



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2011 - 0025061 del 04/10/2011

Al Ministero dell'Ambiente

Direzione generale Salvaguardia ambientale
Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 ROMA

Alla Regione Toscana

Direzione generale della Presidenza

Settore Valutazione di Impatto Ambientale

Piazza dell'Unità Italiana 1 - 50123 FIRENZE

e p.c. al Comune di Firenze

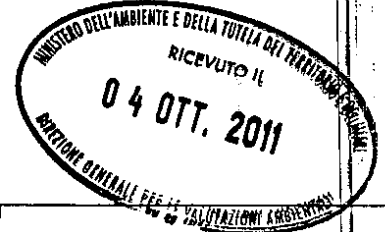
Assessore alle Politiche del Territorio

Via Andrea del Castagno 3 - 50132 FIRENZE

OGGETTO: "Osservazioni" sul progetto di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A11 nel tratto Firenze-Pistoia, presentato dalla società Autostrade per l'Italia - sottoposto alla procedura di V.I.A. ai sensi dell'art. 6 del D.Lgs. n° 152/2006 (scadenza per le osservazioni: 28.9.2011, Corriere della Sera 30.6.2011).

In relazione al progetto di cui all'oggetto, si allegano le "osservazioni" sottoscritte dai seguenti firmatari, come previsto dal comma 4, art. 24 del D.Lgs. n° 152/2006. Si chiede che tutte le successive comunicazioni in merito a quanto rappresentato sia inviate al primo firmatario, sig. Andrea Biagioni, nato a Firenze il 29.9.1950 e ivi residente in Via Pratese n° 22 - 50145, di cui sia allega copia del documento di identità debitamente sottoscritto.

Firenze, 27.9.2011



Firmatari

NOME	COGNOME	NATO A	IN DATA	FIRMA
Andrea	Biagioni	Firenze	29.9.1950	<i>Andrea Biagioni</i>
MAURO	MATTEI	FIRENZE	1-6-1960	<i>Mattei M</i>
MARINA	IMPOSIMATO	CASERTA	17.05.1974	<i>Marina Imposimato</i>
ROBERTO	FRANCESCHINI	CORTONA	13-09-1955	<i>Roberto Franceschini</i>
INTORIO	LAURIA	ROTONDA	20/6/69	<i>Intorio Lauria</i>
PATRIZIA	DORETTI	LIVORNO	26/6/56	<i>Patrizia Doretti</i>
MAURO	Megli	Firenze	24/3/52	<i>Mauro Megli</i>
LILOBA	CANVES	Firenze	24/11/60	<i>Lioba Canves</i>

"Osservazioni" in merito al progetto di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A11 nel tratto Firenze-Pistoia, presentato dalla società Autostrade per l'Italia - sottoposto alla procedura di Valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 6 del D.Lgs. n. 152/2006 e successive modificazioni
(primo firmatario: Andrea Biagioni)

Il progetto in questione include il completamento del viadotto "dell'Indiano", nel Comune di Firenze, e la complessiva riorganizzazione dello svincolo "di Peretola", che costituisce lo snodo di accesso/uscita dell'A11 nella viabilità cittadina e metropolitana. Si è presa visione, per la redazione delle presenti osservazioni, degli elaborati relativi al "progetto definitivo" di tale svincolo - come depositati dalla società Autostrade per l'Italia -, ed in particolare:

- Relazione generale, file elaborato STP2001-5 (5.6.2011);
- Studio di traffico, file elaborato STD2057-- (maggio 2011);
- alcune delle tavole allegate, ed in particolare:
 - Planimetria generale di progetto, file elaborato STD2006-4 (maggio 2011);
 - Barriere antifoniche, file elaborato dal AUA2010-- al AUA2017-- (maggio 2011).

Nel complesso si esprime apprezzamento per il riordino dello svincolo di Peretola e si condivide l'obiettivo "di interconnettere in modo fluido e senza interferenze i principali flussi di traffico confluenti nel nodo, assorbendo traffici primari che oggi impropriamente percorrono viabilità secondarie, o addirittura locali, aumentando, nel contempo, la capacità di ricevere e smistare in particolare i flussi maggiori da/per l'Autostrada A11 e da/per Viadotto dell'Indiano".

Le osservazioni seguenti sono riferite ad alcuni elementi puntuali, tuttavia incidenti sulla funzionalità dell'opera a regime, nonché sulla vivibilità dell'area urbana - densamente abitata - che ne è a diretto contatto. E quindi se ne caldeggia l'accoglimento.

1 Interconnessione della nuova viabilità con via Pratese

L'asse N e l'asse Q (attuale via Palagio degli Spini) della nuova viabilità si collegheranno con via Pratese direttamente, in due punti collocati a breve distanza, al di qua e al di là dell'esistente viadotto ferroviario Firenze-Osmannoro. I due assi avranno a regime senso di marcia unico, in ingresso a via Pratese l'asse N, in uscita da via Pratese l'asse Q.

