



43  
RW

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

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

\* \* \*

Parere n. 236A del 21/04/2017

Progetto	<p style="text-align: center;"><b>ID_VIP: 2905</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Progetto "Ampliamento dell'Interporto della Toscana Centrale" nei Comuni di Prato (Po) e Campi Bisenzio (Fi)</b></p> <p style="text-align: center;"><i>Istruttoria VIA</i> (ex art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.)</p>
Proponente	<p style="text-align: center;"><b>Interporto della Toscana Centrale S.p.A.</b></p>

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including the number '43' at the top and various illegible signatures and initials.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the number '43' at the top right and various illegible signatures and initials.

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

**VISTA** la nota prot. n. 969/DVA del 14/01/2015, acquisita al prot. n. 124/CTVA del 20/01/2015, con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali di questo Ministero (di seguito "DVA"), ha comunicato la *procedibilità* dell'istanza di *pronuncia di compatibilità ambientale* presentata dalla Società "Interporto della Toscana Centrale S.p.A." (di seguito "Proponente") per la proposta di "Ampliamento dell'Interporto della Toscana Centrale nei Comuni di Prato (Po) e Campi Bisenzio (Fi)";

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

**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 della Tutela del Territorio e del Mare, a norma dell'art. 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 CTVA VIA e 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 14/05/2007, 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 e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

**VISTO** il Decreto legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della CTVA - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 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 di nomina dei componenti della CTVA VIA e VAS prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 e s.m.i.;

**VISTO** il Decreto Legge 24 giugno 2014 n.91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea" ed in particolare l'art.12, comma 2, con il quale si dispone la proroga le funzioni dei CTVA VIA e VAS in carica alla data dell'entrata in vigore del detto D.L. fino al momento della nomina della nuova Commissione;

**VISTO** il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

**VALUTATA** la congruità del valore dell'opera dichiarata dal proponente ai fini della determinazione dei conseguenti oneri istruttori, i cui esiti sono comunicati alla Direzione Generale con separata nota";

**CONSIDERATO** che il Proponente ha fornito l'elenco delle autorizzazioni necessarie per la realizzazione dell'opera, che si riporta nella tabella seguente. Con la sigla NP si intendono le Autorizzazioni non pertinenti alla tipologia d'opera:

<i>Autorizzazioni ambientali</i>	<i>Riferimenti normativi</i>	<i>Oggetto del regime autorizzativo</i>	<i>Autorità competente</i>	<i>Acquisita</i>
Autorizzazione Integrata Ambientale	D.Lgs.152/2006 e s.m.i. – Parte Seconda, Titolo III bis	Prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento	Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare Regione/Provincia	NP
Nulla Osta di Fattibilità (NOF)	D.Lgs.334/1999 e s.m.i. (art.21, c.3) D.Lgs.19/3/2001 (art.3) D.Lgs.238/2005 e s.m.i.	Controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose	Comitato Tecnico Regionale	NP

<i>Autorizzazioni ambientali</i>	<i>Riferimenti normativi</i>	<i>Oggetto del regime autorizzativo</i>	<i>Autorità competente</i>	<i>Acquisita</i>
Emissioni dei gas a effetto serra	D.Lgs.216/2006	Rilascio in atmosfera dei gas a effetto serra a partire da fonti situate in un impianto	Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare (Comitato nazionale di gestione e attuazione della direttiva 2003/87/CE)	NP
Deposito temporaneo, stoccaggio rifiuti (deposito preliminare)	D.Lgs.152/2006 s.m.i. (art.183)	Gestione dei rifiuti	Provincia o eventuale altro soggetto delegato	NP
Utilizzo terre e rocce da scavo	D.M.161/2012	Gestione dei materiali da scavo	Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare	NP
Immersione in mare di materiale derivante da attività di escavo e attività di posa in mare di cavi e condotte	D.Lgs.152/2006 e s.m.i. (Art. 109) D.M.24/01/1996	Gestione dei sedimenti marini connessi con determinate attività	Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare	NP
Scarichi idrici	D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. (Parte Terza, Capo III ) Norme regionali di settore	Gestione acque reflue	Provincia o eventuale altro soggetto delegato (ATO, Comune)	NO
Prelievo e utilizzo acque, superficiali e sotterranee	R.D.1775/1933 D.Lgs.152/2006 e s.m.i. (Parte Terza, Capo II ) Norme regionali di settore	Gestione risorse idriche	Provincia o eventuale altro soggetto delegato (ATO, Comune)	NO
Autorizzazione paesaggistica	D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. (artt. 146 e 159) D.P.C.M. 12/12/2005	Aree soggette a vincolo paesaggistico	Ministero per i Beni e le Attività Culturali	NO
Verifica preventiva dell'interesse archeologico	D.Lgs.42/2004 (art.28 c.4) D.Lgs.163/2006 (artt.96-97)	Lavori pubblici in aree di interesse archeologico	Soprintendenza archeologica territorialmente competente	SI
Parere / autorizzazione/nulla osta compatibilità idrogeologica	D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. (Parte Terza, art.67) Piani di Assetto Idrogeologico	Aree a pericolosità / rischio idraulico e/o geomorfologico	Autorità di Bacino/Distretto	NO
Parere/nulla osta in area naturale protetta	Legge 394/1991 Norme istitutive e regolamentari delle aree protette	Aree naturali protette di livello nazionale, regionale, locale (Parco nazionale, Parco regionale, Riserva, ...)	Ente Parco (o altra Autorità di gestione dell'area naturale protetta)	NP
Vincolo idrogeologico	R.D.30/12/1923, n.3267 R.D.L.16/05/1926, n.1126 Norme regionali di settore	Aree soggette a vincolo idrogeologico	Varie (Regione, Provincia, Comune)	NP

