



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

Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

prot. DSA-2007-0025045 del 21/09/2007

Spett.le V.

Ref. Mittente

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA - Tel.0657223001 / fax 0657223040 - e-mail: dsa@minambiente.it

Alla Società Autostrade
per l'ITALIA S.p.A.
Via Alberto Bergamini, 50
00159 ROMA

Alla Regione Toscana
Ufficio VIA
Sviluppo Sostenibile
Via Ruggero Bardazzi, 19/21
50127 FIRENZE

Al Ministero per i Beni
e le Attività Culturali
Direzione Generale per i Beni
Architettonici ed il Paesaggio
Servizio IV Paesaggio
Via di San Michele, 22
00153 ROMA

Al Ministero delle Infrastrutture
Direzione Generale
per le Politiche di Sviluppo del
Territorio
P.zzale di Porta Pia, 1
00198 ROMA

All'ANAS Direzione
Autostrade e Trafori
Via Monzambano, 10
00185 ROMA

e p.c. Al Presidente della
Commissione VIA
SEDE

**OGGETTO: relazione sull'attività istruttoria relativamente alla terza
corsia della A 1 -tratto Firenze sud-Incisa Valdarno-
richiesta di chiarimenti**

Ufficio Mittente: Divisione III VIA - Sezione Opere Civili
Funzionario responsabile: Borzi
DSA-VIA-OCI-01_2007-0168.DOC

Con nota pervenuta in data 2 settembre 2005 prot. DSA/21516, la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. ha avanzato domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto "Autostrada Al Milano – Napoli - Ampliamento alla terza corsia da Barberino di Mugello a Incisa Valdarno – Tratto: Firenze Sud-Incisa Valdarno".

Con nota prot. DSA/2006/18810 del 14 luglio 2006 sono state richiesti chiarimenti, facendo riferimento anche a quanto già richiesto dalla Regione Toscana – Settore VIA in data 15 giugno 2006.

Con nota prot. 22312 del 31 agosto 2006, è stata trasmessa da Società Autostrade per l'Italia una prima parte delle richieste (ottimizzazioni progettuali), per la restante documentazione, il Proponente informava che la stessa sarebbe stata fornita non appena disponibile, senza però precisare un termine.

Nel trasmettere la documentazione alla Commissione VIA, la scrivente richiedeva alla Commissione VIA, una volta completata l'acquisizione di tutta la documentazione, di comunicare alla Direzione *"se gli aggiornamenti apportati al progetto e/o allo SIA siano tali da richiedere la pubblicazione di un nuovo avviso al pubblico al fine della consultazione e l'espressione di eventuali osservazioni da parte dei soggetti interessati"*.

Nel prendere atto della necessità di disporre di ulteriore tempo per completare la trasmissione della documentazione integrativa, la DSA con nota prot. 22753 del 6.9.2006, concedeva al Proponente una proroga di 60 giorni a far data dalla ricezione della comunicazione, per la consegna delle rimanenti integrazioni.

In data 21 novembre 2006 trasmetteva la restante documentazione a completamento di quella già inviata nell'agosto 2006.

Ai fini della eventuale ripubblicazione la Commissione VIA, con nota prot. 221 del 18 gennaio 2007, rilevava che le modifiche progettuali apportate al progetto originario depositato, benché inquadrabili quali ottimizzazioni progettuali, peraltro, richieste dalla stessa Commissione VIA, dalla Regione Toscana e dagli Enti Locali, complessivamente migliorative rispetto al citato progetto originario, risultavano di notevole entità (modifiche assetto planoaltimetrico del tracciato, inserimento galleria artificiale, riconfigurazione area servizio Chianti e parcheggio galleria S. Donato, ecc.), pertanto, con nota prot. n. 3834 del 7 febbraio 2007, sulla base dei riscontri forniti dalla Commissione VIA, considerando che la corretta informazione del pubblico rappresenta un'importante adempimento procedurale in materia di V.I.A., la scrivente richiedeva al Proponente di provvedere alla pubblicazione di nuovi avvisi sui quotidiani nazionali per rendere noto l'avvenuto deposito presso la regione Toscana della documentazione integrativa per consentire la formulazione di eventuali ulteriori osservazioni da parte del pubblico.

Le pubblicazioni sono state effettuate sui quotidiani "La Nazione" e "La Repubblica".

I chiarimenti richiesti dalla Commissione VIA al Progetto ed al relativo S.I.A., si articolavano nei punti sotto elencati:

Quadro di riferimento programmatico:

Aggiornamento dello stato della pianificazione in riferimento alle:

- zonizzazioni e alla redazione vera e propria dei piani di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria di cui alla D.Lgs.351/99 e s.m.i.
- piani di classificazione acustica dei comuni interessati dalle opere.

Quadro di riferimento progettuale:

Verifica complessiva dei livelli di servizio (LOS) attesi sulle arterie impiegate per la fase di costruzione, conseguentemente al loro impiego per la fase di realizzazione e considerando la sovrapposizione degli effetti connessi agli approvvigionamenti (inerti, terre, materie prime, ecc) e al deposito dei materiali in esubero.

In merito alla ottimizzazione del progetto e alla possibilità di produrre nuove soluzioni di progetto che consentono di migliorare gli aspetti di seguito riportati:

- dovrà essere data una soluzione funzionale alla tratta in esame. In particolare l'attuale proposta progettuale termina alla sezione prog. Km. 17+080 di progetto che risulta alcune decine di metri prima dei viadotti sull'Arno e circa 2 km. prima dello svincolo di Incisa. Creando una restrizione della sezione trasversale dell'infrastruttura si rilevano inaccettabili problemi di sicurezza di esercizio, rendendo inefficace, almeno in questo tratto finale, i possibili benefici che verrebbero introdotti dalla soluzione proposta. L'analisi dovrà essere eseguita in funzione anche delle previsioni di traffico per i diversi scenari ipotizzati;
- verifiche acustiche in relazione all'avvicinamento del Viadotto Massone alle aree residenziali limitrofe attuali previste dai piani delle Amministrazioni Locali;
- ottimizzazione della sistemazione dell'ampia area interessata dall'imbocco sud della galleria San Donato che prenda in esame anche le aree degradate poste nelle immediate vicinanze dell'area di progetto;
- la sistemazione dei luoghi interessati dall'imbocco nord della galleria San Donato deve essere meglio adeguata al contesto, in termini di ripristino e posa in opera di essenze vegetali;
- l'ampliamento dell'area di servizio Chianti per il lato relativo alla carreggiata sud deve essere ottimizzato per poter meglio inserire la nuova area di servizio nel contesto locale (es. rispetto delle viabilità locali, sistemazione delle aree residuali in riferimento alle previste aree di pertinenza autostradali, ecc);
- per il tratto di attraversamento della zona urbana in località Antella si chiede di verificare la possibilità di inserire un tratto di galleria artificiale;
- in corrispondenza dell'ospedale S. Maria Annunziata, l'intervento di progetto deve essere modificato al fine di consentire l'inserimento della 3° corsia senza avvicinare l'opera alla struttura ospedaliera. Dovrà inoltre essere adottata una soluzione al contorno per pervenire alla miglior soluzione per l'intera fascia di territorio presente tra l'autostrada e l'ospedale con l'obiettivo primario della sicurezza di esercizio (es. evitare l'attraversamento della viabilità per l'accesso al parcheggio);

Quadro di riferimento ambientale:Componente atmosfera:

