

MINISTERO DELL'AMBIENTE
SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO
AMBIENTALE INFORMAZIONE AI
CITTADINI E PER
LA RELAZIONE SULLO STATO DELL'AMBIENTE
IL DIRIGENTE GENERALE

VISTO il comma 2 ed i seguenti dell'art.6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art.6 della legge 8 luglio 1986, n.349, adottate ai sensi dell'art.3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377";

VISTI l'art.18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n.67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri costitutivo della Commissione per la valutazione d'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 gennaio 1993 n. 1464 di rinnovo della composizione della Commissione per la valutazione d'impatto ambientale; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di alta velocità ferroviaria "Penetrazione urbana, nodo di Firenze", presentata dalla Società ITALFERR - SIS.T.A.V. S.p.A. con sede in Roma - Via Lamaro 33, in data 26 novembre 1992;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ITALFERR - SIS.T.A.V. S.p.A. in data 2 dicembre 1992;

VISTO il parere formulato in data 17 giugno 1993 dalla Commissione per la valutazione d'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società ITALFERR - SIS.T.A.V. S.p.A.;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha:

valutato che il progetto e le relative problematiche ambientali si inquadrano nel più generale contesto del progetto Alta Velocità (A.V.) così come riportato nella relazione "Considerazioni generali", allegata al presente provvedimento di cui costituisce parte integrante;

preso atto che:

- la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante l'attraversamento del nodo di Firenze della linea Alta Velocità Milano-Napoli, soddisfacendo le seguenti condizioni di base: a) realizzare le connessioni a Sud con la linea direttissima Roma-Firenze e a nord con la tratta Alta Velocità Firenze-Bologna, che si attesta nei pressi di via Salviati;

- b) servire la stazione di S.Maria Novella;
- c) consentire l'attivazione di servizi Alta Velocità con inizio/fine corsa alla stazione di S.Maria Novella;
- d) garantire un servizio "passante" per Firenze;
- la soluzione progettuale elaborata da ITALFERR consiste essenzialmente in:
 - dedicare all'Alta Velocità i due binari del quadruplicamento del tratto Rovezzano-Campo di Marte (prosecuzione linea direttissima Roma-Firenze) attualmente in fase di realizzazione;
 - attrezzare a Campo di Marte una stazione dedicata all'Alta Velocità con utilizzo di quattro binari in zona attualmente occupata dal fascio binari per le merci;
 - utilizzare in superficie il canale della dismessa linea Faentina fino al limite della fascia collinare, dove il percorso va in galleria artificiale, fino all'altezza di via Salviati dove si congiunge con la tratta Alta Velocità Firenze-Bologna;
 - riattivazione del secondo ramo della Faentina in modo da collegare S.Maria Novella con treni Alta Velocità provenienti da Nord (Faentina) e da Sud (attuale linea Roma-Firenze, tratto Campo di Marte-S.Maria Novella);

osservato che tale impostazione progettuale, a detta del proponente, consente di soddisfare le predette condizioni di base definendo le seguenti opzioni guida per la progettazione di dettaglio:

- a) previsione di un percorso completamente dedicato per i treni A.V. passanti per Campo di Marte;
- b) per i treni A.V. che si attestano a S.Maria Novella, utilizzazione in promiscuità con il traffico leggero regionale e locale dell'attuale tratta S.Maria Novella-Campo di Marte;
- c) i futuri treni A.V. sostituiranno i treni I.C. e E.C.;
- d) la linea storica da Incisa a Campo di Marte verrà riservata al traffico lento passeggeri e merci che oggi insiste sulla linea direttissima Roma-Firenze;
- e) la stazione A.V. Campo di Marte sarà attrezzata per consentire l'interscambio con altre modalità di trasporto;

considerato che nel nodo di Firenze confluiscono i seguenti collegamenti ferroviari:

- Roma-Firenze (linea storica lenta)
- Roma-Firenze (linea direttissima)
- Firenze-Pisa
- Firenze-Prato-Pistoia-Viareggio
- Firenze-Prato-Bologna (linea appenninica direttissima)
- linea Faentina (da sud a Nord)

e che sono presenti le seguenti stazioni ferroviarie: S.Maria Novella, Campo di Marte, Rifredi, Castello, Cascine, Porta a Prato;

emerge la necessità di ulteriori binari che possano consentire la realizzazione di percorsi distinti per differenti tipologie di traffico. Vi è oggi, infatti, un uso plurimo delle aste ferroviarie, che vengono impegnate contemporaneamente da treni merci e treni viaggiatori locali e nazionali, lenti e veloci. Ovviamente la non specializzazione dei binari ha comportato una limitazione della potenzialità del nodo.

Tali indeterminatezze restano confermate a tutt'oggi in quanto nei documenti progettuali non vi è assicurazione in merito alla possibile riorganizzazione funzionale dei flussi di traffico prendendo spunto dalla

realizzazione del sistema alta velocità che per propria natura, all'interno dei nodi urbani, deve costituire volano per il riassetto dell'intero traffico passeggeri e merci.

Attualmente infatti la potenzialità delle tratte Castello-Rifredi e Campo di Marte-Rovezzano è pressoché satura (rispettivamente 241 e 240 treni/giorno). Identici problemi di saturazione si hanno per la stazione di S.Maria Novella dove sui sedici binari esistenti c'è un traffico di 416 treni/giorno.

Contrariamente quindi a quanto auspicato, soltanto una parte limitata dell'intero nodo centrale di Firenze (linee e stazioni) pare debba essere investito dall'attuale programma Alta Velocità, restando quindi confermate le attuali insufficienze strutturali, peraltro aggravate dal peso dell'alta velocità.

Inoltre il nodo, configurandosi come cerniera di un complesso sistema di relazioni che investe la domanda di interscambio tra area ferroviaria e servizi correlati, deve costituire un sistema integrato tra ferrovia, trasporto pubblico urbano, trasporto privato che preveda una gestione organica di tutte le principali componenti di domanda;

valutato che con la attuazione del progetto Alta Velocità per il Nodo di Firenze, verrebbe esaltato esclusivamente il nuovo bipolarismo costituito da:

- a) realizzazione a campo di Marte di un secondo polo ferroviario che divenga sosta privilegiata dei treni interregionali ed internazionali che corrono lungo il dorsale centrale;
- b) riconferma di S.Maria Novella quale polo ferroviario integrato di primaria importanza, senza però dare precise indicazioni in merito ai risvolti sulle altre modalità di traffico in superficie per l'intera area vasta interessata.

C'è da considerare che la stima al 2001 della domanda per l'Alta Velocità (fonte Regione Toscana - IRPET) che interessa il nodo di Firenze è pari a:

- utenza in transito: ca 23.000 viaggiatori al giorno;
- utenza con O/D in Firenze: ca 17.600 viaggiatori al giorno;
- utenze con O/D nella Regione: ca 5.200 viaggiatori al giorno.

Tali dati sono stati desunti da studi specifici effettuati dalla Regione Toscana, affidati all'IRPET in quanto lo studio di impatto ambientale fornisce elementi assolutamente insufficienti per quanto attiene in particolare:

- a) al grado di copertura della domanda complessiva sia passeggeri che merci che gravita sul nodo;
- b) alla evoluzione qualitativa e quantitativa del rapporto domanda-offerta nell'intera area metropolitana fiorentina;

Per quanto riguarda in particolare l'articolazione dei flussi di traffico sulla rete ferroviaria, lo Studio di Impatto Ambientale prevede che con la realizzazione del sistema AV si consentirà un esercizio ferroviario di treni veloci sensibilmente potenziato (quasi 50 treni in più).

