



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

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

* * *

Parere n. 2701 del 06/04/2018

<p>Progetto</p>	<p>ID_VIP 2905</p> <p>Disposto L. 241/90. Ampliamento dell'Interporto della Toscana Centrale, parere CTVA 2364, del 21/04/2017, richiesta di revisione del parere</p> <p><i>Parere Tecnico</i> (ex Art. 9 del DM 150/07)</p>
<p>Proponente</p>	<p>Interporto della Toscana Centrale SpA</p>

Handwritten notes and signatures are present throughout the document. At the top right, there is a signature and the number '6.10'. To the right of the table, there are several vertical signatures. At the bottom of the page, there are numerous handwritten initials and signatures, including 'do', 'F...', 'M...', 'S...', 'A...', and others.

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

VISTA la richiesta della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, effettuata con nota prot. DVA-10219 del 02/05/2017 alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, che ha acquisita al prot. CTVA/124 del 20/01/2015, atteso che la Commissione Tecnica VIA/VAS, con parere n.2364 del 21/04/2017, aveva ritenuto “*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”*”, ha dato attuazione alle disposizioni di cui all’**art. 10-bis della Legge n. 241/90** che prevede che, nei procedimenti ad istanza di parte, prima della formale adozione del provvedimento negativo, sia data comunicazione all'istante circa i motivi che ostano all'accoglimento della domanda;

VISTO il Decreto Legislativo del 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 e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l’art. 9 che prevede l’istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (nel seguito CTVIA);

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

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

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

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

CONSIDERATO che con riferimento al procedimento, la Direzione, con nota prot. DVA-10219 del 02/05/2017, atteso che la Commissione Tecnica VIA/VAS, con parere n. 2364 del 21/04/2017, aveva ritenuto “*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”*”, ha dato attuazione alle disposizioni di cui all’art. 10-bis della Legge n. 241/90 che prevede che, nei procedimenti ad istanza di parte, prima della formale adozione del provvedimento negativo, sia data comunicazione all'istante circa i motivi che ostano all'accoglimento della domanda;

CONSIDERATO che con nota prot. n. 228 del 12/04/2017, acquisita al prot. DVA-9328 del 19.04.2017, la Società aveva chiesto una sospensione dei tempi del procedimento di 60 giorni, al fine di predisporre le integrazioni richieste dalla Regione Toscana in merito, in particolare, alle tematiche: rumore, elettromagnetismo ed idraulica, sono stati concessi 60 giorni di tempo, in luogo dei 10 giorni previsti dal citato art. 10-bis della Legge 241/90, per presentare la suddetta documentazione;

CONSIDERATO che con nota prot. n. 373 del 26/06/2017, acquisita al prot. DVA-15068 del 27/06/2017, la Società Interporto della Toscana Centrale S.p.A., nel rappresentare che *“la complessità delle tematiche prospettate da tali richieste di integrazioni [...] nonché la consapevolezza del ruolo dirimente rivestito dalla redigenda documentazione ai fini dell’esito del procedimento [...]”* ha chiesto alla DVA una proroga di 60 giorni a decorrere dal termine di cui alla citata nota del 2 maggio 2017, concessa con nota prot. DVA-15261 del 26/06/2017;

CONSIDERATO che con nota prot. 455 del 23/08/2017, acquisita al prot. DVA-19540 del 31/08/2017, la Società ha trasmesso la documentazione integrativa;

CONSIDERATO che il Progetto di ampliamento dell’Interporto della Toscana Centrale:

- ha ad oggetto l’espansione dell’attuale interporto, localizzato nel territorio della Provincia e del Comune di Prato. L’area della prevista espansione ricade nei territori del Comune di Campi Bisenzio (FI), ed a livello di impatti, anche nel Comune di Prato (PO) e nel Comune di Calenzano (FI);
- rientra nelle tipologie elencate nell’Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006 e s.m.i, 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”;

CONSIDERATI i seguenti passaggi relativi all’iter di valutazione ambientale del progetto in parola, che sono sintetizzabili nei seguenti termini:

- *16 Dicembre 2014* *Interporto della Toscana Centrale SpA*, ha presentato istanza di valutazione di impatto ambientale e la correlata documentazione tecnica relativa al Progetto di ampliamento al Ministero per l’Ambiente e la Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), in qualità di Autorità competente, ai sensi del D.Lgs 152/2006 e s.m.i Parte seconda Allegati II punto 15.

Interporto della Toscana Centrale SpA ha provveduto a pubblicare l’annuncio dell’avvenuta presentazione dell’istanza di compatibilità ambientale e del deposito della documentazione relativa al progetto ed allo Studio di impatto ambientale, sui quotidiani “La Repubblica” ed “Il Tirreno”.

- *18 Febbraio 2015* Il *Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MIBACT) – Direzione generale Belle Arti e Paesaggio*, ha richiesto alle Soprintendenze di far pervenire i pareri di propria competenza e di segnalare eventuali richieste di documentazione integrativa, nonché ha richiesto l’integrazione della documentazione presentata con la redazione della Relazione Paesaggistica e la revisione della soluzione progettuale presentata con riferimento all’eliminazione della cassa di espansione prevista in corrispondenza dell’area posta ad Ovest del varco interportuale lungo la Mezzana Perfetti Ricasoli.

- *11 Marzo 2015* La *Soprintendenza Archeologica Toscana*, con valutazione di competenza, nell’affrontare il tema della potenziale esistenza di presenze archeologiche all’interno dell’area di intervento ha richiesto di predisporre una diversa progettazione al fine di evitare di indirizzare l’acqua nell’area archeologica.

- *23 Aprile 2015* *Interporto della Toscana Centrale SpA*, ha presentato al MATTM e a tutti i soggetti competenti la documentazione di integrazioni volontarie alla procedura di valutazione di impatto ambientale, contenente la ridefinizione dell’assetto

progettuale con riferimento all'eliminazione della cassa di espansione, secondo quanto richiesto dal MIBACT-DGBAP e dalla Soprintendenza Archeologica Toscana e la rimodulazione del sistema di smaltimento delle acque meteoriche, in osservanza di quanto richiesto dal Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno.

- *29 Maggio 2015* *Regione Toscana*, con nota acquisita al prot. CTVA-2015-0001858 del 3 Giugno 2015, ha inoltrato la proposta di chiarimenti ed integrazioni relativi alla documentazione presentata.
- *9 Giugno 2015* *Interporto della Toscana Centrale SpA* ha comunicato al MATTM e a tutti i soggetti competenti l'avvenuta pubblicazione dell'avviso di avvenuto deposito delle integrazioni volontarie, con avviso a mezzo stampa su due quotidiani, rispettivamente a diffusione nazionale e regionale.
- *1 Luglio 2015* Il *MATTM – Direzione generale Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali*, con nota prot. DVA-2015-0016925, ha trasmesso al Proponente la richiesta di integrazioni avanzata dalla Commissione Tecnica VIA/VAS.
- *16 Luglio 2015* *Interporto della Toscana Centrale SpA*, ha richiesto al MATTM – Direzione generale Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali una proroga di 60 giorni naturali e consecutivi rispetto al termine indicato nella nota prot. DVA-2015-0016925 del 1 Luglio 2015.
- *23 Luglio 2015* Il *MATTM – Direzione generale Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali*, con nota prot. DVA-2015-0019404, ha concesso la proroga richiesta dal Proponente.
- *15 Settembre 2015* *Interporto della Toscana Centrale SpA* ha presentato istanza di concessione di ulteriori 60 giorni naturali e consecutivi di proroga rispetto al termine fissato per la presentazione della documentazione integrativa richiesta.
- *29 Settembre 2015* Il *MATTM – Direzione generale Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali*, con nota prot. DVA-2015-0024277, ha concesso la proroga richiesta dal Proponente.
- *27 Novembre 2015* *Interporto della Toscana Centrale SpA*, ha trasmesso il “Documento di chiarimenti ed integrazioni alla nota DVA-2015-16925” al Ministero per l'Ambiente e la Tutela del Territorio e del Mare, ed al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo.
- *30 Novembre 2015* *Interporto della Toscana Centrale SpA* ha trasmesso il “Documento di chiarimenti ed integrazioni alla nota DVA-2015-16925” a tutti i soggetti competenti.
- *4 Dicembre 2015* Il *MATTM – Direzione generale Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali*, con nota prot. DVA-2015-0030562 ha trasmesso alla Commissione Tecnica VIA-VAS, per i seguiti di competenza, la documentazione integrativa prodotta dal Proponente
- *31 Maggio 2016* *Interporto della Toscana Centrale SpA* ha trasmesso il “Documento di chiarimenti” al Ministero per l'Ambiente e la Tutela del Territorio e del Mare, ed al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, successivamente pervenuto a Regione Toscana in data 28 Giugno 2016

- 19 Ottobre 2016 *Regione Toscana – Nucleo di Valutazione dell'impatto ambientale*, in esito alla riunione tenutasi nella stessa data, ha espresso il parere n. 128 con il quale ha deciso di sospendere i propri lavori al fine di consentire al Proponente di condurre gli approfondimenti richiesti
- 23 Dicembre 2016 *Interporto della Toscana Centrale SpA* ha trasmesso il “Documento di chiarimenti - 2” al MATTM, pervenuto a Regione Toscana in data 17 Gennaio 2017
- 10 Aprile 2017 *Interporto della Toscana Centrale SpA* ha comunicato al MATTM e alla Regione Toscana di essersi attivata al fine di predisporre la documentazione atta a fornire risposta alle richieste di Regione Toscana
- 12 Aprile 2017 *Interporto della Toscana Centrale SpA* ha richiesto al MATTM la sospensione del procedimento per 60 giorni, così da poter predisporre la documentazione integrativa
- 2 Maggio 2017 Il MATTM – Direzione generale Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali, con nota prot. DVA-10219, ad esito del parere n. 2364 del 21 Aprile 2017 della Commissione Tecnica VIA/VAS, ha inviato al Proponente - e per conoscenza a Regione Toscana - la comunicazione ex art. 10 bis L 241/90 con la quale, oltre a comunicare di non procedere all'ulteriore corso della valutazione del progetto con conseguente archiviazione del procedimento, ha concesso 60 giorni, in luogo dei 10 previsti dal citato articolo 10 bis L241/90, per presentare la documentazione integrativa di cui alla nota prot. 228/2017 di Interporto della Toscana Centrale SpA
- 26 Giugno 2017 *Interporto della Toscana Centrale SpA*, con nota trasmessa al MATTM e MIBACT, e, per conoscenza, alla Regione Toscana, ha chiesto la concessione di ulteriori 60 giorni a decorrere dal termine fissato con nota DVA-10219 del 2 Maggio 2017
- 28 Giugno 2017 Il MATTM – Direzione generale Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali, con nota prot. DVA-15261, in riscontro alla richiesta avanzata da Interporto della Toscana Centrale SpA ha concesso una proroga di 60 giorni ai termini fissati con nota DVA-10129 del 2 Maggio 2017, per la consegna della documentazione integrativa
- 23 Agosto 2017 *Interporto della Toscana Centrale SpA* ha trasmesso il “Documento di osservazioni ai sensi dell'articolo 10 bis della Legge 241/90” e relativi studi specialistici allegati
- 28 Novembre 2017 *Regione Toscana – Nucleo di Valutazione dell'impatto ambientale*, in esito alla riunione tenutasi nello stesso giorno ha espresso il parere n. 160
- 27 Dicembre 2017 *Regione Toscana – Giunta regionale*, ai sensi dell'art. 25 co. 2 DLgs 152/2006 e smi ed art. 63 LR10/2010, con DGR 1478 ha espresso parere favorevole ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e con l'indicazione delle raccomandazioni di cui al Parere del Nucleo Regionale di Valutazione n. 160 del 28/11/2017

Regione Toscana – Direzione Ambiente ed Energia, trasmessa a MATTM,

CONSIDERATO, che in data 16 dicembre 2014 è stato pubblicato l'avviso di avvenuto deposito della documentazione progettuale e del SIA sui quotidiani La Repubblica ed il Tirreno

CONSIDERATO, 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 il Proponente con apposita dichiarazione resa ai sensi dell'art. 47 del DPR 28-12-2000 n. 445, ha dichiarato che il valore delle opere in progetto calcolato secondo le modalità indicate dalla DG Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali è pari a Euro 63.783.355,17 e che conseguentemente ha corrisposto un contributo ai sensi dell'art. 9 comma 6 del DPR 90/2007 e smi pari a 31.891,68;

CONSIDERATO che è stato 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
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-	Lavori pubblici in aree di interesse	Soprintendenza archeologica territorialmente competente	SI

<i>Autorizzazioni ambientali</i>	<i>Riferimenti normativi</i>	<i>Oggetto del regime autorizzativo</i>	<i>Autorità competente</i>	<i>Acquisita</i>
	97)	archeologico		
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 di riferimento, che è 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, 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, successivamente posta in consultazione a seguito dell'avvenuta pubblicazione del relativo avviso al pubblico;
- *Documento di chiarimenti ed integrazioni alla richiesta di cui alla nota DVA-2015-0016925*, presentato da Interporto della Toscana Centrale SpA in data 27 Novembre 2015, nel seguito per brevità indicato come "Documento di integrazioni";
- *Documento di chiarimenti*, presentato da Interporto della Toscana Centrale SpA - 31 Maggio 2016
- *Documento di chiarimenti - 2*, presentato da Interporto della Toscana Centrale SpA in data 29 Dicembre 2016
- *Documento di osservazioni ai sensi dell'articolo 10 bis della Legge 241/90*, presentato da Interporto della Toscana Centrale SpA in data 23 Agosto 2017

CONSIDERATE le seguenti osservazioni dei Soggetti Competenti in materia Ambientale:

<i>Osservante</i>	<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 ² 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"> • 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; 	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.

	<ul style="list-style-type: none"> • insussistenza della necessità da parte di Interporto della Toscana Centrale SpA a procedere all'attuazione del previsto ampliamento dell'infrastruttura interportuale. 	
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)	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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; • il traffico veicolare indotto dall'ampliamento dell'interporto sarà incrementato. 	<p>Con riferimento alla disponibilità delle aree da parte del Proponente, la tematica esula dalla valutazione di impatto ambientale dell'iniziativa.</p> <p>In merito al tema del traffico il Proponente ha eseguito uno studio specifico</p>
3 Dott. Andrea Vannini in data 25/02/2015 (DVA-00-2015-0005304 del 25/02/2015)	<p>L'osservante affronta i temi seguenti rilevando che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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; • si evidenzia come campionamenti non correttamente pianificati possano sottostimare densità e presenza di questi animali. 	<p>Con le intergrazioni documentali, il Proponente ha fornito un approfondimento effettuato dall'università di Firenze sull'erpeto fauna.</p>
4 Sig. Daniele Baldi in data 18/02/2015 (DVA-00-2015-0004545 del 18/02/2015)	<p>L'osservazione è riferita ai seguenti ai beni e tutela archeologica:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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; 	<p>Con riferimento al vincolo Archeologico, 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</p>

		<p>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>
<p>5 Arch. Salvatore Gioitta in data 12/02/2015 (DVA-2015-0003869 del 12/02/2015)</p>	<p>I temi affrontati riguardano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il mancato rispetto del vincolo archeologico per la realizzazione del bacino di laminazione; • 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; • 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; • 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; • non conformità con il Piano di Coordinamento Provinciale che prevede un polo ferroviario in luogo dell'interporto; • non conformità con il Parco Agricolo della Piana, in particolare per l'area in cui si prevede la localizzazione del bacino di laminazione; • manchevoli giustificazioni relative a benefici e finalità; • non è stato considerato il Regolamento Urbanistico del Comune di Prato; • manca l'analisi delle coerenze cogli obiettivi ambientali del Piano di Indirizzo Territoriale e del Parco Agricolo della Piana; • mancano misure di mitigazione e compensazione correlate con la fase di esercizio; • mancano analisi relative all'impatto sull'acqua e ai sistemi di depurazione; • vi sono incongruenze circa le finalità dell'intervento; • mancanza alternative, con particolare 	<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 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 di riferimento ambientale.</p>

	riferimento all'alternativa zero;	
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.	Si rimanda a quanto indicato nel seguito del presente parere in riferimento al quadro progettuale.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

CONSIDERATO che per quanto riguarda l'analisi dei rapporti di conformità con il regime d'uso e trasformazione definito dagli strumenti di pianificazione e dal sistema dei vincoli e delle tutele è riferita alla configurazione di progetto definita con le integrazioni volontarie dell'Aprile 2015;

- il Quadro di riferimento programmatico, a valle della disamina degli strumenti pianificatori e programmatici previsti dalla legislazione nazionale e regionale LR 1/2005 all'interno della quale è inquadrabile il progetto in valutazione, ha assunto il seguente quadro pianificatorio, distinto per tipologia e livelli pianificatori:

<i>Tipologia</i>	<i>Livello</i>	<i>Strumento</i>
Pianificazione Ordinaria generale	Regionale	Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) con valenza di piano paesaggistico (Approvazione DCR n. 72 del 24.07.2007)
		Atto di integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) con valenza di piano paesaggistico (Approvazione DCR n. 37 del 27.03.2015)
		Integrazione al PIT per la definizione del Parco agricolo della Piana e la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze (Approvazione DCR n. 61 del 16.07.2014)
	Provinciale	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Firenze (Approvazione DCP n. 1 del 10.01.2013)
		Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Prato (Approvazione DCP n. 7 del 4/02/2009)
	Comunale	Piano Strutturale del Comune di Prato (Approvazione DCC n. 19 del 21/03/2013)
		Regolamento Urbanistico del Comune di Campi Bisenzio (Approvazione DCC n. 70 del 3/05/2001)
Pianificazione ordinaria separata - Settore Trasporti	Nazionale	Piano Nazionale della Logistica 2012-2020 (Approvazione Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica – Luglio 2012)
	Regionale	Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità (PRIIM) (Approvazione DCR n. 18 del 12.02.2014)
	Comunale	Piano Urbano della Mobilità del Comune di Prato (Approvazione DC della Circoscrizione Centro n. 17 del 6.04.2004)
Pianificazione ordinaria separata - Settore Ambiente	Regionale	Aria Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della qualità dell'aria (Approvazione DCR n. 44 del 25.06.2008)
		Acqua Piano di Tutela delle acque (Approvazione DCR n. 6 del 25.01.2005)

Tipologia	Livello	Strumento
		Piano di Assetto Idrogeologico del Fiume Arno (DPCM del 6.05.2005)
	Suolo	Piano regionale delle attività estrattive (Approvazione DCR n. 27 del 2./02.2007)

- unitamente al predetto quadro pianificatorio, il Quadro programmatico ha considerato il sistema dei vincoli e delle tutele, relativi alle seguenti categorie di beni:
 - ✓ Beni culturali ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs 42/2004 e smi,
 - ✓ Beni paesaggistici
 - Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs 42/2004 e smi,
 - Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/2004 e smi.
 - ✓ Vincolo Idrogeologico ai sensi del R.D.L. 30/12/1923 n. 3267
 - ✓ Aree protette:
 - Aree naturali protette ex lege 94/91
 - Aree naturali protette di interesse locale (ANPIL) di cui alla LR 49/1995
 - Aree della rete Natura 2000, disciplinate ai sensi del DPR 357/1997 e s.m.i.
 - Aree IBA in attuazione della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli"
 - Aree Ramsar individuate in attuazione della Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971;

CONSIDERATO e VALUTATO che

- per ciascuno degli strumenti pianificatori di cui alla tabella precedente, il Quadro programmatico ha dato conto della struttura del Piano e dei suoi contenuti con particolare riferimento agli obiettivi ed alle disposizioni riferite e/o riferibili al progetto in valutazione;
- sulla scorta della lettura del quadro pianificatorio e del sistema dei vincoli e delle tutele di cui sopra, il Quadro programmatico ha identificato i rapporti di coerenza intercorrenti tra gli obiettivi perseguiti da detti strumenti pianificatori e l'opera in progetto, nonché i rapporti di conformità tra queste ed il regime d'uso e trasformazione;

CONSIDERATO e VALUTATO che in merito ai rapporti di coerenza, il Quadro programmatico afferma quanto nel seguito riportato:

- Piano di Indirizzo Territoriale (PIT)*. Il Piano persegue tra i suoi obiettivi lo sviluppo della mobilità delle persone e delle merci nel territorio toscano e nelle sue connessioni interregionali e internazionali. L'opera in progetto risulta coerente con tale obiettivo in quanto si configura proprio come un intervento volto al potenziamento del trasporto delle merci ed allo sviluppo della logistica per l'ottimizzazione dei flussi di traffico, alla razionalizzazione dei sistemi logistici per la distribuzione intraurbana e interurbana delle merci;
- Integrazione al PIT per la definizione del Parco agricolo della Piana e la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze*. L'opera in progetto è coerente con le indicazioni dell'Integrazione al PIT e segnatamente con le finalità di valorizzazione e di fruizione dell'area archeologica di Gonfienti, così come indicato nell'allegato A1 punto 4 "Interventi correlati al Parco agricolo della Piana per una migliore fruizione del parco archeologico di Gonfienti" e nel connesso "Schema progettuale per la connessione dell'area con i beni di interesse storico archeologico della Piana", facenti parte dell'allegato "A" a detta Integrazione al PIT. Il "Progetto di inserimento paesaggistico ed ambientale", facente parte della Relazione paesaggistica di cui al Documento di integrazioni, /prevede un percorso ciclopedonale che si riconnette all'esistente pista lungo la sponda in sinistra del

Marinella e, scavalcato il torrente con un nuovo ponte anch'esso ciclopedonale, si pone lungo il margine meridionale dell'area di intervento per poi congiungersi all'area archeologica di Gonfienti;

- *Piano territoriale di coordinamento della provincia di Prato (PTCP Prato)*. Il PTCP di Prato promuove la valenza dell'Interporto della Toscana Centrale quale infrastruttura di livello regionale e nazionale, nonché quale "piattaforma logistica" per il distretto e per l'area fiorentina. In tal senso il Piano, ai fini del rafforzamento dei collegamenti tra il territorio provinciale e le reti d'interesse regionale e nazionale, prevede il miglioramento della rete di raccordo e l'integrazione tra le differenti reti di trasporto, mediante l'individuazione e la realizzazione di efficienti nodi di scambio modale ferro - gomma, in corrispondenza delle maggiori polarità insediative, tra i quali l'Interporto della Toscana Centrale. Sulla base di tali indicazioni il Quadro programmatico afferma che il Progetto di ampliamento risulta pienamente coerente con gli obiettivi del PTCP di Prato;
- *Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Firenze (PTCP Firenze)*. Tra gli obiettivi perseguiti dal PTCP di Firenze vi è quello del miglioramento della mobilità attraverso il potenziamento delle infrastrutture e l'integrazione delle diverse modalità di trasporto mediante il coordinamento delle scelte inerenti la mobilità. In considerazione del fatto che l'interporto costituisce una tipologia di infrastruttura di mobilità finalizzata allo scambio modale e che il Progetto di ampliamento, tra gli interventi previsti, include anche un nuovo ramo ferroviario, il Quadro programmatico ritiene detto progetto coerente con gli obiettivi di Piano;
- *Piano Nazionale della Logistica*. Il Piano, sebbene concepito per stabilire gli indirizzi a macro scala, individua le criticità e le potenzialità per ciascun ambito del sistema infrastrutturale, indicando le azioni prioritarie da attuare e stabilendone le risorse finanziarie. Per la Piattaforma logistica centro - settentrionale (Emilia Romagna e Toscana) il Piano prevede che le opere e gli interventi di riordino organizzativo siano finalizzati a disporre di un sistema infrastrutturale che preservi e valorizzi la competitività del tessuto economico dell'area e sviluppare l'accessibilità ai grandi aggregati urbani. Il Piano, rilevato che la piattaforma logistica dell'area Centro-Settentrionale si caratterizza sempre più per una trasversalità che va saldando il territorio tosco-emiliano, identifica l'interporto della Toscana Centrale tra l'insieme degli interporti e le aree logistiche che consolidano la trasversale avente nei porti di Livorno, sul Tirreno, e di Ravenna, sull'Adriatico, i suoi due capisaldi. Sulla base di tali evidenze, il Quadro programmatico ritiene il Progetto di ampliamento pienamente coerente con gli obiettivi perseguiti dal Piano;
- *Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità (PRIIM)*. Il Piano, concepito come strumento di programmazione delle politiche regionali in materia, definisce le strategie e gli obiettivi in materia di infrastrutture, mobilità e trasporti in coerenza con il PIT. Tra gli obiettivi prefissati dal Piano vi è quello della realizzazione di una rete integrata e qualificata di infrastrutture e servizi per la mobilità sostenibile di persone e merci, attraverso la promozione di interventi volti allo sviluppo della piattaforma logistica toscana. In considerazione di ciò, il Quadro programmatico ritiene il Progetto di ampliamento a tutti gli effetti coerente con il PRIIM.
- *Piano Urbano della Mobilità 2004-2006 del Comune di Prato*. Il Piano assume tra gli obiettivi prioritari da perseguire il potenziamento degli scambi intermodali e, in tal senso, identifica l'Interporto della Toscana Centrale tra le aree di possibile piattaforma di interscambio per la distribuzione delle merci. Il Quadro programmatico ne consegue che il Progetto di ampliamento può considerarsi pienamente coerente con tale strumento di pianificazione.

