



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Parere n. 2230 del 24/11/2016

Progetto:	<p><i>Parere art. 9 DM 150/07</i></p> <p>Disposto L. 241/90 autostrada A1 Milano-Napoli ampliamento alla III corsia della tratta Incisa - Valdarno. Parere CTVA 1374, del 15/11/2013, richiesta di rivedere il parere e coordinare il quadro prescrittivo con quello della Regione Toscana</p> <p>ID_VIP 1333</p>
Proponente:	Autostrade per l'Italia S.p.A.

La Commissione tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la nota prot.n.ASPI/11038 del 09/06/2014, acquisita con prot.n.DVA-2014-18179 in data 10/06/2014, con la quale la Società ASPI S.p.A. ha richiesto di "sospendere l'iter di emanazione del Decreto di compatibilità ambientale" relativo al progetto dell'Autostrada A1 Milano – Napoli ampliamento alla terza corsia del tratto Incisa – Valdarno; tale richiesta deriva dalla presenza di alcune criticità nell'ambito delle prescrizioni contenute nei pareri della Commissione Tecnica VIA e VAS, della Regione Toscana e della provincia di Firenze tali da causare difficoltà e ritardi nonché l'impossibilità di procedere alla verifica di ottemperanza; a tale fine la Società ASPI S.p.A. allega un prospetto riepilogativo delle prescrizioni dettate nei citati pareri e riportando in merito le proprie considerazioni;

VISTA la nota prot.n.DVA-2014-19125 del 17/06/2014, acquisita con prot.n. CTVA-2014-20588 in data 17/06/2014, con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha accolto la richiesta della Società ASPI S.p.A. sospendendo l'iter di emanazione del decreto di compatibilità ambientale ai fini di dare seguito agli approfondimenti richiesti; con tale nota la DVA chiede alla Commissione di valutare, alla luce di quanto rappresentato e richiesto dalla Società ASPI S.p.A., di rivedere il parere n.1374 del 15/11/2013, nonché di coordinare il quadro prescrittivo con quello della Regione Toscana;

VISTO il Decreto legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i. recante "Norme in materia ambientale"

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248" ed in particolare l'art. 9 che ha istituito la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS (d'ora in avanti Commissione)

VISTO il Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90

VISTO il Decreto legge del 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art 5 comma 2-bis

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS

VISTO i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS e s.m.i.

PRESO ATTO che con il Parere n.1374 del 15/11/2013 la Commissione CTVA ha espresso parere favorevole riguardo al progetto: "Autostrada A1 Milano-Napoli. Ampliamento alla terza corsia del tratto Incisa - Valdarno" proposto dalla società Autostrade per l'Italia S.p.A., condizionato al rispetto delle prescrizioni ivi riportate;

VISTA la nota inviata dalla società Autostrade per l'Italia S.p.A. prot. n. 11038 del 09/06/2014, acquisita con prot. DVA/2014/18179 del 10/06/2014, nella quale, nel dichiarare di aver preso visione dei pareri espressi dalla Commissione VIA VAS e dalla Regione Toscana, ha richiesto di "... sospendere l'iter di emanazione del Decreto di Compatibilità Ambientale" avendo riscontrato "alcune criticità nell'ambito delle prescrizioni

C 5

ID_VIP 1333 Disposto L. 241/90 autostrada A1 Milano-Napoli ampliamento alla III corsia della tratta Incisa - Valdarno. Parere CTVA 1374, del 15/11/2013, richiesta di rivedere il parere e coordinare il quadro prescrittivo con quello della Regione Toscana

contenute nei pareri esaminati, che potrebbero causare difficoltà e ritardi, fino anche l'impossibilità di procedere alla verifica di ottemperanza di alcune prescrizioni";

PRESO ATTO che a seguito di tale istanza la DVA, con nota DVA-2014-19125 del 17/06/2014, procedeva a sospendere l'iter di emanazione del Decreto di Compatibilità Ambientale ai fini di dare seguito agli approfondimenti richiesti e in attesa della valutazione di codesta Commissione Tecnica;

VISTO e CONSIDERATO che la società Autostrade per l'Italia S.p.A. ha ritenuto opportuno riavviare il tavolo tecnico di confronto per il tratto di A1 in argomento poiché attraverso una serie di incontri tenuti con i tecnici della Regione Toscana è stato possibile risolvere le problematiche contenute nel parere regionale relativo all'ampliamento dell'A11 Firenze - Pistoia;

VISTA e CONSIDERATA la nota inviata dalla società Autostrade per l'Italia S.p.A. prot.n.ASPI/RM/2016/13504 del 01/07/2016, acquisita con prot.n.CTVA/2408 in data 04/07/2016, con la quale ASPI ha trasmesso alla Regione Toscana (e al MATTM p.c.) il documento contenente le proposte di ottemperanza alle prescrizioni contenute nei pareri emessi nell'ambito della procedura di VIA e relative alle tematiche esaminate nelle riunioni del Tavolo Tecnico presso la Regione;

CONSIDERATO che il documento inviato da Autostrade per l'Italia S.p.A. riguarda le proposte di ottemperanza alle prescrizioni contenute nei pareri emessi nell'ambito della procedura di VIA, con riferimento al parere del Nucleo VIA regionale n. 93 del 18/07/2013 e al Parere CTVA del MATTM n. 1374 del 15/11/2013. Inoltre alla stessa nota è allegata la procedura relativa alla stabilizzazione a calce nella quale sono contenute le misure di protezione dell'ambiente e dei lavoratori impegnati nelle operazioni definite come "trattamento o stabilizzazione a calce delle terre per la formazione del corpo autostradale e delle pertinenze";

VISTA la nota (senza data e senza protocollo) acquisita con prot.n.CTVA/3045 del 09/09/2016 con la quale la Regione Toscana ha trasmesso il Parere Tecnico n. 123 del 07/09/2016 del Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale regionale in merito al documento riguardante le modalità attuative delle prescrizioni contenute nei pareri emessi nell'ambito della procedura di VIA, proposto da Autostrade per l'Italia S.p.A. con nota del 01/07/2016, con allegato il precedente Parere n. 121 del 29/07/2016 costituente parte integrante e sostanziale;

CONSIDERATO e VALUTATO che nel Parere n. 123 del 07/09/2016, il Nucleo di Valutazione Ambientale della Regione Toscana, esprime quanto segue:

- A) di ritenere condivisibile nei suoi contenuti, per le motivazioni e nei termini riportati in premessa, il documento riguardante le modalità attuative delle prescrizioni contenute nei pareri emessi nell'ambito della procedura di VIA, proposto da Autostrade per l'Italia S.p.A. con nota del 01/07/2016, limitatamente al capitolo B) "Prescrizioni della Regione Toscana", con le precisazioni riportate in premessa del presente Parere e del Parere n. 121 del 29/07/2016 relative alle sole prescrizioni 5.3, 5.15, 6.1, 6.8.a.2, 7.1.b, 7.4 e 9.5 e fatto salvo quanto di cui alle successive lettere B) e C);
- B) di ribadire quello che nelle premesse del presente Parere e del Parere n. 121 del 29/07/2016 è specificato in merito alle prescrizioni 4.3.a, 4.3.b, 4.3.d, 4.5.c, 6.2, 6.3, 6.6., 6.8.a.1, 6.8.a.8, 6.8.b.1, 6.8.b.6, 7.10.a, 7.10.g, 9.4.b, 12.4.a e 12.4.b;
- C) di non esprimersi sulle prescrizioni 4.4 e 9.6, in quanto tali prescrizioni si ritengono superate dalle prescrizioni ministeriali;
- D) di trasmettere il presente parere alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto ambientale VIA/VAS del Ministero per l'Ambiente e la Tutela del Territorio e del Mare ai fini dell'approfondimento istruttorio chiesto.

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda le **Prescrizioni del Parere della Regione Toscana**, il Nucleo di Valutazione ritiene condivisibile, nei suoi contenuti, il documento elaborato da ASPI, riguardante le modalità attuative delle prescrizioni contenute nel Parere Regionale n. 93 del 18/07/2013, con le precisazioni relative alle sole prescrizioni nn. 5.3, 5.15, 6.1, 6.8.a.2, 7.1.b, 7.4 e 9.5, ribadendo quanto già

specificato in merito alle prescrizioni 4.3.a, 4.3.b, 4.3.d, 4.5.c, 6.2, 6.3, 6.6, 6.8.a.1, 6.8.a.8, 6.8.b.1, 6.8.b.6, 7.10.a, 7.10.g, 9.4.b, 12.4.a e 12.4.b e non esprimendosi sulle prescrizioni 4.4 e 9.6;

CONSIDERATE e VALUTATE le precisazioni al documento elaborato da ASPI, espresse dalla Regione Toscana nelle premesse del Parere n. 123 del 07/09/2016 e del Parere n. 121 del 29/07/2016, per quanto riguarda le sole prescrizioni nn. 5.3, 5.15, 6.1, 6.8.a.2, 7.1.b, 7.4 e 9.5 sono, in particolare:

Prescrizione 5.3 del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

"5.3 Si ricordano, in via generale, i seguenti elementi:

- *i rifiuti prodotti in fase di cantiere e di esercizio dovranno essere opportunamente raccolti ed avviati a recupero e/o smaltimento secondo le norme di legge (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.);*
- *le terre e rocce di scavo prodotte in fase di cantiere dovranno essere gestite nel rispetto di quanto previsto dal P.U. presentato e delle condizioni previste dal D.M. 161/2012;*
- *il materiale che costituisce rifiuto dovrà essere separato in fase di produzione e di stoccaggio rispetto al resto delle terre e rocce da scavo. I quantitativi ed i tempi di deposito temporaneo sono quelli previsti dal D.Lgs. 152/06 e s.m.i. all'art. 183, lettera bb). In caso di superamento dei limiti previsti, il deposito si trasforma in "stoccaggio" secondo l'art. 183, lettera aa) e necessita di apposita autorizzazione;*
- *i rifiuti inerti da costruzione e demolizione dovranno essere avviati a impianti di recupero o smaltimento ai sensi della normativa di settore (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.); si ricorda in particolare che, ai sensi dell'art. 33 del D.P.G.R. 25 febbraio 2004, n. 14/R concernente "rifiuti inerti non pericolosi da costruzione e demolizione": "(...) è vietata l'immissione diretta nell'ambiente di rifiuti inerti, nonché il loro utilizzo, in assenza della previa effettuazione di idoneo trattamento negli appositi impianti, autorizzati (...);*
- *qualora si dovessero presentare problematiche inerenti il ritrovamento di terreni e/o acque inquinati, dovranno essere attivate le procedure di messa in sicurezza e bonifica ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;*
- *ai sensi dell'art. 9 comma 3 bis della L.R. 25/1998 e s.m.i. "i proponenti di interventi di recupero o di riconversione di aree oggetto di censimento ai sensi del comma 3, sono tenuti a presentare all'ente competente all'approvazione del progetto di trasformazione o recupero, unitamente a quest'ultimo, un apposito piano di indagini per attestare il rispetto dei livelli di concentrazione soglia di contaminazione previsti, per la specifica destinazione d'uso, all'allegato 5 alla parte IV del d.lgs. 152/2006";*
- *l'art. 4 comma 7 della L.R. 25/1998 dispone che nei capitolati per appalti pubblici di opere, di forniture e di servizi siano inserite specifiche condizioni per favorire l'uso di materiali recuperabili (ad es. gli inerti riciclati, il compost di qualità per le sistemazioni a verde previste dal progetto etc...)"*

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. indica che *"si terrà conto di quanto ricordato"* e, con riferimento alla richiesta di inserire specifiche condizioni per favorire l'uso di materiali recuperabili nei capitolati per appalti pubblici di opere, di forniture e di servizi, evidenzia che *"la richiesta potrà essere accolta previa verifica che le caratteristiche prestazionali dei materiali siano in linea con i requisiti richiesti per le opere autostradali, esplicitati nelle norme tecniche autostradali"*.

