

**autostrade
per l'Italia**



AD/VDGC/DETC/ECP/CDS

Spett.le

Comune di Campi Bisenzio

Settore 5 – Governo del Territorio

comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it

pau@comune.campi-bisenzio.fi.it

e p.c.:

Spett.li

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto.

Direzione Generale per le autostrade e la vigilanza sui contratti di concessione autostradale

Ufficio Ispettivo Territoriale di Bologna

uit.bologna@pec.mit.gov.it

Autostrade per l'Italia S.p.A.

Direzione 4° Tronco – Firenze

autostradeperlitalia4firenze@pec.autostrade.it

Oggetto: Autostrada A1 Milano – Napoli

Tratto: Interconnessione con l'A11 – Firenze 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). Valutazione di Compatibilità ambientale - Progetto Definitivo

PROPONENTE: COMUNE DI FIRENZE - Direzione Sistema Tramviario Metropolitano

PROCEDENTE: COMUNE DI CAMPI BISENZIO

Convocazione Conferenza di Servizi in data 22.07.2025

Parere

Si fa riferimento alla lettera del 20.06.2025 di codesto Comune di Campi Bisenzio, relativa al progetto definitivo della linea tramviaria 4.2 Le Piagge – Campi Bisenzio e relative opere connesse, con la quale è data comunicazione dell'indizione della quinta

Autostrade per l'Italia S.p.A.

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di Holding Reti Autostradali S.p.A.
Sede Legale Via A. Bergamini 50 - 00159 Roma
T +39 06 43631 - F +39 06 43634090
autostrade.it - info@autostrade.it

Telegr. Autostrade Roma - Telex Autospa n. 612235
autostradeperlitalia@pec.autostrade.it
Capitale Sociale € 622.027.000,00 i.v.
CF e P.IVA 07516911000 - CCIAA Roma 1037417

riunione della Conferenza di Servizi prevista per il prossimo del 22.07.2025 ai fini del rilascio del Provvedimento Autorizzativo Unico (PAU).

Con la stessa lettera sono stati altresì inviati i verbali della terza seduta della CdS del 17.04.2025 nonché la documentazione integrativa e di chiarimento, depositata dal Proponente, predisposti in riscontro alle richieste formulate dai vari Enti e esaminate nel corso della quarta seduta della CdS.

Si premette che, riguardo l'iniziativa, ASPI ha espresso parere positivo con prescrizioni, l'ultimo dei quali è stato emesso con lettera prot. 8829 del 15.04.2025.

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:

- realizzazione di un tratto della linea tramviaria in parallelo all'autostrada A1 in carreggiata sud dal km 284+970 al km 285+280 circa;
- attraversamento dell'autostrada da parte della linea tranviaria, tramite il Sottovia Fornice esistente e sottopassante l'A1 al km 285+340, ubicato in prosecuzione al sedime stradale di via Abruzzi ed attualmente interdetto al sottoattraversamento di mezzi.

Ciò premesso, nel confermare il parere di massima positivo relativamente all'intervento in argomento, si rimanda alle valutazioni di seguito riportate in merito alle prescrizioni formulate ed al relativo recepimento in progetto.

Nello specifico, per quanto riguarda le osservazioni al momento non recepite nell'ambito del progetto definitivo, si rende necessario che la relativa ottemperanza sia garantita nell'ambito del progetto esecutivo che sarà allegato alla sottoscrivenda Convenzione, che - una volta condivisa fra le Parti e decretata dal MIT - consentirà ad ASPI di autorizzare il Proponente all'avvio dei lavori nelle aree di competenza autostradale e nelle relative fasce di rispetto.

Si riportano di seguito in nero le prescrizioni fornite da ASPI con lettera del 15.04.2025, in nero corsivo le controdeduzioni del Proponente ed in blu le valutazioni di ottemperanza di ASPI.

A) Prescrizioni nota ASPI prot. 8829 del 15.04.2025

- I. In merito al tema dell'azione eccezionale di urto da traffico ferroviario, in base all'elaborato delle sezioni tipo 'FL42-D-S-VI-GG-00-V00-ST-04-C' (in mancanza dell'elab. FL42-D-S-VI-GG-01-V00-VV-01-A citato nella Relazione di riscontro), il Proponente prevede la realizzazione di due muri in c.a. di protezione lato tramvia (in dx) e lato strada (in sx).

Per quanto riguarda il muro lato tramvia, si segnala la necessità che venga dimensionato secondo quanto indicato al §3.6.3.4 delle NTC18; al riguardo, si può già segnalare che detto muro non apparirebbe adeguato in termini di altezza, in quanto detta norma prevede il punto di applicazione della forza da urto ad una quota di 1,80 m al di sopra del piano del ferro, mentre il muro presenta un'altezza inferiore e pari a 1,25 m.

Per quanto concerne la protezione lato strada, da parte di ASPI si preferirebbe che venisse mantenuta la soluzione preventivamente annunciata dal Proponente e consistente in una barriera di sicurezza di tipo standard, da prevedere - secondo quanto già indicato da ASPI nella lettera del 02.12.2024 - con adeguati livelli di contenimento e spazio di funzionamento in relazione alla larghezza geometricamente disponibile, fornendo evidenza dei requisiti prestazionali ipotizzati (livello di contenimento, larghezza operativa, intrusione veicolare), mediante la produzione di opportuni elaborati grafici. Laddove invece venisse confermata la soluzione con muro in c.a., lo stesso dovrà avere un'altezza dal piano stradale di almeno 1,50 m e dovranno essere forniti la verifica all'urto nonché gli accorgimenti atti a proteggere eventuali spigoli vivi del muro stesso.