CONSIDERATO e VALUTATO che in merito ai rapporti di conformità con gli strumenti di pianificazione ordinaria di livello locale, occorre premettere che l'area di intervento ricade per la sua quasi totalità in Comune di Campi Bisenzio, mentre per solo una minima in quello del Comune di Prato.

Stante quanto premesso, nel Quadro programmatico, nonché nella documentazione presentata dal Proponente nell'agosto 2017, si afferma quanto segue:

- *Piano Strutturale del Comune di Prato (PS)*. Con riferimento alla documentazione di Piano a valenza progettuale, costituita dallo "Statuto del territorio" e dalle "Strategie per il governo del territorio", nel Quadro programmatico sono in particolare indagate le invarianti strutturali e gli ambiti caratterizzanti, per quanto attiene al primo, e la disciplina del suolo, relativamente alle seconde. Per quanto riguarda lo statuto del territorio ed in particolare le invarianti infrastrutturali relative alle invarianze storico-insediative, l'area dell'interporto, unitamente alla gran parte del territorio posto alle pendici del rilievo della Calvana, è classificato come "area di rischio archeologico" di cui all'articolo 9 della Disciplina di Piano, ai sensi del quale «gli atti di governo del territorio e le norme di rango regolamentare correlate definiscono le eventuali indagini preventive da eseguire in ragione del tipo di intervento, secondo modalità da concordare con la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana, differenziate a seconda che gli interventi riguardino "elementi di interesse archeologico" o "aree di rischio archeologico"». Relativamente alle invarianti strutturali riguardanti l'invarianza paesaggistico-ambientale, l'area dell'attuale interporto e con essa quella di intervento non risultano interessate dalla presenza di alcuno degli elementi appartenenti a tale categoria. Per quanto attiene agli ambiti caratterizzanti, una quota parte dell'attuale area interportuale e con essa anche quella oggetto di intervento è classificata come "complesso paesaggistico", segnatamente identificata come "Gonfienti Bisenzio"; per tale tipologia di ambiti la Disciplina di Piano rimanda agli atti di governo del territorio la definizione di una apposita disciplina degli interventi. Per quanto riguarda la disciplina dei suoli, l'area dell'interporto rientra all'interno delle "aree urbane", per le quali la Disciplina di Piano definisce i criteri d'uso, tra i quali quello di garantire la dotazione di infrastrutture per la mobilità, parcheggi, verde urbano e di connettività urbana, percorsi pedonali e ciclabili, infrastrutture per il trasporto pubblico, arredo urbano ed altre opere di urbanizzazione primaria. Sulla base di tali evidenze, il Quadro programmatico non rileva rapporti di non conformità;
- *Regolamento Urbanistico Comunale del Comune di Campi Bisenzio (RUC)*. La disciplina delle trasformazioni degli assetti insediativi, infrastrutturali ed edilizi del territorio è definita nella serie di elaborati grafici di Piano denominati "Definizione dell'uso della struttura fisica del territorio" (Elaborati serie D). Secondo quanto definito nell'elaborato D – Tav. 2, la quota parte dell'area di intervento relativa ad interventi infrastrutturali è, per la sua maggior parte, classificata come "Attrezzature metropolitane (interporto; ecc.): zona F" di cui all'articolo 139 delle Norme tecniche di attuazione, mentre quella restante è classificata come "Casse di espansione idraulica", di cui all'articolo 142 delle Norme tecniche di attuazione. Ai sensi del primo comma dell'articolo 139, le zone F «sono le parti del territorio destinate ad attrezzature ed impianti di interesse generale» e «vi sono ammesse attrezzature di livello sovracomunale quali: palazzetti dello sport ed altri impianti sportivi di livello metropolitano, piscine, centri culturali e direzionali di livello sovracomunale, interporto, attrezzature universitarie, canile rifugio, strutture per convegnistica, centri sociosanitari ed altre analoghe attrezzature di interesse generale a livello metropolitano». Ai sensi dell'articolo 142, le casse di espansione «indicano aree per il contenimento del rischio idraulico in quanto finalizzate alla laminazione delle portate di piena dei corsi d'acqua» ed è stabilito che «gli studi specifici per la realizzazione delle casse evidenzieranno la funzionalità per l'eliminazione dei fenomeni di esondazione per gli eventi di piena con i tempi di ritorno necessari». La quota parte dell'area di intervento oggetto di intervento a verde ("Progetto di inserimento paesaggistico ed ambientale" di cui alla Relazione paesaggistica facente parte del Documento di integrazioni) ricade sia nella citata zona F (porzione in corrispondenza della Mezzana Perletti Ricasoli) sia nella zona destinata a "Verde pubblico attrezzato e impianti sportivi" di cui all'articolo 136 delle Norme tecniche di attuazione. In ragione di tali disposizioni, il Quadro programmatico indica il Progetto di ampliamento pienamente conforme con il Regolamento Urbanistico del Comune di Campi Bisenzio;

- *Regolamento Urbanistico Comunale del Comune di Calenzano (RUC)*. La proposta progettuale e segnatamente la parte concernente le aree di intervento a verde, risultano coerenti con la pianificazione locale del Comune di Calenzano, in ordine sia alla sfera degli obiettivi programmatici assunti, sia a quella degli interventi che l'Amministrazione comunale ha intrapreso in armonia con detti obiettivi;

CONSIDERATO e VALUTATO che In merito ai rapporti intercorrenti tra l'area di intervento e le diverse tipologie di beni oggetto del sistema dei vincoli e della disciplina di tutela ambientale, il Quadro programmatico evidenzia la seguente situazione:

<i>Tipologia di beni</i>	<i>Rapporto con area di intervento</i>
Beni culturali ex art. 10 D.Lgs 42/2004 e smi	Nessuna area interessata
Beni paesaggistici - Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ex art. 136 D.Lgs 42/2004 e smi	Nessuna area interessata
Beni paesaggistici - Aree tutelate per legge ex art. 142 DLgs 42/2004 e smi	Nessuna area interessata
Aree naturali protette ex lege 394/91	Nessuna area interessata
Aree naturali protette di interesse locale (ANPIL) ex LR 49/95	Nessuna area interessata
Aree Rete Natura 2000 (SIC e ZPS)	Nessuna area interessata
Aree IBA in attuazione della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli"	Nessuna area interessata
Aree Ramsar Convenzione Ramsar del 2.02.1971	Nessuna area interessata

CONSIDERATO e VALUTATO che

- con riferimento alle aree della Rete Natura 2000, il Quadro programmatico evidenzia che l'area di intervento è posto a circa 1 chilometro dal sito di importanza comunitaria "La Calvana" (IT5150001), di fatto coincidente con ANPIL "Monti della Calvana" (APPO03) e che in tal senso con riferimento a detto sito è stato sviluppato lo Studio di incidenza di cui al DPR 357/1997 e s.m.i., facente parte dello Studio di impatto ambientale;
- in osservanza alle richieste avanzata dalla Commissione Tecnica VIA/VAS e trasmesse al Proponente con nota prot. DVA-2015-0016925, Interporto della Toscana Centrale SpA ha elaborato la Relazione Paesaggistica secondo il DPCM 12.12.2005 e costitutiva l'Allegato 04 al Documento di integrazioni;

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda le **motivazioni dell'iniziativa progettuale**:

- il Quadro progettuale individua nella configurazione dell'infrastruttura interportuale prevista dal progetto già sottoposto a procedura VIA ed oggetto di giudizio di compatibilità positivo con prescrizioni ai sensi del DECVIA 3556/99, nella dinamica del settore della logistica, nonché, in ultima istanza, nell'esito combinato di tali due circostanze sulla competitività dell'infrastruttura e, conseguentemente, su Interporto della Toscana Centrale SpA;
- il Proponente evidenzia come i rinvenimenti archeologici intercorsi in fase di realizzazione del progetto del 1999 ed i conseguenti vincoli imposti dalla Soprintendenza Archeologica abbiano comportato lo stralcio di una quota parte delle originarie previsioni edificatorie relative a nuove volumetrie destinate a magazzini di movimentazione merci. La conseguente riduzione dell'offerta di progetto ed il completo utilizzo delle strutture nel frattempo realizzate hanno condotto ad un primo

esito centrale nella conformazione delle motivazioni poste a fondamento dell'iniziativa progettuale, che risiede nella saturazione della capacità dell'infrastruttura interportuale;

- l'Interporto della Toscana Centrale risulta pienamente inserito nella dinamica di crescita del settore della logistica a fronte di due fattori di specificità che il Proponente identifica nelle caratteristiche del suo bacino di utenza, costituito da un contesto produttivo nel quale sono presenti attività imprenditoriali diversificate che occupano posizione di leadership a livello mondiale, quali a titolo esemplificativo quelle dei comparti della moda e del tessile, e che, come tali, esprimono una crescente esigenza di interscambi. Un secondo fattore è identificato, anche sulla base delle indicazioni contenute nel Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità (PRIIM), nell'elevato livello di accessibilità plurimodale dell'infrastrutturale interportuale e segnatamente con i porti di Livorno e La Spezia ed il corridoio Scandinavo Mediterraneo, di cui costituisce un nodo.
- secondo quanto riportato dal Proponente, tale situazione trova riscontro nell'esistenza di nuove richieste di spazi all'interno dell'interporto di Prato da parte degli operatori del settore, che, per l'ormai raggiunta situazione di saturazione dell'offerta, la Società non si trova nelle condizioni di poter soddisfare;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda le alternative di progetto:

- il quadro motivazionale prospettato dal Proponente a fondamento dell'iniziativa progettuale di per se stesso dà conto della sua necessità, in quanto, come indicato dallo stesso Proponente, la mancata attuazione dell'ampliamento dell'attuale interporto comporterebbe, da un lato, un depotenziamento dell'infrastruttura e, dall'altro, l'impossibilità di garantire l'equilibrio economico della Società che, conseguentemente, sarebbe costretta ad assumere provvedimenti che potrebbero mettere in discussione la propria sopravvivenza;
- il progetto originario (progetto di cui al DECVIA 3556/99) prevedeva un dimensionamento della superficie coperta destinata a magazzini di movimentazione merci pari a circa 130-140 mila m² dei quali, a fronte dello stralcio conseguente alle scoperte archeologiche, solo 105.000 m² risultano ad oggi realizzati/realizzabili. Il progetto di ampliamento, oggetto del presente procedimento, comporta un incremento di superficie pari a circa 37.000 m², valore che quindi porterebbe il dimensionamento dell'infrastruttura interportuale al suo originario dimensionamento. In tal senso il progetto si configurerebbe più come un completamento, che non in termini di ampliamento;
- con riferimento al tema delle alternative localizzative e di assetto, nel Quadro progettuale si ricorda come la scelta dell'area di ampliamento trovi pieno riscontro nel Regolamento Urbanistico del Comune di Campi Bisenzio che per l'appunto destina tale area a "Attrezzature metropolitane (interporto; ecc.): zona F", così come indicato negli elaborati grafici "Definizione dell'uso della struttura fisica del territorio" (Elaborati serie D - Tav. 2) e nell'articolo 139 delle Norme Tecniche di Attuazione. A tale riguardo, nel Quadro progettuale si evidenzia che il citato Regolamento non si limita a definire la destinazione urbanistica dell'area, quanto anche a fissarne l'assetto, indicando l'area di impronta a terra dei fabbricati.

CONSIDERATO e VALUTATO per quanto riguarda lo scenario di traffico di progetto:

- a supporto delle considerazioni poste a fondamento dello scenario di progetto e con specifico riferimento al tema della prevista diversione modale a favore del ferro, il Proponente afferma che:
 - l'obiettivo della pianificazione regionale trasporti di spostare sul ferro una quota di traffico pari ad almeno il 40% della domanda di trasporto con percorrenza superiore ai 500 chilometri (ossia circa 10 milioni di tonnellate delle 25,8 che, secondo il PRIIM, interessano la regione Toscana) trova fondamento nelle risultanze di recenti studi che hanno dimostrato come, per tali tipologie di percorrenze, l'utilizzo della modalità su ferro in luogo di quella su gomma comporti un risparmio (costi interni + costi esterni) stimato in € 0,05 tonxkm;

- in data 16 giugno 2011 è stato siglato l'Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra Stato e Regione per l'integrazione delle infrastrutture dove si conferma la necessità, per un aumento della competitività, di migliorare i collegamenti ferroviari e il servizio ferroviario per la fruizione dell'Interporto di Gonfienti quale nodo di scambio delle merci di interesse nazionale nonché migliorare i collegamenti viari con la "Declassata" e con la rete Autostradale;
- il piano di sviluppo delle infrastrutture sviluppato da RFI prevede, già nel 2018, l'adeguamento alla sagoma PC 80 della tratta Piacenza-Bologna e della tratta Bologna-Firenze, con possibilità quindi di far transitare High Cube, semirimorchi su carri h=4 m su carri P, autoarticolati e autotreni h=4 m su carri ultrabassi. Ciò consentirà di realizzare un significativo salto in avanti nella diversione tra mezzo su strada e ferro: ad esempio tutto il traffico che oggi arriva dalla Turchia via terra potrà transitare via ferro;
- Interporto della Toscana Centrale SpA, al preciso fine di rispondere alle necessità evidenziate dagli operatori e di dare un servizio completo ed efficiente anche in ambito ambientale, ha promosso un processo che prevede, oltre all'affiancamento degli uffici doganali della Provincia di Firenze a quelli che già operano in interporto per le Province di Prato e Pistoia, la trasformazione della piattaforma ferroviaria in circuito/spazio doganale con relativa cinta doganale e conseguente corridoio doganale controllato di raccordo con i porti di La Spezia e Livorno (progetto "Trovatore" - Banchina Lunghissima Controllata);
- in merito alla domanda di trasporto aggiuntiva generata dalle opere in progetto, l'incremento stimato dal Proponente è di circa 30.000 TEU/anno;
- in merito alla ripartizione modale, il Proponente afferma che Interporto della Toscana Centrale SpA punta a dirottare sul mezzo treno un'aliquota pari all'80% della merce d'importazione (60% generata dei porti e 40% veicolata dalle autostrade A1 ed A11) ed il 20% della merce nazionale, mentre per la merce che ha origine all'interporto, l'obiettivo assunto è di dirottare il 60% di quella a lunga percorrenza ed il 40% di quella a medio breve percorrenza sul sistema ferroviario.
- in merito all'incremento di flussi di traffico di origine interportuale, il Proponente, avendo assunto sulla base delle predette considerazioni una ripartizione modale gomma/ferro pari al 50%, stima detto incremento nell'ordine di 22.500 veicoli pesanti anno, secondo la seguente articolazione

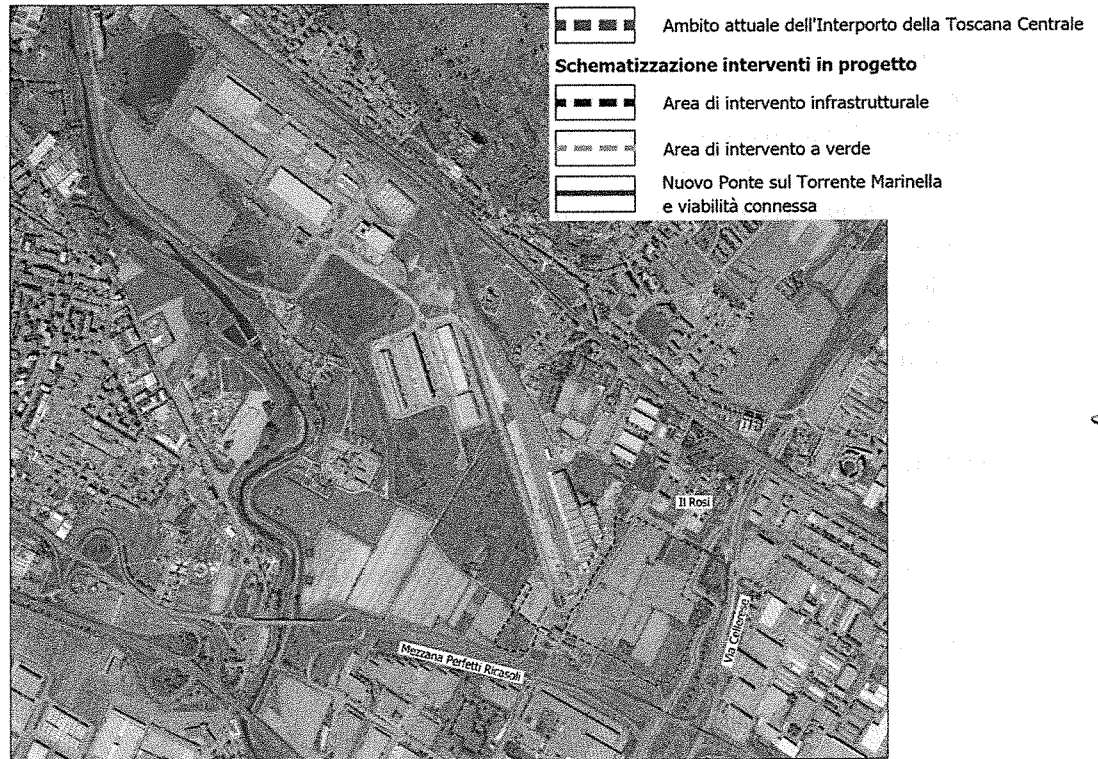
TEU aggiuntivi per anno	30 000
Container ISO da 20 piedi per anno	15 000
Container ISO da 40 piedi per anno	7 500
Mezzi pesanti aggiuntivi ipotizzando 50% di diversione modale (carico/scarico)	22500

- Per quanto riguarda la fase di esercizio a regime, il Proponente afferma che, grazie alle politiche di diversione modale dalla gomma al ferro messe in atto dall'Interporto, i nuovi traffici indotti dall'ampliamento verranno parzialmente assorbiti dal trasporto ferroviario, insieme ad una quota parte degli spostamenti che attualmente avvengono sulla gomma, ottenendo così un incremento marginale dei flussi nell'area di studio valutabile in circa il 2.5%

Descrizione del progetto:

- l'area di intervento, così come risultante dalla soluzione proposta con le integrazioni volontarie presentate dal Proponente in data 23 Aprile 2015, 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:

- 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;
- 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 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 Cellerese. 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 Cellerese 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;
 - l'area di intervento a verde è collocata all'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 e VALUTATO che in riferimento alle opere idrauliche:

- le acque nere provenienti dal quartiere de Il Rosi attualmente confluiscono nel Colatore Destro del Marinella, il pozzetto di smistamento ha la finalità di separare tali acque da quelle meteoriche, convogliando queste ultime verso il nuovo canale;
- gli interventi in progetto, per come meglio definiti nello "Studio a supporto della procedura VIA – Ambiente idrico superficiale" di cui alla documentazione presentata dal Proponente nell'Agosto 2017, sono costituiti da:
 - Nuovo Fosso Colatore Destro (Dx) sul lato Ovest dell'area di ampliamento lungo Via Cellerese, la cui sezione sarà uno scatolare in c.a. a cielo aperto di sezione rettangolare 2,5 m largo e 2 m alto, lunghezza 486 m.; gli attraversamenti ed il tombamento del tratto di valle (fino al recapito nella cassa di laminazione) è previsto con scatolari a sezione rettangolare
 - Cassa di laminazione che, al fine di rispondere alle specifiche dettate dal Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno, ha una superficie pari a 8.000 mq e profondità dal piano campagna pari a circa 1 metri, per un volume massimo invasabile pari a 10.290 mc; inoltre, la cassa sarà dotata di manufatto di regolazione della restituzione nel Fosso Colmatore Dx e di un arginello perimetrale posto a quota 47 m slm;
 - Nuovo collettore (bypass) con funzioni di scolmatore fognario dell'area del Rosi, collegato all'uscita dell'attuale Colatore Dx, e recapitante a valle della cassa di laminazione
 - Adeguamento della sezione del fossetto esistente ai piedi dell'argine destro "sormontato" del t. Marinella, finalizzata a migliorarne la capacità di deflusso e realizzazione di una condotta di scolmo delle acque esondate da tale fossetto fino alla cassa di laminazione;
 - Realizzazione di opportuni raccordi tra la "testa" del nuovo Colatore Dx e la rete urbana di raccolta delle acque meteoriche dell'abitato del Rosi, all'altezza dell'intersezione stradale tra Via Cellerese e Via degli Etruschi (ove attualmente tale rete si immette nel collettore fognario principale di Via Cellerese).

