



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

prot. DSA - 2008 - 0020457 del 23/07/2008

Pratica N.

Ref. Mittente:

Alla Società TAV S.p.A.
Via Mantova, 24
00194 ROMA

Al Ministero Per I Beni E Le Attività
Culturali Direzione Generale Per La
Qualità E La Tutela Del Paesaggio
L'Architettura E L'Arte Contemporanee
-Ufficio Per Il Paesaggio-
Via di San Michele, 22
00153 ROMA

Alla Regione Toscana Ufficio V.I.A.
Sviluppo Sostenibile
Via Ruggero Bardazzi, 19/21
50127 FIRENZE

e p.c. Al Presidente della Commissione
Tecnica di verifica dell'impatto
ambientale VIA/VAS
via C. Colombo 112
00147 ROMA

Alla Divisione X
via C. Colombo 112
00147 ROMA

**OGGETTO: Tratta AV/AC Bologna - Firenze- richiesta di verifica di
assoggettabilità in merito a varianti minori ed adiacenti la
tratta connesse alla sicurezza ed all'esercizio ferroviario**

La Società TAV ha presentato richiesta di esclusione dalla procedura di VIA in data 25 giugno 2007 per il progetto di adeguamento della tratta AV/AC Bologna Firenze al DM 3/1996 del Ministero degli Interni (*Linee Guida per il Miglioramento della sicurezza nelle gallerie ferroviarie*) e al DM 28/10/2005 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (*Sicurezza nelle gallerie ferroviarie*). In base a quanto dichiarato dalla Società Proponente, in ordine di adeguare il progetto ai sopra citati Decreti, sono state apportate modifiche rispetto a quanto già autorizzato nell'ambito delle Conferenze dei Servizi del 28 luglio 1995, 6 maggio 1997, 28 luglio 1998 e 25 luglio 2004. Le modifiche apportate, secondo quanto riportato dal Proponente, non attengono alla linea ferroviaria, ma introducono o modificano alcuni interventi adiacenti alla linea stessa.

La documentazione progettuale presentata dalla Società in data 25 giugno 2007 ed assunta al prot. DSA/2007/18237 del 2 luglio 2007 è stata pertanto trasmessa alla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, in data 10 luglio 2007, con nota n. 19562.

La Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale ha espresso il proprio parere n. 65, in data 20 giugno 2008, che di seguito si riporta integralmente fatte salve le premesse.

PRESO ATTO che in data 19 dicembre 2007 presso la sede del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare si è tenuta una riunione del Gruppo istruttore con la Società Proponente;

PRESO ATTO che in data 27 febbraio 2008 il Gruppo Istruttore ha effettuato un sopralluogo presso il sito interessato dagli interventi in progetto;

VISTA ED ESAMINATA :

- la documentazione di chiarimento trasmessa dalla Società Proponente in data 15 aprile 2008 ed assunta agli atti della DSA – Divisione III in data 18 aprile 2008, con nota prot. DSA/2008/10872;
- la nota della Società Italferr S.p.a. datata 23 ottobre 2006 e trasmessa via fax dalla Società Proponente alla Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale in data 14 maggio 2008 (nota prot. CTVA/1949); a corredo di suddetta nota TAV S.p.a. dichiara che "...la Società Italferr S.p.a., in qualità di Alta Sorveglianza sui lavori incaricata da TAV S.p.a., da atto delle approvazioni del Comune di Firenzuola e della Soprintendenza per i Beni Architettonici e del Paesaggio sulle medesime tavole di progetto nelle sue disponibilità...";

PRESO ATTO CHE l'istanza del proponente fa riferimento ad alcuni interventi previsti per l'adeguamento ai criteri di sicurezza previsti dal Decreto Ministeriale del 28.10.2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie" entrato in vigore con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'8 aprile 2006, ad alcuni interventi sulle piazzole esterne

alle gallerie, alla riambientalizzazione dell'area esterna alla galleria Diaterna nel Comune di Fiorenzuola.

