



... presente copia fotostatica con
di N° 9 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li ff. dolo

**MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DEL TERRITORIO E DEL MARE**
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Segreteria della Commissione

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

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

* * *

Parere n. 1830 del 03/07/2015

Progetto:	<p align="center">Parere art. 9 DM 150/07</p> <p align="center">Autostrada A11 Firenze - Pisa Nord Ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze-Pistoia</p> <p align="center">Sospensione dell'iter di emanazione del decreto e richiesta di approfondimenti istruttori</p>
Proponente:	<p align="center">Autostrade per l'Italia S.p.A.</p>

[Handwritten notes and signatures on the right margin]

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

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

VISTA la richiesta di valutazione formulata dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali espressa con nota DVA/2014/16392 del 28/05/2014 acquisita al prot. CTVA/2014/1822 del 28/05/2014 nella quale, in relazione alla sospensione dell'iter di emanazione del decreto e alla richiesta di approfondimenti istruttori richiesti dal Proponente, Autostrade per l'Italia S.p.A., si chiede se, sulla base delle osservazioni presentate dalla società, la Commissione ritenesse di dover rivedere il Parere n.1314 del 02/08/2013, nonché di coordinare il quadro prescrittivo con quello della Regione Toscana e, ove necessario, con quello del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo;

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

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

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

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

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

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

PRESO ATTO che con il parere n.1314 del 02/08/2013 la Commissione CTVA ha espresso parere favorevole riguardo al progetto: *"Autostrada A11 Firenze - Pisa Nord - Ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze-Pistoia"* proposto dalla società Autostrada per l'Italia S.p.A., condizionato al rispetto delle prescrizioni ivi riportate;

VISTA la nota inviata dalla società Autostrada per l'Italia S.p.A. acquisita con prot. DVA/2014/13209 del 08/05/2014, nella quale, nel dichiarare di aver preso visione dei pareri espressi dalla Commissione VIA VAS, dal Mibact e dalla Regione Toscana, ha richiesto di *"...sospendere l'iter di emanazione del Decreto di Compatibilità Ambientale avendo riscontrato alcune criticità nell'ambito delle prescrizioni contenute nei pareri esaminati, che potrebbero causare difficoltà e ritardi, fino anche l'impossibilità di procedere alla verifica di ottemperanza di alcune prescrizioni"*.

PRESO ATTO che a seguito di tale istanza la DVA procedeva a sospendere l'iter di emanazione del Decreto di Compatibilità Ambientale ai fini di dare seguito agli approfondimenti richiesti e in attesa della valutazione di codesta Commissione Tecnica;

CONSIDERATO che nel corso della riunione, che si è tenuta presso il Gruppo Istruttore della CTVA in data 18/09/2014, è stato verbalizzato che, essendo già stata eseguita una verifica preliminare speditiva delle problematiche sollevate, si ipotizzava che alcune delle prescrizioni formulate dalla Regione Toscana potessero essere oggetto di un documento che interpretasse le modalità attuative, che ASPI avrebbe sottoposto alla Regione Toscana per confermare la propria condivisione e che successivamente sarebbe stato trasmesso al MATTM per il relativo avallo;

VISTA e CONSIDERATA la nota acquisita con prot. DVA/2014/13209 del 08/05/2014, con la quale ASPI ha trasmesso al MATTM ed alla Regione Toscana il documento riguardante le modalità attuative delle prescrizioni contenute nei pareri emessi nell'ambito della procedura di VIA dal titolo:

1- *Relazione sulle modalità attuative delle prescrizioni (All. A)* in cui vengono trattate le prescrizioni della Regione Toscana attinenti:

Aspetti idraulici - Prescr. nn. 6.2; 6.3; 6.9; 6.10.a.2; 6.10.a.2; 6.10.a.4; 6.10.a.8; 6.10.b.2; 6.10.b.3; 6.11.a; 6.11.b; 6.13;

2- *Relazione sulle modalità attuative delle prescrizioni (All. B)* in cui vengono trattate le prescrizioni della Regione Toscana attinenti:

Aspetti ambientali - Prescr. nn. 4.8; 5.13; 7.1; 9.1; 9.8; 6.11.b;

del **Parere CTVA** attinenti:

Parco agricolo della Piana e nuova Pista Aeroportuale: Prescr. n. 1.3;

Mitigazione acustica: Prescr. n. 1.4.2;

Limite di velocità sull'A11: Prescr. n. 2;

Sicurezza idraulica: Prescr. n. 4.3;

Interventi idraulici sul territorio: Prescr. n. 4.4;

CONSIDERATO che il documento inviato da ASPI riguarda le modalità attuative delle prescrizioni contenute nei pareri emessi nell'ambito della procedura di VIA, con riferimento al parere del Nucleo VIA regionale n.92 del 30/05/2013 (allegato alla D.G.R.T. n.543 del 08/07/2013) e al Parere CTVA del MATTM n. 1314 del 02/08/2013. In particolare, a tale documento sono allegati una relazione sulle modalità attuative delle prescrizioni della Regione Toscana inerenti gli aspetti idraulici ed ambientali ed alcuni chiarimenti su 5 prescrizioni date dalla CTVA;

VISTA e CONSIDERATA la documentazione acquisita con prot. CTVA/2015/1880 del 04/06/2015, elaborata dall'ARPAT, consistente nelle note ed osservazioni al documento: "*Chiarimenti sulle prescrizioni (All. B)*" presentato da Autostrade per l'Italia (ASPI) in relazione al progetto di ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze - Pistoia dell'A11;

VISTA e CONSIDERATA la documentazione, acquisita con prot. CTVA/2015/1880 del 04/06/2015, inviata dalla Regione Toscana (Nucleo di Valutazione dell'Impatto regionale) che ha espresso il **Parere Tecnico n. 100 del 20/03/2015** in merito al documento riguardante le modalità attuative delle prescrizioni contenute nei pareri emessi nell'ambito della procedura di VIA, proposto da Autostrade per l'Italia S.p.A. con nota del 12/01/2015;

CONSIDERATO e VALUTATO che nel Parere n.100, il Nucleo di Valutazione Ambientale della Regione Toscana, esprime quanto segue:

A) di ritenere condivisibile nei suoi contenuti, per le motivazioni e nei termini riportati in premessa, il documento riguardante le modalità attuative delle prescrizioni contenute nei pareri emessi nell'ambito della procedura di VIA, proposto da Autostrade per l'Italia S.p.A. con nota del 12/01/2015, con le precisazioni riportate in premessa relative alle sole prescrizioni nn. 6.10.a.8 e 9.8 e fatto salvo quanto di cui alla successiva lettera B;

