delibera stessa e che «all'esito di tale accertamento l'eventuale affidamento dei lavori/servizi ..., in favore

dell'operatore economico affidatario della concessione, deve avvenire alle stesse condizioni previste nella convenzione originaria (poiché diversamente si assisterebbe ad una rinegoziazione del contratto, non ammessa dalla disciplina di settore) e previo controllo del possesso, da parte del medesimo operatore, dei requisiti richiesti per l'esecuzione dei lavori/servizi *de quibus*»;

5. che, tenuto conto del suddetto parere ANAC, l'affidamento dell'opera sarà effettuato in appalto integrato ai sensi dell'art. 59, comma 1-bis, del decreto legislativo n. 50 del 2016;

6. che il CUP dell'intervento è H11I12000010002;

7. che, come riportato nella scheda di delibera n. 63 del 2003, il cronoprogramma dell'intervento prevede un totale di 58 mesi, di cui 27 per le residue attività progettuali e autorizzative nonché per la gara e l'appalto dei lavori, 28 per la realizzazione delle opere e 3 per la messa in esercizio;

sotto l'aspetto finanziario:

1. che il costo stimato del progetto preliminare in esame è stato inizialmente determinato in 166,614 milioni di euro (IVA inclusa), di cui 98,293 milioni di euro per lavori e forniture, 24 milioni di euro per materiale rotabile e 44,321 milioni di euro per somme a disposizione;

2. che tale costo è stato elaborato in base al prezziario della Regione Toscana edizione 2014 e ai prezzi delle linee tranviarie 2 e 3, incrementati di percentuali variabili fino al 30% per tener conto dell'aumento di costo di materiali e tecnologie, e che per tutte le voci di costo i prezzi parametrici individuati sono stati incrementati del 5% per tener conto, in relazione al grado di definizione tipico di un progetto preliminare, di eventuali quantità e costi non preventivabili;

3. che la relazione istruttoria ha precisato che se il suddetto costo di 166,614 milioni di euro fosse stato confermato anche nei successivi livelli di progettazione, tenuto conto dei finanziamenti disponibili, pari a 166 milioni di euro, il Comune di Firenze avrebbe reperito il finanziamento mancante;

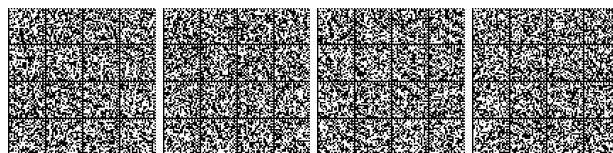
4. che, con nota 28 marzo 2019, acquisita con prot. MIT 1° aprile 2019, n. 2479, il Comune di Firenze, attraverso una riduzione dei «costi del concessionario», ha rideterminato il costo del progetto in esame in 166 milioni di euro, di cui 98,293 milioni di euro per lavori e forniture, 24 milioni di euro per materiale rotabile e 43,707 milioni di euro per somme a disposizione;

5. che per il finanziamento del progetto risultano disponibili le seguenti risorse:

5.1 95 milioni di euro a valere sui fondi di cui al decreto-legge n. 133 del 2014;

5.2 47 milioni di euro a valere sulle risorse del fondo di cui all'art. 1, comma 140, della legge n. 232 del 2016, e, in particolare, a valere sui 1.397 milioni di euro complessivi di cui al richiamato decreto ministeriale n. 360 del 2018, impegnati con il decreto dirigenziale n. 234 del 2018 e appostati sul capitolo n. 7400 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

5.3 24 milioni di euro a valere sulle risorse del Patto per Firenze di cui alla delibera di questo Comitato n. 56 del 2016;



6. che, a carico del decreto-legge n. 133 del 2014, figurano disponibili complessivamente 99,51 milioni di euro di cui alla seguente tabella, appostati sul capitolo n. 7140 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e destinati al finanziamento della «tranvia di Firenze», opera che, come risulta all'art. 3, comma 3, lettera b), del richiamato decreto n. 82 del 2015, comprende i due interventi «prima fase funzionale progettazione del tratto interrato centro storico della linea 3» e «proseguimento linea 4 di Firenze tratta Leopolda-Piagge»:

(importi in euro)

	2019	2020	2021	2022	2023	Totale
Bilancio 2019	2.550.000	40.000.000				42.550.000
Risorse bilancio 2018 richiesta conservazione			15.000.000	14.300.000	7.890.000	37.190.000
Risorse bilancio 2017 richiesta conservazione			7.784.000	7.700.000	4.286.000	19.770.000
Totale	2.550.000	40.000.000	22.784.000	22.000.000	12.176.000	99.510.000

7. che il riparto del finanziamento tra la linea 4.1, cui sono destinati i richiamati 95 milioni di euro (precedente punto 5.1), e la linea 3, cui sono conseguentemente destinati i rimanenti 4,510 milioni di euro, è stato effettuato dal Comune di Firenze nell'ambito di un'attività ricognitiva di programmazione degli investimenti svolta dalla richiamata Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale;

8. che, come risulta dal citato decreto dirigenziale n. 234 del 2018, i suddetti 47 milioni di euro, a valere sulle risorse dell'art. 1, comma 140, della legge n. 232 del 2016 (precedente punto 5.2), sono stati impegnati sulle annualità e per gli importi di cui alla seguente tabella, anche per garantire la migliore conservazione delle risorse in linea con il programma del costo dell'intervento:

Annualità	Imputazioni (importi in euro)
2017	400.000
2018	1.950.000
2019	2.350.000
2020	4.700.000
2021	6.630.000
2022	6.000.000
2023	14.630.000
2024	10.340.000
Totale	47.000.000

9. che il cronoprogramma di spesa indicato nel piano economico-finanziario è il seguente:

Annualità	2020	2021	2022	2023	2024	Totale
Importi in euro	4.000.000	3.000.000	66.000.000	66.000.000	27.000.000	166.000.000