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n. 5.3, all'interno delle premesse al Parere n. 123 del 29/07/2016 riporta il contributo istruttorio del Settore "Servizi Pubblici Locali, Energia e Inquinamenti" del 29/07/2016, che precisa quanto segue per quanto di competenza:

"- relativamente alla componente "Rifiuti", "Preso atto che ASPI, per quanto attiene le osservazioni del Settore scrivente contenute nella D.G.R. n. 627 del 29.07.2103 riguardo a rifiuti e terre e rocce da scavo, non ha espresso alcuna proposta, ma dichiarato che terrà conto di quanto indicato, non si rileva la necessità di esprimere valutazioni puntuali sul documento in questione, salvo confermare la necessità di tener conto delle disposizioni contenute nell'art. 4 comma 7 della L.R. 25/98" (prescrizione 5.3)";

Prescrizione 5.15 del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

"5.15 In merito alle modalità di utilizzo del trattamento a calce, tenuto conto che il P.U. fa riferimento ad una guida tecnica edita dal Ministero dei trasporti francese riconosciuta in ambito europeo, si prescrivono le seguenti indicazioni previste dalla linea guida e di tutte le modalità operative sotto elencate, che integrano o modificano la guida stessa:

C *f* *g*
ID_VIP 1333 Disposto L. 241/90 autostrada A1 Milano-Napoli ampliamento alla III corsia della tratta Incisa - Valdarno. Parere CTVA 1374, del 15/11/2013, richiesta di rivedere il parere e coordinare il quadro prescrittivo con quello della Regione Toscana

- l'identificazione in cartografia dei cantieri in aree sensibili e ordinari in funzione della definizione che ne fa la guida tecnica senza ulteriori distinzioni fra sensibilità 1 e 2;
- l'allineamento delle modalità operative previste per quanto riguarda la protezione dell'ambiente a quanto riportato nella guida tecnica;
- gli intervalli di tempo tra le operazioni di spargimento e quelle di miscelazione devono essere ridotti al massimo a 15 minuti, in linea con la guida tecnica;
- nei cantieri classificati sensibili deve essere obbligatorio l'utilizzo di sistemi di nebulizzazione dell'acqua disposti in prossimità dei punti di attività e di possibile emissione;
- l'attività deve essere sospesa in corrispondenza di condizioni anemologiche caratterizzate da raffiche di vento superiori a 5m/s. I valori delle velocità del vento, riportati nella presente prescrizione, sono esemplificativi ma si ritengono adeguati a permettere un elevato grado di tutela dei recettori e garantire l'attività e le lavorazioni nelle normali condizioni meteorologiche. Nelle successive fasi di approvazione dell'opera, la società proponente può proporre valori alternativi della velocità del vento o procedure di lavorazione alternative, ma questi devono essere validati dal Comitato di Controllo, ove esteso anche a questa tratta, o in alternativa dall'ARPAT. Si osserva che in presenza di raffiche di vento di notevole intensità anche l'utilizzo dei sistemi di nebulizzazione potrebbe essere inefficace. Si ricorda inoltre che l'estrema cautela adottata in relazione alle lavorazioni a calce è legata ai possibili effetti che possono intervenire a causa della sua dispersione nell'ambiente: per la calce viva esiste un valore IDLH (Immediately Dangerous for Life and Health) ovvero di immediata pericolosità per la vita e la salute, corrispondente ad una concentrazione in aria di 25 mg/m³ (<http://www.cdc.gov/niosh/idlh/1305788.html>);
- la registrazione in continuo della velocità del vento durante le operazioni deve essere effettuata utilizzando una strumentazione anemometrica posta ad un'altezza non inferiore a 5 m dal piano di campagna, in prossimità del cantiere di attività ed in assenza di ostacoli rilevanti per un raggio di circa 50 m intorno. I dati (direzione del vento e velocità) devono essere registrati;
- la superficie trattata a calce giornalmente non dovrà essere superiore a quella lavorabile nel medesimo periodo di tempo (completamento delle fasi di miscelazione e compattazione), tenendo conto delle tempistiche operative previste dalla guida tecnica, allo scopo di prevenire l'asportazione eolica della calce;
- la compattazione deve essere condotta con metodologie, macchine e velocità di lavoro atte a non creare sviluppo di polveri;
- il personale addetto alle operazioni di stabilizzazione con la calce deve essere informato anche di tutti gli aspetti ambientali correlati con tale lavorazione e formato rispetto alle procedure e alle attività da mettere in atto per evitare impatti sull'ambiente;
- le aree sottoposte al trattamento a calce devono essere realizzate con sistemi chiusi di raccolta acque. In tal caso qualsiasi eventuale fuoriuscita di acqua da tali aree di lavoro deve essere raccolta opportunamente con un sistema di regimazione ai fini dello smaltimento oppure del trattamento con impianto specificamente autorizzato;
- considerato che le superfici laterali dei rilevati costruiti con trattamento a calce risultano essere punti sottoposti a spolvero, causa erosione eolica dovuta ad una loro minore compattazione, si dovrà evidenziare come si intende operare per evitare eventuali problemi di tale natura;
- evidenziato dall'esperienza sul campo che successivamente alle attività di trattamento si può verificare la percolazione delle acque piovane con trascinarsi di calce non reagita all'interno di sistemi di raccolta acque superficiali (in particolare per rilevati di un certo spessore, ed a seguito di eventi piovosi di una certa entità), devono essere evidenziate le soluzioni che saranno adottate per evitare il versamento di acqua a pH elevato in corsi d'acqua superficiali;
- le schede di sicurezza dei prodotti utilizzati devono essere aggiornate secondo la normativa vigente (CLP);
- i depositi della calce devono essere realizzati per quanto possibile vicino alle aree di trattamento. Le aree dove sono collocati tali depositi devono essere predisposte per la raccolta di eventuali acque di dilavamento. Le stesse devono essere mantenute pulite. Nel caso di versamento accidentale della calce in fase di riempimento degli stoccaggi o di travaso nei mezzi per il trasporto sui luoghi di lavoro, occorre provvedere immediatamente a nebulizzare acqua allo scopo di contenere eventuale spolvero, senza creare ruscellamento e comunque provvedendo a raccogliere le eventuali acque di dilavamento prodotte. Nel caso di grossi quantitativi, il materiale deve essere raccolto in maniera da evitare spolvero;
- i mezzi di trasporto della calce all'interno delle strade di cantiere e all'esterno delle stesse devono avere le ruote pulite al fine di evitare il trascinarsi della calce lungo la sede viaria sia asfaltata sia non asfaltata.

(Controllo adempimento prescrizione: Comitato di Controllo o in alternativa i Comuni territorialmente interessati)";

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. indica che "con riferimento alle modalità di esecuzione del trattamento a calce ed in particolare alle misure volte alla riduzione della dispersione in aria e del dilavamento, si adotterà l'analoga procedura concordata con ARPAT per la A11 Firenze - Pistoia opportunamente adeguata al caso in esame, recependo di fatto l'indicazione della stessa ARPAT che, nella sua nota approvativa, ritiene il documento un riferimento da adottare nelle iniziative che prevedono tale trattamento: "Tale procedura ... potrà essere applicabile a tutti gli altri cantieri stradali che saranno avviati da ASPI ed in cui sarà previsto il ricorso al trattamento a calce (calce viva)" (prot ARPAT 0046393 del 03/07/2015). La parte relativa alla mitigazione degli effetti sulle acque sarà adeguata alle specifiche caratteristiche del tratto oggetto dell'intervento in esame";

CONSIDERATO e VALUTATO che il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n. 5.15, all'interno delle premesse al Parere n. 121 del 07/09/2016 precisa quanto segue:

"si ritiene l'Elaborato MAM1005: "Procedura di trattamento o stabilizzazione a calce delle terre" presentato adeguato a recepire la prescrizione, che in fase di verifica di ottemperanza dovrà essere contestualizzata e accompagnata dal necessario dettaglio tecnico progettuale di cantiere. Le disposizioni contenute nella procedura dovranno essere inserite nei Capitolati d'Appalto e ne dovrà essere data capillare informazione a tutti i soggetti interessati in fase operativa. Le disposizioni contenute nella prescrizione 5.15 della DGR 627/2013 (nonché nella Determina Direttoriale DVA-2013-20677 di approvazione del PUT ai sensi del DM 161/2012) non contemplate dalla procedura in oggetto rimangono invariate (informazione e formazione del personale addetto, schede di sicurezza, depositi della calce, mezzi di trasporto della calce)";

CONSIDERATO e VALUTATO che la società proponente, in relazione a quanto illustrato dal rappresentante di ARPAT, conferma quanto già espresso nell'elaborato trasmesso con nota prot. n. 13504 del 01/07/2016;

Prescrizione 6.1 del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

"6.1 Relativamente alle interferenze dell'intervento con la cassa "Pizziconi" e con la porzione di monte della cassa "Prulli", nonché alle future esigenze di regimazione dei corsi d'acqua minori connessi alla realizzazione di quest'ultima, nelle successive fasi di approvazione dell'opera, devono essere prodotti elaborati di maggiore dettaglio che diano evidenza del coordinamento tra i vari interventi.

A tal proposito, si chiede di aggiornare tutti gli elaborati di progetto che interessano la tratta in affiancamento alla cassa "Pizziconi" in coerenza con i dettagli progettuali indicati nel progetto definitivo della cassa stessa aggiornato al gennaio 2012, richiamato nel proprio parere dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno, o con eventuali varianti o integrazioni che dovessero essere nel frattempo formalizzate.

(Controllo adempimento prescrizione: Regione Toscana e Autorità di Bacino del Fiume Arno)";

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. indica che "la prescrizione verrà ottemperata nelle successive fasi progettuali, realizzando una planimetria riportante il progetto di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada e l'ultima versione dei progetti approvati delle casse di espansione "Prulli" e "Pizziconi". Tali progetti dovranno essere trasmessi ad ASPI dagli enti competenti. Alla fase approvativa dei progetti delle casse partecipa anche ASPI quale ente interferito";

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n. 6.1, all'interno delle premesse al Parere n. 121 del 07/09/2016 precisa quanto segue:

"Per quanto riguarda gli aspetti idraulici, con particolare riferimento al Punto 6.1, nell'ambito della conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto esecutivo del lotto 2 della cassa di espansione di Pizziconi, Autostrade ha dato atto della coerenza del progetto con quello dell'adeguamento autostradale.

Autostrade per l'Italia comunica la sussistenza di un refuso nelle sezioni autostradali n.235 e n.236 di cui alla tavola STD 2013, che risultano di larghezza maggiore rispetto a quella rappresentata nella planimetria STD 1001.

E 

ID_VIP 1333 Disposto L. 241/90 autostrada A1 Milano-Napoli ampliamento alla III corsia della tratta Incisa - Valdarno. Parere CTVA 1374, del 15/11/2013, richiesta di rivedere il parere e coordinare il quadro prescrittivo con quello della Regione Toscana

Il suddetto refuso è dovuto alla precedente previsione di una piazzola di sosta successivamente spostata, come correttamente rappresentato nella planimetria STD 1001.

Autostrade per l'Italia pertanto consegna n. 3 elaborati progettuali (tavola delle sezioni nn. 235-236-237) corretti, allegati al presente verbale sotto la lettera A, da cui emerge che nel tratto interessato dall'opera di presa, dal km 327+015 al km 327+080, il progetto prevede un ampliamento della terza corsia simmetrico e di larghezza totale pari a 32,50 m più i margini esterni, quindi coerente con il progetto esecutivo della Cassa di espansione Pizziconi Lotto 2 oggetto di Conferenza di servizi del 1/07/2016, la cui approvazione avverrà con Ordinanza del Commissario di Governo appena esperita la fase di verifica e validazione del progetto.

Il rappresentante del Genio Civile Valdarno Superiore, preso atto della coerenza del progetto definitivo dell'ampliamento della terza corsia dell'autostrada A1 con il progetto esecutivo della Cassa di espansione Pizziconi lotto 2, ritiene che la prescrizione 6.1 del parere regionale di VIA n. 627/2013 possa essere ottemperata come proposto dalla società proponente.

Ricorda altresì che il progetto definitivo che sarà oggetto di approvazione in Conferenza di Servizi ai sensi del DPR 18 aprile 1994, n.383 dovrà essere coerente con le tavole progettuali consegnate da Autostrade per l'Italia in data 29/07/2016 nell'odierna seduta del Nucleo, allegate al presente verbale; in sede della suddetta Conferenza il rappresentante regionale verificherà la coerenza degli elaborati oggetto di approvazione con quelli presentati in sede di Nucleo.

Si prende atto di quanto riportato nel verbale della Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto esecutivo "Casse di espansione di Figline - Pizziconi lotto 2", seduta del 01/07/2016, come di seguito riportato:

"Qualora nel corso dell'iter approvativo del progetto di potenziamento della A1 dovessero essere approvate variazioni al tracciato autostradale come oggi previsto, si determinerebbe tuttavia la necessità di adeguare le opere di attraversamento funzionali alla Cassa di Pizziconi con oneri a carico del Proponente dell'opera di sotto-atteveramento, ai sensi del 2° comma dell'articolo 28 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285.

Per scongiurare tale evenienza, la Regione Toscana si impegna pertanto, anche nell'ambito di quanto previsto all'articolo 9 della Legge Regionale 64/2015, affinché il progetto di terza corsia autostradale venga approvato nella configurazione ad oggi condivisa per un tratto di sviluppo tale da consentire le eventuali variazioni di tracciato, a monte e a valle dell'opera di sotto-atteveramento, nel rispetto della vigente normativa stradale per la velocità di progetto del tratto autostradale stesso";

Prescrizione 6.8.a.2 del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

"6.8 Relativamente all'interferenza dell'opera in oggetto con il reticolo delle acque alte, ai fini dell'approvazione del progetto definitivo:

a) Condizioni generali:

1. (...);
2. Tutti gli interventi, compresi quelli di placcaggio e quelli di ripristino delle superfici delle strutture esistenti, non devono ridurre l'attuale sezione dei ponti esistenti";

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. indica che "come da prescrizione CTVA n. 5, relativamente all'interferenza dell'opera con il reticolo delle acque alte, il progetto esecutivo di rinforzo delle strutture dei ponti esistenti sarà concordato con l'Autorità di Bacino, al fine di non modificare in maniera significativa il funzionamento delle opere idrauliche. Si fa presente che l'intervento di placcaggio previsto sulle opere strutturali è necessario per garantire il rispetto della normativa sismica. La riduzione della sezione idraulica dovuta ai placcaggi è minima rispetto alla luce delle opere. Nelle successive fasi progettuali verrà dimostrata la sostanziale invarianza del funzionamento idraulico tramite confronto tra ante e post operam di modelli in moto permanente";

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale all'interno delle premesse al Parere n. 121 del 07/09/2016 riporta quanto indicato nel contributo istruttorio del Genio Civile Valdarno Superiore che, in merito alla prescrizione n. 6.8.a.2, ritiene accoglibili le proposte di ottemperanza del proponente;

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n. 6.8.a.2, all'interno delle premesse al Parere n. 121 del 07/09/2016 riporta quanto ricordato dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno:

"Precisa inoltre che al punto 6.8.a.2, nella proposta di ottemperanza formulata dalla società proponente, in cui viene richiamato il punto 5 della prescrizione ministeriale, viene erroneamente indicata l'Autorità di Bacino come soggetto con cui concordare gli interventi indicati nella prescrizione.