- B) di ribadire quello che in premessa è specificato in merito alle prescrizioni 5.13, 9.1 e 9.8;*
C) di trasmettere il seguente parere alla CTVA, ai fini dell'approfondimento istruttorio chiesto;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda le **Prescrizioni del Parere della Regione Toscana**, il Nucleo di Valutazione ritiene condivisibile, nei suoi contenuti, il documento elaborato da ASPI, riguardante le modalità attuative delle prescrizioni contenute nel Parere Regionale n. 92 del 30/05/2013, con le precisazioni relative alle sole prescrizioni nn. **6.10.a.8; 9.8, 5.13, e 9.1;**

CONSIDERATE e VALUTATE le precisazioni, espresse dalla Regione Toscana, al documento elaborato da ASPI, per quanto riguarda le sole prescrizioni nn. **6.10.a.8; 9.8, 5.13, 9.1** che sono:

Prescrizione 6.10.a.8 RT

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

Anche se gli attraversamenti esistenti sono stati eseguiti nel pieno rispetto delle normative vigenti al tempo della realizzazione, ed in congruenza con la configurazione del tratto autostradale nel quale sono ubicati, ASPI è disponibile a definire i criteri di selezione e le modalità di attuazione di specifici interventi attraverso apposite convenzioni.

In merito, nel caso in cui, nell'ambito del presente intervento di ampliamento alla terza corsia, venga realizzato il prolungamento di un attraversamento che non risulta adeguato alla portata idrologica del corso d'acqua con tempo di ritorno di 200 anni e, qualora gli Enti competenti in seguito provvedano all'adeguamento delle sezioni di monte dello stesso corso, tali da determinare in corrispondenza del

manufatto autostradale un aumento delle massime portate non compatibile con l'opera stessa, ASPI è quindi disponibile ad impegnarsi ad un confronto con gli Enti preposti in materia, anche attraverso la definizione di appositi Tavoli Tecnici, nei quali si valuterà la fattibilità tecnico-economica dei possibili interventi di adeguamento, anche in rapporto al contesto territoriale interessato. In tali Tavoli Tecnici si potranno pertanto definire i criteri di individuazione e le modalità di attuazione degli eventuali interventi di adeguamento nonché i relativi impegni, anche economici, dei soggetti partecipanti al Tavolo.

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n.6.10.a.8 RT, precisa che:

Si precisa che la disponibilità di ASPI deve essere finalizzata anche a farsi carico degli aspetti economici per le parti di propria competenza, e non può essere lasciata la copertura economica genericamente rivolta ai soggetti partecipanti al tavolo.

Prescrizione 9.8 RT (IMPATTO ACUSTICO – PAVIMENTAZIONE FONOASSORBENTE)

Nelle successive fasi del procedimento di approvazione dell'opera, deve essere prodotta idonea documentazione circa la caratterizzazione tecnica dell'asfalto drenante con caratteristiche fonoassorbenti di cui si ipotizza l'utilizzo, contenente i dati di qualifica dello stesso derivanti da studi effettuati e/o da applicazioni similari. (Controllo adempimento prescrizione: Regione).

A fronte della richiesta di fornire la caratterizzazione tecnica dell'asfalto drenante con riferimento alle sue caratteristiche fonoassorbenti, ASPI fa presente che tale richiesta non tiene conto della situazione reale (nella quale è già presente la pavimentazione drenante) né dei dati di input utilizzati per le modellazioni acustiche. Nella simulazione acustica non è infatti stata mai applicata nessuna decurtazione legata all'effetto dell'asfalto drenante; detta scelta è comune, da tempo, a tutti gli studi che elabora ASPI. ASPI ritiene comunque di ottemperare fornendo il capitolato che contiene le caratteristiche tecniche dei materiali impiegati per la realizzazione della pavimentazione drenante.

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n.9.8RT, precisa che:

Preso atto di tutto quanto sopra riportato, si osserva che la documentazione integrativa richiesta fa parte del quadro valutativo (progettuale ed ambientale dell'opera nel suo insieme). Il fatto che la tipologia di pavimentazione di cui trattasi sia la stessa impiegata anche attualmente nel tratto autostradale in questione, non assicura che le sue prestazioni acustiche non siano peggiorative. La sola fornitura delle caratteristiche tecniche dei materiali impiegati non può da sola garantire nel merito. Si conferma pertanto la necessità che le informazioni richieste vengano fornite al fine di considerare completamente ottemperata la prescrizione.

[Handwritten signatures and initials scattered across the bottom of the page, including a large 'C' and various initials like 'A', 'R', 'V', 'W', 'L', 'M', 'S', 'P', 'A']

Prescrizione 5.13 RT (TRATTAMENTO A CALCE)

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

- l'identificazione in cartografia dei cantieri sensibili e ordinari in funzione della definizione che ne fa la guida tecnica senza ulteriori distinzioni fra sensibilità 1 e 2;*
- l'allineamento delle modalità operative previste per quanto riguarda la protezione dell'ambiente a quanto riportato nella guida tecnica;*
- gli intervalli di tempo tra le operazioni di spargimento e quelle di miscelazione devono essere ridotti al massimo a 15 minuti in linea con la guida tecnica;*
- nei cantieri classificati sensibili deve essere obbligatorio l'utilizzo di sistemi di nebulizzazione dell'acqua disposti in prossimità dei punti di attività e di possibile emissione;*
- l'attività deve essere sospesa in corrispondenza di condizioni anemologiche caratterizzate da raffiche di vento superiori a 5 m/s. I valori delle velocità del vento, riportati nella presente prescrizione, sono esemplificativi ma si ritengono adeguati a permettere un elevato grado di tutela dei recettori e garantire l'attività e le lavorazioni nelle normali condizioni meteorologiche. Nelle successive fasi di approvazione dell'opera, la società proponente può proporre valori alternativi della velocità del vento o procedure di lavorazione alternative, ma questi devono essere validati dall'Osservatorio Ambientale, ove istituito, o in alternativa dall'ARPAT. Si osserva che, in presenza di raffiche di vento di notevole intensità, anche l'utilizzo dei sistemi di nebulizzazione potrebbe essere inefficace. Si ricorda inoltre che l'estrema cautela adottata in relazione alle lavorazioni a calce è legata ai possibili effetti che possono intervenire a causa della sua dispersione nell'ambiente: per la calce viva esiste un valore IDLH (Immediately Dangerous for Life and Health) ovvero di immediata pericolosità per la vita e la salute, corrispondente ad una concentrazione in aria di 25 mg/m³ (<http://www.cdc.gov/niosh/idlh/1305788.html>);*
- la registrazione in continuo della velocità del vento durante le operazioni deve essere effettuata utilizzando una strumentazione anemometrica posta ad un'altezza non inferiore a 5 m dal piano di campagna, in prossimità del cantiere di attività ed in assenza di ostacoli rilevanti per un raggio di circa 50 m intorno. I dati (direzione del vento e velocità) devono essere registrati;*
- la superficie trattata a calce giornalmente non deve essere superiore a quella lavorabile nel medesimo periodo di tempo (completamento delle fasi di miscelazione e compattazione), tenendo conto delle tempistiche operative previste dalla guida tecnica. Questo allo scopo di prevenire l'asportazione eolica della calce;*
- la compattazione deve essere condotta con metodologie e velocità di lavoro atte a non creare sviluppo di polveri;*
- il personale addetto alle operazioni di stabilizzazione con la calce deve essere informato anche di tutti gli aspetti ambientali correlati con tale lavorazione e formato rispetto alle procedure e alle attività da mettere in atto per evitare impatti sull'ambiente;*
- le aree sottoposte al trattamento a calce devono essere realizzate con sistemi chiusi di raccolta acque. In tal caso qualsiasi eventuale fuoriuscita di acqua da tali aree di lavoro deve essere raccolta opportunamente*

con un sistema di regimazione ai fini dello smaltimento oppure del trattamento con impianto specificamente autorizzato;