**VISTA e CONSIDERATA** la documentazione costituita dai seguenti elaborati:

- *Progetto di ampliamento e relativo Studio di impatto ambientale*, così come nel seguito descritto, presentati da Interporto della Toscana Centrale SpA in data 16 dicembre 2014 con nota prot. 1162, unitamente all'istanza di pronuncia di compatibilità ambientale;
- *Documentazione di integrazioni volontarie alla procedura di valutazione di impatto ambientale*, presentata da Interporto della Toscana Centrale SpA con nota prot. 272/15, successivamente posta in consultazione a seguito dell'avvenuta pubblicazione del relativo avviso al pubblico, così come comunicato dal Proponente con nota prot. 405/2015;
- *Documento di chiarimenti ed integrazioni alla richiesta di cui alla nota DVA-2015-0016925*, presentato da Interporto della Toscana Centrale SpA con nota prot. 778 del 25 Novembre 2015, indicato come "Documento di integrazioni".

**PRESO ATTO**, che in data 16 dicembre 2014 è stato pubblicato l'avviso di avvenuto deposito della documentazione relativa all'istanza di valutazione di impatto ambientale sui quotidiani La Repubblica ed il Tirreno;

**PRESO ATTO**, che in data 31 maggio 2015 è stato pubblicato l'avviso di avvenuto deposito della documentazione integrativa sui quotidiani La Repubblica ed il Tirreno;

**CONSIDERATO** che risultano pervenute alla Commissione le seguenti osservazioni e pareri espressi a seguito della pubblicazione degli annunci sui quotidiani:

<i>N</i> Osservante	<i>Sintesi dell'osservazione</i>	<i>Controdeduzione</i>
1 Leroy Merlin Italia S.r.l. in data 15/01/2016 (DVA-2016-0000987 del 15/01/2016)	Leroy Merlin Italia Srl, affermando di avere la piena disponibilità di un'area di circa 80.000 m <sup>2</sup> in Comune di Campi Bisenzio – località Gonfienti ed avendo presentato al Comune di Campi Bisenzio un Piano attuativo di iniziativa privata denominato "PMU 2.1A" con istanza P. G. n. 55931 del 14 Ottobre 2015, con riferimento ai temi seguenti osserva che: <ul style="list-style-type: none"> <li>• le aree oggetto del progetto di ampliamento non sono nella disponibilità di Interporto della Toscana Centrale SpA; secondo gli strumenti urbanistici del Comune di Campi Bisenzio, le aree oggetto del progetto in valutazione sono sottoposte a vincolo preordinato all'esproprio e che, essendo la durata di detto vincolo fissata in cinque anni ai sensi dell'art. 9 del DPR 327/2001, questo debba ritenersi decaduto;</li> <li>• insussistenza della necessità da parte di Interporto della Toscana Centrale SpA a procedere all'attuazione del previsto ampliamento dell'infrastruttura interportuale.</li> </ul>	Con riferimento alla disponibilità delle aree da parte del Proponente, la tematica esula dalla valutazione di impatto ambientale dell'iniziativa. In merito al giudizio di insussistenza della necessità di ampliamento di Leroy Merlin Italia S.r.l., si fa riferimento a quanto nel seguito indicato circa le motivazioni dell'iniziativa progettuale.
2 Immobiliare Centro 'P' S.r.l., Immobiliare del Monte Snc, Philia s.r.l. e Sig. Lorenzo Baldassini in data 25/02/2015 (DVA-2015-0005222 del 25/02/2015)	Gli scriventi, proprietari di alcune aree localizzate nel Comune di Campi Bisenzio ed interessate dall'ampliamento in progetto, in relazione ai temi seguenti osservano che: <ul style="list-style-type: none"> <li>• il Proponente non detiene alcun diritto reale sulle aree oggetto di intervento, nonché che il vincolo preordinato all'esproprio contenuto negli strumenti urbanistici del Comune di Campi Bisenzio non ha più efficacia;</li> <li>• il traffico veicolare indotto dall'ampliamento dell'interporto sarà incrementato.</li> </ul>	Con riferimento alla disponibilità delle aree da parte del Proponente, la tematica esula dalla valutazione di impatto ambientale dell'iniziativa. In merito al tema del traffico il Proponente ha eseguito uno studio specifico
3 Dott. Andrea Vannini in data 25/02/2015 (DVA-00-2015-0005304 del 25/02/2015)	L'osservante affronta i temi seguenti rilevando che: <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'area di intervento, pur a fronte della sua localizzazione all'interno di un contesto infrastrutturato, conserva ancora alcune caratteristiche che la rendono fruibile da diverse specie, alcune delle quali protette a livello regionale. A tale riguardo è segnalata la presenza del Tritone punteggiato, non indicato nello studio condotto dall'Università di Firenze, e paventata la possibilità che siano presenti anche il Tritone crestato e la Raganella, queste ultime protette dalla Direttiva Habitat, oltre che dalla normativa regionale;</li> <li>• si evidenzia come campionamenti non correttamente pianificati possano sottostimare densità e presenza di questi animali.</li> </ul>	Con le intergrazioni documentali, il Proponente ha fornito un approfondimento effettuato dall'università di Firenze sull'erpetofauna.
4 Sig. Daniele Baldi in data 18/02/2015 (DVA-00-2015-	L'osservazione è riferita ai seguenti ai beni e tutela archeologica:	Con riferimento al vincolo Archeologico,

