

4.3

Commissione  
Tecnica di Verifica  
Ambientale - VIA e VAS  
il Segretario della Commissione



La presente copia fotostatica composta  
di N° 10..... fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, li 13-10-2015

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

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

Parere n. 1879 del 09./10/2015

	<b>Verifica di assoggettabilità a VIA (art. 20 D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii)</b>
<b>Progetto:</b>	<i>Autostrada A1 Milano-Napoli - Ampliamento alla III<sup>a</sup> corsia tratto Barberino di Mugello - Firenze nord</i>
<b>ID_VIP: 2887</b>	<i>Variante sottoattraversamento A1 ricadente nel comune di Calenzano (Fi)</i>
<b>Proponente:</b>	<i>Autostrade per l'Italia S.p.A.</i>

u

*[Handwritten notes and signatures on the right margin]*

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]*

## La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

**VISTA** l'istanza per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., presentata da Autostrade per l'Italia S.p.A. (*proponente*) in data 13/11/2014, acquisita con prot. DVA-2014-0037593 del 14/11/2014, relativa al progetto "Autostrada A1 - Ampliamento alla terza corsia tratto Barberino di Mugello-Firenze nord. Variante Sottoattraversamento A1";

**VISTA** la nota della Direzione Generale delle Valutazioni Ambientali (DVA), prot. 0038955 del 26/11/2014, acquisita dalla Commissione Tecnica per le Valutazioni Impatto Ambientale (CTVIA) con prot. 0004084 del 27/11/2014, con la quale si comunica che sono state completate positivamente le verifiche preliminari di competenza in merito alla procedibilità dell'istanza di verifica di assoggettabilità in questione;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'avviso relativo all'avvio del procedimento e dell'avvenuto deposito della documentazione tecnica, ai fini della consultazione da parte del pubblico e della presentazione di eventuali osservazioni è stata effettuata in data 24/11/2014 sul portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA, ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 152/06, così come modificato dall'art. 15, comma 1 lett. g) di cui al D.L. 24/06/2014 n. 91;

**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 prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

**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 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 e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 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 prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e s.m.i. di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il D.M. del 10 Agosto 2012 n. 161, che abroga interamente l'art. 186 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. (ai sensi dell'art. 49 del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività in tema di regolamentazione dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo", convertito in Legge n. 27 del 24/03/2012);

**VISTO** il D.L. 25 gennaio 2012 n. 2, convertito con modificazioni in Legge 24 marzo 2012 n. 28

“Misure straordinarie ed urgenti in materia ambientale” e successivamente modificato dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98 “Conversione, con modificazioni, del D.L. 21 giugno 2013 n. 69 Disposizioni urgenti per il rilancio dell’economia”;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale”, così come integrato e modificato dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128 ed in particolare l’articolo 20, che dispone:

1. “Il proponente trasmette all’autorità competente il progetto preliminare, lo studio preliminare ambientale in formato elettronico, ovvero nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, nel caso di progetti:

[... omissis ...]

5. L’autorità competente nei successivi quarantacinque giorni, sulla base degli elementi di cui all’allegato V del presente decreto e tenuto conto delle osservazioni pervenute, verifica se il progetto abbia possibili effetti negativi e significativi sull’ambiente [...];

6. Se il progetto non ha impatti negativi e significativi sull’ambiente (...) l’autorità competente dispone l’esclusione dalla procedura di valutazione ambientale e, se del caso, impartisce le necessarie prescrizioni

VISTA la documentazione trasmessa dal proponente che si compone dei seguenti elaborati:

Progetto definitivo elaborato da ASPI ed in particolare gli elaborati specifici di riferimento:

- Studio preliminare ambientale per la realizzazione delle varici autostradali in località Boscaccio;
- Documentazione di impatto acustico della fase di cantiere;
- Relazione paesaggistica;
- Documento di raffronto tra il progetto attualmente in fase di valutazione (realizzazione delle varici autostradali) ed il progetto che è stato sottoposto al procedimento di VIA concluso con il Decreto VIA prot. 897 del 19.11.2007

VISTA la documentazione integrativa prodotta dal proponente nel corso dell’attività istruttoria (elaborato DTPPCC4003 - rev. maggio 2015);

VISTI gli esiti del sopralluogo effettuato dal gruppo istruttore in data 17/07/2015;

VISTA l’ulteriore documentazione integrativa prodotta dal proponente con nota acquisita con prot. CTVA-2015-0003035 del 15/09/2015, (revisione dell’elaborato DTPPCC4003 - rev. settembre 2015);

CONSIDERATO che la Regione Toscana, condividendo le conclusioni espresse nel parere n. 101 del 20/04/2015 del Nucleo regionale di Valutazione, ha espresso, con delibera n. 558 del 27/04/2015, parere favorevole con prescrizioni in merito all’esclusione dalla VIA;

CONSIDERATO che non sono pervenute osservazioni espresse ai sensi del comma 3 dell’art. 20 del D.Lgs n. 152/2006 così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128;

**CONSIDERATO** che:

- l'intervento di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A1 nel tratto compreso tra Barberino di Mugello e Firenze Nord, è stato approvato con DSA-DEC-2007-0000897 del 19/11/2007 e con provvedimento d'Intesa Stato-Regione del 26.05.2009 a seguito della seduta di Conferenza di Servizi del 16.02.2009;
- durante la realizzazione dei lavori è stata studiata una variante puntuale al progetto approvato relativa alle modalità di cantierizzazione ed esecuzione delle opere per un tratto di circa 200 metri in corrispondenza della progr. Km 14+410 di progetto (corrispondente al Km 275+850 del tracciato autostradale esistente)

**CONSIDERATO**, con riferimento agli strumenti di pianificazione territoriali e vincoli, che il proponente ha analizzato la struttura territoriale ed il sistema dei vincoli ambientali e paesistici e delle aree protette eventualmente presenti nell'area in cui insiste l'intervento, in modo da verificarne la compatibilità o la possibile interferenza. L'analisi è stata condotta consultando ed esaminando gli strumenti urbanistici vigenti ai vari livelli: dal Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana (2005-2010) con valenza di Piano Paesaggistico Regionale (PI), passando per il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della provincia di Firenze (PTCP) fino al Regolamento Urbanistico Comunale (RUC) ed al Piano Strutturale Comunale (PSC) del Comune di Calenzano. In particolare, al riguardo, si evidenzia quanto segue:

- l'intervento ricade, secondo il Regolamento Urbanistico (RU) del Comune di Calenzano, in ambito classificato come verde di rispetto relativo alla fascia di rispetto stradale;
- l'intervento ricade altresì in un ambito soggetto a vincolo paesaggistico, in particolare in un'area di notevole interesse pubblico, tutelata ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs 42/2004 "Zona panoramica del comune di Calenzano", il cui vincolo è istituito con D.M. 13 febbraio 1967 ed, in parte, a vincolo idrogeologico di cui al RDL 3267/1923;
- l'area oggetto di intervento ricade in classe acustica IV secondo il Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA) di Calenzano;
- l'intervento di progetto non interessa aree protette o siti appartenenti alla Rete Natura 2000. Il SIC IT5140008 "Monte Morello" risulta distante circa 300 m a monte dell'intervento;
- l'uso del suolo nell'area interessata dall'intervento è, oltre a quello urbanizzato, a seminativo arborato o olivo, seminativo semplice e marginalmente a bosco ceduo;
- il comune di Calenzano, con nota del 29/12/2014, ha attestato che il progetto di cui trattasi risulta conforme al vigente Regolamento Urbanistico;
- l'Autorità di Bacino del fiume Arno, per come evidenziato nel parere favorevole della Regione Toscana, ha rilevato che l'intervento in progetto interessa direttamente un'area PF3 del Piano di Bacino, stralcio "Assetto Idrogeologico" (PAI) ricadente nel comune di Calenzano ed identificata dal codice 48005V074, pertanto le opere ad esso afferenti sono sottoposte al parere vincolante di questa Autorità secondo la disciplina di cui all'art. 10 e 11 delle Norme Tecniche di attuazione del PAI (DPCM 06.05.05). Il parere, all'atto partico, è rilasciato, in una qualsiasi fase del procedimento autorizzativo, in base all'esame della documentazione progettuale sviluppata secondo la normativa vigente (DPR 207/10 e DM 14.01.08). L'esame è atto ad accertare una delle seguenti condizioni:

- il superamento, allo stato di progetto, delle condizioni di instabilità rilevate allo stato attuale;
- l'assenza delle condizioni di instabilità sia allo stato attuale che a quello di progetto;
- il raggiungimento di un soddisfacente livello di mitigazione del rischio rispetto allo stato attuale ed alla tipologia d'intervento

**CONSIDERATO** che, riguardo al quadro di riferimento progettuale, il progetto di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A1, nel tratto compreso tra gli svincoli di Barberino del Mugello e di Firenze Nord prevede, in sintesi, la realizzazione di una lunga variante al tracciato esistente, destinata ad accogliere il traffico in direzione sud, mentre le due carreggiate relative al tracciato esistente verranno destinate al traffico in direzione nord. Fanno eccezione i tratti iniziale e terminale, dove l'ampliamento avverrà in sede.

Lungo il tratto in variante il relativo tracciato, inizialmente posto ad ovest del tracciato autostradale esistente, interseca quest'ultimo in sotterraneo lungo lo sviluppo della galleria Santa Lucia, si sviluppa quindi per la maggior parte ad est dell'A1 attuale, per ritornare ad ovest intersecando nuovamente l'A1 esistente alla progr. 14+410 di progetto (ossia al Km 275+850 del tracciato esistente), in corrispondenza del tratto oggetto del presente procedimento, dove il tratto in variante sottopassa l'A1 attuale in corrispondenza della nuova galleria Boscaccio.

Il sottopassaggio della galleria Boscaccio sotto l'esistente autostrada avviene con un dislivello esiguo (circa 4 metri), connesso al fatto che poco più a sud, in corrispondenza dell'uscita dalla galleria Boscaccio presso l'imbocco lato Firenze, la quota della variante e quella dell'A1 attuale tornano ad essere pressochè coincidenti, al fine di permettere l'affiancamento della variante al tracciato autostradale esistente e da qui il ritorno all'ampliamento alla terza corsia "in sede".

L'esiguo dislivello che si viene a formare tra autostrada esistente e progetto è stato affrontato, in sede di Progetto esecutivo, attraverso lo studio di sezioni di scavo ad hoc per la galleria Boscaccio ed attraverso la previsione di una serie di consolidamenti della porzione di terreno compreso tra la chiave della sezione di scavo e la piattaforma attuale eseguiti dall'esterno attraverso il muro di sostegno autostradale attuale posto lungo l'attuale carreggiata sud al fine di garantire una sufficiente resistenza della porzione esistente e di limitare le possibili subsidenze del piano campagna ed in particolare della piattaforma autostradale esistente che rimane in esercizio durante le attività di scavo e di realizzazione dell'opera in sotterraneo.

Preliminarmente allo scavo della suddetta tratta era prevista la realizzazione di un campo prove per testare l'efficacia dei suddetti consolidamenti.

Secondo quanto dichiarato dal proponente la ditta appaltatrice ha realizzato tali prove che però hanno dato esito negativo in quanto i terreni sono risultati fortemente fratturati e pertanto non sono stati raggiunti i risultati attesi.

#### **Descrizione della variante oggetto della Verifica di assoggettabilità**

A causa dell'esito negativo dei test sull'efficacia dei consolidamenti previsti nel progetto originario si è reso necessario prevedere la modifica del metodo di scavo da tradizionale (esecuzione dall'interno della galleria) a "Metodo Milano" ovvero all'aperto partendo dall'alto previa realizzazione di paratie di contenimento.

*[Area con diverse firme e segni manoscritti]*

E' stato necessario quindi redigere un progetto di variante delle fasi di cantierizzazione necessarie per eseguire lo scavo in sicurezza.

Per potere eseguire tale tipologia di scavo si rende necessaria una temporanea deviazione delle carreggiate esistenti dell'A1 in maniera da liberare, per fasi successive, la porzione di superficie posta sopra la nuova galleria in costruzione ed operare dall'alto al fine di realizzare le opere connesse allo scavo della galleria stessa.

