



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio*

Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale
Divisione III - Valutazione Impatto Ambientale di Infrastrutture,
Opere Civili ed Impianti Industriali



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

prot. DSA-2006-0018810 del 14/07/2006

Protocollo A.:

Pubblica. V.:

Ref. Mittente:

Prot.:



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
Commissione VIA

prot. CVIA-2006-0002807 del 17/07/2006

Alla Società Autostrade
per l'ITALIA S.p.A.
Via Alberto Bergamini, 50
00159 ROMA
anticipata via fax 06/43634090

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

e p.c. Al Presidente della
Commissione VIA
SEDE

**OGGETTO: Richiesta di chiarimenti per il progetto dell'adeguamento
dell'Autostrada A1- tratto Incisa Valdarno Barberino de
Mugello - Istruttoria di VIA**

Ufficio Mittente: Divisione III VIA - Sezione Opere Civili
Funzionario responsabile: Borzi
DSA-VIA-OCI-01_2006-0200.DOC

Con la presente si comunica che a seguito alle attività di analisi e valutazione del progetto in oggetto, agli incontri ed al sopralluogo, si ritiene necessario richiedere i chiarimenti di seguito elencati.

Tra i chiarimenti richiesti sono state considerati anche quelli richiesti dalla Regione Toscana – Settore VIA – prot. A006RT/173267/120.8.6.1 del 15/06/2006, acquisita alla Commissione VIA al prot. CVIA/2519 del 03/07/2006, oltre che dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno – nota prot. 2785 del 08/06/2006, acquisita al prot. CVIA/2006/2348 del 20/06/2006, già inviate alla Società Autostrade ed alle quali comunque si dovrà dare risposta puntuale per quanto applicabili e non riferite a raccomandazioni e prescrizioni che potranno essere assunte in sede dell'eventuale parere di competenza.

quadro di riferimento programmatico:

è necessario aggiornare lo 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 DLgs 351/99 e s.m.i;
- piani di classificazione acustica dei comuni interessati dalle opere.

quadro di riferimento progettuale:

è necessario verificare complessivamente i 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;

con riferimento alla ottimizzazione del progetto si chiede la possibilità di pervenire a nuove soluzioni di progetto che consentano di ottimizzare 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. 17+080 di progetto che risulta alcune decine di metri prima dei viadotti sull'Arno e circa 2 km prima dello svincolo di Incisa. In tal modo verrebbe a crearsi una restrizione della sezione trasversale dell'infrastruttura ponendo in evidenza inaccettabili problemi di sicurezza di esercizio e rendendo inefficace, almeno in questo tratto finale, i possibili benefici che verrebbero introdotti dalla soluzione proposta. Tale analisi dovrà essere eseguita in funzione anche delle previsioni di traffico per i diversi scenari ipotizzati, nonché delle eventuali future ipotesi di completamento dell'adeguamento alla 3° corsia per la tratta a sud;
- verifiche acustiche in relazione all'avvicinamento del viadotto Massone alle aree residenziali limitrofe attuali e 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, adeguando lo stesso alle valenze locali;

- la sistemazione dei luoghi interessati dall'imbocco nord della galleria San Donato deve essere meglio adeguata al contesto, in termini di ripristino e piantumazione di essenze vegetali (ripristino dei segni rappresentati all'attualità da colture specialistiche – uliveti);
- 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 tal senso il progettista dovrà definire la soluzione più idonea per la protezione dell'abitato dai fenomeni di inquinamento e di disturbo creati dall'autostrada individuando il tratto di copertura tecnicamente ottimale per definire un idoneo bilancio tra la protezione richiesta e il suo inserimento percettivo. Dovrà essere esplicitato anche il confronto eventuali soluzioni alternative (es raccordi morfologici e/o terrapieni);
- 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:

si rende necessario un aggiornamento dello studio presentato nel SIA. In particolare ci si riferisce almeno alla seguente logica di analisi da applicare per gli inquinanti più significativi (es. PM10 - Biossido di azoto):

- 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 quest'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:

- dovrà essere fornita una stima di un ipotesi incidentale con sversamento di sostanze inquinanti e tossiche, in base alla quale dimensionare le conseguenti mitigazioni;
- si chiede 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 eseguite. Particolare attenzione dovrà essere posta all'eventuale inserimento della galleria artificiale nella zona di Antella nonché della zona interessate dai cantieri (esempio campo base) per i quali dovrà essere presentato un progetto dettagliato di ripristino.

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:

deve 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.

modalità e tempi di consegna:

Si comunica che il termine a disposizione del Proponente per fornire le integrazioni richieste è fissato al 16 agosto 2006, la richiesta da parte di codesta Amministrazione è anticipata Via Fax.

Si comunica altresì, che qualora tale termine decorra senza esito, saranno date disposizioni alla Commissione VIA per concludere l'istruttoria sulla base della documentazione agli atti. Il Proponente, prima della scadenza del termine, può inoltrare, qualora necessario, richiesta motivata di proroga, che potrà essere concessa dall'Amministrazione.

Le integrazioni (3 copie in formato cartaceo e qualora disponibili 3 copie in formato elettronico) dovranno essere trasmesse alla DSA (Direzione Salvaguardia Ambientale), Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma.

Inoltre, copia della documentazione richiesta dovrà essere inoltrata alle altre Amministrazioni competenti per il procedimento di VIA (Ministero per i beni e le



attività culturali e Regione Toscana) nel numero di copie previsto dalla norma in riferimento allo studio di impatto ambientale e i suoi allegati.

Qualora sulla base di valutazioni effettuate successivamente alla presentazione dell'istanza o a seguito delle integrazioni richieste, codesta società ritenesse apportare eventuali modifiche al progetto originariamente presentato, unitamente alla presentazione delle modifiche dovrà essere trasmessa una dichiarazione con il valore aggiornato del costo delle opere e l'attestazione del pagamento dell'eventuale saldo dovuto per il contributo dello 0,5 per mille ai sensi dell'art. 27 della legge 30 aprile 1999 n. 136 e s.m.i.

Questo Ministero si riserva di valutare a seguito dell'esame della documentazione ricevuta l'opportunità di richiedere al proponente la pubblicazione di un avviso al pubblico al fine della consultazione e l'espressione di eventuali osservazioni.

Si ricorda in merito alla documentazione in formato elettronico che le specifiche sono acquisibili sul sito Internet www.dsa.minambiente.it, secondo il percorso *homepage - area libera consultazione - documenti*.

Si ricorda, inoltre, di eseguire, con le strutture del MATT a ciò dedicate, la verifica della completezza del materiale informatico di progetto consegnato che dovrà includere anche tutte le informazioni trasmesse durante l'iter istruttorio di VIA.

IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE III
(Dott. Raffaele Ventresca)