- considerato che le superfici laterali dei rilevati costruiti con trattamento a calce risultano essere punti sottoposti a spolvero, causa erosione eolica dovuta ad una loro minore compattazione, si dovrà evidenziare come si intende operare per evitare eventuali problemi di tale natura;

- evidenziato dall'esperienza sul campo che successivamente alle attività di trattamento si può verificare la percolazione delle acque piovane con trascinamento di calce non reagita all'interno di sistemi di raccolta acque superficiali (in particolare per rilevati di un certo spessore, ed a seguito di eventi piovosi di una certa entità), si ritiene che debbano essere evidenziate le soluzioni che saranno adottate per evitare il versamento di acqua a pH elevato in corsi d'acqua superficiali;

- le schede di sicurezza dei prodotti utilizzati devono essere aggiornate secondo la normativa vigente (CLP);

- i depositi della calce devono essere realizzati per quanto possibile vicino alle aree di trattamento. Le aree dove sono collocati tali depositi devono essere predisposte per la raccolta di eventuali acque di dilavamento. Le stesse devono essere mantenute pulite. Nel caso di versamento accidentale della calce in fase di riempimento degli stoccaggi o di travaso nei mezzi per il trasporto sui luoghi di lavoro, occorre provvedere immediatamente a nebulizzare acqua allo scopo di contenere eventuale spolvero, senza creare ruscellamento e comunque provvedendo a raccogliere le eventuali acque di dilavamento prodotte. Nel caso di grossi quantitativi il materiale deve essere raccolto in maniera da evitare spolvero;

- i mezzi di trasporto della calce all'interno delle strade di cantiere e all'esterno delle stesse devono avere le ruote pulite al fine di evitare il trascinamento della calce lungo la sede viaria sia asfaltata sia non asfaltata. (Controllo adempimento prescrizione: Osservatorio Ambientale o in alternativa i Comuni territorialmente interessati).

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n.5.13 RT, precisa che:

- nella riunione intercorsa tra ASPI, ARPAT e il Settore VIA regionale in data 4/03/2013, in relazione a quanto stabilito dall'art.3 del D.M.161/2012, riguardo al fatto che le modalità della stabilizzazione a calce devono essere preventivamente concordate con l'ARPA competente in fase di redazione di Piano di Utilizzo, è stato verbalizzato che "... in relazione alla presenza di ARPAT nel nucleo di valutazione della VIA (...) per il trattamento a calce valgono le prescrizioni date al proponente in sede di rilascio del parere regionale sulla VIA. Laddove non vi siano state specifiche prescrizioni in sede di VIA valgono le modalità concordate con ARPAT nel corso del successivo iter approvativo";

- nel Provvedimento Dirigenziale prot. DVA-2013-0017407 del 24/07/2013 del MATTM di approvazione del Piano di Utilizzo presentato da ASPI nell'ambito del procedimento di VIA ai sensi del D.M.161/2012 per il progetto in esame, nel rispetto delle condizioni di cui al parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS ministeriale n.1280 del 28/06/2013, è riportata una specifica condizione riguardante il trattamento a calce che fa propria la prescrizione in oggetto;

per quanto riguarda la componente Atmosfera, relativamente alla questione della soglia di velocità del vento alla quale sospendere le attività, quanto indicato da ASPI corrisponde alle condizioni della guida tecnica francese per i cantieri ordinari (senza recettori e situazioni sensibili, tipo coltivazioni, nelle vicinanze); per i cantieri sensibili, ovvero in prossimità di recettori come per buona parte del tracciato di interesse, la guida

tecnica francese prevede la sospensione dell'attività quando le polveri di calce trasportate dal vento escono dal cantiere: non è indicata una soglia di velocità del vento. Questa condizione può senz'altro dirsi garantita dalla soglia e relativa modalità di misura riportata nella prescrizione (5 m/s riferiti alla raffica o *wind gust*, rilevamento alla quota di 5 m dal piano di campagna), di cui si riconferma la piena validità scientifica. Tale indicazione, in base alle statistiche delle misure dell'intensità del vento nell'area di interesse, può interferire con le attività, ma non la impedisce: per circa l'80% - 90% del tempo l'intensità del vento risulta inferiore a tale soglia.

Per valutare le possibili emissioni di calce dovute all'azione del vento nelle fasi successive al suo spargimento sul terreno si ritengono applicabili le modalità di stima previste da "13.2.5 *Industrial Wind Erosion AP-42, Fifth Edition, US-EPA 2006*" relative all'erosione del vento sui cumuli di materiale polverulento.

Effettuando stime di emissione con tali modalità ad un caso esemplificativo (descrittivo di condizioni anemologiche di vento intenso) e quindi stimando le ricadute sottovento a varie distanze mediante un opportuno modello di dispersione, si osserva che è possibile ottenere concentrazioni medie di polveri di calce su 30 e 60 secondi comparabili con la soglia IDLH (25 mg/m³) a distanze anche di varie decine di metri dall'area delle sorgenti, quindi potenzialmente presso recettori vicini posti oltre l'area di cantiere. Ciò conferma la necessità (in mancanza di misure di mitigazione alternative) di definire una misura di cautela avente l'obiettivo di proteggere i recettori in corrispondenza di eventi anemologici caratterizzati da venti intensi, attraverso la sospensione (ed eventuale messa in sicurezza) delle attività di trattamento a calce dei terreni.

Nell'attuale formulazione della prescrizione mancano alcuni elementi operativi per la sua effettiva applicabilità che potrebbero essere inseriti in procedure di dettaglio da definire con il proponente, anche al fine di rimodulare eventualmente il valore di soglia della velocità del vento e/o le sue modalità di misura (come previsto dalla prescrizione stessa), sempre che ne sia verificata l'efficacia nel proteggere i recettori, alla luce degli elementi tecnici e delle elaborazioni contenute nel documento: "Note ed osservazioni sul documento "Chiarimenti sulle prescrizioni (All B)", parte integrante al contributo tecnico istruttorio dell'ARPAT del 12/03/2015 e allegato al presente verbale (v. in particolare, par. 3).