- il complesso delle opere idrauliche è inoltre completato dalla rete di smaltimento delle acque meteoriche, a sua volta costituita da due reti separate, ciascuna delle quali dedicata allo smaltimento esclusivo delle acque provenienti dalle coperture dei capannoni e di quelle di dilavamento dei piazzali e della viabilità interna; con riferimento a tale ultima rete, le acque di prima pioggia, equivalenti ai primi 5 mm di pioggia caduti in un intervallo di 15 minuti, verranno sottoposte a trattamento in impianti di tipo fisico e che saranno successivamente recapitate nel Colatore Destro del Marinella, denominato anche fosso Pantano Est;
- a tale riguardo lo studio afferma che il dimensionamento e l'ubicazione delle reti di smaltimento delle acque meteoriche sono stati previsti tenendo conto della configurazione finale che assumerà l'interporto, così da garantire che la futura espansione dell'area non possa mettere in crisi la rete già esistente e da diventarne parte integrante. Nello SIA si afferma che i sistemi di raccolta, trattamento e convogliamento delle acque di prima pioggia e superficiali, previsti dal progetto e dettagliati nelle successive fasi progettuali, sono tali da garantire l'assenza di interferenze qualitative con la falda freatica superficiale;
- per quanto specificatamente riguarda l'impianto di lavaggio automezzi, prevista all'interno dell'area di rifornimento carburanti, lo studio afferma che detta area sarà dotata di un impianto di depurazione e di un impianto per il riutilizzo delle acque di lavaggio, al fine di ridurre il consumo di acqua;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la cantierizzazione:

- il complesso delle lavorazioni che saranno svolte nell'ambito della realizzazione degli interventi in progetto, è il seguente:

- L01	Scotico
- L02	Scavo di sbancamento
- L03	Formazione rilevati
- L04	Rinterri
- L05	Formazione strati di sottofondazioni e fondazioni delle pavimentazioni
- L06	Esecuzione fondazioni su pali battuti
- L07	Esecuzione fondazioni dirette
- L08	Esecuzione di elementi strutturali in elevazione gettati in opera
- L09	Posa in opera di elementi prefabbricati
- L10	Esecuzione di pavimentazioni in conglomerato bituminoso
- la sequenza delle fasi di realizzazione del progetto prevede, dapprima, l'esecuzione del tratto di completamento di Via degli Etruschi e del connesso nuovo ponte sul torrente Marinella, a valle della quale sarà attuata la dismissione della Via Cellere, con la delimitazione dell'area di intervento. A valle della realizzazione ed allacciamento del nuovo binario alla rete ferroviaria esistente, si procederà alla predisposizione dell'area di intervento ed all'esecuzione delle opere di urbanizzazione, comprese le opere idrauliche (dismissione del tratto del Colatore Destro del Marinella ed opere connesse). Successivamente sarà posta in essere la realizzazione dei singoli lotti (fabbricato e relativo piazzale di manovra) a partire da quello identificato con il codice 15C;
- il Proponente stima un'estensione complessiva delle fasi di realizzazione delle opere infrastrutturali ed edilizie pari a circa 120 mesi;
- il cantiere sarà condotto con le attività lavorative distribuite nell'arco del turno giornaliero di lavoro, ovvero dalle ore 7.30 alle ore 17.00, con l'intervallo per la pausa pranzo;
- l'area di cantiere logistico dedicata allo stoccaggio dei materiali da costruzione ed al confezionamento dei conglomerati cementizi è prevista in corrispondenza del lotto identificato con il codice 14P. Tale localizzazione consente di poter utilizzare il nuovo ramo ferroviario come modo di trasporto dei materiali, alternativo a quello su gomma;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda bilancio materiali:

- il Proponente indica il seguente bilancio materiali:

PRODUZIONE		
<u>Materiale</u>	<u>Quantitativi</u>	<u>UdM</u>
Cassa di laminazione	10.290	m ³
Materiale vegetale – strato di suolo superficiale (scotico)	25.786	m ³
Terreni (provenienti da scavi)	8.639	m ³
FABBISOGNI		
<u>Materiale</u>	<u>Quantitativi</u>	<u>UdM</u>
Stabilizzato granulometrico da materiale riciclato	22.159	m ³
Misto granulometrico di cava	30.413	m ³
Ballast	668	m ³
Conglomerato bituminoso	18.264	m ³
Cemento sfuso per realizzazione di cls	14.990	t
Ghiaia per realizzazione di cls	41.971	t
Sabbia per realizzazione di cls	23.983	t
Acciaio per cls	2.998	t
Carpenteria in elevazione	5.273	t
Pannelli sandwich	792	t
Rifiniture (comprehensive di porte, intonaci, rubinetteria, ceramiche, pavimento galleggiante, pareti divisorie, portoni sezionali, rampe idrauliche, ascensori, ecc.)	1.600	t
Materiale vegetale per sistemazioni a verde	25.786	m ³
Terre	8.639	m ³

- sulla base delle quantità riportate nella precedente tabella ed utilizzando i pesi specifici dei materiali da trasportare al fine di esprimerli in tonnellate, nel Quadro progettuale il totale dei materiali è quantificato in 202.671 tonnellate;
- a tale riguardo, con riferimento alla differenza di stima operata nel Quadro ambientale (cfr. “Studio trasportistico sul modello di traffico”), dove il totale è valutato in 294.975 tonnellate, nel Quadro progettuale si afferma che la quantificazione in detto quadro riportata è frutto di una successiva attività di ottimizzazione delle lavorazioni di cantiere, delle tecniche e delle tecnologie adottate, che ha condotto ad una sostanziale riduzione dei quantitativi rispetto a quelli indicati nel Quadro ambientale. A fronte di tali considerazioni nel Quadro progettuale si afferma che le analisi condotte nel Quadro ambientale sono da ritenersi a favore di sicurezza;

CONSIDERATO e VALUTATO che in relazione alla gestione delle terre

- per quanto attiene alla gestione delle terre di scavo il Proponente sostiene che le caratteristiche dei materiali e le previste modalità di loro gestione rispettano i requisiti stabiliti dall’articolo 185 comma 1 lettera c) del D.Lgs 152/2006 e smi, ossia che si configurino le seguenti condizioni:
 - il suolo deve essere non contaminato,
 - il suolo deve essere escavato nel corso di attività di costruzione,
 - il suolo deve essere riutilizzato ai fini di costruzione allo stato naturale,
 - il suolo deve essere riutilizzato nello stesso sito in cui è stato escavato;

CONSIDERATO e VALUTATO che il materiale di scavo:

1. non è contaminato: il Proponente richiama la documentazione presentata riguardante i certificati di caratterizzazione ambientale delle terre, affermando come da questa sia possibile evincere che tutti i valori dei test sono risultati ben al disotto dei limiti normativi;
2. verrà riutilizzato ai fini di costruzione: le terre verranno utilizzate al fine di regolarizzare il piano di posa su cui sorgeranno gli edifici in progetto, nonché al fine di ricoprire gli scavi delle fondazioni a seguito dell'esecuzione delle stesse;
3. verrà riutilizzato allo stato naturale: le terre verranno utilizzate tal quali, non essendo previsti trattamenti alcuni (quali ad esempio il trattamento a calce o a cemento);
4. verrà riutilizzato nello stesso sito in cui è stato escavato: le terre verranno utilizzate interamente all'interno dell'area di cantiere che è confinata ad un'area ristretta e ben delimitata;

- nello specifico, per quanto attiene alla caratterizzazione ambientale delle terre, il Proponente ha prodotto la seguente documentazione:
 - “Allegato caratterizzazione terre”, riportato come allegato al Quadro progettuale e contenente i certificati di caratterizzazione ambientale delle terre relativi alla campagna condotta nel dicembre 2014;
 - Allegato 06 “Terre” al Documento di integrazioni trasmesso con nota prot. 778/15 e contenente i certificati di caratterizzazione ambientale delle terre, relativi alla campagna condotta nell'ottobre 2015;

CONSIDERATO e VALUTATO che

- per quanto attiene alla **prima campagna** (Dicembre 2014), i campionamenti, effettuati secondo la modalità CNR IRSA Q 64_D.Lgs 152/06, sono stati condotti rispetto ai seguenti punti di prelievo: INTP1 (cod. rapporto 14LA19819), INTP2 (cod. rapporto 14LA19820), INTP3 (cod. rapporto 14LA19821), INTP4 (cod. rapporto 14LA19822), SINTP 01 C1 (0-1m) (cod. rapporto 14LA20100) e SINTP 01 C2 (1-2m) (cod. rapporto 14LA20101), SINTP 02 C1 (0-1m) (cod. rapporto 14LA20102) e SINTP 02 C2 (1-2m) (cod. rapporto 14LA20103), SINTP 03 C1 (0-1m) (cod. rapporto 14LA20104) e SINTP 03 C2 (1-2m) (cod. rapporto 14LA20105). La sintesi dei risultati delle analisi eseguite, riportati dal Proponente al fine di sostanziare il rispetto del primo requisito, è riportato nelle seguenti, unitamente ai limiti di cui alla tabella 1 Allegato 5 al Titolo V della Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006 e smi, colonna A (Siti ad uso Verde pubblico, privato e residenziale) e colonna B (Siti ad uso Commerciale e Industriale):

Codice	14LA19819	14LA19820	14LA19821	14LA19822	14LA20100	Limiti Tab. 1 Allegato 5 al Titolo V della Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006	
Attività - Matrice	Terreni	Terreni	Terreni	Terreni	Terreni	Concentrazione Soglia di contaminazione nel suolo e nel sottosuolo	
Dati identificativi campioni terreno	INTP 1	INTP 2	INTP 3	INTP 4	SINTP 01 C1 (0-1m)		
Data	25/11/2014	25/11/2014	25/11/2014	25/11/2014	27/11/2014	Colonna A	Colonna B
Arsenico (mg/kg)	4.9	4.9	4.9	4.8	3.3	20	50
Cadmio (mg/kg)	0.43	0.46	0.46	0.36	0.15	2	15
Cobalto (mg/kg)	16	17	17	15	10	20	250
Cromo totale (mg/kg)	28	30	30	30	36	150	800
Cromo (VI) (mg/kg)	1	1.4	1.2	1.3	0.48	2	15
Mercurio (mg/kg)	< 0.1	0.12	< 0.1	< 0.1	< 0.1	1	5

Handwritten mark: a stylized 'G' or similar symbol.

Handwritten mark: a stylized 'J' or similar symbol.

Handwritten mark: a stylized 'M' or similar symbol.

Handwritten mark: a stylized 'Z' or similar symbol.

Handwritten mark: a vertical line with a hook at the bottom.

Handwritten mark: a stylized 'M' or similar symbol.

Handwritten mark: a stylized 'V' or similar symbol.

Handwritten mark: a large circle with a vertical line through it.

Handwritten mark: a stylized 'M' or similar symbol.

Handwritten mark: a stylized 'A' or similar symbol.

Handwritten signature or mark.

Handwritten signature or mark.

Codice	14LA19819	14LA19820	14LA19821	14LA19822	14LA20100	Limiti Tab. 1 Allegato 5 al Titolo V della Parte Quarta del DLgs. 152/2006	
Attività - Matrice	Terreni	Terreni	Terreni	Terreni	Terreni	Concentrazione Soglia di contaminazione nel suolo e nel sottosuolo	
Dati identificativi campioni terreno	INTP 1	INTP 2	INTP 3	INTP 4	SINTP 01 C1 (0-1m)		
Data	25/11/2014	25/11/2014	25/11/2014	25/11/2014	27/11/2014	Colonna A	Colonna B
Nichel (mg/kg)	37	37	37	36	51	120	500
Piombo (mg/kg)	19	26	22	24	18	100	1000
Rame (mg/kg)	48	63	56	84	40	120	600
Zinco (mg/kg)	61	75	67	67	52	150	1500
Benzene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,1	2
Etilbenzene (mg/kg)	< 0.05	< 0.05	< 0.05	< 0.05	< 0.05	0,5	50
Stirene (mg/kg)	< 0.05	< 0.05	< 0.05	< 0.05	< 0.05	0,5	50
Toluene (mg/kg)	< 0.05	< 0.05	< 0.05	< 0.05	< 0.05	0,5	50
Xilene (mg/kg)	< 0.05	< 0.05	< 0.05	< 0.05	< 0.05	0,5	50
Sommatoria organici aromatici da 20 a 23 All 5 Tab 1 DLgs 152/06 (Calcolo) (mg/kg)	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	1	100
Benzo (a) antracene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,5	10
Benzo (a) pirene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,1	10
Benzo (b) fluorantene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,5	10
Benzo (k) fluorantene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,5	10
Benzo (g,h,i) perilene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,1	10
Crisene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	5	50
Dibenzo (a,e) pirene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,1	10
Dibenzo (a,l) pirene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,1	10
Dibenzo (a,i) pirene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,1	10
Dibenzo (a,h) pirene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,1	10
Dibenzo (a,h) antracene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,1	10

Codice	14LA19819	14LA19820	14LA19821	14LA19822	14LA20100	Limiti Tab. 1 Allegato 5 al Titolo V della Parte Quarta del DLgs. 152/2006	
Attività - Matrice	Terreni	Terreni	Terreni	Terreni	Terreni		
Dati identificativi campioni terreno	INTP 1	INTP 2	INTP 3	INTP 4	SINTP 01 C1 (0-1m)	Concentrazione Soglia di contaminazione nel suolo e nel sottosuolo	
Data	25/11/2014	25/11/2014	25/11/2014	25/11/2014	27/11/2014	Colonna A	Colonna B
Indenopirene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,1	5
Pirene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	5	50
Sommatoria IPA (da 25 a 37) All 5 Tab 1 DLgs 152/06 (Calcolo) (mg/kg)	< 0.1	< 0.1	< 0.1	< 0.1	< 0.1	10	100
Idrocarburi C>12 (mg/kg)	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	50	750
Amianto (ricerca quantitativa) (mg/kg)	< 1000	< 1000	< 1000	< 1000	< 1000	1000	1000
Amianto (ricerca qualitativa) (Presente-Assente)	Assente	Assente	Assente	Assente	Assente		
Amianto (Crisotilo) (mg/kg)	< 1000	< 1000	< 1000	< 1000	< 1000		
Frazione granulometrica < 2 mm (%p/p)	83.4	95.4	91.3	93.9	76.1		
Frazione granulometrica > 2 mm e < 2 cm (%p/p)	16.6	4.61	8.69	6.09	23.9		

Codice	14LA20101	14LA20102	14LA20103	14LA20104	14LA20105	Limiti Tab. 1 Allegato 5 al Titolo V della Parte Quarta del DLgs. 152/2006	
Attività - Matrice	Terreni	Terreni	Terreni	Terreni	Terreni		
Dati identificativi campioni terreno	SINTP 01 C2(1-2m)	SINTP 02 C1(0-1m)	SINTP 02 C2(1-2m)	SINTP 03 C1(0-1m)	SINTP 03 C2(1-2m)	Concentrazione Soglia di contaminazione nel suolo e nel sottosuolo	
Data	27/11/2014	27/11/2014	27/11/2014	27/11/2014	27/11/2014	Colonna A	Colonna B
Arsenico (mg/kg)	3.4	4.2	4.3	4.7	4.9	20	50
Cadmio (mg/kg)	0.17	0.36	0.32	0.4	0.36	2	15
Cobalto (mg/kg)	9.7	14	14	16	19	20	250
Cromo totale (mg/kg)	45	35	39	40	46	150	800
Cromo (VI) (mg/kg)	0.8	0.83	0.74	0.91	0.91	2	15
Mercurio (mg/kg)	< 0.1	< 0.1	< 0.1	< 0.1	0.16	1	5

Codice	14LA20101	14LA20102	14LA20103	14LA20104	14LA20105	Limiti Tab. 1 Allegato 5 al Titolo V della Parte Quarta del DLgs. 152/2006	
Attività - Matrice	Terreni	Terreni	Terreni	Terreni	Terreni	Concentrazione Soglia di contaminazione nel suolo e nel sottosuolo	
Dati identificativi campioni terreno	SINTP 01 C2(1-2m)	SINTP 02 C1(0-1m)	SINTP 02 C2(1-2m)	SINTP 03 C1(0-1m)	SINTP 03 C2(1-2m)		
Data	27/11/2014	27/11/2014	27/11/2014	27/11/2014	27/11/2014	Colonna A	Colonna B
Nichel (mg/kg)	60	35	39	40	42	120	500
Piombo (mg/kg)	23	19	13	16	16	100	1000
Rame (mg/kg)	40	51	42	47	44	120	600
Zinco (mg/kg)	69	56	59	55	70	150	1500
Benzene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,1	2
Etilbenzene (mg/kg)	< 0.05	< 0.05	< 0.05	< 0.05	< 0.05	0,5	50
Stirene (mg/kg)	< 0.05	< 0.05	< 0.05	< 0.05	< 0.05	0,5	50
Toluene (mg/kg)	< 0.05	< 0.05	< 0.05	< 0.05	< 0.05	0,5	50
Xilene (mg/kg)	< 0.05	< 0.05	< 0.05	< 0.05	< 0.05	0,5	50
Sommatoria organici aromatici da 20 a 23 All 5 Tab 1 DLgs 152/06 (Calcolo) (mg/kg)	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	1	100
Benzo (a) antracene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,5	10
Benzo (a) pirene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,1	10
Benzo (b) fluorantene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,5	10
Benzo (k) fluorantene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,5	10
Benzo (g,h,i) perilene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,1	10
Crisene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	5	50
Dibenzo (a,c) pirene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,1	10
Dibenzo (a,l) pirene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,1	10
Dibenzo (a,i) pirene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,1	10
Dibenzo (a,h) pirene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,1	10
Dibenzo (a,h) antracene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,1	10

Codice	14LA20101	14LA20102	14LA20103	14LA20104	14LA20105	Limiti Tab. 1 Allegato 5 al Titolo V della Parte Quarta del DLgs. 152/2006	
Attività - Matrice	Terreni	Terreni	Terreni	Terreni	Terreni	Concentrazione Soglia di contaminazione nel suolo e nel sottosuolo	
Dati identificativi campioni terreno	SINTP 01 C2(1-2m)	SINTP 02 C1(0-1m)	SINTP 02 C2(1-2m)	SINTP 03 C1(0-1m)	SINTP 03 C2(1-2m)	Colonna A	Colonna B
Data	27/11/2014	27/11/2014	27/11/2014	27/11/2014	27/11/2014	Colonna A	Colonna B
Indenopirene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	0,1	5
Pirene (mg/kg)	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	< 0.01	5	50
Sommatoria IPA (da 25 a 37) All 5 Tab 1 DLgs 152/06 (Calcolo) (mg/kg)	< 0.1	< 0.1	< 0.1	< 0.1	< 0.1	10	100
Idrocarburi C>12 (mg/kg)	< 5	< 5	< 5	< 5	< 5	50	750
Amianto (ricerca quantitativa) (mg/kg)	< 1000	< 1000	< 1000	< 1000	< 1000	1000	1000
Amianto (ricerca qualitativa) (Presente-Assente)	Assente	Assente	Assente	Assente	Assente		
Amianto (Crisotilo) (mg/kg)	< 1000	< 1000	< 1000	< 1000	< 1000		
Frazione granulometrica < 2 mm (%p/p)	77.5	73.9	74.1	75.2	81.9		
Frazione granulometrica > 2 mm e < 2 cm (%p/p)	22.5	26.1	25.9	24.8	18.1		

- per quanto riguarda la **seconda campagna** (Ottobre 2015), i campionamenti, effettuati secondo la modalità D.Lgs. 152_06_APAT CNR IRSA 1030 Man 29 2003, sono stati condotti rispetto ai seguenti punti di prelievo: S1 (0.0-0.8) (Cod. Rapporto 15LA20066), S2 (0.0-0.8) (Cod. Rapporto 15LA20075), S3 (0.0-0.5) (Cod. Rapporto 15LA20076). La sintesi dei risultati delle analisi eseguite, riportati dal Proponente al fine di sostanziare il rispetto del primo requisito, è riportato nella tabella seguente, unitamente ai limiti di cui alla tabella 1 Allegato 5 al Titolo V della Parte Quarta del DLgs. 152/2006 e smi, colonna A (Siti ad uso Verde pubblico, privato e residenziale) e colonna B (Siti ad uso Commerciale e Industriale):

Codice	15LA20066	15LA20075	15LA20076	Limiti Tab. 1 Allegato 5 al Titolo V della Parte Quarta del DLgs. 152/2006	
Attività - Matrice	Terreni	Terreni	Terreni	Concentrazione Soglia di contaminazione nel suolo e nel sottosuolo	
Dati identificativi campioni terreno	S1 (0.0-0.8)	S2 (0.0-0.8)	S3 (0.0-0.5)	Colonna A	Colonna B
Data	08/10/2015	08/10/2015	08/10/2015	Colonna A	Colonna B
Arsenico (mg/kg)	5,8	5,6	5,6	20	50
Cadmio (mg/kg)	0,52	0,47	0,51	2	15

Codice	15LA20066	15LA20075	15LA20076	Limiti Tab. 1 Allegato 5 al Titolo V della Parte Quarta del DLgs. 152/2006	
Attività - Matrice	Terreni	Terreni	Terreni	Concentrazione Soglia di contaminazione nel suolo e nel sottosuolo	
Dati identificativi campioni terreno	S1 (0.0-0.8)	S2 (0.0-0.8)	S3 (0.0-0.5)	Colonna A	Colonna B
Data	08/10/2015	08/10/2015	08/10/2015	Colonna A	Colonna B
Cobalto (mg/kg)	17	15	15	20	250
Cromo totale (mg/kg)	50	48	45	150	800
Cromo (VI) (mg/kg)	0,32	0,31	0,24	2	15
Mercurio (mg/kg)	0,15	< 0,1	< 0,1	1	5
Nichel (mg/kg)	49	44	48	120	500
Piombo (mg/kg)	28	22	20	100	1000
Rame (mg/kg)	82	72	73	120	600
Zinco (mg/kg)	80	70	90	150	1500
Benzene (mg/kg)	< 0,01	< 0,01	< 0,01	0,1	2
Etilbenzene (mg/kg)	< 0,05	< 0,05	< 0,05	0,5	50
Stirene (mg/kg)	< 0,05	< 0,05	< 0,05	0,5	50
Toluene (mg/kg)	< 0,05	< 0,05	< 0,05	0,5	50
Xilene (mg/kg)	< 0,05	< 0,05	< 0,05	0,5	50
Sommatoria organici aromatici da 20 a 23 All 5 Tab 1 DLgs 152/06 (Calcolo) (mg/kg)	< 0,1	< 0,1	< 0,1	1	100
Benzo (a) antracene (mg/kg)	< 0,01	0,010	< 0,01	0,5	10
Benzo (a) pirene (mg/kg)	< 0,01	0,013	< 0,01	0,1	10
Benzo (b) fluorantene (mg/kg)	< 0,01	0,011	< 0,01	0,5	10
Benzo (k) fluorantene (mg/kg)	< 0,01	< 0,01	< 0,01	0,5	10
Benzo (g, h, i) perilene (mg/kg)	< 0,01	< 0,01	< 0,01	0,1	10
Crisene (mg/kg)	< 0,01	0,014	< 0,01	5	50
Dibenzo (a, e) pirene (mg/kg)	< 0,01	< 0,01	< 0,01	0,1	10
Dibenzo (a, l) pirene (mg/kg)	< 0,01	< 0,01	< 0,01	0,1	10
Dibenzo (a, i) pirene (mg/kg)	< 0,01	< 0,01	< 0,01	0,1	10
Dibenzo (a, h) pirene (mg/kg)	< 0,01	< 0,01	< 0,01	0,1	10
Dibenzo (a, h) antracene (mg/kg)	< 0,01	< 0,01	< 0,01	0,1	10
Indenopirene (mg/kg)	< 0,01	< 0,01	< 0,01	0,1	5
Pirene (mg/kg)	< 0,01	0,018	< 0,01	5	50
Sommatoria IPA (da 25 a 37) All 5 Tab 1 DLgs	< 0,1	0,11	< 0,1	10	100

Codice	15LA20066	15LA20075	15LA20076	Limiti Tab. 1 Allegato 5 al Titolo V della Parte Quarta del DLgs. 152/2006	
Attività - Matrice	Terreni	Terreni	Terreni	Concentrazione Soglia di contaminazione nel suolo e nel sottosuolo	
Dati identificativi campioni terreno	S1 (0.0-0.8)	S2 (0.0-0.8)	S3 (0.0-0.5)	Colonna A	Colonna B
Data	08/10/2015	08/10/2015	08/10/2015		
152/06 (Calcolo) (mg/kg)					
Idrocarburi C>12 (mg/kg)	< 5	< 5	11	50	750
Amianto (ricerca quantitativa) (Presente-Assente)	Assente	Assente	Assente		
Amianto (ricerca qualitativa) (Presente-Assente)	Assente	Assente	Assente		
Frazione granulometrica < 2 mm (%p/p)	96,70	96,09	94,14		
Frazione granulometrica > 2 mm e < 2 cm (%p/p)	3,30	3,91	5,86		

CONSIDERATO E VALUTATO che i dati riportati nei rapporti di prova di entrambe le campagne attestano che i valori dei test sono risultati al disotto dei limiti normativi.

