



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE  
E LA QUALITA' DELLO SVILUPPO

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

**OGGETTO: [ID VIP 5168] Intervento infrastrutturale per la soppressione del passaggio a livello al km 25+930 della linea Pontassieve – Borgo San Lorenzo (Linea faentina). Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c 0. 9 del D. Lgs. 152/2006. Nota Tecnica.**

**Oggetto della richiesta di valutazione preliminare**

Con nota prot. 1152 del 25/02/2020, acquisita al prot. MATTM-16126 del 04/03/2020, la Società RFI S.p.a. ha presentato istanza e documentazione progettuale in formato digitale, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto *“Intervento infrastrutturale per la soppressione del passaggio a livello al km 25+930 della linea Pontassieve – Borgo San Lorenzo (Linea faentina)”*.

A corredo dell'istanza sopra citata la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante *“Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104”*, corredata degli elaborati grafici di cui al punto *“10.Allegati della Lista di Controllo”*.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, oggetto dell'istanza presentata sono gli interventi di eliminazione del passaggio a livello sulla S.S. 67 Tosco-Romagnola al km 25+930 della Linea Faentina e di realizzazione di un sottovia sostitutivo, all'interno del centro abitato di Rufina (FI). Il passaggio a livello è ubicato a sud del centro abitato, nei pressi dell'intersezione della linea Faentina con la SS67 – Tosco Romagnola.

ID Utente: 6887

ID Documento: CreSS\_05-6887\_2020-0006

Data stesura: 16/06/2020

*Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO<sub>2</sub>*

Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma Tel. 06-57225903 - Fax 06-57225994 e-mail: CRESS-5@minambiente.it  
e-mail PEC: CRESS@PEC.minambiente.it



**Figura 1:** Inquadramento dell'intervento su ortofoto (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, il complesso degli interventi consiste nella deviazione del traffico, che attualmente transita sul passaggio a livello, verso la viabilità esistente (via XXV aprile) fino ad una rotonda da cui si dirama il nuovo laccio per il ricongiungimento con la S.S. 67, a valle del passaggio a livello da eliminare. L'intervento prevede quindi la realizzazione di un nuovo tratto stradale di circa 200 m per il collegamento tra le due strade, pressoché parallele, mediante il sotto-attraffessamento della linea ferroviaria.



**Figura 2:** Fotosimulazione degli interventi proposti su ortofoto con indicazione del passaggio a livello (Fonte: Lista di controllo)

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, finalità della soluzione progettuale presentata è di “[...] incrementare sicurezza e regolarità del servizio ferroviario [...]”, favorendo un uso più intenso del treno, con “[...] vantaggi per il decongestionamento da traffico privato [...]”. Nella Lista di controllo il proponente riporta che “[...] la presenza di passaggi a livello rappresenta una delle principali cause di incidentalità sulle reti ferroviarie [...]”, rilevando che “[...] rispetto ad un possibile effetto di incremento del traffico stradale [...] la soppressione del PL non determinerà l’attrazione di traffico da altre direttrici di collegamento in quanto l’intervento è

*descrivibile come un by-pass della SS67 di circa 500 m [...]”. Il proponente riporta, inoltre, che l’eliminazione del passaggio a livello contribuirà alla “[...] riduzione dei tempi di percorrenza dei mezzi di soccorso e [...] per l’eliminazione degli incolonnamenti di auto e mezzi pesanti, a vantaggio di una maggiore sicurezza della rete stradale e della riduzione complessiva delle emissioni in atmosfera [...]”.*

Nella Lista di controllo il proponente riporta che l’intervento in valutazione si configura come “modifica” di un’opera esistente appartenente alla tipologia elencata nell’Allegato II-bis alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/2006, “Progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità di competenza statale”, punto 2) “Progetti di infrastrutture”, lettera c) “Strade extraurbane secondarie di interesse nazionale”.

