



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

**OGGETTO: [ID: 9810] Valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 bis del D.Lgs. 152/2006. Linea ferroviaria AV/AC Milano-Napoli. Nodo di Firenze - Penetrazione Urbana linea AV. Accessibilità alla nuova stazione AV di Firenze Belfiore - nuova “Fermata Circondaria” - “prima fase funzionale”
Nota tecnica.**

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DIC.FIVA0011\P\2023\0000315 del 26/04/2023 acquisita al prot. acquisita al prot. MASE-67873 del 28/04/2023, 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 e ss.mm.ii. per il progetto Linea ferroviaria AV/AC Milano-Napoli. Nodo di Firenze - Penetrazione Urbana linea AV. Accessibilità alla nuova stazione AV di Firenze Belfiore.

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 Allegati grafici della Lista di Controllo”.

L’intervento, come descritto nell’istanza e nella lista di controllo, si configura come modifica di un’opera esistente, rientra nella tipologia elencata nell’Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, al punto 2h denominata “*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)*”.

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, compreso tra quelli la cui realizzazione trova finanziamento anche nelle risorse previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e 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 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, di lunghezza di 250 metri, escluso quello laterale lato Via Sighele di lunghezza pari a 200 metri 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 tra via Cironi e il futuro nuovo parcheggio nell'area ex-centrale del Latte; il secondo sottopasso, in parte già realizzato, permetterà, da un lato, l'accesso da 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 al piano primo della futura stazione AV

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 (+51 m). 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.

Come dettagliato nella documentazione tecnica allegata alla lista di controllo, per la realizzazione della fermata di Circondaria si rendono necessari interventi di modifica planimetrica su tutti i binari interessati per una estesa di circa 900 m per adeguare l'interasse e consentire la costruzione dei marciapiedi.

Al fine dell'adeguamento planimetrico delle opere in progetto, si rende necessaria la modifica della sagoma attuale del rilevato ferroviario, che deve essere ridefinita lungo tutto il confine est nel tratto interessato dalla nuova stazione (lato via Sighele e via Cironi), con la ridefinizione del rilevato ferroviario che a sua volta impatta sulla sezione stradale delle vie Sighele e Cironi, sui parcheggi, le alberature, i marciapiedi, la pubblica illuminazione e altri sottoservizi.

Data la complessità del progetto, l'articolazione degli interventi avverrà per fasi funzionali.

Oggetto della presente Valutazione riguarda i lavori previsti con la realizzazione della nuova "Fermata Circondaria", ed in particolare l'istanza riguarda la valutazione della "prima fase funzionale", che comprende:

- la realizzazione di 3 dei marciapiedi (il 1°, il 2° e parte del 3°) della configurazione finale, accessibili da due sottopassi;
- la realizzazione delle pensiline ferroviarie insistenti sui nuovi marciapiedi 1°, 2° e 3°;
- la realizzazione del 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
- la realizzazione del nuovo sottopasso pedonale su via Cironi e l'adeguamento dell'esistente sottopasso pedonale su via Sighele;

Il completamento di sottopassi e marciapiede 3°, la realizzazione dei restanti marciapiedi (4° e 5°) con la sistemazione dei tracciati in assetto definitivo avverranno nella fase II, che prenderà avvio quando il nuovo nodo AV sarà già operativo.

Il progetto è localizzato nel Comune di Firenze nella Regione Toscana, all'interno del tessuto urbano cittadino, nell'area Belfiore e in prossimità della stazione di Firenze SMN.

Analisi e valutazioni

Come indicato in premessa, la Società R.F.I. S.p.A. ha in progetto realizzazione della nuova fermata di Circondaria, nel centro urbano di Firenze, con lo scopo di raccordare tutte le linee ferroviarie, regionali e Alta velocità, collegate alle stazioni di Firenze Rifredi, di Firenze Statuto, Firenze Campo di Marte e Firenze SMN, Figg. 1 e 2.