Per quanto riguarda la componente Acque, in merito alla raccolta delle acque in sistemi chiusi si concorda con la soluzione proposta di realizzare "vasche di raccolta naturali" con fianchi e fondo compattati.

Relativamente alle schede di sicurezza (SDS) dei prodotti chimici utilizzati, si precisa che la prescrizione fa riferimento alla necessità di mantenere sui luoghi di lavoro SDS prodotte secondo la nuova normativa attualmente in vigore (CLP) tenuto conto che quelle che erano state presentate con la documentazione risultavano non aggiornate in tal senso;

Prescrizione 9.1 RT (IMPATTO ACUSTICO DEI CANTIERI – FRANTUMATORI)

Nella Valutazione di Impatto Acustico di dettaglio del progetto esecutivo dei cantieri, devono essere tenuti in considerazione i seguenti aspetti:

... omissis ...

- deve essere previsto l'uso di frantumatori meno rumorosi (LWA 110 dBA), salvo che questi siano ritenuti inadeguati sotto l'aspetto tecnico per specifiche lavorazioni. In tal caso l'inadeguatezza dovrà essere documentata con specifica relazione tecnica.

È stato richiesto l'utilizzo di macchinari meno rumorosi (LWA 110 dBA), anche se non previsto dalle normative di settore. Tali specifiche non si ritengono necessarie in quanto in progetto è prevista l'installazione di barriere acustiche per le aree di cantiere dimensionate per garantire una protezione dal rumore notevolmente superiore rispetto al rumore emesso dalla tipologia di macchinari indicati nella prescrizione.

CONSIDERATO e VALUTATO che Il Nucleo di Valutazione Regionale, in merito alla prescrizione n.9.1RT, precisa che:

La prescrizione richiede l'utilizzo di macchinari meno rumorosi (LWA 110 dBA) anche se non previsto dalle normative di settore. ASPI ritiene tali specifiche non necessarie in quanto in progetto è prevista

l'installazione di barriere acustiche per le aree di cantiere dimensionate per garantire una protezione dal rumore notevolmente superiore rispetto al rumore emesso dalla tipologia di macchinari indicati nella prescrizione. Rispetto alla risposta ASPI, occorre chiarire il senso della prescrizione e precisamente che qualora non vengano utilizzati frantumatori con potenza sonora (LWA) uguale o inferiore a 110 dBA (opzione possibile), occorre dare opportuna evidenza e dettaglio, con la documentazione da conservare in cantiere, che tale scelta è dettata da particolari esigenze legate al tipo di lavorazione, che non permette l'utilizzo di macchinari con le caratteristiche acustiche suddette.

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda le **Prescrizioni del Parere CTVA n. 1314 del 02/08/2013** e precisamente ai nn. **1.3; 1.4.2; 2; 4.3; 4.4;**

- Prescrizione n. 1.3: *Adeguamento progettuale ed esecuzione, a seguito di precise e motivate indicazioni che la Regione Toscana dovesse fornire, riguardo eventuali nuove opere (innalzamento della quota delle due carreggiate, nuovi tombini ed adeguamento delle sezioni degli attraversamenti idraulici esistenti) e per quanto di pertinenza di ANSPI, del sistema infrastrutturale in progetto di cui trattasi all'iniziativa di sviluppo dell'aeroporto di Firenze, di cui al PIT per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze relativamente alla nuova pista il progetto delle opere di adeguamento sarà presentato al MATTM per l'ottemperanza;*

ASPI a riguardo, ritiene che: la richiesta di adeguamento progettuale ed esecuzione, a seguito di future indicazioni della Regione Toscana, di eventuali opere (innalzamento della quota delle due carreggiate, Nuova Pista dell'Aeroporto di Firenze, Parco della Piana, ecc.), non è pertinente la procedura in corso per l'iniziativa in oggetto, in quanto è relativa ad aspetti specifici della programmazione infrastrutturale regionale. Peraltro tale prescrizione, che richiede di garantire oggi l'ottemperanza a imprecise prescrizioni future, è inaccettabile perchè lascia di fatto indefinito il progetto su cui è decretata la compatibilità ambientale; conseguentemente, non sarebbe neanche possibile predisporre il progetto, corredato della documentazione espropriativa, per la Conferenza dei Servizi.

VALUTATE le precisazioni presenti nel documento, redatto da ASPI, alla prescrizione n. 1.3, per cui il testo della prescrizione varierà nel modo seguente:

Nell'ambito del procedimento di approvazione dell'opera ex art.81 DPR 616/1977, dovrà essere assicurata la coerenza tra il progetto di cui trattasi ed il progetto di master plan dell'aeroporto di Firenze. Le modifiche progettuali eventualmente necessarie a garantire tale coerenza saranno presentate al MATTM per l'ottemperanza.

- Prescrizione n. 1.4.2: *Possibilità di anticipazione degli interventi di mitigazione del rumore per l'esercizio alla fase di costruzione al fine di evitare i superamenti previsti e conseguentemente la richiesta di deroga da parte delle imprese esecutrici dei lavori;*

ASPI a riguardo, ritiene che: la richiesta di anticipare l'installazione delle barriere acustiche alla fase realizzativa, al fine di evitare la richiesta di deroga da parte delle imprese esecutrici dei lavori, contrasta con la normativa vigente in materia che, nei casi specifici, prevede tale possibilità da parte delle imprese. Peraltro è anche tecnicamente difficile l'anticipazione delle mitigazioni acustiche rispetto alla terza corsia.

VALUTATE le precisazioni presenti nel documento, redatto da ASPI, alla prescrizione n. 1.4.2, per cui il testo della prescrizione varierà nel modo seguente:

[Handwritten signatures and marks at the bottom of the page]

Evitare, per quanto possibile, la richiesta di deroga in caso di previsione dei superamenti nella fase di cantierizzazione, ricorrendo all'installazione di mitigazioni alla sorgente e nella direzione di propagazione;

- Prescrizione n. 2: *Al fine di garantire la più idonea qualità dell'aria per i tratti in cui l'autostrada A11 attraversa i Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Prato, interessati dal Parco agricolo della Piana e dalla qualificazione dell'aeroporto, e il Comune di Pistoia i lavori del Tavolo Tecnico previsto per le tratte autostradali dell'area fiorentina che hanno già avuto un decreto di Compatibilità Ambientale e precisamente la tratta Barberino del Mugello – Firenze nord (DEC-2008-1717 del 17/12/2008) e Firenze sud – Incisa (DEC-2007-897 del 19/11/2007), dovranno interessare anche la presente tratta. Qualora prima dell'entrata in esercizio della terza corsia autostradale le attività del Tavolo Tecnico non fossero concluse o non fosse ritenuto possibile produrre gli approfondimenti richiesti ossia la definizione del punto di equilibrio tra i flussi veicolari, le velocità di percorrenza e le emissioni inquinanti, la velocità massima consentita per il tratto in progetto è fissata in 110 km/h, in luogo dei 130 km/h previsti dal Codice della Strada;*