### **Analisi e valutazioni**

L’intervento ha per oggetto la realizzazione della viabilità alternativa al passaggio a livello al km 25+390 della Linea Faentina, nel tratto in cui la linea ferroviaria interseca la strada statale S.S. 67 “Tosco-romagnola”; il passaggio a livello da sopprimere è posto più a sud rispetto alla zona interessata dagli interventi in progetto. Il progetto prevede la realizzazione di una rotatoria che interrompe la via 25 Aprile e consente il collegamento con l’asse principale che attraversa il corpo ferroviario e si collega alla strada statale.

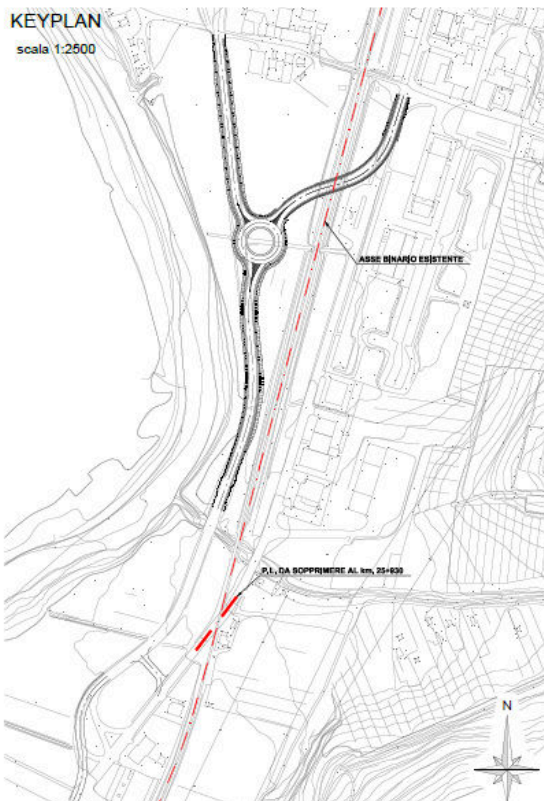
Secondo quanto riportato dal proponente, gli interventi di viabilità alternativa al passaggio a livello servono a ricollegare la viabilità che percorre l’attuale S.S. 67 in direzione nord che sarà poi deviata sulla via XXV Aprile (dalla quale parte l’innesto “sud” in progetto). Tale via si ricollegherà alla S.S. 67 più a nord, prima del centro abitato dopo aver dato la possibilità ai veicoli di svincolarsi (attraverso la rotatoria a tre bracci in progetto) e proseguire per la via 25 Aprile (percorrendo l’innesto “nord”).

In particolare, gli interventi sono costituiti da una serie di opere di ricollegamento dell’attuale via XXV Aprile, nel centro abitato di Rufina, a sud-ovest del PL (su cui verrà deviato il traffico della S.S. 67 “Tosco-romagnola”) con la S.S. 67 a nord-est del passaggio a livello, prima del nucleo storico del centro abitato. La soppressione del passaggio a livello comporta una razionalizzazione dell’intersezione posta a sud del passaggio a livello, collegando in maniera diretta la S.S. 67 e la via XXV Aprile. Il progetto ha inizio dall’intersezione tra la strada statale e la via XXV Aprile e termina all’incrocio tra la S.S. 67 e la via Enrico Mattei.