- sulla scorta delle risultanze delle campagne di caratterizzazione ambientale (terreno non contaminato) ed a fronte delle modalità di gestione delle terre previste dal progetto (riutilizzato ai fini di costruzione, allo stato naturale e nello stesso sito di escavo), il Proponente ritiene che si configurino le condizioni previste dal citato articolo 185 co. 1 let. c) e che, in ragione della conseguente esclusione dal regime dei rifiuti di cui alla parte IV del DLgs 152/2006 e smi, le terre di scavo possano essere utilizzate come materiale da costruzione.
- a tale riguardo va ricordato che il Proponente non ha ritenuto di dover procedere alla redazione del Piano di Utilizzo, come richiamato nella richiesta di integrazioni fatta dalla Commissione Tecnica VIA/VAS, trasmessa con nota prot. DVA-2015-0016925;

VALUTATO che

- Per caratterizzare in modo adeguato i terreni da scavare sia dal punto di vista litologico stratigrafico che ambientale è stata condotta una campagna di campionamenti e di classificazione litologica dei terreni in corrispondenza delle aree di futuro scavo nel rispetto delle procedure previste dalla norma
- Al fine di determinare la qualità dei futuri terreni di scavo ciascun campione di terreno prelevato è stato sottoposto alle analisi chimiche previste dalla norma;

CONSIDERATO che per quanto riguarda il piano di utilizzo delle terre sono stati esaminati, in particolare, i seguenti elaborati:

- Capitolo "Suolo e sottosuolo" e "Gestione dei materiali" dello studio di impatto ambientale integrato;
- Geologia - Indagini geognostiche, geofisiche e relazione geologica/geotecnica;
- Geologia - Campionamento terreni e analisi chimiche;
- Gestione dei materiali-Bilancio dei materiali;

VALUTATO che

- per quanto riguarda la gestione delle terre e rocce da scavo la documentazione presentata fa riferimento all'art. 185 comma 1 lettera C del Dlgs 152/2006;
- dalla documentazione, non risulta che il Proponente abbia richiesto, per quanto attiene alle terre e rocce da scavo, di utilizzare il nuovo D.P.R. 120/2017;
- non avendo il Proponente aderito (termine ultimo 28/02/2018) al DPR 120/2017, dovrà redigere il "Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo", ai sensi del D.M. 161/2012, che dovrà essere autorizzato dal MATTM in sede di Progettazione Esecutiva;

CONSIDERATO e VALUTATO che in relazione alle mitigazioni:

- le misure ed interventi previste nello Studio di impatto ambientale al fine di mitigare gli impatti in fase di cantiere sono i seguenti:
 - predisposizione di una barriera acustica lungo il fronte settentrionale dell'area di intervento, ossia in corrispondenza di Via degli Etruschi, volta a proteggere il fronte residenziale del quartiere Il Rosi dagli effetti prodotti dalle attività di realizzazione dell'ampliamento. Tale barriera avrà una lunghezza complessiva di 230 metri ed un'altezza di 4 metri. Le caratteristiche acustiche ed estetiche della nuova barriera saranno similari a quelle delle barriere già utilizzate dall'interporto nella zona limitrofa, così da mantenere un'uniformità estetica dell'opera. La barriera dovrà essere posta in opera prima dell'avvio della fase di realizzazione delle attività di ampliamento previste all'interno del futuro sedime interportuale e sarà mantenuta in sede anche una volta ultimata detta fase costruttiva e, in tal senso, potrà contribuire alla mitigazione degli eventuali effetti connessi all'esercizio dell'ampliamento dell'infrastruttura interportuale;
 - interventi di bagnatura delle superfici di passaggio dei mezzi d'opera che permetta di aumentare l'umidità della stessa. L'efficienza di abbattimento delle emissioni minima da ottenere è pari al 60%.
- progetto di inserimento paesaggistico ed ambientale:
 - gli obiettivi e le strategie di progetto si fondano su di una preventiva attività di identificazione dei presupposti della progettazione che sono stati riconosciuti nell'area archeologica di Gonfienti, assunta quale caposaldo identitario, nonché nelle intenzionalità del DM 20 maggio 1967, lette in relazione agli esiti delle trasformazioni territoriali ad esso succedutesi;
 - il progetto di inserimento definisce l'assetto dell'area di intervento come costituita da:
 - A. Area di interfaccia. L'area, posta lungo il confine meridionale ed orientale dell'ampliamento dell'interporto, è contraddistinta, oltre che dalla cassa di espansione, dal percorso ciclopedonale che l'attraversa e dal sistema del verde, diversificato sotto il profilo dell'impianto e delle specie in relazione alle caratteristiche delle parti circostanti, così come nel seguito descritto;
 - B. Fascia verde. Tale fascia, posta lungo il confine settentrionale dell'ampliamento dell'interporto, è costituita da un filare alberato a pioppi cipressini (*Populus nigra italica*);
 - gli elementi costitutivi l'area di interfaccia e le loro principali caratteristiche sono le seguenti:

<i>Percorso ciclopedonale attrezzato</i>	<p>Il percorso si riconnette all'esistente pista lungo la sponda in sinistra del Marinella e, scavalcato il torrente con un nuovo ponte anch'esso ciclopedonale, si pone lungo il margine meridionale dell'area di intervento per poi congiungersi all'area archeologica di Gonfienti.</p> <p>Lungo tale percorso, in corrispondenza della enclave che si viene a determinare tra la cassa di espansione e le alberature circostanti, la pista si apre a formare un'area attrezzata nella quale sono previsti oltre alla consueta dotazione (e.g. punto di sosta con panchine, rastrelliere porta-bicicletta, etc.) anche di una serie di totem informativi per la documentazione dell'area archeologica di Gonfienti e, più in generale, del sistema di fruizione dei beni di interesse storico archeologico della Piana, nonché della storia urbana di questa porzione territoriale.</p> <p>Per quanto concerne la pavimentazione del percorso ciclopedonale, si prevede l'utilizzo di prodotti stabilizzanti in quanto consentono di ottenere una pavimentazione che esteriormente assume l'aspetto della terra battuta e che, al contempo, presenta ottime caratteristiche di stabilità interna, portanza e resistenza agli agenti atmosferici. Inoltre,</p>
--	--

	l'utilizzo di tali materiali impedisce la crescita del manto vegetale, evitando così la necessità di interventi di manutenzione ordinaria.
<i>Sistema del verde</i>	<p>Il sistema del verde assolve al duplice ruolo di operare una riconnessione tra le presenze vegetazionali residuali poste all'intorno ed a quella di realizzare una schermatura dei nuovi manufatti edilizi rispetto alle visuali fruibili dalla Mezzana Perfetti Ricasoli.</p> <p>Il sistema del verde è stato concepito come costituito dalle due seguenti tipologie: maglia dei filari. Tale prima tipologia è stata prevista in corrispondenza della parte dell'area di interfaccia identificata come "fronte interportuale" ed è per l'appunto costituita da filari la cui giacitura segue il medesimo orientamento dell'abitato etrusco, soluzione progettuale che quindi si differenzia rispetto a quello dei tessuti urbani contermini. Sotto il profilo vegetazionale, la specie prevista per detti filari è il pioppo cipressino (<i>Populus nigra italica</i>);</p> <p>macchie arboree. Tale seconda tipologia, contraddistinta da una densità di alberature superiore a quella della maglia dei filari, è stata prevista in corrispondenza della parte dell'area di interfaccia definita "margine fluviale", in considerazione della sua prossimità a nuclei di vegetazione preesistenti. Tali nuclei, unitamente a quelli di progetto, potranno dare luogo a formazioni maggiormente consistenti che andranno così ad arricchire l'apparato vegetazionale del corridoio verde del Marinella. In coerenza con la vegetazione autoctona, le macchie arboree saranno costituite da pioppo nero (<i>Populus nigra</i>) e da salice bianco (<i>Salix alba</i>).</p> <p>Il sistema del verde di progetto è infine completato da:</p> <p>sistemazione delle sponde esterne della cassa di espansione, attraverso la messa in dimora di un canneto a <i>Phragmites australis</i>;</p> <p>sistemazione della fascia lungo il canale di progetto delle acque meteoriche, attraverso la piantumazione di filari di <i>Cornus sanguinea</i>;</p> <p>sistemazione delle aree verdi interne al sedime interportuale, attraverso la piantumazione di arbusti a <i>Nerium oleander</i> su un manto erboso.</p>
<i>Pavimentazione dei piazzali di manovra</i>	La pavimentazione dei piazzali di manovra sarà realizzata con asfalti pigmentati e segnatamente con una colorazione nelle tonalità del beige, così da frammentare la continuità percettiva con la viabilità circostante che, invece, manterrà la sua colorazione.

- le specie vegetazionali previste in relazione ai diversi utilizzi e localizzazioni, sono le seguenti:

Alberature	<i>Populus nigra italica</i> <i>Populus nigra</i> <i>Salix alba</i>
Sistemazione delle sponde della cassa di espansione e del canale di progetto	<i>Cornus sanguinea</i> <i>Phragmites australis</i>
Sistemazione delle aree verdi interne al sedime interportuale	<i>Nerium oleander</i>

CONSIDERATO E VALUTATO che in merito all'alternativa zero l'interporto è stato già sottoposto a procedura VIA ed oggetto di giudizio di compatibilità positivo con prescrizioni ai sensi del DECVIA 3556/99, al fine di assicurare la necessaria dinamica del settore della logistica e che con i rinvenimenti archeologici intercorsi in fase di realizzazione del progetto del 1999 ed i conseguenti vincoli imposti dalla Soprintendenza Archeologica è stato necessario operare uno stralcio di una quota parte delle originarie previsioni edificatorie relative a nuove volumetrie destinate a magazzini di movimentazione merci. La conseguente riduzione dell'offerta di progetto ed il completo utilizzo delle strutture nel frattempo realizzate

danno conto della necessità di intervento anche solo per recuperare le potenzialità del progetto dell'anno 1999;

VALUTATO che la mancata attuazione dell'ampliamento dell'attuale interporto comporterebbe un depotenziamento dell'infrastruttura;

VALUTATO che il progetto originario (progetto di cui al DECVIA 3556/99) prevedeva un dimensionamento della superficie coperta destinata a magazzini di movimentazione merci pari a circa 130-140 mila m2 e che a fronte dello stralcio conseguente alle scoperte archeologiche, solo 105.000 m2 risultano ad oggi realizzati/realizzabili

VALUTATO che il progetto di ampliamento comporta un incremento di superficie come di seguito indicato

	Aree intervento	Aree magazzini
14P	7.200	5.600
15A	9.300	7.600
15B	13.705	11.280
15C	15.115	12.690
TOT	45.320	37.170

Quindi l'incremento totale di superfici coperte è trascurabile in quanto coerente con quello stralciato, che l'attuale sedime interportuale ha una superficie di 714.522 mq mentre l'incremento totale di 45.320 mq corrisponde ad una percentuale pari al 6,3%.

VALUTATO che in merito alle gestione delle terre le stesse sono eseguite all'interno dello stesso sito, sono utilizzate per la riconfigurazione dei suoli (terrazzamenti) e sono state caratterizzate secondo le modalità previste dal DM 161/12,

VALUTATO che la **soluzione idraulica** adottata assolve alle finalità di corretta gestione delle acque pur se si ritiene che:

1. dovrà essere presentato il progetto esecutivo delle soluzioni idrauliche adottate rispettoso di tutte le norme ed i regolamenti vigenti in materia di tutela e prevenzione dell'inquinamento delle risorse idriche sia nelle fasi di cantiere che di esercizio. Nello specifico dovrà essere approfondita l'analisi del sistema di raccolta e trattamento di tutte le acque delle superfici impermeabilizzate dalla quale si desuma attraverso accurate verifiche di dimensionamento la capacità di loro trattamento in termini di portata e carico inquinante.
2. dovrà essere presentato il progetto esecutivo delle soluzioni atte allo smaltimento delle acque nere provenienti dalla sezione a monte dell'intervento (quartiere del "Rosi")

VALUTATO che

- il progetto prevede un incremento della domanda di trasporto conseguente all'ampliamento dell'interporto, pari a 30.000 TEU aggiuntivi per anno;
- il progetto prevede, operando una diversione modale a favore del ferro del 50%, un incremento dei flussi di traffico nell'area di studio valutabile in circa il 2,5%

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

CONSIDERATO e VALUTATO in relazione alla componente Atmosfera che:

- in termini generali, le informazioni e i dati nel seguito riportati fanno riferimento, per quanto attiene agli aspetti conoscitivi, alla documentazione prodotta in sede di presentazione dell'istanza di valutazione di impatto ambientale, mentre per quanto concerne l'individuazione e stima degli impatti connessi alla fase di costruzione e di esercizio dell'opera in progetto si è presa in considerazione la documentazione trasmessa dal Proponente nell'agosto 2017, che di fatto sostituiscono quella originaria.
- In merito all'impianto metodologico sulla scorta del quale è stato sviluppato detto studio, secondo quanto affermato nella citata documentazione, la scelta di detto impianto è stata oggetto di diretto confronto con ARPAT, con l'obiettivo primario di condividere obiettivi e strumenti utili alla soluzione del problema posto, nonché ha tenuto conto delle richieste di integrazioni di cui alla nota prot. DVA-2015-0016925;
- il piano di lavoro sviluppato, alla luce di quanto prodotto nei citati documenti presentati dal Proponente, risulta articolato nei seguenti termini:
 - caratterizzazione del contesto di analisi sotto il profilo delle condizioni meteorologiche;
 - caratterizzazione del contesto di analisi sotto il profilo della qualità dell'aria mediante l'acquisizione dei dati di monitoraggio delle centraline di ARPAT, così come descritti nel Rapporto Annuale di Monitoraggio 2013;
 - stima delle emissioni inquinanti nello stato ante-operam, di cantiere ed a regime, elaborate a partire dai volumi di traffico dedotti dal modello di simulazione del traffico veicolare;
 - stima delle emissioni pulverulenti dovute all'attività di cantiere e dei relativi impatti sui recettori sensibili vicini alle aree interessate.
 - stima delle diffusioni, elaborazione delle mappe di concentrazione mediante lo svolgimento di studio modellistico per gli scenari attuale, di cantiere, quest'ultimo inteso come esito della sovrapposizione dell'operatività dell'interporto e del traffico indotto dalle attività di cantierizzazione, nonché a regime, e valutazione delle concentrazioni su recettori sensibili individuati all'intorno dell'interporto.
 - analisi dei risultati degli studi modellistici di cui al precedente punto e confronto con i valori limite normativi di cui al DLgs 155/2010 e smi;
- Nello svolgimento degli studi modellistici il proponente ha tenuto conto delle specifiche indicazioni di ARPAT ed in tal senso è stato adottato un approccio di tipo screening, ossia valutando gli impatti sull'insieme dei possibili scenari "meteo" (velocità e direzione del vento; classe di stabilità - rif. "SCREEN3 Model User's guide") combinati alle condizioni di flusso;

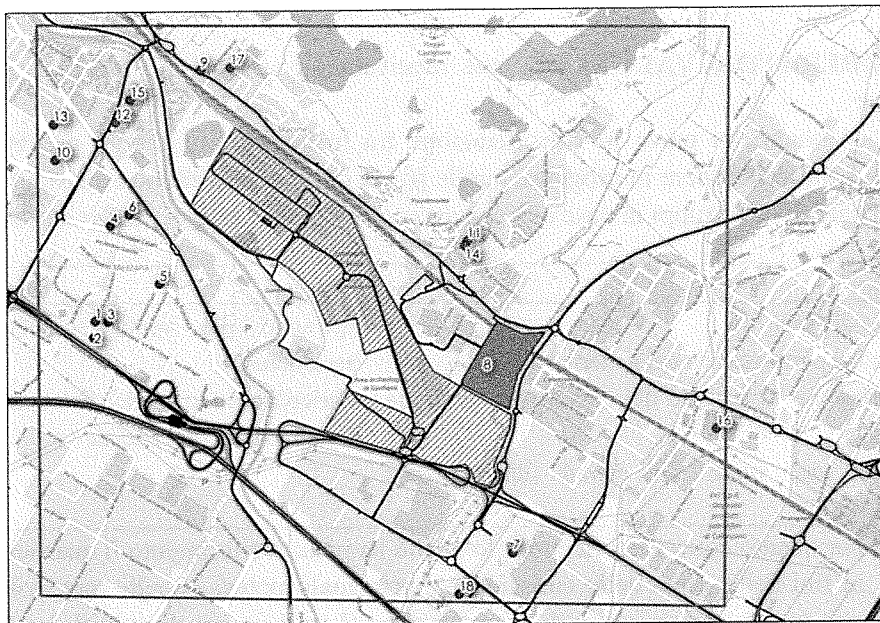
CONSIDERATO e VALUTATO che relativamente alla **caratterizzazione meteorologica**, sono stati presi in considerazione la velocità del vento, la classe di stabilità e l'altezza di mescolamento. Per quanto attiene al primo parametro, i dati assunti sono stati quelli della stazione meteorologica di Case Passerini, relativi ad un anno di misurazioni fra settembre 2014 ed ottobre 2015. La classe di stabilità è stata valutata in considerazione della velocità prevalente del vento e del valore della radiazione solare, per la quale è stato fatto riferimento ai valori riportati da LaMMA (Laboratorio di Meteorologia e Modellistica Ambientali di Regione Toscana) per due giorni di ottobre 2015, rappresentativi di un giorno piovoso ed uno soleggiato. Infine, per l'altezza di mescolamento, la sua determinazione è stata operata sulla base delle considerazioni sulla sensibilità del modello CALINE3, riportate nello stesso manuale;

CONSIDERATO e VALUTATO che relativamente alla caratterizzazione del contesto di localizzazione delle opere in progetto sotto il profilo dei **livelli di inquinamento**, nello studio si afferma che, secondo anche quanto emerso in occasione degli incontri avuti con i tecnici di ARPAT, per detta caratterizzazione è possibile fare riferimento ai dati registrati nelle stazioni di misurazione di fondo della zona definita "Agglomerato Firenze";

- ✓ a tale riguardo, sulla scorta dei dati delle rilevazioni regionali 2013, è possibile evincere come non si riscontrino alcun valore superiore ai limiti di soglia;
- le sostanze inquinanti prese in esame ai fini dello studio degli scenari di operatività dell'infrastruttura interportuale (attuale, di cantiere e di progetto, per quanto riguarda le emissioni, ed attuale e di cantierizzazione, relativamente alle concentrazioni) sono le seguenti: PM10 (polveri con $\varnothing < 10 \mu\text{m}$), PM2,5 (polveri con $\varnothing < 2,5 \mu\text{m}$), Biossidi di azoto (NO₂), Monossido di carbonio (CO);
 - ✓ relativamente alla stima delle emissioni polverulente in fase di cantierizzazione, lo studio condotto ha fatto riferimento alle indicazioni metodologiche e procedurali contenute nelle Linee guida redatte da ARPAT, di cui alla D.G.P. di Firenze n. 213/2009;
 - ✓ Rapporto Opera – Ambiente in fase di esercizio:
 - i fattori di emissioni sono stati valutati attraverso l'impiego del modello COPERT IV, versione 10.0 Novembre 2012;
 - per ricostruire le emissioni da traffico nei differenti scenari sono stati usati i dati dei flussi veicolari ricostruiti dallo studio di traffico per ciascun arco, secondo la distinzione tra veicoli leggeri e veicoli pesanti. Nello specifico, la rete simulata include tutta la viabilità ordinaria principale circostante l'Interporto, a valle degli svincoli autostradali; tale viabilità è stata organizzata in un grafo classificato, composto di archi, rappresentati dalla viabilità principale in quanto utile per modellare gli spostamenti intra-zonali, e da nodi, corrispondenti ai punti di scelta del percorso e di immissione del traffico veicolare;
- ✓ I dati di input necessari al modello COPERT sono stati tratti da Banca Dati SINAnet 1990-2012, coerente con detto programma di stima.

CONSIDERATO e VALUTATO che relativamente **gli aspetti emissivi**, lo studio prodotto evidenzia come, con riferimento all'intera area del modello ed ai fattori di emissione 2011 e 2012, per il totale delle sostanze emesse nell'ora dai veicoli circolanti allo scenario di progetto si registra una riduzione media del 6% rispetto allo scenario attuale. Tenuto conto dell'evoluzione continua del livello tecnologico e di efficienza dei veicoli, soprattutto con riferimento ai mezzi pesanti che caratterizzano l'area di intervento, lo studio ritiene ragionevole supporre un miglioramento costante (anche se minimo) del livello di emissioni prodotte.

- lo studio delle diffusioni è condotto mediante l'utilizzo del modello CALINE 3, eseguendo le simulazioni dell'ora di punta della mattina di un giorno feriale tipo. In particolare, le concentrazioni delle sostanze sono state studiate per una griglia regolare di recettori, per i quali si è ipotizzata un'altezza da terra di 1,8 metri (altezza uomo); per ogni punto della griglia è stato selezionato il valore maggiore di concentrazione su tutte le combinazioni possibili, da cui sono state elaborate le curve di isoconcentrazione
- lo studio delle diffusioni ha inoltre preso in considerazione alcuni punti ritenuti particolarmente sensibili del territorio all'intorno dell'area dell'interporto, per un totale di 18 ricettori d'interesse



- per quanto riguarda i flussi di traffico assunti come input del modello (veic/h), per ogni arco della rete e per ognuno degli scenari sviluppati, lo studio ha fatto riferimento al flusso dell'ora di punta mattutina 8.00-9.00 che rappresenta la situazione più critica a livello di carico della rete;
- assunto che CALINE 3 permette la stima delle concentrazioni di NOx e non quelle relative ad NO2, la correlazione tra le prime e le seconde è stata condotta attraverso l'espressione ottenuta effettuando una regressione multinomiale fra i valori orari di NOx e NO2 misurati nella stazione di traffico di Prato di via Ferrucci, negli anni 2013-2014;
- sulla base di tale approccio sono state elaborate le curve di uguale concentrazione atte a valutare le concentrazioni in ragione del Dlgs 155/2010, assumendo la media annuale come valore limite di riferimento: a questo proposito si evidenzia come i valori di dispersione calcolati sull'ora di punta siano coerenti anche in relazione al valore (più gravoso) dell'ora media;
- di seguito si riportano le valutazioni per i diversi inquinanti analizzati:

monossido di carbonio (CO):	il limite di norma previsto come media annuale dalla norma citata vale 10 mg/mc. Le mappe di diffusione presentano valori di concentrazione sempre al di sotto dei valori limite
-----------------------------	--

biossido di azoto (NO2):	il limite di norma previsto come media annuale dalla norma citata vale 40 µg/mc. Le mappe di diffusione evidenziano come non vi siano situazioni di crisi tra la condizione attuale e lo scenario di cantiere
--------------------------	---

particolati – PM10:	Le mappe di diffusione evidenziano come non vi siano situazioni di crisi tra la condizione attuale e lo scenario di cantiere
---------------------	--

particolati – PM2.5:	il limite di norma previsto come media annuale dalla norma citata vale 25 µg/mc. Le mappe di diffusione evidenziano come non vi siano situazioni di crisi tra la condizione attuale e lo scenario di cantiere
----------------------	---

- Per quanto attiene agli effetti cumulativi, il Proponente ha confrontato i valori delle concentrazioni nello scenario di regime con quelli dovuti all'ampliamento dell'Aeroporto secondo il piano di sviluppo aeroportuale 2014-2029 e alla realizzazione dell'Inceneritore di Case Passerini, così come desunti dagli studi di impatto ambientale

- A tale riguardo risulta che l'area di influenza dell'interporto risulta marginalmente interessata dagli impatti dell'aeroporto e del termovalorizzatore.

CONSIDERATO e VALUTATO che relativamente al rapporto Opera – Ambiente in fase di cantiere:

- lo studio ha preso in considerazione tra le lavorazioni/attività previste nell'ambito della realizzazione delle opere in progetto, quelle per le quali si prevedono emissioni polverulente e le ha raggruppate in due gruppi in base alla sequenza temporale. I gruppi di attività sono così composti:

<i>Gruppo 1</i>	<i>Gruppo 2</i>
Attività di scavo	Erosione del vento sui cumuli di materiale
Carico/trasporto/scarico del materiale di scavo	accantonato
Formazione e stoccaggio dei cumuli del materiale di scavo	Carico/trasporto/scarico del materiale superficiale
Erosione del vento sui cumuli di materiale accantonato	Sistemazione superficiale

- per quanto concerne i ricettori, lo studio ha preso a riferimento il quartiere de Il Rosi;

- ai fini della stima delle emissioni, le principali ipotesi e scelte metodologiche assunte dallo studio sono le seguenti: assenza di contemporaneità tra i gruppi di attività 1 e 2, produttività oraria per l'attività di scavo pari a 20 m³, produttività oraria per l'attività di sistemazione superficiale pari a 30 m³, durata delle operazioni che producono emissioni polverulenti pari a circa 25/30 giorni per gruppo di attività, localizzazione del deposito dei materiali di scavo all'interno della stessa area di cantiere in corrispondenza della zona dove sorgerà l'edificio 14P, approvvigionamento del cantiere via ferro con conseguente riduzione dell'utilizzo della gomma, transito dei mezzi di cantiere su tracciati non pavimentati, calcolo del coefficiente di emissione per le operazioni di scavo in base alla sezione "Dragline: overburden removal" riportato nella tabella 4 delle Linee Guida ARPAT e derivante dall'AP-42, calcolo del coefficiente di emissione per le operazioni carico del materiale di scotico sul veicolo in base alla tabella 4 del paragrafo 1.2 delle Linee Guida ARPAT "Scotico e sbancamento del materiale superficiale" e considerando il coefficiente di emissione riportato per "Truck loading overburden" (SCC 3-05-010-37) pari a 0,0075 kg/Mg, calcolo del coefficiente di emissione per le operazioni di trasporto a deposito del materiale di scavo in base al paragrafo 1.5 "Transito di mezzi su strade non asfaltate" delle Linee Guida ARPAT, calcolo del coefficiente di emissione per le operazioni di scarico del materiale di scavo a deposito in base alla tabella 4 del paragrafo 1.2 "Scotico e sbancamento del materiale superficiale" e considerando il coefficiente di emissione riportato per "Truck unloading: bottom dumpoverburden" (SCC 3-05-010-42) pari a 0,0005 kg/Mg;

- sulla base delle predette ipotesi, per quanto riguarda le attività del gruppo 1 il bilancio delle emissioni risulta il seguente:

<i>Contributo</i>	<i>Valore</i>	<i>Udm</i>
Emissione oraria stimata per fase di scavo	0,058	kg/h
Emissione oraria per carico su veicolo del materiale	0,255	kg/h
Emissione oraria di trasporto	0,615	kg/h
Emissione oraria per scarico	0,017	kg/h
Emissione oraria per erosione del vento	0,00029	kg/h
Emissione oraria per formazione e stoccaggio cumuli	0,069	kg/h
Totale	1,014	kg/h

- Nell'ipotesi di 20 mc/h di materiale per un totale di 200mc/giorno, le attività elencate nella tabella sopra avranno un'estensione temporale dai 20 ai 30 giorni per ogni fase di intervento. Per la verifica delle emissioni si prende quindi in considerazione la tabella 19 delle linee guida dell'ARPAT per un numero di giorni di emissione inferiore ai 100 giorni/anno:

Intervallo di distanza (m) del recettore dalla sorgente	Soglia di emissione di PM10 (g/h)	risultato
0 ÷ 50	<104	Nessuna azione
	104 + 208	Monitoraggio presso il recettore o valutazione modellistica con dati sito specifici
	> 208	Non compatibile (*)
50 ÷ 100	<364	Nessuna azione
	364 + 628	Monitoraggio presso il recettore o valutazione modellistica con dati sito specifici
	> 628	Non compatibile (*)
100 ÷ 150	<746	Nessuna azione
	746 + 1492	Monitoraggio presso il recettore o valutazione modellistica con dati sito specifici
	> 1492	Non compatibile (*)
>150	<1022	Nessuna azione
	1022 + 2044	Monitoraggio presso il recettore o valutazione modellistica con dati sito specifici
	> 2044	Non compatibile (*)

(*) fermo restando che in ogni caso è possibile effettuare una valutazione modellistica che produca una quantificazione dell'impatto da confrontare con i valori limite di legge per la qualità dell'aria, e che quindi eventualmente dimostri la compatibilità ambientale dell'emissione.