ASPI a riguardo, ritiene che: *la prescrizione di adottare un limite di velocità pari a 110 km/h vanifica completamente lo sforzo realizzativo connesso all'ampliamento a tre corsie e si pone altresì in contrasto con il dettato normativo. Infatti il tema dei limiti di velocità è di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in considerazione di quanto contenuto nel D.Lgs. 285/1992 (Codice della Strada) all'art. 13, secondo il quale le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, che vengono emesse al MIT, sono già "improntate alla sicurezza della circolazione di tutti gli utenti della strada, alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico per la salvaguardia degli occupanti degli edifici adiacenti le strade ed al rispetto dell'ambiente..." Non a caso il DM 6792/2001, emesso proprio in applicazione del suddetto art. 13 del C.d.S. e sulla base del quale sono stati definiti gli aspetti di carattere progettuale e funzionale per l'ampliamento dell'A11, recita che "le finalità relative alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico previsto dall'art. 13 del C.d.S. ... sono più propriamente perseguibili attraverso specifiche normative che esulano dalla definizione delle caratteristiche funzionali e geometriche dell'asse." Conseguentemente, non è possibile accettare una prescrizione che, per finalità di riduzione dell'inquinamento ambientale, intervenga sulle caratteristiche funzionali dell'asse, come la velocità di progetto del tratto autostradale.*

VALUTATE le precisazioni presenti nel documento, redatto da ASPI, alla prescrizione n. 2, per cui il testo della prescrizione varierà nel modo seguente:

Al fine di garantire la più idonea qualità dell'aria per i tratti in cui l'Autostrada A11 attraversa i comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Prato, interessati dal parco della piana e dalla qualificazione aeroportuale e il Comune di Pistoia, dovrà essere stipulato un protocollo operativa tra Autostrade per l'Italia S.p.A., Regione Toscana, ARPAT ed EE.LL interessati, in coerenza con quanto previsto dai piani d'azione a breve termine come definito dall'art. n.10 del D.Lgs 155/2010.

Il protocollo operativa dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando la rete di monitoraggio della qualità dell'aria rilevi il superamento dei valori di attenzione e di intervento per almeno gli inquinanti PM10, PM2,5, NO2 e CO. Dovrà essere attuata una sperimentazione per la definizione del contributo emissivo autostradale all'inquinamento dell'aria rispetto ai livelli di fondo e per verificare le concentrazioni stimate nell'area di dominio afferente al modello di ricaduta utilizzato nello SIA .

In accordo con ARPAT e con costi di impianto e di esercizio a carico di Autostrade per l'Italia S.p.A. , almeno sei mesi prima inizio lavori , dovrà essere posizionata una centralina dedicata di rilevamento qualità dell'aria da ubicarsi nell'intorno Casello Autostradale Stagni di Focognano-Oasi WWF.

Al termine del primo anno di esercizio III Corsia, qualora il contributo emissivo autostradale al valore di fondo sia superiore ai valori stimati dal modello dello SIA e contribuisca significativamente al

superamento dei valori di intervento, dovranno essere applicate le misure ed i provvedimenti definiti nel protocollo operativo, coerenti con la normativa per la tutela della salute, idonei a ridurre le emissioni di competenza Autostrade per l'Italia S.p.A. in tutti i territori dei Comuni attraversati dalla nuova opera.

- Prescrizione n. 4.3: *Le successive fasi progettuali dovranno consentire di accertare che non venga ridotto l'attuale livello di sicurezza idraulica e conformarsi alle indicazioni del PAI ovvero dalle norme regionali in materia (LR 21/2012, regolamento 53/R/2012 ecc) e nel caso emergesse la necessità di ulteriori interventi gli stessi dovranno essere verificati attraverso i lavori del Comitato di Controllo di cui al successivo punto 6;*

ASPI a riguardo, ritiene che: *la richiesta di verificare che non venga ridotto l'attuale livello di sicurezza idraulica e di conformarsi alle indicazioni del PAI non tiene conto di quanto già previsto in progetto e degli accordi raggiunti con la Regione, che sono stati finalizzati proprio all'individuazione degli interventi effettivamente necessari sulle opere di attraversamento. La scrivente ritiene quindi ottemperata la prescrizione, secondo le modalità descritte al punto 6.3 RT della presente nota. In cui si precisa che gli approfondimenti di carattere idraulico richiesti verranno eseguiti per gli attraversamenti idraulici per i quali, come indicato nel progetto definitivo presentato nell'ambito della procedura di VIA, che riporta le verifiche eseguite sui corsi d'acqua con diverse metodologie e vari tempi di ritorno, non è verificata l'adeguatezza idraulica per la portata con tempo di ritorno duecentennale. Per tali opere, in sede di Conferenza di Servizi, si prevede di riportare le verifiche idrauliche in moto permanente, al fine di evidenziare la compatibilità idraulica del manufatto autostradale con riferimento alla portata transitante in alveo, senza ridurre quindi l'attuale livello di sicurezza idraulica. ASPI è comunque disponibile ad anticipare tali approfondimenti appena disponibili.*

VALUTATE le precisazioni presenti nel documento, redatto da ASPI, alla prescrizione n. 4.3, per cui il testo della prescrizione varierà nel modo seguente:

Le successive fasi progettuali dovranno consentire di accertare che non venga ridotto l'attuale livello di sicurezza idraulica e conformarsi alle indicazioni del PAI ovvero alle norme regionali in materia (LR 21/2012, regolamento 52/R/2012 ecc).

- Prescrizione n. 4.4: *Nelle successive fasi di approvazione dell'opera in oggetto e nel corso della sua realizzazione il proponente si dovrà impegnare a contattare le autorità competenti per verificare la presenza di progetti finanziati che potranno comportare l'adeguamento delle condizioni di deflusso di monte dei corpi idrici attraversati e, se del caso, proporre al Comitato di Controllo di cui al successivo punto 5 la sottoscrizione di apposite convenzioni con le quali verranno individuate le condizioni e i criteri di attuazione dei necessari interventi di adeguamento degli attraversamenti idraulici, anche in rapporto al contesto territoriale interessato. Ciò in particolare qualora l'Autorità idraulica competente provveda ad adeguare, nel rispetto della piena duecentennale, le sezioni di attraversamento dei corsi d'acqua situate a monte dei manufatti autostradali interessati;*

ASPI a riguardo, ritiene che: *la richiesta non risulta pertinente il progetto di terza corsia in quanto è improprio conferire alla scrivente l'obbligo di contattare gli Enti territoriali sull'esistenza di progetti già finanziati di messa in sicurezza del reticolo idraulico di loro competenza. Tale prescrizione non tiene inoltre conto dei precedenti accordi raggiunti con la Regione sull'argomento in esame.*

VALUTATE le precisazioni presenti nel documento, redatto da ASPI, alla prescrizione n. 4.4, per cui il testo della prescrizione varierà nel modo seguente:

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

Nelle successive fasi di approvazione dell'opera in oggetto il Proponente dovrà coordinare le fasi progettuali delle sezioni di attraversamento dei corsi d'acqua in adeguamento alle condizioni di deflusso di monte dei corpi idrici attraversati per i quali l'Autorità idraulica competente abbia già provveduto ad adeguare od abbia finanziato ed approvato i progetti di adeguamento alla piena duecentennale.