- ✓ Caratterizzazione della qualità dell'aria della porzione di territorio interessata dall'intervento scindendo il contributo autostradale da quello apportato da altre sorgenti.
- ✓ Discretizzazione del tracciato in funzione delle caratteristiche della qualità dell'aria ed attribuzione ad ogni settore di un "livello di fondo" dell'inquinamento atmosferico. In tale attività dovrà essere tenuta in conto anche la tipologia dell'infrastruttura in corrispondenza della quale si genera la sorgente di emissione (es. viadotti, imbocchi di gallerie, ecc)
- ✓ Determinazione, sulla base delle informazioni disponibili in sede locale o in riferimento ai dati rilevati nelle campagne di misura, delle condizioni meteorologiche utili per la caratterizzazione dei fenomeni di picco nonché di quelli caratterizzanti l'andamento richiesto dalla normativa. A tal proposito dovrà essere definita una apposita metodologia di calcolo per rendere il più simile possibile i dati simulati con le condizioni reali prevedibili nei siti di studio nell'arco dei periodi di riferimento assunti dalla normativa di settore, pur se questa ultima fa riferimento ad elaborazioni di rilievi seguiti in continuo. A tal proposito, in merito alle condizioni di stabilità dell'atmosfera e più in generale dei dati meteorologici, deve essere considerata una caratterizzazione più aderente alla realtà dei siti avendo assunto come condizioni di riferimento dati riferiti a zone diverse da quelle in oggetto.
- ✓ Anche alla luce delle elaborazioni di cui sopra, determinazione delle condizioni del traffico che potrà essere assunto alla base delle simulazioni per lo scenario attuale e per quello di progetto, adeguando i dati dello studio trasportistico alle esigenze dell'analisi ambientale (es. traffico del giorno o delle 8 ore più onerose in luogo del più generico dato riferito al TGM).
- ✓ Caratterizzazione di scenari emissivi realistici sia per lo stato attuale che per quello futuro assumendo, se del caso, ipotesi differenti di evoluzione del parco circolante.
- ✓ Determinazione dei valori simulati allo stato attuale e futuro per ricettori significativi disposti in diverse condizioni territoriali in relazione sia alla sensibilità del territorio che alla tipologia infrastrutturale. Per tali ricettori dovranno essere analizzate possibili condizioni di picco e condizioni globali mantenendo differenziati i "valori di fondo" da quelli di progetto. I dati di qualità dell'aria derivanti dalle previsioni di esercizio futuro dell'opera dovranno essere confrontati con gli obiettivi di tutela della qualità dell'aria sia disposti dalle normative nazionali sia in riferimento alle disposizioni dei piani di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria.
- ✓ Indicazione della possibile efficacia degli interventi di mitigazione già indicati (es fasce verdi ai lati dell'infrastruttura) ovvero previsione di interventi aggiuntivi idonei all'attenuazione-compensazione del fenomeno studiato.

Componente rumore:

Partendo dal presupposto che la protezione dall'inquinamento acustico deve essere riferita agli scenari emissivi di maggior carico antropico, individuare la significatività degli interventi di mitigazione simulati in funzione dello scenario trasportistico adottato e confrontare quest'ultimo con quello "ambientalmente" più oneroso in

termini di traffico giornaliero suddiviso per periodo diurno e notturno. Ci si riferisce ad esempio alla ricostruzione dell'andamento annuale, di quello mensile e del settimanale, non limitandosi al TGM assunto alla base del dimensionamento infrastrutturale. Nel caso in cui dall'analisi eseguita dovesse emergere un possibile sottodimensionamento degli interventi proposti per entità coerenti con i limiti di approssimazione dei metodi utilizzabili (errore dei calcoli previsionali da considerare però con entrambe le azioni di cautela ovvero per le reali sovra-sottostime possibili) dovranno essere rivisitati gli interventi proposti almeno per quelle porzioni di territorio che più risentono dell'effetto analizzato.

Dovrà essere eseguita una verifica del contributo dell'autostrada anche sul clima acustico per i ricettori esterni alla fascia di pertinenza prevista dal DPR142/02 con attenzione alle zonizzazioni acustiche esistenti ed ai ricettori sensibili (es. scuole ed ospedali).

Si chiede inoltre di ottimizzare gli interventi di mitigazione acustica già proposti con l'obiettivo di ridurre gli impatti residui al fine di annullare gli stessi anche in corrispondenza della facciata dei ricettori analizzati.

Ambiente idrico:

Stima di un ipotesi incidentale con sversamento accidentale di sostanze inquinanti e tossiche, in base alla quale dimensionare le conseguenti mitigazioni.

Si chiede inoltre l'esplicitazione delle modalità di scavo delle gallerie volto al contenimento delle eventuali venute d'acqua durante la costruzione delle stesse

Paesaggio:

Si chiede una sistemazione ambientale e paesaggistica per gli interventi progettuali delle eventuali modifiche che il progettista riterrà di attuare in virtù delle richieste sopra individuate. Particolare attenzione dovrà essere posta all'eventuale inserimento della galleria artificiale nella zona di Antella nonché della zona interessate dai cantieri (esempio campo base).

Analisi di incidenza:

Si chiede un documento in cui si concentrino tutti gli elementi necessari per una corretta valutazione d'incidenza.

Progetto di monitoraggio ambientale:

Dovrà essere presentato un più ampio progetto di monitoraggio che tenga conto di tutte le istanze presentate dagli enti locali e pervenga ad un idoneo sistema di archiviazione e diffusione dei dati.

La Commissione VIA , nella seduta del 18 luglio 2007, ha preso, quindi, atto dell'aggiornamento della attività istruttoria, che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali e le cui conclusioni costituiscono una ulteriore richiesta di chiarimenti che il proponente dovrà fornire alla Commissione VIA.

L'intervento in questione fa parte del più vasto piano di potenziamento dell'A 1, avviato nella prima metà degli anni '80, le cui linee programmatiche sono definite dalla Convenzione fra ANAS e Società Autostrade del 1997. Il progetto costituisce un

segmento di un processo più ampio intervento infrastrutturale di carattere "strategico" di potenziamento della tratta autostradale Barberino di Mugello - Incisa Valdarno che è stata operata in fasi diverse per tre distinti tratti:

- Barberino di Mugello - Firenze Nord, approvato con parere favorevole di compatibilità ambientale con prescrizioni n. 881 del 29.3.2007;
- Firenze Nord - Firenze Sud, approvato con decreto di compatibilità ambientale favorevole con prescrizioni n. 3914 del 7/9/99, oggi in fase di realizzazione;
- Firenze Sud - Incisa Valdarno, oggetto della presente istruttoria.

Ferma restando l'azione unificante ottenuta con le progettazioni e le analisi ambientali condotte a livello preliminare sull'intera tratta toscana dell'A1, l'articolazione in tre segmenti è stata suggerita da motivi funzionali e, in particolare, considerando prioritario il tratto Firenze Nord - Firenze Sud per una rapida risoluzione dei problemi di congestione dovuti alla strozzatura del nodo fiorentino in cui al traffico di lunga percorrenza si sovrappone quello tipicamente locale che utilizza l'A1 come una tangenziale urbana.

Il tratto fra Barberino di Mugello e Firenze Nord è stato considerato di priorità immediatamente successiva soprattutto in relazione agli interventi in corso per la realizzazione della "Variante di Valico".