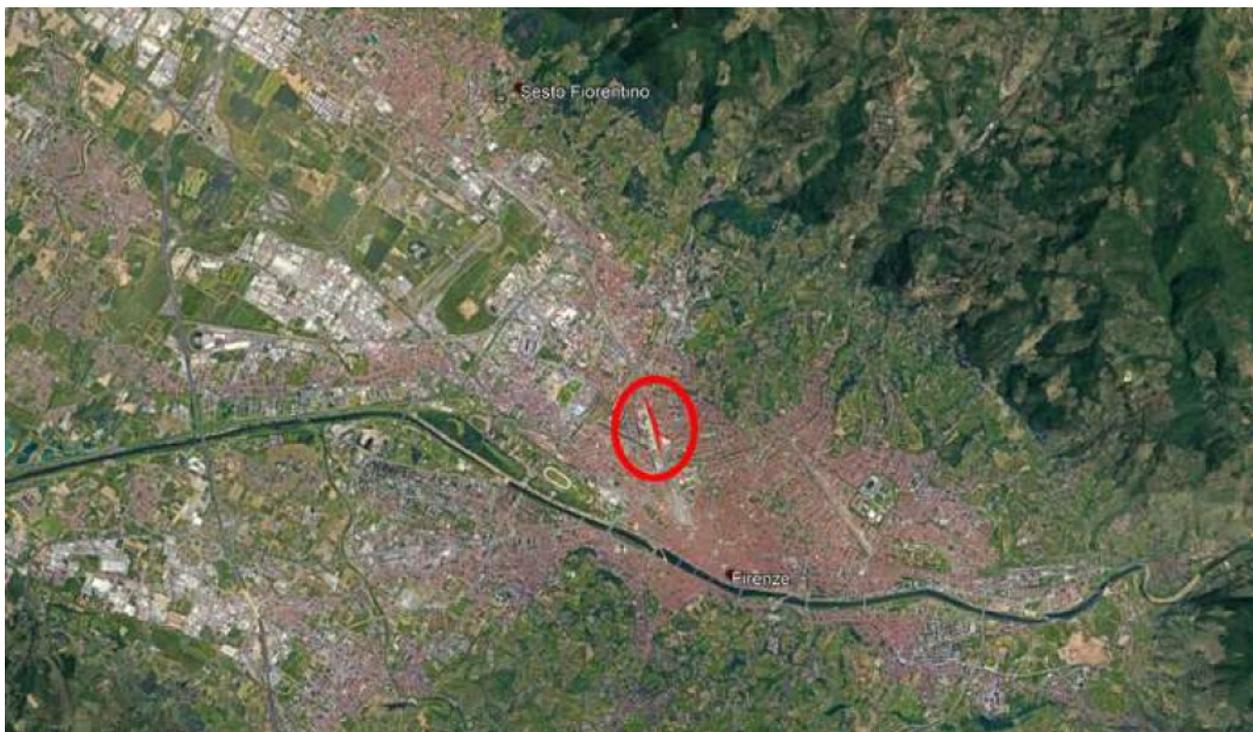


Fig. 1 – Inquadramento dell'area degli interventi (Fonte: Lista di controllo)



Fig. 2 –Planimetria area di intervento della fermata Circondaria (Fonte: All. 17 alla Lista di controllo - Relazione generale dell'intervento)

L'accessibilità dalla viabilità esistente alla nuova Fermata avverrà tramite due sottopassi pedonali, uno dei quali permetterà anche il collegamento con la futura stazione Belfiore, localizzata nelle immediate prossimità, tramite un attraversamento a raso con pensilina di protezione, nonché con un sistema di collegamenti verticali per accedere direttamente al piano primo della futura stazione AV.

Le aree di cantiere verranno allocate lungo il tracciato della linea ferroviaria e in affiancamento alla stessa, Fig. 3:



Fig. 3 – Individuazione delle aree di cantiere (Fonte: All. 9 Lista di controllo-Relazione generale)

Con riferimento al punto 7. della Lista di Controllo “Iter autorizzativo del progetto proposto” la Società R.F.I. S.p.A. indica che per il progetto si dovrà acquisire:

- autorizzazione paesaggistica ai sensi del Art. 146 D.Lgs. 42/04 e s.m.i. presso la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Firenze e le province di Pistoia e Prato;
- il Parere di compatibilità con PGRA presso Autorità di bacino distrettuale.