VALUTATE le motivazioni contenute nel documento ASPI, relativo alla richiesta di chiarimenti circa le prescrizioni del parere CTVA n.1314/2013, **ed accertato che:**

- sono stati approvati nuovi strumenti di pianificazione regionali (PIT) che hanno portato ad una revisione del quadro prescrittivo;
- la definizione della limitazione della velocità di percorrenza che era stata rimessa al Tavolo Tecnico, non trova più possibilità di definizione, a causa della mancanza dell'istituzione dello stesso;
- l'adeguamento delle sezioni di attraversamento dei corsi d'acqua, si rende necessario alle condizioni di deflusso di monte, nel caso in cui l'Autorità idraulica competente, abbia già provveduto ad adeguare od abbia finanziato ed approvato i progetti di adeguamento alla piena duecentennale;

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO

La Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

RITIENE

Per quanto riguarda le Prescrizioni del Parere della Regione Toscana, condivisibile il Parere Tecnico del Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale Regionale n. 100 del 20/03/2015, contenente la valutazione del documento elaborato da ASPI, riguardante le modalità attuative delle prescrizioni contenute nel Parere Regionale n. 92 del 30/05/2013, compreso le precisazioni relative alle prescrizioni nn. 6.10.a.8; 9.8, 5.13, e 9.1;

Per quanto riguarda il Quadro prescrittivo del Parere CTVA n. 1314 del 02/08/2013, esso sarà modificato alle prescrizioni nn. 1.3; 1.4.2; 2; 4.3; 4.4, pertanto il nuovo quadro prescrittivo, che sostituisce quello precedente (Parere n. 1324/2013), sarà il seguente:

1. Il progetto dell'intervento deve essere implementato prima della chiusura della Conferenza dei Servizi con un progetto di inserimento ambientale a carattere complessivo dell'opera che dovrà contenere in modo integrato e sinergico le attenzioni necessarie affinché sia garantita l'integrazione dell'opera con l'ambiente. Al riguardo si ritengono prioritari i seguenti aspetti:
 - 1.1. Sistemazione delle zone comprese tra l'opera e i ricettori interessati da fenomeni di inquinamento acustico nel caso in cui si presentino le seguenti evenienze:
 - 1.1.1. Premesso che gli interventi diretti sui ricettori sono da autorizzarsi nei limiti di cui non vi sia nessun'altra possibilità di intervento e premesso anche che il SIA – stante alcuni sforamenti dei limiti regolamentari – prevede alcuni interventi puntuali, dovranno essere messi in atto ulteriori interventi di tipo vegetazionale (anche parziali), ove possibile, di ulteriore attenuazione del rumore per garantire l'uso delle pertinenze stesse;
 - 1.1.2. Reale attenuazione del rumore per gli edifici sensibili ivi incluso l'edificio scolastico presente nel tratto A11 Monsummano
 - 1.1.3. Accertamento delle reali condizioni acustiche per le realtà industriali prossime all'opera per accertare se le attività in esse svolte pongono l'effettiva necessità del perseguimento del confort acustico previsto dalla normativa (limite di zona).
 - 1.2. Implementazione nella progettazione di dettaglio dei "corridoi verdi" previsti dal progetto definitivo in termini di sistemazioni ambientali qualora ciò non implichi modifiche strutturali dell'opera in progetto;
 - 1.3. Nell'ambito del procedimento di approvazione dell'opera ex art. 81 DPR 616/1977 dovrà essere assicurata la coerenza tra il progetto di cui trattasi ed il progetto di Master Plan dell'Aeroporto di Firenze. Le modifiche progettuali eventualmente necessarie a garantire tale coerenza saranno presentate al MATTM per l'ottemperanza;

- 1.4. Interventi di sistemazione ambientale con particolare riguardo a quanto necessario per la protezione del contesto territoriale dalle attività di realizzazione ovvero dai cantieri, sviluppando nel dettaglio il sistema integrato di protezione già previsto nel progetto e nelle modalità gestionali, opportunamente verificato ed integrato considerando:
 - 1.4.1. Sostituzione della recinzione di cantiere con un idoneo sistema di filtro delle polveri e di attenuazione del rumore ponendo particolare attenzione anche al suo inserimento paesaggistico e limitando l'intervento all'altezza massima di 2 m in caso di opere fisse e non di carattere vegetale
 - 1.4.2. Evitare, per quanto possibile, la richiesta di deroga in caso di superamenti nella fase di cantierizzazione, ricorrendo all'installazione di interventi di mitigazione alla sorgente e nella direzione di propagazione;
2. Al fine di garantire la più idonea qualità dell'aria per i tratti in cui l'Autostrada A11 attraversa i comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Prato, interessati dal parco della piana e dalla qualificazione aeroportuale e il Comune di Pistoia, dovrà essere stipulato un protocollo operativa tra Autostrade per l'Italia S.p.A., Regione Toscana, ARPAT ed EE.LL interessati, in coerenza con quanto previsto dai piani d'azione a breve termine come definito dall'art. n.10 del D.Lgs 155/2010.

Il protocollo operativa dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando la rete di monitoraggio della qualità dell'aria rilevi il superamento dei valori di attenzione e di intervento per almeno gli inquinanti PM10, PM2,5, NO2 e CO. Dovrà essere attuata una sperimentazione per la definizione del contributo emissivo autostradale all'inquinamento dell'aria rispetto ai livelli di fondo e per verificare le concentrazioni stimate nell'area di dominio afferente al modello di ricaduta utilizzato nello SIA .

In accordo con ARPAT e con costi di impianto e di esercizio a carico di Autostrade per l'Italia S.p.A. , almeno sei mesi prima inizio lavori , dovrà essere posizionata una centralina dedicata di rilevamento qualità dell'aria da ubicarsi nell'intorno Casello Autostradale Stagni di Focognano-Oasi WWF.

