



Allegato:

Risposta al prot. n. 0027302/2023 del 26/05/2023

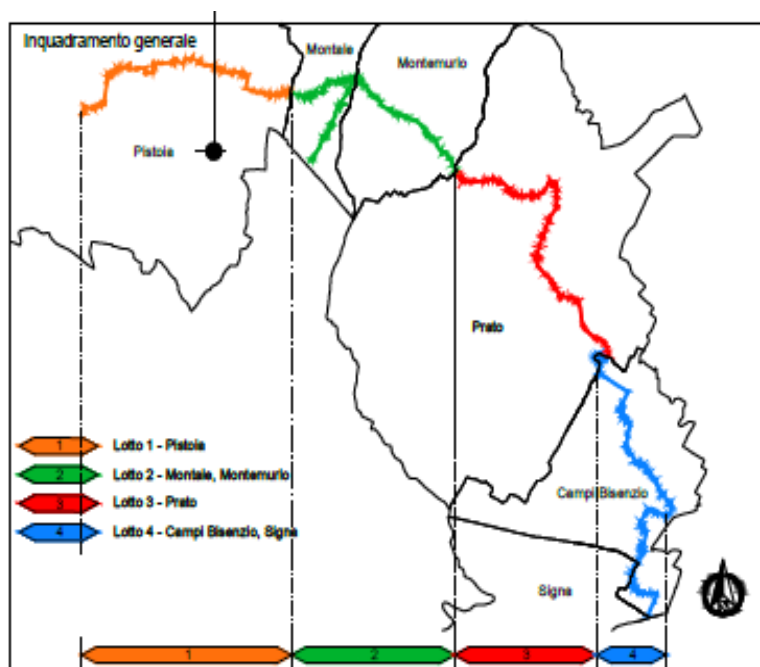
Oggetto: Progetto PNRR - M2C2 I 4.1.1 - Ciclovie turistiche "CICLOVIA TURISTICA NAZIONALE DEL SOLE" VERONA - FIRENZE TRONCO 2 LOTTO 4 Campi Bisenzio – Signa CUP C31B22001650004 - CONVOCAZIONE CONFERENZA DEI SERVIZI DECISORIA PER L'APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO E L'ATTIVAZIONE DELLA PROCEDURA DI VARIANTE AUTOMATICA.

Contributo tecnico istruttorio.

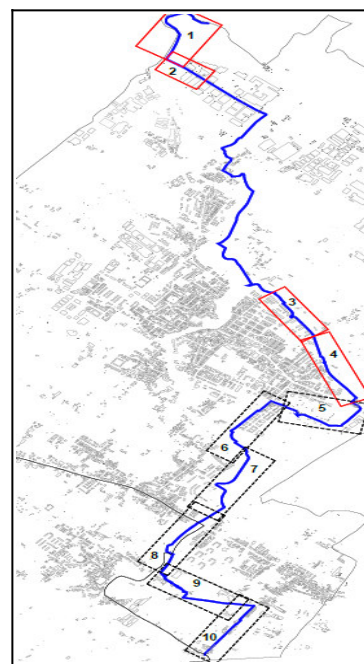
Alla **Città Metropolitana di Firenze**
Direzione Progetti Strategici
c.a. Ing. Carlo Ferrante
cittametropolitana.fi@postacert.toscana.it

E, p.c. **Direzione Mobilità, Infrastrutture e
Trasporto Pubblico Locale**
Settore Trasporto Pubblico Locale su Ferro e
Marittimo – Mobilità Sostenibile
c.a. Ing. Enrico Becattini

In riferimento alla Vostra richiesta prot. n. 0027302/2023 del 26/05/2023 finalizzata al procedimento di cui in oggetto, preso visione della documentazione trasmessa dal proponente, si rileva che il progetto riguarda la realizzazione del tratto “Tronco 2 Lotto 4” della Ciclovía del Sole, che attraversa i territori del Comune di Campi Bisenzio e del Comune di Signa.



- Lotto 4: inquadramento area intervento.



Dalla localizzazione delle opere in questione in relazione alle strade regionali e alle infrastrutture di trasporto stradali e ferroviarie di interesse nazionale, tenuto conto anche di quanto riportato nel Piano Regionale



Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 18 il 12 febbraio 2014 (BURT n.10 del 28/02/2014 Parte I) e prorogato dall'art. 94 della L.R. 15/2017, si precisa quanto segue:

A. Strade regionali

Dall'esame degli elaborati del progetto in oggetto si rileva un'interferenza con la SR 66 in prossimità dell'attraversamento sul fosso Reale. In particolare dalle planimetrie denominate "SOLE2_21-35_D_4_1.11_C_Stato di fatto_Planimetria, sezioni e fotografie" e "SOLE2_21-35_D_4_2.10_C_Progetto_Planimetria e sezioni" si evincono la presenza di un attraversamento a raso della pista sulla SR 66 e la percorrenza della medesima ciclovia sopra un'opera d'arte esistente della strada regionale.

Dall'analisi di tali elaborati non risulterebbero modifiche plano-altimetriche alla strada nell'opera di scavalco del fosso Reale rispetto allo stato attuale. Tuttavia si ribadisce che in ogni caso non dovranno essere apportate modifiche dimensionali alla sezione trasversale attuale della strada regionale, allo scopo di tutelare la sicurezza della circolazione ed il livello di servizio dell'infrastruttura. Dovranno essere analizzate e valutate in sede progettuale tutte le fasi inerenti la cantierizzazione delle opere interferenti con la viabilità regionale e definita tutta la segnaletica temporanea e permanente in accordo alle normative vigenti.