Con riferimento al punto 8 della “Lista di controllo”, “Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente afferma che:

- al punto 1 “Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi”, il progetto non ricade nell’abito di tali zone;
- al punto 4 “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)”, le opere di progetto non ricadono all’interno delle aree indicate; le aree protette più prossime sono rappresentate dall’Area Naturale Protetta di Interesse Locale – Torrente Terzolle, ad una distanza minima di circa 1 km e la ZSC-ZPS IT5140011 Stagni della Piana Fiorentina e Pratese a di circa 3,8 km, Fig. 4;



Fig. 4 – Individuazione delle aree naturali protette (Fonte: Lista di controllo)

- al punto 6 “Zone a forte densità demografica” il progetto ricade all’interno del tessuto urbano del comune di Firenze, caratterizzato da a forte densità demografica, con densità abitativa di 3534 abitanti / km²;
- al punto 7 “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica” il progetto non interferisce, ai sensi della parte II del D. Lgs. 42/2004 – agg 04/2022, né con beni architettonici tutelati né con beni archeologici.

L'area dell'intervento ricade all'interno della Buffer Zone del sito UNESCO "Centro Storico di Firenze" e coinvolge parte dei territori di quattro Comuni: Firenze, Sesto Fiorentino, Fiesole e Bagno a Ripoli.

Il progetto interferisce con un'area contraddistinta come "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" vincolata ai sensi dell'art. 136 del D. Lgs. 42/2004. L'area è denominata "Zona dei viali di circonvallazione della città di Firenze", istituita con D.M. 25/05/1955; i viali di circonvallazione, insieme con le costruzioni e i giardini formano, per lo stretto rapporto ivi esistenti fra la vegetazione e gli edifici, un complesso caratteristico e singolare di valore estetico e tradizionale, Fig. 5.

Il Proponente evidenzia che, sebbene l'area di notevole interesse pubblico si trovi in sovrapposizione con gli interventi previsti, questa non subirà alcuna modifica: in corrispondenza di tale area, infatti, le lavorazioni consisteranno in un adeguamento del sistema binario già esistente e non apporteranno alcun deterioramento diretto o indiretto all'area oggetto di vincolo.

