



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Parere tecnico alla nota dell'Associazione IDRA e alle controdeduzioni di RFI

Roma, 18 gennaio 2021

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Struttura Tecnica di Missione
per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle
infrastrutture e l'alta sorveglianza



Indice

1. Premessa	4
2. La documentazione analizzata	4
3. Il valore dell'opera e la sua rilevanza strategica	6
4. Il progetto	8
5. Analisi delle note dell'Associazione Idra e delle controdeduzioni di RFI	9
5.1. Situazioni con controdeduzioni di RFI soddisfacenti e esaurienti	
(situazione a)	11
5.2. Situazioni per le quali è previsto un approfondimento (situazione b).....	13
5.3. Situazioni che richiedono specifiche considerazioni (situazione c).....	15

1. Premessa

Il gruppo di lavoro della Struttura Tecnica di Missione è stato costituito con la Determina del 24 marzo 2020, n. 793 (allegato n.1). L'incarico nasce a valle dell'incontro tra l'Associazione Idra e la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti on. Paola DE MICHELI riguardo le problematiche aperte sul sottoattraversamento di Firenze (1999), la stazione AV di Firenze (2003) e lo scavalco Castello-Rifredi (2005).

A partire dalle sollecitazioni emerse nella memoria redatta in data 19 febbraio 2020 dalla Associazione e dalle controdeduzioni di RFI del 16 aprile 2020, il gruppo di lavoro della Struttura Tecnica di Missione ha avuto l'incarico di analizzare se ci fossero elementi non presidiati e situazioni aperte. Le valutazioni sono state espresse sulla base della documentazione analizzata e riportata di seguito.

2. La documentazione analizzata

Sono stati presi in considerazione i seguenti documenti:

- Parere Commissione VIA n. 292 del 18-02-1999 (allegato 6 alle CONTRODEDUZIONI di RFI del 16-04-2020);
- Stralcio Accordo Procedimentale – Conferenza di Servizi del 03-03-1999 (allegato 4 alla nota prot. 1364 del 19-05-2020 “Riscontro alle Controdeduzioni fornite in data 16.4.2020 da RFI” inviata dall'Associazione Idra);
- Verbale di conclusione della CdS del 03-03-1999 (allegato 1 alle CONTRODEDUZIONI di RFI del 16-04-2020);
- Direz. VIA Min. Ambiente, Parere CdS Scavalco e Stazione, 22-12-2003 (allegato 2 alla nota prot. 1364 del 19-05-2020 “Riscontro alle Controdeduzioni fornite in data 16.4.2020 da RFI” inviata dall'Associazione Idra);
- Verbale della CdS decisoria del 23-12-2003 (allegato 2 alle CONTRODEDUZIONI di RFI del 16-04-2020);
- Nodo AV di Firenze - Acque sotterranee valutazione monitoraggio gennaio 2012 – marzo 2013 (allegato 1 alla nota prot. 1364 del 19-05-2020);

- Determinazione MATTM - Nota_DVA-2013-0000488 del 09-01-2013 (allegato 3 alle CONTRODEDUZIONI di RFI del 16-04-2020);
- Nota RFI per la Struttura Tecnica di Missione del MIT del 07-02-2019 (allegato 4 alle CONTRODEDUZIONI di RFI del 16-04-2020);
- Analisi costi-benefici del progetto di Sottoattraversamento AV di Firenze del 31-07-2019 (allegato 5 alle CONTRODEDUZIONI di RFI del 16-04-2020);
- VERBALE DI UDIENZA del 12-11-2019 Procedimenti Penali n. 25186/10 R.G.N.R. e 5138/16 R.G. (allegato 3 alla nota prot. 1364 del 19-05-2020);
- Associazione Idra – Memoria Incontro con la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti On. Paola DE MICHELI, del 19-02-2020 con all’interno “Alcune osservazioni da una prospettiva geotecnica sulla revisione del Progetto di attraversamento urbano AV di Firenze”, di Teresa Crespellani, e “La TAV fiorentina: problemi di partecipazione pubblica”, di Umberto Allegretti e in allegato “Alcune considerazioni sui possibili danni agli edifici causati dallo scavo delle gallerie per il sottoattraversamento ferroviario della città di Firenze” di Giovanni Vannucchi (allegato 15 del documento “Associazione Idra – Memoria Incontro con la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti On. Paola DE MICHELI” del 19-02-2020);
- CONTRODEDUZIONI di RFI rispetto la memoria Idra del 19-02-2020 (nota RFI prot. IFR\A0011\P\2020\0000050 del 16-04-2020);
- Associazione Idra - Riscontro alle Controdeduzioni fornite in data 16.4.2020 da RFI in merito alle osservazioni sollevate dall’Associazione Idra in occasione dell’incontro con la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti del 19.02.2020 (nota prot. 1364 del 19-05-2020);
- Nota (geotecnica) della Prof. Ing. Teresa Crespellani (allegato 5 alla nota prot. 1364 del 19-05-2020 “Riscontro alle Controdeduzioni fornite in data 16.4.2020 da RFI” inviata dall’Associazione Idra).

