

COMMITTENTE



PROGETTAZIONE



Infrarail srl –
Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

ACCESSIBILITA' ALLA NUOVA STAZIONE AV BELFIORE E NUOVO COLLEGAMENTO BELFIORE – FIRENZE SMN FASE 1

GEN

Documentazione Generale

Relazione generale di accertamento dei vincoli

IL PROGETTISTA

Infrarail srl - IFR
sede legale: Piazza della Croce Rossa n.1 – 00161 Roma.
PEC: infrarail.pec@legalmail.it
Codice fiscale e n. iscr. al Registro Imprese: 06956550484

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO	DISCIPLINA	PROGR.	REV.
0002	00	F	ZZ	RG	MD0000	003	A

REV.	DESCRIZIONE	REDATTO	DATA	VERIFICATO	DATA	APPROVATO	DATA
A	EMMISSIONE	DE LORENZO MAGURSI	28/02/2023	DE LORENZO	07/03/2023	SORBELLO	08/03/2023



SOMMARIO

1.	INTRODUZIONE	1
2.	CARTA DEI VINCOLI	2
3.	INQUADRAMENTO SOTTOSERVIZI E INTERFERENZE.....	4
4.	PARCHEGGI, VIABILITA', ESPROPRI	4

1. INTRODUZIONE

L'accessibilità alla nuova stazione AV di Firenze Belfiore rappresenta un elemento di valenza strategica nell'ambito del programma generale di potenziamento del nodo AV di Firenze.

Nell'insieme l'accessibilità alla nuova stazione AV di Firenze Belfiore prevede i seguenti interventi:

- la nuova "Fermata Circondaria", da realizzarsi in corrispondenza della sottostante viabilità di Via Circondaria, che sarà a servizio di tutte le linee ferroviarie (regionali e Alta velocità), collegate alle stazioni di Firenze Rifredi, di Firenze Statuto, Firenze Campo di Marte e Firenze SMN;
- il People Mover, che permetterà il collegamento diretto tra la stazione di Firenze Santa Maria Novella e la futura stazione AV di Firenze Belfiore;
- l'integrazione del People Mover e della Fermata Circondaria con la Stazione AV di Firenze Belfiore.

La nuova fermata di Circondaria, da realizzarsi nell'ambito delle opere connesse all'AV, prevede, inoltre, l'integrazione intermodale con gli altri sistemi di trasporto pubblico, rafforzando così il legame tra la stazione e il proprio bacino di utenza.

Essa sarà costituita da 8 binari passanti, tra cui l'importante raddoppio Pisa/Pistoia, e 5 marciapiedi, di cui 3 intermedi e 2 laterali a standard metropolitano, con altezza di 55 cm sul PF e lunghezza di 250 m, escluso quello laterale lato Via Sighele di lunghezza pari a 200 m per evitare la pesante interferenza con un edificio residenziale.

L'accessibilità dalla viabilità esistente alla nuova Fermata avverrà tramite due sottopassi pedonali, uno realizzato ex novo, che permetterà il collegamento nei pressi dell'eventuale nuovo parcheggio in zona «Macelli», ex Centrale del Latte, di fronte la nuova stazione AV di Belfiore con ampia area pedonale, area di parcheggio, kiss&ride e nuova fermata dei bus. Il secondo sottopasso, in parte già realizzato, permetterà, da un lato, l'accesso da Via Circondaria/Via Sighele, mentre dall'altro, il collegamento con la futura stazione AV di Belfiore tramite un attraversamento a raso con pensilina di protezione nonché con un sistema di collegamenti verticali che permetteranno di entrare direttamente del piano primo della futura stazione AV (quota +51m.s.l.m). Da quest'ultimo sottopasso, i viaggiatori salgono alle banchine con un sistema di scale fisse e ascensori, protetti dalla pensilina ferroviaria.

Il collegamento tra la stazione AV di Belfiore e la fermata Circondaria sarà garantito da un sottopasso, un gruppo di scale/ascensori per i collegamenti verticali, e un sistema di passerelle pedonali aeree che attraverseranno la sottostante viabilità BUS e che permetteranno il collegamento con la futura stazione AV di Belfiore alla quota del primo piano (+51m). Il collegamento pedonale tra la fermata e le aree di interscambio è realizzato attraverso percorsi protetti e privi di ostacoli, facilitati dalla segnaletica tattile di orientamento per i viaggiatori (necessaria la riprogettazione complessiva dell'Area ex centrale del Latte).

Visti i tempi di realizzazione degli interventi sopra descritti, l'opera complessiva di accessibilità alla nuova stazione AV di Firenze Belfiore sarà realizzata per fasi funzionali.