- avendo considerato quale distanza per la verifica quella intercorrente tra il quartiere Il Rosi ed deposito di materiali (la scelta della distanza è stata operata a favore di sicurezza in quanto il deposito è l'elemento del cantiere più vicino al recettore) ed essendo detta distanza compresa tra i 50 ed i 100 m, sulla base della citata tabella ARPAT lo studio afferma che: il valore dell'emissione oraria calcolato senza mitigazioni non è compatibile e, conseguentemente, si devono prevedere delle azioni di mitigazione, per le operazioni di trasporto del materiale su distanze pari o inferiori a 100 metri il valore soglia di cui sopra non viene superato e per queste distanze si può pensare di non eseguire le azioni di mitigazione, la distanza discriminante per la scelta della soglia di emissione, corrispondente alla distanza fra la zona di deposito e l'abitato di Rosi, è la minore rispetto alle distanze misurate rispetto alle zone in cui avvengono le varie elaborazioni di cantiere;
- il bilancio emissivo per le attività del gruppo 2 indicato dal Proponente è il seguente.

Contributo	Valore	Udm
Emissione oraria per carico su veicolo del materiale	0,255	kg/h
Emissione oraria per trasporto	0,615	kg/h
Emissione oraria per scarico	0,017	kg/h
Emissione oraria per erosione del vento	0,00029	kg/h
Emissione oraria per operazioni di ripristino	0,102	kg/h
Totale	0,989	kg/h
Totale in g/h	989	g/h

- nello studio si afferma che anche per questo gruppo di attività deve essere previsto un intervento di mitigazione, applicato, ugualmente al precedente caso, alla fase di trasporto;
- al fine di mitigare gli effetti derivanti dall'operazione di transito dei mezzi, in armonia con quanto indicato dalle Linee Guida ARPAT, lo studio propone la bagnatura della superficie di passaggio dei mezzi d'opera, così da aumentarne l'umidità, e prevede che tale operazione sia ripetuta ogni 4 ore, con una quantità d'acqua pari a 0,1 l/m² ottenendo un abbattimento del 60% delle emissioni. Si passa quindi ad un'emissione totale oraria pari a 621 g/h di PM10 compatibile con le condizioni ambientale

e per la quale ancora una volta è necessario prevedere monitoraggio presso il recettore o una valutazione modellistica con dati specifici del sito

CONSIDERATO e VALUTATO relativamente alla componente Ambiente idrico, suolo e sottosuolo:

- in termini generali, le informazioni e dati nel seguito riportati fanno riferimento, per quanto attiene agli aspetti conoscitivi, alla documentazione prodotta in sede di presentazione dell'istanza di valutazione di impatto ambientale, nonché per quanto attiene agli aspetti conoscitivi stessi (inquadramento dello stato attuale dell'ambiente idrico superficiale e della rete fognaria dell'area interessata) e dell'analisi degli aspetti progettuali, **si fa riferimento alla documentazione presentata nell'agosto 2017**. L'impianto metodologico sulla base del quale è stato sviluppato lo studio, è stato differenzialmente articolato in relazione agli aspetti concernenti l'ambiente idrico superficiale, da un lato, ed a quelli relativi all'idrologia superficiale e sotterranea e idrogeologia;
- nello specifico, con riferimento all'ambiente idrico superficiale, le attività svolte sono state le seguenti:
 - raccolta ed analisi degli studi esistenti, dei dati disponibili e della documentazione utile alla definizione del quadro conoscitivo con particolare riferimento alla modellazione idraulica;
 - individuazione dei dati integrativi e definizione delle metodologie necessarie al loro reperimento (rilievi, campagne di misura, monitoraggio);
 - reticolo delle acque alte: analisi e verifiche idrauliche della rete idrografica nello stato attuale, con particolare riferimento ai fossi interni all'area della zona di ampliamento dell'interporto ed al Torrente Marinella; analisi e verifiche degli interventi programmati dal Consorzio di Bonifica; verifiche idrauliche nello stato di progetto per i tratti significativi dei corsi d'acqua se interferenti con l'intervento di ampliamento; valutazione dei volumi esondabili nell'area di intervento e stima dei volumi di compensazione;
 - reticolo delle acque basse: valutazione dell'incremento di portata indotto dall'intervento; indicazioni per interventi di mitigazione;
- per quanto riguarda l'idrologia superficiale e sotterranea e l'idrogeologia, le attività condotte hanno riguardato:
 - raccolta e analisi degli studi esistenti, dei dati disponibili e della documentazione utile alla definizione del quadro conoscitivo dal punto di vista geomorfologico, idrologico, pedogeologico;
 - caratterizzazione dell'idrologia superficiale e delle grandezze idrologiche per la modellazione idraulica;
 - individuazione dei dati integrativi e definizione delle metodologie necessarie al loro reperimento (rilievi, campagne di misura, monitoraggio);
 - stima degli effetti delle opere previste sui processi di infiltrazione e sul regime della falda;
 - stima degli effetti delle opere previste sulla formazione dei deflussi superficiali;
- in merito all'articolazione del reticolo idrografico e con specifico riferimento al Colatore Destro che, unitamente al Torrente Marinella, rappresentano i principali corpi idrici interessati dalle opere in progetto, sulla base della ricostruzione effettuata dal Proponente emerge che detto colatore riceve, oltre alle acque meteoriche di scolo, i reflui provenienti dallo scolmatore della fognatura urbana proveniente dalla porzione di abitato a monte della ferrovia, costituiti da acque reflue urbane molto diluite dalle acque di pioggia.
- in merito all'articolazione della rete fognaria, sulla scorta del confronto intercorso tra Proponente e Publiacqua SpA è emerso che lungo Via Cellerese è presente un collettore fognario di tipo misto, recapitante all'impianto di depurazione di San Colombano, che raccoglie le acque reflue urbane di tutto l'abitato del "Rosi", incluse le acque meteoriche dell'abitato del "Rosi" situato a valle della ferrovia
- in merito al rischio idraulico, per quanto riguarda il Piano di gestione del rischio di alluvioni (P.G.R.A.) del distretto idrografico dell'Appennino Settentrionale, approvato con DPCM 27 ottobre

2016, pubblicato in G.U. n. 28 del 3 febbraio 2017, sulla base della documentazione trasmessa, l'ambito territoriale in oggetto risulta qualificato, nel suddetto P.G.R.A., come Area a pericolosità da alluvione bassa PI (stralcio 421), soggette all'art. 11 della suddetta Disciplina di piano che introduce indirizzi per gli strumenti di governo del territorio e ritiene ammissibili gli interventi previsti dagli strumenti urbanistici, garantendo il rispetto delle condizioni di mitigazione e gestione del rischio idraulico, in base alla disciplina da definirsi a cura della Regione Toscana;

- in merito alla pericolosità idraulica ed alle relative soluzioni progettuali, è stato predisposto un unico complesso modellistico di tipo bidimensionale del sistema idraulico superficiale interferente con l'area oggetto di ampliamento (Torrente Marinella, fosso Montisi, Gora del Ciliegio, fosso del Pantano fosso di collegamento Pantano-Colatore Sx e Fosso Colatore Dx), analizzandone il comportamento allo stato attuale ed allo stato di progetto, con riferimento a Tr 30 anno e Tr 200 anni
- le ipotesi progettuali riguardano lo spostamento di parte del tracciato del Colatore Destro e la realizzazione del nuovo fosso Colatore Destro sul lato ovest dell'area di ampliamento, la realizzazione della vasca di laminazione con scavo fino ad 1 metro dal piano campagna, la realizzazione di un nuovo collettore con funzioni di scolmatore fognario dell'area de Il Rosi, l'adeguamento della sezione del fossetto esistente ai piedi dell'argine destro sormontato del torrente Marinella, finalizzato a migliorarne la capacità di deflusso, e realizzazione di una condotta di scolmo delle acque esondate di collegamento fra tale fossetto e la vasca di compensazione, ed in ultimo la realizzazione di opportuni raccordi tra la "testa" del nuovo Colatore Destro e la rete urbana di raccolta delle acque meteoriche dell'abitato del Rosi, all'altezza dell'intersezione stradale tra via Cellerese e via degli Etruschi, ove attualmente tale rete si immette nel collettore fognario principale di via Cellerese;
- grazie a detto quadro di interventi, il nuovo Colatore Destro colleterà le acque meteoriche raccolte dalla fognatura bianca del Rosi, che attualmente recapitano nella fognatura mista di Via Cellerese, e le acque meteoriche derivanti dal dilavamento delle superfici interessate dall'ampliamento dell'interporto. Le acque che tramite il nuovo colatore arriveranno alla prevista cassa di laminazione, saranno pertanto esclusivamente acque meteoriche di dilavamento non contaminate, caratterizzate principalmente dalla presenza di solidi sospesi e sostanze di natura inorganiche. I reflui urbani provenienti dall'abitato del "Rosi" rimarranno collettati nella rete fognaria pubblica esistente di Via Cellerese. Le acque reflue di scolmo in caso di pioggia dell'abitato del Rosi, attualmente recapitate nel Colatore Destro, verranno deviate in un Nuovo By Pass da realizzarsi in adiacenza del Torrente Marinella con ricongiungimento nel Colatore Destro a valle dell'area di ampliamento dell'Interporto;
- gli aspetti idrogeologici hanno preso in considerazione lo stato della falda idrica nell'area di analisi. L'idrogeologia dell'area d'intervento si caratterizza per la presenza di una falda freatica libera ospitata nei sedimenti più superficiali di origine alluvionale, connotati da media permeabilità. In una struttura tipica di acquifero multistrato (o acquifero multilivello), al di sotto della falda libera si trovano, da essa separati da livelli acquitardi, acquiferi che ospitano falde confinate caratterizzate da valori di trasmissività anche significativamente elevati, considerata la loro natura granulometrica (sabbie grossolane e ghiaie);
- in particolare, anche dai dati geognostici esistenti, si evidenzia la presenza di un livello piezometrico a modesta profondità (tra i 2 e i 4 metri dal piano di campagna, con oscillazioni significative stagionali), che costituisce il tetto della falda freatica libera, talora raggiunto anche dai livelli piezometrici delle sottostanti falde confinate che dunque possono localmente assumere, soprattutto in determinati periodi dell'anno, caratteristiche prossime all'artesianesimo;
- le profondità di tali falde in pressione sono variabili, comunque dell'ordine dei 10 metri dal piano di campagna, con i livelli sfruttati e di interesse come risorsa che si situano comunque molto più in profondità, oltre i domini delle strutture di fondazione previste;
- nelle condizioni attuali, pertanto, si osservano le relazioni tra i flussi superficiali e subsuperficiali e la sottostante falda freatica da essi alimentata, con dinamiche tipiche di pianura alluvionale e oscillazioni in diretta e pressoché immediata correlazione con gli eventi di apporto pluviometrico;

- non esistono invece rapporti tra l'area oggetto dell'intervento e le falde sottostanti, essendo queste ultime alimentate da flussi profondi e dalla dinamica generale fiume-falda del corso d'acqua principale (Bisenzio);

CONSIDERATO e VALUTATO relativamente al rapporto Opera – Ambiente in fase di esercizio:

- con riferimento ai potenziali effetti determinati dalla configurazione di progetto sull'ambiente idrico superficiale lo studio affronta in particolare quelli connessi alle condizioni di pericolosità idraulica, anche in considerazione dell'aggravio dei deflussi superficiali rispetto alla situazione attuale, prodotti dall'aumento delle superfici impermeabilizzate;
- sulla scorta della modellazione idraulica per Tr 200 anni allo stato di progetto emerge che:
 - il nuovo fosso Colatore Destro è più che adeguato a far transitare le acque ad esso conferite;
 - la vasca di compensazione, dimensionata secondo il massimo apporto volumetrico previsto dal nuovo fosso Colatore Destro, risulta accumulare e trattenere interamente i volumi al suo interno, restituendoli gradualmente al tratto di valle del fosso Colatore Destro, senza che lo sfioratore di sicurezza entri in funzione durante l'evento;
 - il nuovo bypass di scolmo della fognatura del Rosi riesce a trasmettere a valle, nel fosso Colatore Destro, le portate in ingresso da monte, coincidenti con la quota di scolmo della fognatura mista;
 - la nuova condotta di scolmo delle acque esondate dal torrente Marinella contribuisce, seppur parzialmente, all'allontanamento dei volumi dall'area esondata. I volumi esondati dal torrente Marinella, grazie all'adeguamento del fossetto a cielo aperto, al contributo della condotta di scolmo e soprattutto del rialzamento della parte edificata, rimangono contenuti nell'area di sud - est e da essa defluiscono regolarmente nel reticolo minore, analogamente allo stato attuale;
 - la nuova area edificata e la viabilità risultano in sicurezza rispetto all'esondatazione del torrente Marinella, con franco di circa 50 cm.
- tale risultato è l'esito delle scelte operate nella progettazione delle opere idrauliche ed in particolare nel loro dimensionamento, con riferimento alle quali lo studio ricorda che, dal punto di vista normativo il Regolamento della Regione Toscana (Decreto del 25 ottobre 2011, n. 53/R, Bollettino Ufficiale della Regione Toscana n. 51 del 2 novembre 2011) prescrive la condizione di invarianza idraulica fino a eventi con tempi di ritorno 200 anni. Tale condizione è stata soddisfatta imponendo che i deflussi superficiali che si generano a seguito dell'intervento di impermeabilizzazione del suolo, non producano alcun aggravio sul reticolo idraulico già esistente. Oltre a questo vincolo, come risulta dal parere tecnico espresso dal Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno, è stato tenuto in conto che il sistema di bonifica recettore è dimensionato per eventi con tempo di ritorno di 50 anni e che portata massima ammissibile nel Colatore Destro del Marinella è pari a 0.53 m³/s;
- in relazione allo schema di gestione delle acque conseguente alle opere in progetto, non sono prevedibili criticità dal punto di vista igienico-sanitario legate alla permanenza delle acque recapitate dal nuovo Colatore nella cassa di laminazione;
- in merito alle tipologie di reflui provenienti dall'ampliamento dell'interporto, il Proponente chiarisce che tali reflui saranno costituiti da acque reflue domestiche provenienti dai servizi igienici che saranno installati presso i nuovi fabbricati. Posto che, stante il livello di dettaglio attuale della progettazione, non è ancora stato definito il posizionamento dei servizi igienici e il collettamento alla rete fognaria comunale, tuttavia è possibile prevedere che tali reflui siano collettati al collettore fognario ubicato in Via Cellere;e;
- relativamente alla nuova viabilità di progetto atta a collegare Via degli Etruschi con Via Parco Marinella ed al connesso ponte a campata unica sul Torrente Marinella, le soluzioni progettuali sviluppate appaiono condivisibili, ancorché necessitino di alcuni perfezionamenti

specificatamente riferiti alla viabilità di servizio prevista al piede degli argini ed alla sua percorribilità

- per quanto riguarda la rete acquedottistica e l'interferenza che la presenza di un ramo di acquedotto di grande diametro nei pressi dell'attuale ingresso all'Interporto determina con l'area di progetto della cassa di laminazione, il proponente fa presente che nell'ambito della realizzazione del collegamento viario tra Via degli Etruschi e Via Parco Marinella sarà prevista la posa di una nuova condotta idrica con le caratteristiche richieste da Publicacqua Spa nel proprio contributo tecnico del 21/02/2017
- in relazione all'ambiente idrico sotterraneo, nello studio si afferma che le opere previste saranno caratterizzate da sistemi di raccolta, trattamento e convogliamento delle acque di prima pioggia e superficiali, tali da garantire l'assenza di interferenze qualitative con la falda freatica superficiale. La definizione progettuale di dettaglio di detti sistemi è demandata alle successive fasi di progettazione;
- anche da un punto di vista quantitativo, le opere non presentano criticità rispetto al quadro idrogeologico locale (superficiale e profondo), considerando il loro inserimento nel contesto idrologico di superficie. Le strutture di fondazione su pali, una volta realizzate, non avranno nessun effetto attivo sui circostanti corpi idrici sotterranei, che, come detto, non sono peraltro interessati da sfruttamento o emungimento;
- peraltro, essendo il complesso previsto attestato ad una quota superiore all'attuale piano di campagna e non prevedendosi locali interrati, si può considerare inesistente anche qualunque relazione 'passiva' delle strutture, ovvero il loro coinvolgimento in occasionali risalite della falda freatica a quote prossime a quelle del piano di campagna stesso;
- per quanto concerne le condizioni di subsidenza, lo studio sottolinea che l'area rientra nell'ampio dominio del bacino di Prato, caratterizzato da dinamiche ad ampia scala correlate, in parte significativa, con l'utilizzo della risorsa idrica sotterranea e che quindi le opere previste non possono svolgere ruolo 'attivo' in tal senso: gli edifici previsti non influenzeranno tale dinamica, ma saranno eventualmente ad essa soggetti, replicando esattamente gli eventuali movimenti complessivi del terreno che si dovessero verificare;

CONSIDERATO e VALUTATO relativamente al rapporto Opera – Ambiente in fase di cantiere:

- lo studio, sulla base dell'analisi del cronoprogramma lavori dal quale si evince come la realizzazione dei piazzali e delle superfici impermeabilizzate sia successiva a quella delle opere idrauliche (nuovo collettore fognario e cassa di espansione), afferma che non si rilevano degli impatti specifici sull'ambiente idrico superficiale relativi alla fase di cantiere;
- le opere di fondazione previste consistono in pali battuti con capacità portante da verificare in corso di esecuzione; pur non potendo per tale motivo prevedere con esattezza le profondità di attestazione della punta di tali pali, lo studio ritiene che si possano comunque escludere interferenze in questa fase con la risorsa idrica sotterranea. I pali battuti, infatti, attraverseranno i livelli acquiferi superficiali, non di interesse idropotabile, senza possibilità di disturbi o modifiche alle caratteristiche qualitative e quantitative di tali corpi idrici sotterranei, data l'assenza di opere di trivellazione o di bonifica profonda (jet grouting) o di interventi di modifica dei terreni attraversati, tipici di strutture quali pali "ad elica continua";
- i normali accorgimenti di cantiere in merito a scavi di modesta entità, drenaggi temporanei e movimentazione materiali garantiranno in ogni caso da eventuali interferenze con la falda freatica superficiale, peraltro connotata da parametri qualitativi molto scadenti e dunque assolutamente non classificabile come risorsa idrica sotterranea;

CONSIDERATO e VALUTATO in relazione

alla componente Vegetazione, Flora e Fauna ed Ecosistemi:

- in termini generali, le informazioni e dati nel seguito riportati fanno riferimento, per quanto attiene agli aspetti conoscitivi, alla documentazione prodotta in sede di presentazione dell'istanza di valutazione di impatto ambientale; la configurazione di progetto è quella proposta a seguito della presentazione delle integrazioni volontarie (nota prot. 272/15) che sostituiscono quella originaria, mentre la stima degli impatti è desunta sia dallo Studio di impatto ambientale che dal Documento di integrazioni (nota prot. 778/15), per quanto specificatamente riguarda gli approfondimenti sull'erpetofauna;
- l'impianto metodologico sulla base del quale è stato condotto lo studio si è articolato secondo la seguente sequenza di attività:
 - analisi dello stato attuale volta a definire la complessità ecologica e individuare eventuali specie vegetali, animali o habitat naturali di pregio presenti nell'area interessata dall'opera. Tale attività è stata condotta mediante: esame della documentazione disponibile; campagne di sopralluoghi che, per quanto nello specifico attiene all'analisi floristica, sono consistiti in rilievi fitosociologici effettuati durante il mese di aprile 2014. Allo scopo è stata eseguita una fotointerpretazione in ambiente GIS mediante il software opensource QGIS, versione 2.2.0, sulla base della "Ortofotocarta anno 2011 Firenze Prato" a 32 bit di colore (risoluzione 0,2 m) ottenuta mediante servizio WMS della Regione Toscana. La scala utilizzata per la digitalizzazione è stata 1:1.000, ottenendo una carta delle tipologie fisionomiche della vegetazione presenti nel sito oggetto d'indagine (scala 1:2.000), definite mediante geometria poligonale (in seguito "patch") o puntiforme per gli elementi floristici isolati. Per ciascuna delle suddette tipologie è stato eseguito un rilevamento completo della vegetazione mediante metodo fitosociologico (Braun-Blanquet, 1964). Per ciascuna specie rilevata è stato valutato lo stato di "rarietà" a scala regionale. È stata eseguita una cluster analysis (analisi di agglomerazione) mediante software statistico sulla matrice dei rilievi con lo scopo di definire il quadro sintassonomico delle comunità vegetali indagate. Questa analisi ha consentito l'attribuzione delle tipologie fisionomiche di vegetazione precedentemente cartografate a determinati syntaxa. È stato infine calcolato l'indice di naturalità (INV) sui tipi di vegetazione cartografati. Per la componente faunistica, oltre ad effettuare due sopralluoghi, è stata valutata la comunità attesa tramite studi precedenti e analisi degli habitat potenziali. La presenza di habitat di interesse comunitario è stata verificata mediante confronto dei suddetti syntaxa individuati e del pool di specie rilevato con il "Manuale italiano di interpretazione degli habitat della Direttiva 92/43/CEE" (<http://vnr.unipg.it/habitat/>);
 - individuazione e stima degli impatti potenziali attesi;

CONSIDERATO e VALUTATO relativamente alla componente Vegetazione:

- le comunità vegetali rilevate appartengono in prevalenza a tipologie di vegetazione nitrofile annuali tipiche di ambienti semiruderali. Nei luoghi umidi, per la presenza dei fossi e canali sopra citati, e nell'area interessata dalla presenza dell'argine del canale Marinella si hanno aggruppamenti meso-igrofilo, specie tipiche di suoli maldrenati, argillosi che in estate tendono a disseccare;
- la maggior parte (58%) dell'area oggetto di indagine risulta appartenere alla classe di vegetazione seminaturale, rappresentata dalla categoria "5 - Vegetazione di ambiente disturbato (v. ruderale)", appartenente alla classe Stellarietea Mediae. A seguire si hanno tipi di vegetazione di categoria 7 (30%, "Vegetazione erbacea, arbustiva ed arborea derivata dausi prolungati") descritti dalla classe Agropyreteae Repentis e di categorie 8 e 9 (12%), inquadrate nell'ordine Bidentetalia Tripartitae;

CONSIDERATO e VALUTATO relativamente alla componente Flora:

- i rilievi condotti hanno consentito di identificare 67 specie vegetali, appartenenti a 28 famiglie. Dall'analisi dell'elenco floristico risulta che nessuna delle specie rilevate è inserita in elenchi di specie protette a livello nazionale o regionale, né presenta una condizione di rarità per distribuzione geografica o stato di popolazione;

CONSIDERATO e VALUTATO relativamente alla componente Fauna:

- la fauna dell'area di studio è fortemente condizionata dall'elevato livello di urbanizzazione e frammentazione degli ambienti circostanti, mentre localmente l'ambiente risulta degradato non solo dalle precedenti pratiche agricole intensive, ma anche dall'elevato inquinamento delle acque superficiali in particolare l'acqua che scorre nelle scoline presenti nell'area;
- l'erpetofauna rilevata da recenti indagini risulta composta da 8 specie nessuna delle quali di interesse conservazionistico; considerando tuttavia la ricchezza d'acqua del comprensorio, la comunità descritta dovrebbe rappresentare solo una parte del popolamento presente prima dello sviluppo agricolo e urbano-industriale della Piana. Nel sopralluogo effettuato sono state individuate presenze di rane verdi lucertola campestre ed exuvie di biacco;
- la comunità ornitica rilevata in precedenti indagini è composta da 11 specie tipiche di aree coltivate ed urbanizzate. Tuttavia l'area di progetto è collocata in una valle fluviale che, nonostante l'elevata antropizzazione, potrebbe mantenere una certa importanza quale rotta di migrazione;
- nel primo sopralluogo è stato identificato un nido di anatide (germano reale - *Anas platyrhynchos*) specie tollerante verso condizioni critiche di inquinamento;
- il popolamento di mammiferi rilevato nei precedenti studi non è risultato composto da specie segnalate come protette. In particolare è stata riscontrata un'elevata densità di Surmolotto (*Rattus norvegicus*) lungo il canale che potrebbe creare problemi di tipo igienico-sanitario. Per quanto riguarda l'ordine dei Chiroteri nell'area di studio, se da un lato la presenza di scoline e fossi inquinati creano un habitat trofico importante, dall'altro la scarsità di alberi e di vecchi casolari offre pochi habitat rifugio a questi mammiferi;
- nel sopralluogo sono state individuate orme di capriolo arrivato probabilmente attraverso l'argine del corso d'acqua che evidentemente riesce a creare per questi ungulati, anche se da considerare evento eccezionale, un potenziale corridoio di connessione dalle aree naturali posti a nord (Monti della Calvana);
- per quanto riguarda la componente invertebrata della fauna, in considerazione del fatto che l'area si trova in un'area a vocazione anche agricola, si è ritenuto opportuno di focalizzare l'osservazione alla componente dei pronubi particolarmente legati alla vegetazione. Le osservazioni sul popolamento dei pronubi selvatici si sono concentrate sulla superfamiglia degli Apoidei;
- la frammentazione rinvenuta nell'area (causata dall'urbanizzazione e dalla fitta rete infrastrutturale) non permette il sostentamento di un'abbondante popolazione di pronubi selvatici, ma sono comunque stati osservati esemplari appartenenti alle famiglie Colletidae, Halictidae, Andrenidae, Megachilidae, Apidae, Anthophoridae. Sulla base delle specie rinvenute si può affermare che è presente un impoverimento dal punto di vista quantitativo e questo, conseguentemente, risulta essere determinante per quello qualitativo;

CONSIDERATO e VALUTATO relativamente alla componente Habitat:

- sulla base del confronto dei synaxa individuati nell'area oggetto di studio con le descrizioni degli habitat del "Manuale italiano di interpretazione degli habitat della Direttiva 92/43/CEE" non sono emerse corrispondenze con nessuno degli habitat della Rete Natura 2000;
-

[Handwritten signatures and marks at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right, some with initials like 'U.S.' and '40']

Rapporto Opera – Ambiente:

- lo studio ha identificato quale impatto potenzialmente determinato dalle opere in progetto sulla vegetazione la sottrazione e alterazione. Secondo la matrice di valutazione risorse/impatti utilizzata (Matrice degli impatti di Bresso), è stato individuato un livello d'impatto basso (3, su una scala da 1 a 16), trattandosi di risorse comuni, rinnovabili e non strategiche. L'analisi cartografica condotta nell'ambito dello studio difatti evidenzia come la maggior parte del progetto dell'opera insista su una tipologia di vegetazione antropogena (tipica di incolti disturbati), caratterizzata da un elevato grado di artificialità, secondo l'INV calcolato. Le componenti semi-naturali e subnaturali individuate dallo studio, sono situate in prevalenza in un'area che si sviluppa al margine dell'opera e che, come tali, non rientrano all'interno dell'area di intervento infrastrutturale (magazzini e relativi piazzali di manovra, nonché rete viaria interna ed aree di sosta); dette formazioni ricadono invece all'interno dell'area di intervento a verde, oggetto del Progetto di inserimento paesaggistico ed ambientale, sviluppato all'interno della Relazione Paesaggistica redatta nell'ambito del Documento di integrazioni;
- per quanto riguarda la fauna, potendo spostarsi in zone vicine (zona cassa di espansione), lo studio stima l'impatto reversibile e quindi leggermente inferiore rispetto alla vegetazione con un valore di 2 su 16 (molto basso);
- per quanto nello specifico concerne gli impatti attesi sull'erpetofauna, lo studio, una volta presi in esame i principali fattori di minaccia per anfibi e rettili italiani, afferma che tutte queste minacce/impatti sono già presenti nel territorio in cui è collocato l'interporto e, di conseguenza, l'area di ampliamento. A supporto di tale affermazione lo studio sottolinea come dal sondaggio effettuato in campo siano state rinvenute solo alcune rane verdi, lucertole e presenza di biacco (exuvie), mentre le altre specie attese non sono state rinvenute probabilmente a causa del degrado dell'area interessata sia dal progetto che nei dintorni. Stanti tali considerazioni lo studio ritiene che le opere di progetto possano incidere molto poco sull'erpetofauna della zona, quanto invece che gli interventi a verde previsti nell'ambito del citato progetto di inserimento determineranno una maggiore disponibilità di habitat idonei;
- per quanto riguarda l'impatto sull'habitat essendo strettamente legato alla struttura e composizione della vegetazione si ritiene opportuno dare un valore simile a quello della componente vegetale e cioè 3 su 16 (basso);

CONSIDERATO e VALUTATO in relazione alla componente Rumore:

- in termini generali, **le informazioni e dati nel seguito riportati fanno riferimento alla documentazione presentata dal Proponente nell'agosto 2017** che integra e sostituisce quella presentata in sede di istanza VIA e nelle fasi ad essa successive;
- ✓ l'impianto metodologico seguito dallo studio si è strutturato nelle seguenti fasi ed attività:
 - caratterizzazione acustica attuale dell'area (Situazione "ante operam"), a sua volta articolata in:
 - definizione dell'ambito di studio e censimento dei ricettori. L'ambito di studio è stato identificato in modo tale da considerare al suo interno l'intera area infrastrutturale (area esistente e di ampliamento), le principali reti infrastrutturali (viarie e ferroviarie), nonché i fronti abitativi circostanti. I ricettori presenti all'interno dell'ambito di studio sono stati censiti mediante codice alfanumerico e classificati in ragione di tipologia di uso in atto (residenziale / non residenziale) e per numero di piani;

- caratterizzazione acustica delle sorgenti mediante campagna di rilievi. Nell'ambito della campagna sono state effettuate misure in otto postazioni, rilevando i livelli equivalenti per periodi differenti di una settimana, di ventiquattro ore o di un'ora;
- realizzazione, acquisizione ed interiorizzazione all'interno del modello di calcolo della mappa tridimensionale della zona oggetto di studio. La cartografia dell'area di studio è stata dapprima importata e georiferita all'interno del modello di calcolo e, successivamente, sono stati inseriti tutti gli elementi orografici (altimetria dell'area) e le strutture tridimensionali (volumi edilizi, rilevati stradali e barriere acustiche, etc.)
- identificazione e modellazione delle sorgenti. Le sorgenti considerate dallo studio sono le attività interportuali (magazzini ed operatività, traffico indotto), traffico veicolare, traffico ferroviario, altre attività produttive presenti all'interno dell'area di studio. Per le attività interportuali, i magazzini e le attività in essi svolte, le aree di stallo dei camion, quelle di manovra di mezzi sono state inserite come sorgenti areali. Le potenze sonore di tutte queste sorgenti sono state calibrate e valutate sulla scorta delle misurazioni fonometriche eseguite, nonché della loro specificità funzionale; in tal senso, nel caso del magazzino 14B, la potenza sonora associata è stata incrementata di 10 decibel rispetto a quella dei restanti in quanto in detto magazzino è presente un impianto frigorifero. Per le numerose attività industriali e produttive presenti nell'area di studio è stata inserita, per ciascun edificio produttivo, una sorgente areale con un valore di potenza acustica di emissione uguale per tutti gli edifici e ricavato dalle rilevazioni fonometriche. Per il traffico interportuale interno, i dati di quantificazione della sorgente sono stati definiti sulla base delle statistiche di ingressi/uscite ai varchi dell'interporto. Per il traffico veicolare esterno, i dati di volume di traffico sono stati tratti dallo studio di traffico. In maniera cautelativa è stata presa la giornata di maggior carico di mezzi. Il livello di emissione acustica è stato assunto sulla base delle procedure di calcolo del programma. Per il traffico ferroviario, la tipizzazione ed il dimensionamento della sorgente è stato operato sulla base delle informazioni riportate negli orari ufficiali della Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Le potenze sonore delle diverse tipologie di convogli sono state definite secondo la metodologia mutuata dal Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore, redatto da RFI;
- calibrazione del programma di calcolo. Nello studio è specificato che nel caso in cui il confronto tra i valori simulati e quelli rilevati nella campagna di rilievi portava ad una differenza superiore ai due-tre decibel, si è proceduto ad adattare la composizione modale del traffico al fine di ottenere attraverso il modello di calcolo, valori dei livelli sonori in linea con le misure eseguite;
- simulazione con modello di calcolo. Il modello di calcolo utilizzato nello studio è stato CADNA A. La griglia di calcolo utilizzata è stata a maglia stretta, con interasse di 20 metri e ad un metro e mezzo dal livello del suolo. L'output restituito dal modello ha riguardato la mappatura acustica ed i livelli equivalenti di rumore in facciata degli edifici. Gli scenari generati ed analizzati dallo studio sono stati i seguenti: scenario ante operam nel periodo di riferimento diurno e scenario ante operam nel periodo di riferimento notturno. Lo studio evidenzia che, in conformità con la normativa vigente, nella scelta dei ricettori virtuali di calcolo rispetto ai quali condurre la simulazione, è stata operata la scelta di assumere la facciata di ciascun edificio più prossima ed orientata verso l'area ove sorgerà l'ampliamento dell'Interporto di Prato in progetto e non piuttosto quella più sollecitata dalla rumorosità in generale (rumorosità proveniente ad esempio dal traffico stradale);

- determinazione dei valori limite di riferimento. La scelta a tal fine assunta dallo studio è stata quella di fare riferimento ai Piani di classificazione acustica dei Comuni al cui interno ricade l'ambito di studio. A tale riguardo lo studio sottolinea che detta scelta è stata assunta in termini cautelativi in quanto, se, da un lato, lo studio è relativo all'impatto acustico di una sorgente non rientrante nelle infrastrutture di trasporto e, come tale, comporta l'applicazione dei valori limite e delle fasce di pertinenza stradale, dall'altro, il considerare la situazione degli edifici anche in relazione alla rumorosità dovuta alle sorgenti stradale e ferroviaria, comporterebbe, nel confronto tra i livelli calcolati ed i valori limite, il riferirsi anche ai limiti ed alle pertinenze definite dalla normativa nazionale per tali tipologie infrastrutturali; tale ultima scelta determinerebbe sicuramente valori limite maggiori;

caratterizzazione acustica della fase di cantiere:

- in tale fase lo studio ha considerato come sorgenti di rumore sia quelle considerate nello scenario attuale che quelle derivanti dalla realizzazione delle opere in progetto, le quali sono state suddivise in quattro successive fasi, ciascuna delle quali contraddistinta da specifiche lavorazioni ed aree di intervento. Il modello di calcolo e le altre specifiche non oggetto di variazioni, sono state le analoghe di quelle già utilizzate per la simulazione dello scenario attuale;
- i livelli di emissione sonora e gli spettri acustici prodotti da ogni singolo macchinario presente in cantiere durante le diverse fasi lavorative esaminate, sono stati derivati dalla letteratura di settore, in particolare uno studio svolto per l'analisi dell'igiene e dell'ambiente di lavoro svolto dall' INAIL Direzione Regionale Piemonte - Comitato Paritetico Territoriale per la Prevenzione Infortuni di Torino e provincia, in cui sono state rilevate le potenze acustiche delle macchine operatrici principalmente utilizzate;
- nella simulazione è stata considerata la presenza della barriera acustica prevista e progettata ai fini di mitigare gli effetti derivanti dallo svolgimento delle attività lavorative di ampliamento dell'interporto;

caratterizzazione acustica della fase di progetto (scenario post operam), a sua volta articolata in:

- implementazione del modello di calcolo con riferimento alla configurazione fisica ed operativa dell'interporto allo scenario di progetto;
- simulazione con modello di calcolo. Il modello di calcolo e le altre specifiche non oggetto delle variazioni di cui al punto precedente, sono state le analoghe di quelle già utilizzate per la simulazione dello scenario attuale. A tale riguardo, operando a favore di sicurezza, nella modellazione delle sorgenti di rumore di origine interportuale sono state assunte le seguenti ipotesi:
 - > al fine di considerare la condizione più critica dal punto di vista acustico e, quindi, per una maggiore conservatività, le sorgenti sonore ascrivibili ai mezzi ed alle macchine di movimentazione merci, nonché al nuovo troncone di binario previsti per l'ampliamento dell'interporto, sono state considerate funzionanti al massimo delle emissioni acustiche prevedibili, in maniera continua nel tempo (giorno e notte) e soprattutto con la loro completa sovrapposizione e contemporaneità;
 - > al fine di considerare la condizione più critica dal punto di vista acustico e, quindi, per una maggiore conservatività, non è stata considerata la presenza della barriera acustica prevista quale intervento di mitigazione per la fase di cantierizzazione;
 - > per determinare l'emissione acustica derivante dalle aree di sosta dei veicoli e dai mezzi per il carico, scarico e trasporto merci previsti per l'ampliamento

dell'interporto, si è fatto ricorso ai valori di emissione da parte dei capannoni e della aree di manovra e sosta rilevati con la campagna fonometrica eseguita.

Gli scenari generati ed analizzati dallo studio sono stati i seguenti: scenario post operam nel periodo di riferimento diurno e scenario post operam nel periodo di riferimento notturno. Le simulazioni condotte assumono un fattore di assorbimento del terreno (coefficiente G) pari a 0,3, ossia come richiesto da ARPA Toscana, nonché sono state sviluppate considerando un incremento di 2 dB per l'incertezza, sempre secondo quanto richiesto da ARPA Toscana;

- verifica rispetto ai limiti di emissione del contributo ai ricettori derivante dalla sola sorgente specifica, ossia dall'Interporto di Prato nella sua configurazione finale (scenario post operam);
 - verifica rispetto ai limiti assoluti di immissione (scenario ante operam e post operam);
 - verifica rispetto ai limiti differenziali di immissione, ovverosia del soddisfacimento della condizione che la differenza tra i livelli di rumore ambientale e quelli di rumore residuo all'interno degli edifici siano inferiori a 5 dBA diurni e 3 dBA notturni. A tale riguardo lo studio specifica che ai fini di tale verifica sono stati elaborati i seguenti due differenti schemi di lavoro, sempre ipotizzando come rumore ambientale quello prodotto dall'intero interporto comprensivo dell'ampliamento: nel primo caso il rumore residuo è stato identificato nella rumorosità attuale di tutte le sorgenti infrastrutturali e produttive, comprensive dell'Interporto a meno del suo ampliamento; nel secondo caso, come rumore residuo è stata assunta la rumorosità della situazione futura relativa a tutte le sorgenti comprensive dell'Interporto, escludendo il suo ampliamento. Tali scelte sono state operate, la prima, per rispondere alle richieste avanzate da Regione Toscana e, la seconda, seguendo le prescrizioni della circolare del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 6 settembre 2004 "Interpretazione in materia di inquinamento acustico: criterio differenziale e applicabilità dei valori limite differenziali".
- le risultanze delle simulazioni condotte ai fini delle verifiche di cui agli ultimi tre punti sono riportate in forma tabellare nel "*Documento di osservazioni - Studio specialistico Rumore*", con l'indicazione per ogni ricettore considerato della classe acustica di appartenenza, del piano a cui si riferisce il punto di calcolo del livello sonoro, dei valori limite diurni e notturni di riferimento in base alla zonizzazione comunale, distinti per emissione ed assoluti di immissione, nonché i livelli calcolati nei vari scenari elaborati;

Rapporto Opera - Ambiente in fase di esercizio:

- nello studio si afferma che il censimento dei ricettori non ha evidenziato la presenza di ricettori sensibili, essendo unicamente presenti edifici ad uso non residenziale e ad uso residenziale;
- per la verifica rispetto ai limiti di emissione del contributo ai ricettori della sola sorgente specifica allo scenario di progetto (interporto nella sua configurazione finale), lo studio afferma che i livelli acustici emessi dalla sorgente specifica interporto nella sua configurazione globale futura, calcolati presso i ricettori più prossimi ad esso, risultano tutti al disotto dei limiti di emissione previsti dalla classificazione acustica del territorio e che, conseguentemente, le emissioni stimate risultano soddisfare, per entrambi i periodi di riferimento, il rispetto dei limiti di emissioni previsti dal DPCM 14/03/1997;
- tale situazione appare sostanzialmente riconfermata anche nel caso di incremento di due dB di incertezza, così come richiesto da ARPA Toscana. Detto incremento origina dei superamenti in

alcuni ricettori costituiti dall'impianto industriale IND063, e da quelli abitativi EA003, EA008, EA012, EA017, EA019, EA024, EA096, EA099, EA217 ed EA219

- per la verifica rispetto ai limiti assoluti di immissione, lo studio evidenzia che allo stato attuale si riscontrano alcuni superamenti dei valori limiti definiti dalla classificazione acustica comunale e che detti superamenti, essendo relativi ai ricettori posti in corrispondenza delle infrastrutture di trasporto, non sono ascrivibili all'interporto. A tale riguardo, lo studio sottolinea che l'evidenziazione di tali superamenti discende dalla scelta metodologica, assunta in via cautelativa, di sviluppare detta verifica con riferimento alla classificazione acustica comunale e che detta verifica dovrebbe essere condotta rispetto ai valori limite previsti dai regolamenti sull'inquinamento acustico specifici per strade e per ferrovie (DPR n. 142 sul rumore stradale e del DPR n. 459 sul rumore ferroviario);
- allo scenario post operam le situazioni di superamento dei limiti assoluti di immissione non risultano praticamente incrementate in termini di livelli sonori ed il numero dei superamenti resta praticamente immutato, come dimostra anche il mancato superamento dei valori limite di emissione, motivo per il quale lo studio afferma che, per entrambi i periodi di riferimento, l'ampliamento dell'interporto non contribuisce ulteriormente al superamento dei limiti assoluti di immissione e che, pertanto, la verifica rispetto a detti limiti può ritenersi soddisfatta. Tale affermazione, secondo quanto riportato nello studio, è suffragata dall'analisi delle risultanze riportate all'appendice B, ossia relative all'incremento di 2 dB per l'incertezza del metodo di determinazione. Detto incremento non comporta sostanziali differenze rispetto a quanto commentato per l'appendice A, se non per un generale superamento dei valori limite da parte della rete stradale e ferroviari;
- per la verifica rispetto ai limiti differenziali di immissione e con specifico riferimento al primo schema di lavoro (rumore residuo corrispondente allo stato attuale delle sorgenti infrastrutturali e produttive, nonché dell'Interporto nella sua attuale configurazione), lo studio afferma non si sono riscontrati superamenti dei limiti differenziali, sia per il periodo di riferimento diurno che notturno;
- per la verifica rispetto ai limiti differenziali di immissione condotta con riferimento al secondo schema di lavoro (rumore residuo corrispondente alla situazione futura relativa a tutte le sorgenti comprensive dell'Interporto, escludendo il suo ampliamento), lo studio afferma che non si rilevano superamenti dei valori limite di immissione differenziale, né nel periodo di riferimento diurno, né in quello notturno, a dimostrazione della scarsa influenza che lo stesso Ampliamento avrà dal punto di vista acustico;
- in merito alle medesime verifiche condotte sulla base dell'incremento di 2 dB dovute all'incertezza del modello (Appendice B), lo studio afferma che detto incremento conduce ad un ingiustificato superamento dei valori limite differenziali, per risolvere i quali è stata valutata la possibile realizzazione di un'ulteriore barriera nel lato est dell'ampliamento ed una suddivisa in due tronchi sul lato sud;
- in merito agli interventi di mitigazione e nello specifico alla valutazione dell'efficacia acustica di una barriera collocata lungo via degli Etruschi (lato ricettori) in modo da proteggere gli edifici prospicienti (EA024, EA019 e EA017), oltre che dal rumore dell'Interporto, anche da quello della nuova strada di progetto, lo studio ipotizza una barriera di lunghezza complessiva 230 m ed altezza di 6 m. L'efficacia di detta barriera, pur dipendendo dal piano dei succitati ricettori, in tutti i casi risulta molto significativa. Ancorché detta barriera venga presupposta in tutte le simulazioni acustiche, nello studio sono prospettati dubbi sulla sua reale possibilità di realizzazione in quanto comportante la necessità di acquisizione di proprietà o di servitù rispetto all'area di sua localizzazione (non in proprietà di Interporto della Toscana Centrale SpA), di permessi e di concessioni anche per quanto riguarda la manutenzione nel tempo, nonché in ragione

dell'opposizione dei cittadini stessi che verrebbero così privati della visuale soprattutto dai piani più bassi;

- in merito alle barriere conseguenti all'incremento di 2 dB per l'incertezza, secondo quanto riportato nello studio queste saranno localizzate sul perimetro dell'interporto (lato est barriera E e lato sud barriere SI ed S2) ed avranno un'altezza di 4 metri. A tale riguardo lo studio evidenzia che, essendo dette barriere funzionali a risolvere dei superamenti dovuti unicamente al suddetto incremento di 2 dB, queste saranno realizzate solo nel caso in cui la programmata campagna di misure post operam dovesse dimostrarne la necessità. In tal caso la progettazione di dette barriere dovrà essere rivista e rivisitata nella disposizione dei pannelli acustici, sulla base delle effettive rilevanze fonometriche. Sempre in caso di accertato superamento dei limiti durante la campagna di monitoraggio post operam, quale alternativa prioritaria alla realizzazione di tali ulteriori barriere, lo studio propone comunque di valutare ed attuare una revisione degli orari di lavoro presso i vari capannoni, cercando di ridurre, per quelli posizionati in locazioni più critiche nei confronti dei ricettori, specialmente abitativi, gli orari di lavoro specialmente in periodo di riferimento notturno, periodo questo più delicato dal punto di vista dell'impatto acustico
- con riferimento al complesso delle verifiche condotte, lo studio sottolinea che per tutte le sorgenti relative ad impianti dell'interporto, attuale e di ampliamento, è stato considerato il funzionamento contemporaneo e continuo nelle ventiquattro ore e che tale scelta ha condotto ad una sovrastima cautelativa dei livelli sonori che effettivamente saranno percepiti in facciata degli edifici e dei livelli ambientali utilizzati per il calcolo dei livelli considerati;

Rapporto Opera – Ambiente in fase di cantiere:

- la simulazione condotta, oltre a considerare l'operatività dell'infrastruttura interportuale ed il resto delle sorgenti di rumore assunte negli scenari ante e post operam, è stata sviluppata con riferimento alle condizioni che, sotto il profilo acustico, sono state stimate come le più critiche in ordine alle lavorazioni previste ed alla localizzazione delle aree operative rispetto a quella dei potenziali ricettori; in tal senso, è stato fatto riferimento alla realizzazione del ponte sul Torrente Marinella (scavo e realizzazione delle palificazioni di fondazione e delle pile) ed a quella del magazzino identificato con il codice 14P, in quanto opere poste a minor distanza dal quartiere Il Rosi, che rappresenta l'area residenziale più prossima a quella di intervento;
- per quanto riguarda i livelli sonori previsti in facciata, lo studio afferma che, per gli edifici che risultano potenzialmente più esposti degli altri alla rumorosità proveniente dai cantieri previsti per l'ampliamento dell'Interporto di Prato, si riscontrano per il periodo di riferimento diurno, unico nel quale il cantiere sarà operativo, valori non superiori ai limiti;
- per quanto concerne i valori limite assoluti di immissione in facciata di tutti gli edifici presenti, secondo lo studio per tutte le fasi delle lavorazioni delle diverse fasi di cantierizzazione, non si sono riscontrati casi di livelli sonori al disopra dei valori limite;