Il tratto Firenze Sud - Incisa Valdarno è stato affrontato per ultimo, sia perché oggettivamente la domanda di trasporto afferibile a tale tratto non ha certamente gli stessi connotati di criticità dei tratti autostradali posti a nord, sia perché la realizzazione delle corsie di arrampicamento a ridosso del Colle di San Donato nel tratto centrale dell'intervento in progetto operata sul finire degli anni '80, aveva già dato risposta, anche se parzialmente, al deficit di capacità che l'infrastruttura originaria aveva mostrata già dopo il primo ventennio dalla sua costruzione. L'impostazione degli interventi di potenziamento alla terza corsia del tratto Firenze Sud - Incisa Valdarno trae origine dal parere negativo formulato dalla Regione Toscana, al termine degli anni '80, su un'ipotesi di potenziamento dell'A1 che a sud della Variante di Valico, prevedeva di by-passare interamente l'area fiorentina con la cosiddetta bretella Est, Barberino di Mugello - Incisa Valdarno, che si sviluppava per circa 50 km in Val di Sieve e dal territorio giudicata ad alto impatto ambientale. Con tali premesse la Soc. Autostrade, d'accordo con la Regione Toscana, modificò i suoi programmi di potenziamento dell'A1 su un più modesto piano di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada esistente.

La soluzione progettuale predisposta a livello definitivo ed oggetto della presente istruttoria differisce dall'impostazione del progetto preliminare per due aspetti principali:

- la sagoma della nuova galleria naturale di San Donato, che prevede una sezione analoga a quella originaria del progetto preliminare per le nuove gallerie naturali (monocanna) fuori sede, risulta composta da tre corsie di marcia affiancate da banchine di 0,70 metri e marciapiedi non transitabili di larghezza minima di 0,90 metri; la determinazione della sezione da adottare in

galleria è stata effettuata in relazione alle difficoltà tecnologiche e geotecniche che limitano, per fori di ampie dimensioni (superiori a 200 m²), la possibilità di scavo a piena sezione in terreni con necessità di consolidamento al fronte e tenendo altresì conto delle conseguenti implicazioni in termini economici e di tempi realizzativi; a supporto della decisione operata va considerato che oggi, in approccio alla galleria di San Donato in luogo della corsia di emergenza sono presenti tratti di arrampicamento che perdono la continuità in corrispondenza della galleria stessa; con la scelta progettuale operata si conserva invece la continuità della 3^a corsia nel passaggio dall'aperto al sotterraneo, mentre l'interruzione della corsia di emergenza costituisce di fatto l'unica singolarità lungo l'intera tratta in oggetto. Si evidenzia inoltre che all'interno della nuova galleria San Donato in carreggiata Nord è previsto l'impiego di sistemi avanzati di sorveglianza e controllo del traffico che permetteranno di gestire le funzioni di sicurezza tramite temporanea chiusura di una corsia al normale flusso veicolare ("corsia d'emergenza virtuale") e/o controllo dell'accesso con semafori prima degli ingressi ed all'interno della galleria, mentre in direzione sud, in corrispondenza delle due gallerie San Donato esistenti, la funzionalità di un percorso per i veicoli di soccorso sarà garantita dalla disponibilità di due carreggiate a servizio della stessa direzione di traffico, il cui utilizzo può essere modificato e specializzato dinamicamente in condizioni di emergenza grazie all'impiego di una segnaletica a messaggio variabile e di semafori di corsia speciale ubicati in corrispondenza dell'area di sficcio a nord della galleria;

- la seconda differenza è relativa al differimento nel tempo, in particolare al 2017 in base agli scenari di traffico ipotizzati, della realizzazione dell'ampliamento alla terza corsia del tratto terminale Palazzolo – Incisa, dalla progr. km 318+398 alla progr. km 319+871, ovvero dal viadotto sul Fiume Arno al casello di Incisa Valdarno, che sono stati stralciati dalla progettazione definitiva della tratta funzionale Firenze Sud-Incisa Valdarno. La soluzione progettuale messa a punto nell'ambito del progetto preliminare prevedeva per tale tratto in direzione Nord in variante al tracciato esistente una nuova galleria monocanna di 620 ml. parallela all'esistente galleria Bruschetto a due canne (una in dir. Nord e una in dir. Sud.) e un nuovo viadotto sul fiume Arno su impalcato unico di 270 ml., parallelo all'attuale viadotto a doppio impalcato (uno in dir. Nord e uno in dir. Sud.). L'esercizio è previsto in direzione Nord con 3 corsie + emergenza, in continuità con il tracciato ampliato previsto nel progetto definitivo, e in direzione Sud carreggiate a sedi separate utilizzando i due impalcati del viadotto sull'Arno e le due canne della galleria Bruschetto rispettivamente per doppia corsia (sorpasso + marcia normale) e per corsia singola corsia + emergenza utilizzata per l'uscita al casello di Incisa Valdarno; tale soluzione comporta quindi in direzione Sud la "chiusura anticipata" dell'intervento di ampliamento alla 3^a corsia a circa 2 km dal casello di Incisa (dalla progr. 317+817 circa) e l'utilizzo dell'attuale carreggiata Sud, sia del viadotto che della galleria Bruschetto, solamente come ramo di svincolo al casello di Incisa. La soluzione progettuale considerata "atipica" è ritenuta giustificata, alla data di redazione del progetto preliminare, dal fatto che i programmi dell'ANAS non prevedevano, nel breve e medio termine alcun

ampliamento alla 3a corsia nel tratto successivo a Sud di Incisa Valdarno mentre oggi il redigendo Piano decennale ANAS della viabilità stradale e autostradale prevede a breve-medio termine il prolungamento della terza corsia dell'A1 nel tratto compreso tra Incisa Valdarno ed Arezzo e pertanto la soluzione progettuale è ritenuta *ingiustificatamente pregiudizievole all'attuazione di tale nuovo intervento in virtù del forte condizionamento che tale soluzione comporta rispetto alla libera attuazione di quest'ultimo.*

Ad oggi non si dispone tuttavia di certezze in merito alla configurazione geometrico-funzionale del tratto previsto in ampliamento a sud del casello di Incisa peraltro interessato da una serie di vincoli morfologici (presenza di pile in spartitraffico, adiacenza ad uno stabilimento ad alto rischio, adiacenza a strutture a servizio dell'A 1, ecc.), che antropici (presenza di abitati a ridosso dell'autostrada e prevedibili connessi interventi di bonifica acustica, presenza di viabilità parallele ecc), sia del confronto con gli interlocutori privati ed istituzionali che in futuro potranno essere coinvolti nel processo autorizzativo dell'opera.

Sulla base di tali considerazioni, non potendo oggi stabilire l'assetto del previsto tratto di ampliamento alla terza corsia a sud di Incisa non è ritenuto opportuno attuare la "singolare" soluzione geometrico-funzionale prevista dal progetto preliminare, anche considerando che in futuro potrebbero essere attuate soluzioni ingegneristicamente avanzate e di recentissima sperimentazione relative all'ampliamento di gallerie esistenti in soggezione di traffico che potrebbero consentire di ampliare in sede le due canne attuali della galleria Bruschetto così come gli impalcati del viadotto sull'Arno, configurando una notevole minimizzazione degli impatti ambientali e territoriali rispetto alla soluzione in variante prevista nel progetto preliminare.

