



AD/DG/BUIR/ECP/CCI/MT

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 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
Autostradepperlitaliadt4firenze@pec.autostrade.it

OGGETTO: 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
Comunicazione del verbale della seconda riunione della Conferenza di
Servizi del 03.12.2024 – Richiesta dei contributi istruttori sulle
integrazioni e convocazione della terza riunione della Conferenza dei
Servizi.
Espressione parere

Autostrade per l'Italia SpA

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento
da parte di Holding Reti Autostradali SpA
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
autostradepperlitalia@pec.autostrade.it
Capitale Sociale € 622.027.000,00 i.v.
CF e P.IVA 07516911000 - CCIAA Roma 1037417



Si fa riferimento alla lettera del 24.12.2024 del 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 stata trasmesso il verbale della seconda riunione della Conferenza di Servizi del 03.12.2024, depositata la documentazione integrativa e di chiarimento e fissata al 20 gennaio 2025 la terza seduta della Conferenza di Servizi.

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 sottopassante l'A1 al km 285+340, ubicato in prosecuzione al sedime stradale di via Abruzzi ed attualmente interdetto al sottoattraversamento di mezzi.

Di seguito si riportano le considerazioni della scrivente in merito ai punti indicati da Aspi nella lettera prot. 23774 del 02.12.2024.

1.a) e 1.b) 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' e all'elab. FL42-D-S-VI-GG-01-V00-VV-01-A, 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 livello 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.

1.c) 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.

1.d) in merito al franco elettrico, di cui nella Relazione di riscontro viene asserito che sarà garantito un franco elettrico minimo di 30 cm (che dovrebbe risultare coerente con il Manuale di Progettazione), se ne prende atto positivamente.

2) Per il parcheggio previsto a servizio della fermata S. Donnino, posizionato al limite dell'esistente sottovia dell'A1 di Via Pistoiese, si prende atto dell'eliminazione degli stalli di parcheggio e della conseguente realizzazione, all'interno dei 3 m dal limite di proprietà autostradale, della sola corsia proveniente dal sottovia di via Pistoiese che consente l'accesso al parcheggio. Nelle successive fasi di sviluppo progettuale si dovrà pertanto mantenere tale previsione progettuale

3) in merito alla segnalazione di Aspi secondo cui le aree di proprietà autostradali non possono essere oggetto di esproprio o di occupazione temporanea, si recepisce la presa d'atto del proponente.

4) 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.



5) in merito al perimetro tratteggiato riportato nella Planimetria di individuazione delle WBS dell'opera ferroviaria, si prende atto che trattavasi di un refuso, eliminato nell'elaborato aggiornato.

6) In merito alla Convenzione da stipularsi tra la scrivente, il proprietario ed il gestore della linea tranviaria, si prende atto che il Proponente fornirà, nella fase di progettazione esecutiva, la documentazione richiesta per la stipula.

In merito alle prescrizioni di seguito riportate, relative al punto 7) ed agli aspetti ambientali i), ii) e iii), si prende atto delle risposte del Proponente; pertanto, le prescrizioni saranno inserite in Convenzione.

Ciò premesso, da parte della scrivente si esprime il proprio parere positivo con le prescrizioni vincolanti di seguito riportate, la cui verifica di ottemperanza è rimandata all'esame degli elaborati da doversi allegare alla Convenzione per l'occupazione e l'attraversamento della sede autostradale e che, una volta condivisa fra le Parti dovrà essere soggetta alla approvazione del Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e solo a seguito della quale, potranno essere avviati i lavori nelle aree di competenza autostradale e nelle relative fasce di rispetto.

Prescrizioni:

1.a) e 1.b) In merito al tema dell'azione eccezionale di urto da traffico ferroviario, 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.

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 con adeguati livello 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.

1.c) in merito all'incremento dei carichi in fondazione, dovranno essere condotte le opportune analisi quantitative.

1.d) in merito al franco elettrico, dovrà essere garantito un franco elettrico minimo di 30 cm.

4) Le attività di cantierizzazione dovranno consentire sempre la manutenzione dell'opera autostradale, in fase di progettazione esecutiva dovrà essere interessata la nostra Direzione 4° Tronco di Firenze.

6) In merito 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 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 alla limite stesso.

7) dovranno rimanere a carico del proponente gli oneri ed responsabilità di tutte le attività per l'esecuzione dei lavori, di natura ambientale ed inerente alla sicurezza nei luoghi di lavoro.

- i)** Qualora dovesse emergere, anche a seguito delle risultanze del piano di monitoraggio post operam previsto da progetto, la necessità di realizzare ulteriori mitigazioni acustiche a protezione dei ricettori, gli oneri di tali interventi dovranno intendersi a totale ed esclusivo carico del Proponente. Inoltre, qualora si rendesse necessaria l'installazione di nuove barriere nei tratti di competenza ASPI, la progettazione dovrà essere condivisa con ASPI stessa.
- ii)** dovrà intendersi a totale ed esclusivo carico del Proponente la gestione di eventuali superamenti dei limiti normativi dovuti all'impatto dei lavori e dell'opera in esercizio sulle diverse componenti ambientali.



- iii) Per quanto riguarda il tema della gestione delle terre e rocce da scavo, fermo restando che la gestione delle aree interessate dagli scavi e dei materiali che ne originano, dal punto di vista della disciplina ambientale e delle relative procedure amministrative, dovrà intendersi a totale carico del Proponente, dovranno essere concordate con la Direzione 4° Tronco di Firenze le modalità operative e logistiche inerenti la gestione dei materiali da scavo laddove verranno eseguiti scavi nelle aree di pertinenza ASPI.

Distinti saluti



documento firmato digitalmente da

Luca Fontana

Direttore Ingegneria e Realizzazione