Per quanto riguarda gli aspetti idro-geologici e ambiente idrico, si prende atto positivamente, per quanto di competenza, di quanto proposto dalla società proponente";

Prescrizione 7.1.b del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

"7.1 In relazione ai processi geomorfologici di versante e da frana:

a) (...);

b) in riferimento all'area in frana di Poggilupi (ricadente nell'area P.F.4 "Poggilupi – I Pozzi" del PAI), in cui l'opera di ampliamento autostradale ricade tra i km. 334+200 e 334+500 e risulta compresa tra la realizzando variante S.R.69 a monte e l'alveo del fiume Arno a valle, si ricorda che, prima dell'inizio dei lavori di ampliamento autostradale, devono essere effettuate le necessarie opere di messa in sicurezza (attualmente già in corso di realizzazione per la variante S.R.69)";

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. indica che *"si ritiene superata dalla n.6.1 della Comm. VIA e pertanto, ai fini dell'ottemperanza della prescrizione, il Proponente, per controllare gli effetti e le interferenze sulla nuova corsia, presso S. Giovanni - loc. Poggilupi, presenterà un progetto di monitoraggio geomorfologico sul versante e lo eseguirà, coordinandosi con i controlli in corso, per monitorare l'evoluzione del movimento franoso";*

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n.7.1.b, all'interno delle premesse al Parere n. 123 del 29/07/2016 riporta il contributo istruttorio del Settore "Programmazione Viabilità di Interesse Regionale" del 28/07/2016, che precisa quanto segue per quanto di competenza:

"Relativamente alle possibili interferenze tra il progetto di ampliamento alla terza corsia e la variante alla SRT 69, tratto in Provincia di Firenze, si rimanda al parere del Settore regionale Progettazione e realizzazione viabilità regionale Firenze – Prato, competente dal 1° gennaio 2016 alla progettazione e realizzazione dell'intervento, ai sensi della LR 22/2015.

Relativamente alle possibili interferenze tra il progetto di ampliamento alla terza corsia e la frana di Poggilupi, si evidenzia che l'area interessata dalla frana è già stata messa in sicurezza dalla Provincia di Arezzo, nell'ambito dei lavori per la variante alla SRT 69, lotto 3. La medesima Provincia ha anche predisposto un progetto di monitoraggio geomorfologico del versante, che dovrà essere recepito ed eventualmente integrato nell'ambito del progetto autostradale" (prescrizione 7.1.b)";

Prescrizione 7.4 del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

"7.4 Si ricorda che, ai sensi dell'art. 40 ter e dell'Allegato 5 del Regolamento regionale n. 46/r del 08.09.2008, così come da ultimo modificato dal Regolamento Regionale n. 76/r del 17.12.2012, nelle successive fasi di approvazione dell'opera, la società proponente deve presentare il Piano di gestione delle acque meteoriche, anche allo scopo dell'eventuale riutilizzo nelle attività di cantiere.

A tal proposito, si ricorda in generale che l'idraulica dei cantieri deve essere modificata (come peraltro previsto dalla società proponente), nelle successive fasi di approvazione dell'opera, in modo da riutilizzare, dove possibile, le acque depurate per limitare l'approvvigionamento idrico dei cantieri stessi. Sempre per la fase di progetto esecutivo, per tutti i cantieri deve essere prevista la raccolta ed il trattamento delle acque meteoriche di prima pioggia, delle acque industriali e delle acque civili.

Ricordando che tutti gli scarichi devono essere autorizzati, si raccomanda inoltre che, oltre alle diverse tipologie di acque in uscita dal trattamento, anche quelle di seconda pioggia abbiano pozzetti di campionamento utili a verificarne separatamente le caratteristiche. Si evidenzia l'utilità, ai fini della presentazione di documentazione corretta per la richiesta di autorizzazione allo scarico, che la società proponente tenga conto, oltre che delle indicazioni sopra date, anche di tutte le altre valutazioni/indicazioni

2 J JV
ID_VIP 1333 Disposto L. 241/90 autostrada A1 Milano-Napoli ampliamento alla III corsia della tratta Incisa - Valdarno. Parere CTVA 1374, del 15/11/2013, richiesta di rivedere il parere e coordinare il quadro prescrittivo con quello della Regione Toscana

fornite nei pareri per le autorizzazioni allo scarico dei cantieri già rilasciate per le precedenti tratte in area fiorentina, considerate le caratteristiche analoghe degli scarichi e delle lavorazioni”;

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. indica che “in conformità al Regolamento Regionale n.76/r art. 40 ter, sarà recepito quanto richiesto con riferimento”;

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n. 7.4, all'interno delle premesse al Parere n. 123 del 29/07/2016 riporta il contributo istruttorio del "Genio Civile Valdarno Centrale e Tutela delle Acque" del 20/07/2016, che precisa quanto segue per quanto di competenza:

“Visto il contenuto del documento prodotto da ASPI riguardante le modalità attuative delle prescrizioni, riconducibili alla Regione Toscana, si rileva l'opportunità che siano distinti i cantieri fissi dalle aree operative in considerazione delle disposizioni di cui all' art. 40 ter, comma 6 bis, del Regolamento 46R/2008, come modificato dal regolamento 10R/2015” (prescrizione 7.4”);

Prescrizione 9.5 del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

“9.5 Si ricorda l'obbligo di rispetto dei limiti di cui al D.P.C.M. 14.11.97, in tutte le fasi dei lavori. L'eventuale ricorso alle procedure di richiesta di deroga al rispetto dei limiti, di cui alla Delibera del Consiglio Regionale n. 77/2000, parte 3, per particolari fasi dei lavori, dovrà essere giustificato dalla società proponente e valutato (dall'Amministrazione Comunale competente), caso per caso, in relazione alla durata della deroga stessa e alla possibilità di messa in opera di opportuni interventi di mitigazione per la protezione dei ricettori eventualmente interessati. E' comunque da escludere la deroga per lavori in periodo notturno”;

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. indica che “la prescrizione sarà recepita nel Capitolato Ambientale. In particolare, sarà onere dell'Appaltatore, in base alla propria organizzazione, redigere la documentazione di impatto acustico per tutte le aree di cantiere ed i cantieri mobili, nel rispetto delle specifiche contenute nel capitolato stesso. Gli studi acustici dovranno dimostrare il rispetto dei limiti definiti dalle zonizzazioni ovvero supportare la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti, nei casi in cui essa risulti necessaria, fornendo tutti gli elementi previsti dalle vigenti normative regionali (DGR n. 857/2013 che ha superato la n. 77/2000). In riferimento al divieto di richiesta di deroga per il periodo notturno si evidenzia che per motivi di sicurezza o per minimizzare le interferenze con il regolare esercizio autostradale, alcune lavorazioni potranno essere svolte solo nel periodo notturno (ad esempio demolizioni di cavalcavia o altre opere esistenti). Queste solitamente risultano di breve durata, ma potenzialmente rumorose e quindi allo stato attuale non è possibile escludere che sia necessario richiedere deroghe anche per il periodo notturno”;

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n. 9.5, all'interno delle premesse al Parere n. 123 del 29/07/2016 riporta il contributo istruttorio della Azienda USLA Toscana Centro del 20/07/2016, che precisa quanto segue per quanto di competenza:

“Sulla base dell'istruttoria e delle valutazioni specifiche svolte, il Gruppo Operativo Dipartimentale nella seduta del 25/07/2016, per quanto di competenza, esprime parere FAVOREVOLE con le seguenti prescrizioni:

1. I dati dei monitoraggi eseguiti siano periodicamente e sinteticamente comunicati all'AUSL Toscana Centro, con l'indicazione di eventuali correttivi adottati in relazione al verificarsi di situazioni di disagio nei confronti dei residenti.
2. Sia comunicato qualsiasi evento imprevisto che possa avere influenza sui recettori sensibili, nonché le misure messe in atto per il contenimento dell'evento stesso ed i provvedimenti adottati al fine di evitare una sua eventuale ripetizione.
3. Nella fase di cantiere si richiede un approfondimento sulla viabilità utilizzata e sull'impatto derivante dalla movimentazione dei mezzi; infatti, dovranno essere costantemente garantite le operazioni tese a minimizzare i disagi per la popolazione originati dalla polverosità, come ad es. il lavaggio delle ruote e la bagnatura delle strade interne ed esterne ai cantieri. Sarebbe comunque auspicabile l'utilizzo della sede autostradale per i mezzi di cantiere.

4. Nella fase di cantiere la richiesta di deroga al superamento dei limiti di rumore alle Amministrazioni Comunali deve essere fatta solo quando sia dimostrata l'impossibilità di mettere in opera idonei interventi di mitigazione. Qualora sia richiesta la deroga per lavori in periodo notturno, tali lavori dovranno essere comunicati alla popolazione residente, almeno una settimana prima dell'inizio (prescrizione 9.5)";

CONSIDERATO e VALUTATO quanto già specificato dalla Regione Toscana nelle premesse del Parere n. 123 del 07/09/2016 e del Parere n. 121 del 29/07/2016 in merito alle prescrizioni 4.3.a, 4.3.b, 4.3.d, 4.5.c, 6.2, 6.3, 6.6, 6.8.a.1, 6.8.a.8, 6.8.b.1, 6.8.b.6, 7.10.a, 7.10.g, 9.4.b, 12.4.a e 12.4.b che sono:

Prescrizione 4.3.a del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

"4.3 Per quanto riguarda le misure e le procedure di mitigazione per ridurre gli impatti dovuti alle emissioni di polveri, nelle successive fasi di approvazione dell'opera, la società proponente deve prevedere di adottare i seguenti accorgimenti:

a) asfaltatura del sedime delle aree di cantiere e delle "aree di supporto", dotandole di un idoneo sistema di lavaggio delle ruote, dei parafanghi e del sottocarro dei veicoli in uscita, al fine di adottare un sistema di pulitura almeno quotidiana";

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. indica che "per le aree di supporto previste in progetto per l'assemblaggio ed il varo dei cavalcavia, così come per il deposito dei materiali e delle attrezzature non è prevista l'asfaltatura in quanto trattasi di aree temporanee presso le quali non si svolgono le attività di cui alle tabelle 5 e 6 dell'Allegato 5 del DPGR n. 46/R come modificato dal DPGR n. 76/R. Qualora l'impresa modifichi le modalità di utilizzo di tali aree, le cui caratteristiche sono indicate nel Capitolato Ambientale, nello stesso capitolato sarà indicata la necessità di prevedere le conseguenti misure volte a mitigare l'eventuale impatto delle lavorazioni sulle acque e sulla componente atmosfera. Lavaruote potranno essere previsti nelle aree di supporto che dovessero prevedere la presenza di depositi di materiali sciolti che possano venire in contatto con i mezzi di trasporto";

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n. 4.3.a all'interno delle premesse al Parere n. 121 del 07/09/2016 riporta quanto illustrato da ARPAT nel proprio contributo istruttorio che recita:

"Punto 4.3.a: il riferimento al regolamento regionale sulle acque meteoriche di cantiere non è pertinente, perché la prescrizione è rivolta al contenimento della diffusione delle polveri in aria";

La società proponente, in relazione a quanto illustrato dal rappresentante di ARPAT, conferma quanto già espresso nell'elaborato trasmesso con nota prot. n. 13504 del 01/07/2016;

Prescrizione 4.3.b del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

"4.3 Per quanto riguarda le misure e le procedure di mitigazione per ridurre gli impatti dovuti alle emissioni di polveri, nelle successive fasi di approvazione dell'opera, la società proponente deve prevedere di adottare i seguenti accorgimenti:

b) bagnatura costante delle strade utilizzate, pavimentate e non, entro 150 m da edifici o fabbricati";

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. indica che "tale indicazione viene recepita nel Capitolato Ambientale con riferimento alle strade non pavimentate";

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n. 4.3.b all'interno delle premesse al Parere n. 121 del 07/09/2016 riporta quanto illustrato da ARPAT nel proprio contributo istruttorio che recita:

"Punto 4.3.b: la prescrizione deve essere rispettata anche per le strade pavimentate";

CONSIDERATO e VALUTATO che La società proponente, in relazione a quanto illustrato dal rappresentante di ARPAT, conferma quanto già espresso nell'elaborato trasmesso con nota prot. n. 13504 del 01/07/2016;

Prescrizione 4.3.d del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

5
ID_VIP 1333 Disposto L. 241/90 autostrada A1 Milano-Napoli ampliamento alla III corsia della tratta Incisa - Valdarno. Parere CTVA 1374, del 15/11/2013, richiesta di rivedere il parere e coordinare il quadro prescrittivo con quello della Regione Toscana

"4.3 Per quanto riguarda le misure e le procedure di mitigazione per ridurre gli impatti dovuti alle emissioni di polveri, nelle successive fasi di approvazione dell'opera, la società proponente deve prevedere di adottare i seguenti accorgimenti:

d) uso di veicoli di cantiere omologati con emissioni nel rispetto delle seguenti normative UE: Euro 4 - Direttiva 1989/69/EC Stage 2005, se aventi peso a pieno carico inferiore a 3,5 t (light duty); Euro III - Direttiva 1999/96/EC Stage I, se aventi peso a pieno carico superiore a 3,5 t (heavy duty); Stage II - Direttiva 1997/68/EC, nel caso dei macchinari mobili equipaggiati con motore diesel (non road mobile sources and machinery, NRMM), ed indicazioni di analoghi requisiti per gruppi elettrogeni e compressor";

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. indica che "il SLA ha valutato l'impatto dei mezzi e macchinari di cantiere considerando per gli stessi caratteristiche non più performanti di quelle indicate nella prescrizione ed il monitoraggio verificherà tale impatto in corso d'opera, fatto comunque salvo il rispetto delle indicazioni di legge relative a mezzi e attrezzature. La prescrizione, che potrebbe essere in contrasto con la libertà di scelta dell'appaltatore in riferimento all'utilizzo dei veicoli e degli apparecchi in commercio, qualora intesa come raccomandazione, potrebbe essere recepita nel Capitolato Ambientale attraverso l'indicazione che dovranno essere adottati "preferibilmente" veicoli e macchinari con le caratteristiche indicate in modo da soddisfare l'obiettivo richiesto";