Poiché lo scenario progettuale dei traffici al 2020 prevede che la situazione esistente in direzione sud mostra livelli di criticità (LOS D) rispetto ai sottotratti precedenti (LOS B/C) ampliati alla terza corsia, mentre non mostra criticità sino a tale data, si propone di differire nel tempo il completamento della tratta sino al casello di Incisa, individuando come orizzonte temporale il 2017 per la realizzazione dell'intervento di completamento della terza corsia.

La Commissione VIA sin dall'avvio dell'attività istruttoria ha ritenuto non condivisibile la previsione di stralciare l'ultimo tratto del tracciato in progetto ed ha richiesto formalmente al Proponente, come integrazione di carattere progettuale, l'individuazione di una soluzione funzionale all'intera tratta in esame con riferimento al tratto compreso tra la progressiva di progetto 17+080, corrispondente alla fine della progettazione definitiva depositata agli atti, e lo svincolo di Incisa Valdarno, anche tenendo conto delle future ipotesi di ampliamento alla terza corsia a sud di Incisa Valdarno. Tale necessità è stata motivata sia per aspetti di sicurezza di esercizio che per le possibili implicazioni ambientali, in quanto il mancato potenziamento del tratto avrebbe causato potenziali congestionamenti o comunque il decadimento dei livelli di servizio rispetto al tratto potenziato a monte.

La richiesta era pertanto finalizzata a trovare una soluzione progettuale per il tratto Palazzolo –Incisa con l'obiettivo di completare la tratta funzionale in progetto così come indicata in tutti gli atti programmatici di settore, ovvero dal casello Firenze Sud al casello di Incisa Valdarno. Nella documentazione fornita (Novembre 2006) si ripropone, invece, la scelta della limitazione del progetto definitivo a 2 km dal casello di Incisa, ovvero del “*non-intervento*” per il tratto finale della tratta funzionale, già riportate nello SIA, prospettando l'avvio della progettazione definitiva del tratto terminale al 2011 ed il completamento della tratta funzionale al 2017.

La Circolare del Ministero Ambiente del 7.10.1996, n.GAB/96/15208, impone la necessità considerare esclusivamente i progetti definitivi di tratte funzionali e, richiamando il DPCM 377/88, prevede che “... *proprio in relazione alle autostrade e alle vie di rapida comunicazione (comma 2, lettera e) - ovverosia alle opere che con maggior frequenza danno luogo a realizzazioni o interventi per fasi parziali - i progetti da comunicare devono intendersi "riferiti all'intero tracciato" "ovvero a "tronchi funzionali" da sottoporre alle procedure di riferimento purché siano comunque definite le ipotesi di massima concernenti l'intero tracciato nello studio di impatto ambientale*”. Applicando, pertanto, la Circolare citata non solo non appare perseguibile la possibilità di valutare compiutamente il progetto se non esteso all'intera tratta funzionale Firenze Sud - Incisa Valdarno, ma si dovrebbe poter disporre, almeno in via preliminare, delle ipotesi di sviluppo dell'intero tracciato comprensivo del previsto prolungamento sino ad Arezzo, prospettato come intervento già programmato nel Piano Decennale ANAS 2003-2012.

Nella logica della progettazione “integrata” prevista dalla Circolare, poiché la terza tratta fiorentina del potenziamento dell'A1 riveste un ruolo di minore priorità rispetto alle altre due tratte a Nord, già in fase di realizzazione e/o recentemente approvate in base alla normativa di V.I.A. nazionale, alla luce della previsione di potenziamento dell'infrastruttura per la tratta funzionale Incisa Valdarno-Arezzo, apparirebbe più opportuno integrare la progettazione del tratto in valutazione con il nuovo tratto a Sud piuttosto che con il tratto a Nord (Firenze Nord-Firenze Sud) già in fase di attuazione. Le motivazioni addotte dal Proponente per giustificare il differimento nel tempo nella progettazione e realizzazione del tratto finale sembrerebbero essere strettamente legate all'attuazione del Piano Decennale ANAS 2003-2012, strumento che peraltro non è stato considerato nell'ambito del Quadro di Riferimento Programmatico di settore, i cui contenuti appaiono essere strategici nell'ottica di una pianificazione integrata di settore e per la valutazione di scenari trasportistici e progettuali di medio-lungo periodo.

Non avendo, quindi, a disposizione elementi conoscitivi in merito ai contenuti del Piano in termini di priorità di interventi e relativi orizzonti temporali di attuazione, con particolare riferimento al potenziamento alla terza corsia del tratto Incisa-Arezzo, non è possibile escludere che il tratto finale stralciato dal progetto definitivo possa rimanere a lungo termine nella situazione attuale. In tale prospettiva lo scenario progettuale al 2020 presenta, per tale tratto, evidenti criticità funzionali che possono originare potenziali effetti ambientali dovuti all'incremento delle emissioni da traffico veicolare in regime di esercizio dell'infrastruttura scarsamente efficiente.

Si evidenzia inoltre che, dal punto di vista progettuale:

- non risultano adeguatamente sostenute le motivazioni per cui la soluzione originaria proposta debba essere ritenuta condizionante un potenziale ampliamento a sud del casello di Incisa, in quanto non vengono fornite informazioni in merito all'assetto territoriale ed ambientale a valle del casello di Incisa;
- non sono approfondite le modalità alternative di ampliamento del tratto in affiancamento al tracciato esistente (ampliamento in sede la galleria Bruschetto come peraltro già attuato-galleria Nazzano- e/o proposto in recenti progetti -A14; ampliamento in sede dell'attuale viadotto sul Fiume Arno) e/o di ottimizzazione dei flussi di traffico lungo l'attuale carreggiata Sud.

Il progetto di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A1 nel tratto Firenze Sud-Incisa Valdarno ha una lunghezza complessiva di 17,620 Km. e si sviluppa prevalentemente in affiancamento all'infrastruttura esistente (circa 13,3 km.) e in parte in variante in corrispondenza della nuova galleria san Donato (circa 4,3 km.).

Il tratto è compreso interamente nel territorio della Provincia di Firenze; la parte iniziale (a Nord), circa il 53% del tracciato, ricade in Comune di Bagno a Ripoli, la parte successiva (a sud) ricade per il 23% circa in Comune di Rignano sull'Arno e, infine, il residuo 24% circa, in Comune di Incisa Valdarno.

Le ottimizzazioni progettuali proposte per i singoli tratti possono riassumersi secondo quanto di seguito:

Tratto in corrispondenza dell'ospedale S. Maria Annunziata:

Progetto originario: l'allargamento della piattaforma autostradale comporta uno slittamento delle carreggiate verso valle con un conseguente avvicinamento all'ospedale di S.ta Maria Annunziata, togliendo superficie utile al parcheggio attuale. La strada comunale è spostata in adiacenza al nuovo tracciato e il nuovo parcheggio viene riconfigurato nella sua organizzazione interna per cercare di mantenere le stesse potenzialità attuali. Una rotonda posta verso l'Antella distribuisce il traffico verso la strada comunale, il parcheggio dell'ospedale e la viabilità di accesso a Villa Pedriali. Alcune abitazioni poste in prossimità del cancello di Villa Pedriali devono essere demolite.

Nuova proposta progettuale: il tracciato viene spostato verso nord consentendo di non avvicinarsi all'ospedale di S. Maria Annunziata ed inoltre di preservare la cortina arborea che attualmente separa l'infrastruttura dal territorio, di non ridurre il parcheggio dell'ospedale e di non demolire gli edifici posti in prossimità del cancello della Villa Pedriali.

