



Allegato:

Risposta al prot. n. 0329993 del 11/06/2024

**Oggetto:** 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. Richiesta di pareri e contributi tecnici istruttori.

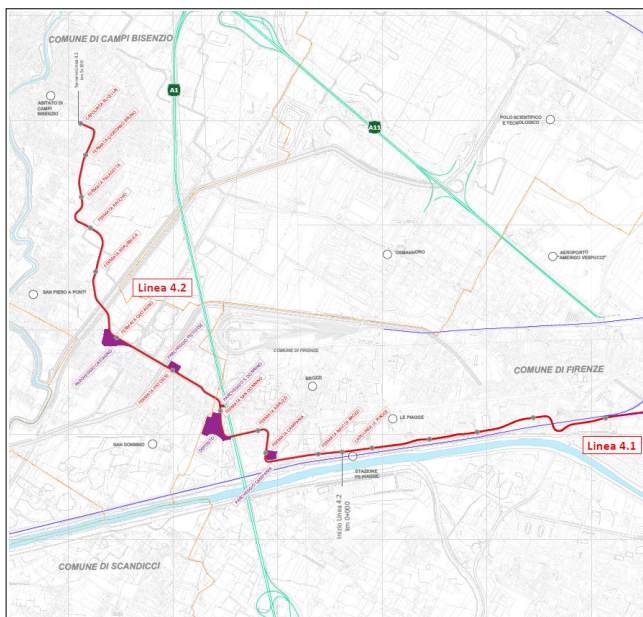
*Contributo tecnico istruttorio.*

Al **Comune di Campi Bisenzio**  
(Città Metropolitana di Firenze)  
Settore 4 – opere Pubbliche, Patrimonio e  
Ambiente  
*c.a. Arch. Michela Brachi*

E, p.c. **Direzione Mobilità, Infrastrutture e  
Trasporto Pubblico Locale**  
*c.a. Direttore Enrico Becattini*

In merito alla Vostra richiesta di contributo prot. n. 0329993 Data 11/06/2024 afferente il procedimento in oggetto, preso visione della documentazione trasmessa dal proponente Comune di Firenze – Direzione Sistema Tramviario Metropolitano, si rileva che il progetto riguarda la realizzazione della linea tramviaria 4.2 – Tratta le Piagge-Campi Bisenzio e relative opere connesse. 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.

Il progetto ricade nei Comuni di Firenze e Campi Bisenzio (FI).



- Corografia generale tratta Linea Tramviaria 4.2.



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, comprensivo dei documenti di monitoraggio annuali curati dalla Direzione Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale, si rileva quanto segue:

#### A. Strade regionali

Per quanto attiene alle modifiche plano altimetriche della SR 66 nella tratta regionale, dovrà essere acquisita dal soggetto proponente specifica autorizzazione sul progetto definitivo, di cui all'art. 2 del Regolamento Regionale n. 41/R/2004 e s.m.i., la cui competenza è attribuita alla Città Metropolitana di Firenze.

Dovrà, inoltre, essere garantita la sicurezza stradale nelle parti di tracciato nelle quali è previsto l'affiancamento della linea ferro-tramviaria, senza limitazioni funzionali rispetto all'attuale capacità della SR 66.

#### B. Infrastrutture di trasporto stradali di interesse nazionale

Dall'analisi della documentazione e degli elaborati grafici, con particolare riferimento all'Allegato 1.2 della Relazione di riscontro pareri ricevuti si evidenzia che la nuova linea tranviaria prevede il sottoattraversamento dell'autostrada A1 di una sede stradale in prosecuzione di via Abruzzi, nel tratto ove risultano già terminati i lavori di ampliamento del sedime autostradale alla 3a corsia.

Per quanto sopra, si ritiene opportuno il prosieguo 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.

Per quanto attiene al collegamento del sistema tramviario con il Parcheggio scambiatore A1 di Osmannoro, si evidenzia che:

- il Parcheggio scambiatore A1 di Osmannoro è previsto nell'ambito delle opere connesse alla 3° corsia autostradale Firenze Nord – Firenze Sud, il cui progetto definitivo è stato approvato in conferenza di servizi il 17 giugno 1999;

- all'epoca dell'approvazione del progetto definitivo della 3° corsia A1 Firenze Nord – Firenze Sud era previsto un interscambio ferroviario ad oggi non realizzato;

- ASPI ha proposto al MIT una variante al Parcheggio scambiatore di Osmannoro per l'utilizzo dell'area per le operazioni invernali di Autostrada. In particolare l'area verrà utilizzata per deposito dei mezzi neve e per l'eventuale sosta di mezzi pesanti in caso di blocco del traffico sulla variante di valico, rendendosi in ogni caso disponibile alla realizzazione di un parcheggio scambiatore qualora sia possibile realizzare l'interscambio con i veicoli autostradali, così come indicato nella primitiva previsione approvata in conferenza di servizi.

Pertanto, anche al fine di definire in tempi brevi la destinazione finale dell'area del Parcheggio di Osmannoro e terminare i lavori della 3° corsia A1 Firenze Nord – Firenze Sud, è opportuno che sia valutata in tempi rapidi la possibilità di dotare il medesimo Parcheggio del collegamento con la tramvia.



A tale proposito è stata data notizia allo scrivente Settore di un possibile collegamento fra la tramvia e l'area di Osmannoro tramite servizio navetta bus al cui progetto sta lavorando il Comune di Firenze.

C. Infrastrutture ferroviarie

Parte della tratta tramviaria in oggetto è posta in prossimità della linea ferroviaria elettrificata a doppio binario Firenze – Pisa; il PRIIM, nell'allegato A.b.4 "Ferrovie" alla Scheda F-FIPI-0001-ID50, prevede il potenziamento di detta linea ferroviaria con eventuale terzo binario o quadruplicamento nella tratta bivio Olmatello - bivio Renai.

La programmazione degli interventi per le infrastrutture ferroviarie di interesse nazionale rientra nelle competenze statali ed è esercitata attraverso la sottoscrizione di un Contratto di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Ente gestore.

Si raccomanda pertanto il coinvolgimento di RFI in tutte le fasi progettuali/approvative/esecutive al fine di garantire la sicurezza della linea ferroviaria e coordinare al meglio l'esecuzione delle opere eventualmente interferenti con la ferrovia o con la sua fascia di rispetto (D.P.R. 753/80).

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 e la rete ferroviaria statale da RFI S.p.A..

Cordiali saluti.

Il Dirigente  
Ing. Marco Ierpi

SD, ES