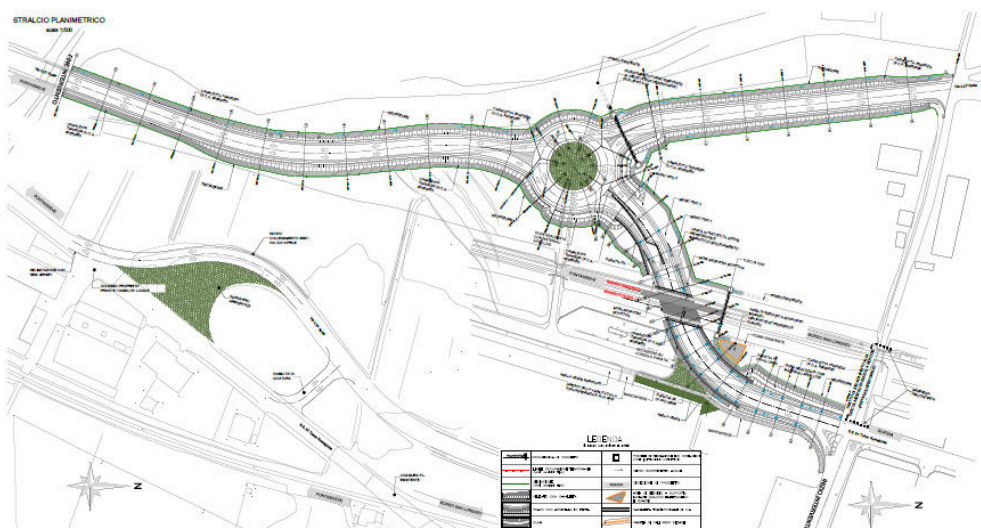
Le viabilità in progetto hanno le seguenti lunghezze:

- rotatoria: 103,68 m;
- asse principale: 175 m;
- innesto rotatoria da nord: 172 m;
- innesto rotatoria da sud: 234,50 m;
- nuovo collegamento SS67 - via XXV Aprile: 121 m;
- viabilità di cucitura in prossimità del nuovo collegamento SS67 - via XXV Aprile: 42 m.





**Figura 3:** Planimetria dell'intervento su ortofoto (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)



**Figura 4:** Stralcio planimetrico dell'intervento su ortofoto (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, le piattaforme stradali di nuova realizzazione (escluso la rotatoria) sono coerenti al tipo "F2" del D.M. 05/11/2001: sono formate da un'unica carreggiata, costituita da due corsie (una per senso di marcia), di 3,25 m ciascuna, fiancheggiata ambo i lati da banchine di 1,00 m ciascuna, per una larghezza totale di 8,50 m.

L'asse stradale collega la nuova rotatoria al sedime attuale della S.S. 67. La geometria di tracciato è composta da una successione di 2 curve planimetriche (di raggio rispettivamente pari a

60,00 e 80,00 m) con interposto un tratto di rettilineo di sviluppo limitato. Gli altri innesti alla rotatoria (da nord e da sud) ripropongono il tracciato della via XXV Aprile con deviazione finale in corrispondenza della rotatoria. Nel progetto, tra gli elementi a curvatura costante sono stati inseriti elementi a raggio variabile, per limitare le variazioni di accelerazione centrifuga e consentire un corretto raccordo delle estremità della carreggiata limitando la sovrappendenza longitudinale.

Le dimensioni della rotatoria prevista nel progetto sono le seguenti: raggio di 16,50 m, diametro esterno di 40 m, corsia della corona giratoria pari a 7,00 m e banchine in destra e sinistra pari a 1,50 m. L'isola centrale sarà delimitata da un cordolo non sormontabile.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, poiché l'intervento prevede il sottopasso della linea ferroviaria, si rendono necessarie nuove opere strutturali: uno scatolare di attraversamento (in corrispondenza della linea ferroviaria, tenendo conto anche di un futuro raddoppio della linea) e strutture di contenimento per il sostegno del rilevato ferroviario e della sede attuale della strada statale.

La struttura del sottopasso (monolite) verrà realizzata all'interno di una fossa di varo adiacente alla sede ferroviaria su una platea, realizzata sul lato ovest dell'opera (lato valle).

Secondo quanto riportato dal proponente nella Lista di controllo, la durata complessiva dei lavori è prevista in 815 giorni naturali e consecutivi.