Il tracciato della strada comunale dell'Antella viene spostato parallelamente al nuovo tracciato autostradale e viene interrotta alle estremità da due rotonde con funzioni di separazione dei traffici passanti da quelli specifici dell'ospedale e dei nuclei abitati della zona collinare.

Il parcheggio dell'ospedale non viene modificato rispetto all'assetto attuale ma consente possibili ampliamenti futuri e una riorganizzazione dei percorsi.

L'accesso a Villa Pedriali da Via dell'Antella viene garantito recuperando un sottopasso all'autostrada esistente e mai utilizzato.

Tratto di attraversamento dell'abitato in località Antella:

Progetto originario: per realizzare un tracciato a norma e per non intaccare i muri e le alte trincee di monte esistenti (la giacitura dell'autostrada è sostanzialmente a mezzacosta a monte decisamente in trincea, a valle parte in rilevato e parte in trincea) l'ampliamento è stato realizzato verso valle, quindi verso il paese. Verso la fine del tratto l'asse di progetto si riporta su quello esistente grazie a una curva che recupera l'allineamento dell'area di servizio Chianti. Nella zona più critica a cavallo del sovrappasso di via Romanelli, il nuovo bordo autostradale lambisce alcune abitazioni e gli orti e giardini del retro dell'intero fronte edificato. Le barriere antirumore progettate, alcune di altezza consistente (5 metri) sono di tipo bidimensionale.

Nuova proposta progettuale nell' agosto 2006 era stata individuata una prima proposta progettuale che prevedeva lo spostamento verso monte del tracciato e consentiva verso valle la realizzazione di dune in terra con pendenze dolci eventualmente sormontate da barriere acustiche di limitata dimensione per proteggere i ricettori localizzato nell'abitato di Antella (alternativa 1); successivamente nel Novembre 2006 si propone una nuova soluzione che, confermando lo spostamento di tracciato verso monte, introduce una galleria artificiale lunga circa 200 m al fine di massimizzare l'inserimento paesaggistico-ambientale e la protezione acustica.

La lunghezza della galleria è determinata dalla capacità del territorio circostante di accogliere con naturalezza questo importante manufatto. La nuova galleria consente di attrezzare la copertura a giardino pensile con area gioco e percorsi pedonali, e la zona del fianco di valle maggiormente scoperta con un sistema di rampe pedonali e scale.

La nuova soluzione consente di unificare l' inserimento percettivo dell'opera con la necessaria protezione acustica per i ricettori del centro abitato.

Area di servizio Chianti:

Progetto originario: La doppia area di servizio Chianti è caratterizzata da un fabbricato "a ponte" che collega le due aree di servizio Nord e Sud; il progetto prevede un ampliamento consistente delle due aree per conseguire il raddoppio della capacità attuale in termini di servizi per la sosta fortemente inadeguati alla domanda. L' ampliamento dell'area nord è abbastanza confinato mentre è molto più consistente nell'area sud ove interferisce con la viabilità esistente (via Peruzzi) e con il territorio circostante caratterizzato da elementi di notevole valenza storico-culturale (Villa Monna Giovannella e Villa Peruzzi).

Nuova proposta progettuale per conseguire un migliore inserimento dell'opera è stato ridisegnato il piazzale dell'area di servizio con riduzione della sezione trasversale mediante adeguamento della disposizione degli stalli dei mezzi pesanti ; il tracciato di Via Peruzzi viene rettificato e delimitato da rotatorie per rallentare il traffico; è previsto inoltre un nuovo parcheggio esterno posto su via Peruzzi-lato Antella di

fronte all'esistente agglomerato edilizio originariamente destinata a piazzale di servizio di pertinenza autostradale, funzione che viene spostata nell'attuale parcheggio di Rignano. La sistemazione paesaggistica finale prevede la ricostruzione degli uliveti e della vegetazione spontanea di bordo.

Imbocco nord della galleria S. Donato:

Progetto originario: il tracciato esistente viene rettificato planimetricamente e le due carreggiate esistenti così ridisegnate vengono utilizzate entrambe per la marcia in direzione Sud; in direzione Nord, viene costruita in questo tratto una nuova galleria. L'imbocco a becco di flauto della nuova galleria San Donato, replicato anche nell'imbocco sud, assecondando l'andamento del terreno, è lungo circa 50 metri ed è tagliato secondo un'inclinazione di 10 gradi. A causa della debole pendenza del terreno, indicatore efficace della scarsa stabilità della zona, la lunghezza della galleria artificiale necessaria per trovare un fronte abbastanza profondo per proseguire lo scavo a foro cieco, è considerevole e a opera finita è previsto il ritombamento della parte di galleria artificiale e il ripristino della morfologia preesistente, compatibilmente con la capacità statica dei terreni.

Nuova proposta progettuale : è stata ridefinita la forma del ricoprimento in terra della galleria artificiale, addolcendo le curvature e rendendole il più possibile conformi alla situazione attuale.

Anche la ricostruzione della vecchia strada aretina- temporaneamente deviata durante i lavori- colloca la strada esattamente nella stessa posizione attuale. In prossimità dell'imbocco, vengono ripristinate le culture specialistiche esistenti (uliveti) secondo un disegno a filari orizzontali o a cavalcapoggio. Nella zona della piattaforma stradale dismessa, viene incrementato, rispetto al progetto originario, l'intervento di ripristino vegetazionale.

Imbocco sud della galleria S. Donato:

Progetto originario: l'ambito è definito da una valletta delimitata a ovest da consistenti pendici collinari a chiusura della quale è localizzato l'insediamento di San Donato; sul fondo della valle si trova una fabbrica di laterizi dismessa (la fornace Montecchi) e una cava di argilla abbandonata, a formare un ambito di elevato degrado ambientale. Le due carreggiate esistenti vengono entrambe utilizzate per la marcia in direzione sud e pertanto su di esse non vengono effettuati lavori particolarmente rilevanti; in prossimità dell'imbocco nord della nuova in direzione nord, omologo all'imbocco nord, è prevista una nuova area di sosta raggiungibile dalla nuova sede autostradale, con un ramo in risalita; la continuità della viabilità locale (la vecchia Aretina) è realizzata con un percorso che si distacca dall'esistente all'altezza della fabbrica e che corre parallelamente al ramo di servizio al parcheggio; la continuità idraulica del fosso esistente (rio Gamberaia) è assicurata da un tombino che sottopassa l'autostrada e si ricollega a un tombino esistente collocato più a valle.

Nella parte più meridionale dell'intervento, presso la carreggiata sud è prevista la realizzazione del ritorno per i treni lame per la pulizia del pavimentato stradale dalla neve mediante la creazione di un apposito anello di ritorno e di un piazzale a servizio dei treni lame colmando verso monte la vallecchia esistente.

Nuova proposta progettuale : l' area attrezzata a parcheggio viene spostata sul sedime dell'attuale fabbrica di laterizi dismessa (fornace Montecchi) con recupero e bonifica del sito dimesso; nell'area sono previsti servizi (bar-ristoro, servizi igienici, edificio polifunzionale da definire successivamente in maniera compiuta) che saranno aperti anche all'utenza locale; il terrapieno di riempimento che sovrasta la galleria è destinato a zona picnic; è previsto inoltre: un collegamento per le fermate autostradali delle linee automobilistiche pubbliche sia in direzione nord che in direzione sud, la sistemazione idraulica del fosso Gamberaia, con eliminazione dei tratti in tombamento, come richiesto dall'Autorità di bacino del fiume Arno, lo spostamento delle funzioni di servizio attribuite al piazzale posto in prossimità del ritorno treni lame nell'attuale parcheggio di Rignano, con rinaturalizzazione della vallecchia.