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 28 novembre 2018, n. 82, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 79 del 2019);

Vista la nota 4 aprile 2019, n. 1940, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Considerata la richiesta formulata in seduta dal Ministero per i beni e le attività culturali e accolta dal Comitato, concernente l'integrazione della prescrizione relativa all'effettuazione delle opere di movimentazione delle terre sotto sorveglianza di un archeologo con la previsione che «dovrà pertanto essere data comunicazione alla Soprintendenza competente, con congruo anticipo, della data d'inizio lavori. Resta inteso che, in fase di avvio dei lavori, la Soprintendenza medesima avrà facoltà di precisare, come di consueto, le modalità operative dell'assistenza archeologica e che l'eventuale rinvenimento di emergenze archeologiche potrà comportare la necessità di varianti, anche sostanziali, al progetto»;



Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

Le presenti disposizioni sono adottate ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 214, comma 11, e 216, commi 1, 1-*bis* e 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, e del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, da cui deriva la sostanziale applicabilità della previgente disciplina, di cui al decreto legislativo in ultimo citato, a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016.

1. Approvazione progetto preliminare.

1.1 Ai sensi e per gli effetti degli articoli 165 e 183, comma 6, del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e successive modificazioni, è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al successivo punto 1.7, anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare del «Sistema tranviario fiorentino - linea tranviaria 4.1 Leopolda-Piagge».

1.2 Il limite di spesa dell'intervento di cui al precedente punto 1.1 è quantificato in 166 milioni di euro, IVA inclusa, come riportato nella precedente presa d'atto.

1.3 Il finanziamento della spesa di cui al precedente punto 1.2 è imputato sulle seguenti risorse:

1.3.1 95 milioni di euro a valere sui fondi di cui al decreto-legge n. 133 del 2014;

1.3.2 47 milioni di euro a valere sulle risorse del fondo di cui all'art. 1, comma 140, della legge n. 232 del 2016 e, in particolare, a valere sui 1.397 milioni di euro complessivi di cui al richiamato decreto ministeriale n. 360 del 2018, impegnati con il decreto dirigenziale n. 234 del 2018;

1.3.3 24 milioni di euro a valere sulle risorse del Patto per Firenze di cui alla delibera di questo Comitato n. 56 del 2016.

1.4 Come previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 22 dicembre 2017, n. 587, il finanziamento di cui al precedente punto 1.3.2 s'intende revocato:

1.4.1 qualora il soggetto beneficiario non provveda all'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante per l'affidamento dei lavori entro il 31 dicembre 2020;

1.4.2 in caso di mancato rispetto del cronoprogramma di cui all'art. 2 del decreto n. 587 del 2017, dovuto a fatti o atti che impediscano l'utilizzo delle risorse disponibili entro ventiquattro mesi dal termine previsto per la conclusione dell'intervento.

1.5 Le prescrizioni citate al precedente punto 1.1, cui resta subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nella prima parte dell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del medesimo allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter

dare seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione, in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

2. Disposizioni finali.

2.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare approvato con la presente delibera.

2.2 Il suddetto Ministero, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che debbono essere recepite in tale fase.

2.3 Il medesimo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà altresì 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 n. 63 del 2003 sopra richiamata.

2.4 Ai sensi della delibera n. 24 del 2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 4 aprile 2019

Il Presidente: CONTE

Il Segretario: GIORGETTI

Registrato alla Corte dei conti il 27 agosto 2019.

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, reg.ne n. 1-1178

ALLEGATO

SISTEMA TRANVIARIO FIORENTINO LINEA TRANVIARIA 4.1 «LEOPOLDA-PIAGGE» APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI

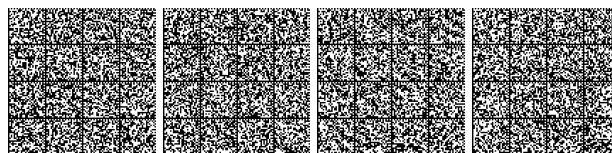
Parte prima - Prescrizioni

Parte seconda - Raccomandazioni

PARTE PRIMA - PRESCRIZIONI

1. Per la prima tratta «Leopolda-stazione Cascine» visto che l'area di sedime ferroviario è previsto venga ceduta al comune nell'ambito degli accordi connessi con la trasformazione urbana delle ex Officine Grandi Riparazioni (OGR) e che le problematiche evidenziate in termini di viabilità si concentrano soprattutto sull'attraversamento di viale Rosselli, si richiede che venga approfondito il tema dell'impatto del nuovo sistema sulla viabilità esistente con un'analisi trasportistica che simuli i diversi scenari che si potranno venire a creare in un orizzonte temporale almeno trentennale. Si ritiene comunque necessario coordinare l'intervento con gli altri insistenti sull'area prevista dal Regolamento Urbanistico (OGR, viabilità Rosselli Pistoiese, trasformazione urbana Manifattura Tabacchi, viabilità Cascine Pergolesi Tartini).

2. Per la seconda tratta «Stazione Cascine-Piagge», poiché il progetto prevede la realizzazione di un nuovo tratto stradale in adiacenza dell'argine del torrente Mugnone (che in quel tratto risulta essere anche argine del fiume Arno) è necessario un approfondimento della soluzione che prevede il mantenimento della viabilità in adiacenza alla tranvia,



al fine di evitare potenziali interferenze con l'arginatura e mantenersi all'interno o più vicini possibili alla fascia prevista nel Regolamento Urbanistico, verificando l'effettiva conformità della soluzione progettuale agli strumenti urbanistici.

3. Poiché il progetto prevede diversi tipi di fermata, con lunghezza banchina variabile tra i 42 e i 45 metri al netto delle rampe di accesso, a parte Porta al Prato già esistente, si richiede di uniformare le fermate considerando una banchina di 40 metri (o inferiore) se compatibile con i veicoli previsti. Deve essere inoltre verificato il rispetto della normativa sull'accessibilità dei diversamente abili con particolare attenzione per fermate in quota.

