



*Ministero dell' Ambiente  
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

**OGGETTO:[ID: 9229] Progetto di fattibilità tecnico economica “Nuova Fermata di Firenze Guidoni”.**  
**Valutazione preliminare ai sensi dell’art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006.**  
**Nota Tecnica.**

**Oggetto della richiesta di valutazione preliminare**

Con nota prot. RFI-AD.DST.II\A0011\P\1461 del 30/11/2022, acquisita al prot. MiTE-155563 del 12/12/2022, la Società Rete Ferroviaria Italiana 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, per il progetto di fattibilità tecnico economica “Nuova Fermata di Firenze Guidoni” in Comune di Firenze.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo e nella documentazione ad essa allegata, l’intervento prevede la realizzazione della nuova Fermata di Firenze Guidoni sulla linea ferroviaria Firenze-Pisa, tratta Firenze-Empoli, che rientra nella rete ferroviaria nazionale. Il progetto della nuova Fermata di Firenze Guidoni, compresa tra le 9 stazioni urbane incluse nel PUMS (Piano Urbano di Mobilità Sostenibile) della Città metropolitana di Firenze e sviluppata come nodo intermodale di scambio treno-tram, ricade nel quadrante nord ovest della città in prossimità del sottovia di Viale A. Guidoni, in posizione strategica per la presenza di parcheggi e di fermate del tram, nonché per la vicinanza dell’aeroporto di Peretola.

Il progetto della presente valutazione preliminare si prefigge lo scopo di implementare il livello di sostenibilità dell’area interessata migliorando l’accessibilità alla fermata ferroviaria. Per perseguire tale obiettivo sono stati applicati, come prassi progettuale, gli standard e le misure dei protocolli di certificazione internazionale, con particolare riferimento al protocollo Envision (di valutazione della sostenibilità delle infrastrutture), al fine di restituire performance superiori ai criteri ambientali minimi vigenti.

L’intervento in valutazione riguarda una tipologia di opera ricadente nell’Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 2) lettera h) “*modifiche o estensioni di progetti di cui all’allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell’allegato II)*”.

## Analisi e valutazioni

Da quanto riportato nella documentazione trasmessa dal soggetto proponente emerge quanto segue.

L'area di intervento è localizzata lungo la linea ferroviaria Firenze-Empoli, tra viale A. Guidoni e via di Carraia in posizione strategica considerata la vicinanza:

- dell'aeroporto Peretola, circa 1 km;
- delle due fermate della linea tramviaria cittadina (Novoli 280 m e Guidoni 250 m)
- del parcheggio scambiatore, nei pressi della fermata Guidoni;
- della linea T2 Vespucci (250 m).

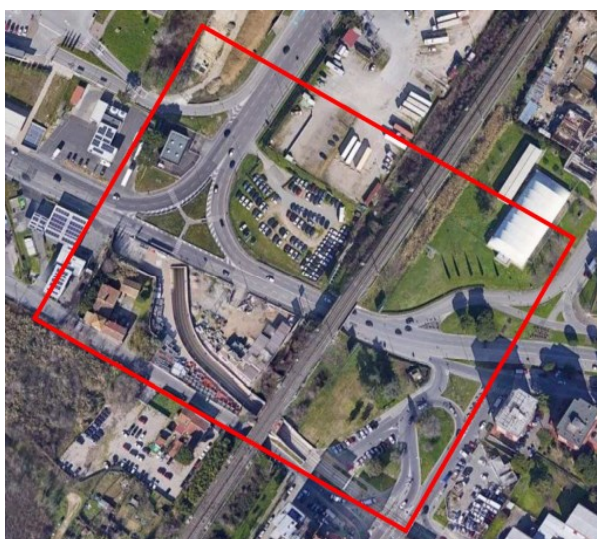


Fig. 1 – Area di intervento (Fonte: All. 1 alla Lista di Controllo “Relazione Generale”)



Fig. 2 – Inquadramento con indicazione dei servizi (Fonte: All. 1 alla Lista di controllo “Relazione Generale”)

La Fermata di Firenze Guidoni si inserisce in un contesto prevalentemente residenziale con servizi commerciali e servizi al cittadino, come il mercato lungo viale Guidoni. Entro il raggio di 2 km sono presenti una delle principali sedi universitarie e il nuovo Palazzo di Giustizia. La criticità

riscontrata è quella della viabilità a scorrimento veloce di viale Guidoni, che crea una grande difficoltà nei collegamenti pedonali. Da qui la necessità di mettere in sicurezza la mobilità dolce creando una ricucitura tra le due parti della città tagliate dalla ferrovia.



Figura 30- Individuazione degli interventi

Fig. 3 – Individuazione degli interventi (Fonte: All. 1 alla Lista di controllo “Relazione Generale”)

Il progetto prevede la realizzazione dei seguenti interventi:

- Area esterna con verde e parcheggio;
- Fabbricato di fermata con attraversamento binari;
- Banchine ferroviarie (sviluppo di 200 m);
- Pensiline a copertura di banchine e FV;
- Passerella pedonale.