Parallelamente, rispetto alla situazione attuale, si avrà un alleggerimento di 44 treni/giorno sulla tratta Prato-Rifredi, di 32 t/g sulla tratta Rifredi-S.Maria Novella e di 22 t/g sulla tratta S. Maria Novella - Campo di Marte.

Inoltre ci sarà la possibilità di scaricare 12 treni/giorno sulla linea merci di cintura (Campo di Marte-Rifredi) con benefici sui treni merci: In prospettiva futura ci potrà essere una ulteriore riduzione di treni merci (circa 20), in concomitanza della realizzazione della bretella Firenze-Pisa.

C'è comunque da osservare che di tutte queste previsioni lo studio di impatto ambientale non fornisce i relativi elementi di calcolo, per cui non è stato possibile verificarne l'attendibilità.

considerato che:

- il nodo di Firenze, così come del resto gli altri nodi interessati dal

sistema AV, deve inserirsi in una strategia complessiva di riassetto ferroviario ed intermodale del sistema dei trasporti, per cui l'obiettivo primario deve comunque essere il rafforzamento dei servizi ferroviari, sia passeggeri che merci, rispetto al quale i contenuti dello studio di impatto ambientale specificatamente per quanto attiene al quadro programmatico, presentano carattere di notevole genericità. Per quanto riguarda il settore trasporti, tale genericità appare ancora più evidente se rapportata al complesso degli obiettivi assunti dagli Enti locali interessati;

considerato i contenuti dei seguenti atti:

- Piano Generale dei Trasporti;
- Piano Regionale Integrato dei Trasporti (C.R. n. 254/89);
- Schema strutturale dell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia (C.R. n. 212/90);

si può affermare che lo studio di impatto ambientale del Nodo:

- a) non riesce a definire in modo univoco il "modello di esercizio" del sistema A.V.;
 - b) non approfondisce adeguatamente le tematiche delle integrazioni con il trasporto merci e le relative infrastrutture puntuali di servizio;
 - c) non approfondisce il problema della integrazione dei servizi A.V. con la rete ferroviaria esistente;
 - d) non definisce gli interventi connessi e complementari necessari a garantire il contestuale sviluppo dei servizi merci e pendolari del nodo;
 - e) non indica le necessarie valutazioni di congruità rispetto a quanto definito nella Convenzione Nodo del 19.12.88 fra Ferrovie, Regione, Provincia e Comune di Firenze;
- i contenuti dello studio di impatto ambientale ed il previsto servizio ferroviario di bacino non appaiono congruenti con quanto previsto nella predetta convenzione, in ordine a:
- utilizzazione esclusiva per l'A.V. dei due binari del quadruplicamento Rovezzano-Campo di Marte, con conseguenze negative sul servizio ferroviario regionale;
 - utilizzazione della sede esistente della Faentina, indicata invece nella convenzione Nodo come linea connessa con il Servizio ferroviario di bacino dell'intera area fiorentina;
 - non previsione del quadruplicamento del tratto S. Maria Novella-Campo di Marte;
 - progettazione dell'intero nodo urbano a raso senza tener conto del progetto preliminare (datata 1992) stabilito nella Convenzione citata che prevede diverse possibilità di sotto attraversamento di Firenze;
 - impossibilità per il servizio locale di raddoppiare le proprie potenzialità attestandosi, come previsto dal PRT e dalla Convenzione Nodo, sulla stazione di S. Maria Novella;

visto che la soluzione data dal progetto presentato per il conseguimento degli obiettivi strategici legati al sistema complessivo di trasporto del nodo di Firenze, giudicata assolutamente inadeguata dalla Regione Toscana e dalla Provincia di Firenze, come indicato nei rispettivi pareri, è stata ritenuta parimenti inadeguata dal Comune di Firenze e dallo stesso proponente che hanno sottoscritto un protocollo d'intesa (17.2.93) che, in pratica, modifica sostanzialmente quanto presente nello studio di impatto ambientale e nel progetto di massima e accoglie alcune considerazioni della Regione;

osservato che:

- le Ferrovie dello Stato S.p.A., in virtù di tale protocollo d'intesa, si impegnano:

- a) a modificare il progetto di attraversamento del territorio fiorentino dell'A.V. interrando il tracciato nel tratto che va da Ponte al Pino fino all'inizio della tratta FI-BO in prossimità di via Salvati;
- b) a contribuire anche finanziariamente, alla realizzazione della linea metropolitana leggera Campo di Marte-v.le Redi;
- c) a ripristinare la linea Faentina secondo l'attuale percorso e secondo le modifiche concordate con il Comune di Firenze;
- d) a produrre entro 6 mesi (17.8.93) un Master Plan riguardante tutte le scelte concordate sulle aree, i tracciati ed i servizi di propria proprietà e l'intero tratto infrastrutturale;

- si concorda con il Comune di Firenze circa il nuovo assetto infrastrutturale, che sarà caratterizzato da:

- a) eliminazione del tratto interno ferroviario da Campo di Marte a S. Maria Novella e sua sostituzione in sede con un tracciato stradale;
- b) mantenimento del collegamento ferroviario attraverso il parziale interrimento della linea da Campo di Marte a oltre via V. Emanuele;
- c) costruzione di un ramo di raccordo interrato fra le stazioni di S. Maria Novella e la linea A.V. per Bologna.

vista la proposta indicata dalla Provincia di Firenze in cui, partendo dal "posto di movimento" di S. Pellegrino (provenendo da Bologna) è individuato un tracciato che:

- prevede un tratto in galleria in direzione del Mugello con uscita in una zona posta tra i centri di Scarperia e Luco di Mugello;
- scavalcando la Sieve nei pressi di Cardetole, si immette di nuovo in galleria della Valle di Carza;
- attraverso poi una galleria di 11.5 km, dalla valle del Carza il tracciato attraversa il torrente Terzolle per poi procedere in altra galleria per la zona delle Cure, permettendo successivamente di collocarsi con i binari che da Campo di Marte vanno in direzione ovest per S. Maria Novella e permettendo di raggiungere la stazione di Campo di Marte al livello attuale uscendo dalla galleria all'altezza del Ponte al Pino e di:

a) usare la Faentina come "linea di cantiere" per il trasporto dei materiali;

b) migliorare ed ottimizzare il collegamento con tutti i poli provvisori fiorentini;

- c) facilitare la conversione delle aree attualmente destinate a sede ferroviaria in spazi per i collegamenti viari di superficie ed eliminazione delle barriere fisiche determinate dai passaggi a livello.

Facendo riferimento a quanto contenuto nello studio di impatto ambientale, così come evidenziato anche dall'Amministrazione provinciale di Firenze, si rileva che nel progetto presentato da Italferr la stessa organizzazione dei servizi territoriali con la susseguente modalità in programma, avrebbero conseguenze negative in ordine alla loro funzionalità.

Infatti:

- a) i servizi da e per Arezzo-Valdarno non potrebbero usufruire dal raccordo veloce Figline-Rovezzano;
- b) sui binari fra la zona delle Cure e S. Maria Novella
concentreranno 65 convogli/giorno fra A.V.-I.C.-Espressi-Regionali e Metropolitani;
- c) la Faentina non arriverà a S. Maria Novella con binario indipendente;

si

tenuto conto che:

- contrariamente a quello che sarà l'assetto futuro in conseguenza della realizzazione del nodo così come ipotizzato nel progetto presentato, la stazione di S. Maria Novella non svolgerà più un ruolo integrato di livello locale, regionale e nazionale, ruolo peraltro che le viene assegnato e confermato con l'assetto urbanistico che Firenze vuole dare al suo territorio;
- tutti gli atti di pianificazione di settore e di area vasta prevedono l'utilizzazione della stazione di S. Maria Novella come struttura di attestazione dei traffici nazionali, compresi quelli dell'A.V., prospettando il sottoattraversamento della città come elemento strutturale per il ruolo nazionale ed internazionale della stessa stazione fiorentina;
- lo studio di impatto ambientale, ed il relativo progetto di massima presentato, collocano invece l'eventuale successiva realizzazione del sottoattraversamento in uno scenario di cui non è possibile definire i tempi di attuazione; la prospettiva quindi di modifica del ruolo e della centralità di S. Maria Novella va ad incidere inoltre sulle relazioni territoriali del nodo all'interno della propria area. Ipotizzare infatti per la stazione di Campo di Marte una funzione analoga a quella oggi esistente per S. Maria Novella, comporterebbe una profonda modifica degli assetti relativi al sistema dei trasporti e conseguenti riassetti della viabilità esistenti e di progetto che si fondano sul ruolo centrale di S. Maria Novella.
Peraltro le caratteristiche dell'area di Campo di Marte sono quelle del tipico quartiere residenziale e pertanto l'introduzione di nuove funzioni andrebbe preliminarmente verificata con la possibilità di operare profonde modifiche all'assetto urbanistico
infrastrutturale;

ed

valutato che:

- lo studio d'impatto ambientale è riferito ad un progetto di massima alla cui definizione non ha concorso alcuna metodologia di scelta di tracciati alternativi;
- gli elaborati progettuali si limitano alla descrizione del progetto di massima che prevede un collegamento in superficie tra il tronco AV Firenze-Bologna in località Salvati e la stazione di Campo di Marte;
- tale scelta non consente di valutare se altri tracciati, peraltro ipotizzati e suggeriti in atti ufficiali da parte degli organi regionali e locali, possano avere minori impatti rispetto a quelli scaturiti dal tracciato ipotizzato;
- tale impostazione di elaborazione dello studio di impatto ambientale appare senz'altro limitativa ed incide necessariamente sugli impatti ambientali considerati;
- le analisi ambientali effettuate presentano carenze di superficialità e genericità per tutte e sei le aree critiche considerate. considerato che per quanto attiene alle componenti e fattori ambientali analizzati dallo studio di impatto ambientale:

- a) ambiente idrico e suolo: tale aspetto viene descritto per la determinazione degli opportuni accorgimenti costruttivi da adottare nella realizzazione dell'opera. Non vengono invece evidenziate le ripercussioni che si avranno nei confronti dell'edificio e delle strutture già esistenti;
- b) rumore e vibrazioni: lo studio di impatto ambientale, per quanto concerne il settore dell'impatto acustico, così come evidenziato in appositi studi eseguiti dalla Regione Toscana, risulta avere forti limiti sul piano metodologico generale oltre che alcune imprecisioni sulla fonte dei dati.

In particolare, in assenza di una classificazione ufficiale del territorio comunale (in conformità al DPCM 1/3/91) viene presa in considerazione una classificazione del territorio basata su misure specifiche o dati disponibili che dà per scontato un livello di rumorosità di fondo, di per sé stesso superiore ai limiti di legge e quindi definisce il contributo del progetto A.V. all'inquinamento acustico del tutto marginale ed irrisorio.

Inoltre, nello studio elaborato dalla Regione, si è proceduto ad una rivalutazione semplificata degli impatti basata sulle seguenti assunzioni:

- le zone attraversate da tratti dell'A.V. che corrono paralleli all'attuale tracciato ferroviario dovrebbero beneficiare di una diminuzione del rumore attuale in virtù delle migliori soluzioni tecnologiche riguardanti i convogli, le rotaie, ecc.;
- i tratti con maggiori problemi di impatto sono i tratti di raccordo fra Campo di Marte e S. Maria Novella e Campo di Marte e via Salvati.