4. La linea aerea di contatto prevede le sospensioni realizzate tramite supporti a mensola: si richiede di giustificare tale scelta e inoltre di indicare le motivazioni che hanno portato a preferire l'ubicazione del palo laterale piuttosto che centrale.

5. Vista la complessità della cantierizzazione del nodo particolarmente critico come quello rappresentato da viale Fratelli Rosselli e tenuto conto del grande numero di sottoservizi che vi insistono, si richiede di approfondire gli impatti sulla circolazione. Inoltre, vista la vicinanza con le linee tranviarie in esercizio, si chiede di indicare sin dal progetto definitivo, le modalità esecutive che s'intendono adottare sia per i lavori in affiancamento che per gli interventi di connessione delle due linee.

6. In merito all'accessibilità e alla fruibilità:

a) si richiede di ottimizzare la fruibilità ciclopedonale dei varchi esistenti (quali ad es. quelli ubicati in corrispondenza delle fermate «Cascine» e «Il Barco») lungo l'intero tracciato; si richiede inoltre di riaccompagnare i percorsi pedonali e ciclabili esistenti con le fermate di progetto, in funzione di una migliore fruibilità degli utenti alla nuova infrastruttura. Particolare attenzione dovrà essere posta a quelle fermate inserite in un tessuto urbano con elevata potenzialità attrattiva, anche alla luce delle nuove previsioni urbanistiche;

b) per il trasporto delle biciclette si richiede che per le fermate poste ad una quota altimetrica diversa rispetto al piano strada siano valutate soluzioni progettuali tali da consentire un facile superamento del dislivello.

7. Relativamente all'intermodalità:

a) in relazione alla fermata/capolinea «Le Piagge» si richiede di effettuare verifiche relative agli spazi e ai percorsi necessari per favorire l'intermodalità con gli altri sistemi di trasporto pubblico, che sono costituiti, in particolare, dal sistema ferroviario metropolitano (fermata Le Piagge) e il sistema di trasporto pubblico su gomma;

b) in funzione del potenziale ruolo strategico del capolinea Le Piagge, quale nodo di scambio intermodale mezzo pubblico-privato per il bacino di utenza proveniente dal quadrante nord-ovest della piana fiorentina, si richiede di verificare l'attuale capienza del parcheggio rispetto all'utenza potenziale determinata in prevalenza dai centri abitati limitrofi.

8. Si evidenzia la necessità di concordare con RFI le varie fasi dei lavori, con particolare riferimento alla fase di realizzazione del sottopassaggio della linea ferroviaria Firenze-Pisa, nonostante sia stato indicato che il traffico ferroviario non subirà interruzioni.

9. Per quanto riguarda le opere infrastrutturali, si segnala, ai fini dei successivi sviluppi progettuali e del rilascio del nulla osta tecnico ex art. 3 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753:

a) di dare evidenza delle modalità di accesso alle fermate poste in quota rispetto al piano stradale, non chiaramente descritte nel progetto preliminare, ponendo attenzione affinché lo sbarco dagli ascensori, laddove previsti, non avvenga direttamente sulla banchina ma in area posta in prossimità della stessa;

b) di verificare la possibilità di ridurre la pendenza longitudinale in prossimità del sottopasso ferroviario, dove vengono raggiunti valori al limite delle prestazioni del veicolo tranviario.

10. Per quanto riguarda gli aspetti economici si segnala che:

a) in sede di progettazione definitiva occorrerà stimare gli impatti economici degli inevitabili fermi esercizio delle linee tranviarie, considerando lo scenario dell'intero sistema in funzione;

b) nei successivi livelli progettuali le stime, in particolare modo per gli impianti, dovranno essere condotte con riferimento ai prezzi correnti di mercato e non con riferimento ai prezzi contrattuali delle linee 2 e 3;

c) per quanto riguarda i costi del concessionario, gli stessi non hanno motivo di essere presenti nel quadro economico in quanto la linea 4.1, per quanto noto, non è ad oggi affidata in concessione;

d) le attività di progettazione di sistema non devono rappresentare un costo aggiuntivo, ma devono rientrare nell'ambito delle spese tecniche;

e) l'attività di assistenza del pre-esercizio commerciale non è attinente alla realizzazione dell'infrastruttura ma piuttosto ad una fase di esercizio.

11. Risulta necessario che venga adeguatamente studiato il nodo critico nella zona di Porta al Prato/Leopolda per tener conto del possibile sovraccarico che la linea 4.1 potrebbe determinare sulla linea 1, già di per sé al limite della capacità.

12. Per quanto riguarda il rischio idraulico:

a) poiché il progetto e la relazione idrologica e idraulica fanno riferimento a studi di supporto al Piano regolatore generale (PRG) che allo stato attuale non risulta più in vigore, per le successive fasi progettuali occorrerà prendere a riferimento le indagini geologiche e idrauliche di supporto alla variante al Piano strutturale (PS) e alle condizioni di fattibilità disposte dal Regolamento urbanistico (RU), entrambi approvati con delibera del Consiglio comunale 2 aprile 2015, n. 25. Si dovrà inoltre tener conto, per le parti dell'intervento ricadenti, in classe di pericolosità Pi3 e Pi4 del Piano di assetto idrogeologico (PAI), delle disposizioni previste dal Piano di bacino. Nelle aree in pericolosità molto elevata Pi4 e/o I4, gli interventi dovranno ulteriormente rispettare le condizioni fissate dall'art. 2 della legge regionale 21 maggio 2012, n. 21;