Lo studio di traffico allegato evidenzia proprio in questo punto una sensibile criticità. Infatti lo studio afferma che "il solo arco a presentare ritardi apprezzabili è la parte alta di via Pratese (arco n° 454) interessata da un notevole flusso di svolta in sinistra verso via Palagio degli Spini - 2238 veicoli equivalenti/ora nello scenario di punta del mattino al 2015 - in virtù dell'inversione del senso di marcia di quest'ultima rispetto allo scenario attuale. Tale manovra interferisce potenzialmente con il flusso su via Pratese dall'arco n° 457 all'arco n° 453, che è di fatto nullo negli scenari simulati poiché ha valenza puramente locale" (STD2057--, pag. 35 e figura 24). In pratica in tale intersezione lo studio prevede a regime la formazione di code per l'interferenza tra due flussi di traffico in conflitto.

Al fine di attenuare/risolvere tale criticità lo studio ipotizza "di procedere con una semplice modifica di circolazione, obbligando la svolta a destra da via Pratese verso via Palagio degli Spini (dall'arco n° 457 verso l'arco n° 459) e invertendo il senso di marcia sul tratto n° 455 di via Pratese, così da creare un anello di circolazione in senso antiorario. In questo modo, il flusso dall'arco n° 454 di via Pratese verso il nodo di Peretola non avrebbe ostacoli e l'esiguo flusso dall'arco n° 457 all'arco n° 453 sarebbe servito con circolazione ad anello utilizzando la rampa n° 330" (STD2057--, pag. 35 e figura 25).

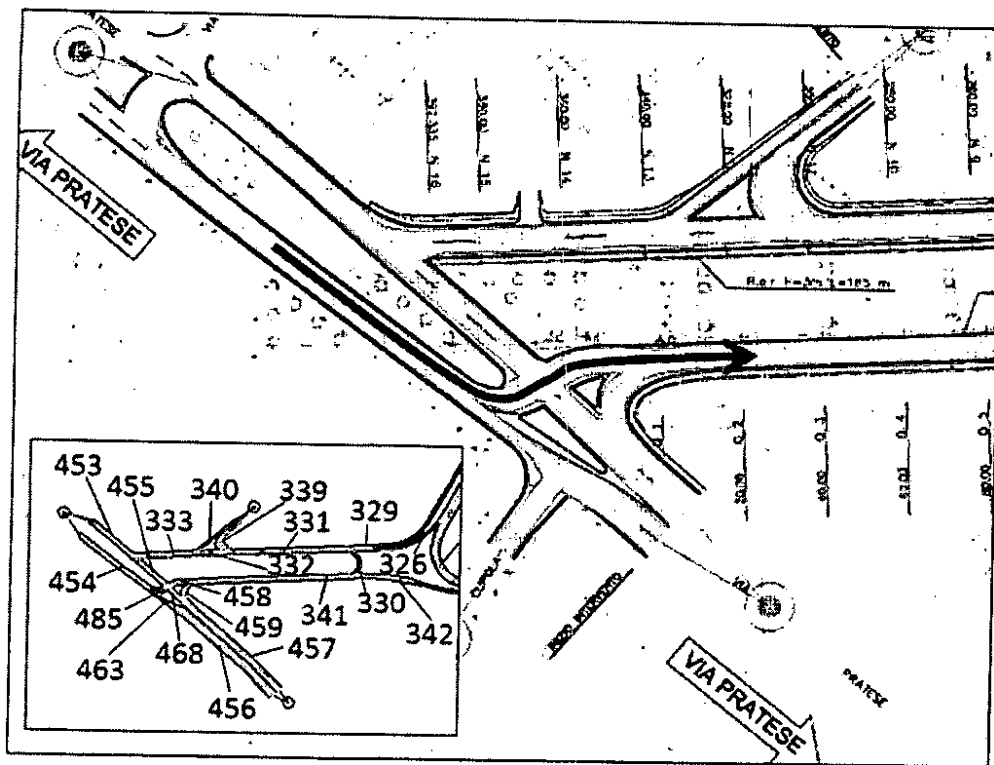


Figura 24 – Svolta in sinistra da via Pratese (provenienza Prato) a via Palagio degli Spini

