



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

Via Nomentana, 2 – 00161 Roma

DGVCA

Div.4

Rif. Vs. nota n. 37040 del 10.06.2024

Comune di Campi Bisenzio

Settore 4

Opere Pubbliche, Patrimonio e Ambiente

comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it

E.P.C.

Comune di Firenze

Direzione sistema tranviario metropolitano

Viale Fratelli Rosselli, 5/7

50144 - FIRENZE

sistematramviario@pec.comune.fi.it

giacomo.bioli-pini@comune.fi.it

Autostrade per l'Italia S.p.A.

DG/BUIR/DSVR/DSVI/ECP

Via A. Bergamini, 50 – 00159 ROMA

autostradeperitalia@pec.autostrade.it

Autostrade per l'Italia S.p.A.

Direzione 4° Tronco Firenze

Via Limite – 50013 Campi Bisenzio (FI)

autostradeperitalia4firenze@pec.autostrade.it

Ufficio Territoriale di Bologna

Viale A. Masini, 8 - 40126 BOLOGNA

uit.bologna@pec.mit.gov.it

Oggetto: 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 Tranviario Metropolitano.
RICHIEDENTE: Comune di Campi Bisenzio.

Parere istruttorio MIT – DGVCA.

COMUNE DI CAMPI BISENZIO
Comune di Campi Bisenzio

E

Protocollo N.0043967/2024 del 10/07/2024



MIT

svca@pec.mit.gov.it
div4.dgvca@mit.gov.it
tel. 06.4412.2999

✓

✓

Con la nota in riferimento codesto Comune ha richiesto un parere ed un contributo tecnico istruttorio relativamente alla proposta di realizzazione di un tratto della linea tramviaria in oggetto in stretta adiacenza all'autostrada A1.

A tale proposito si evidenzia quanto segue.

La prevista linea ferroviaria 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 della Società concessionaria Autostrade per l'Italia, risultano consistere in:

A) *Realizzazione di un tratto della linea tramviaria in parallelo all'autostrada dal km 284+970 al km 285+280.*

Al proposito 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; nelle more di ricevere il certificato di destinazione urbanistica atto a dimostrare che nel tratto in affiancamento all'A1 la sede tranviaria si trovi tutta all'interno del centro abitato di Firenze si sospende il relativo parere in merito.

Si evidenzia inoltre che, anche qualora non potesse essere avvalorata la posizione delle opere tramviarie all'interno del centro abitato di Firenze, le stesse risulterebbero comunque assentibili, solo se conformi a quanto stabilito, in merito alle fasce di rispetto, dal Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 30.04.92 n. 285), dal relativo Regolamento di Attuazione (D.P.R. 16.12.92 n. 495), dalla Circolare Anas prot. 109707/2010 e dalla Nota dell'Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali dell'Anas prot. 86754-P del 16.06.2011.

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.*

Relativamente a tale aspetto si esprime un parere di massima favorevole, ferma restando l'esigenza che poiché la linea tramviaria in progetto nonché l'infrastruttura stradale sottopassano un'opera d'arte autostradale, oltre al dimensionamento delle nuove parti d'opera dovranno essere riportate in progetto 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 esemplificativo, 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» (NTC2018). 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 NTC2018. 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 fornice 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.



MIT

svca@pec.mit.gov.it
div4.dgvca@mit.gov.it
tel. 06.4412.2999

1

d

C) *Realizzazione fermata S. Donnino e relativo parcheggio.*

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.

In ordine a quanto sopra rappresentato, si evidenzia comunque fin d'ora che dovrà essere stipulata una Convenzione disciplinante i rapporti tra i soggetti interessati da sottoporre alla preventiva approvazione di questo Concedente MIT, che regoli gli aspetti patrimoniali, realizzativi, gestionali e manutentivi delle opere in argomento.

Il Direttore Generale

Felice Morisco



MIT

svca@pec.mit.gov.it
div4.dgvca@mit.gov.it
tel. 06.4412.2999

d