



*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 5432] Intervento infrastrutturale per la soppressione del passaggio a livello al km 17+685 della Linea Pontassieve - Borgo San Lorenzo (Linea Faentina) nel Comune di Dicomano (FI). 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. 3500 del 13/07/2020, acquisita al prot. MATTM-56244 del 20/07/2020, 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 17+685 della Linea Pontassieve - Borgo San Lorenzo (Linea Faentina) nel Comune di Dicomano (FI)”*.

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”*, strada extraurbana di interesse nazionale, al km 17+685 della Linea Faentina, mediante la realizzazione di un sottovia sostitutivo, all'interno del centro abitato di Dicomano (FI), e nel suo collegamento con la viabilità mediate due rampe di accesso. Il passaggio a livello è ubicato in frazione Scandetole, a sud di Dicomano, nei pressi dell'intersezione della linea Faentina con la SS67 – Tosco Romagnola. Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, l'intervento è configurabile come una *“ricucitura”* stradale, in quanto il tratto stradale di nuova realizzazione misura poco meno di 400 m. Inoltre, il tratto interessato dal progetto, pur appartenendo al reticolo delle strade extraurbane di interesse nazionale, ricade parzialmente in una porzione di 600 m classificata, a fronte di verbale congiunto tra ANAS e Comune di Dicomano, come *“Traversa interna”* quindi già caratterizzata da limitazioni di velocità proprie degli attraversamenti urbani.

ID Utente: 6887

ID Documento: CreSS_05-6887_2020-0049

Data stesura: 29/07/2020

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

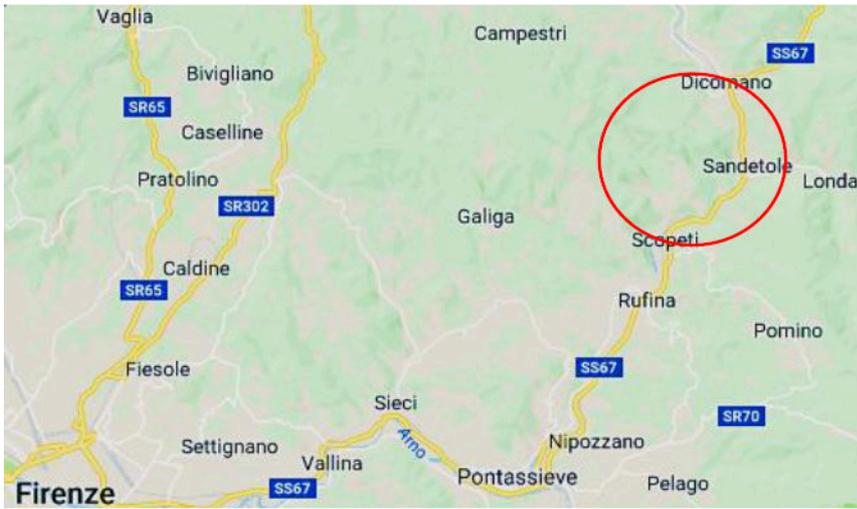


Figura 1: Inquadramento dell'intervento (Fonte: Lista di controllo)



Figura 2: Inquadramento dell'intervento su ortofoto (Fonte: Lista di controllo)



Figura 3: Planimetria degli interventi proposti su ortofoto (Fonte: Allegati alla 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 [...]". Il proponente riporta, inoltre, che l'eliminazione del passaggio a livello contribuirà alla "[...] riduzione dei tempi di percorrenza dei mezzi di soccorso stradali 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".

Con riferimento all'iter autorizzativo del procedimento proposto, secondo quanto riportato nella Lista di controllo, il progetto definitivo dell'intervento è stato sottoposto all'esame del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (di seguito CSLPP) in ottemperanza all'Art. 215 del DLgs 50/2016 conclusasi con espressione di parere positivo da parte del Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato Interregionale OOPP Toscana-Umbria-Marche (Seduta del 23/01/2019 – Voto n. 111/2019). Con Conferenza dei Servizi indetta con Disposizione n. 23/AD del 28 maggio 2019, a firma dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale di RFI SpA, sono stati sottoposti a procedura localizzativa alcuni progetti di interventi sulla Linea Faentina di cui al Protocollo d'Intesa, fra cui il progetto in esame. La Conferenza dei Servizi si è espressa positivamente rispetto agli aspetti localizzativi (urbanistici) mentre, rispetto alla assoggettabilità a VIA, la Regione Toscana, ritenendo che l'intervento stradale costituisca "modifica ad una strada extraurbana secondaria a carattere statale" ha dichiarato che "la competenza in materia di VIA attiene al Ministero dell'Ambiente" (DDRT n. 15113/2019).