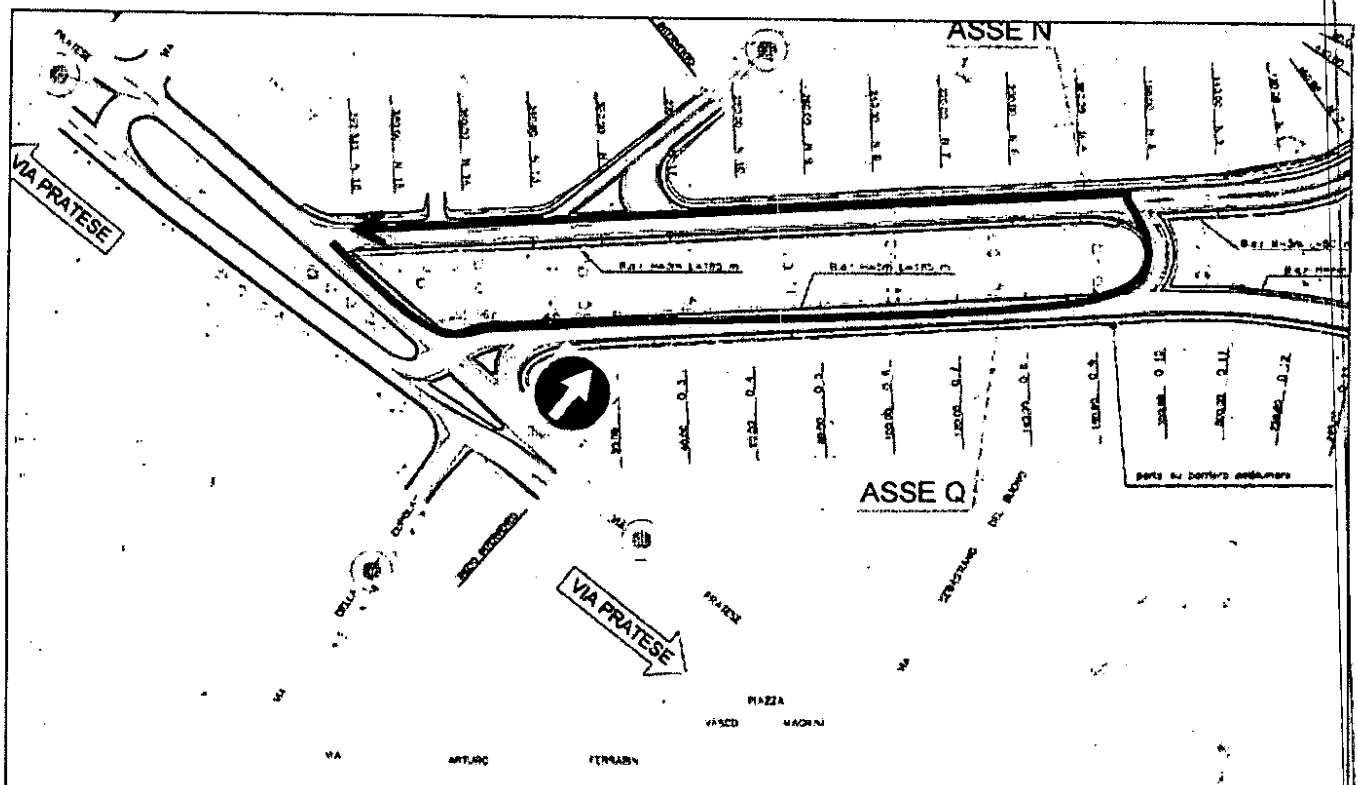