La presente relazione fa, quindi, riferimento allo sviluppo del progetto di fattibilità della "prima fase funzionale", che nello specifico comprende

- la realizzazione di 3 dei marciapiedi (il 1°, il 2° e parte del 3°) della configurazione finale, accessibili da due sottopassi;
- le pensiline ferroviarie insistenti sui nuovi marciapiedi 1°, 2° e 3°;
- il muro di contenimento lungo Via Cironi e Via Sighele;
- il prolungamento del sottopasso viario su Via Circondaria;
- l'adeguamento del piano del ferro esistente con adeguamento dei tracciati ferroviari coinvolti (Montevarchi AV, Direttissima, Indipendente e deposito locomotive del Romito);
- la realizzazione del nuovo sottopasso pedonale su via Cironi e l'adeguamento dell'esistente sottopasso pedonale su via Sighele;

2. CARTA DEI VINCOLI

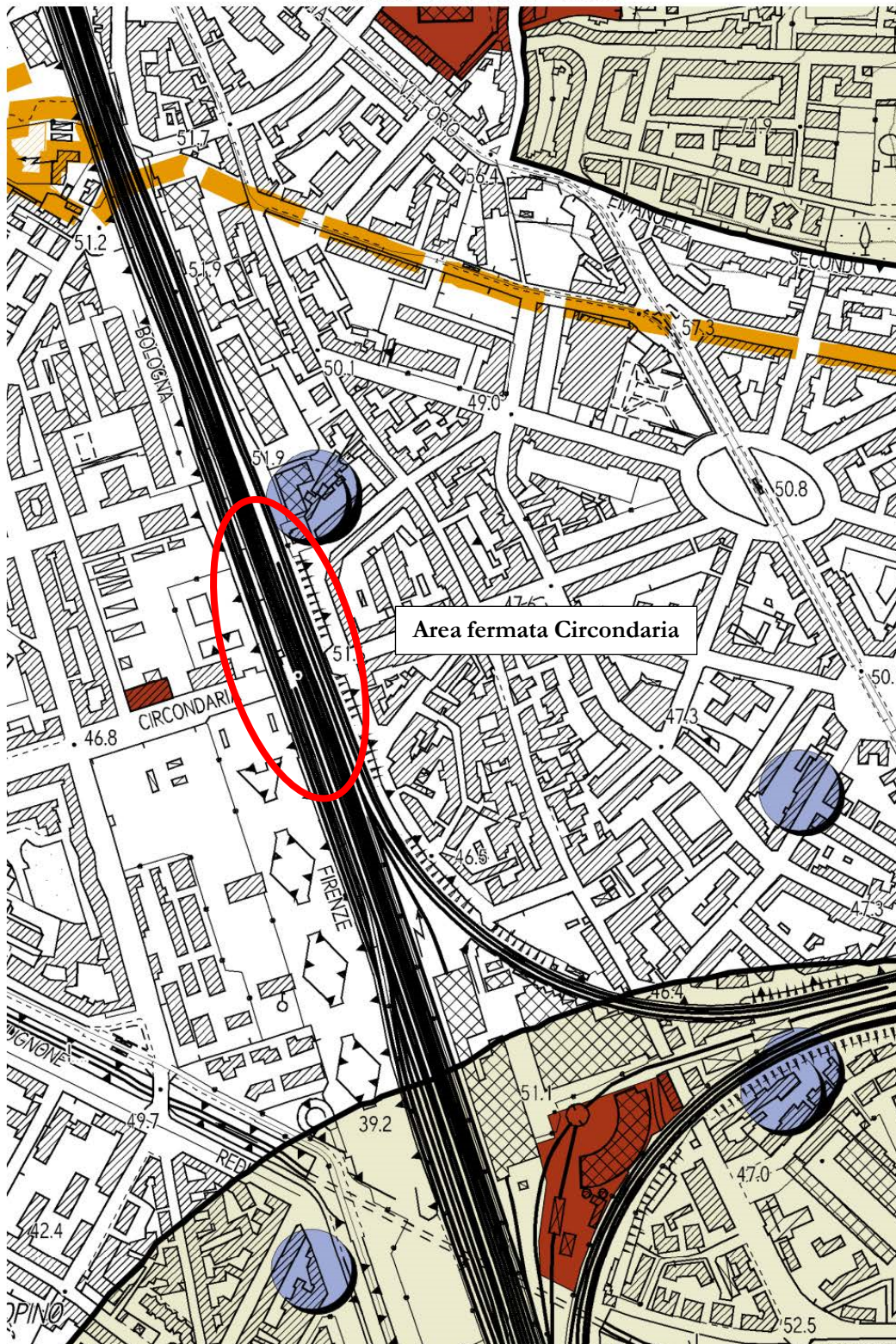


Figura 1 - estratto carta dei vincoli del Piano Strutturale del Comune di Firenze