Al termine del primo anno di esercizio III Corsia, qualora il contributo emissivo autostradale al valore di fondo sia superiore ai valori stimati dal modello dello SIA e contribuisca significativamente al superamento dei valori di intervento, dovranno essere applicate le misure ed i provvedimenti definiti nel protocollo operativo, coerenti con la normativa per la tutela della salute, idonei a ridurre le emissioni di competenza Autostrade per l'Italia S.p.A. in tutti i territori dei Comuni attraversati dalla nuova opera;
3. Per quanto riguarda il **piano di utilizzo** si dovrà tenere conto di quanto già indicato nel parere n. 1280 del 28 giugno 2013. In riferimento al C. 6 dell'art. 5 del DM 16112012 si precisa che la durata di validità del PdU è di 40 mesi dall'inizio dei lavori, che devono avvenire entro due anni dalla data di emanazione del Decreto di compatibilità ambientale.
4. In merito agli **aspetti idraulici** si dovrà:
 - 4.1. Ai fini della sicurezza idraulica, si dovrà dare seguito alla soluzione gestionale indicata dalla Società proponente tramite l'attivazione di procedure riconducibili all'ambito della protezione civile e dovranno essere debitamente informati i soggetti competenti in materia di protezione civile in merito alle condizioni connesse alla pericolosità idraulica ai fini dell'indispensabile aggiornamento dei piani di protezione civile per la corretta pianificazione d'evento prevista dalla normativa vigente;
 - 4.2. In merito al recupero dei volumi sottratti alla libera esondazione dovuto alla realizzazione del rilevato autostradale, si richiede al proponente di effettuare il calcolo di detti volumi con riferimento a tutta la superficie interessata da esondazione per evento duecentennale. Si richiede inoltre di redigere, nelle successive fasi approvative dell'opera, uno specifico accordo con le autorità idrauliche competenti, al fine di definire le modalità di finanziamento da parte del Proponente per l'intervento di recupero dei suddetti volumi. L'approvazione del progetto di detto intervento sarà a cura dell'autorità competente in materia (Regione Toscana/Autorità di Bacino del Fiume Arno);
 - 4.3. Le successive fasi progettuali dovranno consentire di accertare che non venga ridotto l'attuale livello di sicurezza idraulica e conformarsi alle indicazioni del PAI ovvero dalle norme regionali in materia (LR 21/2012, regolamento 53/R/2012 ecc);
 - 4.4. Nelle successive fasi di approvazione dell'opera in oggetto il Proponente dovrà coordinare le fasi progettuali delle sezioni di attraversamento dei corsi d'acqua in adeguamento alle condizioni di deflusso di monte dei corpi idrici attraversati per i quali l'Autorità idraulica competente abbia già

provveduto ad adeguare od abbia finanziato ed approvato i progetti di adeguamento alla piena duecentennale;

- 4.5. Attraverso le attività del Comitato di controllo di cui al punto 6 dovranno essere definite le attività per la gestione idraulica del "nodo di Peretola" e la loro ripartizione tra il proponente, per i tratti di competenza autostradale, e il comune di Firenze;
- 4.6. In merito all'interferenza dell'ampliamento autostradale con le quattro casse d'espansione per la laminazione delle piene del fiume Bisenzio e dei torrenti Marina e Marinella, segnalate dalla Provincia di Firenze nel proprio parere e individuate dal PAI del fiume Arno Stralcio riduzione del rischio idraulico (DPCM 5/11/99), codificate con le sigle BISENZIO 027, MARINELLA 006, BISENZIO 028 e MARINA 004 nelle successive fasi di approvazione dell'opera, dovranno prendere contatti con il competente ufficio della Provincia di Firenze al fine di coordinare le progettazioni e di inviare alla Regione Toscana le risultanze di tali contatti;
5. Dovrà essere costituito un "Comitato di Controllo" per gli aspetti ambientali e socio-economici che dovrà essere attivato dal Proponente a propria cura e spese con la partecipazione di rappresentanti che saranno segnalati dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dalla Regione Toscana, dall'ARPAT e dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno. Detto Comitato avrà il compito di verificare l'attuazione delle prescrizioni in fase di progettazione esecutiva e di realizzazione dell'opera e di verifica rispetto all'attuazione del Sistema di monitoraggio ambientale. In sede di istituzione del Comitato dovranno essere concordate specifiche fidejussioni a garanzia della realizzazione delle opere di mitigazione ambientale degli impatti in fase di cantiere, nonché delle opere di ripristino ambientale.
6. Dovrà essere aggiornato il Piano di Monitoraggio Ambientale dell'opera, che dovrà essere concordato con l'ARPAT e dovrà porre particolare attenzione ai seguenti aspetti:
 - 6.1. campagna di rilevazioni da effettuarsi prima dei lavori sullo stato di consistenza degli edifici limitrofi alle opere relative allo svincolo urbano di Peretola e successivamente con una campagna di rilevazioni delle eventuali deformazioni indotte sugli edifici stessi;
 - 6.2. in relazione alla componente atmosfera, dovranno essere precisati punti di misura anche nelle zone interessate dalle attività di cantiere, laddove sia anche presente una elevata concentrazione di recettori sensibili;
 - 6.3. si dovrà verificare l'adozione di dispositivi e sistemi di informazione, in corrispondenza degli accessi alla rete, sullo stato del traffico dell'infrastruttura e dei dispositivi e sistemi di informazione lungo la rete autostradale utili a sensibilizzare l'utenza sui temi del risparmio, dell'ambiente e della sicurezza;
 - 6.4. dovranno essere costantemente garantite le verifiche delle operazioni tese a minimizzare i disagi per la popolazione originati dalla polverosità, come ad es. il lavaggio delle ruote e la bagnatura delle strade interne ed esterne ai cantieri, l'eventuale asfaltatura di strade e piste, la copertura del carico, l'utilizzazione di automezzi regolamentari, idonei sistemi di trasferimento del materiale, il monitoraggio degli impianti di abbattimento
 - 6.5. relativamente all'ambiente idrico:
 - 6.5.1. nel set di Misure A3 deve essere inserito anche il parametro pH;
 - 6.5.2. nei punti a valle dei possibili impatti sui corsi d'acqua in monitoraggio deve essere previsto il posizionamento di un analizzatore in continuo di torbidità e pH con segnalatore per eventuali anomalie;
 - 6.5.3. il piano di monitoraggio deve prevedere l'identificazione di valori di soglia, di "attenzione" e di "intervento". I valori stessi saranno definiti a seguito dei risultati dell'ante operam, insieme ai comportamenti da assumere in caso di superamento delle soglie medesime;
 - 6.5.4. anche per i due punti individuati sul Torrente Brana, uno a monte (A11-FP-AG-SU-BR-11) e l'altro a valle (A11-FP-AG-SU-BR-12) dell'intervento previsto, deve essere effettuata la determinazione dell'indice STAR_ICMi - Metodo MacrOper (Set di Misure A6) e dell'Indice di Qualità Morfologica (Set di Misure A7);
 - 6.5.5. devono essere individuati due punti di monitoraggio anche sul Fosso Settola, uno a monte e l'altro a valle dell'intervento previsto;
 - 6.5.6. tra i parametri per il monitoraggio delle acque sotterranee, devono essere considerati nel set di Misure B3 anche gli idrocarburi, in modo da verificare le eventuali interferenze tra l'acquifero e le opere in sottoterraneo previste;
 - 6.6. relativamente alla componente Fauna dovrà essere prevista un'attività di monitoraggio inerente la corretta esecuzione e la verifica finale dei ripristini ambientali previsti;