VISTO il Precedente percorso autorizzativo, tramite il quale alcuni interventi in materia di sicurezza sono stati già oggetto, nell'anno 2003, di un primo progetto di variante al progetto originario della tratta AC/AV BO-FI, sottoposto all'attenzione del MATTM in data 22/7/2003, allo scopo di ottenere una valutazione in merito alla sostanzialità, dal punto di vista ambientale, degli interventi previsti. Il progetto presentato, peraltro, includeva oltre alle ZER, la modifica del sistema della interconnessione di San Ruffillo entro la galleria di Pianoro (con annessa ZER), ritenuta anch'essa necessaria dal Proponente per la piena attuazione dei criteri di sicurezza.

VISTO CHE in data 7/8/03, con nota prot. n.VIA/2003/9508, l'allora Direzione VIA, con proprio atto deliberativo, si è espressa al riguardo, valutando che "...le opere in questione non costituiscono una variante sostanziale di quanto già assentito ed in corso di realizzazione e tale quindi da non dover richiedere una nuova attivazione della procedura di VIA", ed estendendo tale giudizio all'intero insieme delle opere previste (ZER e variante San Ruffillo);

VISTO che successivamente, anche a seguito della posizione assunta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 11/7/2003, la Società FS/RFI ha concordato con il Ministero dell'Interno, con il Comando Nazionale dei VV.FF. e con Italferr i nuovi documenti: "Linee Guida per il miglioramento della sicurezza nelle gallerie ferroviarie" e "Criteri progettuali per la realizzazione degli impianti idrico, antincendio, elettrico e di illuminazione, telecomunicazione e supervisione delle gallerie ferroviarie in esercizio ed in corso di esecuzione secondo le Linee Guida", sulla base dei quali il proponente ha messo a punto il progetto di Variante per adeguamento ai criteri di sicurezza in galleria della tratta AV/AC Bologna – Firenze, valutato con parere di esenzione VIA n. 24178 del 21/09/2006;

VISTO che la predetta variante di progetto è stata in un primo momento sottoposta dal Proponente all'esame dell' "Osservatorio Ambientale per il quadruplicamento ferroviario veloce della Tratta Bologna-Firenze", del quale fanno parte rappresentanti delle principali istituzioni interessate dal progetto di realizzazione della tratta stessa. In particolare, il proponente ha sottoposto all'Osservatorio un quesito in merito alla "necessità di ottenere o meno ulteriori autorizzazioni per la realizzazione della variante".

VISTO che tale atto si ricollega anche a quanto precedentemente disposto dalla ex-Direzione VIA in data 7/8/2003, che, per quanto riguardante gli aspetti operativi e di dettaglio relativi alla fase di cantiere nonché alla sistemazione definitiva dei luoghi, rimandava alla competenza dell'Osservatorio stesso.

VISTO che l'Osservatorio Ambientale, con nota OAN-BoFi-RN 46 del 27/2/06 a firma del Presidente, Prof. Raffaello Nardi, "...ha stabilito all'unanimità di prendere atto delle motivazioni addotte dai proponenti ed ha parimenti stabilito di inviare la

suddetta documentazione al Ministero dell'Ambiente per opportuna informazione ed eventuale seguito". Tra le motivazioni esposte dal proponente cui fa riferimento la presa d'atto, viene in particolare citata la seguente: "...gli interventi previsti non comportano una difformità dell'opera in corso di realizzazione rispetto al progetto già approvato, ma rappresentano uno sviluppo del progetto di cantiere resosi necessario per adeguare, in modo peraltro modesto, le gallerie e le finestre alla nuova impiantistica tecnologica, in conformità alle nuove direttive RFI in materia di sicurezza della circolazione dei treni in galleria. Ciò posto, anche alla luce di quanto stabilito dalla Circolare della Regione Toscana n. 2/1996 in materia di esecuzione del progetto della tratta ferroviaria Bologna – Firenze approvato in Conferenza di Servizi, la modesta entità degli interventi in variante fa sì che gli stessi non richiedano ulteriori autorizzazioni".