Verranno pertanto in tal modo realizzate due paratie di pali DN 600 tra loro parallele, poste ad una distanza di 19,90 metri, lo scavo dal piano di campagna per i primi 2.00 metri circa per la realizzazione del solettone di copertura collegato alla testa delle paratie di pali.

Successivamente alla realizzazione della struttura scatolare a sostegno dello scavo (pali/solettone/tiranti), al suo interno, una volta completata la fase di scavo, verrà realizzata la struttura definitiva, attraverso il getto del rivestimento definitivo con sezione interna uguale a quella realizzata mediante scavo tradizionale a foro cieco nei tratti immediatamente a nord ed a sud ed il riempimento della cavità che si viene a formare superiormente al rivestimento definitivo tra questo ed il solettone provvisorio.

La realizzazione della struttura a sostegno scatolare avviene deviando per fasi l'autostrada esistente nelle due carreggiate, liberando quindi in momenti successivi il piano di campagna per l'esecuzione dei pali e del solettone. La necessità di mantenere comunque in esercizio l'A1 esistente vincola la deviazione delle carreggiate esistenti attraverso una serie di fasi successive.

- **Fase 0** propedeutica alla deviazione dell'A1 esistente, prevede la realizzazione delle opere poste sul ciglio della carreggiata nord (lato est). Al termine della realizzazione delle opere sul lato est è prevista la deviazione provvisoria della carreggiata nord sul lato est;
- **Fase 1** prevede la deviazione anche della carreggiata sud sul lato est; la deviazione di entrambe le carreggiate sul lato est permette di liberare la porzione di superficie attualmente occupata dall'A1 esistente e quindi la realizzazione del primo tratto di paratie e solettone a partire dalla finestra intermedia della galleria Boscaccio già realizzata, verso nord. Una volta terminata la realizzazione del solettone è previsto il suo reinterro e la ripavimentazione al fine di dare seguito alla fase successiva;
- **Fase 2** prevede la deviazione della carreggiata sud sul lato ovest, sopra l'allargamento del rilevato già realizzato in fase 0 e sulla porzione di solettone già realizzato in fase 1. In questa fase le due carreggiate sono deviate una ad est (la carreggiata nord) ed una ad ovest (la carreggiata sud), aprendo una porzione di superficie posta centralmente alle due carreggiate. Viene realizzato quindi il secondo tratto di paratie e solettone, continuando verso nord;
- **Fase 3** prevede la deviazione verso ovest della carreggiata nord, in adiacenza alla sud già deviata in precedenza, che sfrutterà una parte del solettone realizzato in fase 2. Verrà così realizzato l'ultimo tratto di paratie e solettone verso nord, oltre il quale è prevista la realizzazione dello scavo della galleria col metodo tradizionale a foro cieco, come già previsto nel progetto originario. In questo tratto conclusivo lato nord è presente l'interferenza col sottovia di via del Colle, il quale verrà chiuso durante le fasi realizzative e poi ricostruito superiormente alla struttura della galleria, con la soletta superiore che costituirà l'impalcato a sostegno del traffico autostradale nella configurazione finale. Questa fase di deviazione del traffico verrà mantenuta fino al termine delle operazioni di scavo della sottostante galleria;
- **Fase 4:** terminata la fase di scavo della galleria nel tratto in sottoattraversamento dell'A1 esistente, nonché lo scavo dei primi campi di scavo a foro cieco in direzione nord, è possibile quindi procedere con lo scavo in sotterraneo evitando influenze sul soprastante

traffico autostradale. Nella fase finale è prevista quindi la sistemazione dell'autostrada esistente ed il ripristino del tracciato attuale. Propedeutica a questo ripristino è prevista la sistemazione finale sia sul lato est che sul lato ovest;

La deviazione temporanea delle carreggiate esistenti comporta l'occupazione temporanea delle aree di limitate estensioni in stretta adiacenza all'attuale sedime autostradale, prevedendo anche l'occupazione definitiva di una porzione di un reliquato compreso tra l'infrastruttura autostradale e la strada comunale di Via del Colle di superficie pari a circa 450 m<sup>2</sup>.

La sistemazione finale della sede dell'attuale A1 e delle aree esterne, già autorizzate e comprese entro la sistemazione finale del futuro Parco di Madonna del Facchino, non viene modificata dalle nuove modalità esecutive.

**CONSIDERATO che, con riferimento al quadro di riferimento ambientale** il proponente ha analizzato le caratteristiche dell'impatto potenziale evidenziando quanto segue

### Rumore in fase di esercizio

Nella fase di esercizio la differente modalità realizzativa del passaggio della nuova galleria Boscaccio sotto l'autostrada A1 esistente non comporta variazioni alla configurazione finale dell'opera, né quindi alle mitigazioni acustiche già previste nel SIA di cui al progetto originario e viene quindi confermata la barriera acustica FO18 posta sul lato est dell'attuale e futura carreggiata nord e la verifica della necessità di interventi diretti sui recettori 258, 259, 264, 265, 266 e 273.

L'unica minima differenza è rappresentata dalla modifica della transizione tra barriera acustica e muro andatore esistente che, venendo rivisto e innalzato, determina un leggero accorciamento della barriera, la cui funzione di mitigazione viene svolta dall'innalzamento del muro.

Relativamente al transito dei veicoli sulle carreggiate esistenti nel corso del cantiere si evidenzia che il loro spostamento comporterà anche una leggera modifica degli attuali impatti acustici sui ricettori presenti nel tratto interessato, in particolare presso i ricettori 258-259 posizionati a est dell'autostrada.

In ragione della piccola entità dello spostamento è previsto che i livelli acustici attuali rimangano sostanzialmente invariati ed in ogni caso tale perturbazione è comunque temporanea e limitata alla durata delle fasi 0 e 1.