01. vincoli | legenda

	beni paesaggistici
	vincolo idrogeologico
	fiumi, torrenti e corsi d'acqua di interesse paesaggistico
	ANPIL - aree naturali protette di interesse locale
	ZPS - zone di protezione speciale, SIC - siti di importanza comunitaria, SIR -siti di interesse regionale
	immobili di interesse storico architettonico
	vincolo archeologico
	cave di materiali ornamentali storici (elementi poligonali)
	cave di materiali ornamentali storici (elementi puntuali)
	impianti fissi di telefonia mobile
	vincolo di rispetto sorgenti e punti di captazione
	aree percorse dal fuoco
	interventi strutturali
	ulteriori aree per la laminazione
	vincolo aeroportuale
	aree di tutela transitoria (regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti)
	vincolo cimiteriale
	elettrodotti ad alta tensione - in superficie
	elettrodotti ad alta tensione - interrati
	metanodotti

Figura 2 - Legenda Carta dei Vincoli del Piano Strutturale del Comune di Firenze

Dalla consultazione del Piano Strutturale del Comune di Firenze è emersa l'assenza di vincoli specifici relativi alla tutela di beni paesaggistici e/o culturali nell'area oggetto di intervento. Per le nuove opere d'arte da costruire non sarà necessario, quindi, l'ottenimento di pareri di Soprintendenza e Commissione del Paesaggio.

Gli unici limitati interventi che in ricadrebbero parzialmente all'interno della zona soggetta a vincolo beni paesaggistici riguardano esclusivamente attività di adeguamento degli impianti ferroviari esistenti, da eseguirsi lungo l'attuale sedime ferroviario del PRG della stazione di S.M. Novella. Detti interventi non prevedono la realizzazione di nuove opere d'arte, né lavori al di fuori dell'attuale sedime ferroviario e come tali, pertanto, non richiedono alcun parere da parte della Soprintendenza o della Commissione del Paesaggio.

Ciò premesso, si è provveduto ad inoltrare all'attenzione della Soprintendenza la documentazione necessaria per la Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico ai sensi dell'art.25 del D.lgs. 50/2016 (rif. art. 28 comma 4 del D.Lgs. 42/2004 Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio).

3. INQUADRAMENTO SOTTOSERVIZI E INTERFERENZE

Nell'ambito della redazione del presente PFTE si è provveduto a censire i sottoservizi presenti ed individuare le interferenze e la loro risoluzione. Tutti i dettagli relativi alle interferenze e alla loro risoluzione sono riportati negli elaborati specifici:

- Planimetria d'individuazione delle interferenze - 0002.00.F.ZZ.PZ.MD0000.003
- Relazione fotografica di ricognizione dello stato dei luoghi - 0002.00.F.ZZ.RH.MD0000.003
- Censimento delle interferenze e proposte di risoluzione - 0002.00.F.ZZ.RH.MD0000.004
- Relazione di progetto per la risoluzione delle interferenze con la fognatura - 0002.00.F.ZZ.RH.MD0000.007
- Planimetria di risoluzione interferenze - 0002.00.F.ZZ.P9.MD0000.001
- Planimetria di risoluzione interferenze - Progetto fognatura - 0002.00.F.ZZ.P9.MD0000.002
- Relazione tecnica agro-forestale - 0002.00.F.ZZ.RH.MD0000.005
- Planimetria descrittiva delle sistemazioni a verde di via Cironi - via Sighele - 0002.00.F.ZZ.PZ.MD0000.004
- Schede di dettaglio alberature via Cironi - via Sighele - 0002.00.F.ZZ.SH.MD0000.001

4. PARCHEGGI, VIABILITA', ESPROPRI

L'ampliamento del sedime ferroviario per la realizzazione della nuova fermata comporterà una variazione del numero e della tipologia di parcheggi presenti, nonché la necessità di adeguare la dimensione delle carreggiate stradali al fine di renderla compatibile con gli spazi disponibili.

Per realizzare la nuova configurazione del sedime ferroviario sarà, infatti, necessario occupare e acquisire parte della viabilità pubblica, di proprietà demaniale e quindi non di proprietà di RFI.

Sarà altresì necessario espropriare una porzione di proprietà privata per la realizzazione della parte più a nord del nuovo muro di contenimento.

Lungo le vie Sighele e Cironi sono presenti diverse tipologie di stalli per la sosta di autoveicoli, biciclette e motociclette: gli impatti delle opere su parcheggi, viabilità e traffico rientrano nell'ambito degli aspetti da gestire con il Comune di Firenze. Alle modifiche degli stalli di sosta a pagamento conseguirà l'esborso al Comune di compensazioni per lucro cessante, che saranno da calcolare inizialmente in base alla durata del cantiere e successivamente in base all'assetto finale dei parcheggi in progetto per la Fase 1.

Per maggiori informazioni ed approfondimenti relativi alle tematiche di espropri e compensazioni, fare riferimento agli elaborati specifici:

- Relazione di accertamento della disponibilità delle aree di intervento - 0002.00.F.ZZ.RG.MD0000.004
- Perizia delle occupazioni ed espropriazioni - 0002.00.F.ZZ.EP.AQ0000.001
- Relazione giustificativa della spesa per le occupazioni temporanee ed espropriazioni - 0002.00.F.ZZ.RH.AQ0000.002



- Piano parcellare - 0002.00.F.ZZ.BD.AQ0000.001