L'Osservatorio Ambientale "...segnala, infine, che la variante in oggetto discende e rappresenta minima parte di quanto già sottoposto a valutazione da parte di questa Direzione VIA in data 7 agosto 2003 con nota prot. n. VIA/2003/9508 ...(omissis) ...ove si valutava un progetto di variante finalizzata al miglioramento della sicurezza con produzione di nuovi scavi e smarini per quasi 2 milioni di mc contro i circa 0,1 milioni di mc che saranno prodotti dalla esecuzione della presente variante ed ove già si riteneva che: "...le opere in questione non costituiscano variante sostanziale di quanto già assentito...";

CONSIDERATO che le opere originariamente sottoposte ad esenzione dalla Procedura VIA sono le seguenti:

- Ampliamento di zone e di piazzole - accessi primari e/o alle finestre:
 - o Piazzole Finestra Emilia 2
 - o Piazzole accesso primario Rio dei Cani
 - o Piazzole Finestra Castelvecchio
 - o Piazzole Finestra osteto
 - o Piazzole Finestra Marzano – Modifica Strada di accesso
 - o Piazzole accesso primario Fiorenzuola Sud
 - o Piazzole Finestra Carlone
- Piazzole atterraggio elicotteri e zone di "triage":
 - o Raticosa Nord con area di "triage" nella zona Idice, al servizio degli accessi primari Montebibele Sud e Raticosa Nord;
 - o San Pellegrino, a servizio degli accessi primari di Fiorenzuola Nord e Scheggianico Sud e della zona Daterna, ove ricadono gli accessi primari dei Scheggianico Nord e Raticosa Sud;
 - o Fiorenzuola Sud con area di "triage" nei pressi della piazzola di accesso alla piazzola San Giorgio limitrofa all'autodromo del Mugello, al servizio dell'accesso primario di Fiorenzuola Sud
 - o Vaglia Nord con area di Triage, a servizio dell'accesso primario omonimo;
 - o Vaglia Sud con area di triage, a servizio dell'accesso lato Sesto Fiorentino del cunicolo di emergenza Vaglia, non lontano dall'imbocco Sud della Galleria Vaglia e della Stazione di Firenze Castello.
- o Opere idrauliche di messa in sicurezza della zona Laurenziano

- Opere di riambientalizzazione esterna area Finestra Diaterna
- Finestra Diaterna
- Opere di mitigazione del rumore ferroviario lungo la linea Bologna – Firenze, zona San Ruffillo

CONSIDERATO che i Comuni interessati sono:

- Comune di Firenzuola zona Diaterna;
- Bologna (zona Interconnessione S.Ruffillo);
- S. Lazzaro di Savena (zona Interconnessione S.Ruffillo);
- Pianoro (zona Emilia2, zona Laurinziano, zona Rio dei Cani),
- Monghidoro (zona Idice),
- Firenzuola (oltre alla zona Diaterna è interessato anche per la zona Castelvecchio, per l'area di S.Pellegrino e per la zona Osteto),
- Borgo S. Lorenzo (zona Marzano-Grezzano),
- Scarperia (zona Autodromo – S. Giorgio),
- S.Piero a Sieve (zona Vaglia Nord e zona Carlone),
- Sesto Fiorentino (zona Vaglia Sud).

PRESO ATTO che con nota prot. CTVA – 2008 -0001627 del 21.04.2008 la Società Proponente ha presentato delle integrazioni volontarie con le quali ha altresì espressamente richiesto di escludere dalla presente valutazione le seguenti opere:

- Finestra Diaterna
- Opere di Mitigazione del Rumore Ferroviario lungo la linea Bologna Firenze, zona Sa Ruffillo.
- Opere idrauliche di messa in sicurezza della zona Laurenziano

PRESO ATTO che

i sopradetti interventi pertanto sono espressamente esclusi dalla proposta di parere, come richiesto del Proponente

CONSIDERATO che

Secondo quanto il Gruppo Istruttore ha avuto modo di verificare nel corso del sopralluogo, le **piazzole esterne alle gallerie** sono oggetto di modesti e limitati interventi di ampliamento. In alcuni casi e per alcune piazzole agli imbocchi primari delle Gallerie (Saturano sud –loc. Rio dei Cani- e Firenzuola sud) e agli imbocchi delle finestre (Emilia 2, Castelvecchio, Osteto, Carlone e Marzano, per quanto attiene la relativa strada di accesso denominata 832 da Marzano a Grezzano), si sono resi necessari modesti adeguamenti progettuali relativi alle opere di sistemazione definitiva degli imbocchi con la relativa attrezzatura per la sicurezza.