### Rumore in fase di cantiere

La differente modalità realizzativa che si intende adottare per il passaggio della nuova galleria Boscaccio sotto l'autostrada A1 comporta l'esecuzione di alcune lavorazioni all'aperto diverse rispetto a quanto previsto nel progetto esecutivo e nelle previsioni di impatto acustico svolte dall'impresa esecutrice dei lavori relativamente all'area di cantiere CA04 "Madonna del Facchino". Per tale motivo si è proceduto ad aggiornare le recenti elaborazioni acustiche svolte nell'ambito della documentazione previsionale di impatto acustico della WBS "CA04-GNII" (cantiere fisso di Madonna del Facchino e scavo della Galleria urbana del Colle), inserendo le emissioni determinate dalle lavorazioni previste nel nuovo progetto di cantierizzazione. Le attività di cantiere che sono state considerate sono:

1. attività effettuate all'interno dell'area di cantiere CA04 (frantumazione, vagliatura, impianto betonaggio, movimentazione materiale) in relazione allo scavo della Galleria Boscaccio;
2. fasi di realizzazione delle opere provvisorie per lo scavo del primo tratto della Galleria

## Boscaccio in direzione nord

Tali attività saranno svolte prevalentemente nel solo periodo diurno, mentre il successivo scavo della galleria Boscaccio verrà svolto anche nel periodo notturno. Tale attività è però già stata valutata nel progetto già approvato e non viene modificata dal presente progetto, pertanto non necessita di un'ulteriore analisi di impatto, secondo il proponente, fermo restando che la ditta esecutrice dovrà comunque predisporre la specifica documentazione previsionale. Nello studio di impatto acustico della fase di cantiere predisposto dal proponente sono stati individuati 5 recettori (R1-R5), inseriti in classe acustica IV e III, prossimi all'area di intervento in esame ed è stata effettuata la caratterizzazione del clima acustico attuale in 5 postazioni e sono state evidenziate le caratteristiche acustiche dei macchinari impiegati. Oltre alle attività presenti nel cantiere CA04 (cantiere fisso di Madonna del Facechino) sono state studiate due delle quattro fasi in cui è articolato l'intervento in esame, ovvero la fase 1 e la fase 3, considerate più impattanti. Non sono state considerate le lavorazioni necessarie alla realizzazione delle carreggiate autostradali provvisorie in quanto di durata più limitata rispetto a quelle di esecuzione degli interventi provvisori allo scavo della nuova galleria Boscaccio. Per la sola attività di realizzazione dei pali di grande diametro è stato considerato anche uno scenario notturno. I risultati delle simulazioni svolte indicano superamenti dei limiti di emissione ed immissione previsti dal PCCA presso i recettori individuati, di conseguenza sono state previste mitigazioni tramite barriere mobili provvisorie di altezza pari a 4 m.

*Lo studio conclude evidenziando che la ditta esecutrice, in base alla propria organizzazione ed ai tempi programmati, dovrà verificare la necessità di aggiornare lo studio acustico medesimo per tutte le lavorazioni, nel rispetto delle specifiche normative e considerando il predetto studio come base analitica e modellistica, facendovi esplicito riferimento ed evidenziando le modifiche eventualmente intercorse ed i necessari correttivi alle stime di impatto ed al dimensionamento delle eventuali misure di mitigazione, nonché specificando l'entità e la durata delle deroghe richieste.*

### Atmosfera in fase di esercizio

Il progetto in esame non comporta variazioni alla configurazione finale dell'opera né ai flussi di traffico, di conseguenza l'impatto non risulta modificato rispetto a quanto già in precedenza valutato;

### Atmosfera in fase di cantiere

Per la fase di cantiere, lo scavo della nuova galleria Boscaccio sotto il solettone avverrà principalmente al chiuso e quindi determinerà i medesimi impatti sull'atmosfera già previsti per il progetto di cantierizzazione precedentemente autorizzato, mentre le lavorazioni all'aperto saranno di durata limitata ed i relativi impatti potranno essere contenuti applicando le specifiche disposizioni per la mitigazione degli impatti ambientali previste nel Capitolato Ambientale già operativo per i lavori di potenziamento del tratto Barberino - Firenze Nord

### Vegetazione flora e paesaggio

Dal punto di vista della vegetazione, oltre ad essere interessate aree urbanizzate, è riscontrabile una vegetazione artificiale rappresentata da seminativi e colture arboree. Sono in parte anche interessati boschi degradati, arbusteti e mosaico di formazioni a dominanza di specie arboree, arbustive e prative attribuibili ad un mosaico di Prunetalia spinosae e Brometalia (ARB): cenosi di questo genere sono abbastanza diffuse nell'area di studio, poiché essa è stata ed è soggetta ad un notevole sfruttamento da parte dell'uomo. I boschi raggruppati in questa categoria possono essere sia boschi degradati da incendi, tagli eccessivi, etc. che boschi in ricostituzione su terreni un



tempo utilizzati ed ora abbandonati, sui quali le specie forestali stanno riprendendo il sopravvento, spesso precedute ad accompagnate da essenze arboree colonizzatrici e ruderali quali la robinia, l'ailanto (*Ailanthus altissima*), l'olmo campestre (*Ulmus minor*), salici, pioppi, etc... In entrambi i casi la copertura delle specie arboree è scarsa e nel complesso inferiore al 50% e partecipano al popolamento con copertura consistente molte specie arbustive quali la ginestra odorosa (*Spartium junceum*), il prugnolo (*Prunus spinosa*), le rose (*Rosa canina*, ecc.), i rovi (*Rubus sp. Pl.*), il biancospino (*Crataegus monogyna*), il sanguinello (*Cornus sanguinea*), ecc.; sono spesso presenti anche zone ricoperte solo da vegetazione erbacea, generalmente dominata dal paléo (*Brachypodium rupestre*). Dal punto vista della vegetazione e della flora la nuova soluzione progettuale si equivale con quella originaria in quanto il nuovo progetto prevede di interessare ulteriori 920 mq di vegetazione artificiale, rappresentata da seminativi e colturee arboree senza un rilevanza qualitativa in termini di valore vegetazionale e floristico.

### Rischio di incidenti

La tipologia delle lavorazioni non prevede l'utilizzo di sostanze o tecnologie a rischio e pertanto non risultano, da questo punto di vista, rischi di incidenti ambientalmente rilevanti.