3. Il valore dell'opera e la sua rilevanza strategica

Il progetto si colloca nell'ambito della rete ferroviaria AV/AC italiana e, in particolare, del nodo ferroviario di Firenze. La realizzazione di una stazione passante costituisce un completamento strategico per incrementare capacità e regolarità di circolazione dell'asse nord-sud in presenza di una consistente domanda di trasporto, in conformità ai trend europei. Tra gli obiettivi dell'opera è evidente anche quello di dare urgente soluzione alla riorganizzazione del trasporto pubblico attorno agli assi portanti del trasporto su rotaia del nodo ferroviario di Firenze.

La necessità e il valore strategico dell'opera sono anche confermate dal MIT nell'allegato al Documento di Economia e Finanza 2020, #italiaveloce - l'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture - Tabella V.2.3: Interventi prioritari – Modalità: Ferrovia (Nodi) - Nodo AV, quadruplicamento Rifredi Statuto.

Di seguito un breve inquadramento (come riportato nella *nota RFI per la Struttura Tecnica di Missione del MIT del 07-02-2019 - Allegato 4 alle Controdeduzioni di RFI del 16-04-2020* e nell'*Analisi costi-benefici del progetto di Sottoattraversamento AV di Firenze del 31-07-2019 - Allegato 5 alle Controdeduzioni di RFI del 16-04-2020*):

“Il Nodo ferroviario di Firenze, per la sua particolare conformazione, rappresenta un polo di interesse sia locale, a supporto della mobilità collettiva della Toscana, che nazionale, in quanto a Firenze confluiscono i traffici passeggeri AV/AC del sistema dorsale (Venezia, Verona, Milano, Torino su Roma, Napoli e Salerno) e i traffici lungo percorso, passeggeri e merci (in particolare da/verso Genova e porti liguri/tirrenici).

Il nodo di Firenze è interessato da servizi sia viaggiatori che merci, per un totale di 890 treni programmati/giorno. Di questi, il 56% è costituito da treni regionali, il 29% da treni lunga percorrenza, il 6% da treni merci, il restante 7% da treni “tecnici”.

Sia i treni regionali che lunga percorrenza hanno itinerari attestati su Firenze Santa Maria Novella (SMN) oppure su cintura o altri attestamenti. Complessivamente, il 73% dei treni è attestato a Firenze SMN. Per quanto riguarda il trasporto regionale, è

attestato su Firenze SMN l'88% dei treni. Per la lunga percorrenza la percentuale scende al 59% ma rimane comunque di rilievo.

Nell'attuale configurazione di nodo e della distribuzione dei flussi di traffico regionale e lunga percorrenza, emergono alcune criticità riconducibili alle seguenti fattispecie:

- 1. convergenza dei flussi, nello stesso senso di marcia, su medesime sezioni di infrastruttura, tali da determinare elevate percentuali di utilizzo della capacità;*
- 2. conflitti esistenti tra correnti di traffico di direzione contraria, in corrispondenza dei bivi a raso del Nodo e in corrispondenza della stazione di testa di Firenze SMN, tra treni in ingresso e in uscita, che contribuiscono ad aumentare il livello di utilizzo della capacità lungo alcuni particolari itinerari;*
- 3. utilizzo da parte dei treni AV, nei momenti di maggior picco, nella stazione di Firenze SMN anche dei binari specializzati ("stazioni elementari") della linea di Prato (via Osmannoro) e della "Aretina" (linea DD).*

Con l'attuale configurazione del nodo, degli itinerari e dei livelli di traffico, alcuni itinerari presentano già ad oggi utilizzi prossimi alla saturazione, che possono comportare amplificazione dei ritardi in caso di anormalità.

L'attivazione della nuova opera comporterà la riduzione dei tempi di transito dei treni AV all'interno del Nodo di Firenze, quantificabile in circa 15 minuti, la separazione dei flussi fra treni AV e regionali e una maggiore disponibilità dei binari di superficie a Firenze SMN per l'aumento di capacità e regolarità nel Nodo a favore dei treni regionali".

Il costo complessivo dell'intervento, comprensivo anche delle progettazioni, degli espropri, dei monitoraggi ambientali, degli interventi ferroviari propedeutici e delle mitigazioni socio-ambientali, riportato nel vigente Contratto di Programma 2017-2021 – parte Investimenti – tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana è pari a circa 1.612 milioni di euro.