N Osservante	Sintesi dell'osservazione	Controdeduzione
0004545 del 18/02/2015)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• si evidenzia una carenza della documentazione presentata nella descrizione del contesto di intervento, individuato nella Città Etrusca di Gonfienti e più in generale del suo territorio, e se ne paventa la compromissione per effetto della realizzazione dell'ampliamento;</li> </ul>	<p>la nuova configurazione progettuale non è più localizzata in sovrapposizione a tale vincolo. Sono inoltre stati effettuati dei sondaggi al fine di caratterizzare la nuova area, del cui esito negativo è dato conto nelle note della Soprintendenza e del MIBACT, ed in ultimo, è prevista la presenza di un archeologo durante gli scavi.</p> <p>Si ricorda inoltre che è stata predisposta la Relazione Paesaggistica, consegnata con le integrazioni.</p>
5 Arch. Salvatore Gioitta in data 12/02/2015 (DVA-2015-0003869 del 12/02/2015)	<p>I temi affrontati riguardano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• il mancato rispetto del vincolo archeologico per la realizzazione del bacino di laminazione;</li> <li>• la motivazione dell'iniziativa basata sulla diversione modale gomma – ferro, dato che già attualmente il trasporto su ferro è assai minore di quello che l'interporto è in grado di gestire;</li> <li>• le carenti analisi a supporto dell'affermazione che la presunta conversione gomma – ferro potrà migliorare l'impatto sul traffico, sulla qualità dell'aria e sul rumore;</li> <li>• non conformità con il Regolamento Urbanistico di Campi Bisenzio, in quanto il previsto bacino di laminazione è più ampio della zona destinata a cassa di espansione in esso definita;</li> <li>• non conformità con il Piano di Coordinamento Provinciale che prevede un polo ferroviario in luogo dell'interporto;</li> <li>• non conformità con il Parco Agricolo della Piana, in particolare per l'area in cui si prevede la localizzazione del bacino di laminazione;</li> <li>• manchevoli giustificazioni relative a benefici e finalità;</li> <li>• non è stato considerato il Regolamento Urbanistico del Comune di Prato;</li> <li>• manca l'analisi delle coerenze cogli obiettivi ambientali del Piano di Indirizzo Territoriale e del Parco Agricolo della Piana;</li> <li>• mancano misure di mitigazione e compensazione correlate con la fase di esercizio;</li> <li>• mancano analisi relative all'impatto sull'acqua e ai sistemi di depurazione;</li> <li>• vi sono incongruenze circa le finalità dell'intervento;</li> <li>• mancanza alternative, con particolare riferimento all'alternativa zero;</li> </ul>	<p>Con riferimento a quanto osservato rispetto al bacino di laminazione, si evidenzia che questo è stato ricollocato e la nuova configurazione è stata fornita con le integrazioni che sono state ripubblicate.</p> <p>Per quanto concerne il tema della diversione modale, delle finalità e delle alternative si rimanda a quanto indicato nel seguito del presente parere in riferimento al quadro progettuale.</p> <p>Per quanto concerne i riferimenti alla pianificazione si rimanda a quanto indicato nel seguito del presente parere in riferimento al quadro programmatico.</p> <p>Con le integrazioni è stato fornito un approfondimento del progetto di mitigazione - compensazione, nei termini di inserimento paesaggistico ed ambientale.</p> <p>Per quanto riguarda l'impatto sull'acqua si rimanda a quanto indicato nel prosieguo nell'ambito del quadro</p>