Si ricorda che, ai sensi dell'art. 2 del Regolamento Regionale approvato con DPGR n. 41/R del 2004, i progetti dovranno essere autorizzati dalla Città Metropolitana di Firenze, Ente gestore ex art. 23 L.R. 88/98 della SR 66, anche nelle Conferenze di Servizi.

Ciò premesso si richiede una verifica sulla possibilità di individuare un attraversamento della SS66 tramite sottopasso, anche individuando una nuova localizzazione dell'attraversamento. E' infatti da evitare che la strada regionale sia condizionata da una struttura semaforica che ne penalizza la funzionalità.

Si segnala infine che la presente ciclovia nel tratto esaminato intersecherà il futuro tracciato della Tranvia Linea 4.2, per questa interferenza si rimanda al parere del Settore regionale competente per tale infrastruttura.

B. Infrastrutture di trasporto stradali di interesse nazionale

Dall'analisi degli elaborati grafici, in particolare le tavole "SOLE2_21-35_D_4_2.3_A_Progetto_Planimetria e sezioni", "SOLE2_21-35_D_4_2.1_A_Progetto_Planimetria e sezioni" si evidenzia che il progetto della ciclovia prevede il sottoattraversamento dell'infrastruttura autostradale A1 Milano-Napoli da viale Primaldo Paolieri e il sottoattraversamento dell'Autostrada A11 Firenze-Pisa Nord in prossimità dello Svincolo Prato-Est.

A tale riguardo, si segnala che tra gli interventi previsti nel PRIIM nel territorio interessato è indicato quello relativo all'A11 – Terza Corsia A11 Firenze-Pistoia", che riguarda l'allargamento a tre corsie nelle tratte Firenze-Pistoia e Pistoia-Montecatini Terme.

A maggio 2016 il Ministero dell'Ambiente, con decreto n. 134/2016 ha espresso parere di compatibilità ambientale al progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A11, presentato da Autostrade per l'Italia, subordinandolo al rispetto di alcune prescrizioni.

Nel giugno 2018 si è chiusa con decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti n. 9232/2018 la procedura d'Intesa per la localizzazione dell'opera avviata nel settembre 2017, su cui la Giunta Regionale con delibera n. 3 del 08/01/2018 aveva espresso parere favorevole condizionato al recepimento delle osservazioni, condizioni e prescrizioni.

A dicembre 2021 il MISE ha emanato il decreto direttoriale di verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali. Autostrade per l'Italia, nelle more dell'approvazione del progetto esecutivo da parte del Ministero,



a novembre 2022 ha avviato le attività propedeutiche (Lotto 0) relative a bonifica ordigni bellici, archeologia e cantierizzazioni.

Inoltre, nella tavola "SOLE2_21-35_D_4_2.1_A_Progetto_Planimetria e sezioni" si rileva che nell'ultimo tratto del progetto la ciclopista sottoattraversa la SS719 Prato-Pistoia (Declassata di Prato) e prosegue parallela al fiume Bisenzio fino a via dei Gonfienti. Si rileva, a tal proposito, che in sede di Conferenza di Servizi relativa al progetto di ampliamento alla terza corsia Firenze-Pistoia è stata richiesta dai Comuni di Prato e Campi Bisenzio l'opera compensativa inerente il "Raddoppio Ponte Lama e adeguamento tratti di raccordo su Declassata". L'opera è localizzata in corrispondenza dello svincolo autostradale di Prato Est e consiste nell'adeguamento a 2 corsie di viale Leonardo da Vinci e nel raddoppio del ponte sul Fiume Bisenzio (Ponte Luciano Lama). Lo studio preliminare è in corso di condivisione con Anas.

Per quanto sopra, si ritiene opportuno il proseguo del coinvolgimento con Autostrade per l'Italia SpA, quale Ente gestore dell'infrastruttura autostradale, già coinvolta nel procedimento istruttorio, per le valutazioni di competenza in merito a eventuali interferenze dell'opera con la rete stradale esistente e con gli interventi in corso di progettazione e realizzazione sopra richiamati, e si segnala anche l'opportunità di coinvolgere ANAS SpA, in qualità di Ente gestore delle strade statali per le valutazioni di competenza in merito a eventuali interferenze dell'opera con la SS719.

C. Infrastrutture ferroviarie

Non si evidenziano elementi di particolare rilevanza per quanto di competenza in riferimento agli ambiti ferroviari esistenti o previsti nel PRIIM.

Si ricorda che le strade regionali sono gestite dalle Province toscane e dalla Città Metropolitana di Firenze ex art. 23 della LR n°88/98 e che ai medesimi Enti sono delegate le competenze che la legislazione vigente attribuisce all'Ente proprietario; pertanto si rinvia al parere della Provincia per gli ulteriori aspetti di competenza. Le strade statali sono gestite da ANAS S.p.A., la rete autostradale dalle società Concessionarie.

Cordiali saluti.

Il Dirigente
Ing. Marco Ierpi

SD, ES