Per quanto riguarda i finanziamenti, lo stesso vigente Contratto di Programma Investimenti 2017-2021 tra RFI ed il MIT, indica la completa disponibilità delle seguenti

fonti: 242 M€ derivanti da finanziamenti statali e 1.370 M€ circa in autofinanziamento.

Si ricorda, infatti, che le opere da completare nell'ambito del progetto AV del nodo di Firenze sono state finanziate da RFI con il ricorso al mercato del credito e che sulla base di questo modello di finanziamento sono stati determinati, d'intesa con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, i pedaggi applicati alle Imprese Ferroviarie che utilizzano il sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli.

Per quanto attiene allo stato dei lavori dell'appalto a Contraente Generale, a settembre 2011 è stato attivato lo "scavalco", che costituisce la 1^a fase funzionale del progetto.

Per quanto riguarda i lavori di realizzazione della nuova stazione AV in area Belfiore e del passante AV, il Contraente Generale si è trovato, negli anni, ad affrontare molteplici criticità, in particolare di carattere autorizzativo, come la sospensione dell'approvazione del Piano di Utilizzo delle Terre (PUT), che hanno comportato, sul piano operativo, lunghi periodi di fermo lavori e slittamento dei tempi di consegna delle opere.

Sul piano legale e finanziario sono, invece, intervenuti contenziosi con il committente, la crisi finanziaria, nel 2013, della mandataria Coopsette, fino ad arrivare ad una situazione di seria compromissione della solidità patrimoniale e finanziaria complessiva di Nodavia.

Le difficoltà intervenute sono state tutte risolte e a gennaio 2021 è prevista la ripresa dei lavori.

4. Il progetto

Il progetto ha visto lunghe vicissitudini e diversi quadri normativi: il progetto esecutivo originario sarà completato nei primi mesi del 2021, è prevista la ripresa dei lavori di scavo della stazione entro gennaio dello stesso anno, mentre l'avvio dei lavori di scavo del sottoattraversamento è programmato entro il 2021; lo scavalco di Rifredi è stato ultimato nel 2011 e l'opera è già in esercizio.

Come noto infatti, il progetto definitivo dell'intera opera è stato approvato, con prescrizioni, nel lontano 1999. Nel 2003, una porzione dell'intervento è stata oggetto di una modifica progettuale relativa:

- alla linea AV/AC tra le Stazioni di Castello e Rifredi;
- al progetto della nuova Stazione AV di Firenze, evoluto a seguito dello sviluppo della progettazione definitiva redatta da Foster and Partners in A.T.I. con Arup (vincitori di uno specifico concorso internazionale di progettazione).

Pertanto, successivamente, si sono tenute altre due Conferenze di Servizi (CdS): una nel 2003 (inerente alla Stazione AV ed all'Opera di Scavalco), per intervenute modifiche progettuali; ed una del 2005 (sull'Opera di Scavalco).

L'iter approvativo del progetto, come riportato nei documenti analizzati, si è sviluppato a partire dalla conferenza di servizi del 3-3-1999 con il coinvolgimento di enti centrali, territoriali e locali.

Nel presente lavoro non si è entrati nel merito della analisi puntuale dell'iter approvativo e della sua coerenza con la normativa vigente e con le sue modifiche e integrazioni intervenute nel periodo (circa 20 anni) e le valutazioni sono state espresse sulla base delle affermazioni riportate nella documentazione analizzata.

Alcune scelte si ritiene che non possano più essere messe in discussione, in quanto alcuni aspetti sono ormai consolidati e si vanificherebbe quanto finora effettuato.

5. Analisi delle note dell'Associazione Idra e delle controdeduzioni di RFI

Il Gruppo di Lavoro ha analizzato analiticamente le singole osservazioni dell'Associazione Idra e le relative Controdeduzioni. In particolare oggetto delle segnalazioni sono i seguenti punti:

1. Sicurezza gallerie ferroviarie tratta AV/AC Firenze - Bologna
2. VIA Stazione Belfiore
3. Varianti in corso d'opera
4. Osservatorio Ambientale
5. Mappatura beni storici interessati dal bacino di subsidenza

6. Coinvolgimento enti nell'ambito del procedimento VIA
7. Upgrading tecnologico
8. Analisi Costi - Benefici
9. Costi gravanti sull'erario
10. Minacce ambientali
11. Dibattito pubblico
12. Metodo Osservazionale
13. Analisi del rischio
14. Sismica
15. Problemi di natura geotecnica e strutturale
16. Problemi di natura geotecnica e strutturale
17. Problemi di natura geotecnica e strutturale
18. Bacino di subsidenza.

A valle dell'analisi svolta sono state identificate le seguenti situazioni:

- a) situazioni segnalate a cui le controdeduzioni di RFI sono state ritenute dal GDL soddisfacenti ed esaustive;
- b) situazioni segnalate per le quali RFI dichiara esplicitamente che ci saranno ulteriori approfondimenti in sede di progetto esecutivo;
- c) situazioni che non rientrano nelle due precedenti situazioni e richiedono specifiche considerazioni.