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n. 4.3.d all'interno delle premesse al Parere n. 121 del 07/09/2016 riporta quanto illustrato da ARPAT nel proprio contributo istruttorio che recita:

"Punto 4.3.d: si ribadisce la prescrizione che è rivolta a contenere le emissioni delle macchine di cantiere; la libertà di scelta dell'appaltatore rimane inalterata all'interno di una specifica gamma di prodotti meno impattanti";

La società proponente, in relazione a quanto illustrato dal rappresentante di ARPAT, conferma quanto già espresso nell'elaborato trasmesso con nota prot. n. 13504 del 01/07/2016;

Prescrizione 4.5.c del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

"4.5 Nelle successive fasi di approvazione dell'opera, il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) relativamente alla componente atmosfera, deve essere integrato come segue:

- (...);
- nei siti di monitoraggio con codici A1-IV-RE-A2-01 e A1-IV-SG-A2-02, deve essere previsto un monitoraggio in continuo dell'inquinante PM10 sia, che in corso d'opera, e, in contemporanea durante il corso d'opera, anche del PM2,5";

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. indica che "il PMA prevede l'esecuzione di indagini periodiche di durata bisettimanale. Nell'ambito di tali indagini, coerentemente con le specifiche normative, le metodiche di campionamento e analisi prevedono la determinazione della sola media giornaliera del PM10, è comunque possibile utilizzare anche strumentazione in grado di fornire i valori medi orari. Trattandosi di indagini finalizzate al controllo dell'impatto in fase di cantiere non si ritiene congruente la determinazione delle polveri PM2,5 che infatti non è prevista nei PMA in corso per altre tratte toscane, definiti in accordo con ARPAT";

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n. 4.5.c all'interno delle premesse al Parere n. 121 del 07/09/2016 riporta quanto illustrato da ARPAT nel proprio contributo istruttorio che recita:

"Punto 4.5.c: si ribadisce la necessità di monitoraggio del PM 2,5 oltre che del PM10. Si chiarisce che l'espressione "monitoraggio in continuo" significa "senza interruzione" durante i rispettivi periodi di ante, corso e post-operam";

CONSIDERATO e VALUTATO che la società proponente, in relazione a quanto illustrato dal rappresentante di ARPAT, conferma quanto già espresso nell'elaborato trasmesso con nota prot. n. 13504 del 01/07/2016;

CONSIDERATO e VALUTATO che nella seduta del Nucleo di Valutazione Regionale del 07/09/2016 il rappresentante di ARPAT precisa di dover prevedere il monitoraggio in continuo per l'ante ed il corso d'opera e non anche per il post operam, diversamente quindi da quanto indicato nell'ultimo parere ARPAT e coerentemente con i contenuti della prescrizione originaria 4.5.c;

Prescrizione 6.2 del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

"6.2 Nelle successive fasi di approvazione dell'opera, il calcolo del volume sottratto dal rilevato deve essere effettuato con riferimento a tutta la superficie potenzialmente interessata da esondazione per evento duecentennale, desumibile dalle più recenti mappe di pericolosità dell'Autorità di Bacino o contenute negli strumenti urbanistici comunali.

Inoltre, relativamente alle modalità di recupero di tale volume, deve essere approfondita la fattibilità, anche economica, al fine di concordare con i soggetti competenti la soluzione migliore.

(Controllo adempimento prescrizione: Regione Toscana)";

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. indica che *"la stima dei volumi sottratti all'esondazione è stata effettuata sulla base del Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dell'Autorità di Bacino del fiume Amo, considerando le aree che ricadono in zone P.I.3 e P.I.4, ed integrata con le aree I.3 e I.4 secondo quanto previsto dal Regolamento n. 53R di attuazione della L.R. n. 1 del 3/01/2005, relativamente ai Comuni che hanno recepito tale regolamento nei propri piani urbanistici. In considerazione della richiesta della Regione, connessa anche alle esigenze di salvaguardia del territorio, ASPI potrà applicare lo stesso principio anche in relazione ai Comuni per i quali è in previsione l'aggiornamento della pianificazione urbanistica. Pertanto, anche per tali Comuni saranno considerati, per il loro recupero, i volumi ricadenti nelle aree P.I.2 del PAI, ossia "aree inondabili da eventi con tempo di ritorno $30 < TR \leq 100$ anni e con battente $h < 30$ cm e aree inondabili da eventi con tempo di ritorno $100 < TR \leq 200$ anni", che coincidono con parte delle aree I.3 del Regolamento n. 53R";*

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n. 6.2, all'interno delle premesse al Parere n. 121 del 07/09/2016 riporta il contributo istruttorio del Genio Civile Valdarno Superiore, che precisa quanto segue per quanto di competenza:

"Punto 6.2: si conferma la prescrizione, specificando che il calcolo dei volumi oggetto di recupero idraulico deve essere eseguito per tutte le aree interessate dalla piena duecentennale indipendentemente dal recepimento della DGR 53/R/2011 da parte degli strumenti di pianificazione urbanistica comunale";

CONSIDERATO e VALUTATO che la società proponente, in relazione a quanto illustrato dal rappresentante del Genio Civile Valdarno Superiore, conferma quanto già espresso nell'elaborato trasmesso con nota prot. n. 13504 del 01/07/2016;

Prescrizione 6.3 del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

"6.3 Per quanto riguarda l'interferenza dell'opera infrastrutturale con il reticolo idrografico (sia di acque alte che di acque basse), si ricorda che la stessa non deve ridurre l'attuale livello di sicurezza idraulica e conformarsi ai livelli obiettivo individuati dal PAI, dalla L.R. 21/2012 e dal regolamento 53/R/2012, fatto salve le specifiche valutazioni dell'Autorità idraulica di cui al R.D. 523/1904. Tali approfondimenti, da svolgersi comunque prima della Conferenza dei Servizi sul progetto definitivo aggiornato in seguito alla procedura di VIA, devono essere realizzati con adeguate verifiche idrauliche, per un tratto fluviale significativo, sia dello stato attuale che dello stato di progetto. Le verifiche possono essere omesse per tutti quei corsi d'acqua dove già oggi, come desumibile da studi o atti ufficiali, è verificata l'adeguatezza idraulica.

Tali approfondimenti devono essere trasmessi all'Autorità di Bacino del Fiume Arno e agli enti competenti per le opportune verifiche.

(Controllo adempimento prescrizione: Comitato di Controllo o in alternativa la Regione Toscana)";

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrada per l'Italia S.p.A. indica che *"da approfondimenti effettuati, gli attraversamenti non verificati per il transito della portata duecentennale, sono i seguenti: CS18/T07 Op. 2076 a Pk 322+289.02*

ID_VIP 1333 Disposto L. 241/90 autostrada AI Milano-Napoli ampliamento alla III corsia della tratta Incisa - Valdarno. Parere CTVA 1374, del 15/11/2013, richiesta di rivedere il parere e coordinare il quadro prescrittivo con quello della Regione Toscana

CS20/T09 Op. 2080 a Pk 323+049.00

CS23/T19 Op. 2098 a Pk 325+622.36

CS35/T38 a Pk 334+665.84

Per questi sarà previsto l'adeguamento alla portata di progetto in modo da migliorare le condizioni di deflusso qualora il Genio Civile, nell'ambito del Nucleo regionale, confermi l'assenza di aumento del rischio idraulico a valle. Altrimenti, per tali corsi d'acqua varrà quanto già stabilito per l'A11, laddove in presenza di progetti finanziati che potranno comportare l'adeguamento delle condizioni di deflusso di monte dei corpi idrici attraversati, nell'ambito del Comitato di controllo si potranno sottoscrivere apposite convenzioni con le quali verranno individuate le condizioni e i criteri di attuazione dei necessari interventi di adeguamento degli attraversamenti idraulici, anche in rapporto al contesto territoriale interessato, qualora l'Autorità idraulica competente provveda ad adeguare, nel rispetto della piena duecentennale, le sezioni di attraversamento dei corsi d'acqua situate a monte dei manufatti autostradali interessati. Tale assunzione si ritiene costituisca il punto di arrivo degli approfondimenti condotti e la posizione condivisa tra proponente e Regione”;

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n. 6.3, all'interno delle premesse al Parere n. 121 del 07/09/2016 riporta il contributo istruttorio del Genio Civile Valdarno Superiore, che precisa quanto segue per quanto di competenza:

“Punto 6.3: si conferma la prescrizione con la quale viene definito un indirizzo generale di compatibilità delle interferenze dell'autostrada con il reticolo idrografico. Ai fini di una valutazione specifica dei singoli attraversamenti si rende necessaria la consegna della documentazione già richiesta nei precedenti contributi istruttori di questo ufficio, con particolare riferimento a quanto espresso al punto 6.8.a.3. Si rileva ad ogni modo che la relazione idraulica evidenzia criticità di transito della portata duecentennale e allagamento della adiacente viabilità per rigurgito dei tombini autostradali non soltanto per le opere indicate da Autostrade”;

CONSIDERATO e VALUTATO che La società proponente, in relazione a quanto illustrato dal rappresentante del Genio Civile Valdarno Superiore, conferma quanto già espresso nell'elaborato trasmesso con nota prot. n. 13504 del 01/07/2016;

Prescrizione 6.6 del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

“6.6 In relazione al cantiere CO02 (interessato per circa 2/3 da aree P.I.4 e P.I.3 del PAI), considerato che la realizzazione dell'intervento è prevista in circa tre anni, le opere devono garantire la sicurezza idraulica per tempi di ritorno coerenti. Nelle successive fasi di approvazione dell'opera, si chiede pertanto di sviluppare specifiche valutazioni rispetto ai battenti idraulici delle aree sopra indicate, individuando eventuali condizioni di criticità ed elaborando specifici interventi strutturali o non strutturali in relazione alla mitigazione del rischio connesso. Nella valutazione del rischio e degli interventi finalizzati alla sua mitigazione, deve essere specificamente considerata la presenza dell'area di produzione di bitumi nel cantiere stesso.

(Controllo adempimento prescrizione: Regione Toscana)”;

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. indica che “il cantiere CO02 è posto a cavallo del Borro del Ricavo che sottopassa l'autostrada in corrispondenza dell'opera 2067. Come si evince dall'elaborato IDR0320, i due attraversamenti sul corso d'acqua verranno realizzati con dei finsider DN2440, sezione analoga a quella del tombino autostradale ed in grado di far transitare la portata duecentennale. La richiesta sarà accolta, nelle successive fasi progettuali verrà valutata la quota a cui portare il cantiere per garantirne la sicurezza idraulica”;

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n. 6.6, all'interno delle premesse al Parere n. 121 del 07/09/2016 riporta il contributo istruttorio del Genio Civile Valdarno Superiore, che precisa quanto segue per quanto di competenza:

“Punto 6.6: si conferma la prescrizione precisando che il rischio per le aree di cantiere sia valutato non solo per il Borro del Ricavo, ma anche per le acque del fiume Arno.

Si rileva inoltre che il Presidente della Regione Toscana in qualità di Commissario di Governo ai sensi del D.L. 91/2014 sta redigendo il progetto definitivo della cassa di Prulli. Rispetto al progetto preliminare approvato, per la necessità di raggiungere una adeguata efficienza dell'opera, l'area dove è previsto il cantiere CO02 è stata inclusa nel perimetro della cassa. Al fine di coniugare le esigenze di cantierizzazione delle due opere in funzione dei tempi di esecuzione dei lavori, si ritiene necessario che Autostrade si renda disponibile a coordinare con il soggetto attuatore della cassa le tempistiche e le modalità attuative dei rispettivi cantieri”;

CONSIDERATO e VALUTATO che la società proponente, in relazione a quanto illustrato dal rappresentante del Genio Civile Valdarno Superiore, conferma quanto già espresso nell'elaborato trasmesso con nota prot. n. 13504 del 01/07/2016;

Prescrizione 6.8.a.1 del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

“6.8 Relativamente all'interferenza dell'opera in oggetto con il reticolo delle acque alte, ai fini dell'approvazione del progetto definitivo:

a) Condizioni generali:

1. Si fa presente che nel caso in cui in fase autorizzativa venga espresso parere positivo per la realizzazione di un attraversamento che non risulta adeguato alla portata idrologica del corso d'acqua con tempo di ritorno di 200 anni, il richiedente sarà obbligato a provvedere, a propria cura e spesa, all'adeguamento dell'attraversamento qualora in seguito si provveda all'adeguamento delle sezioni di monte, tali da determinare un aumento delle massime portate in corrispondenza dei manufatti autostradali”;

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. indica quanto segue: “da approfondimenti effettuati, gli attraversamenti non verificati per il transito della portata duecentennale, sono i seguenti:

CS18/T07 Op. 2076 a Pk 322+289.02

CS20/T09 Op. 2080 a Pk 323+049.00

CS23/T19 Op. 2098 a Pk 325+622.36

CS35/T38 a Pk 334+665.84

Per questi sarà previsto l'adeguamento alla portata di progetto in modo da migliorare le condizioni di deflusso qualora il Genio Civile, nell'ambito del Nucleo regionale, confermi l'assenza di aumento del rischio idraulico a valle. Altrimenti, per tali corsi d'acqua varrà quanto già stabilito per l'A11, laddove in presenza di progetti finanziati che potranno comportare l'adeguamento delle condizioni di deflusso di monte dei corpi idrici attraversati, nell'ambito del Comitato di controllo si potranno sottoscrivere apposite convenzioni con le quali verranno individuate le condizioni e i criteri di attuazione dei necessari interventi di adeguamento degli attraversamenti idraulici, anche in rapporto al contesto territoriale interessato, qualora l'Autorità idraulica competente provveda ad adeguare, nel rispetto della piena duecentennale, le sezioni di attraversamento dei corsi d'acqua situate a monte dei manufatti autostradali interessati. Tale assunzione si ritiene costituisca il punto di arrivo degli approfondimenti condotti e la posizione condivisa tra proponente e Regione”;

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n. 6.8.a.1, all'interno delle premesse al Parere n. 121 del 07/09/2016 riporta il contributo istruttorio del Genio Civile Valdarno Superiore, che precisa quanto segue per quanto di competenza:

“Punto 6.8.a.1: si conferma la prescrizione sottolineando il carattere di obbligatorietà a carico di Autostrade invece che di possibilità a sottoscrivere convenzioni”;

CONSIDERATO e VALUTATO che la società proponente, in relazione a quanto illustrato dal rappresentante del Genio Civile Valdarno Superiore, conferma quanto già espresso nell'elaborato trasmesso con nota prot. n. 13504 del 01/07/2016;

Prescrizione 6.8.a.8 del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

“6.8 Relativamente all'interferenza dell'opera in oggetto con il reticolo delle acque alte, ai fini dell'approvazione del progetto definitivo:

a) Condizioni generali:

(...);

8. Deve essere escluso l'utilizzo delle piste in sommità degli argini del fiume Arno quali piste di cantiere";

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. indica che "le zone maggiormente critiche sono:

- tratto tra il km 325 ed il km 326 dove, a causa della presenza delle abitazioni, non è possibile realizzare piste provvisorie;

- tratto successivo nel quale l'autostrada esistente è stata realizzata incorporando l'argine.