CONSIDERATO

per le piazzole atterraggio elicotteri e zone di triage, il Decreto Ministeriale del 28.10.2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie" entrato in vigore con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'8 aprile 2006, che ha suggerito alla Società Proponente l'esecuzione di alcuni adeguamenti necessari per consentire l'entrata in servizio della linea in piena sicurezza.

Il predetto Decreto stabilisce limiti e criteri per il corretto esercizio delle gallerie prevedendo all'art. 4 che: "Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento trasporti terrestri vigila sull'attuazione del presente decreto. 2. Il Ministero vigila affinché venga utilizzata uniformemente, a livello nazionale, la metodologia analitica e di valutazione del rischio di cui all'art. 14. 3. I Gestori delle infrastrutture, di cui al successivo art. 5, forniranno al Ministero, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le specifiche ed i dati disponibili per la costituzione della banca dati incidentali di cui all'Allegato III - annesso C - e provvederanno a fornire gli aggiornamenti con cadenza annuale. 4. Il Ministero provvede altresì ad assicurare la condivisione delle banche dati e il relativo monitoraggio e presidio, allo scopo di uniformarne i criteri di rilevazione e di garantire significatività statistica." In base al sopracitato Decreto, resta di esclusiva competenza del Ministero delle Infrastrutture l'analisi, la valutazione ed il monitoraggio relativamente ai criteri utilizzati per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza delle gallerie. alcuna analisi relativamente al fattore sicurezza è di competenza del MATTM, che analizza in questa sede esclusivamente l'eventuale impatto ambientale delle opere descritte senza valutarne in alcun modo la necessità o l'efficacia. Al fine di adeguarsi al D.M. sulla sicurezza nelle gallerie ferroviarie, con particolare riferimento all'Allegato II del predetto DM, la Società Proponente ha autonomamente individuato delle zone per atterraggio elicotteri poste in corrispondenza di uno degli accessi primari di ciascuna galleria e ad essi collegate con viabilità, facilmente raggiungibili dai mezzi di soccorso attraverso la viabilità ordinaria. In queste zone sono previste delle apposite piazzole di atterraggio elicotteri e, vicino ad esse, delle aree per il "triage".

CONSIDERATO che

le predette piazzole sono da utilizzarsi per emergenza in caso di incidente sulla linea ferroviaria. Detti interventi, proprio perché legati ad eventi eccezionali di emergenza, possono essere utilizzati da personale abilitato (elisoccorso, polizia, carabinieri, protezione civile, vigili del fuoco, ecc.) anche per il soccorso in zone limitrofe a quelle ferroviarie. Non sono disponibili per l'utilizzo pubblico o privato al di fuori dell'emergenza. Visto il loro uso saltuario, non preventivabile e comunque discontinuo nel tempo, secondo il Gruppo Istruttore non appaiono come fonte di rumore o inquinamento atmosferico. Le dimensioni minime delle piazzole sono state ricavate, direttamente dal Proponente, in base al D.M. del Ministero dei Trasporti del 10/3/1988 per Aviosuperfici non segnalate, in relazione agli aeromobili in dotazione al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco. In base ad esso le piazzole hanno un diametro di 26 m. Tutte le piazzole verranno realizzate in aree già nella disponibilità del Proponente e pertanto non vi sarà alcun ulteriore consumo di territorio, rispetto a quello indicato.

CONSIDERATO che

per la realizzazione della linea ferroviaria e per le relative opere connesse sono state autorizzate infrastrutture su oltre 1,7 Milioni di mq di territorio, l'ulteriore consumo di territorio risulta pari a complessivi mq 23.500, e pertanto di molto inferiore al 1,5 %.