### Ambiente idrico - Suolo e sottosuolo

Con riguardo alle risorse idriche viene evidenziato che durante la fase di scavo della nuova galleria Boscaccio le zone intensamente fratturate possono rappresentare una via preferenziale per la circolazione delle acque, tuttavia l'intervento in esame prevede una variante al metodo di scavo della nuova galleria Boscaccio nel tratto in cui sottopassa l'attuale tracciato autostradale e non costituisce modifica sostanziale rispetto a quanto già valutato ed approvato sul progetto originario.

Il proponente evidenzia comunque che non si riscontrano aspetti connessi al reticolo idrografico.

Il conteso ambientale si presenta in parte antropizzato con alcuni elementi naturali rappresentati dalle formazioni boscate. Nello specifico, l'uso del suolo interessato, oltre a quello urbanizzato, risulta principalmente a seminativo arborato ad olivo, a seminativo semplice e marginalmente è a bosco ceduo rado. Nell'area di studio è anche presente l'uso a bosco ceduo fitto e a bosco ad alto fusto misto rado. L'intervento in progetto interessa direttamente un'area PF3 del Piano di Bacino, stralcio "Assetto Idrogeologico" (PAI) ricadente nel Comune di Calenzano ed identificata dal codice 48005V074, pertanto le opere ad esso afferenti sono sottoposte al parere vincolante dell'Autorità di bacino.

Al riguardo l'Autorità di Bacino, per come evidenziato nel parere regionale, ha rilevato quanto segue:

*"L'area PF3 sopra richiamata deriva direttamente dal rilevamento geologico e geomorfologico effettuato da SPEA, per il proponente, in fase di progettazione definitiva della tratta Firenze Nord - Barberino, in particolare è stata riconosciuta una forma geomorfologica riconducibile ad una frana di scivolamento quiescente e tale valutazione è stata confermata sia da questo Ufficio in sede di aggiornamento della perimetrazione della pericolosità da frana del PAI (decreto n. 8 del 18.02.14) sia dal proponente nello studio geologico-geomorfologico trasmesso per la presente verifica di assoggettabilità.*

*La definizione del quadro conoscitivo geologico-geotecnico appare particolarmente approfondito e fornisce un'adeguata caratterizzazione geotecnica delle singole unità dei terreni e delle rocce, tuttavia la scala di indagine richiederebbe un'approfondimento coerente al dettaglio dell'intervento in progetto tramite un'indagine diretta del corpo franoso a conferma dello spessore dello stesso e della natura geotecnica dei terreni che lo costituiscono.*

L'intervento in progetto, interessa il piede dell'area PF3, connessa alla frana quiescente, tramite il rilevato autostradale in variante per le fasi da 0 a 2 e pertanto, in linea di principio, presenta quindi un'azione (carico permanente) favorevole rispetto agli stati limite ultimi del complesso opera-terreno. In coerenza con il livello di progetto non sono state fornite gli elaborati specialistici relativi alle verifiche geotecniche e strutturali previste dalle NTC 2008.

Risultano disponibili relazione idrologico-idraulica e particolari costruttivi del sistema di drenaggio delle acque superficiali dell'opera ma non risultano, al momento, disponibili specifici elaborati cartografici con la conformazione e l'estensione del sistema di drenaggio delle acque di versante per tutte le fasi cantierizzazione.

Tutto ciò premesso, quale contributo istruttorio per le determinazioni di competenza di codesto Ufficio, si rileva che l'intervento secondo il progetto presentato non presenta particolari elementi critici per gli aspetti inerenti la difesa del suolo, con particolare riferimento alla pericolosità da processi geomorfologici di versante, e pertanto, per quanto di competenza di questa Autorità, risulta, in generale fattibile.

Dal punto di vista procedurale e sostanziale si rendono comunque necessari alcuni affinamenti, propri della successiva fase di progettazione esecutiva/costruttiva, propedeutici al rilascio del parere vincolante previsto dagli articoli 10 e 11 delle norme di attuazione del PAP.

#### Gestione delle terre e rocce da scavo

La gestione dei materiali di scavo avviene secondo le procedure e le modalità del D.M. 161/2012 e ss.mm.ii. in quanto i siti di scavo e di riutilizzo interessati sono già previsti nei Piani di Utilizzo dei Lotti 0, 1 e 2, approvati dal M.A.T.T.M.

I siti di scavo riguardano principalmente 2 WBS:

- GN10 Galleria Boscaccio, scavo in galleria ed opere di imbocco (finestra intermedia);
- CA04 (o IR06) Madonna del Facchino

Anche i siti di riutilizzo considerati, coincidenti principalmente con la sistemazione definitiva del Parco della Madonna del Facchino (WBS IR06) sono quelli già considerati nella gestione dei materiali di scavo previsti nei Piani di Utilizzo sopra citati. Una parte dei volumi di scavo, previsti per questa diversa modalità realizzativa rispetto a quanto previsto in sede di Progetto esecutivo approvato, è stata già considerata nel computo dei bilanci di scavo e riutilizzo considerati nei Piani di Utilizzo già approvati.

La variante comporta un aumento dei volumi in banco rispetto ai valori di scavo inizialmente indicati prima dell'introduzione della nuova realizzazione della sezione scatolare costituita da due paratie di pali ed un solettone di copertura.

In particolare, per come meglio specificato di seguito, le variazioni introdotte non comportano alcuna modifica sostanziale, così come specificate nell'art. 8 del D.M. 161/2012 in quanto:

1. la variazione dei volumi di scavo non comporta un aumento superiore al 20% rispetto al volume in banco oggetto del Piano di Utilizzo approvato;
2. non sono state previste diverse destinazioni di riutilizzo rispetto a quelle già indicate, né nuovi o diversi depositi temporanei rispetto a quelli già individuati;
3. non sono introdotte modifiche di tecnologie di scavo

Le lavorazioni connesse alla realizzazione del progetto di variante prevedono l'esecuzione di scavi

all'aperto ed in sotterraneo.