In questi tratti si dovranno necessariamente utilizzare le piste in sommità arginale come piste di cantiere. Per cercare di ottemperare alla prescrizione, si propone di utilizzare tali piste solo in primavera/estate, periodo nel quale non si hanno piene dell'Arno, e di ripristinare gli eventuali argini danneggiati dal passaggio dei mezzi ad inizio autunno";

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n. 6.8.a.8, all'interno delle premesse al Parere n. 121 del 07/09/2016 riporta il contributo istruttorio del Genio Civile Valdarno Superiore, che precisa quanto segue per quanto di competenza:

"Punto 6.8.a.8: la proposta di ottemperanza è accolta limitatamente ai tratti dove è tecnicamente impossibile realizzare una pista di cantiere a piano campagna, eventualmente anche lato fiume";

CONSIDERATO e VALUTATO che la società proponente, in relazione a quanto illustrato dal rappresentante del Genio Civile Valdarno Superiore, conferma quanto già espresso nell'elaborato trasmesso con nota prot. n. 13504 del 01/07/2016;

Prescrizione 6.8.b.1 del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

"6.8 Relativamente all'interferenza dell'opera in oggetto con il reticolo delle acque alte, ai fini dell'approvazione del progetto definitivo:

b) Condizioni specifiche per il territorio provinciale di Firenze:

1. Il progetto dovrà essere coordinato e non dovrà determinare modifiche al funzionamento delle opere già previste nei progetti della cassa di espansione "Pizziconi", delle sistemazioni del reticolo secondario e di chiusura idraulica dei sottopassi autostradali nel Comune di Figline Valdarno, con particolare riferimento all'ammorsamento degli argini dei torrenti Resco e Faella e del Fiume Arno e all'opera di presa. Per la cassa "Pizziconi" si rimanda, in particolare, al precedente punto 6.1";

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. indica che "la richiesta sarà accolta, previa verifica delle opere effettivamente eseguite in sede di intervento della cassa di espansione Pizziconi";

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n. 6.8.b.1, all'interno delle premesse al Parere n. 121 del 07/09/2016 riporta il contributo istruttorio del Genio Civile Valdarno Superiore, che precisa quanto segue per quanto di competenza:

"Punto 6.8.b.1: visto quanto osservato al punto 6.1, si accetta la proposta di ottemperanza precisando che la verifica della coerenza tra i due progetti sia eseguita per le opere effettivamente realizzate e per quelle previste nei progetti approvati qualora non ancora eseguite";

CONSIDERATO e VALUTATO che la società proponente, in relazione a quanto illustrato dal rappresentante del Genio Civile Valdarno Superiore, conferma quanto già espresso nell'elaborato trasmesso con nota prot. n. 13504 del 01/07/2016;

Prescrizione 6.8.b.6 del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

"6.8 Relativamente all'interferenza dell'opera in oggetto con il reticolo delle acque alte, ai fini dell'approvazione del progetto definitivo:

b) Condizioni specifiche per il territorio provinciale di Firenze:

6. Ove fattibile, si raccomanda di prevedere interventi di miglioramento del reticolo secondario di drenaggio relativi ai codici OP2079, OP2080, OP2082 e OP2085 (quasi completamente fuori dal piano di

campagna nella sezione di monte), anche al fine di rendere accessibili in caso di esondazione i vicini sottopassi;

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. indica che "ad esclusione dell'Op. 2080, che verrà adeguata come indicato al punto 90, le opere citate risultano adeguate al transito della portata duecentennale. In ogni caso, Aspi non può realizzare opere per la sicurezza del territorio non dipendenti dalla terza corsia, può però accettare che esse vengano realizzate da parte degli Enti territoriali";

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n. 6.8.b.6, all'interno delle premesse al Parere n. 121 del 07/09/2016 riporta il contributo istruttorio del Genio Civile Valdarno Superiore, che precisa quanto segue per quanto di competenza:

"Punto 6.8.b.6: richiamate le considerazioni della relazione idrologico-idraulica del progetto che danno atto della possibilità di allagamento dei sottovia per insufficienza dei tombini OP2079, OP2080, OP2082 e OP2085 e considerato che detti sottovia potranno essere utilizzati per l'accesso alla cassa di espansione di Prulli anche in condizioni di piena, si conferma la raccomandazione";

CONSIDERATO e VALUTATO che la società proponente, in relazione a quanto illustrato dal rappresentante del Genio Civile Valdarno Superiore, conferma quanto già espresso nell'elaborato trasmesso con nota prot. n. 13504 del 01/07/2016;

Prescrizione 7.10.a del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

"7.10 In particolare, nelle successive fasi di approvazione dell'opera, il PMA, relativamente alla componente idrica superficiale, deve essere integrato come segue:

a) nei punti a valle dei possibili impatti sui corsi d'acqua in monitoraggio, in fase di corso d'opera, deve essere previsto il posizionamento di un analizzatore in continuo almeno per la torbidità ed il pH, con segnalatore per eventuali anomalie";

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. indica che "a valle dei cantieri più impattanti: CB01 e CO01, in fase ante operam verrà analizzata la fattibilità (portate perenni e ragionevolmente costanti) di installare una stazione di monitoraggio in continuo sul fosso di Cetina per i parametri pH, torbidità e conducibilità elettrica";

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n. 7.10.a all'interno delle premesse al Parere n. 121 del 07/09/2016 riporta quanto illustrato da ARPAT nel proprio contributo istruttorio che recita:

"Punto 7.10.a: quanto indicato dal proponente sembra in contrasto con il SIA, dove venivano individuati come impattati anche altri corsi d'acqua";

CONSIDERATO e VALUTATO che la società proponente, in relazione a quanto illustrato dal rappresentante di ARPAT, conferma quanto già espresso nell'elaborato trasmesso con nota prot. n. 13504 del 01/07/2016;

Prescrizione 7.10.g del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

"7.10 In particolare, nelle successive fasi di approvazione dell'opera, il PMA, relativamente alla componente idrica superficiale, deve essere integrato come segue:

g) il set di misura A7 nella fase post operam deve essere controllato per almeno due anni";

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. indica che "il monitoraggio post operam, in analogia agli altri interventi autostradali, si eseguirà per un anno, salva la possibilità di estenderlo a due anni nel caso in cui nel primo anno siano stati registrati valori sistematicamente oltre i limiti normativi imputabili all'esercizio autostradale";

ID_VIP 1333 Disposto L. 241/90 autostrada Al Milano-Napoli ampliamento alla III corsia della tratta Incisa - Valdarno. Parere CTVA 1374, del 15/11/2013, richiesta di rivedere il parere e coordinare il quadro prescrittivo con quello della Regione Toscana

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n. 7.10.g all'interno delle premesse al Parere n. 121 del 07/09/2016 riporta quanto illustrato da ARPAT nel proprio contributo istruttorio che recita:

"Punto 7.10.g: un periodo di un anno per valutare l'IQM in post-operam è insufficiente";

CONSIDERATO e VALUTATO che la società proponente, in relazione a quanto illustrato dal rappresentante di ARPAT, conferma quanto già espresso nell'elaborato trasmesso con nota prot. n. 13504 del 01/07/2016;

Prescrizione 9.4.b del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

"9.4 In particolare, per quanto riguarda la fase esercizio:

b) nel piano di mantenimento della pavimentazione stradale, che sarà contenuto secondo quanto dichiarato dalla società proponente nel Piano di manutenzione dell'opera annesso al progetto esecutivo, dovranno essere fornite ampie garanzie sulla durata delle prestazioni";

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. indica che *"nel piano di mantenimento della pavimentazione stradale, che sarà contenuto nel Piano di manutenzione dell'opera annesso al progetto esecutivo, saranno fornite informazioni sulle caratteristiche e sulle prestazioni";*

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n. 9.4.b all'interno delle premesse al Parere n. 121 del 07/09/2016 riporta quanto illustrato da ARPAT nel proprio contributo istruttorio che recita:

"Punto 9.4.b: si ribadisce che la prescrizione richiede garanzie ed evidenze della durata delle prestazioni fonoassorbenti dell'asfaltatura e non generiche informazioni e illustrazioni delle caratteristiche";

CONSIDERATO e VALUTATO che la società proponente, in relazione a quanto illustrato dal rappresentante di ARPAT, ha ritenuto il punto 9.4.b superabile dalle attività in via di definizione su altre tratte autostradali;

Prescrizioni 12.4.a e 12.4.b del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

"12.4 Per quanto riguarda le interferenze con la viabilità provinciale, nelle successive fasi di approvazione dell'opera, si raccomanda:

a) di prendere contatti con il competente Ufficio della Provincia di Firenze, al fine di concordare soluzioni atte a risolvere le criticità segnalate nel parere della Direzione Viabilità del 11.03.2013 della Provincia stessa, allegato al presente Parere (N.d.r. Allegato 1);

b) di prendere contatti con il competente Ufficio della Provincia di Arezzo, al fine di pervenire al coordinamento ed alla razionalizzazione dei due interventi pubblici di opere infrastrutturali lineari delle previsioni contenute nello strumento urbanistico comunale (corridoio infrastrutturale di collegamento tra la zona industriale di S. Andrea e la nuova Strada Statale n. 69 in via di realizzazione in destra d'Arno)";

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. indica che *"si terrà conto della raccomandazione";*

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alle prescrizioni n. 12.4.a e n. 12.4.b, all'interno delle premesse al Parere n. 123 del 29/07/2016 riporta il contributo istruttorio del Settore "Progettazione e Realizzazione Viabilità regionale Firenze - Prato", che precisa quanto segue per quanto di competenza:

"Il Settore "Progettazione e Realizzazione Viabilità regionale Firenze - Prato"precisa quanto segue per quanto di competenza:

Visto quanto riportato nell'elaborato 110141 01 DTP 1000-0 del Progetto Definitivo (verifiche pareri procedure di V.I.A.), contenente alcune prescrizioni derivanti dalle verifiche di compatibilità delle due opere e le relative risposte, nonché quanto descritto negli altri elaborati, si rileva che per diverse interferenze, anche nel suddetto elaborato (specificatamente per il lotto 1 e 3 della variante alla SR69), viene confermato

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a date stamp "1/1/28".

il permanere di alcune criticità già segnalate al tempo, ovvero non è stata data risposta o sufficiente dettaglio.

Al fine di valutare in modo opportuno le interferenze è stata richiesta ed inviata agli uffici della Viabilità della Regione, la versione vettoriale del progetto, che però sembra sia stata collocata in un sistema di coordinate (non noto) non compatibile con quello del progetto della SR69 (corrispondente a quello della CTR), che non facilita la verifica del progetto di ampliamento stesso.

In ogni caso dalla versione PDF delle medesime tavole si è potuto evincere comunque la notevole vicinanza, che in alcuni tratti diviene sostanziale aderenza, al corpo stradale, alle opere d'arte o alle opere accessorie del lotto 1 e 3 del progetto della SR69, per i quali la progettazione esecutiva è rispettivamente conclusa ed in corso.

Da alcuni elaborati appare non siano stati considerati nel loro complesso, tutti gli elementi del corpo stradale nel progetto della SR69, come interferenza sia delle opere in sé, sia nella loro fase realizzativa. Si evidenzia inoltre che in generale mancano molte sezioni trasversali del progetto definitivo in esame, dalle quali sarebbe possibile effettuare opportune e più precise valutazioni.

Al fine della risoluzione delle interferenze fra le reciproche infrastrutture, si evidenzia la necessità di un maggior dettaglio per lo sviluppo delle soluzioni da verificare d'intesa, laddove le soluzioni possono essere individuate anche congiuntamente con la Regione Toscana, competente per la progettazione e realizzazione delle strade regionali, con approccio collaborativo e costruttivo per entrambi gli interventi. Il tutto con l'obiettivo della migliore soluzione e di quella già adottata per la SR69 in relazione al suo iter autorizzativo positivamente concluso in precedenza.