b) per il sottopasso si raccomanda di valutare, sulla base dei livelli idraulici che interessano la zona per eventi con tr 30 e tr 200 anni, la possibilità che l'opera possa determinare un aggravio del rischio idraulico nell'area a nord della linea ferroviaria. Si ritiene inoltre necessaria l'installazione di sistemi di allarme che consentano l'arresto dei veicoli nel caso il sottopasso sia allagato. Occorre inoltre acquisire il preventivo parere favorevole dell'Autorità di bacino del fiume Arno. Il progetto interferisce con opere idrauliche di II categoria (rilevato arginale via del Petriolo) che attualmente non risultano adeguate al contenimento della portata con Tr 200 anni. Si richiedono specifici elaborati di dettaglio nella zona d'interferenza e di mantenere la fascia di 10 mt come vincolo ai sensi del regio decreto 25 luglio 1904, n. 523;

c) per il Deposito tram si dovrà ottemperare a quanto previsto dal RU per la classe di fattibilità FI.3;

d) per quanto riguarda il sito di deposito temporaneo è opportuno acquisire il parere dell'Autorità di bacino; in ogni caso si dovrà determinare l'incremento di pericolosità che il deposito implica nella zona, considerando la condizione di massima volumetria stoccabile prevista e tenendo conto degli eventi tr 30 e tr 200 anni. Sulla base dei suddetti risultati si dovrà valutare l'incremento del rischio idraulico nella zona, considerando, ai fini del danno, l'ambito edificato e infrastrutturale esistente. Le suddette analisi dovranno valutare la significatività dell'alterazione prodotta in relazione al rischio idraulico e determinare quale sia la soglia volumetrica massima e in particolare l'altezza della lama d'acqua connessa, che consenta per lo stesso rischio un trascurabile incremento. Dovrà infine essere garantito che a fine lavori sia ripristinato lo stato dei luoghi in termini di invarianza dei volumi d'esondazione invasabili;

e) dovranno essere previste misure di sicurezza d'emergenza che garantiscano l'arresto del servizio di trasporto in caso di evento esondativo. Tali misure di emergenza dovranno essere integrate e coordinate con i piani di Protezione civile;

f) relativamente ai vincoli idraulici, ricadendo porzioni dell'infrastruttura in zone appartenenti al reticolo idrografico di cui alla legge regionale 27 dicembre 2012, n. 79, si dovranno rispettare le condizioni previste dall'art. 1 della legge regionale 21 maggio 2012, n. 21, e dal regio decreto 25 luglio 1904, n. 523, comunque previa autorizzazione rilasciata dall'autorità idrica competente;

g) in merito al sito di stoccaggio temporaneo di via dello Scalo, dato che lo stesso ricade in una cassa di espansione dell'Argingrosso, si ritiene che debba essere acquisito il parere dell'Autorità di bacino del fiume Arno;

h) gli interventi previsti non dovranno comportare in alcun modo il peggioramento dello stato ambientale dei corsi d'acqua interessati dagli interventi, sia per quanto riguarda lo stato ecologico che quello chimico;

i) la progettazione definitiva dovrà descrivere le misure idonee da adottare durante le fasi di scavo in modo da porre la dovuta attenzione alle potenziali interferenze con la falda acquifera, nel rispetto di quanto previsto dall'Allegato 5 alle Norme di attuazione del «Piano stralcio bilancio idrico» che detta gli indirizzi per la salvaguardia della risorsa idrica in caso d'escavazioni;



j) il passaggio della tramvia sotto il viadotto dell'Indiano e il successivo sottopasso del rilevato ferroviario esistente interessa aree classificate a pericolosità idraulica elevata (PI.3) del PAI. Pertanto, la fattibilità dell'intervento è attualmente da ritenersi condizionata al rispetto di quanto previsto dall'art. 7 delle norme di attuazione del PAI (decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 maggio 2005). A questo proposito si evidenzia la potenziale criticità connessa con la realizzazione del nuovo sottopasso, che potrebbe far aumentare la pericolosità e il rischio nell'area situata a nord del rilevato ferroviario esistente, mettendo in comunicazione due aree a pericolosità idraulica diversa. Per l'approvazione del progetto definitivo, in conformità con quanto previsto dal Progetto di piano di gestione del rischio alluvioni, sarà necessario acquisire il parere dell'Autorità di bacino, dimostrando che l'intervento venga realizzato in condizioni di gestione del rischio idraulico, garantendo il non incremento di rischio nelle aree adiacenti;

k) tutte le opere accessorie alla linea tranviaria, ove ricadenti in aree a pericolosità idraulica PI.2, PI.3 e PI.4 dovranno essere progettate con sistemi in autosicurezza;

l) occorre garantire il non aggravio del rischio idraulico con particolare riferimento al sottopasso ferroviario, che potrebbe fungere da connessione idraulica tra aree a differente pericolosità;

m) nelle successive fasi progettuali deve essere adottata una diversa soluzione progettuale per la difesa arginale, tale da non ridurre le aree di deflusso dei corsi d'acqua, che deve mantenere una quota costante pari a 43,5 m s.l.m. in tutto il suo sviluppo;

n) per quanto riguarda le risorse idriche si chiede uno studio di soluzioni progettuali dettagliate e attuate modalità costruttive tali da non determinare danni qualitativi e quantitativi nei confronti della risorsa idrica disponibile; l'adozione di accorgimenti tecnici per minimizzare elementi di rischio anche in fase esecutiva relativa alla tutela dell'inquinamento delle acque, causati dal complesso delle attività previste anche in fase di cantiere.

