

NS. RIF. AD/DG/BUIR/ECP

ROMA

VS. RIF.

Spett.le

Comune di Campi Bisenzio

Settore 4

Opere Pubbliche, Patrimonio e Ambiente

comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it

e, p.c.:

Spett.li

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per la programmazione strategica,
i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete,
informativi e statistici

Direzione Generale per le strade e le autostrade,
l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e
la vigilanza sui contratti concessori autostradali
svca@pec.mit.gov.it

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per la programmazione strategica,
i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete,
informativi e statistici

Direzione Generale per le strade e le autostrade,
l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e
la vigilanza sui contratti concessori autostradali
Ufficio Ispettivo Territoriale di Bologna
uit.bologna@pec.mit.gov.it

Autostrade per l'Italia S.p.A.

Direzione 4° Tronco – Firenze

autostradeperlitaliad4firenze@pec.autostrade.it

OGGETTO: Autostrada A1 Milano – Napoli

Tratto: Interconnessione con l'A11 – Scandicci

PAU ex D.Lgs. 152/2006 art. 27-bis e L.R. 10/2010 art. 73-bis, “Progetto di
realizzazione della Linea Tramviaria 4.2 – Tratta le Piagge-Campi Bisenzio ed opere
connesse”, ubicata nei Comuni di Firenze e Campi Bisenzio (FI).

PROPONENTE: Comune di Firenze - Direzione Sistema Tramviario Metropolitano.

RICHIEDENTE: Comune di Campi Bisenzio

Richiesta di pareri e contributi tecnici istruttori entro il 10.07.2024



Si fa riferimento alla lettera PEC prot.37040 del 10.06.2024 inerente al progetto definitivo della linea tramviaria 4.2 Le Piagge – Campi Bisenzio e relative opere connesse, con la quale codesto Comune di Campi Bisenzio ha trasmesso una Relazione di riscontro alle osservazioni/richieste di chiarimenti formulate dai vari Enti (elab. *Relazione_riscontro_PAU_06_06_2024*), insieme ad una serie di 10 allegati planimetrici, numerati da 1.2 a 1.14, che appaiono tuttavia differire tra loro solo per l'intestazione ma non per il contenuto.

Per quanto riguarda ASPI, la documentazione fornisce risposte sia alla lettera di richiesta di integrazioni prot. 8627 del 29.04.2024 che ai pareri emessi dalla Scrivente nei precedenti anni, e precisamente a codesto Comune di Campi Bisenzio per la Verifica di Assoggettabilità a VIA con lettera prot. 14225 del 11.09.2020, nonché al Comune di Firenze – nell'ambito di un diverso procedimento autorizzativo consistente in una Conferenza di Servizi – con lettere prot. 1264 del 25.01.2021 e prot. 12563 del 13.07.2021.

La linea ricade nell'ambito territoriale della “Piana fiorentina e pratese”, nel territorio appartenente ai Comuni di Firenze e Campi Bisenzio, all'interno della Città Metropolitana di Firenze. Il tracciato della linea 4.2 misura circa 5,4 km a partire dal termine della linea 4.1 presso la stazione FS Le Piagge, fino al Capolinea Rucellai in piazza Aldo Moro a Campi Bisenzio.

Gli interventi previsti, potenzialmente interferenti con le competenze ASPI, risultano consistere in:

- A) Realizzazione di un tratto della linea tramviaria in parallelo all'autostrada dal km 284+970 al km 285+280 circa.
- B) Attraversamento dell'autostrada da parte della linea tranviaria, tramite il Sottovia Fornice sottopassante l'A1 al km 285+341, ubicato in prosecuzione al sedime stradale di via Abruzzi ed attualmente interdetto al sottoattraversamento di mezzi.

Dall'esame della documentazione trasmessa, si esprimono le seguenti valutazioni:

- 1) Per quanto riguarda il tratto in parallelismo all'A1, con la richiesta di integrazioni del 29.04.2024 si era chiesta la certificazione urbanistica atta a riscontrare la dichiarazione, riportata nella Relazione di riscontro di cui alla premessa, che nel tratto in affiancamento all'A1 la sede tranviaria si trovi tutta all'interno del centro abitato di Firenze. Poiché gli allegati trasmessi non contengono tale attestazione, al momento si prende atto di quanto dichiarato e rappresentato nella planimetria trasmessa (*Allegato_1.2*), secondo cui le opere tramviarie, compresa la pensilina di stazione della fermata S. Donnino, sono previste oltre la fascia di rispetto di 30 m. Con tale presupposto, e comunque nelle more di ricevere il certificato di destinazione urbanistica richiesto, non si esprime alcun parere per la realizzazione della linea tramviaria in parallelismo all'A1. Si fa peraltro presente che, anche qualora non potesse essere avvalorata la posizione delle opere tramviarie all'interno del centro abitato di Firenze, le stesse risulterebbero comunque assentibili, pur dovendo essere inquadrate in base a quanto stabilito, in merito alle fasce di rispetto, dal Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 30.04.92 n. 285) e dal relativo Regolamento di Attuazione (D.P.R. 16.12.92 n. 495), unitamente a quanto oggetto di ulteriori chiarimenti da parte del nostro originario

Concedente, con Circolare Anas prot. 109707/2010 e Nota dell'Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali dell'Anas prot. 86754-P del 16.06.2011.