Si resta pertanto in attesa di quanto sopra detto e di un contatto tecnico operativo al fine di procedere alle opportune valutazioni (prescrizioni 12.4.a e 12.4.b)";

CONSIDERATO e VALUTATO che la Regione Toscana ha inteso non esprimersi sulle prescrizioni 4.4 e 9.6, di seguito indicate, in quanto tali prescrizioni si ritengono superate dalle prescrizioni ministeriali;

Prescrizione 4.4 del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

"4.4 In merito alla fase esecutiva dell'opera, sul fronte di avanzamento dei lavori, si chiede che, oltre alle pratiche ed alle mitigazioni già individuate nel SIA dalla società proponente, vengano predisposte, a protezione dei recettori indicati nella tabella riportata in premessa nel paragrafo relativo alla componente qualità dell'aria, barriere mobili o reti antipolvere di altezza pari ad almeno 4 m, da posizionarsi sul limite dell'area di lavoro, almeno per la durata delle principali attività quali il trattamento a calce, le operazioni di sterro e/o di riporto di terra, costruzione dei rilevati ecc. Dalla suddetta lista potranno essere esclusi gli eventuali recettori che risultino non direttamente esposti, in quanto protetti ovvero separati dalle aree di attività da altri edifici di altezza analoga o da barriere vegetali e alberature sufficientemente elevate, che non è stato possibile individuare sulla cartografia utilizzata e che potranno essere dettagliati dalla società proponente nelle successive fasi di approvazione dell'opera";

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. indica che "la prescrizione viene ottemperata facendo riferimento alla prescrizione ministeriale 8.2.1 che richiede la "sostituzione della recinzione di cantiere con una rete filtro per l'attenuazione della diffusione delle polveri limitando l'intervento fino ad un'altezza di 2 m";

Prescrizione 9.6 del parere n.93 del 18/07/2013 del Nucleo VIA della Regione Toscana

"9.6 Per i ricettori di tipo produttivo/industriale - quando vi sia un superamento dei limiti diurno/notturno vigenti - devono essere previsti, nelle successive fasi di approvazione dell'opera, opportuni interventi di mitigazione del rumore, non diversamente da quanto è stato fatto per gli edifici di tipo abitativo";

CONSIDERATO e VALUTATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. indica che " la prescrizione viene ottemperata facendo riferimento all'analoga prescrizione 8.1.3 impartita dalla Commissione VIA: "accertamento delle reali condizioni acustiche per le realtà industriali prossime all'opera per accertare se le attività in esse svolte pongono l'effettiva necessità del perseguimento del confort acustico previsto dalla normativa (limite di zona)." In particolare, si evidenzia che nella progettazione delle opere di mitigazione del rumore, ASPI ha applicato le metodologie di studio ed i criteri di dimensionamento in linea con quanto

ID_VIP 1333 Disposto L. 241/90 autostrada A1 Milano-Napoli ampliamento alla III corsia della tratta Incisa - Valdarno. Parere CTVA 1374, del 15/11/2013, richiesta di rivedere il parere e coordinare il quadro prescrittivo con quello della Regione Toscana

previsto nel Piano di contenimento e abbattimento del rumore autostradale presentato da Aspi nel 2007 e approvato dalla Conferenza Unificata sulla base anche di uno specifico parere ISPRA. Si evidenzia inoltre che il DPR 142/04 rimanda per gli ambienti destinati ad attività produttive alla disciplina di cui al D.Lgs. 15 agosto 1991, n. 277. A seguito dei confronti tecnici avvenuti con la Regione Toscana e l'ARPAT, si propone pertanto che la richiesta venga circoscritta agli edifici con presenza di uffici, cioè situazioni in cui vi è la permanenza di persone, la necessità di un clima acustico non rumoroso e l'assenza di fonti interne di rumore";

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alle prescrizioni n. 4.4, e 9.6 all'interno delle premesse al Parere n. 121 del 07/09/2016 riporta quanto illustrato da ARPAT nel proprio contributo istruttorio che recita:

"ARPAT non si esprime sulle prescrizioni 4.4 (cantiere rete filtro) e 9.6 (rumore edifici industriali), in quanto tali prescrizioni si ritengono superate dalle prescrizioni ministeriali rispettivamente 8.2.1 e 8.1.3 perché in contrasto con queste ultime";

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda le **Prescrizioni del Parere CTVA n. 1374 del 15/11/2013** e precisamente ai nn. **1, 1.1; 1.3; 2; 3; 6.2:**

Prescrizioni 1 e 1.1

1. Essendo quello in esame la continuazione a sud dell'intervento di potenziamento ed ammodernamento dell'A1 nel tratto compreso tra Barberino di Mugello ed Incisa in Val d'Arno, che è stata oggetto del parere di compatibilità ambientale di cui al DECVIA n. 1717 del 17 dicembre 2008, nonché del parere CTVA n. 1252/2013 (relativo a "Autostrada Al Milano - Napoli. Ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze Sud- Incisa Valdarno Variante San Donato"), anche per questo intervento si ritengono valide le prescrizioni già formulate nel decreto sopra ricordato relativamente a:

1.1 il tratto in progetto dovrà essere gestito all'interno dei lavori del Comitato di Controllo di cui alla prescrizione n. 4 del citato decreto e già istituito presso il Ministero dell'Ambiente con Decreto del Ministero dell'Ambiente DVA-DEC-2012-0000043 del 29.02.2012. Inoltre il Tavolo Tecnico di cui alla prescrizione 1 del decreto VIA n.1717/08, di cui si conferma la validità (già prescrizioni 1.1. e 1.2), dovrà estendere le proprie considerazioni anche al tratto in esame essendo lo stesso quota parte di una tratta funzionale (tratta Incisa-Valdarno);

CONSIDERATE E VALUTATE le soprarichiamate prescrizioni 1.1 e 1.2 contenute nel decreto VIA n.1717/08, che recitano:

1 dovranno essere condotti i seguenti approfondimenti in merito alla qualità dell'aria:

1.1 prima dell'entrata in esercizio della terza corsia autostradale, la Società Autostrade per l'Italia dovrà fornire, con oneri a proprio carico, il supporto tecnico e strumentale per eseguire il monitoraggio della qualità dell'aria nelle zone interessate dall'opera, e degli altri dati necessari (parco veicoli circolanti, numero, ecc.) anche utilizzando tecniche di valutazione conformi alle disposizioni del D.M. 261/02. I dati delle suddette attività di monitoraggio, dovranno pervenire ad un Tavolo Tecnico, da insediarsi presso il Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, con la partecipazione delle Amministrazioni interessate, che dovrà sviluppare uno studio scientifico, con oneri a carico di Società Autostrade per l'Italia, finalizzato ad individuare il punto di equilibrio tra i flussi veicolari, le velocità di percorrenza e le emissioni inquinanti: il Tavolo Tecnico a conclusione dei lavori, definirà le azioni da intraprendere in coerenza con le normative regionali e gli obiettivi di qualità e potrà rimuovere, se del caso, la limitazione della velocità massima di cui al successivo punto 1.2;

1.2 qualora non sia possibile produrre lo studio richiesto prima dell'entrata in esercizio della terza corsia, la velocità massima consentita per il tratto autostradale Barberino del Mugello - Firenze Nord è fissato in 110 km orari, in luogo dei 130 km orari previsti dal Codice della Strada. Tale limite di velocità è valutato quale limite ottimale per rendere minime le emissioni inquinanti dei singoli autoveicoli in base ai fattori di emissione stimati secondo la metodologia COPERT IV -Computer Programme to calculate Emissions from Road Transport:

CONSIDERATO che Autostrade per l'Italia S.p.A a riguardo, ritiene che la prescrizione di adottare un limite di velocità generalizzato pari a 110 km/h vanifica lo sforzo realizzativo connesso all'ampliamento a tre corsie. Inoltre il D.Lgs. 285/1992 (Codice della Strada) all'art. 13 indica che le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, sulla base delle quali sono stati definiti gli aspetti di carattere progettuale e funzionale per l'ampliamento dell'A1 Incisa-Valdarno, sono già "improntate alla sicurezza della circolazione di tutti gli utenti della strada, alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico per la salvaguardia degli occupanti degli edifici adiacenti le strade ed al rispetto dell'ambiente...

Specifica che l'adozione di limiti generalizzati di velocità è di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e non a caso il DM 6792/2001, emesso dal MIT in applicazione del suddetto art. 13 del C.d.S. e contenente le suddette norme funzionali e geometriche, recita che "le finalità relative alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico previsto dall'art. 13 del C.d.S. sono più propriamente perseguibili attraverso specifiche normative che esulano dalla definizione delle caratteristiche funzionali e geometriche dell'asse."

Autostrade per l'Italia tuttavia si dichiara disponibile ad adottare le misure che dovessero risultare coerenti con le azioni che i Comuni vorranno individuare all'interno dei Piani di Azione Comunale da redigere ai sensi del Piano Regionale della qualità dell'Aria, previsto dalla Legge Regionale 9/2010 e dal DLgs 155/2010. Tra le misure potrà essere compresa l'eventuale limitazione della velocità in autostrada (110 km/h) in presenza di specifiche ordinanze di blocco sulla circolazione urbana determinate dal superamento dei limiti d'inquinamento atmosferico nelle aree limitrofe al tracciato.";

CONSIDERATE E VALUTATE le precisazioni del proponente Autostrade per l'Italia S.p.A. inerenti le prescrizioni nn. 1 e 1.1, per cui il testo delle prescrizioni **varierà nel modo seguente:**

1. Essendo quello in esame la continuazione a sud dell'intervento di potenziamento ed ammodernamento dell'A1 nel tratto compreso tra Barberino di Mugello ed Incisa in Val d'Arno, che è stata oggetto del parere di compatibilità ambientale di cui al DEC VIA n. 1717 del 17 dicembre 2008, nonché del parere CTVA n. 1252/2013 (relativo a "Autostrada A1 Milano - Napoli. Ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze Sud- Incisa Valdarno Variante San Donato"), per questo intervento le prescrizioni già formulate nel decreto sopra ricordato sono rese nel seguente modo:
 - 1.1 il tratto in progetto dovrà essere gestito all'interno dei lavori del Comitato di Controllo di cui alla prescrizione n. 4 del citato decreto e già istituito presso il Ministero dell'Ambiente con Decreto del Ministero dell'Ambiente DVA-DEC-2012-0000043 del 29.02.2012. Atteso che nell'ambito del Programma Regionale di Sviluppo 2016-2020 è prevista l'elaborazione del nuovo Piano Regionale per la qualità dell'aria, previsto dalla L.R 9/2010 e dal D.lgs 155/2010, che dovrà essere strumento di governance e di indirizzo rispetto ai Comuni cui compete la predisposizione dei Piani di Azione Comunale, Autostrade per l'Italia S.p.A. dovrà rendersi disponibile ad adottare le eventuali misure che risultino in linea con le azioni contingibili previste nei Piani di Azione che i Comuni dovranno obbligatoriamente elaborare. Tra le misure potrà essere compresa l'eventuale limitazione della velocità in autostrada (110 km/h) in presenza di ordinanze di blocco sulla circolazione urbana determinate dal superamento dei limiti d'inquinamento atmosferico nelle aree limitrofe al tracciato;

Prescrizione 1.3

- 1.3 *il progetto di monitoraggio, predisposto in coerenza con le prescrizioni del presente parere, partendo da quanto già sviluppato nella documentazione presentata in sede di VIA, dovrà essere approvato dal Comitato di Controllo prima dell'inizio dei lavori e reso integrato con quanto già in atto per le altre tratte connesse, con particolare attenzione alla archiviazione e diffusione dei dati almeno alle autorità competenti in materia ambientale. In questa sede dovrà essere valutata la durata del monitoraggio post operam che si indica almeno di 3 anni.*

CONSIDERATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. a riguardo, ritiene che: "per quanto concerne l'estensione della durata della fase post operam del monitoraggio da uno a tre anni, la stessa sarà valutata sulla base degli esiti delle misure del primo anno";

CONSIDERATE E VALUTATE le precisazioni presenti nel documento, redatto da Autostrade per l'Italia S.p.A., alla prescrizione n. 1.3, per cui il testo della prescrizione **varierà nel modo seguente:**

- 1.3 il progetto di monitoraggio, predisposto in coerenza con le prescrizioni del presente parere, partendo da quanto già sviluppato nella documentazione presentata in sede di VIA, dovrà essere approvato dal Comitato di Controllo prima dell'inizio dei lavori e reso integrato con quanto già in atto per le altre tratte connesse, con particolare attenzione alla archiviazione e diffusione dei dati almeno alle autorità competenti in materia ambientale. In questa sede dovrà essere valutata, sulla base degli esiti delle misure del primo anno, l'estensione della durata del monitoraggio post operam da uno a 3 anni.