Analisi e valutazioni

L'intervento ha per oggetto la realizzazione della viabilità alternativa al passaggio a livello al km 17+685 della Linea Faentina, nel tratto in cui la linea ferroviaria interseca la strada statale S.S. 67 "Tosco-romagnola". Secondo quanto riportato dal proponente, l'intersezione a raso situata in prossimità del passaggio a livello permette il collegamento con la via San Biagio, che deve essere continuare ad essere garantito. Sulla SS 67 si innesta, inoltre, una viabilità rurale che verrà garantita attraverso una viabilità bianca di cucitura.

La soluzione progettuale oggetto dell'istanza prevede la realizzazione di un sottovia a lato del passaggio a livello esistente e di una rotatoria a nord, limitrofa al tracciato della S.S. 67. Alla rotatoria convergono la nuova viabilità che sottopassa la linea ferroviaria Faentina proveniente da sud (asse principale), un ramo proveniente da nord che si raccorda alla S.S. 67 attuale e un ramo (est) che consente il collegamento con la via San Biagio, sfruttando buona parte del sedime della SS67 attuale. L'asse principale, dopo aver percorso un tratto parallelamente alla ferrovia, sottopassa il corpo ferroviario e si collega alla viabilità esistente più a sud del passaggio a livello da sopprimere.

Le viabilità in progetto hanno le seguenti lunghezze:

- rotatoria: 103,67 m;
- asse principale: 394,14 m (fino al centro della rotatoria);
- innesto rotatoria da nord: 110,93 m (fino al centro della rotatoria);
- innesto rotatoria da sud: 69,14 m (fino al centro della rotatoria);

– pista bianca di cucitura: 196,64 m.

KEY PLAN

scala 1:1500

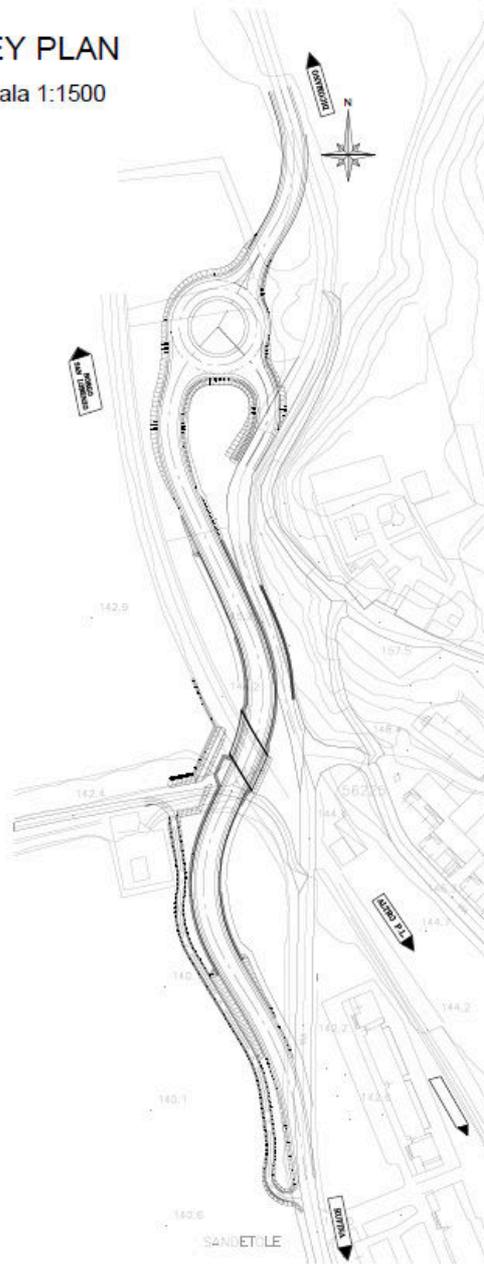


Figura 4: Planimetria dell'intervento (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

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. La strada bianca "di cucitura" avrà una larghezza totale di 2,50 m. Per la nuova rotatoria di progetto il proponente prevede un raggio di 16,50 m con diametro esterno pari a 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.

