

**ARPAT - Direzione Tecnica – Settore VIA/VAS**

Via del Ponte alle Mosse 211 – 50144 – Firenze

N. Prot. **Vedi segnatura informatica**cl. **FI.01.17.40/327.11**

del 20 giugno 2022

a mezzo: **PEC**

All'att.ne

Ing. Marco Ierpi  
Responsabile Settore Programmazione Grandi  
Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale  
Regione Toscana  
PEC: [regionetoscana@postacert.toscana.it](mailto:regionetoscana@postacert.toscana.it)

e p.c.

Comune di Sesto Fiorentino  
- Settore Sviluppo del Territorio  
- Settore Infrastrutture e Ambiente  
PEC: [protocollo@pec.sesto-fiorentino.net](mailto:protocollo@pec.sesto-fiorentino.net)

**Oggetto:** art. 81 del D.P.R. n. 616/1977 e D.P.R. n. 383/1994. Procedimento di localizzazione delle opere d'interesse statale per l'accertamento di conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi: Università degli Studi di Firenze, progetto definitivo per la "Realizzazione della nuova sede del Dipartimento e della Scuola di Agraria presso il Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino (FI)". **Contributo istruttorio con richiesta di integrazioni**

**Riferimento**

Richiesta della Regione Toscana prot. n. 189435 del 9/5/2022 (prot. ARPAT n. 35026 del 9/5/2022).

**Documentazione esaminata**Documentazione messa a disposizione sul sito del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche – Toscana Marche Umbria<sup>1</sup>. Class 453.**Valutazione previsionale di clima acustico**

Nella documentazione esaminata il proponente individua l'area oggetto dell'intervento e la relativa classe nel Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA). Vengono individuate le principali sorgenti sonore che contribuiscono al clima acustico dell'area oggetto di intervento. Il proponente effettua una caratterizzazione del clima acustico della zona di interesse, sia tramite misurazione dei livelli sonori sia mediante implementazione di un modello acustico. La zona di interesse si trova nella classe IV del PCCA del Comune di Sesto Fiorentino.

Nella zona sono presenti due strade di carattere locale che delimitano l'area in cui verranno realizzati gli edifici in progetto, nelle vicinanze si trova Via Pasolini, una strada caratterizzata da un volume di traffico più consistente. Il proponente stima il rumore prodotto dal traffico che impegna Via Madonna del Piano tramite due misure di livello sonoro di breve durata effettuate nel giugno 2020. Più nel dettaglio, in una postazione di misura vengono effettuate due misure della durata di 30 minuti, una in orario antimeridiano ed una in orario pomeridiano; nell'altra postazione vengono effettuate due misure, una della durata di 6 minuti in orario antimeridiano ed una della durata di 30 minuti in orario pomeridiano.

Il proponente stima il flusso di traffico indotto dalla presenza degli edifici in progetto; inoltre individua, quale ulteriore sorgente di rumore, gli impianti tecnici degli edifici già presenti. Il livello di rumore imputabile a tale sorgente viene stimato tramite una misura di breve durata da cui emerge che il

1 Si veda il link: <http://www.oopptoscanamarcheumbria.it/index.php/opere-pubbliche/procedimenti-di-localizzazione>.

contributo al clima acustico relativo agli impianti tecnici degli edifici esistenti risulta pressoché trascurabile.

Tra le sorgenti che contribuiscono al clima acustico della zona, il proponente individua anche il vicino aeroporto "Amerigo Vespucci". Nel periodo di effettuazione delle misure acustiche l'attività dell'aeroporto di Firenze risultava notevolmente ridotta in seguito alle restrizioni nazionali e internazionali al traffico aereo per il contenimento della diffusione del SARS-CoV-2; l'area di interesse si trova al di fuori dell'intorno aeroportuale e quindi il proponente si limita a constatare che il livello di pressione sonora imputabile alla sorgente aeroportuale dovrà risultare inferiore ai 60 dBA.

I livelli sonori sugli edifici in progetto sono stati stimati in alcuni punti ritenuti maggiormente esposti dal proponente, tramite modellazione acustica. Le mappe di isolivello sono state disegnate in corrispondenza dell'altezza di 4 m, sia nella condizione *ante operam* che nella condizione di progetto. Nella documentazione viene stimata un'incertezza da associare ai livelli sonori calcolati pari a 2,5 dB.