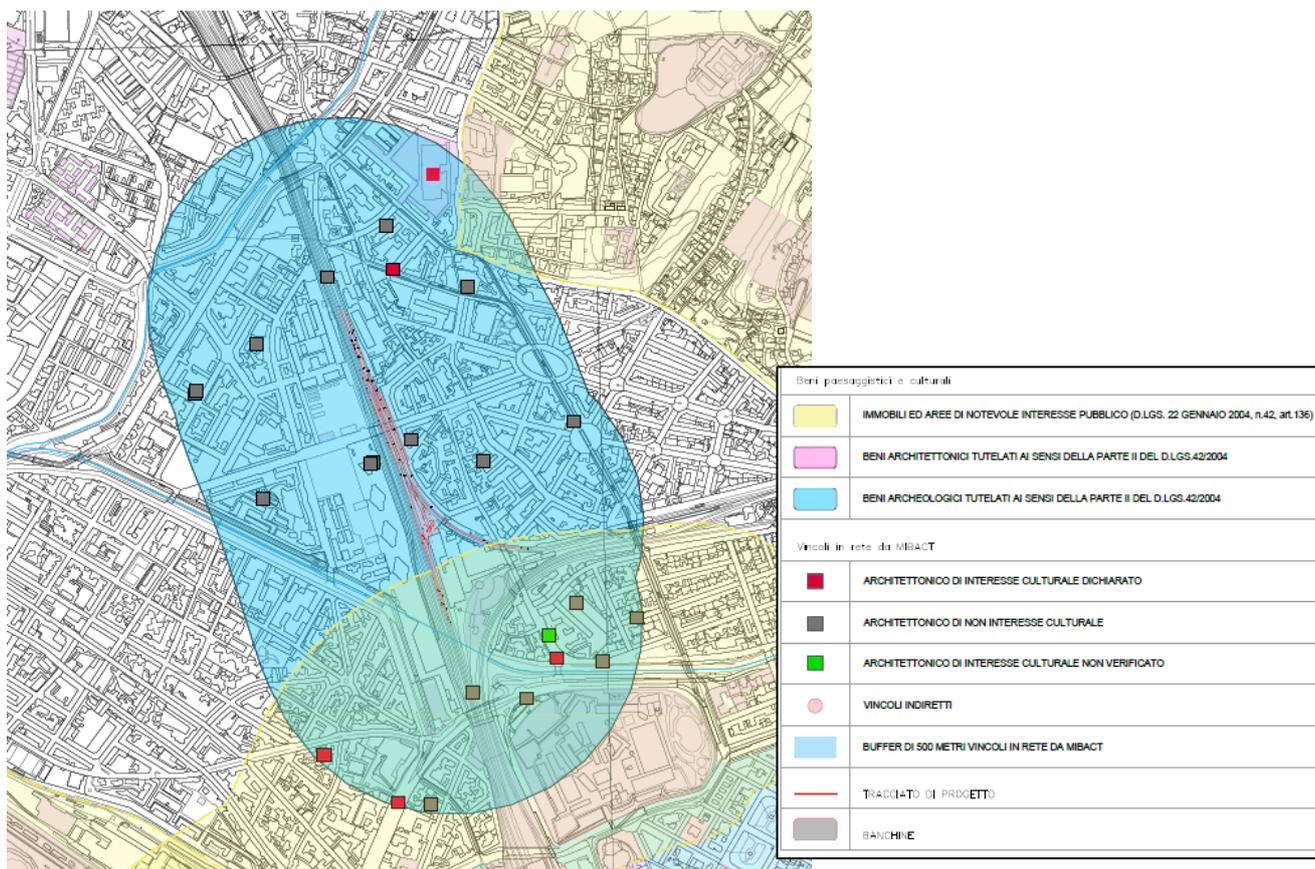


Fig.5 – Carta dei vincoli paesaggistici (Fonte: All 4 alla Lista di controllo - Carta dei vincoli paesaggistici)

- al punto 9 "Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)", le opere in progetto ricadono all'esterno di siti identificati come contaminati;

- al punto 10 “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)”, Il sito non ricade neppure parzialmente in aree sottoposte a vincolo idrogeologico;
- al punto 11 “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni”: il progetto ricade all’interno dell’Ambito PAI del Bacino del Fiume Arno il proponente dichiara che l’intero progetto non risulta interferente con:
 - aree caratterizzate da pericolosità da fenomeni geomorfologici di versante;
 - aree caratterizzate da pericolosità da frana.

Il progetto ricade all’interno di aree classificate:

- a Pericolosità da alluvione bassa (P1) e in minor parte in aree a Pericolosità media (P2) ed elevata (P3).
- a Rischio alluvione medio R2 e, per brevi tratti, all’interno di aree a rischio elevato R3 e molto elevato R4, Fig. 6.