A seguito della pubblicazioni effettuate sono pervenute un totale 48 osservazioni da parte del pubblico nel corso della prima pubblicazione e di 52 osservazioni nel corso della seconda pubblicazione.

Le osservazioni hanno evidenziato:

- nuove soluzioni progettuali per ridurre le interferenze con gli edifici storici tutelati Il Pitto, Villa Monna Giovannella, Villa Peruzzi e relative pertinenze;
- prolungamento della galleria artificiale in corrispondenza dell' attraversamento dell'abitato di Antella e/o realizzazione di ulteriori interventi di mitigazione acustica di tipo indiretto per la tutela dei ricettori esposti;
- rivisitazione del progetto di ampliamento dell'area di servizio Chianti con l'obiettivo di tutelare e valorizzare Villa Monna Giovannella, Villa Peruzzi e la viabilità esistente e di ridurre gli impatti paesaggistici, acustici ed atmosferici per le aree abitate poste in adiacenza all'area di servizio;
- rivisitazione del progetto in corrispondenza del Viadotto Massone in aderenza all'attuale tracciato, con inserimento di un limite di velocità e di barriere acustiche a protezione delle adiacenti località abitate (Frazione Valli);
- nuove soluzioni per le connessioni con la viabilità ordinaria in corrispondenza dell'area dell'ospedale di Antella, dell'area di servizio Chianti, del nuovo parcheggio di San Donato;
- potenziamento degli interventi di mitigazione acustica indiretta a protezione delle principali località abitate poste in adiacenza al tracciato autostradale (Osteria Nuova, Taiano, La Gambaccina, Valli, Palazzolo);
- espropri e/o demolizioni di proprietà private.

Pur considerando che molte delle ottimizzazioni progettuali proposte nella documentazione integrativa fornita siano state apportate anche in recepimento delle osservazioni avanzate dal pubblico in prima istanza, si riscontra ad oggi da parte dei comuni interessati dal progetto, dei cittadini, singoli o riuniti in comitati, da associazioni ambientaliste, il permanere di contrarietà riconducibili essenzialmente all'impatto acustico e paesaggistico-territoriale connesso dall'infrastruttura di progetto che si traducono in richieste di ulteriori ottimizzazioni progettuali e/o

mitigazioni ambientali al fine di garantire l'accettabilità territoriale dell'opera in termini di tutela della salute pubblica e del contesto paesaggistico-culturale in cui è inserita. Essendo solo in parte aspetti che possono essere risolti con eventuali misure di carattere prescrittivi, in quanto necessitano di verifiche progettuali ed ambientali per garantirne la fattibilità tecnica e l'efficacia ambientale che non possono essere rimandati ad una successiva fase di progettazione, si ritiene che debbano essere affrontate tramite specifici approfondimenti da richiedere formalmente al Proponente.

I chiarimenti di seguito richiesti oltre che per quanto sopra sono basati anche sui pareri resi dalle competenti Soprintendenze per i beni archeologici e architettonici ritenuti necessari per concludere il procedimento di competenza.

La Soprintendenza per i beni archeologici della Toscana ha rilasciato un parere favorevole subordinandolo all'esecuzione di accertamenti preliminari sulle aree archeologiche di Antella e di Poggio ai Grilli.

La Soprintendenza per i Beni architettonici di Firenze ha rilevato che:

- alcune ottimizzazioni progettuali proposte con la documentazione integrativa già fornita (zona ospedale Santa Maria Annunziata, zona di Antella, imbocchi nord e sud nuova galleria San Donato) vengono ritenute migliorative rispetto al progetto originario e conformi all'esigenza di minimizzare gli impatti sul paesaggio inteso come contesto naturale e storico-culturale; per tali ambiti non viene pertanto effettuata una richiesta di integrazioni ma *"si prende atto"* delle ottimizzazioni progettuali proposte;
- per la zona del viadotto sul Fiume Ema, *"non risultano essere state recepite le osservazioni in merito alla necessità di modificare il progetto in corrispondenza della villa Il Pitto assoggettata a vincolo monumentale, come del resto indicato nell'elaborato relativo alla carta dei vincoli (AUA 203). Si chiede pertanto di modificare il tracciato di progetto al fine di garantire adeguata distanza tra la carreggiata e il complesso architettonico della villa notificata"*;
- per l' area della stazione di servizio Chianti, *"le ottimizzazioni progettuali proposte, seppur migliorative, non sono ritenute pienamente soddisfacenti soprattutto in merito alle relazioni tra viabilità autostradale e viabilità ordinaria (strada comunale per Osteria Nuova) e alla previsione di due rotatorie connesse a un settore di superficie in curva nella nuova fascia a verde. Si chiede pertanto di ristudiare l'assetto delle sistemazioni viarie e degli spazi correlati, anche verificando l'effettiva necessità dell'inserimento di due rotatorie ovvero della possibilità di rimodellarne la forma"*;
- per la zona del Viadotto Massone, *"si rileva il mancato recepimento delle osservazioni formulate in sede di sopralluogo. Si chiede pertanto di provvedere al miglioramento del progetto, tenendo conto dell'esigenza di mantenere adeguate distanze tra autostrada e adiacente nucleo abitato, anche prevedendo di non discostarsi eccessivamente dal tracciato esistente"*.

In base agli atti ufficiali ad oggi disponibili non risulta che la Società Autostrade per l'Italia abbia fornito la documentazione integrativa richiesta dal Ministero per i beni e le attività culturali.

Si valuta che le richieste avanzate dal Ministero per i beni e le attività culturali, con particolare riferimento alle zone del viadotto sul fiume Ema, dell'area di servizio Chianti e del viadotto Massone, configurano la necessità di apportare variazioni al tracciato ad oggi proposto e depositato agli atti e che le nuove soluzioni progettuali debbano essere conseguentemente valutate anche per le altre componenti ambientali oltre a quella paesaggistica di specifica competenza del Ministero per i beni e le attività culturali.

Richiamando la vigente normativa di VIA che prevede che l'espressione del parere di compatibilità ambientale sia effettuata su un progetto definito, formalmente acquisito agli atti nonché reso pubblico, in assenza di riscontri in merito alle richieste del Ministero per i beni e le attività culturali si ritiene che il progetto non possa essere valutato compiutamente dal punto di vista ambientale complessivo in quanto ad oggi ancora suscettibile di modifiche la cui significatività, non può essere ad oggi né accertata né valutata.

Si evidenzia, tuttavia, che non risultano pervenuti i pareri ai sensi dell'art.6 della L.349/86 da parte del Ministero per i beni e le attività culturali e della Regione Toscana.