Il gruppo di lavoro ritiene pertanto che le situazioni di cui alla lettera a) e b), per le quali si rimanda ai successivi paragrafi, non lasciano elementi non presidiati e situazioni aperte e non risposte.

Per i seguenti punti di cui alla lettera c) si riportano nell'apposito paragrafo specifiche considerazioni:

1. Sicurezza gallerie ferroviarie tratta AV/AC Firenze – Bologna
2. VIA Stazione Belfiore
4. Osservatorio ambientale.

5.1. Situazioni con controdeduzioni di RFI soddisfacenti e esaurienti (situazione a)

Nei seguenti casi il gruppo di lavoro ritiene che le controdeduzioni di RFI e la documentazione allegata forniscano gli elementi per ritenere la risposta esauriente e tale da chiarire il punto in oggetto. Di seguito, un sintetico richiamo dei punti evidenziati da Idra con le controdeduzioni:

3. Varianti in corso d'opera: L'associazione Idra sostiene che *"la popolazione non è stata tenuta al corrente ... delle varianti intervenute in corso d'opera"*. Rfi nelle Controdeduzioni fa presente che *"l'Osservatorio ambientale ... riveste la funzione di "rappresentare" la cittadinanza"*

6. Coinvolgimento enti nell'ambito del procedimento VIA: L'associazione Idra sostiene che *"né i Comuni della provincia di Firenze (Figline Valdarno) e della provincia di Arezzo (S. Giovanni Valdarno, Cavriglia) ... sono stati mai consultati nell'ambito del procedimento nazionale di VIA"*. Rfi nelle Controdeduzioni fa presente che *"Tutte le amministrazioni locali hanno partecipato al procedimento di VIA della Collina Schermo (ENEL), ovvero al procedimento di VIA della riqualificazione ambientale dell'ex miniera di Santa Barbara. ... Occorre chiarire che i procedimenti VIA... sono tra loro distinti... e, in base al coinvolgimento e interesse territoriale, hanno coinvolto Amministrazioni Locali fra loro differenti"*.

7. Upgrading tecnologico: L'associazione Idra sostiene che *"Le stesse Ferrovie dello Stato Italiane hanno ripetutamente evidenziato i progressi nella capacità e nella sicurezza della rete esistente che possono derivare dall'applicazione di tecnologie maturate negli ultimi lustri"*. Rfi nelle Controdeduzioni fa presente che *"Quanto affermato è vero, ma occorre precisare come, in previsione anche dell'aumento di offerta prevista dall'AQ Regione Toscana – RFI, i soli interventi di Upgrading Tecnologico e potenziamento dell'infrastruttura in superficie risultano da soli insufficienti."*

8. Analisi Costi – Benefici: L'associazione Idra sostiene che *"nel documento "Analisi costi-benefici del progetto di sotto attraversamento AV di Firenze",... si legge: "L'effetto della nuova stazione e dell'infrastruttura sui passeggeri con origine o destinazione a Firenze è negativo. Infatti, non vi è velocizzazione nei tempi di viaggio per chi non prosegue oltre il"*

capoluogo toscano...". Rfi nelle Controdeduzioni fa presente che "L'Associazione Idra riporta testualmente il paragrafo 5.4 "Variazione del surplus del consumatore – passeggeri AV attestati a Firenze". Si deve a questo proposito sottolineare che la valutazione negativa espressa nel singolo paragrafo non inficia, comunque, la valutazione complessiva, che definisce il progetto del Sottoattraversamento AV di Firenze "vantaggioso" - Paragrafo 8. Conclusioni".

9. Costi gravanti sull'erario: L'associazione Idra *"sottolinea con viva preoccupazione come gravino da anni permanentemente sull'erario costi legati esclusivamente alla sicurezza e alla manutenzione di cantieri fermi...". Rfi nelle Controdeduzioni fa presente che "Le attività di mantenimento e monitoraggio dei cantieri sono a carico del Contraente Generale Nodavia".*

10. Minacce ambientali: L'associazione Idra sostiene che *"incombono tuttora sulla città le pesanti minacce ambientali legate all'immissione e alla lavorazione di ... inerti, sabbia, acciaio, cemento, acciaio e concetti prefabbricati, all'estrazione di masse tali di terre di scavo, al consumo di quantitativi tali della limitata risorsa acqua...". Rfi nelle Controdeduzioni fa presente che "L'osservazione fatta risulta quanto mai in controtendenza con le moderne politiche europee e mondiali che, proprio con lo scopo di garantire un più efficiente uso del suolo in superficie e un miglioramento dell'ambiente urbano, sostengono la realizzazione di sistemi infrastrutturali sotterranei".*