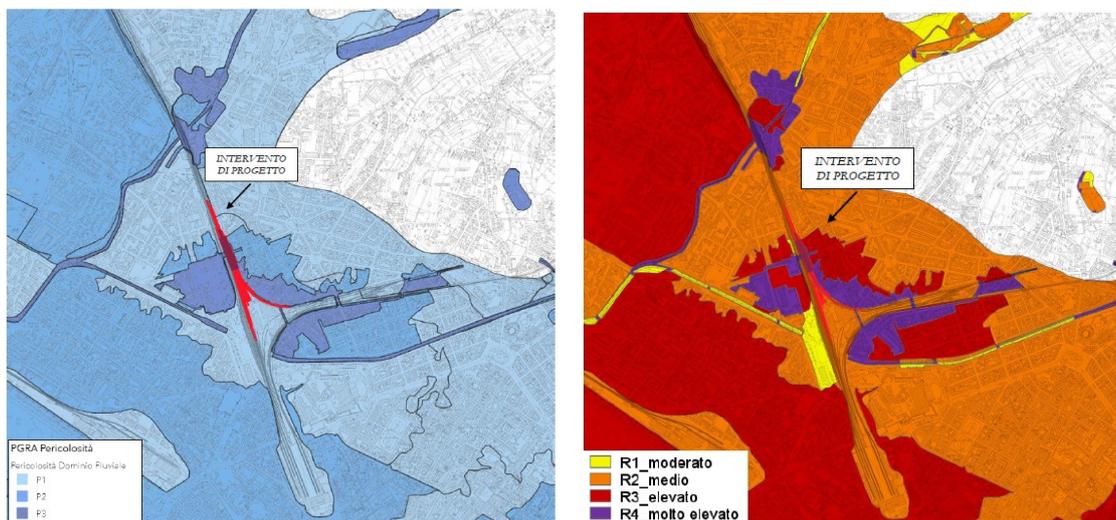


Fig.6 – Interferenze con Aree a pericolosità idraulica (Fonte: All 16 alla Lista di controllo – Studio di impatto ambientale)

- al punto 12 “Zona sismica” Gli interventi in progetto ricadono in Zona sismica 3;
- al punto 13 “Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù” pur se il progetto in esame si colloca in corrispondenza dell’attuale sede ferroviaria, il proponente dichiara che il progetto non ricade in aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù.

Con riferimento al punto 9 della Lista di Controllo, “Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale”, il Proponente afferma che l’intervento concerne per lo più un’infrastruttura già esistente (linea ferroviaria e strade ad essa adiacenti) e le interferenze con alberature riguardano vegetazione con scarso valore naturalistico. Non si evidenziano, quindi, azioni tali da definire una potenziale modifica fisica significativa dell’ambiente interessato.

La costruzione o l’esercizio del progetto non comporterà un utilizzo di risorse naturali tale da definire potenziali effetti significativi sull’ambiente.

Per le attività previste all'interno delle diverse aree di lavorazione e di cantiere è possibile avere la necessità di utilizzare e stoccare sostanze pericolose quali sostanze chimiche, olii, vernici, solventi, carburanti. I lubrificanti, gli olii ed i carburanti utilizzati dagli automezzi di cantiere, questi verranno stoccati in un'apposita area recintata, dotata di fondo impermeabile e di sistema di recupero delle acque.

In merito alla produzione di rifiuti solidi, il proponente, nella Lista di controllo, indica che i materiali di risulta che verranno prodotti nell'ambito delle lavorazioni ammontano a circa 23.450 mc e possono essere suddivisi sostanzialmente nelle seguenti tipologie:

- materiali di scavo: circa 22.000 mc;
- materiali da demolizione: circa 1.450 mc.

I materiali prodotti dalle attività di demolizione, a valle della caratterizzazione chimica verranno avviati a corretto percorso di gestione e conferiti in impianto di recupero, ovvero in discarica per rifiuti non pericolosi.

I volumi di materiale prodotto nella fase di scavo e demolizione e i materiali necessari nella successiva fase di costruzione delle opere previste, porteranno ad un aumento del traffico di mezzi pesanti da e per l'area di cantiere, con conseguenti impatti ambientali dovuti alle emissioni in atmosfera, all'aumento delle vibrazioni e del rumore.

In merito alla produzione di emissioni di inquinanti in atmosfera, la Società rappresenta che queste sono riferibili alle emissioni prodotte dai macchinari utilizzati in cantiere e alle polveri che possono prodursi durante le demolizioni, e che in ogni caso verranno adottate le misure per impedire il più possibile la fuoriuscita delle stesse dalle aree di cantiere.

In ordine alla produzione di rumori, vibrazioni, il proponente evidenzia che, nella fase di cantiere, i macchinari che saranno impiegati per le operazioni di demolizione dei binari esistenti, nella realizzazione del tracciato ferroviario di progetto e nello spostamento di alcuni tratti di tracciato avranno un impatto sul clima acustico locale sia nella fase di cantiere, con la realizzazione delle opere, sia in fase di esercizio, e che tale impatto sarà potenzialmente critico per l'area oggetto di studio, molto urbanizzata e caratterizzata da un'elevata densità di edifici residenziali e dalla presenza di alcuni edifici sensibili come le scuole. I lavori di costruzione della stazione AV Belfiore hanno reso necessaria la costruzione di un corridoio attrezzato per l'allontanamento dei materiali di scavo dall'area e il corridoio all'altezza della futura Fermata Circondaria è delimitato già da barriere antirumore. Tali barriere installate fanno da mitigazione all'esercizio della linea ferroviaria sul lato ovest, mentre sul lato est del rilevato ferroviario non sono presenti opere mitigative.