Si ritiene pertanto che:

- a) i livelli di inquinamento acustico previsti sono superiori al rumore di fondo e, sia nel periodo diurno che notturno, sono superiori ai limiti della zona IV che è la massima che il Comune di Firenze potrebbe attribuire, in una classificazione del territorio significativa, a quelle aree;
- b) nel periodo notturno, ipotizzando un traffico misto merci-passeggeri, il superamento dei limiti di zona IV raggiunge i 17 db (A) ed è quindi difficilmente bonificabile con opere di mitigazione; per cui, in fase di esercizio, il rispetto dei limiti previsti nel DPCM 1/3/91, può essere raggiunto solo:
- in assenza di transito treni merci notturni;
 - con opportune opere di mitigazione e, ove necessario, con un tunnel ferroviario;
 - l'elevamento per alcune zone residenziali alla classe massima della zonizzazione prevista (classe IV).
- c) paesaggio: lo studio d'impatto ambientale definisce n. 6 aree critiche, di cui 5 comprese stabilmente nel tessuto urbano di Firenze.

Per ognuna delle aree considerate viene fornita una descrizione generica oltre ad una breve documentazione inerente gli interventi di mitigazione previsti.

Non si ha a disposizione quindi un quadro conoscitivo completo ed esaustivo per poter valutare in maniera adeguata la compatibilità complessiva dell'opera progettata.

osservato che:

per quanto riguarda la fase di cantiere:

- in merito alle analisi ambientali eseguite c'è da tener presente che il problema della movimentazione su strada dei materiali interessanti la realizzazione dell'opera, non è oggetto di alcuna valutazione

specificata.

Oltre a mancare l'entità dello stesso, non vi è traccia della individuazione delle strade di transito;

- per quanto attiene alla localizzazione dei cantieri, il progetto

rimanda alla fase esecutiva;

- circa il volume di traffico da prendere in considerazione, i dati riportati per il traffico A.V. indicano genericamente un transito di 96 treni al giorno, di cui 86 solo per Campo di Marte e 10 per S. Maria Novella;
- non viene indicata la ripartizione tra periodo diurno e periodo notturno;
- ai fini della valutazione dei lavori di livello di rumore continuo equivalente su base oraria, considerati per la linea di S. Maria Novella e Rifredi, non vengono indicati dati di traffico ferroviario attuale, per cui non è possibile il confronto con quelli relativi alla situazione post-opera, che non sono però anch'essi definiti;
- le stesse opere di mitigazione previste dallo Studio di Impatto Ambientale riguardano barriere antirumore che appaiono assolutamente inadeguate, stante le considerazioni già espresse nella componente ambientale "Rumore e vibrazioni";
- non è escluso che il corretto dimensionamento acustico delle opere di mitigazione comporti difficoltà e risultati inaccettabili dal punto di vista strettamente paesaggistico (vedi p.e. occlusione delle finestre in galleria).

PRESO ATTO che sono pervenute tre osservazioni ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, circa la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera indicata, che in sintesi riguardano:

- il contrasto della scelta di Campo di Marte come stazione principale dell'Alta Velocità e quindi dei servizi nazionali, con gli strumenti programmatici ed urbanistici ed urgenti;
- una previsione per Campo di Marte non adeguata di servizi per assolvere il ruolo di seconda stazione alta velocità in termini di accessibilità e funzionalità;
- dal punto di vista dell'assetto delle infrastrutture e dei servizi la completa assenza nello studio di impatto ambientale di valutazioni di congruità rispetto al Protocollo d'intesa del 27.12.1985 ed alla successiva Convenzione "Nodo" fra Ferrovie, Regione, Provincia e Comune di Firenze. Si sottolinea ancora come la scelta di Campo di Marte comporta, per l'utenza metropolitana e regionale, un incremento del tempo medio di accesso ai servizi FS nazionali tali da determinare l'assenza di miglioramento (in termini di risparmio di tempo) sulle medie relazioni.
- la proposta di:
 - definizione dell'esercizio relativo al servizio FS regionale afferente il nodo di Firenze ed il servizio FS di area metropolitana;
 - definizione di tempi e modi per la realizzazione degli interventi previsti nell'area Osmannoro, con particolare riguardo al centro merci di Santa Maria Novella;
 - potenziamento tecnologico di Santa Maria Novella;
 - realizzazione di 6 binari per il collegamento Santa Maria Novella - Rifredi e completamento dei 4 binari Rifredi - Castello;
 - realizzazione del raccordo Signa - Prato;
- la proposta di una soluzione alternativa in sottopasso rispetto quella presentata in superficie;