A seguito della correzione del refuso presente nella tabella contenuta nella relazione generale del Progetto definitivo (pag. 22), riportato anche nello studio preliminare ambientale (pag. 13), apportato dal proponente nella documentazione integrativa prodotta nel corso dell'istruttoria (pag. 7), relativo al fatto che una parte dei volumi generati dalla realizzazione delle deviazioni provvisorie dell'A1 esistente è stato erroneamente afferito alla WBS IR06 (sistemazione finale di Madonna del Faccino), quando invece va imputato come afferente la WBS relativa alla galleria Boscaccio WBS GN10, i volumi complessivi delle terre da movimentare nella fase costruttiva, raffrontati con quelli già indicati nei Piani di Utilizzo, espressi come volume di materiale in banco, sono i seguenti:

WBS	Lotto	Descrizione	Progetto di variante		Volume già compreso nel PdU	
			Scavo	Riutilizzo	Scavo	
			mc		Lotto 0	Lotto 1
GN010	Lotto 1	Galleria Boscaccio da km 12+874,20 a km 14+898,20 (scavo in sotterraneo)	64.619	--		20.000
		Galleria Boscaccio imbocchi e finestra (scavo all'aperto)	6.059	8.281		-
CA04	Lotto 0	Cantiere Madonna del Faccino e sistemazione finale del Parco (scavo all'aperto)	--	--		-
IR06	Lotto 2		--	60.123		-
Totale			70.678	68.404		20.000

Variazione volumi PdU approvati	Scavo mc	
	Totale da PdU approvati	675.338
Totale con ver. ottemperanza	617.847	957.495
Totale PdU con deviazioni A1	617.847	1.008.173
Differenze totali con PdU approvato (mc)	- 57.491	108.169
Differenza %	- 8,51%	12,02%

Le variazioni introdotte non comportano alcuna modifica sostanziale, così come indicato nell'art. 8 del DM 161/2012 in quanto la variazione dei volumi di scavo non comporta un aumento superiore al 20% rispetto al volume in banco oggetto del Piano di Utilizzo adottato.

La variazioni dei volumi di scavo, valutata sulla singola WBS, è riportata nella tabella seguente

			volume scavo (mc)
			da PdU approvato
GN010	Lotto 1	Galleria Boscaccio da km 12+274,20 a km 14+898,20	401.196

### VALUTATO, riguardo al quadro di riferimento ambientale, che:

#### *Suolo*

dal punto di vista dell'uso del suolo, le due soluzioni progettuali in esame sono sostanzialmente equivalenti in quanto il nuovo progetto attualmente in valutazione si limita ad interessare rispetto al precedente 920 mq in più di seminativo arborato ad olivo;

#### *Vegetazione e flora*

dal punto di vista della vegetazione e della flora le due soluzioni progettuali in esame si equivalgono, poiché il nuovo progetto prevede di interessare ulteriori 920 mq di vegetazione artificiale rappresentata da seminativi e colture arboree senza una rilevanza qualitativa in termini di valore vegetazionale floristico;

#### *Rumore*

in relazione all'impatto acustico il proponente ha evidenziato che per la fase di esercizio il progetto in esame non comporta variazioni alla configurazione finale dell'opera né, di conseguenza, alle mitigazioni acustiche già previste nel SIA e nel progetto esecutivo.

Viene pertanto confermata la barriera acustica FO18 posta sul lato est dell'attuale e futura carreggiata nord e la verifica della necessità di realizzare interventi diretti sui ricettori 258-259-264-265-266 e 273.

L'unica minima differenza è rappresentata dalla modifica della transizione tra barriera acustica e muro andatore esistente che, venendo rivisto e innalzato, determina un leggero accorciamento della barriera, la cui funzione di mitigazione viene svolta dall'innalzamento del muro.

Per la fase di cantiere lo scenario di progetto è significativamente difforme da quanto previsto nel SIA e nel progetto esecutivo, dove lo scavo della galleria Boscaccio verso nord avveniva esclusivamente dalla finestra intermedia.

La necessità di deviare le carreggiate autostradali e di eseguire una serie di lavorazioni "all'aperto" comporta l'aggiunta di sorgenti di rumore oltre al traffico veicolare ed al funzionamento del cantiere CA.04.

L'impatto delle lavorazioni previste in progetto determina il superamento dei limiti di emissione per i ricettori più prossimi all'intervento e di conseguenza la necessità di prevedere specifiche mitigazioni temporanee, oltre all'applicazione di tutti gli accorgimenti generali previsti dal Capitolato Ambientale per il contenimento del rumore.

L'impatto aggiuntivo previsto è comunque temporaneo e reversibile, in quanto al termine dei lavori di sottoattraversamento dell'autostrada, lo scavo della galleria Boscaccio procederà con lavorazioni esclusivamente in galleria come precedentemente previsto nel progetto esecutivo,

#### *Atmosfera*

L'impatto dell'intervento sulla qualità dell'aria per la fase di esercizio è nullo in quanto il progetto in esame non comporta variazioni alla configurazione finale dell'opera né ai flussi di

traffico che si prevede interesseranno l'infrastruttura potenziata.

Le modifiche al progetto della cantierizzazione introducono una serie di lavorazioni precedentemente non previste che potenzialmente sono in grado di peggiorare localmente i livelli di qualità dell'aria a causa delle emissioni inquinanti da parte delle macchine operatrici e del sollevamento di polveri dalle aree e piste di cantiere

La presenza della sorgente autostradale e del cantiere CA.04 rendono comunque assai limitato e di fatto ininfluenza il contributo aggiuntivo delle nuove lavorazioni che saranno comunque di durata limitata ed i relativi impatti potranno essere contenuti applicando le specifiche disposizioni per la mitigazione degli impatti ambientali previste nel capitolato ambientale già operativo per i lavori di potenziamento del tratto Barberino - Firenze Nord.