Attualmente l'area dove insisterà la Fermata è caratterizzata sul lato sud-est da un'ampia superficie verde; sul lato opposto alla linea ferroviaria è presente un'area di deposito comunale. Mentre la passerella pedonale ricade tra il parcheggio di autobus e camion a nord e un rivenditore di auto a sud. La scala di accesso alla passerella sorgerà su un piccolo spazio di risulta tra la viabilità esistente.

Particolare attenzione è stata attribuita alla riqualificazione dell'area verde esistente, nell'ottica di miglioramento e potenziamento della qualità dell'ambiente, nonché di recupero delle funzioni ecologiche dell'area urbana.



Figura 11: vista prospetto Sud-Est da via Garfagnana



Figura 12: vista da viale Guidoni

Fig. 4 – Vista fermata ferroviaria (Fonte: Lista di controllo)

Considerata la linea ferroviaria in rilevato, la fermata sarà sviluppata su due livelli: uno a piano campagna e uno a livello di banchina. Le due banchine ferroviarie, di lunghezza 200 m ciascuna, saranno localizzate a cavallo dei sottopassi stradali di via Guidoni e via Carraia e il recente sottopasso della linea del tram, posizionate a quota +55 cm dal piano del ferro. Per l'attraversamento dei binari, in corrispondenza del fabbricato di fermata, sarà previsto un sottopasso di collegamento. Alle estremità del sottopasso si sviluppano i corpi di risalita, una scala e un ascensore per l'accesso alle persone a ridotta mobilità; i corpi di risalita sono collocati al centro delle banchine.

Con riferimento a “Zone costiere e ambiente marino”, “Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi” nonché “Zone montuose e forestali” il proponente riferisce che l'area di progetto non interessa tali zone.

Per quanto attiene 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)” il proponente riferisce che a circa 1,6 km dall'area di intervento è presente un ambito del SIC/ZPS IT5140011 “Stagni della Piana Fiorentina”, ma che considerata la distanza che intercorre tra il progetto in valutazione e l'area protetta, nonché la presenza di una rete infrastrutturale interposta, non si rileva alcun possibile effetto diretto o indiretto su specie o habitat presenti nel sito Natura 2000.

Il proponente riferisce che l'intervento in progetto non ricade in “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica”.

Per quanto attiene alla classificazione sismica del territorio regionale, ai sensi della O.P.C.M. 3274/2003 e della O.P.C.M. 3519/2006, l'intervento ricade in zona sismica 3.

Con riguardo alle aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni, il proponente dichiara che il Piano di Gestione del rischio alluvioni identifica per l'area di intervento un livello di pericolosità P2 media, ai sensi della direttiva 2007/60/CE, ed una classe di rischio R3 ai sensi del D.Lgs. 49/2010.

Con riferimento alle aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923), il proponente riferisce che le opere in progetto non interessano tali aree.

Inoltre, con riferimento alle aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni ecc.) il proponente dichiara che le opere in progetto ricadono all'interno della fascia di rispetto ferroviario e nella fascia di rispetto dell'elettrodotto; che nel suo complesso comporta un limitato consumo di suolo riconducibile alla scarpata ferroviaria e ad aree verdi urbane, riprogettate e riproposte in termini percentuali superiori rispetto allo stato attuale, grazie alla riconversione di un'area attualmente destinata a deposito materiali; che essendo la nuova fermata prevista su una infrastruttura ferroviaria esistente, il clima acustico non subirà particolari modifiche a seguito della realizzazione dell'intervento in progetto. Gli impatti generati in fase di realizzazione dell'opera saranno comunque mitigati attraverso una corretta gestione ambientale del cantiere.

Il proponente nella lista di controllo, pur non avendo trasmesso il documento sulla gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi del D.P.R. 120/2017, né fornito indicazione circa le volumetrie prodotte a seguito della realizzazione del sottopasso della stazione, dichiara che in funzione degli esiti della caratterizzazione, le terre potranno trovare completo reimpiego nell'ambito dell'intervento nel rispetto della normativa vigente.

### **Conclusioni**

Esaminati gli elementi informativi forniti dalla Società proponente nella Lista di controllo e nei relativi allegati, considerate le finalità e le caratteristiche dell'intervento come sopra riportate, si ritiene che per l'intervento proposto non possa escludersi la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi.

Questo, in particolare modo, in relazione al contesto ambientale in cui si collocano gli interventi in questione, caratterizzato da un contesto urbano prevalentemente residenziale con servizi commerciali e servizi al cittadino e, quindi, con potenziale impatto sulle componenti ambientali, tra cui quelle dell'atmosfera e del rumore-vibrazioni, anche in fase di esercizio.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si è dell'avviso che la proposta progettuale avanzata "*Nuova Fermata di Firenze Guidoni*" debba essere sottoposta ad un'adeguata valutazione dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione dell'opera proposta attraverso, quantomeno, la procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006.

**Il Responsabile del procedimento**  
Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco  