Con riferimento a terre e rocce da scavo, nell'allegato alla Lista di controllo "Relazione sulla gestione delle materie" il proponente riporta che l'intervento prevede la produzione delle seguenti quantità di scavo e demolizioni:

- Totale produzione: 21067,64 mc;
- Riepilogo materiali da gestire in qualità di rifiuto potenzialmente pericoloso: 1367,49;
- Totale fabbisogno: 19932,87 mc;
- Fabbisogno da colmare con sottoprodotti: 16948,63 mc;
- Totale fabbisogno netto: 2984,24 mc;
- Totale materiali approvvigionati dall'esterno: 2984,24 mc.

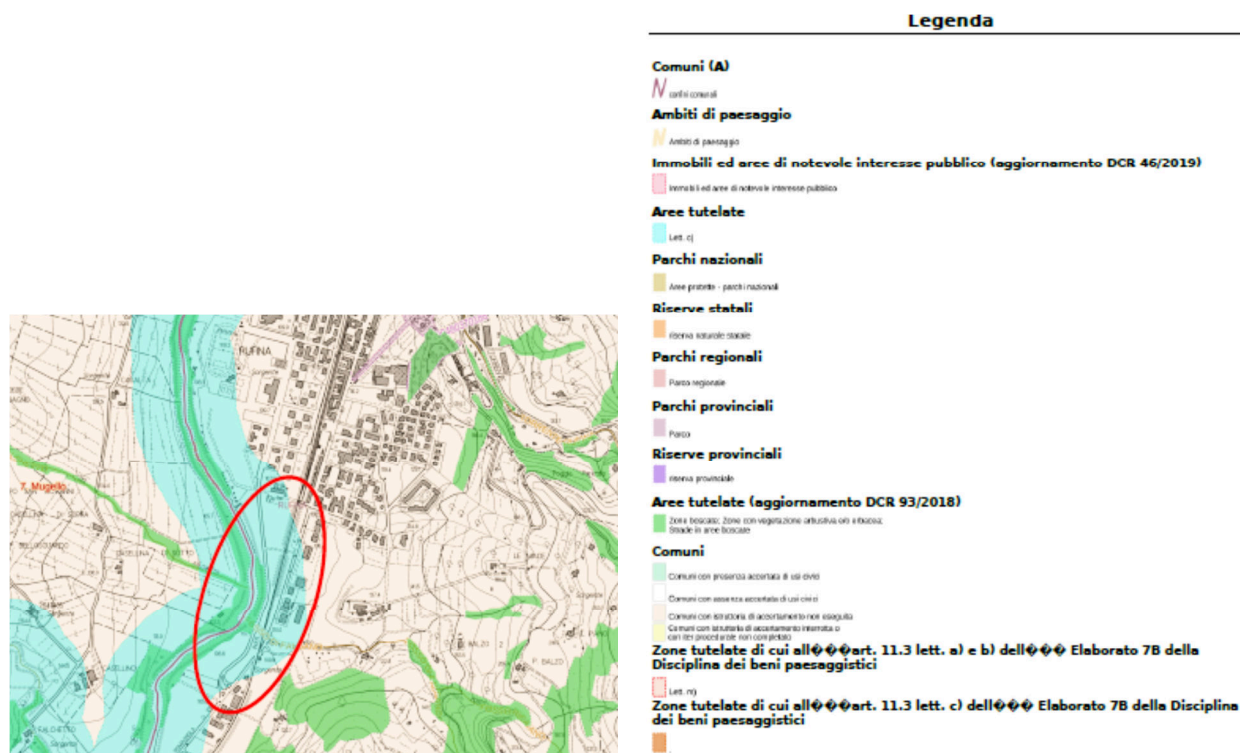
Secondo quanto riportato dal proponente, durante le varie fasi di lavorazione verranno messi in atto tutti gli accorgimenti atti a mitigare gli impatti sulle componenti ambientali interessate.

Con riferimento a "Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi", e all'eventuale interferenza dell'intervento proposto con dette aree, nella "Lista di controllo" al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate", il proponente riporta che gli interventi non sviluppano alcuna interferenza con dette zone.