**CONSIDERATO** che, dal punto di vista metodologico, lo studio preliminare ambientale ha analizzato gli effetti che il progetto può avere sull'ambiente basandosi su quanto previsto nell'Allegato V alla Parte Seconda del D.Lgs 152/2006 e s.m.i;

**CONSIDERATO** che, per quanto riguarda la gestione delle terre e rocce da scavo, la variante non comporta una variazione sostanziale al Piano di Utilizzo già approvato;

**CONSIDERATO** che a seguito della pubblicazione del progetto e dello studio preliminare ambientale, non sono pervenute osservazioni del pubblico;

**CONSIDERATO** che:

- con D.G.R. n. 827 del 06/11/2006, la Regione Toscana ha espresso al M.A.T.T.M. parere favorevole con le prescrizioni e le raccomandazioni riportate nel Parere n. 57 del 24.10.2006 del Nucleo di Valutazione dell'impatto ambientale;
- con Decreto DSA-DEC n. 897 del 19/11/2007 il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività culturali, ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale con prescrizioni, comprendendo e facendo proprio il quadro prescrittivo evidenziato nel parere regionale di cui sopra;
- con provvedimento finale n. 5621 del 26.05.2009 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha autorizzato il progetto di ampliamento alla terza corsia Barberino di Mugello - Firenze Nord i cui lavori sono attualmente in corso

**CONSIDERATO** che:

- l'intervento di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A1, nel tratto compreso tra Barberino di Mugello e Firenze nord, approvato con DSA-DEC-2007-0000897 del 19/11/2007 e con provvedimento d'Intesa Stato-Regione del 26.05.2009 a seguito della seduta di Conferenza di Servizi del 16.02.2009, è attualmente in corso di esecuzione;
- durante la realizzazione dei lavori è stata studiata la variante puntuale, di cui al presente procedimento, relativa alle modalità di cantierizzazione ed esecuzione delle opere per un tratto di circa 200 metri in corrispondenza della progr. Km 14+410 di progetto (corrispondente al Km 275+850 del tracciato autostradale esistente);
- la variante proposta, al termine dei lavori, non modifica la configurazione definitiva della carreggiata, che resta corrispondente a quella prevista nel progetto originario;
- le uniche modifiche sono limitate ad una superficie pari a circa 450 m<sup>2</sup>, necessaria per la

rimodellazione della scarpata, in adiacenza al tracciato dell'A1 ed in corrispondenza di un reliquato compreso tra l'infrastruttura autostradale e la strada comunale del Colle;

- l'intervento di cui in oggetto consiste in una differente modalità realizzativa del passaggio della nuova galleria Boscaccio sotto l'autostrada A1 esistente rispetto a quanto già valutato in sede di VIA statale e già autorizzato con il sopra citato provvedimento del Ministero delle Infrastrutture;
- l'intervento in esame è relativo ad una modifica puntuale relativa alla fase di cantierizzazione e non comporta variazioni significative alla configurazione finale dell'opera nel suo complesso, ma modifica le modalità di esecuzione fin qui previste per lo scavo della galleria Boscaccio verso nord a partire dalla finestra intermedia;
- l'intervento, al termine dei lavori, non modifica la configurazione definitiva della carreggiata che resta corrispondente a quella prevista nel progetto originario già oggetto di giudizio di compatibilità ambientale;

**CONSIDERATO** che l'intervento in esame non presenta elementi di incompatibilità rispetto alle tutele dei beni paesaggistici previste dall'integrazione paesaggistica del PIT, adottata con Delibera C.R. n. 58 del 02/07/2014;

**CONSIDERATO** che, con riguardo all'impatto paesaggistico, la modifica apportata dal progetto di variante in esame alla configurazione definitiva della carreggiata e relativa al diverso assetto (rispetto a quanto già valutato in sede di VIA sul progetto originario) del profilo di terreno di raccordo tra la sede autostradale e la via comunale dei Cipressi, risulta non sostanziale rispetto all'insieme di trasformazioni introdotte sul profilo paesaggistico dal progetto originario;

**VALUTATO**, con riferimento alla componente suolo e sottosuolo, che l'intervento, secondo il progetto prodotto ed in base a quanto rilevato dall'Autorità di Bacino del fiume Arno, non presenta particolari elementi critici per gli aspetti inerenti la difesa del suolo, con particolare riferimento alla pericolosità da processi geomorfologici di versante, ma che si rendono comunque necessari alcuni affinamenti, propri della successiva fase di progettazione esecutiva/costruttiva, propedeutici al rilascio del parere vincolante previsto dagli articoli 10 e 11 delle norme di attuazione del PAI, chiedendo in particolare:

- di definire un modello geotecnico della sezione 2 dell'elaborato STD 4003, coadiuvato da un'indagine in loco a conferma della stratigrafia e della caratterizzazione geotecnica dei terreni e delle rocce delineata nell'elaborato APE 4100;
- di effettuare le verifiche previste dalle NTC 2008 per i rilevati (condizioni "GEO"  $A_2+M_2+R_2$  di cui al paragrafo 6.8.2);
- di effettuare un confronto stato attuale - stato di progetto per la verifica dell'assenza di condizioni di instabilità sia allo stato attuale che a quello di progetto;
- di redigere il dettaglio planimetrico del sistema di drenaggio superficiale delle acque di versante per la fase di cantiere

**CONSIDERATO**, con riferimento al clima acustico, che:

- dall'esito delle simulazioni emerge che le lavorazioni producono il superamento dei limiti di emissione ed immissione presso tutti i ricettori individuati ed in particolare presso i

recettori R<sub>3</sub>, R<sub>4</sub> ed R<sub>5</sub> e pertanto sono state previste delle barriere acustiche mobili, di altezza 4 m, da utilizzare nel corso della lavorazioni;

- l'utilizzo di tali barriere non consente in ogni caso il rispetto dei limiti normativi e pertanto il proponente dichiara che sarà necessario richiedere l'autorizzazione in deroga;
- lo stesso proponente evidenzia la necessità che la ditta appaltatrice aggiorni la documentazione di impatto acustico per tutte le lavorazioni, nel rispetto delle specifiche normative e considerando lo studio effettuato dal proponente, nell'ambito dello studio preliminare ambientale, di cui alla presente verifica di assoggettabilità, come base analitica e modellistica, facendovi esplicito riferimento ed evidenziando le modifiche eventualmente intercorse ed i necessari correttivi alle stime di impatto ed al dimensionamento delle eventuali misure di mitigazione, nonché specificando l'entità e la durata delle deroghe richieste