I lavori per la realizzazione della fermata Circondaria, si inseriscono in un contesto nel quale sono in corso i lavori per la costruzione della nuova Stazione dell'Alta Velocità "Firenze Belfiore" e a circa 2,5 km di distanza è previsto l'intervento per la realizzazione della Nuova Fermata Guidoni, già oggetto di procedura di Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006, conclusasi con la necessità di sottoporre la proposta progettuale ad un'adeguata valutazione dei

potenziali impatti ambientali significativi e negativi, quantomeno, attraverso la procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006.

Gli impatti generati dalle opere oggetto della presente valutazione preliminare, pertanto vanno ad inserirsi in una situazione ambientale già fortemente stressata, sia dal punto di vista delle vibrazioni, che dal rumore e che dal traffico di veicoli e mezzi pesanti di lavoro da e per le aree di cantiere.

Con riferimento alle possibili interferenze con zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storicoculturale, il proponente evidenzia l'interferenza con l'area denominata "Zona dei viali di circonvallazione della città di Firenze", contraddistinta come "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" vincolata ai sensi dell'art. 136 del D. Lgs. 42/2004. Nell'area circostante sono presenti beni architettonici ed archeologici tutelati ai sensi della parte II del D. Lgs. 42/2004 – agg 04/2022. Le lavorazioni previste non apporteranno alcuna modifica in quanto gli interventi in progetto consisteranno in un adeguamento del sistema binario già esistente e non porteranno alcun deterioramento diretto o indiretto all'area oggetto di vincolo.

Il Proponente dichiara la non interferenza diretta con i corpi idrici superficiali e/o sotterranei.

La Società Proponente afferma che sebbene l'area oggetto di intervento sia prossima a ricettori sensibili, quali scuole, a partire da una distanza minima di 90 m, le misure di mitigazione per le polveri e per il rumore sono dimensionate al fine di non creare potenziali effetti ambientali significativi.

Considerazioni e conclusioni

La Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha presentato presso questa Amministrazione istanza per la procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto Linea ferroviaria AV/AC Milano-Napoli. Nodo di Firenze - Penetrazione Urbana linea AV. Accessibilità alla nuova stazione AV di Firenze Belfiore - nuova "Fermata Circondaria" - "prima fase funzionale".

Gli interventi riguardano la realizzazione della nuova "Fermata Circondaria" e nello specifico i lavori previsti nella "prima fase funzionale".

Le aree interessate dal progetto ricadono all'interno delle aree di pertinenza della infrastruttura ferroviaria già esistente, e pur se le lavorazioni previste non porteranno modifiche fisiche significative dell'ambiente interessato, non consumando ulteriore suolo, i lavori si inseriscono in un contesto urbano di particolare pregio architettonico, caratterizzato da un ambito prevalentemente residenziale, con la presenza di servizi commerciali, servizi per il cittadino, e scuole. In prossimità dell'area sono in corso le attività per la costruzione della nuova Stazione dell'Alta Velocità "Firenze Belfiore", e a breve distanza è in progetto la realizzazione della "Nuova Fermata Guidoni"; pertanto gli interventi si inseriscono in un contesto ambientale già fortemente stressato, sia dal punto di vista delle vibrazioni, che dal rumore e che dal traffico di veicoli e mezzi pesanti di lavoro da e per le aree di cantiere.

Esaminati gli elementi informativi forniti dalla Società proponente nella Lista di controllo e negli 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 sia nella fase della cantierizzazione per la realizzazione delle opere, sia nella fase di esercizio.

Questo, in particolare modo, in relazione al contesto ambientale urbano in cui si collocano gli interventi in questione.

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 Circondaria - prima fase funzionale*" 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