La Lista di controllo riporta che la realizzazione del manufatto di sottopasso della linea ferroviaria avverrà “fuori sede” ossia non in asse con la viabilità esistente, che rimarrà quindi in esercizio fino all’apertura dei due innesti nord e sud senza interruzioni del traffico sia stradale che ferroviario.

Secondo quanto riportato dal proponente nella Lista di controllo, la durata complessiva dei lavori è prevista in 600 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: 15754,71 mc;
- Riepilogo materiali da gestire in qualità di rifiuto: 6152,22 mc;
- Riepilogo materiali da gestire in qualità di rifiuto potenzialmente pericoloso: 3011,70 mc;
- Totale fabbisogno: 8857,59 mc;
- Fabbisogno da colmare con sottoprodotti: 6590,79 mc;
- Totale fabbisogno netto: 2266,80 mc;
- Totale materiali approvvigionati dall’esterno: 2266,80 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 all’organizzazione delle aree logistiche di cantiere, nella Lista di controllo il proponente riporta che saranno oggetto di maggior dettaglio nell’ambito della successiva fase di Progettazione Esecutiva dell’intervento, prevedendo l’occupazione di una superficie di 4.800 m² circa.

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. L’area interessata dagli interventi in progetto dista circa 8 km in linea d’aria dal Parco Nazionale delle Foreste Casentinesi, Falterona e Campigna.

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.

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 non interessano aree sottoposte a vincolo idrogeologico.

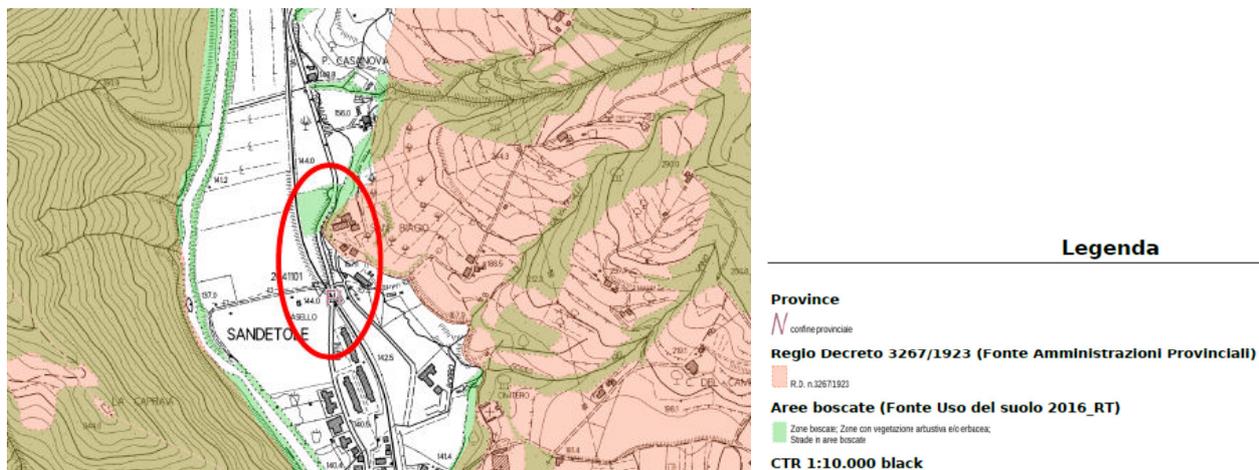


Figura 5: Localizzazione dell'area di intervento in relazione alle aree sottoposte a vincolo idrogeologico

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 sottopasso interessa un’area a pericolosità P3. Nel parere espresso in sede di Conferenza di Servizi, allegato alla Lista di controllo, l’Autorità di Bacino dell’Appennino Settentrionale ha evidenziato, nell’ambito della propria attività istituzionale, di procedere alla formalizzazione di un aggiornamento delle attuali carte idrauliche del fiume Sieve, che porterà alla modifica in riduzione della pericolosità P3 a P1, esprimendo parere favorevole alla realizzazione delle opere.