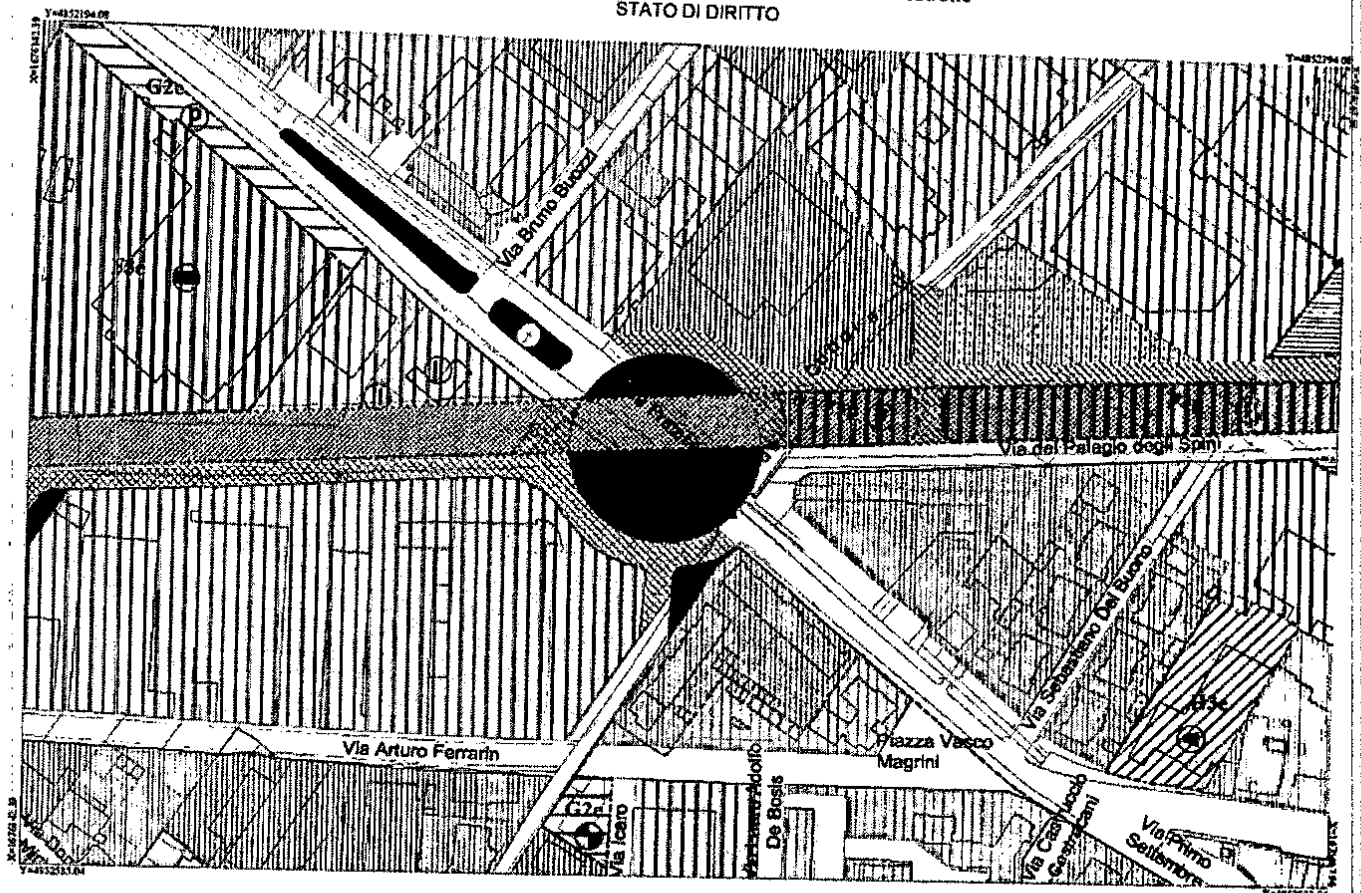