Handwritten notes and signatures on the right margin of the table, including a large signature at the top and several initials and marks below.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature on the left and several initials and marks on the right.

N Osservante	Sintesi dell'osservazione	Controdeduzione
6 Coordinamento Comitati per la Salute della Piana di Prato e Pistoia in data 05/02/2015 (DVA-2015-0003303 del 05/02/2015)	La criticità sollevata riguarda le tematiche connesse alla motivazione dell'iniziativa; nello specifico non è ritenuta corretta la spiegazione della necessità dell'ampliamento ed è riportata una analisi dei traffici di un certo dettaglio per confutare quanto affermato dal proponente.	di riferimento ambientale. Si rimanda a quanto indicato nel seguito del presente parere in riferimento al quadro progettuale.

**VISTA E CONSIDERATA** la nota della Commissione con la quale il Gruppo istruttore della Commissione è stato integrato con il Rappresentante della Regione Toscana.

**CONSIDERATO** che il “*Progetto di ampliamento Interporto della Toscana centrale*” ha ad oggetto l’espansione dell’attuale interporto, localizzato nel territorio della Provincia e del Comune di Prato, per quanto riguarda la porzione esistente; l’area della prevista espansione ricade invece nei territori della Provincia di Firenze ed in quello del Comune di Campi Bisenzio, ed avrà le seguenti caratteristiche:

Il progetto rientra nelle tipologie elencate nell’Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006 e smi, al punto 15 denominato “Interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell’intermodalità di cui alla legge 4 agosto 1990, n. 240 e successive modifiche, comunque comprendenti uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione.

L’area di intervento è delimitata, a nord, dal quartiere Il Rosi, ad est, dal corso del torrente Marinella, a sud, dal tracciato della Mezzana Perfetti Ricasoli, nonché, ad ovest, dall’attuale confine dell’interporto, approssimativamente attestato lungo la Via Cellerese, fatta salva una modesta porzione, in parte posta in corrispondenza dell’attuale area a parcheggio e, per la quota restante localizzata in fregio al varco V1 all’interporto. La configurazione di progetto è sintetizzabile in due parti distinte, rappresentate da:

1. Area di intervento infrastrutturale

L’area, posta in corrispondenza della parte centrale dell’area di intervento, è dedicata alle funzioni interportuali propriamente dette ed al suo interno è prevista la localizzazione dei magazzini e dei relativi piazzali di manovra, nonché della rete viaria interna e delle aree di sosta.

2. Area di intervento a verde

L’area, collocata lungo il margine orientale e meridionale dell’area di intervento, risponde alle finalità di inserimento paesaggistico ed ambientale di cui alle note del MATTM – Direzione generale Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali (nota prot. DVA-2015-0016925), nonché delle Direzioni generali del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, nonché tiene conto delle indicazioni di Regione Toscana e del Comune di Campi Bisenzio in merito alla armonizzazione dell’intervento in progetto con la pista ciclopedonale prevista dall’Integrazione PIT.

Per quanto riguarda la configurazione dell’area di intervento infrastrutturale ed in particolare il suo assetto planimetrico, è possibile distinguere due porzioni che sono tra loro separate dal nuovo canale delle acque meteoriche, previsto a seguito della dismissione dell’attuale tracciato del tratto del Colatore Destro del Marinella (Pantano Est) ricadente entro l’area di intervento; sotto il profilo funzionale è possibile distinguere un’area ad est di detto nuovo canale, dedicata alla localizzazione dei nuovi quattro magazzini, ed una ad ovest, riguardante l’ampliamento dell’attuale area a parcheggio.

L’assetto planimetrico dell’area orientale è strutturato da un anello viario che ha inizio e termine in corrispondenza dell’attuale varco interportuale V1 (accesso lungo la Mezzana Perfetti Ricasoli) e che racchiude tre delle quattro aree a magazzini previste, mentre risulta tangente alla quarta. Ciascuna di dette quattro aree è organizzata secondo un modello comune che prevede la presenza di un piazzale di manovra antistante al magazzino, nonché, qualora necessaria, una viabilità minore di penetrazione; inoltre, l’area a magazzini posta più a settentrione è servita da un ramo ferroviario che si stacca dall’attuale fascio binari.