13. La progettazione definitiva dovrà risolvere le seguenti criticità:

a) le nuove arginature di progetto sono previste in avanzamento a fiume, sia sul torrente Mugnone che sul fiume Arno;

b) in corrispondenza della passerella sul torrente Mugnone l'arginatura non risulta adeguata alla quota di 43,50;

c) le sommità arginali hanno larghezza di 2,50 ml, inadeguata al transito dei mezzi di sorveglianza e manutenzione per i quali necessita una larghezza minima di 4,00 ml;

d) sulle sommità arginali è prevista la posa di parapetti che ostacolano la manutenzione delle medesime difese idrauliche;

e) ai piedi delle arginature non sono previste piste idonee al passaggio dei mezzi di sorveglianza e manutenzione che richiedono larghezza minima di 4,00 ml;

f) la sottostazione elettrica è posizionata a ridosso delle nuove arginature.

Tali criticità dovranno essere risolte mediante lo studio di idonee difese idrauliche (muri di contenimento delle piene con Tr 200) senza avanzamento a fiume, la delocalizzazione della sottostazione elettrica a distanza maggiore di 10,00 ml dalle medesime, la sostituzione della passerella sul torrente Mugnone nel rispetto del r.d. 523/1904, della l.r. 21/2012 e delle NTC.

14. Per quanto riguarda le terre e rocce da scavo:

a) la gestione delle terre e rocce di scavo deve essere tenuta ben separata dai rifiuti da costruzione e demolizione che, in quanto tali, dovranno essere gestiti nel rispetto della normativa sui rifiuti (parte IV del decreto legislativo n. 152/2006 e successive modificazioni e integrazioni) privilegiando il recupero;

b) dati i quantitativi ingenti di terre di scavo previste a discarica, si ritiene opportuno che nelle fasi successive di progettazione sia fornita una indicazione dei possibili impianti di destinazione;

c) per quanto concerne il riutilizzo delle terre come sottoprodotto ai sensi dell'art. 184 del decreto legislativo n. 152/2006 dovrà essere ottemperato a tutto quanto previsto dal Regolamento di cui al decreto ministeriale n. 161/2012 che prevede in particolare la predisposizione di un Piano di utilizzo supportato da specifica caratterizzazione ambientale dei materiali;

d) con riferimento al riutilizzo nel medesimo sito di escavazione di cui all'art. 185, comma 1, lettera c), del decreto legislativo n. 152/2006 dovranno risultare verificate tutte le condizioni previste da tale norma;

e) si ritiene opportuno prevedere una verifica circa la presenza nell'area di intervento di eventuali siti oggetto di procedimento di bonifica e, in tale evenienza, di eventuali interferenze con il progetto;

f) si ritiene opportuno prevedere un approfondimento sull'eventuale presenza di cemento-amianto nei manufatti di cui è prevista la demolizione; qualora risulti la presenza di amianto dovrà essere presentato un piano di lavoro ai sensi dell'art. 256 del decreto legislativo n. 81/2008;

g) per quanto riguarda i rifiuti e le bonifiche, si chiede una separazione tra terre e rifiuti, di privilegiare il recupero delle terre, nelle fasi successive indicazioni impianti destinazione e un'attenzione al riutilizzo come sottoprodotto delle terre, si chiede inoltre un'attenzione al livello di contaminazione delle terre legge regionale 18 maggio 1998, n. 25, e un approfondimento sulla presenza di cemento amianto nei manufatti da demolire;

h) relativamente ai siti da bonificare, nelle successive fasi progettuali, considerata l'interferenza dell'infrastruttura con i siti da bonificare o comunque assoggettati ad approfondimento d'indagine ambientale, risulta necessario attivare le idonee procedure d'intervento;

i) ai fini della gestione dei materiali di scavo, dovrà essere predisposta una caratterizzazione, da presentare ad ARPAT, che identifichi la qualità del materiale che si prevede di riutilizzare e l'eventuale presenza di aree da bonificare. Si suggerisce di utilizzare per questo la metodologia indicata negli allegati di cui al decreto ministeriale 10 agosto 2012, n. 161. Si ritiene opportuno che, almeno per il materiale che verrà riutilizzato in aree soggette ai limiti di cui alla colonna A suoli allegato 5 al titolo V della parte IV del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, esterne a quelle di scavo, sia predisposta durante lo scavo un'ulteriore caratterizzazione in cumulo o in banco a conferma dei dati preventivamente raccolti.

15. Relativamente alle acque meteoriche si richiede per le successive fasi progettuali:

a) per quanto attiene alle tubazioni e ai sistemi di scarico, dovranno essere dettagliatamente definiti: i materiali utilizzati, le dimensioni degli eventuali letti di posa e dei rinfilanchi, l'entità degli scavi e dei reinterri da eseguire, il sistema di smaltimento nel canale Macinante, le eventuali opere d'arte da realizzare quali rinforzi dei cigli di sponda. Inoltre, per ogni innesto nel canale, dovranno essere definiti la localizzazione precisa dei singoli scarichi, le quote delle tubazioni nell'attraversamento del ciglio di sponda e gli eventuali sistemi di smaltimento previsti;

b) relativamente allo smaltimento delle acque meteoriche provenienti dalla piattaforma tramviaria (tra il km 10+0+225.00 ed il km 34+0+825.00), le stesse potranno essere convogliate alla rete di smaltimento delle acque meteoriche a servizio del Piano urbanistico esecutivo (PUE) Paisiello, che attualmente recapita in via provvisoria nella fognatura mista di via Paisiello, solo e a condizione che venga realizzata la fognatura meteorica in sottoattraversamento alla linea ferroviaria con recapito nel fosso del Macinante;

c) per quanto riguarda il canale Goricina, la manutenzione/gestione ordinaria del canale non deve risultare aggravata dagli interventi in progetto;

d) dovrà essere prodotta una documentazione di valutazione delle possibili interferenze con le acque superficiali del fosso la Goricina che deve essere tombato per 166 m, identificando le relative azioni per evitare o mitigare tale interferenza;

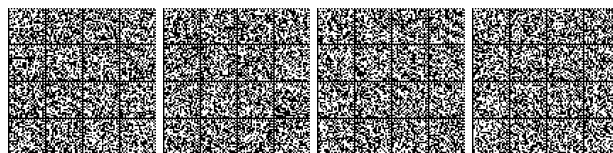
e) per le acque meteoriche, in fase di cantierizzazione, dovranno essere definite in dettaglio le quantità e le modalità di gestione, anche ai fini dell'acquisizione dei relativi titoli autorizzativi.