11. Dibattito pubblico: L'associazione Idra sostiene che *"non si richiede un dibattito pubblico per ritardare, ma per – finalmente – decidere, informati, in maniera condivisa, efficace e rapida, il modello di investimento trasportistico pubblico da adottare per Firenze. (...) la project review che si prospetta a Firenze, se la scelta è intelligente, è l'occasione per rimettere in discussione le scelte". Rfi nelle Controdeduzioni fa presente che: "l'aggiornamento del progetto esecutivo non prevede l'analisi di ipotesi di tracciato alternative, analisi già svolta durante la fase di progettazione preliminare. Il dibattito pubblico, previsto secondo il DPCM 76/2018 esclusivamente durante la redazione di progetto di fattibilità tecnica economica, non può pertanto costituire lo strumento informativo idoneo per l'attuale fase".*

12. Metodo Osservazionale: L'associazione Idra sostiene che *“Alla luce degli sviluppi dell'Ingegneria Geotecnica avvenuti negli ultimi quarant'anni, il progetto in questione risulta quanto mai obsoleto. È oggi ben noto, infatti, che le metodologie e le procedure proprie di tale disciplina devono essere chiamate in causa già in fase di concezione dell'opera per la messa a punto di un “modello geotecnico di sottosuolo”...”*. Rfi nelle Controdeduzioni fa presente che: *“Quanto sollevato in forma molto generica nelle note della prof.ssa Crespellani, è in realtà la prassi seguita per la stesura del Progetto Esecutivo in essere”*.

15. Problemi di natura geotecnica e strutturale: L'Associazione Idra segnala *“la formazione di crepe in un'abitazione di Via Fanfani legati all'abbassamento della falda per l'effetto barriera a seguito della costruzione dei diaframmi dello scavalco.”* Rfi nelle Controdeduzioni fa presente che: *“l'edificio in oggetto presentava un quadro fessurativo preesistente... . L'analisi della correlazione è stata eseguita su due livelli: spaziale... e temporale... . Dalle analisi risulta evidente che tutte le opere relative alle seguenti macro-lavorazioni... difficilmente possono aver interferito con l'immobile al punto da generare qualsivoglia disturbo alla struttura. A livello temporale non si può invece escludere totalmente una correlazione di qualche genere, soprattutto con l'attività di Well-Point...”*. Dalle analisi risulta *“evidente che anche tale attività non può essere individuata come causa dell'apertura ex-novo di fessure, ovvero di ampliamento di quelle già esistenti”*.

16. Problemi di natura geotecnica e strutturale: L'associazione Idra segnala *“i dissesti nella scuola Rosai per effetto del compensation grouting.”* Rfi nelle Controdeduzioni fa presente che: *“Per quanto riguarda i danni subiti dall'edificio, Nodavia ha provveduto alla sistemazione dei danni verificatisi.”*

17. Problemi di natura geotecnica e strutturale: L'associazione Idra segnala *“il sollevamento della falda a monte delle paratie di Campo di Marte e l'abbassamento a valle”*. Rfi nelle Controdeduzioni fa presente che: *“Il sistema di monitoraggio, attivo dall'anno 2011, non ha registrato, fino ad oggi, alcuna criticità e pertanto non ci risulta la manifestazione di problemi di natura geotecnica e strutturale derivanti dal sistema di falda dell'opera Imbocco Sud Campo di Marte.”*

5.2. Situazioni per le quali è previsto un approfondimento (situazione b)

Per le seguenti segnalazioni sono previsti da RFI approfondimenti in fase di progetto esecutivo:

- 5. Mappatura beni storici interessati dal bacino di subsidenza
- 13. Analisi del rischio
- 14. Sismica
- 18. Bacino di subsidenza.

In particolare:

Per il punto (5) è prevista che *“l’analisi del bacino di subsidenza verrà nuovamente rielaborata in concomitanza con l’aggiornamento del progetto esecutivo, alla luce delle conoscenze più attuali sull’argomento e facendo uso delle più recenti conoscenze geotecniche”*.

Per il punto (13) è previsto che *“In fase di revisione progettuale si procederà ad una più ampia e dettagliata “analisi di rischio” che non solo riguarderà gli aspetti prettamente legati alla natura prevalentemente geologica e geotecnica del sottosuolo, ma anche tutti gli eventi che non possono essere assunti come certi in sede di elaborazione del progetto, nonché gli eventi esterni che possono condizionare il normale avanzamento dei lavori o la futura gestione dell’infrastruttura.” ... “All’esito di tale analisi sarà anche stabilito un piano di gestione del rischio (Risk management), che permetterà, in fase di esecuzione dei lavori, di poter limitare nei limiti del possibile il verificarsi dell’evento a rischio identificato, evitando così l’eventuale incremento dei tempi e dei costi di costruzione”*.