CONSIDERATO che

come espressamente precisato in occasione delle integrazioni volontarie prot. CTVA - 2008 -0001627 del 21.04.2008 e della riunione del 19 dicembre 2007, il Proponente richiede parere di esclusione dalla pronuncia di compatibilità ambientale esclusivamente per il progetto di riambientalizzazione dell'area esterna alla galleria Diaterna.

CONSIDERATO che

detto progetto ha ottenuto le seguenti autorizzazioni e pareri:

- parere favorevole della Commissione Edilizia Comunale e della Commissione Edilizia Integrata del Comune di Fiorenzuola del 02.07.2004, comunicata con lettera dell'Ufficio tecnico Comunale prot. 9831 del 13.07.2004;
- parere favorevole della Soprintendenza per i beni Architettonici ed il Paesaggio della provincia di Firenze con nota prot. 13966 del 17.08.2004 comunicata con nota prot. 28456 del 02.09.2004, dal MIBAC in seguito all'invio del progetto con nota del 28.05.2004;
- parere favorevole dell'Osservatorio Ambientale nella seduta del 08./11/2006, con raccomandazioni e suggerimenti elaborati sulla base dell'Analisi Tecnica effettuata dall'APAT;

CONSIDERATO che

la realizzazione ed il mantenimento, l'esercizio della finestra Diaterna, punto non costituiscono oggetto della presente procedura;

CONSIDERATO il quadro generale sopra descritto, così come derivato dalla documentazione consegnata dal proponente;

PRESO ATTO, per quanto di competenza, dei pareri espressi dall'Osservatorio Ambientale in data 27/2/06 (prot.n.OAN-BoFi-RN 46) e dal MATTM in data 7/8/03 (prot.VIA/2003/9508), nonché del parere di esenzione VIA n. 24178 del 21/09/2006 ;

VALUTATO che tutti gli interventi in esame verranno effettuati all'esterno della tratta BO-FI e che non si riscontrano possibili interferenze con la circolazione idrica sotterranea; per quanto riguarda le componenti atmosfera, rumore, vegetazione e suolo, gli eventuali impatti si devono ricondurre essenzialmente ad impatti temporanei, per le fasi realizzative o all'impatto del tutto imprevedibile e limitato nell'ipotesi di incidente. Da analizzare separatamente, invece, il progetto di riambientalizzazione per l'area esterna alla zona;

VALUTATO che

la variante nel suo complesso non prevede modifiche significative dell'assetto delle aree di cantiere, trattandosi di interventi limitati e distribuiti lungo l'intero tracciato, da attuarsi all'esterno delle gallerie o in prossimità delle stesse;

VALUTATO che

anche per i materiali di riporto non si prevede l'impiego di quantità e/o di tipologie di materiali tali da comportare eccezioni o vincoli aggiuntivi rispetto alle ordinarie procedure di approvvigionamento da cava, così come già previste per l'intera tratta BO-FI.

VALUTATO che

il progetto di riambientalizzazione dell'area esterna al torrente Diaterna, depositato nel corso della procedura, appare idoneo a mitigare l'impatto ambientale delle opere realizzate seppur con le prescrizioni di seguito riportate.

VALUTATO, in merito all'ambito di competenza del presente parere

- che la valutazione qui espressa si riferisce esclusivamente alla realizzazione delle piazzole esterne alle gallerie indicate, alle aree di triage, alle aree adibite all'atterraggio dell'elisoccorso ed alla riambientalizzazione dell'area esterna alla zona Diaterna, così come descritti in questo parere, nonché nei documenti integrativi inviati da TAV e che pertanto è esclusa ogni valutazione in merito ad eventuali ulteriori opere non ricomprese in tali documenti come da nota presentata da TAV con prot. CTVA – 2008 -0001627 del 21.04.2008;
- che, comunque, il presente parere non esprime alcun giudizio in merito alla efficacia delle misure di sicurezza previste dal progetto di variante, né alle caratteristiche degli impianti, né ad ogni possibile implicazione in termini di esercizio degli stessi - tra cui la valutazione di possibili scenari incidentali - per le quali si rimanda ai pareri dei rispettivi enti ed autorità competenti;

