

STUDIO LEGALE
PIEMONTESE – VALLINI
ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE

AVV. PAOLO PIEMONTESE
AVV. FRANCESCO VALLINI
AVV. MARTINA PAOLUCCI

piemontese@piemontesevallini.it
vallini@piemontesevallini.it
paolucci@piemontesevallini.it

Firenze, 22 ottobre 2024

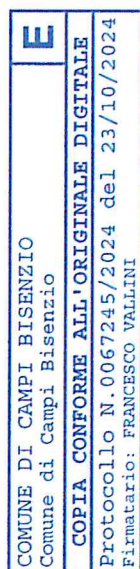
Spett.le
Comune di Campi Bisenzio

A mezzo PEC all'indirizzo: comune.campi-bisenzio@postacert.toscana.it

**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).
Convocazione Conferenza dei Servizi del 25.10.2024**

Spettabile Amministrazione,

in relazione all'oggetto, invio la presente in nome e per



Campi Bisenzio (FI), in via San Giusto ed in via Masaccio, ovvero aderenti al

Comitato spontaneo “via San Giusto via Masaccio”, con sede in Campi Bisenzio, via San Giusto n. 13,

I suddetti, visto l’Avviso di convocazione della Conferenza dei Servizi per il 25 ottobre p.v. pubblicato, trasmettono, mio tramite, le seguenti osservazioni, affinché formino oggetto di debita considerazione ai fini di ogni valutazione e determinazione.

1. Per l’aspetto che rileva verso la posizione degli interessati, la Conferenza dei Servizi è chiamata ad esaminare la introduzione della variante progettuale relativa all’ultimo tratto del percorso tranviario previsto; come ormai noto, secondo detta ipotesi, la linea dovrebbe essere modificata in modo che il tratto finale si snodi lungo Via Giordano Bruno, per immettersi nelle Via San Giusto e Via Masaccio e raggiungere infine Via Don Gnocchi, sul lato ovest di Piazza Aldo Moro.

La variante in questione, richiesta dal, Comune di Campi Bisenzio, fermamente contestata da coloro che abitano ed operano lungo via San Giusto e via Masaccio - alla luce dell’ impatto pregiudizievole, causato dalla realizzazione e dall’esercizio della linea modificata, sulla qualità della vita dei residenti e sulle proprietà ed attività esistenti - comporta molteplici e notevoli criticità sotto l’aspetto tecnico-attuativo.

Dette problematiche – tra cui alcune non superabili, se non attraverso lo strumento della deroga - sono state rilevate ed evidenziate, a conferma delle osservazioni a suo tempo formulate dagli interessati, in sede di elaborazione della variante progettuale, come di seguito, per comodità di chi legge, viene riportato, quale estratto della Relazione pubblicata sulla variante del tracciato:

1. *Allungamento del tracciato di circa 66 m.*
2. *Inserimento nel tracciato di due nuove curve per svoltare su via G. Bruno e via S. Giusto, con particolare criticità per la seconda curva di raggio del binario interno in uscita dalla fermata “Giordano Bruno” molto contenuto (21,40 m), che risulta inferiore a 25 metri prescritti dalla norma UNI7156:2020 ma comunque derogabile in*

casi particolari. Tali inserimenti nel tracciato avranno un impatto sui tempi di percorrenza e comporteranno maggiori disagi per utenza e cittadinanza, oltre che richiedere particolari accorgimenti al fine di limitare l'impatto acustico dovuto allo stridio ruote/rotaie. Al fine di contenere tale rumore, si prevedono dei dispositivi ungibordo con conseguenti maggiori oneri di manutenzione sia ordinaria che straordinaria (rotaie/armamento/veicolo), che in ogni caso non saranno comunque in grado di eliminare tale disagio completamente.

3. Nella tratta in via Masaccio, la vicinanza dei ricettori residenziali e la presenza di numerosi accessi e parcheggi comporterà una velocità di esercizio ridotta non oltre 25 km/h e la scelta di un armamento ad elevate prestazioni in termini di contenimento delle vibrazioni, comunque non completamente eliminabili.

4. La sagoma statica, ai sensi della norma UNI7156:2020, richiede una riprofilatura del marciapiede con la larghezza di circa 130 cm, minore dei 150 cm prescritti dal DM 6792/2001, ma comunque derogabile per brevi tratti come quello in argomento.