**VALUTATO** che il superamento dei limiti normativi relativi all'impatto acustico riguarda la fase delle lavorazioni, quindi attività temporanee, si ritiene possibile rinviare alla fase di progettazione esecutiva l'approfondimento ed aggiornamento della documentazione di impatto acustico della fase di cantiere al fine di specificare l'entità e la durata delle deroghe richieste nonché chiarire se, mediante la previsione di ulteriori misure di mitigazione sia possibile evitare il ricorso all'autorizzazione in deroga;

**VALUTATO**, con riguardo all'idrogeologia ed in particolare all'assetto del reticolo di drenaggio delle acque superficiali, che la variante progettuale comporta, rispetto a quanto originariamente approvato, una fase di cantierizzazione sul terreno in superficie comunque impattante, con modificazioni dell'assetto morfologico dell'area e che, pur essendo lo stato finale quasi del tutto sovrapponibile al precedente, ciò non toglie che la fase di cantierizzazione insisterà su di un tempo non breve e comunque ad oggi non compiutamente quantificabile a causa di eventuali imprevisti;

**VALUTATO** quindi necessario richiedere, nel quadro prescrittivo finale, specifici approfondimenti da verificare prima dell'inizio dei lavori

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO**

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA - VAS

sulla base della documentazione inviata e delle valutazioni condotte

**ESPRIME**

**parere positivo**

all'esclusione dalla procedura di VIA dell'intervento relativo al progetto "Autostrada A1 - Ampliamento alla terza corsia tratto Barberino di Mugello-Firenze nord - Variante Sottoattraversamento A1", presentato dalla Società proponente Autostrade per l'Italia S.p.a., fatti salvi i pareri, i nulla osta e le approvazioni delle autorità competenti per la realizzazione delle opere, anche in ordine a vincoli paesaggistici

**a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni**

1. con riferimento alla componente rumore, poiché l'impatto delle lavorazioni previste in

- progetto determina, in fase di cantiere, il superamento dei limiti di emissione per i ricettori più prossimi all'intervento e l'intervento avrà una durata complessiva di 29 mesi, il proponente dovrà garantire, anche mediante la realizzazione di specifiche misure di mitigazione temporanee e/o definitive dirette sui singoli ricettori, che non si registrino superamenti dei limiti per tutti i ricettori interessati dall'intervento sia in fase di cantiere che in quella di esercizio;
2. vengano ottemperate tutte le prescrizioni contenute nel parere favorevole rilasciato dalla Regione Toscana con Delibera n. 558 del 27/04/2015, secondo l'articolazione temporale ivi indicata. Si indica nel "Comitato di Controllo" di cui alla prescrizione 22. del DSA DEC 897/2007, istituito con DVA DEC-2012-43 del 29.2.2012 il Soggetto deputato al controllo dell'adempimento delle prescrizioni, fatte salve le competenze di controllo stabilite dalla normativa vigente ed è fatto salvo quanto previsto nelle singole prescrizioni;
  3. compatibilmente con le esigenze di sicurezza e di transito dei mezzi, il proponente, nella successiva fase di progettazione, dovrà prevedere le migliori soluzioni possibili atte a ridurre gli impatti connessi alla realizzazione delle nuove piste di accesso ed all'adeguamento delle strade esistenti, limitando l'occupazione del suolo, favorendo il reimpiego delle infrastrutture stradali già presenti nel territorio e verificando la percorribilità di strade alternative con l'obiettivo di salvaguardare il più possibile i fondi agricoli;
  4. in fase di cantiere dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti necessari per la mitigazione degli impatti su tutte le componenti ambientali, quali l'utilizzo di macchine per la pulizia delle opere d'arte interessate dai lavori e l'adozione di tecniche per evitare il ristagno delle acque meteoriche e la dispersione di materiale sfuso, nonché di sistemi per l'abbattimento delle polveri nonché tutte le misure di mitigazione per il contenimento del rumore usualmente adottate nel caso di significativi interventi infrastrutturali;
  5. i lavori di adeguamento e manutenzione delle strade che saranno interessate dalle attività di trasporto dovranno essere regolati da apposite convenzioni con gli Enti gestori delle infrastrutture medesime; dovrà essere apposta e garantita l'efficienza di adeguata segnaletica stradale al fine di prevenire al massimo il rischio di incidenti;
  6. nelle successive fasi progettuali il proponente dovrà elaborare il piano di ripristino dello stato dei luoghi, individuando sia gli interventi da effettuare al termine della realizzazione delle opere sia quelli necessari nel caso di dismissione di impianti e/o opere accessorie;
  7. la Società proponente dovrà definire i materiali, diversi da quelli destinati al riuso, che possono essere sottoposti a deposito e stoccaggio nell'area di cantiere principale, le relative condizioni di deposito e stoccaggio (modalità, tempi, flussi) nonché le funzioni assegnate all'area di cantiere di servizio.

*La verifica di ottemperanza delle prescrizioni sopra riportate, comprese quelle contenute nel parere favorevole espresso dalla regione Toscana con la Delibera n. 558 del 27/04/2015, potrà essere compiuta dal Comitato di Controllo di cui alla prescrizione n. 22 del DSA-DEC 897/2007, istituito con DEC-DVA-2012-43 del 29/02/2012.*





*Se*

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)

*Guido Monteforte Specchi*

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

*Giuseppe Caruso*

Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

*Gaetano Bordone*

Arch. Maria Fernanda Stagno  
d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

*Maria Fernanda Stagno d'Alcontres*

Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)

*Sandro Campilongo*

Prof. Saverio Altieri

*Saverio Altieri*

Prof. Vittorio Amadio

*Vittorio Amadio*

Dott. Renzo Baldoni

*Renzo Baldoni*

Avv. Filippo Bernocchi

**ASSENTE**

Ing. Stefano Bonino

**ASSENTE**

*ch u*

ASSENTE

Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Cons. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

*[Handwritten signatures and initials corresponding to the list of names, including 'ASSENTE' at the top.]*

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

Ing. Mauro Patti

Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

Dott. Franco Secchieri

ASSENTE

Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

*Francesco Carmelo Vazzana*

Ing. Roberto Viviani

*R. Viviani*

Ing Aldo Ianniello  
(Rappresentante Regione Toscana)

ASSENTE