Analizzando la documentazione presentata **si può osservare che:**

1. la sorgente sonora stradale è stata caratterizzata con misure *spot* di breve durata, in modo non conforme ai metodi indicati nel D.M. Ambiente 16/3/1998, il proponente stima inoltre il traffico indotto in seguito alla realizzazione dei nuovi edifici, ma nella documentazione non viene specificato il livello sonoro attribuito alle sorgenti stradali all'interno del *software* di simulazione; il proponente si limita ad affermare che il traffico indotto è stato aggiunto al traffico che attualmente è presente lungo le infrastrutture più vicine agli edifici;
2. la sorgente aeroportuale non viene inclusa tra le sorgenti simulate. A tale proposito si deve anche tener conto che le misure di caratterizzazione delle sorgenti stradali sono state effettuate nel giugno 2020, quando l'attività dell'aeroporto di Firenze era notevolmente ridotta<sup>2</sup>. Si ritiene invece che ordinariamente la sorgente aeroportuale possa contribuire in maniera non trascurabile al clima acustico della zona in cui verranno realizzate le opere in progetto;
3. nella documentazione non viene fatto riferimento alla possibile presenza di eventi sonori occasionali di breve durata ma di elevato livello, come ad esempio i movimenti aerei che possono arrecare disturbo allo svolgimento dell'attività didattica;
4. nella stima dei livelli sonori in facciata non viene tenuto conto del contributo ai livelli sonori stimati dovuto alla riflessione del rumore sulla facciata degli edifici;
5. nel confronto con i limiti acustici sembra non sia stato tenuto conto dell'incertezza stimata.

Si segnala che presso uno degli edifici il proponente stima un livello pari a 62 dBA che, tenendo conto dell'incertezza di misura stimata dal proponente, si avvicina al limite di zona (65 dBA). Tenendo conto che i livelli stimati non comprendono la rumorosità dovuta all'attività dell'aeroporto, si ritiene che presso tale postazione si potrebbe verificare un superamento del valore limite di immissione assoluto.

**Si richiede pertanto di integrare la documentazione sulla base di quanto segnalato, verificando nuovamente il rispetto dei limiti previsti dal PCCA.**

Preme inoltre segnalare al Comune di Sesto Fiorentino che, a giudizio di questa Agenzia, tutta l'area occupata dagli edifici del Polo Scientifico, contenendo fabbricati destinati ad aule di differenti Istituti e Dipartimenti dell'Università degli Studi di Firenze, dovrebbe assumere nel PCCA una **classificazione acustica congruente alla destinazione d'uso degli ambienti**, come indicato dalla D.P.G.R. n. 2/R/2014<sup>3</sup>, Allegato 1 *Linee guida applicative per la predisposizione dei piani comunali di classificazione acustica*.

## Sottosuolo e acque sotterranee

Nella documentazione presentata non sono stati esaminati in maniera esaustiva gli aspetti relativi alla risorsa idrica sotterranea.

Va infatti tenuto in considerazione che il progetto prevede locali interrati e, per quanto ricavabile dalle sezioni proposte e dalla relazione generale, l'intervento raggiunge profondità superiori ai 4 m dal piano di campagna (p.c.). Nella maggior parte dei casi infatti *«le strutture di fondazione sono poste ad*

2 Secondo i dati di Assoaeroporti presso lo scalo "Vespucci" nel giugno 2020 si sono registrati 611 movimenti aerei, a fronte dei 3.636 movimenti del giugno 2019 (-157%): <https://assaeroporti.com/statistiche/>.

3 Regolamento 8 gennaio 2014, n. 2/R "Regolamento regionale di attuazione ai sensi dell'articolo 2, comma 1, della legge regionale 1 dicembre 1998, n. 89 (Norme in materia di inquinamento acustico)": <http://raccoltanormativa.consiglio.regione.toscana.it/articolo?urndoc=urn:nir:regione.toscana:regolamento.giunta:2014-01-08:2/R>.

una quota di fondo scavo di circa -4,60 m, sono realizzate mediante platea in c.a. di spessore pari a 80 cm sotto l'ingombro in pianta del fabbricato e con platea in c.a. di spessore pari a 50 cm sotto i cunicoli di collegamento».

Come indicato nella relazione geologica, sebbene «la permeabilità primaria di tali terreni è pur sempre molto bassa» (prevalentemente limi e argille), risulta comunque «presente una circolazione idrica sotterranea quantomeno rilevabile con piezometrica prossima alla superficie di campagna» (pochi decimetri al di sotto del p.c.).

**Si configura quindi una verosimile interferenza con le acque sotterranee presenti; di conseguenza appare necessario che sia approfondito questo aspetto, in riferimento anche alle potenziali contaminazioni ed alla gestione delle acque di aggettamento, sia in fase di cantiere che ad opera finita.**

### **Ulteriori aspetti legati alla realizzazione delle opere**

Per quanto non specificato, **riguardo le matrici ambientali di competenza si ritiene sufficiente, considerato il tipo di opere previste ed il contesto ambientale a cui si riferiscono, prescrivere che il proponente si attenga, quando pertinenti ai lavori in questione, alle indicazioni contenute nelle “Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale” redatte da ARPAT (rev. Gennaio 2018)”<sup>4</sup>, prestando particolare attenzione alla gestione dei materiali escavati.**

Firenze, 20 giugno 2022

Il Responsabile del Settore VIA/VAS  
Dott. Antongiulio Barbaro<sup>§</sup>

4 Reperibili presso il sito internet dell'Agenzia: <http://www.arpat.toscana.it/documentazione/catalogo-pubblicazioni-arpat/linee-guida-per-la-gestione-dei-cantieri-ai-fini-della-protezione-ambientale>.

§ 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