In conclusione le criticità rilevate si riassumono in:

Criticità di carattere programmatico:

- per la programmazione del settore dei trasporti, il Piano decennale ANAS 2003-2012 non risulta definito nei contenuti e nelle previsioni programmatiche di medio-lungo termine mentre risulta condizionante la progettazione del tratto terminale della tratta funzionale in valutazione e motivo di differimento al 2017 della progettazione e della realizzazione di tale tratto;
- per la pianificazione in materia di qualità dell'aria lo SIA e le successive integrazioni fornite non sono considerati gli atti emanati dalla Regione Toscana successivamente alla zonizzazione del territorio regionale ex DGR 1325/2003 ed i relativi rapporti di coerenza con il progetto;

Criticità di carattere progettuale:

- per ciò che attiene al completamento del progetto e del relativo SIA per il tratto finale della tratta funzionale Firenze Sud-Incisa, in mancanza di elementi progettuali ed ambientali, si configura l'impossibilità di esprimere un giudizio compiuto sull'opera in valutazione intesa come "tronco funzionale" ai sensi della Circolare del Ministero Ambiente del 7.10.1996 n.GAB/96/15208;
- per ciò che attiene alle richieste di integrazioni del Ministero per i beni e le attività culturali, in assenza degli elementi progettuali ed ambientali relativi alle modifiche del tracciato richieste in corrispondenza di tratti specifici, il progetto non risulta compiutamente definito, qualora tali modifiche non fossero predisposte, il progetto

configurerebbe interferenze significative con il contesto paesaggistico e storico-culturale in cui è inserito.

- Per ciò che attiene alle osservazioni del pubblico, nonostante le ottimizzazioni progettuali conseguite rispetto al progetto originario, si riscontra il permanere di situazioni ambientalmente critiche, puntuali e generalizzate, che impongono la necessità di predisporre nuove soluzioni progettuali, previa verifica di reale fattibilità tecnico-funzionale, che possano consentire la risoluzione di situazioni puntuali per la tutela dei beni storico-culturali interferiti (Il Pitto, Villa Monna Giovannella, Villa Peruzzi), per la mitigazione dell'impatto acustico in corrispondenza dell'abitato di Antella, per la mitigazione dell'impatto paesaggistico in corrispondenza dell'area di servizio Chianti.

Criticità di carattere ambientale:

Per ciò che attiene alla qualità dell'aria, sono necessari ulteriori approfondimenti di carattere tecnico per consolidare sia la caratterizzazione della qualità dell'aria attuale che le previsioni in fase di esercizio, considerando anche i contenuti e le azioni previste della pianificazione regionale di settore vigente in materia di contenimento delle emissioni da traffico veicolare.

Per ciò che attiene al clima acustico, è necessaria una verifica puntuale delle situazioni maggiormente critiche che, nonostante le mitigazioni indirette e dirette, vedono il permanere di livelli acustici superiori ai limiti ex DPR 142/2004 e/o di quelli imposti dalle zonizzazioni comunali per i ricettori al di fuori delle fasce di pertinenza autostradale, con particolare riguardo all'ospedale di S.M. Annunziata e alle scuole e in generale per le località abitate prospicienti l'infrastruttura.

L'esistente infrastruttura autostradale, così come l'opera in progetto che si configura prevalentemente come ampliamento in sede, fatta eccezione per la nuova galleria San Donato in carreggiata Nord, insistono su porzioni di territorio densamente antropizzato in cui sono ubicati centri e nuclei abitati che risultano fortemente esposti agli impatti connessi alla presenza dell'infrastruttura, riconducibili prioritariamente all'inquinamento atmosferico ed acustico e, non subordinatamente, alle interferenze con il contesto paesaggistico e storico-culturale.

Le ottimizzazioni progettuali e le mitigazioni ambientali proposte a seguito delle integrazioni richieste in sede istruttoria hanno consentito, almeno in parte, di mitigare gli impatti ambientali dell'opera con particolare riferimento al clima acustico e all'inserimento paesaggistico.

Le osservazioni del pubblico pervenute a seguito della consultazione della documentazione integrativa depositata evidenziano tuttavia il permanere di "impatti residui" ritenuti non accettabili dal territorio e che necessitano di ulteriori ottimizzazioni progettuali e/o mitigazioni ambientali atte a garantire la tutela della popolazione all'esposizione al rumore e all'inquinamento atmosferico nonché il corretto inserimento dell'infrastruttura nel contesto paesaggistico e storico-culturale, aspetti questi ultimi oggetto di richieste anche da parte del Ministero per i beni e le attività culturali.

Alla luce di quanto sopra esposto si ritiene necessario richiedere formalmente al Proponente ulteriori integrazioni alla documentazione ad oggi fornita per una compiuta definizione del progetto e degli aspetti ambientali connessi onde pervenire alla conclusione dell'istruttoria con un parere di compatibilità ambientale motivato come disposto dall'art.6 comma 2 del D.P.C.M. 27.12.1988.

Si evidenzia che le ulteriori integrazioni da richiedere ripropongono in larga parte gli aspetti già oggetto della prima richiesta di integrazioni, formalizzata con nota prot. DSA/2006/18810 del 14.7.2006, fatte salvi ulteriori aspetti sollevati da parte di altri soggetti coinvolti nel procedimento istruttorio (Ministero per i beni e le attività culturali, pubblico) emerse a seguito del deposito degli atti integrativi, ritenute comunque fondamentali per la formulazione di un parere compiuto di compatibilità ambientale.

Si richiede in conclusione di fornire:

Quadro di riferimento programmatico:

- Piano decennale ANAS 2003-2012: contenuti, scenari temporali e livelli di priorità degli interventi previsti con particolare riferimento al potenziamento alla terza corsia dell'A1 nel tratto a sud di Incisa Valdarno; aggiornamenti dello stato di attuazione del Piano e dei Contratti di programma; implicazioni delle previsioni di Piano per la valutazione dei flussi di traffico in termini di scenari programmatici di medio-lungo termine ed eventuale aggiornamento delle valutazioni già operate nello SIA.
- Pianificazione regionale in materia di qualità dell'aria ai sensi del D.Lgs.351/99 e del D.M. 60/2002: aggiornare ed integrare gli atti emanati a dalla Regione Toscana e/o dalla Regione con gli Enti locali (Protocolli d'intesa e Accordi di Programma) successivamente alla zonizzazione del territorio regionale ex DGR 1325/2003 ed evidenziare i rapporti di coerenza con il progetto.

Quadro di riferimento progettuale:

- considerando che il progetto in valutazione si configura come "tratto funzionale" ai sensi della Circolare del Ministero Ambiente del 7.10.1996, n.GAB/96/15208 e riscontrando che nel progetto depositato il tratto compreso tra Palazzolo e Incisa Valdarno (dalla progr. Km 300+737 alla progr. Km. 318+398) non risulta completato a livello di progettazione definitiva né caratterizzato a livello ambientale e che tale condizione persiste anche nelle integrazioni acquisite con note prot. DSA/2006/22312 del 31.8.2006 e prot. DSA/2006/29898 del 21.11.2006 nonostante la richiesta di integrazioni trasmessa con prot. DSA/2006/18810 del 14.7.2006 richiedeva "una soluzione funzionale alla tratta in esame", si reitera la richiesta già avanzata, in termini di completamento del progetto e del relativo SIA per tale tratto finale con i criteri e le modalità già adottate per il tratto precedente.
- In riscontro alle richieste di integrazioni del Ministero per i beni e le attività culturali, si richiede di fornire le nuove soluzioni progettuali in corrispondenza della villa "Il Pitto", per l' area della stazione di servizio Chianti e per la zona del Viadotto Massone, previa verifica di reale fattibilità tecnico-funzionale; in base alle modifiche progettuali dovranno essere rivalutate le interferenze con

tutte le componenti ambientali, con particolare riguardo al clima acustico, all'assetto morfologico e all'inserimento paesaggistico.