Considerato che la strada termina all'ingresso del deposito e che la velocità di percorrenza sarà limitata (30 km/h), si è ritenuto di posizionare la barriera stradale all'esterno del marciapiede per la protezione della spalla del sottovia autostradale. La barriera è allineata verso ovest con l'inizio del muro di contenimento dell'area del deposito e quindi non serve un terminale, mentre sul lato est è previsto un terminale. Sono previsti gli elementi terminali di inizio

e fine barriera e vengono riportati i requisiti prestazionali della barriera H2 prevista.

La richiesta di ASPI in merito alla protezione lato strada, come già indicato nella lettera del 02.12.2024 e inizialmente prospettata dal Proponente, consisteva nell'utilizzo di una barriera di sicurezza di tipo standard - con adeguati livello di contenimento e spazio di funzionamento in relazione alla larghezza geometricamente disponibile, per cui si richiedeva di dare evidenza dei requisiti prestazionali ipotizzati (livello di contenimento, larghezza operativa, intrusione veicolare), nella posizione più idonea al termine del ciglio pavimentato davanti il marciapiede.

Constatato che il Progettista non ha ritenuto opportuno seguire tale indicazione, la scelta delle protezioni da adottare per suddetta strada di servizio sono quindi demandabili al Comune di Campi Bisenzio in qualità di futuro ente gestore della medesima, atteso altresì che le protezioni per l'urto e/o lo svio non riguarderebbero in ogni caso le opere autostradali (di competenza ASPI).

- II. In merito all'incremento dei carichi in fondazione, di cui nella Relazione di riscontro viene asserito che saranno condotte le opportune analisi quantitative, si prende atto, della soluzione prospettata, per la quale si rimanda tuttavia agli esiti della verifica di ottemperanza da redigersi preventivamente alla stipula della Convenzione.

Si conferma che, per quanto riguarda i carichi verticali in fondazione, la distanza tra la zattera di fondazione delle spalle esistenti e la sede tranviaria/stradale è tale da consentire una diffusione dei carichi senza l'interessamento delle strutture autostradali. Nella fase della progettazione esecutiva sarà predisposto apposito documento con analisi quantitative sui carichi dovuti alla nuova realizzazione stradale/tranviaria come richiesto.

Si accetta il rimando delle verifiche di impatto sulle fondazioni dell'opera di attraversamento secondo le indicazioni delle NTC 2018 alla successiva fase di PE, con la precisazione che tale evidenza dovrà essere riscontrata positivamente con valutazioni numerico-quantitative, secondo modalità da condividere con la scrivente; in caso contrario, dovranno essere perseguite, a totale onere e carico del Proponente, le indicazioni date dalle stesse NTC

sull'adeguamento delle opere esistenti sia relativamente alla progettazione sia all'esecuzione dei lavori.

Per questo specifico aspetto si conferma quindi il parere di massima favorevole ma condizionato all'esito positivo delle calcolazioni richieste in ottemperanza alla prescrizione originaria.

- III. In merito al franco elettrico - di cui al precedente punto 1.d) della precedente lettera di ASPI – dovrà essere rappresentato il franco elettrico minimo di 30 cm.

Prescrizione ottemperata

- IV. In merito alla necessità che in fase di progettazione esecutiva venga interessata la nostra Direzione 4° Tronco di Firenze per tutte le attività di cantierizzazione e garantito che tali attività consentano comunque la manutenzione dell'opera autostradale, si prende atto che il Proponente ottempererà a tale prescrizione, fornendo alla ns. DT4 in fase di progetto esecutivo i relativi elaborati.

Come già riportato nella precedente relazione di riscontro ai pareri, si conferma che nelle fasi di cantierizzazione sarà sempre consentita la manutenzione dell'opera autostradale; nella fase di progettazione esecutiva verranno previsti elaborati che esplicitano la possibilità di effettuare la manutenzione al sottovia autostradale anche nelle fasi di cantiere come richiesto.

Per tale prescrizione, si rimane in attesa del Progetto Esecutivo nel quale si dovrà poter riscontrare il recepimento.

- V. Come già riportato nella precedente relazione di riscontro ai pareri, si conferma che nelle fasi di cantierizzazione sarà sempre consentita la manutenzione dell'opera autostradale; nella fase di progettazione esecutiva verranno previsti elaborati che esplicitano la possibilità di effettuare la manutenzione al sottovia autostradale anche nelle fasi di cantiere come richiesto.

Come indicato al punto 6) della precedente lettera di ASPI, nel progetto esecutivo da allegarsi alla Convenzione da stipularsi tra la scrivente, il proprietario ed il gestore della linea tranviaria, il proponente dovrà trasmettere la documentazione inerente all'attraversamento della linea ferrotranviaria e della nuova viabilità stradale in corrispondenza del sottovia autostradale al km

285+340 ca. dell'A1. In particolare, le planimetrie e le sezioni trasversali dovranno riportare le opere (o le porzioni di esse) dei tratti in parallelismo all'A1, (anche del parcheggio di S. Donnino) e riportate le distanze delle stesse dalla proprietà e dalle opere autostradali, in modo da individuare chiaramente le opere, previste entro i 30 m dal limite di proprietà autostradale, la cui realizzazione è ammissibile e quelle esterne al limite stesso.

I progettisti confermano che nel progetto esecutivo verrà predisposta la documentazione tecnica necessaria a supportare la convenzione citata, quest'ultima non a carico dello scrivente progettista.

Per tale prescrizione, si rimane in attesa del Progetto Esecutivo nel quale si dovrà poter riscontrare il recepimento.

B) Prescrizioni da inserire nella Convenzione

Le prescrizioni di cui ai punti 7 ed agli aspetti ambientali i), ii) e iii) della lettera ASPI del 15.01.2025 verranno inserite nella Convenzione, come già precedentemente indicato.

Distinti Saluti