Per il punto (14) è previsto che *“E’ pur vero però, come detto, che, dalla stesura del progetto ad oggi, si sono succedute nuove normative tecniche che, oltre a fornire prescrizioni diverse dalle normative allora vigenti, indicano per alcuni versi indirizzi concettuali differenti. Per questa ragione, nell’ambito della rivisitazione del progetto le*

valutazioni proprie sulla sismicità del suolo, nonché le verifiche sismiche delle strutture facenti capo alla stazione ed al passante, comprenderà anche la definizione dell'azione sismica, secondo le modalità definite all'interno delle vigenti NTC 2018".

Infine per il punto (18) è previsto che *"nella rivisitazione del progetto, le analisi sul bacino di subsidenza verranno ulteriormente approfondite, in considerazione anche delle osservazioni formulate, al fine di ridurre maggiormente i livelli di rischio associato al passaggio delle TBM".*

5.3. Situazioni che richiedono specifiche considerazioni (situazione c)

Per i seguenti punti si riportano nel seguito specifiche considerazioni:

1. Sicurezza gallerie ferroviarie tratta AV/AC Firenze – Bologna
2. VIA Stazione Belfiore
4. Osservatorio ambientale.

5.3.1. Valutazione del rischio delle gallerie

Per quanto concerne nello specifico il punto relativo alla "sicurezza gallerie ferroviarie tratta AV/AC Firenze – Bologna", si evidenzia che la problematica (sostanzialmente dovuta al fatto che alcune uscite di sicurezza sono poste ad inter-distanza maggiore rispetto alla minima prevista dal DM 28/10/2005, entrato in vigore successivamente alla realizzazione delle gallerie in esercizio da oltre dieci anni) non è inerente al progetto del Sottoattraversamento di Firenze e, quindi, fuori dal perimetro dell'oggetto di questo gruppo di lavoro della Struttura Tecnica di Missione.

L'Associazione Idra, in ogni caso, nella sua documentazione riprende il tema delle gallerie sulla tratta Bologna Firenze in esercizio dal 2009. Nonostante non oggetto dell'incarico e a mero titolo informativo, si riporta quanto emerso dall'analisi documentale e nelle audizioni avute con RFI. *"Nel dicembre del 2008, RFI ha inviato*

alla Commissione Sicurezza, ex art. 8 del DM 28/10/2005, la Documentazione di Sicurezza predisposta per l'attivazione delle gallerie della tratta AV/AC Bologna Firenze che rientrano nel campo di applicazione di cui all'art. 10 del DM 2005 «Gallerie il cui progetto definitivo è stato già approvato».

In sede di audizione del Gruppo di Lavoro, RFI ha dichiarato quanti segue.

“Successivamente all'emissione del Parere 1/2009 della Commissione Sicurezza, RFI, nello stesso anno, ha prodotto un aggiornamento della Documentazione di Sicurezza che rispondeva alle osservazioni della Commissione e comprendeva anche un'analisi del rischio mediante la quale è stata verificata l'equivalenza tra la configurazione effettiva delle gallerie (caratterizzate sia dalla presenza di interdistanze tra le uscite superiori a 4 km che dalla misura di sicurezza della fermata assistita al Posto di Esodo, innovazione tecnologica unica nel panorama europeo delle linee AV) e una configurazione rispettosa del requisito del DM 28/10/2005 dell'interdistanza di 4 km.”

A fronte delle richieste ad ANSF da parte di Mercitalia Rail e ISC per il transito di treni merci e merci pericolose e di una segnalazione da parte dell'Associazione Idra, ANSF ha richiesto a RFI nel 2019 di procedere con un aggiornamento dell'analisi del rischio, anche in relazione alle modificate condizioni di traffico. L' Aggiornamento dell'analisi del rischio di RFI è stato trasmesso all'ANSF e al MIT con nota RFI-DTC\PEC\P\2019\0001302 del 14/6/2019.

Ultimamente, il Gestore dell'infrastruttura, con nota prot. RFI 1324 del 06-07-2020 (indirizzata alla DGTIF del MIT e p.c. anche alla nuova STM del MIT ed all'ANSF), ha rappresentato, tra l'altro, che *“si sono concluse le analisi di approfondimento sulle gallerie”* ed *“in particolare è stata aggiornata l'analisi del rischio che sostanzialmente conferma che le curve del rischio cumulate nelle attuali condizioni infrastrutturali e del traffico si attestano nella zona ALARP del diagramma FN di cui all'Allegato III del DM 28/10/2005”*; inoltre, RFI evidenzia anche che nelle analisi condotte *“è stata confermata l'insostenibilità di eventuali interventi di tipo infrastrutturale in relazione ai benefici attesi in termini di riduzione del rischio e l'inefficacia dell'intensificazione delle misure di sicurezza impiantistiche nei pressi dei punti di esodo e dell'eventuale*

introduzione di ulteriori misure rispetto a quelle già previste che avrebbero un impatto ancora più marginale sulla riduzione del rischio .