VALUTATO, per quanto riguarda le piazzole di servizio esterne alle gallerie, le piazzole atterraggio elicotteri e zone di triage

- che gli interventi proposti non modificano l'originario progetto in maniera nemmeno minimamente sensibile, tenuto conto che per intera tratta l'ampliamento complessivo del sedime è limitatissimo e comunque in aree già oggetto di intervento autorizzato;
- che, per tutti i siti, le attività di cantiere non comporteranno l'apertura di nuove aree dedicate a dette attività e che ogni intervento potrà essere effettuato utilizzando quanto già autorizzato nelle precedenti procedure, essendo pertanto ininfluenza l'impatto delle nuove opere rispetto al progetto originario;

VALUTATO che gli interventi proposti non presentano possibili interferenze con la circolazione idrica sotterranea;

VALUTATO che le opere di riambientalizzazione dell'area esterna al galleria Diaterna, devono ritenersi idonee a garantire una mitigazione dell'impatto ambientale degli interventi eseguiti per la realizzazione e l'esercizio della predetta galleria,

seppur con le prescrizioni che verranno di seguito espresse;

VALUTATO che, nei limiti e sulla base delle informazioni fornite dal proponente, nonché di quanto sopra espresso dalla Commissione VIA e dei precedenti pareri espressi dal MATT, gli interventi previsti sono di entità tale da potersi considerare ricompresi nei margini progettuali complessivi della tratta AV/AC BO-FI, come anche di fatto rilevato dallo stesso;

VALUTATO CHE le modifiche previste in merito a varianti minori ed adiacenti la tratta connesse alla sicurezza in galleria e all'esercizio ferroviario nella tratta AC/AV BO-FI siano, nei limiti e con le precisazioni sopra riportate, non sostanziali rispetto al progetto della tratta medesima e che queste possano quindi essere attuate, purché vengano rispettate tutte le prescrizioni di seguito indicate, nonché quelle già specificate dal MATT e tutte quelle già poste in sede di Conferenza di Servizi, oltre a quelle che gli Enti interessati potranno eventualmente porre nell'ambito dell'attuazione delle prescrizioni, il Gruppo Istruttore:

Tutto ciò premesso, considerato e valutato, visto il parere n. 55 del 19 giugno 2008, espresso dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA7VAS

SI DISPONE

l'esclusione dall'assoggettamento alla procedura di VIA degli interventi per la variante di progetto della tratta AV/AC Bologna – Firenze, in merito a varianti minori ed adiacenti la tratta connesse alla sicurezza in galleria ed all'esercizio ferroviario **nel rispetto delle seguenti prescrizioni:**

1. Gli interventi già in parte effettuati nell'area delle sistemazioni esterne della galleria Diaterna vengano integrati come segue:
 - a) sulle terre verdi rinforzate venga effettuata una risemina a spessore di rinalzo; sulle parti subverticali delle stesse venga effettuata la messa a dimora di talee di salici e di altre specie arbustive radicate autoctone;
 - b) sui versanti in frana vengano effettuati interventi stabilizzanti quali viminate vive, messa a dimora di talee di salici, messa a dimora di arbusti;
 - c) sulle scogliere delle sponde del T. Diaterna vengano messe a dimora talee di salici nelle fughe tra i massi.
2. Su tutte le scarpate previste in terra inerbita vengano messi a dimora arbusti ed alberi di specie autoctone;
3. Le previste pavimentazioni in mattonelle autobloccanti vengano sostituite, ove non già realizzate alla data del presente parere, con grigliati plastici o cementizi aperti per garantire un maggior drenaggio delle acque meteoriche e la crescita di un cotico erboso, limitando le superfici impermeabilizzate o semimpermeabilizzate;

4. Per gli interventi di Ingegneria Naturalistica si faccia riferimento alle "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica" ed. 2006. PODIS, Ministero dell'Ambiente e Tutela del territorio e Ministero dell'Economia e delle Finanze.

IL DIRETTORE GENERALE
(ing. Bruno Agricola)

Il dirigente della Div. III
dott. Mariano Grillo