16. Dovrà essere prodotta una documentazione di approfondimento delle possibili interferenze con le acque sotterranee nella realizzazione del sottoattraversamento della linea ferroviaria Firenze-Pisa, con definizione delle relative mitigazioni per ovviare a tale impatto, nonché le modalità di trattamento delle acque eventualmente intercettate.

17. Per quanto riguarda la rete idrica e fognaria:

a) vista la presenza delle infrastrutture idriche e fognarie del Servizio idrico integrato (SII), dovranno essere effettuate dal soggetto proponente indagini finalizzate a determinare la reale collocazione della rete idrica e fognaria esistente, al fine di evidenziare il grado di interferenza delle stesse con il tracciato della linea 4, per passare poi alla contestuale progettazione risolutiva, che potrà essere realizzata anche con la supervisione e il supporto tecnico alla progettazione di Publicacqua Spa;

b) la risoluzione delle interferenze idriche e fognarie sarà ad onere interamente a carico del soggetto proponente e dovrà realizzarsi a



seguito della validazione del progetto esecutivo da parte di Publiacqua Spa. Modalità e competenze attuative per la risoluzione interferenze dovranno essere elencate in apposita convezione, che dovrà essere sottoscritta da Publiacqua Spa e dall'amministrazione comunale di Firenze.

18. In merito alle considerazioni di natura geologica e geotecnica dovrà essere effettuato:

a) in corrispondenza del sottopasso ferroviario, un rilievo di dettaglio del livello piezometrico nell'area di intervento. Inoltre dovrà essere condotta una campagna geognostica finalizzata all'acquisizione delle caratteristiche idrogeologiche e di permeabilità dei terreni *in situ*. Sulla scorta delle indagini, dovrà essere valutata l'interferenza sulla falda sia in fase di cantiere che di esercizio;

b) ai fini della determinazione della classe di tipologia di substrato sismico, occorre effettuare un approfondimento progettuale con indagini geofisiche lungo il tracciato secondo il decreto del Presidente della Giunta regionale 9 luglio 2009, n. 36/R.

19. Relativamente agli aspetti urbanistici, si richiede che venga messo a disposizione un «DWG georeferenziato» contenente il perimetro dell'area di intervento, sia pubblica che privata, soggetta ad esproprio.

20. Nei successivi livelli di progettazione si dovrà tener conto delle planimetrie delle dorsali in fibra ottica messe a disposizione dai «Servizi tecnici».

21. Nelle successive fasi progettuali si dovrà tener conto delle seguenti indicazioni:

a) Telecom: nelle successive fasi progettuali occorrerà tener conto della presenza di camerette e importante polifora all'intersezione di viale Rosselli;

b) Wind: nelle successive fasi progettuali occorrerà tener conto della presenza di una polifora con fibra che sfrutta la canalizzazione RFI (servitù) tra via delle Cascine e la stazione Cascine;

c) Silfi evidenzia problematiche della gestione semaforica su viale Rosselli. Segnala la necessità di porre una fibra lungo la sede per chiudere l'anello del quartiere 5. Rileva le problematiche della manutenzione in assenza di una viabilità laterale;

d) Terna:

d.1) comunica la presenza di un cavo di 132 KV in viale Rosselli e l'interferenza con traliccio in tutto il tratto delle Piagge;

d.2) per verificare che siano rispettate le distanze fra le infrastrutture della tramvia (rotaie, conduttori di trazione etc.) e i conduttori delle linee elettriche Terna, previste dal decreto ministeriale 21 marzo 1988, n. 449, allegato 1, art. 1, punto 2.1.06, dovrà essere inviato a Terna Rete Italia il progetto delle opere, relazionato plano-altimetricamente agli elettrodotti in questione;

d.3) nel caso in cui eventuali scavi, necessari alla realizzazione della tramvia, si trovassero in prossimità dei sostegni di Terna Rete Italia, dovranno mantenere una distanza di almeno 5,00 metri dal filo dei piedini in c.l.s. dei medesimi. Infatti si ricorda che i conduttori sono da ritenersi costantemente alimentati alla tensione di 132.000 Volt e che l'avvicinarsi ad essi a distanze inferiori a quelle previste dalle vigenti disposizioni di legge (articoli 83 e 117 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81) e alle norme CEI EN 50110, CEI 11-27 e CEI 11-17, sia pure tramite l'impiego di attrezzi, materiali e mezzi mobili, costituisce pericolo mortale;

e) Toscana Energia segnala presenza di una linea di media tensione su viale Rosselli e la presenza di una cabina in zona capolinea;

f) considerata la presenza di linee a bassa e media tensione, se le stesse risultassero interferenti alla realizzazione delle opere dovranno essere spostate a seguito della richiesta formale dei preventivi di spesa e dei relativi pagamenti ad Enel Distribuzione degli oneri a carico del proponente.

22. Per quanto riguarda gli aspetti archeologici, le opere di movimentazione delle terre devono essere effettuate sotto sorveglianza di un archeologo, che provvederà allo scavo in caso di rinvenimento di elementi di interesse archeologico e alla redazione di documentazioni grafiche e relazioni. Dovrà pertanto essere data comunicazione alla Soprintendenza competente, con congruo anticipo, della data d'inizio lavori. Resta inteso che, in fase di avvio dei lavori, la Soprintendenza medesima avrà facoltà di precisare, come di consueto, le modalità operative dell'assistenza archeologica e che l'eventuale rinvenimento di emergenze archeologiche potrà comportare la necessità di varianti, anche sostanziali, al progetto.