CONSIDERATO e VALUTATO in relazione alla componente Salute Pubblica:

- ✓ la metodologia secondo la quale è stato sviluppato lo studio si compone di tre fasi, delle quali le prime due a valenza conoscitiva, mentre la terza ed ultima incentrata sull'identificazione e stima dei potenziali impatti determinati dalla realizzazione ed esercizio dell'opera in progetto:
- la prima fase, avendo identificato nell'inquinamento atmosferico ed in quello acustico i fattori di pressione che nel caso in specie possono incidere sulla salute, è stata dedicata all'individuazione delle correlazioni intercorrenti tra tali due fattori e gli effetti sanitari e di benessere da questi determinati sull'uomo;

- nella seconda fase di lavoro è stata operata una ricostruzione dell'attuale stato di salute delle popolazioni, orientandola alla considerazione delle patologie identificate nella prima fase. Tale analisi è stata condotta assumendo come ambito di studio sia la scala vasta che, nei limiti consentiti dalle informazioni disponibili, la porzione territoriale di localizzazione dell'opera in progetto, così da poter verificare l'eventuale presenza di situazioni di specificità ad essa potenzialmente riconducibili. Le fonti conoscitive utilizzate per detta analisi sono state di tipo bibliografico ed in particolare i dati Istat e del software HFA;

- la terza ed ultima fase è stata rivolta, con specifico riferimento ai fattori di pressione prima indicati, alla individuazione e stima dei potenziali impatti indotti dalla realizzazione ed esercizio dell'opera in progetto sulla salute pubblica; in tal senso lo studio ha assunto le risultanze degli studi specialistici condotti nell'ambito delle componenti Atmosfera e Rumore;

✓ per quanto riguarda la mortalità generale, la situazione a scala provinciale appare diversificata, essendo per la provincia di Firenze il valore del tasso standardizzato inferiore a quello regionale, sia per gli uomini che per le donne, mentre per quanto riguarda la provincia di Prato, rispetto al dato regionale il dato maschile risulta superiore e quello femminile in linea;

✓ relativamente alla mortalità specifica, per la maggior parte delle cause il dato delle province di Prato e Firenze risulta inferiore a quello regionale, non manifestando con ciò una specificità di tali territori;

✓ per quanto riguarda la morbosità, la provincia di Prato presenta un tasso di ospedalizzazione tra i più bassi di quelli regionali, mentre quello della provincia di Firenze, seppur più elevato, è sempre inferiore al dato dell'intera regione;

✓ nello specifico, al fine di verificare se nel corso della realizzazione dell'ampliamento dell'interporto o nel suo esercizio nella configurazione di progetto, si potessero determinare delle modifiche delle condizioni di esposizione delle popolazioni ai fattori inquinanti incidenti sul loro stato di salute fisica e/o di benessere, si è fatto riferimento alle risultanze degli studi condotti dal Dipartimento di Ingegneria Civile ed Ambientale dell'Università di Firenze, sviluppati nell'ambito dello Studio di impatto ambientale;

Rapporto Opera – Ambiente:

- nello stimare le condizioni di esposizione della popolazione all'inquinamento atmosferico lo studio muove dalle risultanze dello studio relativo alla componente Atmosfera, nel quale, assunto rispetto alla situazione attuale un aumento dei mezzi circolanti nello scenario di cantiere ed un trend in decremento quello a regime (in ragione delle politiche di trasferimento gomma-ferro), e considerato che allo stato attuale, nella zona assunta a riferimento nello studio (stazioni di fondo della zona "Agglomerato Firenze"), non sono registrati valori di concentrazione maggiori dei valori soglia, si afferma che la realizzazione e l'esercizio dell'infrastrutturale interportuale, nella sua configurazione di progetto, non determinerà una variazione delle condizioni di esposizione delle popolazioni a detti fattori inquinanti e che, conseguentemente, non si modificherà il connesso stato di salute fisica;

- relativamente alle condizioni di esposizione della popolazione all'inquinamento acustico ed in particolare a quelle riguardanti lo scenario post operam, lo studio si fonda sugli studi modellistici condotti per la componente Rumore e sulle conseguenti considerazioni operate, nelle quali è affermato che: nell'area oggetto dello studio l'entrata in esercizio dell'ampliamento dell'Interporto di Prato non andrà ad incrementare la rumorosità dei luoghi che lo ospiteranno; i livelli assoluti di immissione relativi all'esercizio dell'ampliamento dell'Interporto di Prato risulteranno nei limiti

normativi per i due periodi di riferimento; i livelli differenziali relativi all'esercizio dell'ampliamento dell'Interporto di Prato risulteranno anch'essi nei limiti normativi per i due periodi di riferimento;

- relativamente alla fase di realizzazione dell'ampliamento dell'interporto, lo studio fa riferimento sempre al citato studio acustico nel quale si afferma che la situazione di mancato superamento dei valori limite permarrà, in quanto, come si evince dalle simulazioni della propagazione del rumore nella situazione con la presenza del cantiere, non si rilevano superamenti dei valori limite assoluti di immissione e differenziali di immissione;

CONSIDERATO e VALUTATO

in relazione alla componente Paesaggio e al patrimonio storico culturale:

✓ in termini generali, le informazioni ed i dati nel seguito riportati sono stati desunti dalla documentazione prodotta in sede di presentazione dell'istanza di valutazione di impatto ambientale, nonché e soprattutto per quanto attiene agli effetti sull'accezione di Paesaggio in termini di fruizione estetica, percettiva ed interpretativa, dal Documento di integrazioni e dalla allegata Relazione Paesaggistica;

✓ muovendo dalla definizione del concetto di Paesaggio, operata dalla Convenzione europea del paesaggio, l'impianto metodologico in ragione del quale sono state sviluppate le fasi della costruzione del quadro conoscitivo e dell'individuazione e stima degli impatti, sono articolate in due parti, dedicate ciascuna ad una diversa accezione di paesaggio, ossia a quella strutturale (fisica, funzionale, formale) ed a quella cognitiva (estetica, percettiva, interpretativa);

✓ nello specifico, l'approccio strutturale ha affrontato l'insieme degli elementi che costituiscono detta struttura, suddividendoli sia in ragione del ruolo da essi svolti (elementi strutturanti e caratterizzanti) che rispetto alla loro matrice (naturale ed antropica). A tal fine sono state sviluppate le seguenti attività:

- analisi del contesto di intervento con riferimento al sistema naturalistico ed a quello insediativo;

- analisi del sito di intervento, indagato rispetto alle categorie di lettura definite nell'Allegato al DPCM 12.12.2005 (matrice Fisica, Vegetale ed Antropica);

- individuazione e stima delle potenziali modificazioni indotte dalle opere in progetto;

✓ l'approccio cognitivo ha indagato il paesaggio come esperienza, colta nelle sue diverse possibili valenze. In tale prospettiva, l'impianto metodologico si è articolata in tre fasi successive, rappresentate da:

- analisi di intervisibilità (fase 1), finalizzata a definire la porzione territoriale e/o quelle sue parti dalle quali l'opera in progetto sia effettivamente percepibile e, in tal senso, ad operare una prima delimitazione del campo di indagine;

- sistematizzazione delle visuali (fase 2), rivolta ad individuare quegli ambiti di fruizioni dai quali siano esperibili delle visuali che, per diversificate motivazioni, possono essere ritenute quelle che in misura maggiore consentono di poter individuare e stimare le modificazioni determinate dall'opera in progetto. Tali ambiti sono stati definiti con il termine "Ambiti visivi prioritari";

A

W

S

FFI

48

- analisi delle relazioni cognitive (fase 3), tesa ad indentificare le modificazioni determinate dalle opere in progetto rispetto alle valenze percettiva, interpretativa ed estetica del paesaggio;
- ✓ per quanto concerne il patrimonio archeologico, lo studio, sulla base della consultazione della bibliografia scientifica di riferimento, ha condotto il censimento dei siti archeologici dei quali fosse nota la presenza sia all'interno dell'area di intervento che al suo intorno. Per quanto attiene agli aspetti localizzativi, è stato fatto riferimento alla mappatura delle zone di interesse archeologico contenuta nell'Allegato A1 del Piano del Parco agricolo della Piana "Testo che integra il Documento di Piano del PIT e relativi allegati" – Allegato 4 "Interventi correlati al Parco agricolo della Piana per una migliore fruizione del parco archeologico di Gonfienti" ed alla "Carta identificativa del vincolo" appartenente alla sezione dei Beni paesaggistici del PIT con valenza di piano paesaggistico, consultabile mediante il sistema webgis della Regione Toscana "Geoscopio";
- ✓ tali informazioni sono state integrate sulla scorta delle risultanze della campagna di indagini condotte su incarico di Interporto Centrale della Toscana SpA e sotto la direzione scientifica della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana, tra il 23 luglio ed il 30 agosto 2013, nell'ambito della quale sono state eseguite delle trincee di accertamento archeologico nell'area adiacente via Cellere (cfr. Allegato QAMB-A01 "Attività di controllo su effettuazione saggi archeologici – Relazione e Tavole");
- ✓ per quanto segnatamente riguarda la Relazione Paesaggistica, le predette attività sono state completate dall'analisi dei documenti pianificatori di tutela e del sistema dei vincoli;

approccio strutturale:

- la struttura paesaggistica della piana pratese e, con essa, di quella fiorentina è il risultato di una lunga evoluzione, sviluppatasi nel tempo grazie sulla base degli antichi tracciati viari che garantivano la comunicazione tra la città di Firenze ed il territorio circostante, mediante le direttrici pedecollinari che lambiscono la pianura alluvionale a Nord e a Sud e alle direttrici trasversali appenniniche di valico.
- I centri di antica origine più consistenti si sono formati in luoghi strategici per l'organizzazione del territorio di pianura e più precisamente nei punti d'incontro delle principali direttrici stradali con il fiume Bisenzio. In passato il fiume, provenendo dall'Appennino ed attraversando la piana da nord verso sud, ha difatti assolto il ruolo di importante matrice per il sistema insediativo della piana, fino alla confluenza con il fiume Arno;
- la piana ha subito nel corso degli ultimi anni una notevole trasformazione, dovuta all'intesa attività insediativa. La parte occidentale del sistema è caratterizzata da aree umide di particolare interesse ambientale, ma anche dalla presenza di infrastrutture. Gran parte della superficie della piana è impegnata a fini insediativi, caratterizzata dalla dilatazione dei centri urbani, mediante la realizzazione di nuove aree produttive e commerciali e infrastrutture stradali;
- in tale contesto, gli insediamenti industriali e commerciali hanno assunto un peso rilevante nella struttura del sistema insediativo, sia per la loro consistenza, sia per la loro distribuzione territoriale;
- il tessuto edilizio della città-fabbrica è disomogeneo, essendo costituito da successioni di capannoni e grandi strutture prive di reciproche relazioni, alternati a zone residenziali con caratteristiche variegate;
- l'area complessivamente si presenta costituita da un insieme di elementi contrapposti: da una parte sono i grandi poli di trasformazione insediativa delle aree industriali e commerciali, frammisti

ad aree residenziali di recente costituzione o consolidate; dall'altra, ambiti di particolare interesse naturalistico e paesaggistico, rappresentati dai terreni agricoli, dalle poche aree boscate e dalle aree umide presenti all'interno della piana di particolare interesse ambientale;

Approccio cognitivo:

- da un punto di vista percettivo il territorio interessato dall'intervento progettuale si può suddividere in due aree principali, aventi diverse caratteristiche paesaggistiche che offrono differenti visibilità: il sistema montuoso della Calvana – Morello che, seppur relativamente distante dall'area di intervento, consente di scorgere visuali aperte verso il paesaggio della piana pratese e la piana pratese, il cui paesaggio consente di fruire di vedute generalmente profonde fino a notevoli distanze;
- all'interno di tali aree, gli ambiti di fruizione visiva potenziale sono stati distinti nelle seguenti tipologie: ambiti a fruizione veicolare e differente velocità di percorrenza e ambiti a fruizione lenta, rappresentati dalla rete ciclopedonale (Pista ciclabile del Fiume Bisenzio e Pista ciclabile del torrente Marinella) e da quella sentieristica (Sentiero Pedecollinare Pizzidimonte - S. Lucia);
- l'analisi è stata inoltre integrata mediante la considerazione di tutte quelle aree di notevole interesse pubblico riconosciute, ai sensi della vigente normativa, come "bellezze panoramiche considerate come quadri e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze" (art. 136 lett. d del DLgs 42/2004 e smi). Nello specifico, lo studio ha considerato: l'autostrada A11: DM 20/05/67 "Fascia panoramica lungo la rotabile Firenze-Mare che offre visuale di ville e borghi celebri e di boschi" e l'autostrada A1: DM 23/06/67 "Fascia di metri 300 ai due lati della Autostrada del Sole di interesse orografico, agrario, forestale, storico e architettonico sita in 12 comuni";
- le differenti caratteristiche plano-altimetriche e tipologiche dei canali visivi considerati mutano le caratteristiche delle visuali in ordine alla ampiezza del bacino visivo, alla distanza intercorrente tra punto di vista ed obiettivo e la tipologia di frequentazione del punto di visuale;
- rispetto agli ambiti di fruizione veloce, la Mezzana Perfetti Ricasoli, se da un lato offre visuali che consentono di percepire l'intera configurazione paesaggistica all'interno della quale si inserisce l'area dell'Interporto, consentendo le migliori viste verso l'area di intervento, dall'altro non permette una chiara leggibilità dei singoli elementi che la costituiscono, in ragione della sua caratteristica di alta frequentazione dinamica;
- rispetto agli ambiti di fruizione lenta, sono spesso la presenza di elementi naturali e la distanza intercorrente tra il punto di visuale e l'area dell'Interporto, a costituire ostacolo visivo verso l'area interportuale stessa;
- in relazione all'analisi degli ambiti di fruizioni visiva soggetti a disposizioni di vincolo finalizzati alla preservazione della loro valenza panoramica, lo studio, sulla base della tavola "Carta delle trasformazioni insediative lungo le fasce di preservazione delle visuali", evidenzia come rispetto agli anni Sessanta, periodo di apposizione di entrambi i suddetti vincoli, gran parte della superficie della piana attraversata dai due citati assi autostradali sia stata interessata, a partire dagli anni Settanta, da un intenso processo di trasformazione insediativa; ne consegue che rispetto alle visuali che le autostrade potevano offrire prima di detto sviluppo insediativo, percorrendo tali arterie sia oggi possibile scorgere lo sguardo verso i manufatti commerciali e industriali che si addossano con continuità lungo il tracciato stradale, ostruendo spesso la vista verso il paesaggio circostante;
- una volta identificati gli ambiti di fruizione visiva effettiva, sulla base dei criteri di loro sistematizzazione, lo studio arriva all'individuazione dei seguenti ambiti prioritari: ambito La

Calvana, con riferimento alla rete sentieristica e ambito Mezzana Perfetti Ricasoli nel tratto posto in prossimità del fronte meridionale dell'area di intervento;

- l'analisi delle relazioni cognitive relative a detti due ambiti è stata sviluppata sulla base di fotosimulazioni, così da poter avere esatta contezza delle modifiche determinate dalle opere infrastrutturali in progetto e dell'efficacia delle misure di mitigazione previste (Progetto di inserimento paesaggistico ed ambientale);

Rapporto Opera – Ambiente in fase di esercizio:

- gli impatti potenziali relativi alla fase di esercizio sono identificati dallo studio nell'alterazione del paesaggio percettivo, con specifico riferimento a quelle relative agli ambiti "La Calvana" e "Mezzana Perfetti Ricasoli";

- in merito al primo di detti due ambiti, lo studio ritiene che il punto di vista assunto come rappresentativo delle visuali fruibili da tale area, sia particolarmente rispondente alle finalità di verifica poste alla base dell'analisi, in quanto consente di cogliere la porzione della Piana fiorentina interessata dall'opera in progetto, collocandola all'interno di un suo significativo intorno;

- la visuale che è possibile fruire dalla posizione prescelta è considerata paradigmatica dei processi di trasformazione insediativa che hanno interessato tale porzione territoriale, in quanto racchiude in un'unica immagine tutti quegli elementi che ne sono stati i principali protagonisti. A partire dalle pendici del rilievo è difatti possibile cogliere, in primo piano, l'espansione residenziale, contraddistinta da un tessuto minuto che, in modo piuttosto episodico, è intervallato da manufatti a carattere intensivo ed è segnato dal netto vallo costituito dal fascio binari della linea ferroviaria; proseguendo con lo sguardo, si dilata all'infinito l'espansione delle funzioni ed attività del terziario, caratterizzata da un tessuto regolare a maglia molto più ampia di quello precedente e formata dall'indistinta sequenza dei capannoni produttivi che in modo indifferenziato ed omogeneizzate definiscono il paesaggio della "nuova" Piana pratese;

- all'interno di un contesto così ampiamente antropizzato, nello studio si afferma che l'area interessata dall'opera in progetto risulta chiaramente come un'area interclusa, stretta tra le recentissime espansioni terziarie, sorte lungo Via Parco Marinella (a sinistra) e lungo la Mezzana Perfetti Ricasoli (al centro), l'attuale interporto della Toscana Centrale (a destra) ed il quartiere Il Rosi;

- per quanto concerne l'Ambito "Mezzana Perfetti Ricasoli", lo studio afferma che il raffronto tra la situazione ante operam e quella post intervento di inserimento paesaggistico ed ambientale rende evidenti le finalità da quest'ultimo perseguito e l'efficacia delle soluzioni progettuali previste;

- elemento essenziale ai fini del raggiungimento di tale risultato è, secondo lo studio, rappresentato dalla "maglia dei filari" che non solo opera un'azione di nascondimento dei nuovi manufatti dell'ampliamento dell'interporto, quanto anche svolge tale azione rispetto alla fascia costruita, sorta ai piedi dei rilievi della Calvana, che interrompe la continuità dello skyline naturale. In tal senso, i nuovi volumi verdi previsti dal progetto di inserimento, frammentano tale fascia costruita, lasciandone intravedere solo alcuni pochi e minuti elementi, al punto da renderne così impossibile la percezione come segno unitario e, con ciò, ricomponendo la continuità dello skyline;

- all'effetto di "smaterializzazione" di tale fascia edificata e di ricomposizione del profilo dei rilievi della Calvana, si somma anche quello di ricomposizione con le aree verdi poste in fregio allo svincolo tra la Mezzana Perfetti Ricasoli e Via Parco Marinella, dando così luogo ad un'unitarietà ad oggi non percepibile;

Rapporto Opera – Ambiente in fase di cantiere:

- i potenziali impatti relativi alla fase di cantierizzazione sono identificati dallo studio nelle interferenze con il patrimonio archeologico;
- a tale riguardo lo studio evidenzia come dai sondaggi condotti nel 2013 sia emerso che in quasi nessuna delle trincee effettuate sono stati trovati strati di frequentazione o antropizzazione stabile riconducibili ad epoche classiche, nonostante la presenza sporadica di frammenti e frustoli di età etrusca e romana, quasi sempre erosi e arrotondati; i livelli messi in luce sotto il terreno agricolo moderno sembrano quindi per la maggior parte di origine alluvionale e/o colluviale;
- seppur in via preliminare lo studio ritenga possibile sostenere che gli interventi in progetto non vadano ad interessare direttamente i beni storici e culturali rilevanti, non reputa tuttavia possibile escludere la possibilità di ulteriori rinvenimenti nel sottosuolo, in ragione della loro collocazione all'interno di un territorio ricco di testimonianze del passato;
- in ragione di ciò, ribadita la concreta impossibilità di procedere ad indagini su aree che ad oggi non sono in proprietà di Interporto della Toscana Centrale SpA e l'indisponibilità a concedere l'accesso da parte degli attuali proprietari, lo studio prevede che in fase di cantiere siano applicate misure e accorgimenti per la prevenzione e la riduzione di potenziali impatti sui beni di rilevanza archeologica, mediante la presenza di personale specializzato archeologico durante i lavori di scavo per sbancamento e, nel caso di ritrovamenti di resti antichi o di manufatti nel sottosuolo, l'immediata comunicazione alla Soprintendenza competente con arresto dei lavori;

CONSIDERATO e VALUTATO che in relazione allo Studio per la valutazione di incidenza:

- nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 10, comma 3, del DLgs 152/2006 e s.m.i., è stato redatto lo Studio per la Valutazione di Incidenza delle possibili interazioni tra l'opera in progetto ed il Sito di Interesse Comunitario e Sito di Importanza Regionale ambiente naturale con riferimento al SIC-SIR "La Calvana" (IT 5150001);
- l'impianto metodologico posto alla base dello studio è rispondente a quanto indicato nella guida metodologica "Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites. Methodological guidance on the provisions of Article 6 (3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC", redatta dalla Oxford Brookes University per conto della Commissione Europea DG Ambiente;
- ai fini della prima delle quattro fasi valutative previste dalla citata guida metodologica (*screening*), lo studio prende in considerazione solo le interferenze indirette in quanto quelle dirette risultano assenti, non essendoci contiguità tra il Sito Natura 2000 e l'area di intervento. Considerando la minima distanza intercorrente tra tali due aree, queste si trovano a circa 1 chilometro l'una dall'altra;
- per quanto concerne le interferenze indirette, queste sono considerate con riferimento a:
 - ✓ fase di cantierizzazione: produzione di emissioni acustiche e polverulente, per effetto delle attività di scotico, di movimentazione delle terre e di trasporto dei materiali;
 - ✓ fase di esercizio: produzione di emissioni acustiche e di inquinanti atmosferici, dovuta alle attività di carico e scarico delle merci (attività interne all'interporto) ed al traffico pesante di origine interportuale;
- con riferimento alle interferenze in fase di cantierizzazione, lo studio evidenzia che, al di là della distanza intercorrente tra l'area di intervento ed il sito Natura 2000, questi risultano separati da elementi fisici e infrastrutturali, quali la linea ferroviaria in rilevato, l'asse viario Firenze-Prato e gli

abitati posti alle pendici de La Calvana, che limitano la dispersione delle emissioni e ne riducono la propagazione svolgendo una sorta di barriera;

- per quanto riguarda le interferenze in fase di esercizio ed in particolare quelle dovute alle attività di movimentazione delle merci all'interno dell'interporto, anche questo caso lo studio ritiene che la distanza intercorrente con il sito della Reta Natura sia tale da poterle considerare quantomeno trascurabili;
- in merito alle interferenze legate al traffico veicolare in entrata e uscita dall'interporto, lo studio prende in esame gli itinerari seguiti da tali flussi di traffico. I due varchi dell'interporto, quello esistente (E) e quello di progettato (P), convogliano entrambi il traffico su Viale Leonardo da Vinci che si connette alle autostrade A1 e A11. I flussi di traffico interportuale risultano pertanto totalmente esterni al sito Natura 2000 e da questo significativamente distanti;
- secondo lo studio, stanti le possibili interferenze dirette e indirette prese in esame ed in considerazione delle motivazioni sopra riportate, si ritengono oggettivamente improbabili effetti significativi sul sito Natura 2000 e pertanto non considera necessario procedere al successivo step previsto dalla guida metodologica comunitaria;

CONSIDERATO e VALUTATO che in riferimento al Piano di monitoraggio ambientale:

- sulla scorta delle Linee Guida emanate dal MATTM e delle risultanze dello Studio di impatto ambientale, con riferimento ai potenziali impatti attesi sia in fase di realizzazione che di esercizio, il Piano di monitoraggio ambientale prevede:

Atmosfera. Il monitoraggio è articolato nelle seguenti fasi e modalità:

- ante operam. Una misura per due settimane, condotta in continuo con utilizzo di un laboratorio mobile, nei punti ATM-01 ed ATM-02. Le sostanze inquinanti da prendere in esame sono Ossidi di azoto (NO₂), Monossido di carbonio (CO), PM₁₀ e PM_{2,5};
- post operam. Due misure, condotta in continuo con utilizzo di un laboratorio mobile e da ripetere con frequenza semestrale per il primo anno di esercizio ed in modo da essere caratteristiche delle stagioni invernale ed estive, nei punti ATM-01 ed ATM-02. Le sostanze inquinanti da prendere in esame sono Ossidi di azoto (NO₂), Monossido di carbonio (CO), PM₁₀ e PM_{2,5};
- corso d'opera. Monitoraggio delle polveri (PM₁₀ e PM_{2,5}) per due settimane in continuo, in corrispondenza dell'attività maggiormente impattante, individuato nel punto ATM-01, ovvero con riferimento a quelle attività che prevedono la movimentazione di materiale polverulento;

Ambiente idrico. Il monitoraggio prevede il campionamento delle acque superficiali, con riferimento a piccoli volumi d'acqua, e le analisi in laboratorio, articolato nelle seguenti fasi e modalità:

- ante operam. Campionamenti da effettuare nel punto IDR-01;
- post operam. Campionamenti da effettuare nei punti IDR-01, IDR-02 ed IDR-03;
- corso d'opera. Campionamenti da effettuare nei punti IDR-02 ed IDR-03;

I parametri da analizzare in seguito al campionamento riguarderanno le seguenti famiglie di sostanze:

- parametri chimico – fisici,
- costituenti organici,
- metalli,
- costituenti inorganici non metallici;

La cadenza con la quale effettuare il monitoraggio della qualità delle acque superficiali, in riferimento a quanto indicato all'Allegato 1 alla Parte III del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. in relazione al tipo di parametro da analizzare ed alla tipologia di corpo idrico da monitorare, sarà trimestrale; i campionamenti saranno distribuiti nell'arco temporale annuale, in modo tale da conoscere le condizioni della componente idrica nelle differenti condizioni climatiche variabili in funzione della stagionalità degli eventi meteorologici;

Rumore. Il monitoraggio è articolato nelle seguenti fasi e modalità:

- post operam. Campagna di misure fonometriche di durata settimanale almeno in tre differenti postazioni:
 1. presso la facciata di uno degli edifici più esposti di via degli Etruschi (edifici con identificativo AE017, AE019 e AE024),
 2. presso la facciata più esposta del gruppo di edifici in via Molino del Ginori (AE008, AE168, AE169, AE170 e AE171),
 3. presso una delle facciate dei tre edifici prossimi all'uscita sud dell'Interporto di Prato (AE217, AE219 e AE232) e collocati in via Cellere.