Prescrizione 2

2. *Relativamente alle opere previste nei progetti per la cassa di espansione "Pizziconi", nelle successive fasi autorizzative dovranno essere concordate con l'Autorità di Bacino idonee soluzioni progettuali in merito al recupero dei volumi sottratti alla libera esondazione dovuti alla realizzazione della terza corsia; analogamente, dovranno essere concordate con l'Autorità di Bacino le modalità con cui si intende integrare le opere già previste nei progetti della suddetta cassa mediante ulteriori dotazioni di clapet antireflusso dei tombini autostradali compresi tra l'intersezione con la linea ferroviaria e la confluenza con il torrente Resco. Il Proponente dovrà trasmettere in ottemperanza al MATTM copia dei suddetti adeguamenti progettuali, così come concordati con la suddetta Autorità.*

CONSIDERATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. a riguardo, ritiene che: "Recupero Volumi - ASPI ha prospettato l'ipotesi al Comune di Figline di recuperare i volumi all'interno della cassa di Pizziconi, al fine di minimizzare il consumo di territorio e contenere i costi complessivi. Per tale ipotesi, su cui si espressa in maniera favorevole anche l'AdB, si è in attesa di verifica tecnica da parte del Comune. In alternativa o per i soli volumi rimanenti ASPI è disponibile a finanziare eventuali ulteriori casse di espansione per il recupero di tali volumi. In ambo i casi, le modalità di finanziamento verranno concordate analogamente a quanto fatto per l'A11 Firenze-Pistoia nelle fasi autorizzative successive con importi non superiori a quanto stabilito per la stessa A11. Clapet - Aspi non può realizzare opere per la sicurezza del territorio non dipendenti dalla terza corsia, può però permettere che esse vengano realizzate da parte degli Enti territoriali competenti. In alternativa ed in via eccezionale, e comunque previa verifica tecnica dell'effettiva semplicità realizzativa, Aspi potrebbe tuttavia accettare, in seguito alla stipula di apposite convenzioni, di realizzare tali opere solo se queste verranno poi cedute agli Enti territoriali competenti che ne cureranno la gestione e la manutenzione";

CONSIDERATO E VALUTATO che il Nucleo di Valutazione Ambientale della Regione Toscana, nel Parere n. 123 del 07/09/2016, ha ritenuto condivisibile quanto indicato da Autostrade per l'Italia S.p.A. nel documento riguardante le modalità attuative delle prescrizioni contenute nel Parere Regionale n. 93 del 18/07/2013, ivi compreso quanto indicato per la prescrizione n. 6.8.6.4, di contenuto analogo a quello della prescrizione n. 2;

CONSIDERATE E VALUTATE le precisazioni presenti nel documento, redatto da Autostrade per l'Italia S.p.A., alla prescrizione n. 2, per cui il testo della prescrizione **varierà nel modo seguente:**

2. Relativamente alle opere previste nei progetti per la cassa di espansione "Pizziconi", nelle successive fasi autorizzative dovranno essere concordate con la Regione Toscana le modalità di recupero dei volumi sottratti alla libera esondazione dovuti alla realizzazione della terza corsia; analogamente, previa verifica tecnica delle effettive possibilità realizzative, dovranno essere concordate con l'Autorità

idraulica competente le eventuali modalità con cui si possano integrare le opere già previste nei progetti della suddetta cassa mediante ulteriori dotazioni di clapet antireflusso dei tombini autostradali compresi tra l'intersezione con la linea ferroviaria e la confluenza con il torrente Resco; la gestione e la manutenzione di tali opere idrauliche sarà a cura degli Enti gestori dei corsi idraulici. Il Proponente dovrà trasmettere al MATTM copia degli eventuali suddetti adeguamenti progettuali, così come concordati con la suddetta Autorità.

Prescrizione 3

3. *Nelle successive fasi di approvazione dell'opera in oggetto e nel corso della sua realizzazione il proponente si dovrà impegnare a contattare l'Autorità di Bacino per verificare la presenza di progetti finanziati che potranno comportare l'adeguamento delle condizioni di deflusso di monte dei corpi idrici attraversati e, se del caso, proporre al Comitato di controllo la sottoscrizione di apposite convenzioni con le quali verranno individuate le condizioni e i criteri di attuazione dei necessari interventi di adeguamento degli attraversamenti idraulici, anche in rapporto al contesto territoriale interessato; ciò in particolare qualora l'Autorità idraulica competente provveda ad adeguare, nel rispetto della piena duecentennale, le sezioni di attraversamento dei corsi d'acqua situate a monte dei manufatti autostradali interessati. L'ottemperanza della prescrizione è di competenza dell'Autorità di bacino;*

CONSIDERATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. a riguardo, ritiene che: "In generale, si osserva che non può essere ASPI a contattare gli Enti per finanziamenti di progetti di loro competenza; per tale motivo, nelle successive fasi di approvazione dell'opera in oggetto Aspi potrà essere disponibile a valutare le condizioni di deflusso dei corpi idrici attraversati per i quali l'Autorità idraulica competente abbia già provveduto ad adeguare od abbia finanziato ed approvato i progetti di adeguamento alla piena duecentennale.";

CONSIDERATE E VALUTATE le precisazioni presenti nel documento, redatto da Autostrade per l'Italia S.p.A., alla prescrizione n. 3, per cui il testo della prescrizione **varierà nel modo seguente:**

3. *Nelle successive fasi di approvazione dell'opera in oggetto il proponente dovrà essere disponibile a valutare le condizioni di deflusso dei corpi idrici attraversati per i quali l'Autorità idraulica competente abbia già provveduto ad adeguare od abbia finanziato ed approvato i progetti di adeguamento alla piena duecentennale e, se del caso, proporre al Comitato di controllo la sottoscrizione di apposite convenzioni con le quali verranno individuate le condizioni e i criteri di attuazione dei necessari interventi di adeguamento degli attraversamenti idraulici, anche in rapporto al contesto territoriale interessato; ciò in particolare qualora l'Autorità idraulica competente provveda ad adeguare, nel rispetto della piena duecentennale, le sezioni di attraversamento dei corsi d'acqua situate a monte dei manufatti autostradali interessati. L'ottemperanza della prescrizione è di competenza dell'Autorità di bacino;*

Prescrizione 6.2

- 6.2 *Il Proponente dovrà predisporre la progettazione e l'esecuzione degli interventi per garantire la stabilità del corpo autostradale, da coordinare con le opere di stabilizzazione del versante già in corso e/o previste.*

CONSIDERATO che Autostrade per l'Italia S.p.A. a riguardo, ritiene che: "Si ribadisce quanto già espresso in passato dalla scrivente (lettera Aspi prot. 17827 del 30.07.2012) in merito alle opere in corso di realizzazione da parte della Provincia di Arezzo e finalizzate alla messa in sicurezza della frana di Poggilupi, fermo restando che in progetto sono già previsti gli interventi necessari a garantire la stabilità locale del corpo autostradale.";

CONSIDERATE E VALUTATE le precisazioni presenti nel documento, redatto da Autostrade per l'Italia S.p.A., alla prescrizione n. 6.2, per cui il testo della prescrizione **varierà nel modo seguente:**

- 6.2 *Il Proponente dovrà predisporre la progettazione e l'esecuzione degli interventi per garantire la stabilità locale del corpo autostradale, da coordinare con le opere di stabilizzazione del versante già realizzate, e/o previste o da prevedersi in base al progetto di monitoraggio in corso;*

CONSIDERATE E VALUTATE le motivazioni contenute nel documento ASPI, relativo alla proposta di ottemperanza circa le prescrizioni del parere CTVA n.1374/2013;

CONSIDERATO E VALUTATO che

- sono stati approvati nuovi strumenti di pianificazione regionali (PIT) che hanno portato ad una revisione del quadro prescrittivo;
- relativamente alle possibili interferenze tra il progetto di ampliamento alla terza corsia e la frana di Poggilupi, l'area interessata dalla frana è già stata messa in sicurezza dalla Provincia di Arezzo;
- il progetto di ampliamento autostradale risulta coerente con il progetto esecutivo della Cassa di espansione Pizziconi Lotto 2 oggetto di Conferenza di servizi dell'1/07/2016;

CONSIDERATO E VALUTATO che

con decreto DVA/DEC/2012/0000043 del 29/02/2012 - prot DVA 2012/5512 del 02/03/2012 - è stato istituito presso il MATTM/DVA il Comitato di Controllo così come previsto dai decreti di compatibilità ambientale n° 897 del 19/11/2007 (tratto Barberino del Mugello-Firenze Nord) e n° 1717 del 17/12/2008 (tratto Firenze Sud-Incisa Valdarno);

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
La Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

RITIENE

Per quanto riguarda le Prescrizioni del Parere n. 93 del 18/07/2013 della Regione Toscana, condivisibile il Parere Tecnico del Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale Regionale n. 123 del 7/09/2016 – contenente la valutazione del documento elaborato da ASPI, riguardante le modalità attuative delle prescrizioni contenute nel Parere Regionale – secondo quanto riportato ai punti A), B) e C) delle conclusioni dello stesso parere;

Per quanto riguarda il Quadro prescrittivo del Parere CTVA n. 1374 del 15/11/2013, che esso sarà modificato alle prescrizioni nn. 1; 1.1; 1.3; 2; 3; 6.2 pertanto il nuovo quadro prescrittivo, che sostituisce quello precedente, sarà il seguente:

1. Essendo quello in esame la continuazione a sud dell'intervento di potenziamento ed ammodernamento dell'A1 nel tratto compreso tra Barberino di Mugello ed Incisa in Val d'Arno, che è stata oggetto del parere di compatibilità ambientale di cui al DEC/VIA n. 1717 del 17 dicembre 2008, nonché del parere CTVA n. 1252/2013 (relativo a "Autostrada A1 Milano - Napoli. Ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze Sud – Incisa Valdarno Variante San Donato"), per questo intervento le prescrizioni già formulate nel decreto sopra ricordato sono rese nel seguente:

- 1.1 il tratto in progetto dovrà essere gestito all'interno dei lavori del Comitato di Controllo di cui alla prescrizione n. 4 del citato decreto e già istituito presso il Ministero dell'Ambiente con Decreto del Ministero dell'Ambiente DVA-DEC-2012-0000043 del 29.02.2012. Atteso che nell'ambito del Programma Regionale di Sviluppo 2016-2020 è prevista l'elaborazione del nuovo Piano Regionale per la qualità dell'aria, previsto dalla L.R 9/2010 e dal D.lgs 155/2010, che dovrà essere strumento di governance e di indirizzo rispetto ai Comuni cui compete la predisposizione dei Piani di Azione Comunale, Autostrade per l'Italia S.p.A. dovrà rendersi disponibile ad adottare le eventuali misure che risultino in linea con le azioni contingibili previste nei Piani di Azione che i Comuni dovranno obbligatoriamente elaborare. Tra le misure potrà essere compresa l'eventuale limitazione della velocità in autostrada (110 km/h) in presenza di ordinanze di blocco

- sulla circolazione urbana determinate dal superamento dei limiti d'inquinamento atmosferico nelle aree limitrofe al tracciato;
- 1.2 predisposizione di un corretto piano di manutenzione dell'opera implementato per la gestione degli aspetti di natura ambientale (già prescrizione 2.6);
 - 1.3 il progetto di monitoraggio, predisposto in coerenza con le prescrizioni del presente parere, partendo da quanto già sviluppato nella documentazione presentata in sede di VIA, dovrà essere approvato dal Comitato di Controllo prima dell'inizio dei lavori e reso integrato con quanto già in atto per le altre tratte connesse, con particolare attenzione alla archiviazione e diffusione dei dati almeno alle autorità competenti in materia ambientale. In questa sede dovrà essere valutata, sulla base degli esiti delle misure del primo anno, l'estensione della durata del monitoraggio post operam da uno a 3 anni.
2. Relativamente alle opere previste nei progetti per la cassa di espansione "Pizziconi", nelle successive fasi autorizzative dovranno essere concordate con la Regione Toscana le modalità di recupero dei volumi sottratti alla libera esondazione dovuti alla realizzazione della terza corsia; analogamente, previa verifica tecnica delle effettive possibilità realizzative, dovranno essere concordate con l'Autorità idraulica competente le eventuali modalità con cui si possano integrare le opere già previste nei progetti della suddetta cassa mediante ulteriori dotazioni di clapet antireflusso dei tombini autostradali compresi tra l'intersezione con la linea ferroviaria e la confluenza con il torrente Resco; la gestione e la manutenzione di tali opere idrauliche sarà a cura degli Enti gestori dei corsi idraulici. Il Proponente dovrà trasmettere al MATTM copia degli eventuali suddetti adeguamenti progettuali, così come concordati con la suddetta Autorità.
 3. Nelle successive fasi di approvazione dell'opera in oggetto il proponente dovrà essere disponibile a valutare le condizioni di deflusso dei corpi idrici attraversati per i quali l'Autorità idraulica competente abbia già provveduto ad adeguare od abbia finanziato ed approvato i progetti di adeguamento alla piena duecentennale e, se del caso, proporre al Comitato di controllo la sottoscrizione di apposite convenzioni con le quali verranno individuate le condizioni e i criteri di attuazione dei necessari interventi di adeguamento degli attraversamenti idraulici, anche in rapporto al contesto territoriale interessato; ciò in particolare qualora l'Autorità idraulica competente provveda ad adeguare, nel rispetto della piena duecentennale, le sezioni di attraversamento dei corsi d'acqua situate a monte dei manufatti autostradali interessati. L'ottemperanza della prescrizione è di competenza dell'Autorità di bacino;
 4. Il progetto delle piste di cantiere dovrà essere concordato con la regione Toscana e con l'Autorità di Bacino nella zona adiacente agli argini del fiume Arno. Copia del suddetto progetto, approvato da entrambe le autorità, dovrà essere trasmesso in ottemperanza al MATTM
 5. Relativamente all'interferenza dell'opera con il reticolo delle acque alte, il progetto esecutivo di rinforzo delle strutture dei ponti esistenti dovrà essere concordato con l'Autorità di bacino, al fine di non modificare in maniera significativa il funzionamento delle opere idrauliche.
 6. In relazione ai processi geomorfologici di versante, in particolare all'area interessata dalla frana di "Poggilupi" tra le sezioni di progetto 457-467, comprendente anche il tratto tra la progr. km 334+200 e 334+500 nel quale sono in corso le opere di messa in sicurezza della variante S.R. 69, nelle successive fasi di approvazione dell'opera il proponente dovrà predisporre una specifica relazione, condivisa con ARPA Toscana, dalla quale si evinca che, rispetto allo stato attuale, le opere di cui al progetto di terza corsia non riducano la stabilità del versante interessato, in cui ricade anche l'alveo del fiume Arno. Copia di detta relazione e della relativa condivisione da parte di ARPAT dovranno essere trasmesse in ottemperanza al MATTM.
 - 6.1 Per controllare gli effetti e le interferenze sulla nuova corsia, presso S. Giovanni – loc. Poggilupi, il Proponente dovrà presentare un progetto di monitoraggio geomorfologico sul versante instabile ed eseguirlo a propria cura e spese, per monitorare l'evoluzione del movimento franoso: tali dati dovranno integrarsi con i controlli in corso. L'ottemperanza della prescrizione è di competenza del Comitato di controllo.
 - 6.2 Il Proponente dovrà predisporre la progettazione e l'esecuzione degli interventi per garantire la stabilità locale del corpo autostradale, da coordinare con le opere di stabilizzazione del versante già realizzate, e/o previste o da prevedersi in base al progetto di monitoraggio in corso.
 7. In considerazione del fatto che il tracciato interessa "l'Area Protetta Arno" indicata nel PTCP di Arezzo quale "Vincolo sovraordinato", dovrà essere predisposta, in sede di progettazione esecutiva, una

accurata relazione che evidenzi il rispetto degli interventi previsti con quanto stabilito dal piano dell'area protetta.