23. Si richiede che la soluzione progettuale adottata per la linea tranviaria minimizzi gli impatti ambientali, con particolare attenzione per i tratti Leopolda-Visarno-Il Barco.

24. È necessario dare evidenza nella documentazione che le valutazioni d'impatto acustico sono redatte da tecnico competente in acustica ambientale (legge 26 ottobre 1995, n. 447, art. 2, comma 6).

25. Per il rumore in fase di cantiere, la progettazione definitiva dovrà contenere la seguente documentazione da inviare ad ARPAT per il parere ai fini dell'approvazione: una valutazione d'impatto acustico per le attività di ciascun cantiere, redatta secondo le indicazioni della deliberazione della Giunta regionale 21 ottobre 2013, n. 857, da aggiornare ogni volta si presenti la necessità di nuove lavorazioni rumorose e/o utilizzo di macchinari con emissione rumorosa maggiore, da conservare in cantiere a disposizione degli organi di controllo. Qualora nelle valutazioni di impatto acustico vengano stimati superamenti dei limiti normativi, dovrà essere richiesta al comune l'autorizzazione in deroga ai limiti acustici. Le lavorazioni per le quali vengono stimati superamenti dei limiti normativi non potranno iniziare prima che il comune abbia concesso l'autorizzazione in deroga.

26. Per il rumore in fase di esercizio, la progettazione definitiva dovrà contenere la seguente documentazione da inviare ad ARPAT per il parere ai fini dell'approvazione:

a) valutazione completa di impatto acustico, per entrambi i periodi del giorno diurno e notturno, sia per il transito dei mezzi che per il nuovo deposito mezzi al capolinea Le Piagge, utilizzando il codice di calcolo europeo specificatamente previsto per il rumore ferroviario, nel caso del transito dei mezzi;

b) stima anche tabellare (non solo con mappa) del livello sonoro massimo prodotto sulla facciata più esposta di ogni edificio presente in un'opportuna fascia di studio intorno alla linea tranviaria, includendo la riflessione della facciata stessa e specificando tutte le impostazioni e i dati di ingresso utilizzati nel modello (numero di convogli, numero di riflessioni considerate, ecc.); circa la concorsualità ferroviaria, valutare in modo opportuno la rumorosità specifica della tramvia e della linea ferroviaria e indicare il numero di transiti ferroviari considerati;

c) stima di cui al punto precedente anche al di fuori della fascia di pertinenza dell'infrastruttura, applicando i limiti opportuni, e inclusione fra i ricettori delle aree non ancora edificate ma già previste negli strumenti urbanistici vigenti, che andranno trattate come ricettori acustici a tutti gli effetti;

d) per i tratti in curva, stima dell'eccesso di rumorosità, caratterizzata da fischi e stridii, con modellizzazione di dettaglio (SEL specifico per le curve), nei tratti: area deposito, fra viadotto dell'Indiano e via Puglia, interconnessione con la linea 1;

e) riguardo al deposito mezzi, stima della rumorosità prodotta dai movimenti dei tram in ingresso e in uscita, con modello identificando e caratterizzando tutte le sorgenti sonore previste presso il deposito in termini di potenza sonora e posizione o, in alternativa, utilizzazione dei risultati di misure eseguite presso altri depositi o aree tramviarie analoghe, con caratteristiche geometriche e acustiche simili a quella di progetto (nel valutare il differenziale, includere nel livello sonoro ambientale il contributo di tutte le sorgenti di rumore, compreso quello del traffico);

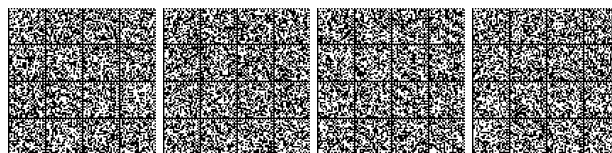
f) analisi tabellare, ricettore per ricettore, dei livelli sonori stimati e delle relative soglie di conformità ai limiti, con e senza incertezza: il valore stimato, aumentato dell'incertezza estesa, dovrà essere minore del limite/soglia (incertezza estesa, al 95% di confidenza), in accordo e in analogia a quanto previsto dalla recente norma UNI/TS 11326-2: 2015, «Acustica - Valutazione dell'incertezza nelle misurazioni e nei calcoli di acustica - Parte 2: Confronto con valori limite di specifica».

27. Per il campo elettromagnetico, la progettazione definitiva dovrà contenere la seguente documentazione da inviare ad ARPAT per il parere ai fini dell'approvazione:

a) calcolo e rappresentazione grafica (planimetria) della DPA associata a ciascuna SSE della linea tranviaria, considerando il contributo complessivo di tutti gli apparati presenti all'interno;

b) calcolo e rappresentazione grafica (planimetria) della DPA associata alle linee elettriche in AT presenti in prossimità delle fermate della linea tranviaria;

c) in caso di estensione della DPA ad aree accessibili al pubblico, analisi delle aree in relazione alla possibile permanenza prolungata di persone e descrizione delle eventuali modalità adottate per evitare tale permanenza.



28. Per le vibrazioni, la progettazione definitiva dovrà contenere la seguente documentazione da inviare ad ARPAT per il parere ai fini dell'approvazione:

a) valutazione di impatto completa della fase di esercizio e di cantiere dell'opera, inclusa la fase di cantiere connessa con la realizzazione del sottopasso ferroviario previsto in prossimità del viadotto dell'Indiano;

b) stima dell'incertezza estesa, al 95% di confidenza, da associare ai valori misurati/stimati, da utilizzare nella valutazione di conformità: il valore misurato/stimato, aumentato dell'incertezza estesa, dovrà essere minore del limite/soglia, fornendo una valutazione tabellare, ricettore per ricettore, dei livelli vibrazionali e delle relative soglie con e senza incertezza;

c) motivare in modo tecnicamente adeguato la scelta delle diverse tipologie di armamento smorzante lungo il tracciato tramviario, in relazione alla distanza del fabbricato dalla linea e alla sua destinazione d'uso.