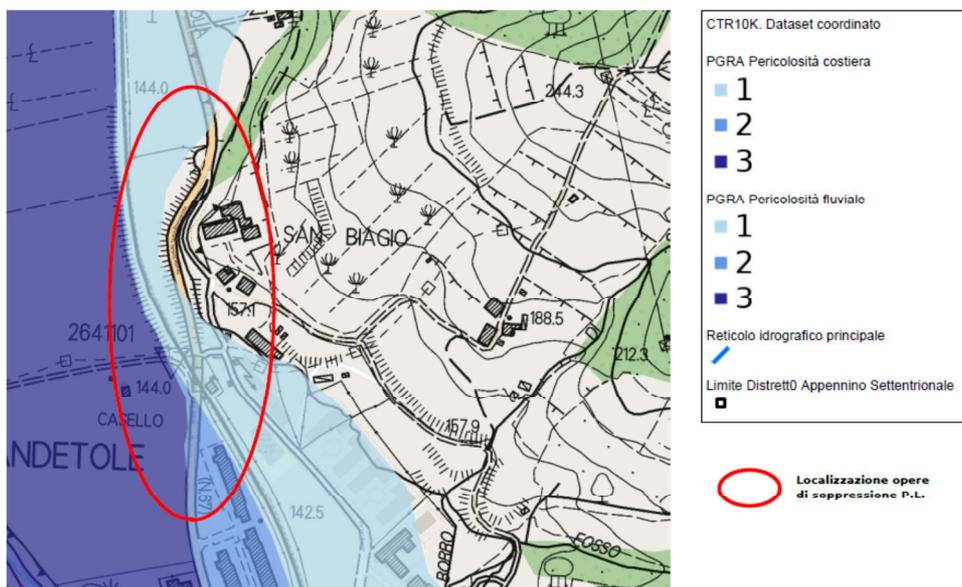


Figura 6: Localizzazione dell'intervento in relazione alle Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio Alluvioni (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

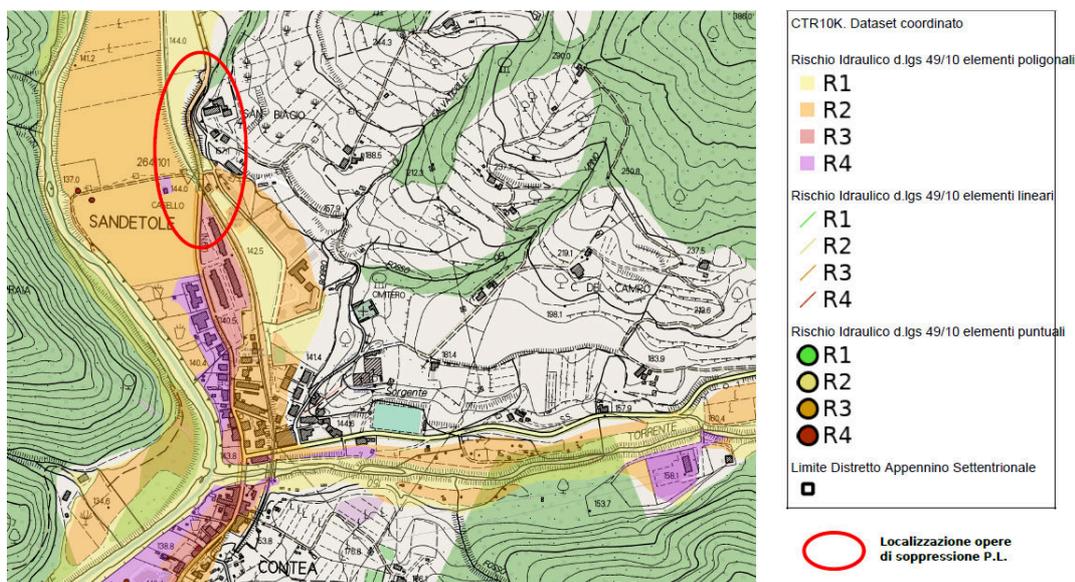


Figura 7: Localizzazione dell'intervento in relazione alle aree di rischio idraulico (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

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 (aereoportuali, 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 17+685 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 Dicomano (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)