Figura 25 – Ipotesi di anello a circolazione antioraria per favorire la manovra da via Pratese (provenienza Prato) a via Palagio degli Spini

A questo proposito anzitutto si fa notare che lo studio potrebbe aver sottovalutato il flusso in uscita da Firenze lungo via Pratese (arco n° 457) in quanto lo studio assegna solo una funzione locale a tale strada. Rispetto all'attuale assetto di via Pratese (che è in sostanza a senso unico in ingresso a Firenze, dato che dall'incrocio con via Piantanida fino all'incrocio

con piazza Magrini la corsia in uscita da Firenze è riservata al trasporto pubblico) il riassetto dello svincolo di Peretola imporrà l'istituzione di un doppio senso di marcia lungo via Pratese, con possibile incremento dei flussi in uscita. Quindi l'arco n° 457 potrebbe essere interessato da un flusso ben superiore ai 36 veicoli equivalenti nell'ora di punta del mattino, stimati al 2015 dallo studio di traffico (STD2057--, pag. 26-27).
 La soluzione ipotizzata dallo studio di traffico, con l'istituzione di un obbligo di svolta a destra per chi intenda raggiungere l'arco n° 453 dall'arco n° 457 (quindi proseguire lungo via Pratese, in direzione Campi Bisenzio), appare non ottimale, e fa temere un conflitto tra il flusso in ingresso sull'asse Q (nell'ora di punta del mattino dall'arco n° 458 sono attesi ben 1545 veicoli equivalenti in ingresso sull'arco n° 341: STD2057--, pag. 26-27).
 In luogo di tale soluzione, si propone di riorganizzare l'intera intersezione tra gli assi N e Q della futura viabilità e via Pratese tramite una rotonda di adeguata dimensione, che sia meglio in grado di far defluire tali flussi in potenziale conflitto. Questa soluzione appare prevista dallo stesso Piano regolatore del Comune di Firenze (vedi estratto del PRG): la documentazione depositata da Autostrade per l'Italia non chiarisce i motivi per cui non è stata considerata a livello progettuale come possibile alternativa alla criticità evidenziata nello stesso studio di traffico.

Comune di Firenze - Assessorato all'Urbanistica
 VARIANTE GENERALE AL PRG
 Disciplina del suolo e degli edifici - Scala = 1:2097.15 - estratto
 STATO DI DIRITTO



2 Interconnessione della nuova viabilità con via Boffito

L'asse E della nuova viabilità (attuale via Martucci) e via Boffito saranno collegate, mentre attualmente quest'ultima risulta a fondo chiuso, pur con doppio senso di marcia. Presso tale incrocio, attualmente non esistente, viene previsto un semaforo a chiamata per l'attraversamento pedonale. Lo studio di traffico evidenzia anche in questo punto una criticità "in virtù della presenza del semaforo pedonale di attraversamento a chiamata. In ogni caso, la lunghezza media della coda non supera i tre veicoli, valore ampiamente accettabile per un impianto semaforico di questo tipo. Per inciso, qualora si optasse per tempi di utilizzo dell'attraversamento più severi di quelli ipotizzati nella simulazione (20 secondi di verde pedonale ogni 3 minuti) questo risultato potrebbe suggerire, nel lungo periodo, di procedere alla rimozione dell'attraversamento pedonale a raso attraverso la realizzazione di un sovrappasso" (STD2057--, pag. 34).