5. Presenza di numerosi accessi privati che possono determinare problematiche con l'esercizio tranviario e di interferenza tra il regolare esercizio della linea tranviaria e l'utilizzo delle proprietà private.

6. In linea generale, maggiori problematiche afferenti agli espropri che interessano anche attività commerciali.

7. Necessità di istituire un senso unico di marcia lungo via S. Giusto per garantire condizioni di sicurezza all'utenza privata ed all'esercizio tranviario, con limitazione dei transiti ai soli residenti.

8. Interferenza critica con il balcone del fabbricato posto all'intersezione tra le vie S. Giusto, Masaccio, della Prunaia e di Sotto, sia durante la fase di realizzazione delle opere che durante la fase di esercizio della linea tranviaria che richiede particolari misure mitigative del rischio.

9. Interferenza per gran parte del tracciato (lungo via S. Giusto e via Masaccio) con una fognatura gestita da Pubbliaque di dimensioni importanti (da diam. 1.000 a diam. 1.500), che comporterà un aggravio in termini di tempi e di costi di realizzazione.

10. Maggiori difficoltà operative di esecuzione e di sicurezza in quanto risultano presenti vincoli legati alla presenza di fabbricati e relative pertinenze (es. parcheggi ed accessi) più ostacolanti rispetto a quelli presenti nel tracciato previsto nel progetto definitivo.

2. In sede di valutazione della variante proposta e dei relativi effetti, si ritiene che l'analisi tecnica debba essere compiuta, in via prioritaria, attraverso la verifica circa la effettiva e puntuale compatibilità del passaggio della linea in stretta adiacenza (secondo il tracciato della variante) rispetto ai fabbricati posti lungo le due strade, segnatamente sotto il profilo dell'impatto acustico, della sicurezza e delle distanze rispetto alle abitazioni e costruzioni esistenti.

Per quanto riguarda le suddette specifiche criticità, rilevate in sede di predisposizione della variante richiesta dal Comune di Campi Bisenzio, preme sottolineare come, ad avviso degli interessati, la valutazione dovrebbe essere effettuata secondo determinati e corretti criteri.

In tal senso, si deve osservare come la introduzione di una variante progettuale che, con il coinvolgimento di due strade cittadine oggettivamente inidonee ad ospitare il passaggio della tramvia, comporti l'insorgere di numerose e variegate criticità realizzative e di coesistenza con il tessuto urbano interessato, accompagnate dall'aumento dei costi e dall'aggravio del procedimento per la realizzazione dell'opera, con la imposizione di gravi sacrifici ad una parte della cittadinanza, possa trovare ragione e legittimazione, esclusivamente e tassativamente, nella presenza nel progetto originario di problematiche tali da dover forzatamente apportare le dovute modificazioni progettuali, seppur produttive di simili negativi effetti.

Al contrario, nel caso in esame, non è dato comprendere quali sarebbero le – altrimenti infronteggiabili - carenze e criticità che dovrebbero determinare la variazione del percorso già studiato ed approvato; sul punto, le due ipotesi progettuali, se ed in quanto recanti entrambe alcune criticità, dovrebbero

comunque essere opportunamente confrontate e bilanciate, per guidare la scelta verso la soluzione che, evidentemente, presenta i minori problemi

Quanto sopra riveste specifica rilevanza, tra l'altro, con riferimento alla annunciata utilizzazione dello strumento della deroga, che parrebbe volersi applicare, ai fini della approvazione della variante, a fronte del mancato rispetto, a carico della sopravvenuta ipotesi progettuale, di determinati, importanti parametri imposti dalla normativa in materia.

In effetti, occorre ricordare che la deroga, per definizione, è uno strumento di natura eccezionale, che può trovare applicazione soltanto, quale *extrema ratio*, nei casi in cui non risulti in alcun modo possibile procedere altrimenti, vale a dire in presenza di una sola obbligata soluzione, il cui necessario perseguimento possa dunque eccezionalmente sollevare dal rispetto della legge e delle prescrizioni di settore.

L'istituto in parola, pertanto, non può trovare legittima applicazione per il perseguimento di una scelta di carattere non obbligato, che consegua, in particolare, non già a ragioni eminentemente tecniche, bensì a scelte di carattere politico-amministrativo.

*

Si confida che le presenti osservazioni trovino opportuna considerazione in sede di Conferenza dei Servizi.

Con riserva di ogni diritto ed azione.

Con osservanza.

Avv. Francesco Vallini