29. Per quanto riguarda il Piano di monitoraggio ambientale rumore e vibrazioni occorrerà prevedere:

a) piano di monitoraggio rumore della fase di cantiere, secondo le indicazioni «Linee guida per il monitoraggio del rumore derivante dai cantieri di grandi opere», edite da ISPRA con delibera del Consiglio federale seduta del 20 ottobre 2012 - doc. n. 26/12, reperibile sul sito ISPRA al seguente indirizzo: <http://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/pubblicazioni-del-sistema-agenziale/linee-guida-per-il-monitoraggio-del-rumore-derivante-dai-cantieri-di-grandi-opere>;

b) piano di monitoraggio/collauda rumore per la fase di esercizio dell'opera tale che: siano previste misure strumentali in alcuni punti lungo il tracciato e presso alcuni ricettori (compresi tutti i tratti in curva) e, per completezza, la messa a punto di un modello previsionale, tarato e aggiornato alla data di entrata in esercizio, con cui verificare il rispetto dei limiti presso tutti i ricettori, anche dove non sono state eseguite misure, inclusi quelli fuori fascia di pertinenza; lo stesso piano di monitoraggio/collauda dovrà inoltre specificare azioni/interventi che si attueranno in caso di superamento;

c) piano di monitoraggio vibrazioni per la fase di esercizio e di cantiere dell'opera, articolato in funzione dei ricettori e del tipo di lavorazione (nel caso del cantiere) lungo tutto il tracciato della nuova tramvia, indicando puntualmente quali interventi e accorgimenti tecnico-procedurali verranno adottati in caso di superamento delle soglie di riferimento (UNI 9614);

d) viste le dimensioni dell'opera, dovrà infine essere predisposto, come per le altre linee tranviarie attualmente in esecuzione, un piano di monitoraggio che oltre quanto già indicato in precedenza per rumore e vibrazioni tenga conto anche delle seguenti matrici:

d.I) componente atmosfera: almeno il parametro polveri (PTS e PM10) per la gestione dell'intera fase di cantierizzazione, con relative soglie di attenzione e di intervento e con indicazione delle attività da svolgere in caso di superamento di detti valori; almeno i parametri NO2 e CO per l'area di intersezione con via Fratelli Rosselli;

d.II) componente acque sotterranee per le aree oggetto di scavi profondi.

30. Nel progetto definitivo deve essere previsto un piano di cantierizzazione, 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, in particolare per la gestione delle acque di cantiere e di aggotamento.

PARTE SECONDA - RACCOMANDAZIONI

I. In relazione a quanto richiesto da RFI, si raccomanda di riconsiderare nel progetto definitivo la collocazione delle fermate nel tratto Rosselli-Cascine per rientrare nelle previsioni del Piano di recupero.

II. In occasione delle eventuali future estensioni della linea in questione e comunque qualora si decida di realizzare il progetto del raccordo stradale Pistoiese-Rosselli, si dovrà valutare di realizzare un sottopasso stradale nell'area di Porta al Prato onde eliminare o ridurre gli attraversamenti a raso.

III. Dall'analisi trasportistica emerge una domanda di mobilità, con riferimento alla tratta Leopolda-Piagge, sensibilmente inferiore a quella servita dalle altre linee costituenti il sistema tranviario fiorentino; tale domanda si incrementa sensibilmente nel caso di prolungamento verso Campi Bisenzio. Si ritiene pertanto opportuno che il comune inserisca nei propri programmi il prolungamento della linea oltre Le Piagge, in modo da dare alla linea tranviaria 4 il giusto ruolo nell'ambito del territorio servito.

IV. Valutare l'opportunità di realizzare ulteriori parcheggi scambiatori lungo la linea tranviaria.

19A05571

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Dysport»

Estratto determina n. 1301/2019 del 30 agosto 2019

Medicinale: DYSPORT (tossina botulinica).

Classificazione ai fini della rimborsabilità

La nuova posologia del medicinale «Dysport» (tossina botulinica): «Per quanto riguarda l'indicazione "Spasticità focale degli arti superiori", la dose massima approvata con la variazione passa da 1000U a 1500U. Dosi superiori a 1000U fino a 1500U possono essere somministrate quando vengono iniettati anche i muscoli della spalla», è rimborsata come segue:

confezione: 2 flaconi da 500U, A.I.C. n. 028362022 (in base 10); classe di rimborsabilità «H»; prezzo *ex factory* (IVA esclusa): € 492,02; prezzo al pubblico (IVA inclusa): € 812,04.

Sconto obbligatorio sul prezzo *ex factory*, da praticarsi alle strutture sanitarie pubbliche, ivi comprese le strutture sanitarie private accreditate con il Servizio sanitario nazionale, come da condizioni negoziali.

Validità del contratto: ventiquattro mesi.

Classificazione ai fini della fornitura

La classificazione ai fini della fornitura del medicinale «Dysport» (tossina botulinica) è la seguente: medicinale soggetto a prescrizione medica limitativa, utilizzabile esclusivamente da specialisti identificati, secondo le disposizioni delle regioni o delle province autonome - neurologo (neuropsichiatra), neuropsichiatra infantile, medico specialista in medicina fisica e riabilitativa, neurofisiopatologo, oculista, ortopedico, specialista in odontoiatria e odontoiatra (USPL).

Stampati

Le confezioni della specialità medicinale devono essere poste in commercio con etichette e fogli illustrativi conformi al testo allegato alla presente determina.

È approvato il riassunto delle caratteristiche del prodotto allegato alla presente determina.

Decorrenza di efficacia della determina: dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

19A05582