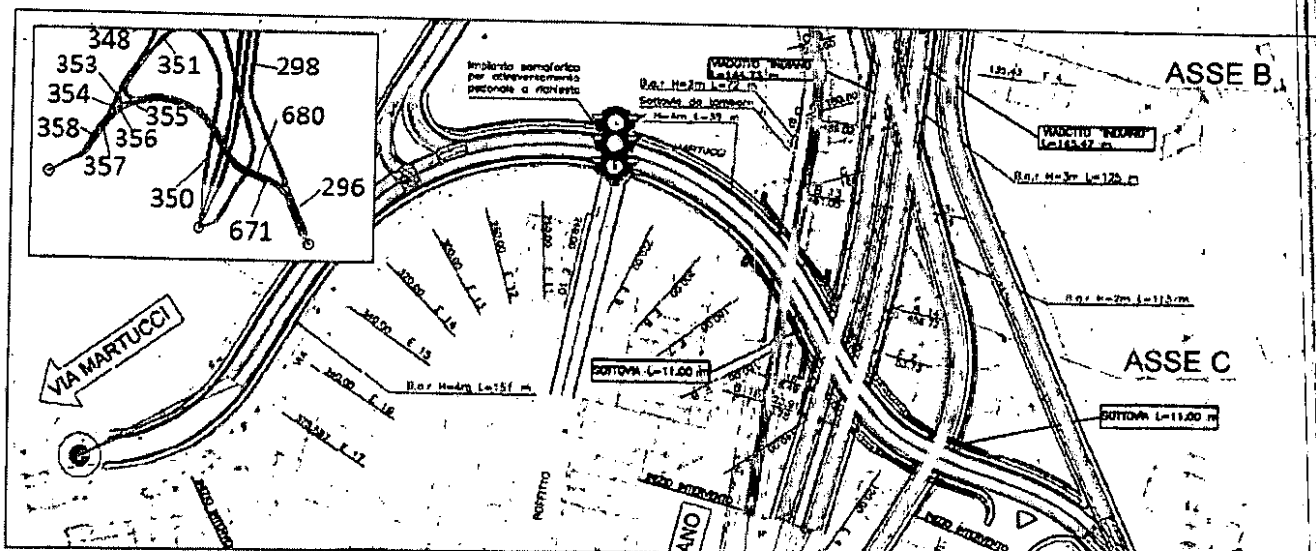


Figura 21 - Impianto semaforico pedonale su via Martucci

A questo proposito si fa notare che lo studio di traffico pare aver del tutto trascurato il futuro flusso in ingresso/uscita da via Boffito su via Martucci determinato dal previsto collegamento tra le due, che invece potrebbe creare fenomeni di congestione lungo via Martucci (nell'ora di punta del mattino al 2015 sono previsti 473 veicoli equivalenti lungo l'arco n° 671, e ben 1559 lungo l'arco n° 680: STD2057--, pag. 26-27) oltre ad un sovraccarico di traffico lungo via Boffito che potrebbe essere scelta come itinerario più breve di collegamento tra via Martucci e via Baracca. E' da notare che via Boffito ha un'ampiezza trasversale molto limitata (circa 7,50 m, compresi i marciapiedi) ed è una "strada privata soggetta ad uso pubblico" (Deliberazione della Giunta comunale di Firenze n° 2009/G/00020 del 20.1.2009), destinata al momento al solo traffico dei frontisti. Non è chiara la necessità di realizzare tale collegamento tra via Boffito e via Martucci, come non è chiaro il motivo per cui è stato inserito nel progetto un semaforo pedonale all'altezza di tale futuro incrocio, che si troverebbe a collegare la zona residenziale di via Boffito con l'area verde ricompresa tra l'asse E (via Martucci) e l'attuale rampa di salita al viadotto dell'Indiano: scelta che sembra ben poco utile.

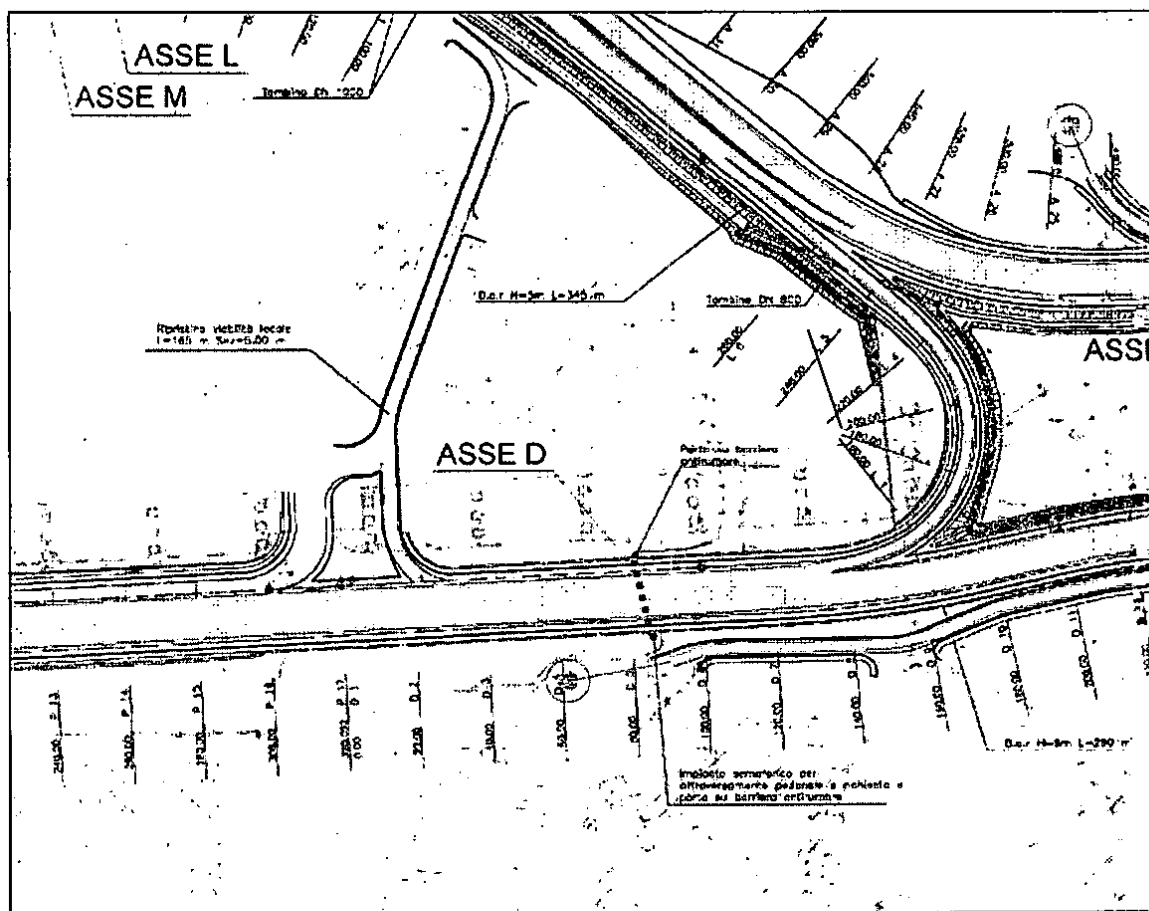
Si propone perciò di mantenere a fondo chiuso via Boffito, sopprimendo quindi sia il collegamento con via Martucci, il previsto semaforo pedonale e l'attraversamento a raso di via Martucci.