- In riscontro alle numerose osservazioni del pubblico pervenute a seguito del deposito della documentazione integrativa trasmessa, che si allegano alla presente, che per molti aspetti ritengono il progetto ancora suscettibile di modifiche al fine di conseguire un migliore inserimento ambientale e territoriale dell'opera, si richiede di fornire un riscontro puntuale alle medesime verificando la possibilità di conseguire ottimizzazioni progettuali e/o mitigazioni ambientali con particolare, ma non esclusivo, riferimento ai seguenti tratti specifici:
 - o tutela degli edifici storici Il Pitto, Villa Monna Giovannella, Villa Peruzzi e relative pertinenze;
 - o prolungamento della galleria artificiale in corrispondenza dell'attraversamento dell'abitato di Antella e/o di altri interventi di mitigazione indiretta per la massima tutela dei ricettori esposti;
 - o sistemazione dell'area di servizio Chianti, con l'obiettivo di tutelare e valorizzare Villa Monna Giovannella, Villa Peruzzi e la viabilità esistente e di ridurre gli impatti paesaggistici, acustici ed atmosferici per le aree abitate poste in adiacenza all'area di servizio;

Quadro di riferimento ambientale:

Qualità dell'aria:

- per la stima dei valori di fondo del PM10 e del NO2 nell'assetto ante e post operam sia nell'area di risanamento che in quella di mantenimento è necessario acquisire dati più consolidati basati su misurazioni in continuo di lunga durata presso postazioni fisse della rete regionale o disponibili presso l'ARPAT. Dovranno altresì essere supportate con adeguate motivazioni le ipotesi assunte per lo scenario futuro anche in base agli atti programmatici regionali in materia di risanamento della qualità dell'aria.
- Per la stima delle emissioni generate dal traffico veicolare attuale e futuro i fattori di emissione delle sostanze inquinanti (NOx, PM10 e CO) per le diverse categorie di veicoli devono essere aggiornati in base all'inventario delle emissioni EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook 2006.
- Per il NO₂ è necessario fornire la stima delle emissioni del traffico veicolare autostradale separatamente dal fondo stimato, nelle condizioni attuali e di progetto, per poter valutare l'incidenza del contributo autostradale.
- Effettuare simulazioni relative a scenari di traffico critici (traffico giornaliero o delle 8 ore più onerose) per valutare i conseguenti effetti ambientali acuti e di breve periodo, ancorché la loro incidenza risulti non rilevante rispetto al TGM utilizzato come input per le simulazioni effettuate.

Clima acustico:

Si richiedono approfondimenti specifici per le seguenti situazioni in cui si evidenzia la persistenza di situazioni di criticità con impatti acustici residui significativi, mediante verifica della possibilità di attuare ulteriori mitigazioni mediante interventi indiretti:

- ospedale di Antella,

- scuole di Bagno a Ripoli, Antella, Osteria Nuova,
- località abitate di Osteria Nuova, Taiano, La Gambaccina, Valli, Palazzolo.

Si richiede inoltre:

- di fornire puntuali controdeduzioni alle osservazioni del pubblico pervenute a seguito della nuova pubblicazione sui quotidiani del 10.4.2007 e contestuale deposito della nuova documentazione, che saranno fornite dalla competente Div.III della DSA;
- di dare riscontro alle richieste formulate dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno comunicate con nota del 3.1.2007 anche alla Soc. Autostrade inerenti:
 - dettaglio di progetto del tracciato e delle opere connesse con particolare riferimento alle aree di dissesto n. 3 (km. 303+050/303+550), n. 4 (km. 303+900), n. 5 (km. 304+600);
 - dettaglio di progetto della nuova area di sosta San Donato (stabilità rilevati e trasporto solido in fase di cantiere);
 - dettaglio di progetto della sistemazione del Fosso Gamberaia con ripristino in condizioni di naturalità e corretta officiosità idraulica).

Il rappresentante regionale, a seguito della stesura della relazione ha fatto presente *“di non condividere detta proposta, in particolare per quanto concerne il peso attribuito alla criticità di carattere progettuale attinente l'impossibilità di esprimere un giudizio compiuto sull'opera intesa come “tronco funzionale” sulla base della Circolare del Ministero dell'Ambiente del 7.10.1996, nonché per quanto concerne le conseguenze che se ne traggono. Il Gruppo istruttore ritiene che le criticità programmatiche, progettuali ed anche ambientali individuate rendano necessarie ulteriori integrazioni da richiedere formalmente al Proponente, e propone un “interlocutorio negativo”. Inoltre, “riguardo poi agli aspetti relativi alle varie componenti ambientali che secondo la Relazione ministeriale necessitano di ulteriori integrazioni, aggiungo che l'istruttoria attualmente in corso per l'espressione del parere della Regione Toscana è indirizzata verso l'ipotesi di individuare un quadro prescrittivo idoneo a garantire la compatibilità ambientale del progetto, in maniera analoga a quanto già fatto dalla Commissione VIA del Ministero (con l'apporto del parere Regionale) per il progetto della tratta Barberino – Calenzano”.*

Prendendo atto della posizione di dissenso del rappresentante regionale in merito ai contenuti della *“Relazione dell'attività istruttoria al 10.6.2006”*, si osserva che in merito alla possibilità di risolvere le criticità di carattere ambientale rimandando ad un quadro prescrittivo, le criticità di carattere progettuale ed ambientale circostanziate sono tali che le stesse devono essere affrontate in fase istruttoria in quanto non possono, per natura ed entità, essere risolte nella formulazione di un apparato prescrittivo che, seppur vincolante, dovrebbe necessariamente rimandare a scelte progettuali e verifiche ambientali da attuarsi a valle della procedura di VIA: ciò non appare in linea con le finalità stesse della procedura di V.I.A. nazionale riconducibili alla valutazione preventiva di compatibilità ambientale delle opere.

Si evidenzia inoltre che:

- il Ministero per i beni e le attività culturali, Ministero concertante ai fini della formulazione del decreto di compatibilità ambientale, richiede ulteriori approfondimenti progettuali *ritenuti necessari per concludere il procedimento di competenza*, in sostanziale analogia con le conclusioni avanzate dalla scrivente, richieste già avanzate e ad oggi inevase dal Proponente;
- le osservazioni del pubblico pervenute a seguito della nuova pubblicazione delle integrazioni al progetto e allo SIA, non possono non essere considerate elemento di criticità se, come nel caso in questione, si sostanziano in richieste di ulteriori ottimizzazioni progettuali e/o mitigazioni ambientali al fine di garantire l'accettabilità territoriale dell'opera in termini di tutela della salute pubblica e del contesto paesaggistico-culturale; si ribadisce in merito che, che solo in parte le criticità sollevate dal territorio possono essere risolte con eventuali misure di carattere prescrittivo in quanto spesso rivestono una notevole rilevanza in termini di reale fattibilità tecnica ed economica (ad es. prolungamento della galleria artificiale di Antella) e pertanto non possono non essere previamente valutate in fase istruttoria congiuntamente al Proponente, in termini di fattibilità tecnica ed efficacia ambientale.

Quanto sopra si comunica per i necessari seguiti della attività istruttoria, la documentazione dovrà essere trasmessa a tutte le Amministrazioni interessate al procedimento, entro 60 giorni dal ricevimento della presente richiesta.

IL DIRETTORE GENERALE
(ing. Bruno Agricola)

Il dirigente della Div. III
Dott. Marianna Orillo