- 2) Per quanto concerne il parcheggio previsto a servizio della stessa stazione, non si ravvisano particolari problematiche in quanto sulla base della configurazione oggi esistente e della suddetta planimetria tale elemento risulta essere riconducibile alla conformità con le normative di riferimento in materia di fasce di rispetto.
- 3) In merito all'attraversamento della linea ferrotramviaria in corrispondenza del sottovia autostradale posto alla km 285+341 della A1 (item B), si esprime un parere di massima favorevole, ferma restando l'esigenza – già rappresentata nelle suddette precedenti espressioni di ASPI – che la proposta progettuale sia sviluppata sulla scorta di una preventiva campagna conoscitiva, sia diretta che impostata sugli as-built eventualmente recuperabili presso la ns. Direzione di Tronco di Firenze, nonché attraverso specifiche ricerche documentali da condurre presso la stessa DT, al fine di consentire alla Scrivente di valutare le mutue interferenze tra nuove e preesistenti opere sul piano geometrico, strutturale e geotecnico, sia in fase di realizzazione che di esercizio.
- 4) In ordine a quanto rappresentato al punto precedente, per il prosieguo delle attività progettuali si evidenzia comunque fin d'ora che, oltre al dimensionamento delle nuove parti d'opera, dovranno essere riportate anche le pertinenti verifiche delle strutture esistenti che risultano essere esposte a condizioni di carico differenti rispetto a quanto previsto nel loro dimensionamento originario. A tal riguardo e a solo titolo esemplificato, qualora la distanza della nuova linea ferro-tramviaria rispetto alle sottostrutture (pile o spalle) risulti inferiore o uguale 15 m, gli elementi strutturali del sottovia esistente dovranno essere verificati nei riguardi dell'azione da urto da traffico ferroviario ai sensi del §3.6.3.4 di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 17 gennaio 2018 Aggiornamento delle «Norme tecniche per le costruzioni» (nel seguito NTC18). Analogamente, qualora l'altezza libera risulti inferiore ai 6 m, dovrà essere considerata anche l'azione da urto da traffico veicolare sotto i ponti ai sensi del §3.6.3.3.1 di cui alle NTC18. Qualora le verifiche di cui sopra risultassero non soddisfatte, il Proponente dovrebbe evidentemente verificare o la praticabilità di una diversa giacitura plano altimetrica dell'attraversamento all'interno della sagoma utile del fornace ovvero prevedere interventi di adeguamento delle strutture esistenti per l'applicazione dei carichi di cui sopra. Inoltre, occorrerà valutare quale sia l'incremento di carico permanente direttamente o indirettamente agente sulle fondazioni esistenti del sottovia autostradale e dovuto al posizionamento della nuova infrastruttura. Laddove questo risultasse maggiore del 10% occorrerà procedere ad una valutazione di sicurezza globale ai sensi del §8.3 di cui alle NTC18 e provvedere agli eventuali interventi di adeguamento ai sensi del §8.4.3 di cui alle NTC18 (cambio di destinazione d'uso). In ogni caso, tali valutazioni non potranno prescindere da una campagna indagini sia documentale che in situ, a cura ed onere del Proponente, che possa consentire di acquisire il livello di conoscenza necessario allo svolgimento delle valutazioni richieste.

In relazione al tema di cui ai punti 2) e 3), si fa presente che dovrà essere stipulata una Convenzione tra la Scrivente ed il gestore della linea tramviaria, da sottoporre alla preventiva

approvazione del ns. Concedente MIT, che regoli gli aspetti patrimoniali, realizzativi, gestionali e manutentivi delle opere interferenti.

In conclusione, si rappresenta che il presente parere è inviato per conoscenza al nostro Concedente Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, in adempimento agli obblighi di Convenzione Unica, per l'espressione delle rispettive determinazioni.

Distinti saluti

autostrade//per l'italia



documento firmato digitalmente
Business Unit Ingegneria e Realizzazione
Il Direttore
Ing. Luca Fontana