5.3.2. Esigenza di VIA sulla nuova stazione AV

L'Associazione Idra contesta il mancato assoggettamento del secondo progetto di stazione (denominata nuova stazione o "stazione Foster") all'ordinaria procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. RFI, invece, ritiene che non vi siano state omissioni e che la procedura approvativa, anche se lunga e complessa, si sia svolta coerentemente alle norme.

Con riferimento alla Valutazione di Impatto Ambientale della nuova Stazione AV, l'analisi documentale degli atti della Conferenza dei Servizi (*Conferenza di Servizi decisoria per l'approvazione del progetto della linea "Passante AV/AC" tra le stazioni di Castello e Rifredi e del progetto definitivo nuova Stazione AV del 23-12-2003*) porta alle seguenti considerazioni:

- nell'ambito della CdS del 3.3.1999 la compatibilità ambientale della stazione è stata valutata positivamente con il parere della Commissione VIA n. 292 del 18 febbraio 1999, trasmesso dal MATTM in sede di CdS; in particolare la commissione VIA " *esprime parere positivo alla compatibilità ambientale del progetto*" con alcune prescrizioni di dettaglio e di carattere standard/ordinari; l'atto di assenso del MATTM che contiene il richiamato parere VIA è stato inserito nel Verbale conclusivo della CdS, emesso il 24 giugno 1999;
- A seguito delle necessità di apportare alcune modifiche al progetto già approvato con CdS del 1999, relativo ad un tratto di linea AV compreso tra Firenze Castello e Firenze Rifredi e, a seguito della redazione del progetto definitivo della nuova stazione AV redatto da Foster and Partners in A.T.I. con Arup, RFI, con nota del 04-08-2003, prot. n. RFI-AD\A0011\P\2003\0001174, ha richiesto al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di attivare la Conferenza di Servizi decisoria per l'approvazione del progetto della linea "Passante AV/AC" tra le stazioni di Castello e Rifredi e del Progetto definitivo della nuova stazione AV.
- Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 23-09-2003, prot. n.2209/CdS/TAVN7 è stata indetta la Conferenza di Servizi (...)

- decisoria per l'approvazione del progetto della linea "Passante AV/AC" tra le stazioni di Castello e Rifredi e del progetto definitivo della nuova Stazione AV.
- Con nota del 24 novembre 2003, prot. n. VIA/2003/13664 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, a seguito di una prima valutazione sommaria effettuata sui progetti dal Comitato di Coordinamento della Commissione VIA, aveva ipotizzato la necessità di sottoporre gli interventi progettuali ad un riesame e, con nota del 22-12-2003, prot. n. PROT/VIA/2003/14863, ha chiesto formalmente di sottoporre ad una nuova procedura VIA il tratto in variante tra le stazioni di Castello e Rifredi, denominato "Scavalco";
 - In sede di CdS del dicembre 2003, la Direzione per la Valutazione di Impatto Ambientale del Ministero ha depositato il parere finale di CdS per conto del MATTM che si concludeva con la seguente frase: "Per quanto riguarda la nuova stazione AV restano invece confermate le valutazioni già espresse nella CdS del 3-3-1999"; resta quindi valida la pronuncia di compatibilità ambientale n. 292 del 18-2-1999.

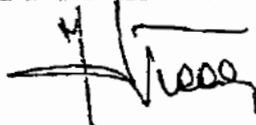
Nella fattispecie, quindi, per la contestazione inerente la VIA sulla nuova stazione, il verbale della Conferenza di Servizi del 2003 (vedi allegato 2 alle CONTRODEDUZIONI di RFI del 16-04-2020) riporta il parere favorevole per l'opera ad esclusione della tratta definita "Scavalco" che coinvolge una tratta di meno di un chilometro (di seguito uno stralcio delle conclusioni).

11. Ciò processato, si assume la determinazione di conclusione favorevole del procedimento relativamente agli interventi funzionali del "Passante AV/AC" e della "Stazione AV" con l'esclusione dell'opera denominata "Scavalco", compresa tra le progressive di progetto Km 0+834 e Km 1+705, sulla base dei pareri favorevoli espressi dalle Amministrazioni competenti in sede di Conferenza di Servizi, come risulta dalla documentazione indicata al punto 8 ed acquisita agli atti della Conferenza stessa.

Roma, 26 GEN. 2004

Il Presidente e Segretario della Conferenza di Servizi

Arch. Maurizio Vitelli



In merito allo "scavalco" il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali (cfr. DEC/DSA/2005/00649 del 23-6-2005) ha espresso il seguente giudizio positivo.