Con riferimento a "Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)" e all'eventuale interferenza dell'intervento proposto con dette aree, nella "Lista di controllo" al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate", il proponente riporta che gli interventi non sviluppano alcuna interferenza con dette zone.

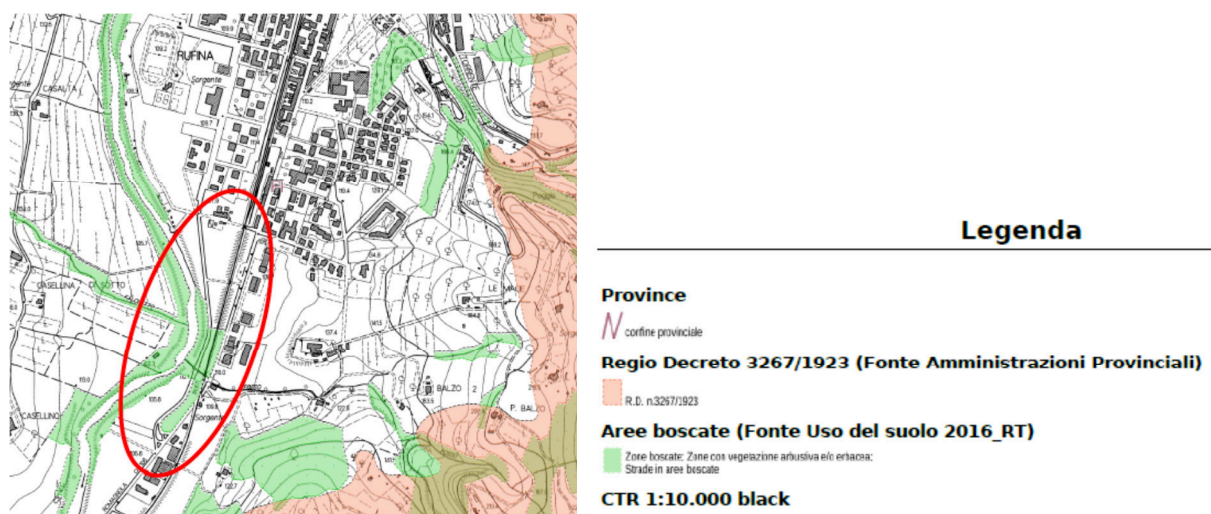
Con riferimento alle "Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica" e all'eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate" della "Lista di controllo", il proponente riporta che gli interventi in progetto non ricadono in aree di particolare interesse storico, archeologico e culturale, ma interferiscono con la

fascia di rispetto del torrente Sieve. Il proponente riporta che l'intervento lambisce le zone ripariali presenti nella fascia di rispetto senza alterarne le caratteristiche



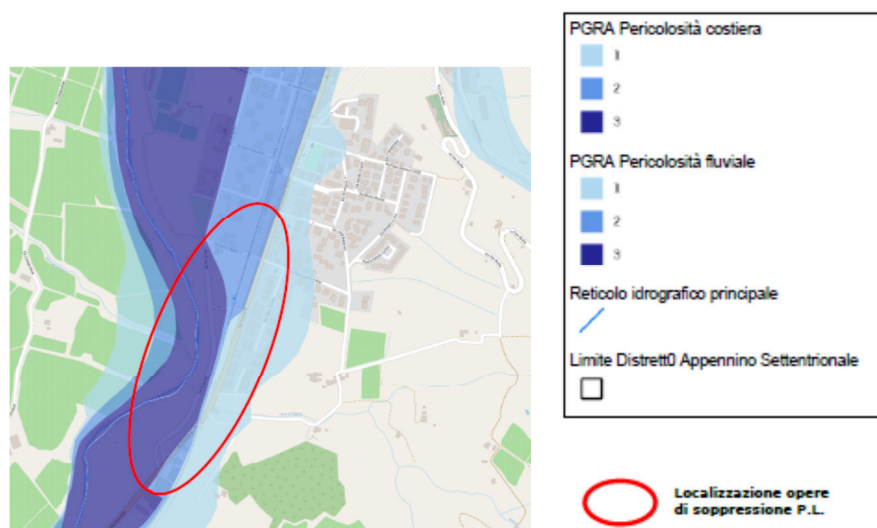
**Figura 5:** Cartografia del Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) della Regione Toscana con indicazione della localizzazione dell'intervento (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento alle “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico di cui al R.D. 3267/1923” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che gli interventi interessano marginalmente aree classificate come boscate.