Dal punto di vista altimetrico, le quattro aree sono poste a quote decrescenti, procedendo da Nord verso Sud, seguendo con ciò l’originaria morfologia dell’area di intervento.

In ultimo, in corrispondenza del margine settentrionale dell’area di intervento, in coerenza con le disposizioni del Regolamento Urbanistico del Comune di Campi Bisenzio, è previsto il raccordo dell’attuale

viabilità del quartiere Il Rosi con Via Parco Marinella, mediante il completamento di Via degli Etruschi (ad oggi interrotta) ed un nuovo ponte sul torrente Marinella.

Per quanto riguarda l'area occidentale, tale area è costituita da un'unica area a parcheggio, in ampliamento a quella esistente e delimitata sul suo lato esterno da un breve nuovo tratto di viabilità, in variante dell'attuale tracciato della Via Cellere. Infine, all'interno dell'attuale area di sedime interportuale e precisamente in corrispondenza dell'esistente area di sosta, è prevista una stazione di servizio carburanti e di lavaggio dei mezzi pesanti.

Per quanto riguarda il nuovo canale delle acque meteoriche previsto in sostituzione di un tratto dell'attuale tracciato del Colatore destro del Marinella, tale canale si configura quale elemento di separazione tra la porzione esistente dell'interporto e quella di suo ampliamento, condizione che è stata valorizzata nell'ambito della progettazione degli interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale.

Il nuovo canale si articola in due tratti, tra loro differenti per giacitura e configurazione. Risulta difatti possibile sinteticamente distinguere un primo tratto, con inizio in corrispondenza del confine settentrionale dell'area di intervento e termine poco prima del varco interportuale V1, che presenta giacitura di fatto coincidente al tracciato dell'attuale Via Cellere ed andamento a cielo aperto. A tale tratto ne segue un altro, posto tra il citato varco interportuale e la nuova cassa di espansione, che segue una giacitura all'incirca ortogonale alla prima e che corre in sotterraneo.

Relativamente all'area di intervento a verde, si evidenzia la presenza al suo interno della nuova vasca di espansione, ossia di quella prevista in sostituzione di quella localizzata in corrispondenza dell'area dichiarata di importante interesse archeologico e configurata in modo tale da rispondere alle specifiche espresse dal Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno in merito alla portata massima ricevibile dal Colatore Destro del Marinella.

**CONSIDERATO** che il progetto prevede inoltre le seguenti opere ed interventi:

1. Fabbricati magazzini e piazzali di manovra

Il progetto prevede quattro edifici adibiti a magazzino, identificati con i codici 14P, 15A, 15B e 15C, con i relativi piazzali di manovra, le cui principali caratteristiche dimensionali e costruttive sono le seguenti:

Caratteristiche	Fabbricati	Specifiche
Superficie	14P e 15A	5.600 m <sup>2</sup>
	15B e 15C	11.280 m <sup>2</sup>
Altezza	14P, 15A, 15B e 15C	12,6 m nella parte più bassa costituita dal corpo del magazzino e di 14,5 m nel corpo scale
Fondazioni	14P, 15A, 15B e 15C	Fondazioni di tipo indiretto su pali prefabbricati, battuti, di diametro 0,8 m ed altezza 20 m e plinti bassi isolati di dimensioni pari a circa 0,95 m in altezza e 3,7 m in larghezza
Struttura portante	14P, 15A, 15B e 15C	Tubolari in acciaio 60x60 e solai in acciaio
Tamponature	14P, 15A, 15B e 15C	Pannelli sandwich, con interposta lana di roccia a fibre orientate
Coperture	14P e 15A	Sulla copertura saranno realizzati lucernai al fine di usufruire della luce naturale quale contributo ai sistemi di illuminazione interni, alternati pannelli fotovoltaici, per un totale di circa 28 file
	15B e 15C	Sulla copertura saranno realizzati lucernai al fine di usufruire della luce naturale quale contributo ai sistemi di illuminazione interni, alternati pannelli fotovoltaici, per un totale di circa 42 file
Superficie aree pavimentate	14P	8.590 m <sup>2</sup>
	15A	10.500 m <sup>2</sup>
	15B	17.595 m <sup>2</sup>
	15C	18.295 m <sup>2</sup>

2. Viabilità ed aree di sosta interne al sedime interportuale:

La viabilità interna è costituita dall'anello viario principale di circuitazione delle aree a magazzini, nonché dalla viabilità minore di servizio ai piazzali di manovra.