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto di sistemazione a Piano Regolatore Ferroviario tra le stazioni di Firenze Castello e Firenze Rifredi (progressive tra km 0+864 e km 1+784) per la realizzazione del dispositivo infrastrutturale di scavalco ferroviario, nell'ambito della penetrazione urbana AV/AC del Nodo di Firenze da realizzarsi in Comune di Firenze (FI) presentato dall'ITALFERR S.p.A., a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

Successivamente la Determina Direttoriale della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (MATM) prot. DVA-2013-0000488 del 09-01-2013 (relativamente alla "nuova stazione") riporta la non assoggettabilità alla procedura di valutazione di impatto ambientale.

SI DETERMINA

la non assoggettabilità alla procedura di valutazione di impatto ambientale e la sussistenza delle condizioni per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore, ai sensi del comma 4, art. 169, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., della proposta di Variante per la "Linea Ferroviaria Milano-Napoli - Nodo di Firenze – Penetrazione Urbana A.V."

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla notifica dell'atto.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Mariano Grillo)

Allegati: c.s.

La ricostruzione documentale effettuata porta alla conclusione che, pur essendo il percorso autorizzativo estremamente lungo e complesso, il progetto ha ricevuto le necessarie autorizzazioni.

5.3.3. Osservatorio come strumento di monitoraggio e condivisione, nonché di risoluzione di alcune questioni aperte.

Le segnalazioni relative alle criticità emerse nelle attività dell'osservatorio ambientale ed i suggerimenti espressi dall'associazione IDRA costituiscono certamente utili presupposti per rilanciare questo strumento e per prevenire o mitigare impatti sull'ambiente.

Per quanto attiene quindi all'Osservatorio Ambientale, si ritiene che lo stesso, ritenuto di fondamentale utilità/importanza, debba esser tenuto efficacemente in funzione, secondo quanto previsto dalla vigente normativa di riferimento. Per quanto concerne la richiesta di riattivare l'Osservatorio Ambientale (4), anche RFI si dichiara disponibile a sollecitare in tal senso gli Enti Locali e le Autorità Centrali competenti, "sino al ripristino della piena funzionalità di detto ente."



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza

Prot. n. 793 del 24/03/2020

Il Coordinatore

VISTI

il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, recante "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle Amministrazioni pubbliche" e successive modificazioni ed integrazioni;

l'articolo 214, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 - "Codice dei contratti pubblici";

il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 febbraio 2014, n. 72, concernente il "Regolamento recante l'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti";

il decreto ministeriale 4 agosto 2014, n. 346, concernente la rimodulazione del numero e dei compiti degli uffici dirigenziali di livello non generale, nell'ambito degli uffici dirigenziali di livello generale della struttura organizzativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui al regolamento emanato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 febbraio 2014, n. 72;

il decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti 31 maggio 2019, n. 226, registrato dalla Corte dei Conti in data 23 luglio 2019 - reg. 1 - fg. 2815, concernente, tra l'altro, le attività e la composizione organica della Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza, posta alle dipendenze funzionali del Ministro;

la memoria datata 19 febbraio 2020, relativa alla revisione del progetto di attraversamento urbano del nodo ferroviario AV/AC di Firenze, prodotta dall'Associazione di volontariato Idra nell'ambito dell'incontro con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti;

la nota prot. n. 601 in data 5 marzo 2020, con la quale è stata chiesta alla Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie la designazione di un proprio qualificato referente;

la nota prot. n. 2243 in data 24 marzo 2020, con la quale la Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie ha fornito riscontro, designando l'ing. Giuseppe Palermo;

RITENUTO

necessario svolgere un approfondimento in ordine ai contenuti della memoria in premessa citata,

DETERMINA

- a) le premesse costituiscono parte integrante del presente atto;
- b) di costituire un apposito Gruppo di lavoro incaricato di procedere all'analisi dei contenuti della memoria datata 19 febbraio 2020, relativa alla revisione del progetto di attraversamento urbano del nodo ferroviario AV/AC di Firenze, prodotta dall'Associazione di volontariato Idra;
- c) di nominare, quali componenti a titolo gratuito del predetto Gruppo di lavoro:
 - il Prof. Ferruccio Resta;
 - il Prof. Gabriele Malavasi;
 - il Prof. Attilio Toscano;
 - l'Ing. Carlo Prischich;
 - l'ing. Giuseppe Palermo;
- il Gruppo di lavoro, coordinato dal Prof. Ferruccio Resta, riassumerà le proprie considerazioni in ordine al documento in premessa citato in apposita relazione.

Roma

Il Coordinatore

Prof. Giuseppe Pasquale Roberto Catalano
F.to Catalano



*Struttura Tecnica di Missione
per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle
infrastrutture e l'alta sorveglianza*

tel.+39 0644123441-2-3
segreteria.nuovastm@mit.gov.it