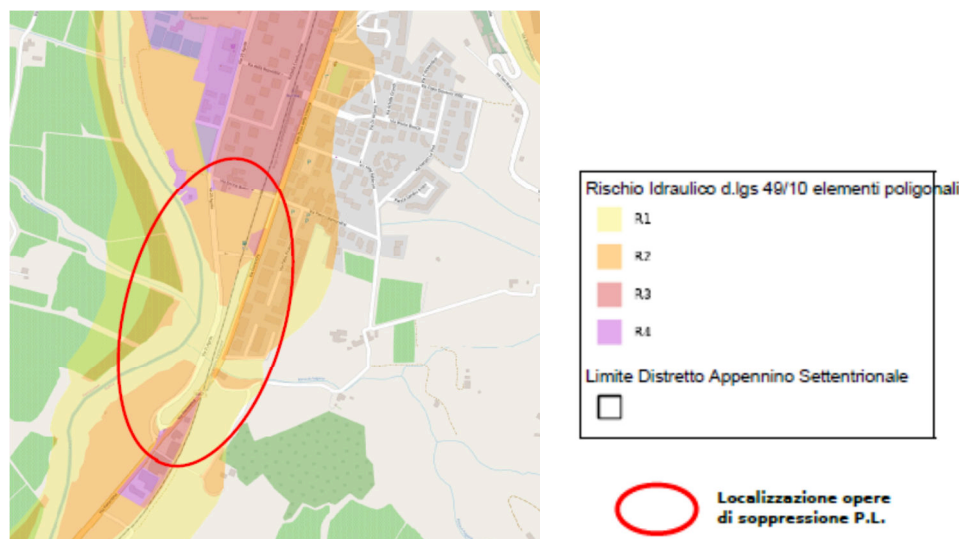


**Figura 6:** Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento alle “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio Alluvioni” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che il progetto lambisce una zona a pericolosità di esondazione molto elevata (Direttiva Alluvioni 2007/60/CE). Il proponente riporta che il progetto prevede delle opere mirate a ridurre la pericolosità degli eventi e dispositivi utili a ridurre l’entità del danno.



**Figura 7:** Pericolosità idraulica (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)



**Figura 8:** Rischio idraulico (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento alle “Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che l’area interessata dagli interventi ricade in Zona sismica 2.

Con riferimento alle “Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della

“Lista di controllo”, il proponente riporta che l’area interessata dagli interventi interessa la fascia di rispetto ferroviaria (Linea Pontassieve – Borgo San Lorenzo).



## **Conclusioni**

Considerata la finalità principale degli interventi di eliminazione del passaggio a livello al km 25+930 della Linea Faentina e di realizzazione di un sottovia sostitutivo, di miglioramento delle condizioni di sicurezza e regolarità del servizio ferroviario, e di eliminazione degli incolonnamenti di auto e mezzi pesanti in prossimità del passaggio a livello, con conseguente riduzione delle emissioni in atmosfera nel centro abitato di Rufina (FI), e considerate le caratteristiche degli interventi proposti, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, si ritiene che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previo accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio dell'intervento proposto.

Pertanto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, è ragionevole sostenere che la proposta progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta.

### **Il Dirigente**

Dott. Giacomo Meschini

(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)