- 6.7. con riferimento al rumore e in considerazione dell'entità delle lavorazioni previste nell'ambito dello svincolo urbano di Peretola, dovrà essere prevista una o più postazioni per il monitoraggio del rumore nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam, con modalità di dettaglio da concordare con il Comune di Firenze. I dati di monitoraggio devono essere inviati al Comune stesso, affinché possa essere verificata l'efficacia delle barriere acustiche previste e quindi la validità del modello acustico presentato dalla società proponente;
- 6.8. in merito alla gestione delle emergenze in ambito acustico in fase di cantiere, dovranno essere inserite nel Piano di Monitoraggio Ambientale le condizioni relative alle tempistiche d'intervento e di verifica;
- 6.9. Si dovrà prevedere l'istituzione di un programma di gestione dell'impatto acustico delle attività di cantiere supportato da uno specifico piano;
- 6.10. Il Piano di monitoraggio ambientale aggiornato dovrà essere trasmesso al MATTM per la verifica e dovrà essere creata un'idonea banca dati per la raccolta, sistematizzazione, analisi e diffusione dei dati che dovranno essere resi disponibili in tempo reale all'ARPAT.
7. Dovranno essere ottemperate presso la Regione Toscana tutte le prescrizioni di cui al parere n. 92, così come rielaborate nel Parere Tecnico del Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale Regionale n. 100 del 20/03/2015;
8. Dovranno essere ottemperate presso il MATTM tutte le prescrizioni richieste dall'Autorità di Bacino ove non espressamente comprese nel presente quadro prescrittivo.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

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

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

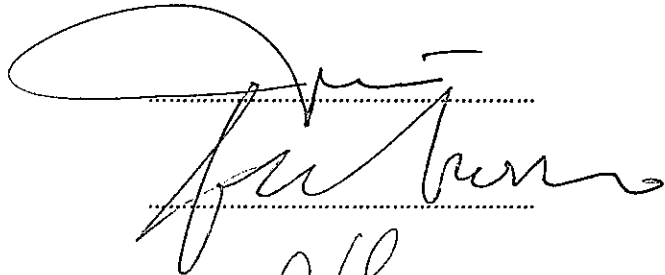
Prof. Saverio Altieri

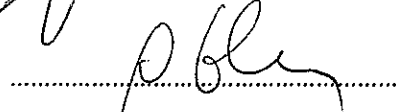
Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

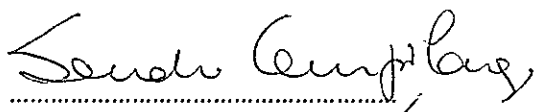
Avv. Filippo Bernocchi

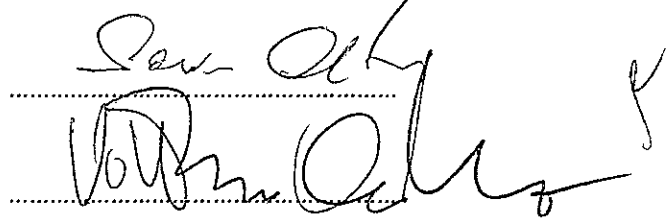
Ing. Stefano Bonino

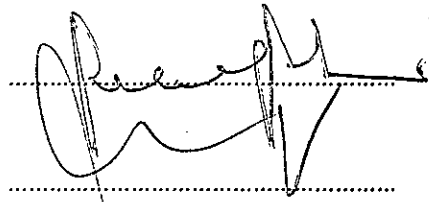




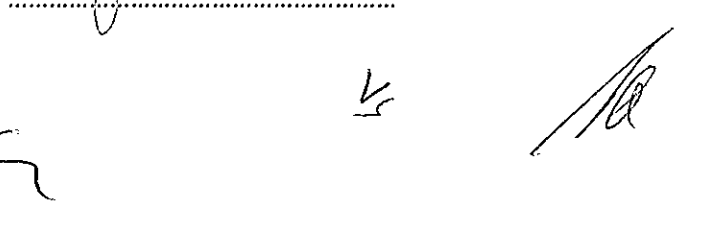
ASSENTE







ASSENTE













Dott. Andrea Borgia

Borgia

Ing. Silvio Bosetti

Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Santa De Donno

Cons. Marco De Giorgi

ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro

Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo

ASSENTÉ

Ing. Graziano Falappa

Falappa

Arch. Antonio Gatto

ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

~~Ing. 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

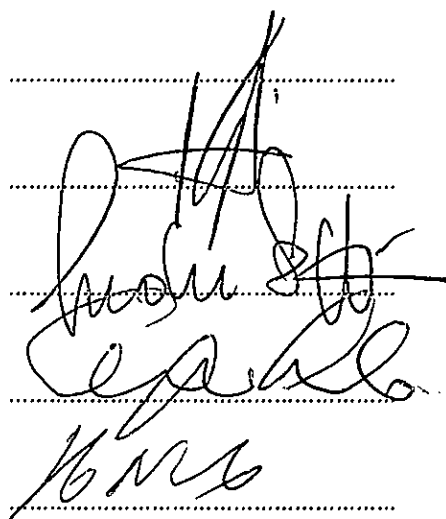
Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

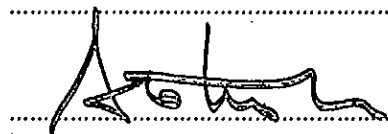
Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

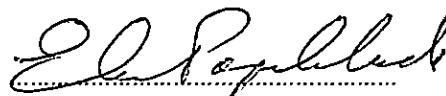
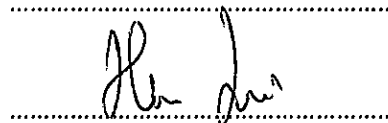


ASSENTE

ASSENTE

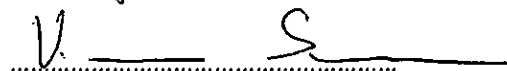
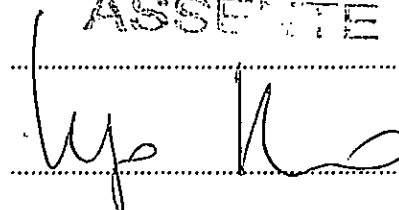


ASSENTE



ASSENTE

ASSENTE



ASSENTE

ASSENTE