In tali postazioni dovrà essere svolta una campagna preliminare itinerante di breve durata, massimo 15 minuti, al fine di determinare, tra gli edifici sopra indicati, quello più esposto alla rumorosità dell'Interporto e presso il quale effettuare il rilievo di lunga durata previsto;

- corso d'opera. Campagna di misure fonometriche di lunga durata (riferita al periodo di riferimento diurno) e da svolgersi in occasione delle lavorazioni più rumorose, presso gli edifici posti lungo via degli Etruschi (EA017 ed EA019).

Andranno inoltre svolte misure di breve durata, al minimo un'ora, anche presso gli altri ricettori più esposti, quale l'edificio contrassegnato dall'identificativo EA024, sempre in via degli Etruschi, e gli edifici AE211, AE2012, AE213 ed AE215, posti invece presso la via Parco Marinella, in zona industriale;

Paesaggio. Il monitoraggio avrà lo scopo di documentare la fase post-operam attraverso rilievi fotografici. I punti di vista dai quali condurre detti rilievi saranno sia riferiti alla visibilità statica che a quella dinamica. Nel secondo caso saranno effettuati molteplici scatti fotografici lungo una direttrice così da rappresentare il cambiamento delle visuali offerte lungo l'ambito percettivo. Tutti i rilievi fotografici dovranno essere effettuati con apposita attrezzatura in modo da coprire 180° di visuale dai punti e nelle direzioni individuate.

I parametri da monitorare saranno i seguenti:

- effetti determinati dalle opere in progetto con riferimento a intrusione fisica, quinta visiva e relazioni visive,
- verifica dell'efficienza delle misure di mitigazione.

In tale ultimo caso, il monitoraggio comprenderà anche l'effettuazione di sopralluoghi atti ad operare il riconoscimento delle specie oggetto di piantumazione, il calcolo degli esemplari vivi e morti di ogni singola specie piantumata, la misurazione dell'altezza e del diametro delle specie piantumate, nonché dello sviluppo del fogliame, produzione di gemme, colore delle foglie.

L'ambito preferenziale per lo svolgimento dell'attività di monitoraggio è rappresentato dai punti ubicati in prossimità del tessuto residenziale di Il Rosi e dalle aree sottoposte ad intervento di inserimento paesaggistico;

Traffico. Il monitoraggio è articolato nelle seguenti fasi e modalità:

- ante operam. Rilievo dei flussi di traffico in termini di entità, ossia numero di ingressi e di uscite, e di tipologia (veicoli leggeri o veicoli pesanti), in corrispondenza dei punti TRA-01 e TRA-02;

- post operam. Rilievo dei flussi di traffico in termini di entità e di tipologia, in corrispondenza dei punti TRA-01, TRA-02 e TRA-03, da eseguire in continuo per i due anni successivi al completamento dei lavori;
- corso d'opera.
Rilievo dei flussi di traffico in termini di entità e di tipologia, in corrispondenza dei punti TRA-01 e TRA-02, da eseguire lungo tutto il periodo di cantierizzazione;

CONSIDERATO E VALUTATO che per quanto riguarda la componente Rumore:

è stata eseguita per la **fase di esercizio**:

- una caratterizzazione e modellizzazione acustica adeguata alle principali 5 sorgenti di rumore, cumulando gli effetti con le altre presenti nell'area;
- una valutazione della fattibilità e dell'efficacia della protezione acustica della barriera antirumore collocata lungo via degli Etruschi (lato ricettori) in modo da proteggere gli edifici prospicienti oltre che dal rumore dell'Interporto anche da quello della nuova strada di progetto;
- una simulazione di dettaglio e relativo reporting sulle facciate degli edifici più esposti rivolti verso via degli Etruschi;
- dato riscontro delle condizioni meteorologiche impostate nella simulazione e dei valori specifici di input (per esempio assorbimento del terreno), nonché esplicitato l'effetto della riflessione della facciata retrostante ai punti di simulazione considerata nel calcolo;
- integrare il piano di monitoraggio già previsto, con ulteriori misure prolungate in facciata, di durata settimanale, presso i ricettori più esposti indicando le azioni correttive specifiche che verranno intraprese in caso di superamento;

è stata eseguita per la **fase di cantiere**:

- una valutazione di dettaglio del rumore nelle singole lavorazioni;
- un piano di monitoraggio acustico secondo le indicazioni delle "Linee guida per il monitoraggio del rumore derivante dai cantieri di grandi opere", edite da ISPRA;

PRESO ATTO del parere favorevole con prescrizioni dell'**Autorità di Bacino del Fiume Arno** del gennaio 2016 e del parere del **Consorzio di Bonifica Medio Valdarno** del gennaio 2016;

VALUTATO che gli studi specialistici sulle principali componenti ambientali sono stati redatti dall'Università degli studi di Firenze - Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale;

VALUTATO che lo studio acustico è stato basato su una campagna di rilievi in campo della durata di:

- 2 postazioni per una settimana nel periodo di giugno 2014
- 3 postazioni per 24 h nel periodo di giugno-luglio 2014
- 3 postazioni per 1 h nel periodo di luglio 2014

E che individua per i singoli ricettori i livelli acustici post operam e che lo stesso la dove non è riscontrata la coerenza con i limiti di zona della zonizzazione acustica comunale introduce la presenza di una barriera antirumore (a protezione dell'abitato del "Rosi") che viene anticipata già nella fase di cantierizzazione

VALUTATO che ai sensi del DPR 357/1997 e s.m.i. è stata eseguita la Valutazione di Incidenza Ambientale per la fase I di screening e non essendo state rilevate interferenze significative si è conclusa con esito positivo;

PRESO ATTO della DGR 1478/2017 con cui la Regione Toscana ha espresso parere favorevole ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e con l'indicazione delle raccomandazioni di cui al Parere del Nucleo Regionale di Valutazione n. 160 del 28/11/2017 (Allegato A);

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

giudizio positivo di compatibilità ambientale sul *progetto di Ampliamento dell'Interporto della Toscana Centrale* a condizioni che si ottemperi alle prescrizioni e le raccomandazioni di cui al parere della Regione Toscana ed alle prescrizioni di seguito indicate:

Prescrizione n.1	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione	<p>Previa approvazione dell'Autorità di Bacino competente, dovrà essere presentato il progetto esecutivo delle soluzioni idrauliche adottate, così come indicato nelle prescrizioni impartite dal Parere di Compatibilità Ambientale DGR n° 1478 della Regione Toscana.</p> <p>Il progetto dovrà essere rispettoso di tutte le norme ed i regolamenti vigenti in materia di tutela e prevenzione dell'inquinamento delle risorse idriche sia nelle fasi di cantiere che di esercizio. Nello specifico dovranno essere adottate modalità atte a mantenere il più possibile una naturale permeabilità ed essere approfondita l'analisi del sistema di raccolta e trattamento di tutte le acque delle superfici impermeabilizzate dalla quale si desuma attraverso accurate verifiche di dimensionamento la capacità di loro trattamento in termini di portata e carico inquinante.</p> <p>Nel progetto dovrà essere inserito anche il nuovo collettore con funzione di scolmatore fognario dell'area a monte dell'intervento (quartiere del "Rosi").</p>
Termine avvio Ottemperanza	Verifica Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	Autorità di Bacino

Prescrizione n.2	
Macrofase	Ante operam, in corso d'opera, post operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva, Fase di cantiere e Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Cantieri

Handwritten signatures and initials are present throughout the page, including a large signature on the left margin and several initials on the right margin.

Prescrizione n.2	
Oggetto della prescrizione	Per quanto riguarda la gestione delle terre e delle rocce da scavo, dovrà essere presentato il " Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ", ai sensi del D.M. 161/2012. Il P.U.T. dovrà essere autorizzato dal MATTM, con apposito decreto.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase di esecuzione
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	

Prescrizione n.3	
Macrofase	Ante operam,
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione	Dovrà essere sviluppato un progetto esecutivo relativo agli interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale con specifico riferimento alla pista ciclopedonale di collegamento tra l'area archeologica e la rete prevista dalla Regione Toscana, l'area di intervento "a verde" perimetrale ivi inclusa la sistemazione della vasca di laminazione e quant'altro previsto nel SIA e documentazione integrativa;
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	

Prescrizione n.4	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Mitigazioni
Oggetto della prescrizione	Dovrà essere redatto il progetto esecutivo delle barriere acustiche previste dal SIA. Nel progetto dovranno essere previste, adeguate schermature acustiche laddove, sulla base dei rilievi fonometrici connessi al monitoraggio ambientale, venissero riscontrati dei superamenti del livello sonoro presso i ricettori più prossimi alle aree interportuali o dell'asse ferroviario di adduzione all'intero del sedime

Prescrizione n.4

	interportuale; In particolare, con riferimento alle barriere acustiche individuate con le lettere E, S1 ed S2 , si ritiene che le medesime debbano essere previste e recepite già nella fase di progettazione esecutiva dell'opera, a prescindere dagli esiti del monitoraggio acustico; L'approvazione in Conferenza dei Servizi di tutti gli interventi previsti dall'ampliamento dell'Interporto dovrà essere vincolata, all'obbligo della SpA Proponente di realizzare, prima dell'inizio lavori, le barriere acustiche necessarie al risanamento del clima acustico di tutti gli edifici recettori che già presentano superamenti rispetto alla classe acustica di appartenenza, superamenti dovuti oltre che alle attività di esercizio dell'Interporto, anche alle infrastrutture di trasporto connesse e contermini all'area di ampliamento di progetto ad esse correlabili.
Termine avvio Ottemperanza	Verifica Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	

Prescrizione n.5

Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Mitigazioni
Oggetto della prescrizione	<p>In riferimento alla realizzazione di nuovi interventi vegetazionali:</p> <ul style="list-style-type: none">a. le operazioni dovranno essere eseguite da tecnici specializzati, dovranno essere predisposti capitolati di appalto nei quali saranno indicate tutte le azioni riferite sia alla realizzazione sia alla gestione degli interventi;b. nell'uso delle specie arbustive si dovrà far ricorso all'approvvigionamento del materiale genetico ecotipico, privilegiando vivaisti specializzati che trattino materiali di propagazione autoctono certificato; qualora tale condizione non fosse attuabile nel territorio regionale, dovrà essere predisposta un idonea struttura vivaistica con certificazione di utilizzo di materiale da propagazione localec. gli interventi dovranno essere supportati da successive cure culturali che dovranno essere effettuate fino al completo affrancamento della vegetazione e comunque ripetute con frequenze idonee per un periodo non inferiore ai 5 anni successivi all'ultimazione dei lavorid. di quanto sopra dovrà essere dato conto mediante la

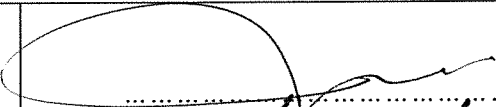
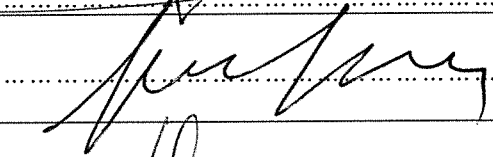
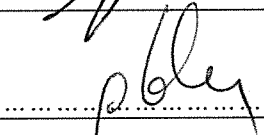
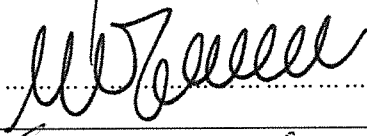
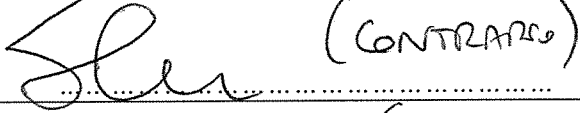
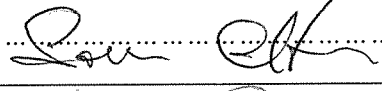
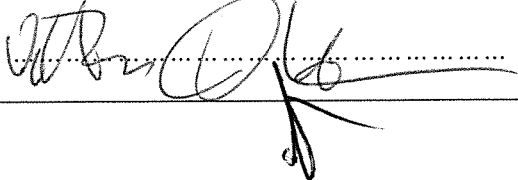
Prescrizione n.5		
		predisposizione di idonei capitolati di appalto.
Termine Ottemperanza	avvio Verifica	Progettazione esecutiva
Ente vigilante		MATTM
Enti coinvolti		

Prescrizione n.6		
Macrofase		Ante operam
Fase		Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione		Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione		Ai fini del più idoneo inserimento percettivo dovrà essere sviluppato un progetto architettonico di dettaglio del nuovo ponte sul torrente Marinella , anche nel rispetto degli argini del torrente e della relativa viabilità, nonché degli edifici interportuali specificando i materiali e le colorazioni.
Termine Ottemperanza	avvio Verifica	Progettazione esecutiva
Ente vigilante		MATTM
Enti coinvolti		MIBACT

Prescrizione n.7		
Macrofase		Ante operam
Fase		Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione		Monitoraggio
Oggetto della prescrizione		Il piano di monitoraggio ambientale dovrà essere condiviso con ARPAT. In particolare per quanto riguarda il Rumore: dovranno essere svolte campagne di monitoraggio del livello acustico sia in fase di cantiere che in fase di esercizio. Il monitoraggio dovrà dare piena garanzia del rispetto di tutti i limiti previsti dalla normativa in materia, presso tutti i ricettori potenzialmente impattati dall'opera di progetto, prevedendo misure strumentali eseguite secondo i criteri tecnici di cui al D.M. 16 marzo 1998. Allo scopo dovranno essere scelti i ricettori potenzialmente più impattati e/o rappresentativi degli impatti attesi; fra questi dovranno essere inclusi i seguenti

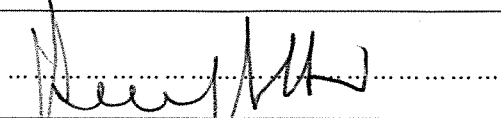
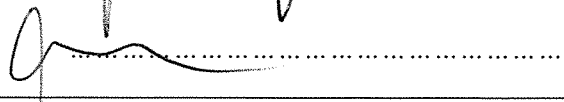
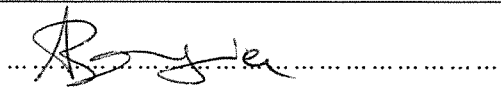
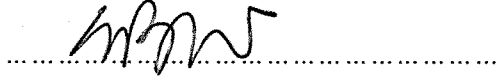
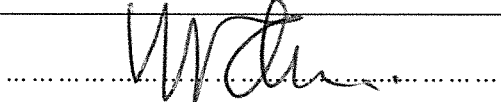
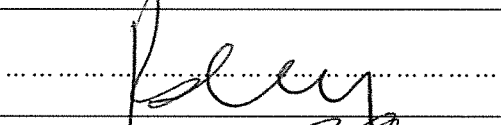

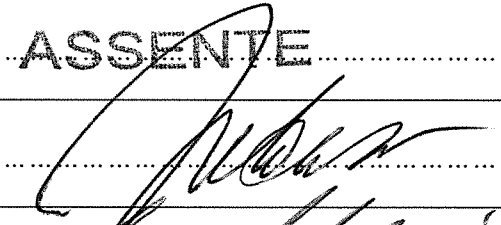
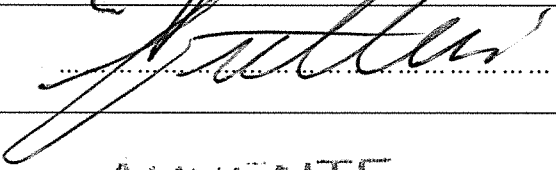
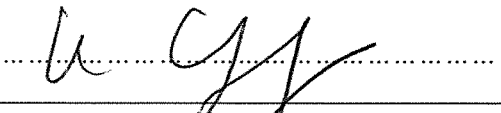
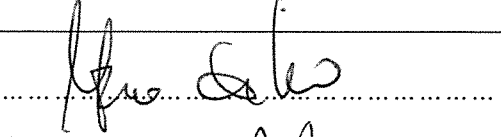
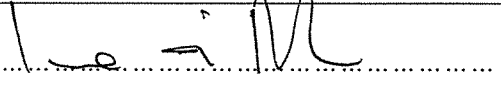
Prescrizione n.7

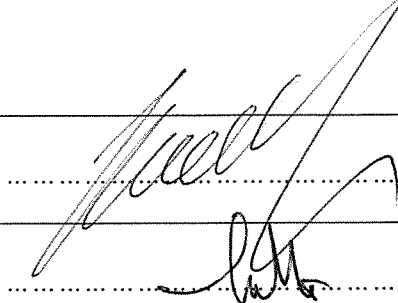
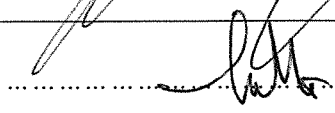
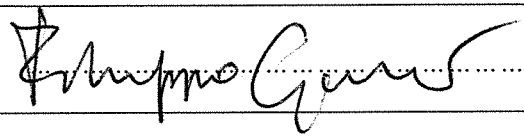

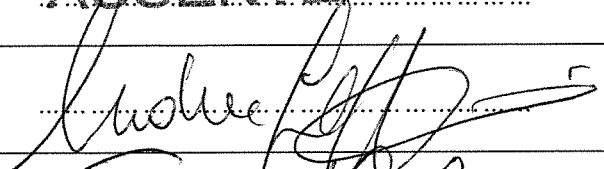
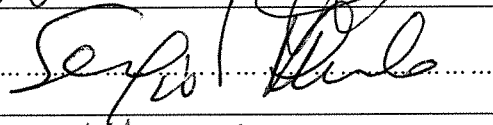
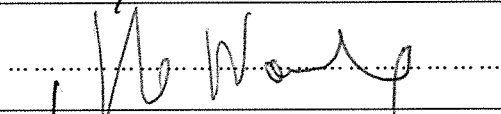
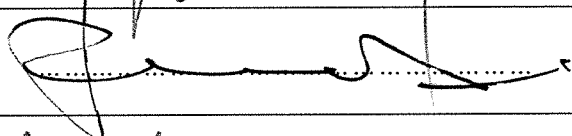

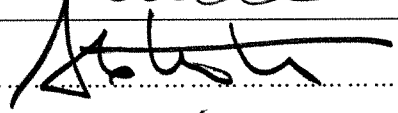
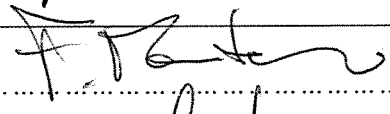
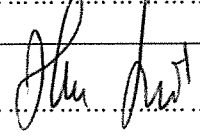
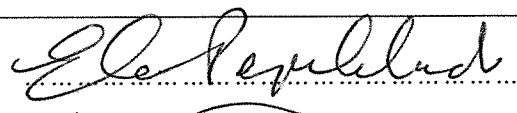
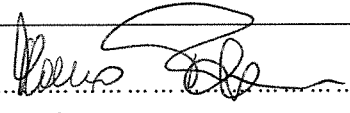
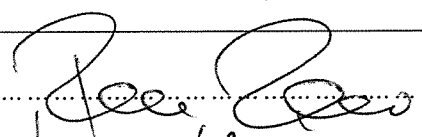
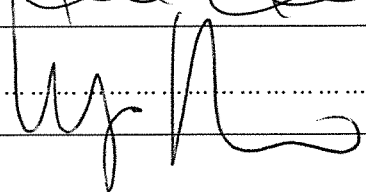
	<p>ricettori: EA017, EA019, EA024, EA020, EA023, EA210, EA222, EA029 (quartiere II Rosi); EA008, EA170, EA168, EA169, EA 171 (via Molino del Ginori, a nord); EA219, EA217, EA232 (accesso a sud dell'Interporto); IND160, EA213, IND130 (via Parco Marinella).</p> <p>Qualora dai risultati del piano di monitoraggio risultino superamenti, dovranno essere attuate azioni/interventi (barriere, infissi antirumore, limitazioni dell'attività, ecc.) atti a garantire il pieno rispetto dei limiti di legge.</p> <p>Inoltre, durante la fase di cantiere deve essere attuato il piano di monitoraggio sulle emissioni polverulente e del rumore con riferimento, relativamente al rumore, ai recettori individuati.</p> <p>Dovranno essere previste tutte le idonee procedure che indichino le azioni da intraprendere nel caso in cui, in corso d'opera o in esercizio, dovessero verificarsi degli effetti imprevisi, negativi sulle componenti indagate, o qualora gli interventi di mitigazione non dovessero ottenere i risultati previsti.</p>
Termine avvio Ottemperanza	Verifica Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPAT

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)	 (CONTRARSO)
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large vertical signature and several smaller initials.

2015/2016


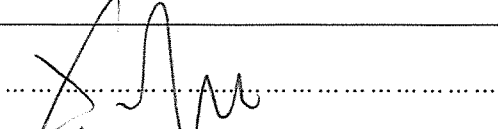
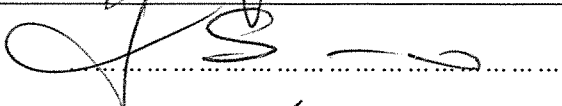
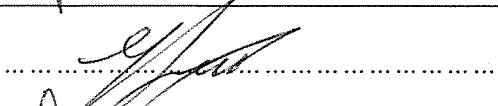
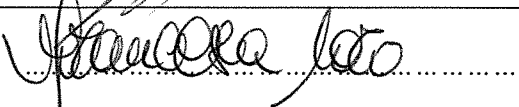
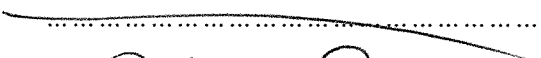
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giusepp Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	ASSENTE
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	

Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
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	

25

11

11

<i>Dott. Vincenzo Sacco</i>	
<i>Avv. Xavier Santiapichi</i>	
<i>Dott. Paolo Saraceno</i>	
<i>Dott. Franco Secchieri</i>	
<i>Arch. Francesca Soro</i>	
<i>Dott. Francesco Carmelo Vazzana</i>	
<i>Ing. Roberto Viviani</i>	