*[Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the word "due" and various initials.]*

Le aree di sosta sono tre, delle quali due poste lungo l'anello viario e denominate con i codici P11 e P12, e l'altra, in affiancamento a quella esistente in corrispondenza del varco interportuale V1, della quale costituisce l'ampliamento. Dal punto di vista dimensionale le aree di sosta P11 e P12 hanno una capacità rispettivamente pari ad otto e quattordici stalli, mentre l'area di ampliamento ha un'ampiezza pari a circa 7.100 m<sup>2</sup>.

Il progetto inoltre prevede un'area di rifornimento carburanti, con annesso impianto di lavaggio automezzi, posta in corrispondenza dell'esistente area a parcheggio localizzata in adiacenza all'attuale varco interportuale V1 (accesso lungo la Mezzana Perfetti Ricasoli),

### 3. Viabilità esterna al sedime interportuale:

La viabilità esterna si compone di due distinti tratti:

- il tratto di completamento di Via degli Etruschi, con relativo nuovo ponte sul torrente Marinella;
- il tratto in variante di Via Cellere, in corrispondenza della rotatoria di accesso al varco interportuale V1.

In entrambi i casi l'estensione dei nuovi tratti stradali risulta modesta, essendo di poco superiore a 150 metri (ponte compreso), nel caso del raccordo tra Via degli Etruschi e Via Parco Marinella, ed eguale a circa 220 metri, per la deviazione di Via Cellere.

Per quanto concerne il nuovo ponte sul torrente Marinella, lo schema strutturale è a due campate poste ad un interasse di circa undici metri, ed impalcato con sezione a cassone in struttura mista acciaio, per il cassone, e calcestruzzo, per la soletta sulla quale poggia lo strato di usura in conglomerato bituminoso. Il cassone poggia su pile in calcestruzzo di forma rettangolare, la cui larghezza è pari a quella del cassone e lo spessore è circa di due metri. La sezione presenta una larghezza di circa 13 metri, ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia e due marciapiedi laterali, anch'essi uno per senso di marcia.

Il franco idraulico del ponte sopra il torrente è di circa 7 metri.

### 4. Ramo ferroviario:

Il ramo ferroviario si stacca dall'attuale fascio binari e prosegue sino al magazzino 14P.

### 5. Opere idrauliche:

Le opere idrauliche, previste a seguito della dismissione del tratto del Colatore Destro del Marinella ricadente all'interno dell'area di intervento, sono costituite da (cfr. **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**):

- pozzetto di smistamento delle acque di pioggia e di quelle nere,
- canale delle acque meteoriche,
- collettore interrato delle acque meteoriche, in prosecuzione del canale sino alla cassa di espansione,
- cassa di espansione e sfioratore.

**CONSIDERATO** che questa Commissione, a seguito alle attività di analisi e di valutazione della documentazione presentata e di quanto emerso nel corso delle riunioni tenutesi, ha ritenuto necessario chiedere al Proponente integrazioni, chiarimenti ed approfondimenti al proponente (giusta nota prot. n. 2084/CTVA del 19/06/2015), i cui contenuti si riportano a seguire:

#### Quadro Progettuale:

- *aggiornamento sulle soluzioni atte ad incrementare la diversione modale da gomma a ferro, di cui è fornita notizia nello SLA;*
- *redazione del Piano di Utilizzo ai sensi del DM 16172012, con eventuale aggiornamento del bilancio dei materiali.*

#### Quadro ambientale

##### *Componente atmosfera*

- *Approfondimento delle analisi sul PM10, anche in quantificazioni numeriche;*



*Componente rumore*

- *Approfondimento dello studio acustico, specie in relazione all'abitato del Rosi;*

*Componente paesaggio*

- *Redazione della relazione Paesaggistica di cui al DPCM 12/12/2005;*
- *Approfondimento del progetto di mitigazione- compensazione- nei termini di inserimento paesaggistico ed ambientale, vista la correlazione con il parco archeologico ed il parco agricolo della piana; con ciò intendendo anche l'introduzione di soluzioni atte al mantenimento della naturalità dei corsi d'acqua;*

*Componente Flora e fauna*

- *Approfondimenti su eventuali specie protette della Direttiva Habitat e correlate misure di monitoraggio.*

**Ulteriori Richieste**

*Si chiede inoltre*

- *di fornire riscontro alla richiesta di integrazioni della Regione Toscana;*
- *di controdedurre le osservazioni fino ad ora pervenute.*

**VISTA e CONSIDERATA** la richiesta di integrazioni avanzata della Regione Toscana Direzione generale della Presidenza - A.C. Programmazione - Settore Valutazione impatto Ambientale VAS Opere Pubbliche di interesse strategico, acquisita al prot. n. 1858/CTVA del 03/06/2015;