8. Il progetto dell'intervento deve essere implementato prima della chiusura della Conferenza dei Servizi con un progetto di inserimento ambientale a carattere complessivo dell'opera che dovrà contenere in modo integrato e sinergico le attenzioni necessarie affinché sia garantita l'integrazione dell'opera con l'ambiente. Al riguardo si ritengono prioritari i seguenti aspetti:

8.1 Sistemazione delle zone comprese tra l'opera e i ricettori interessati dai fenomeni di Inquinamento Acustico secondo le seguenti indicazioni:

8.1.1 Premesso che gli interventi diretti sui ricettori sono da autorizzarsi nei limiti in cui non vi sia nessun'altra possibilità di intervento e premesso anche che il SIA – stante alcuni sforamenti dei limiti regolamentari – prevede alcuni interventi puntuali, dovranno essere messi in atto ulteriori interventi di tipo vegetazionale (anche parziali), ove possibile, di ulteriore attenuazione del rumore per garantire l'uso delle pertinenze stesse;

8.1.2 Reale attenuazione del rumore per gli edifici sensibili;

8.1.3 Accertamento delle reali condizioni acustiche per le realtà industriali prossime all'opera per accertare se le attività in esse svolte pongono l'effettiva necessità del perseguimento del confort acustico previsto dalla normativa (limite di zona).

8.2 Interventi di sistemazione ambientale con particolare riguardo a quanto necessario per la protezione del contesto territoriale dalle attività di realizzazione ovvero dai cantieri, sviluppando nel dettaglio il sistema integrato di protezione già previsto nel progetto e nelle modalità gestionali, opportunamente verificato ed integrato considerando:

8.2.1 Sostituzione della recinzione di cantiere con una rete filtro per l'attenuazione della diffusione delle polveri limitando l'intervento fino ad un'altezza di 2 m;

8.2.2 Possibilità di anticipazione degli interventi di mitigazione del rumore per l'esercizio alla fase di costruzione al fine di evitare i superamenti previsti e conseguentemente la richiesta di deroga da parte delle imprese esecutrici dei lavori.

9. Dovrà essere aggiornato il Piano di Monitoraggio Ambientale dell'opera, che dovrà essere concordato con l'ARPAT e dovrà porre particolare attenzione ai seguenti aspetti:

9.1 Relativamente alla componente Atmosfera, deve essere integrato come segue:

9.1.1 Nei siti di monitoraggio con codici A1-IV-RE-A2-01 e A1-IV-SG-A2-02, deve essere previsto un monitoraggio in continuo dell'inquinamento PM10 e PM2,5 sia ante operam che in corso d'opera e durante il corso dei lavori.

9.1.2 Devono essere previste le soglie di "attenzione e intervento" per l'inquinamento PM10 e PM 2,5, da valutarsi a seguito dell'ante operam e quindi identificare le procedure da porre in atto per la gestione dei relativi eventuali superamenti;

9.2 Relativamente alle componenti Acque superficiali, Acque sotterranee ed Assetto fisico del territorio deve essere integrato come segue:

9.2.1 Devono essere concordate con l'Autorità di Bacino del Fiume Arno, che si esprimerà per quanto di competenza, le modifiche o le integrazioni al Piano di Monitoraggio stesso che si rendessero necessarie in fase di approvazione del progetto definitivo ed esecutivo e/o della realizzazione delle opere;

9.2.2 Le risultanze del Monitoraggio, sin dal momento della sua attivazione, per le componenti Acque superficiali, Acque sotterranee ed Assetto fisico del territorio dovranno essere fruibili, in formato digitale, anche da parte dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno;

9.3 Relativamente alla componente Idrica sotterranea deve essere integrato come segue:

9.3.1 Deve essere fornita idonea documentazione idrogeologica che riporti le direzioni di flusso di falda presenti nell'area interessata dalla nuova galleria "Bruscheto" e le sezioni longitudinali e trasversali che evidenzino le profondità dei diversi punti di monitoraggio e la profondità dello scavo, al fine di valutare le possibili interferenze con le attività di scavo;

9.3.2 Deve essere considerata, oltre all'eventualità di contaminazione delle falde idriche relativa all'ipotesi di sversamento accidentale di sostanze inquinanti, anche l'alterazione degli ecosistemi nel senso di eventuale disturbo della zona iporreica;

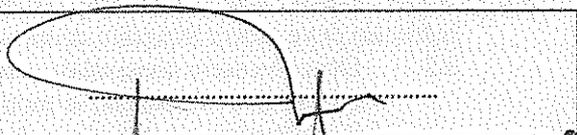
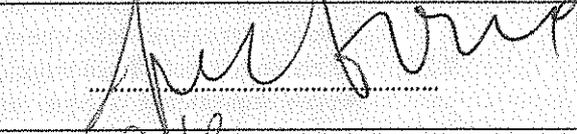
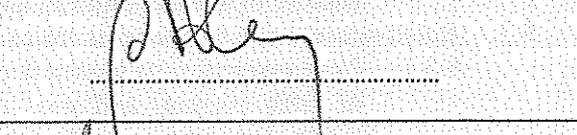
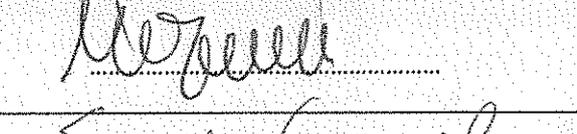
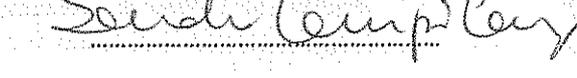
- 9.4 Relativamente alla componente Flora e Fauna deve essere integrato specificando la durata dei monitoraggi post operam, che si suggerisce di protrarre per più stagioni, una volta terminata l'opera. Inoltre deve essere prevista un'attività di monitoraggio inerente la corretta esecuzione e la verifica finale dei ripristini ambientali previsti;
- 9.5 Relativamente alle componenti Rumore, deve essere integrato come segue:
- 9.5.1 Deve essere pianificato un numero di campagne di misura, da concordare come tempistica e come recettori, con la Regione Toscana e con l'ARPAT, considerando in parallelo anche i diversi fattori che possono influenzare il livello sonoro al ricettore (principalmente: variazioni di volume, composizione e velocità dei veicoli);
- 9.5.2 Analogamente a quanto prescritto per l'adiacente tratta Firenze Sud – Incisa, il PMA deve prevedere delle procedure per gestire le segnalazioni dei cittadini, una volta entrata a regime la nuova infrastruttura, indicando espressamente che queste saranno oggetto di verifica fonometrica diretta e che il relativo rapporto di misura verrà comunicato all'amministrazione comunale di competenza per opportuna conoscenza degli esiti;
- 9.5.3 Deve essere previsto un programma di controllo e monitoraggio del rumore prodotto, prevedendo che l'informazione della popolazione non sia attuata immediatamente prima di eventi impulsivi, ma svolta secondo un programma di attività ampio (ad es. a cadenza settimanale), nel quale siano individuate date e fasce orarie degli eventi impulsivi previsti.
- 9.5.4 Deve essere previsto l'istituzione di un programma di gestione dell'impatto acustico delle attività di cantiere supportato da uno specifico piano;
- 9.5.5 in merito alla gestione delle emergenze in ambito acustico in fase di cantiere, dovranno essere inserite nel Piano di Monitoraggio Ambientale le condizioni relative alle tempistiche d'intervento e di verifica;
- 9.6 Il Piano di monitoraggio ambientale aggiornato dovrà essere trasmesso al MATTM per la verifica e dovrà essere creata un'idonea banca dati per la raccolta, sistematizzazione, analisi e diffusione dei dati che dovranno essere resi disponibili in tempo reale all'ARPAT.

Dovranno essere ottemperate presso la Regione Toscana, secondo l'articolato delle competenze ivi contenuto, tutte le prescrizioni di cui al parere n. 93 del 18 luglio 2013.

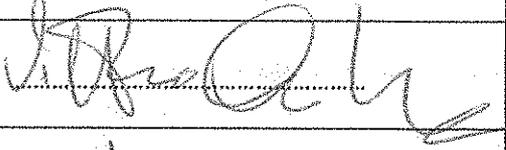
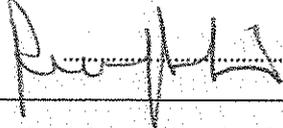
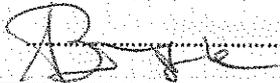
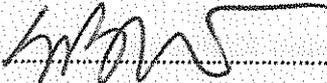
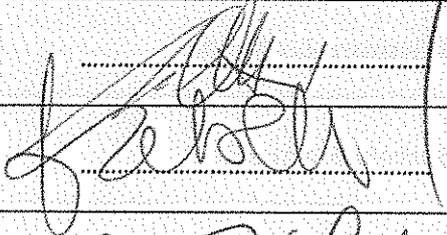
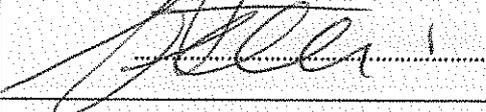
Dovranno essere altresì ottemperate presso l'Autorità di Bacino tutte le prescrizioni richieste dalla stessa Autorità.

Dovranno essere ottemperate presso il MATTM tutte le prescrizioni comprese nel presente quadro prescrittivo ove non diversamente esplicitato.

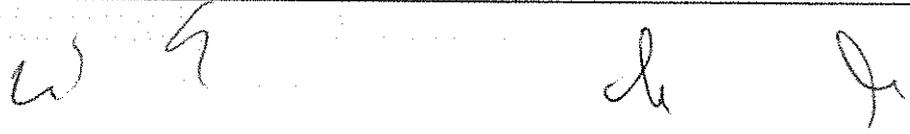
Tutti gli oneri per l'ottemperanza delle prescrizioni sono a carico del Proponente.

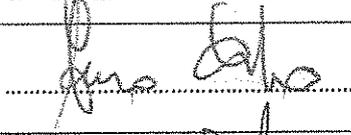
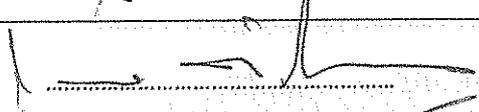
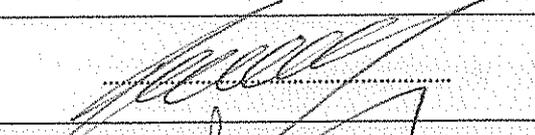
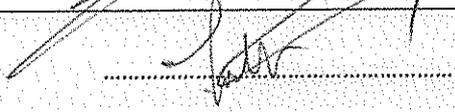
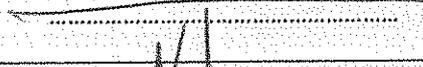
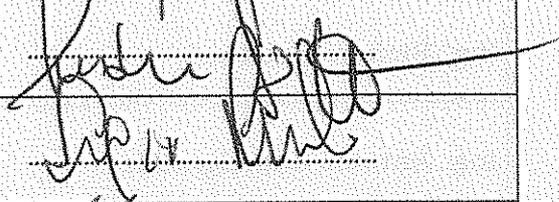
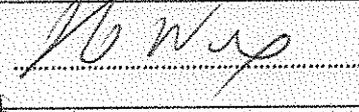
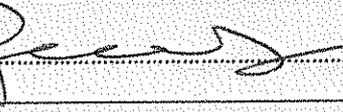
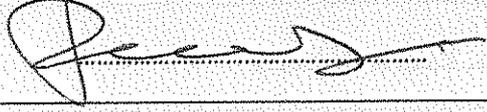
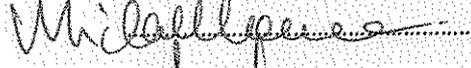
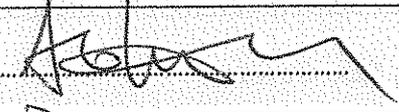
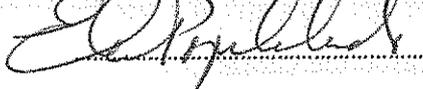
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo	

ID_VIP 1333 Disposto L. 241/90 autostrada AI Milano-Napoli ampliamento alla III corsia della tratta Incisa - Valdarno. Parere CTVA 1374, del 15/11/2013, richiesta di rivedere il parere e coordinare il quadro prescrittivo con quello della Regione Toscana

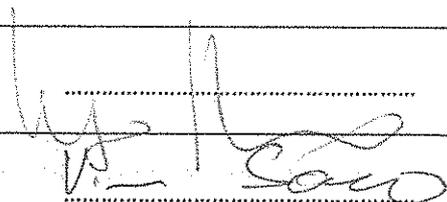
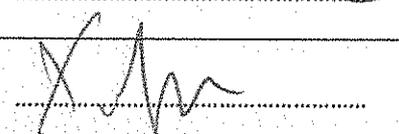
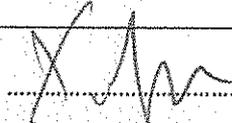
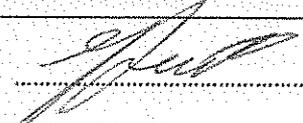
(Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	ASSENTE
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	ASSENTE
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE





Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	ASSENTE
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	

ID_VIP 1333 Disposto L. 241/90 autostrada A1 Milano-Napoli ampliamento alla III corsia della tratta Incisa - Valdarno. Parere CTVA 1374, del 15/11/2013, richiesta di rivedere il parere e coordinare il quadro prescrittivo con quello della Regione Toscana

Ing. Mauro Patti	ASSENTE.....
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE.....
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	ASSENTE.....
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	ASSENTE.....
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	ASSENTE.....
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE.....