VISTA la deliberazione n.125 del Consiglio Regionale della Toscana del 17 marzo 1993 che stabilisce:

- 1 - di trasmettere al Ministero dell'ambiente, ai sensi dell'art. 6, comma quarto, del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 la relazione istruttoria citata in narrativa che costituisce parte integrante del presente atto;
- 2 - di richiedere al Ministero dell'Ambiente di tener conto delle osservazioni esposte nella relazione di cui al punto precedente per la formulazione del parere di propria competenza, prescrivendo le necessarie modifiche progettuali in relazione agli aspetti non risolti soddisfacentemente e non coerenti con il quadro programmatico richiamato in premessa;
- 3 - di chiedere al Ministero dell'Ambiente:
 - di esprimere parere negativo ai sensi del 4° comma dell'art. 6 della legge 349/86, sulla compatibilità ambientale del progetto relativo alla penetrazione urbana in Firenze del sistema alta velocità;
 - di avanzare la richiesta ai proponenti di ripresentazione contestuale della soluzione per il complesso della tratta che riguardi sia la penetrazione urbana di Firenze che la tratta Firenze - Bologna per la sua valutazione di compatibilità ambientale;
- 4 - di subordinare comunque ogni successivo atto d'intesa alla definizione di specifici accordi con il Governo e FS S.p.A. che, in particolare, prevedano:
 - per il sistema di alta velocità in territorio toscano, la rielaborazione, sulla base delle valutazioni di ordine ambientale e sociale espresse dalla Regione e d'intesa tra la Regione stessa, FS S.p.A. e le amministrazioni locali di impatto ambientale, da definirsi con adeguati criteri di salvaguardia ambientale, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, ed assicurando funzionali interconnessioni con il nodo fiorentino e l'intero sistema ferroviario regionale;
 - la definizione di un programma per l'area metropolitana fiorentina che assicuri una valorizzazione ed un potenziamento delle infrastrutture ferroviarie presenti nell'area ai fini di un incremento della domanda di mobilità soddisfatta dalla ferrovia;
 - l'individuazione degli interventi infrastrutturali e tecnologici prioritari sulle altre direttrici di livello nazionale e regionale e sui centri di interscambio passeggeri e merci, in coerenza con gli atti di pianificazione richiamati in premessa;
 - le modalità di progressiva specializzazione e potenziamento dell'offerta ferroviaria in Toscana, anche mediante il riordino dei servizi di trasporto pubblico su strada prevedendo piani di trasporto pubblico locale che eliminino sovrapposizioni e favoriscano integrazioni tra le diverse modalità di trasporto, realizzando nodi di interscambio con il massimo sviluppo della tipologia "trasporto combinato" e promuovendo politiche di integrazione tariffaria;
 - definizione di tempi e modi per la realizzazione degli interventi fin qui previsti dell'area Osmannoro, con particolare riguardo al Centro Merci Intermodale, alle Officine Grandi riparazioni e dal centro dinamica sperimentale;

CONSIDERATO che la Commissione, alla luce delle considerazioni svolte e sulla base di quanto evidenziato nella relazione istruttoria anche in merito alle carenze presenti nello Studio di impatto ambientale presentato, ha concluso di non essere in grado di poter compiutamente esprimere il giudizio di compatibilità ambientale, per i seguenti motivi:

- 1 - mentre l'ITALFERR SIS T.A.V. S.p.A., titolare e proponente del progetto in esame ha elaborato un'unica soluzione progettuale sottoponendola al giudizio di compatibilità ambientale, l'Ente delle Ferrovie dello Stato, ha parallelamente sottoscritto atti d'impegno con la Regione Toscana, il Comune e la Provincia di Firenze (Protocollo d'intesa del 17 febbraio 1993), nei quali vengono prefigurate soluzioni progettuali oltrechè differenti, anche in netto contrasto con quanto contenuto nel progetto di massima e nello Studio di Impatto Ambientale;
- 2 - il Protocollo d'intesa con il Comune di Firenze del 17 febbraio 1993 al punto 1 prevede l'impegno per l'Ente ferroviario "a modificare il progetto di attraversamento del territorio fiorentino dell'A.V." e al punto 9 "a produrre entro 6 mesi un master plan riguardante tutte le scelte concordate sulle aree, i tracciati ed i servizi di loro proprietà e l'assetto infrastrutturale complessivo";
- 3 - lo studio di fattibilità del sottattraversamento ferroviario di Firenze, datato giugno 1992 ed elaborato a seguito della Convenzione nodo dell'88, prevede un tracciato completamente diverso da quello ipotizzato nel progetto di massima presentato per il giudizio di compatibilità ambientale; di tale studio non vi è traccia nello studio di impatto ambientale in relazione all'analisi delle possibili alternative;
- 4 - nonostante questa evidente incongruenza riferibile allo stesso soggetto proponente, l'istruttoria condotta sugli atti ed elaborati presentati, ha consentito di evidenziare notevoli carenze; in particolare:
 - a) non esistono dati certi in merito al soddisfacimento della domanda passeggeri e merci per il breve ed il lungo periodo;
 - b) non vengono svolti correttamente le analisi e le considerazioni sul rumore generato e sulla situazione del fondo;
 - c) non vengono indicati i costi di realizzazione del progetto e le necessarie coperture finanziarie;
 - d) non vengono sviluppate adeguate indagini relative ai fattori ambientali interessati dalle fasi di costruzione e di esercizio;
 - e) alcune componenti ambientali, tipiche di un progetto di attraversamento cittadino, non hanno adeguata trattazione;
 - f) non è stata sviluppata un'adeguata verifica ed analisi di alternative progettuali;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

VISTO il D.L. del 3 febbraio 1993, N.29;

E S P R I M E

giudizio interlocutorio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al sistema di alta velocità "Penetrazione urbana - nodo di Firenze";

D I S P O N E

- che la procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti da

emanarsi da parte delle Amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione della nuova domanda ed alla successiva pronuncia da parte del Ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministro per i beni culturali ed ambientali;

- che la eventuale nuova domanda di pronuncia sia corredata da:
 - la documentazione integrata degli elaborati di progetto e dello studio d'impatto già inoltrata;
- la documentazione attestante l'avvenuta pubblicazione ai sensi dell'art. 5, comma 1, del D.P.C.M. n.377/88 secondo le modalità previste dalla circolare del Ministero dell'ambiente dell'11 agosto 1989;
 - la dichiarazione giurata ai sensi dell'art. 2 comma 3, del D.P.C.M. 27 dicembre 1989 relativa alle allegazioni prodotte;
 - la sintesi non tecnica complessiva rielaborata tenendo conto delle modifiche ed integrazioni intervenute;
- che gli atti siano presentati nel numero di copie indicato nel primo comma del citato art. 2 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e siano altresì depositati per la consultazione del pubblico negli appositi uffici regionali;
- che il presente provvedimento sia comunicato alla ITALFERR SIS.T.A.V. S.p.A., al Ministero dei Trasporti, all'Ente Ferrovie dello Stato, alla Società T.A.V S.p.A. ed alla Regione Toscana la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma, lì 07/09/93

IL DIRETTORE GENERALE