3 Collegamento pedonale con la porzione "alta" di via di Motrone

Nella parte "alta" di via di Motrone (quella collocata immediatamente a nord dell'asse D del futuro svincolo, dal numero civico 69 al numero civico 91) esistono alcuni corpi di fabbrica (inseriti dal PRG del Comune di Firenze nella classe 8 "edifici di particolare interesse") attualmente con destinazione residenziale: vi abitano circa 15-20 persone.

Per evitare l'isolamento di questo insieme di edifici, la cui vivibilità è già da tempo sacrificata a causa della loro progressiva inclusione nel sistema viabilistico attuale, il progetto del nuovo svincolo prevede:

- il ripristino di una viabilità locale, collocata tra questi edifici e l'attuale parcheggio scambiatore - al momento inutilizzato -;
- la realizzazione di un attraversamento pedonale a raso dell'asse D tramite un semaforo a chiamata e la realizzazione di due porte lungo le previste barriere antifoniche F103 e F104 (tavole AU2012-- e AU2013--) ai lati dell'asse D, sistema che consentirebbe di ricollegare i due tronconi di via di Motrone (quello a nord e quello a sud dell'asse D).

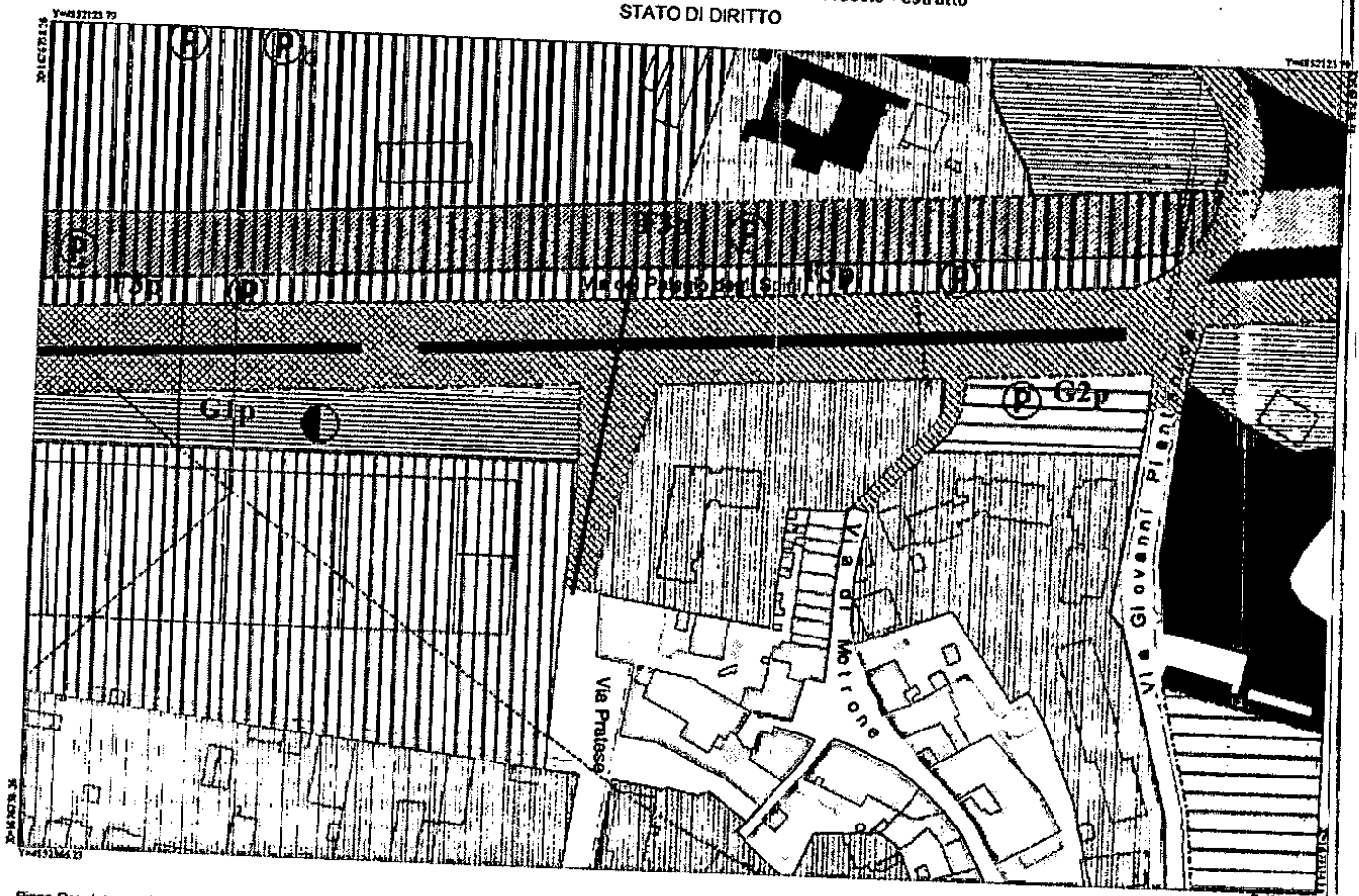


Non è chiaro se lo studio di traffico (STD2057--) abbia tenuto conto di questo impianto semaforico. In ogni caso lo studio prevede al 2015 che l'asse D (arco n° 346) sia interessato da un flusso di traffico nell'ora di punta del mattino di ben 4742 veicoli equivalenti (STD2057--, pag. 26-27): l'attraversamento pedonale appare da un lato estremamente difficile per i pedoni, dall'altro causa di prevedibili incolonnamenti lungo un asse destinato a convogliare tutto il traffico di ingresso a Firenze, sia dall'A11 che da via Pratese. Inoltre la posizione dell'attraversamento pedonale appare forse appropriata per gli abitanti della parte "alta" di via di Motrone, ma certamente scomoda e forse non raggiungibile da parte degli utenti dell'adiacente parcheggio scambiatore, che in tal modo sembrano destinati ad uscire dal parcheggio solo con autoveicoli.

Si propone perciò:

- di realizzare, in luogo dell'attraversamento pedonale a raso con semaforo, un sottoattraversamento pedo-ciclabile che risolva in modo strutturale il problema del collegamento con la parte "alta" di via di Motrone;
- di collocare tale sottoattraversamento in una posizione diversa, in luogo di quella prevista dal progetto: intermedia tra gli edifici a destinazione residenziale della parte "alta" di via di Motrone ed il parcheggio scambiatore adiacente. Ciò al fine di soddisfare le esigenze degli abitanti e degli utenti del parcheggio. Il collegamento potrebbe approdare, nel lato sud dell'asse D, in un'area destinata dal PRG del Comune di Firenze "a viabilità di progetto" (F3) avente forma di triangolo rovesciato e confinante con l'attuale diramazione interna di via Pratese (numeri civici 16 e 18), al fine di favorire il rapido collegamento con via Pratese (attuale e futuro asse di scorrimento del trasporto pubblico locale).

Comune di Firenze - Assessorato all'Urbanistica
VARIANTE GENERALE AL PRG
Disciplina del suolo e degli edifici - Scala = 1:1500.0 - estratto
STATO DI DIRITTO