**CONSIDERATO** che la Direzione, con la nota prot. n. 16925/DVA del 01/07/2015, acquisita al prot. n. 2206/CTVA del 01/07/2015, ha trasmesso al Proponente la richiesta di integrazioni di questa Commissione, comunicando allo stesso di voler provvedere a fornire la documentazione richiesta entro 45 giorni dalla data di protocollo della nota stessa;

**CONSIDERATO** che gli aspetti ambientali connessi alla componente Ambiente Idrico, Suolo e Sottosuolo di cui alla richiesta d'integrazioni del MATTM, che fa propria la richiesta della Regione Toscana, **non hanno trovato al momento un riscontro nella documentazione integrativa trasmessa da Proponente ed in particolare non sono stati analizzati e sviluppati, per l'opera di cui trattasi, studi e progetti d'intervento:**

- per quanto riguarda il mantenimento della naturalità dei corsi d'acqua, la regimazione ed il recapito delle acque reflue sia di natura domestica che industriale delle acque meteoriche dilavanti a valle dell'abitato del "Rosi";
- per la caratterizzare le problematiche idrauliche con riferimento alle condizioni di pericolosità idraulica anche con tempi di ritorno trentennali e contestuale verifica dei valori delle quote di sicurezza duecentennale contenute nella cartografia di pericolosità idraulica del Comune di Prato;
- per la valutazione di eventuali volumetrie di compenso, oltre a quelle già calcolate, per l'incremento dell'impermeabilizzazione del suolo e per l'invarianza idraulica sulla rete di bonifica;
- per la coerenza con i dati di natura idraulica con il Piano Strutturale;
- per l'eventuale interferenza con le falde acquifere e le fondazioni delle opere, nonché per la tutela della qualità delle acque di in riferimento all'area di rifornimento carburanti e all'impianto di lavaggio;
- relativi al nuovo corpo idrico in sostituzione del Colatore destro Marinella che sarà traslato in altra sede ed in particolare alla gestione di tutti contributi che ad oggi concorrono a costituire la portata del colatore nell'area interessata dall'Ampliamento dell'Interporto;
- relativi alle portate nere provenienti dall'abitato del Rosi, ne sono state studiate le caratteristiche qualitative delle acque che confluiranno nella cassa di laminazione di progetto tenuto conto degli aspetti igienico-sanitari legati alla permanenza nella cassa delle portate di scarico.

**CONSIDERATO** che il Proponente non ha, ad oggi, trasmesso gli "approfondimenti tecnici ed ambientali relativi all'intervento in oggetto ed al contesto territoriale in cui esso si inserisce", di cui alle sopra menzionate note Ministero Ambiente U.prot.CTVA-2016- 0002084 del 19/06/2015 e Regione Toscana prot.

AooGRT/128334/P . 140 030 del 29/05/2015 al fine di dare riscontro alle carenze riscontrate nella documentazione.

**VALUTATO** pertanto che non sussistono le condizioni per poter pervenire al parere di compatibilità ambientale del progetto in oggetto.

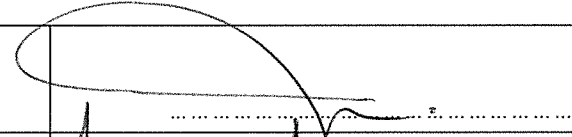
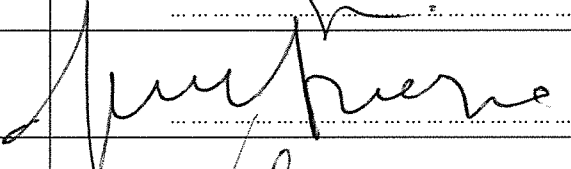
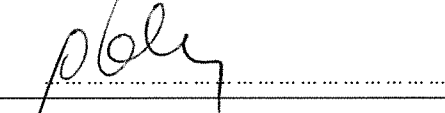
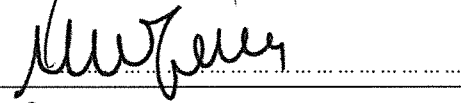
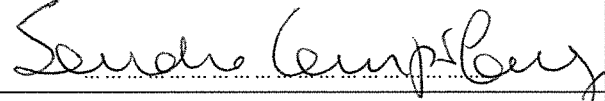
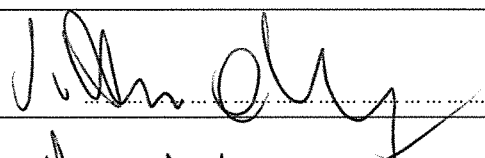
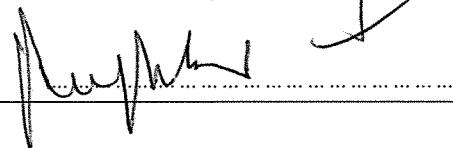
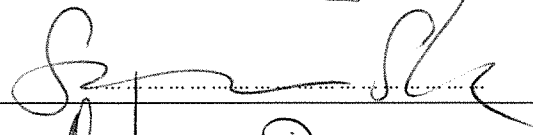
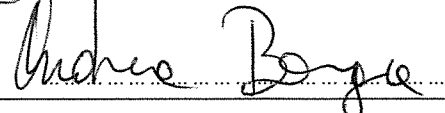
**VISTO** l'art. 26, comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., introdotto dall'art. 2, comma 22, lettera c) del D.Lgs. 128/2010, che cita "nel caso in cui il proponente non ottemperi alle richieste di integrazioni da parte dell'autorità competente, non presentando gli elaborati modificati, o ritiri la domanda, non si procede all'ulteriore corso della valutazione".