Piano Regolatore al 25 Settembre 2011

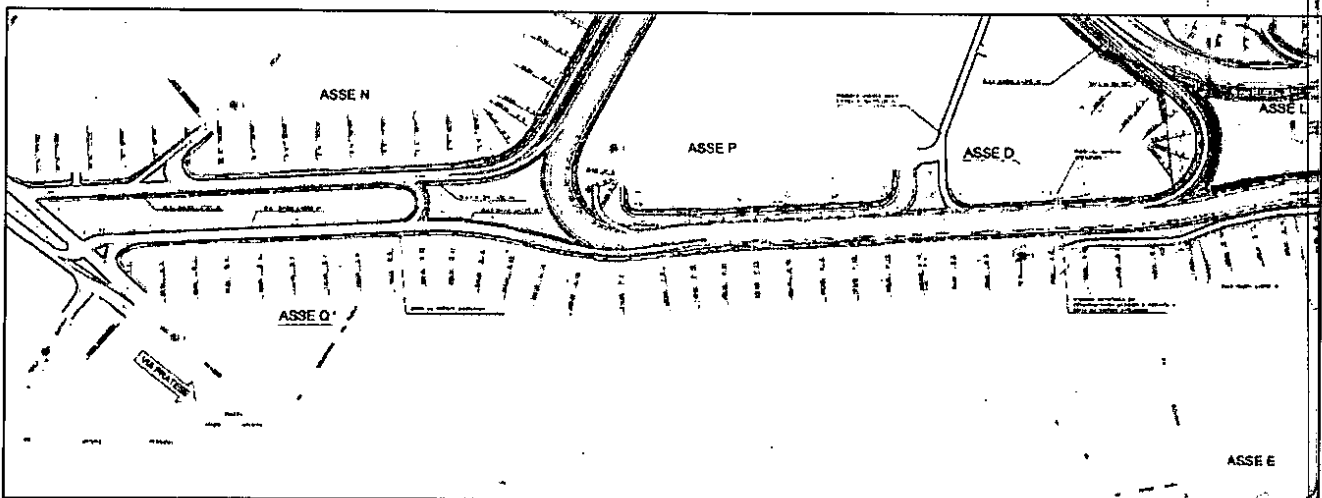
Stampato il 25 Settembre 2011

4 Barriere antifoniche

Il progetto prevede l'installazione di una serie di barriere antifoniche sui due lati della carreggiata lungo diversi assi del nuovo svincolo.

A questo proposito:

- non è chiaro se la qualità estetica delle barriere, lungo la parete affacciata verso gli edifici, sia curata in modo da mimetizzarne al massimo la presenza;
- non è chiaro il motivo per cui le barriere non siano continue lungo il lato sud del sistema "asse Q-asse P-asse D" (attuale via Palagio degli Spini). In particolare sembra ne sia sprovvisto l'asse P (barriere F102 e F104);
- non sembra plausibile che l'altezza della barriera F102 lungo il lato sud dell'asse Q sia limitata a 5 m (tavola AUA2011--), dato che gli edifici da tutelare risultano comunque molto più alti: in particolare quello in angolo tra via Pratese e l'attuale via Palagio degli Spini è alto circa 20 m (5 piani fuori terra);
- non si comprende l'utilità della barriera F101 lungo il lato sud dell'asse N, che non sembra destinata a tutelare in modo particolare alcun edificio;

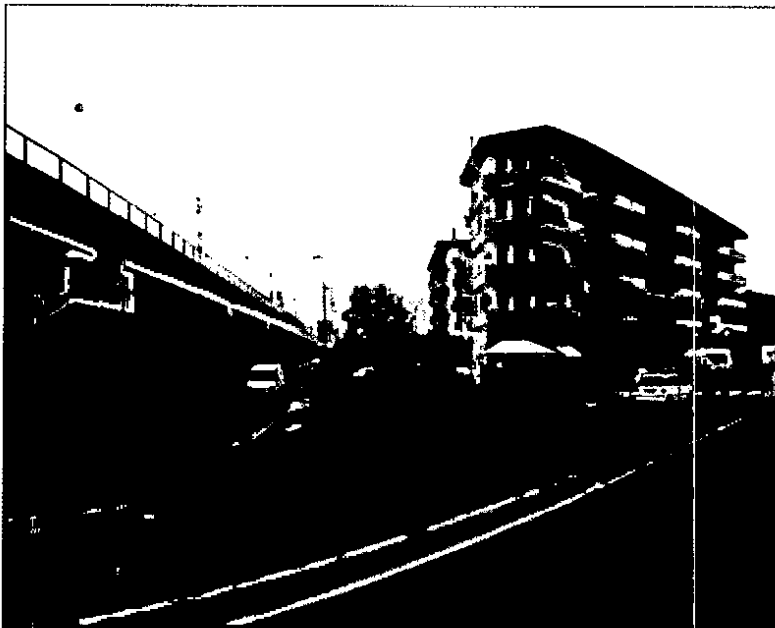


Google maps
Italia

Indirizzo 74 Via Pratese

L'indirizzo è approssimativo

intersezione tra via Pratese e via Palagio degli Spini - edificio di altezza pari a circa 20 m (5 piani fuori terra)



- anche la barriera F106 lungo il lato sud dell'asse E (attuale via Martucci) appare non del tutto adeguata in altezza (4 m), stante la presenza a pochi metri dal margine della carreggiata di una serie di edifici a destinazione residenziale alti circa 15 m (quattro piani fuori terra) e di un'area a verde pubblico.

Google maps
Italia

Indirizzo Via Francesco Basili

L'indirizzo è approssimativo

edifici residenziali lungo via Martucci (asse E)



Si propone perciò:

- di prevedere, in tutte le barriere antifoniche, un'adeguata piantumazione "a verde" lungo il lato prospiciente gli edifici da tutelare;
- di completare il sistema di barriere antifoniche aggiungendone una lungo il lato sud dell'asse P;
- di prevedere una diversa altezza e/o forma (come un totale "in scatolamento" della carreggiata) della barriera antifonica lungo il lato sud dell'asse Q (F102), al fine di tutelare i piani alti dell'edificio posto in angolo tra via Pratese e via Palagio degli Spini;
- di sopprimere, salvo adeguata motivazione, la barriera antifonica F101 lungo il lato sud dell'asse N;
- di rivalutare l'altezza della barriera antifonica F106 lungo il lato sud dell'asse E, innalzandola di almeno 1 m. Inoltre, in seguito alla precedente osservazione 2, si propone di mantenere via Boffito a fondo chiuso e di prevedere una barriera antifonica continua, anziché interrotta, lungo tutto l'asse E (via Martucci).

Firenze, 27.9.2011