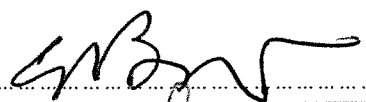

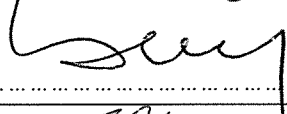
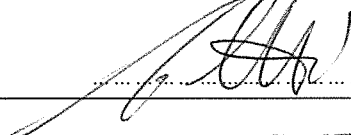
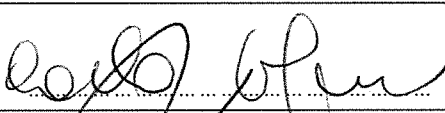



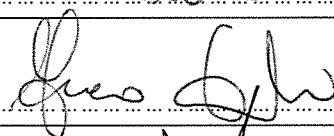
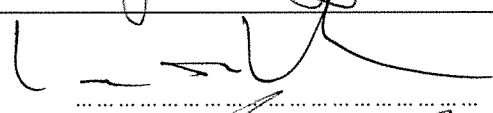
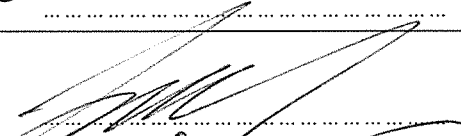
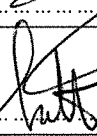
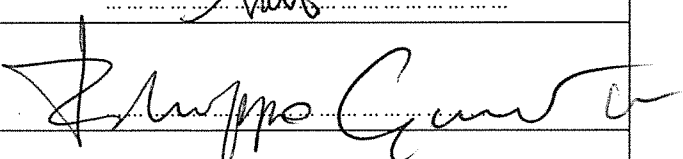

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO**

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

**RITIENE**

**di non procedere all'ulteriore corso della valutazione del progetto "Ampliamento Interporto della Toscana centrale", ai sensi dell'art. 26, comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., introdotto dall'art. 2, comma 22, lettera c) del D.Lgs. 128/2010.**

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	ASSENTE
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	

Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	ASSENTE
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	



us





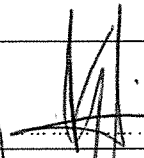
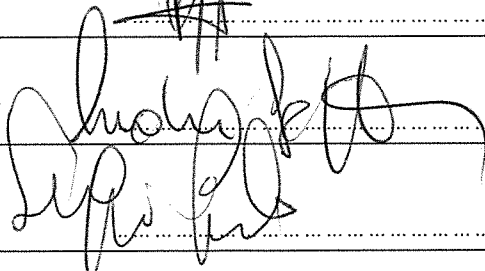

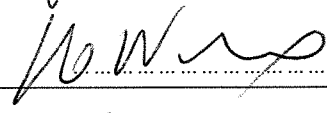
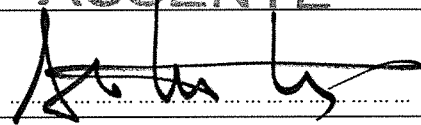
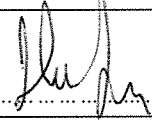

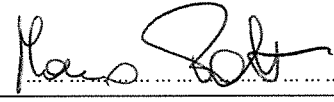
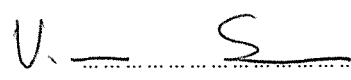
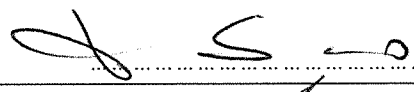
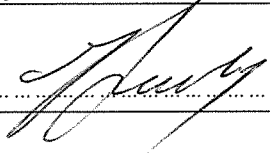










Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	ASSENTE
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	

Arch. Francesca Soro	<i>Francesca Soro</i>
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	<i>Francesco Carmelo Vazzana</i>
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE
Arch. Carla Chiodini (Rappr. Reg.le Regione Toscana)	ASSENTE

