



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

**DI CONCERTO CON IL
MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI**



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

U.prot DSA-DEC-2008-0001717 del 17/12/2008

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO l'art. 35, comma 2 ter, del Dlgs n. 152/06 e ss.mm.ii.;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il DEC/GAB/150/07 del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 18 settembre 2007 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A./V.A.S.;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto dell'Autostrada Al Milano - Napoli - ampliamento alla terza corsia da Barberino di Mugello a Incisa Valdarno tratto Firenze, Sud-Incisa Valdarno, presentata dalla Società Autostrade per l'ITALIA S.p.A., con sede in via Alberto Bergamini 50, 00159 Roma in data 2 settembre 2005, viste le pubblicazioni sui quotidiani "La Nazione" e "La Repubblica" avvenute in data 31 luglio 2005;

VISTE le ulteriori pubblicazioni sui quotidiani "La Nazione" e "La Repubblica" avvenute in data 17 febbraio 2007 e sui quotidiani "La Nazione" e "Il Sole 24 Ore" avvenute in data 10 aprile 2007;

CONSIDERATO che con nota del 21 settembre 2007 sono stati richiesti ulteriori chiarimenti alla Società autostrade per l'Italia;

PRESO ATTO che La Società Autostrade per l'Italia ha proposto ricorso al TAR Lazio per l'annullamento della nota di richiesta di chiarimenti e che il Tar Lazio, con ordinanza n. 614/2008, ha accolto la domanda cautelare di Società Autostrade per l'Italia ordinando al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare di riformulare la richiesta in questione;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Autostrade per l'ITALIA S.p.A. nel corso dell'iter istruttorio;

VISTO il parere n. 63 positivo con prescrizioni formulato in data 22 giugno 2008, dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A./V.A.S., a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Autostrade per l'ITALIA S.p.A., che allegato al presente decreto ne costituisce parte integrante;

CONSIDERATO che:

l'intervento fa parte del più vasto piano di potenziamento dell'A1, avviato nella prima metà degli anni '80, le cui linee programmatiche sono definite dalla Convenzione fra ANAS e Società Autostrade del 1997.

Il progetto costituisce un segmento di un processo più ampio di un intervento infrastrutturale di carattere "strategico" di potenziamento della tratta autostradale Barberino di Mugello - Incisa Valdarno che è stata suddivisa in fasi diverse per tre distinti tratti:

- ✓ Barberino di Mugello - Firenze Nord, approvato con parere favorevole di compatibilità ambientale con prescrizioni n. 881 del 29.3.2007;
- ✓ Firenze Nord - Firenze Sud, approvato con decreto di compatibilità ambientale favorevole con prescrizioni n. 3914 del 7.9.99, oggi in fase di realizzazione;
- ✓ Firenze Sud - Incisa Valdarno, oggetto della presente istruttoria.

Ferma restando l'azione unificante ottenuta con le progettazioni e le analisi ambientali condotte a livello preliminare sull'intera tratta toscana dell'A1, l'articolazione in tre segmenti è stata suggerita da motivi funzionali e, in particolare, considerando prioritario il tratto Firenze Nord - Firenze Sud per una rapida risoluzione dei problemi di congestione dovuti alla strozzatura del nodo fiorentino in cui al traffico di lunga percorrenza si sovrappone a quello tipicamente locale che utilizza l'A1 come una tangenziale urbana.

Il tratto fra Barberino di Mugello e Firenze Nord è stato considerato di priorità immediatamente successiva soprattutto in relazione agli interventi in corso per la realizzazione della "Variante di Valico".

Il tratto Firenze Sud - Incisa Valdarno è stato affrontato per ultimo, sia perché oggettivamente la domanda di trasporto afferibile a tale tratto non ha certamente gli stessi connotati di criticità dei tratti autostradali posti a Nord, sia perché la realizzazione delle corsie di arrampicamento a ridosso del Colle di San Donato nel tratto centrale dell'intervento in progetto operata sul finire degli anni '80, aveva già dato risposta, anche se parzialmente, al deficit di capacità che l'infrastruttura originaria aveva mostrata già dopo il primo ventennio dalla sua costruzione.



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

L'intervento di ampliamento alla terza corsia, in virtù delle caratteristiche geometrico-funzionali dell'infrastruttura esistente, persegue i seguenti obiettivi:

- ✓ razionalizzazione e completamento dell'intervento, già eseguito sul finire degli anni '80, di inserimento delle corsie di arrampicamento in corrispondenza del valico di San Donato, che a fronte di un aumento della capacità aveva determinato la discontinuità delle corsie di emergenza;
- ✓ adeguamento degli standard geometrici dell'infrastruttura alle caratteristiche richieste alla maggiore arteria autostradale nazionale;
- ✓ completamento di un piano di intervento più ampio relativo all'Autostrada del Sole da Sasso Marconi a Incisa Valdarno;
- ✓ adeguamento dell'offerta infrastrutturale alla domanda prevista allo scenario di progetto al fine di evitare condizioni di esercizio non idonee per il deflusso dei veicoli attesi e le conseguenti ricadute ambientali;

CONSIDERATO che:

l'attuale tratto autostradale Firenze Sud — Incisa Valdarno è a due carreggiate, ciascuna composta da due corsie da 3,75 m con emergenza da 2,50 m e spartitraffico centrale da 3,00 m, per un totale pavimentato di 23,00 m.

L'ammodernamento dell'autostrada prevede l'adeguamento della sezione stradale alla categoria A della norma di riferimento DM 05/11/2001, per una lunghezza complessiva di 17,620 km. Si sviluppa prevalentemente in affiancamento all'infrastruttura esistente (circa 13,3 km.) e in parte in variante in corrispondenza della nuova galleria san Donato (circa 4,3 km). La sezione trasversale di progetto presenta una larghezza di piattaforma di 33,30 m (n.2 carreggiate composte da n. 3 corsie da 3,75 m e n. 1 corsia di emergenza da 3,00 m, spartitraffico da 4,80 m ad esclusione dei tratti su opera d'arte)

Il tratto è compreso interamente nel territorio della Provincia di Firenze; la parte iniziale (a Nord), circa il 53% del tracciato, ricade in Comune di Bagno a Ripoli, la parte successiva (a Sud) ricade per il 23% circa in Comune di Rignano sull'Arno e, infine, il residuo 24% circa, in Comune di Incisa Valdarno.

Il tracciato autostradale inizia a Sud della città di Firenze, alla progressiva km 300+737 dell'A1 esistente (km 0+000 in progetto - svincolo di Firenze Sud) attraversa quindi il Torrente Ema all'altezza dell'abitato di S. Piero a Ema per dirigersi in salita verso il valico in corrispondenza dell'abitato di San Donato in Collina, lambendo gli abitati di Antella prima e Osteria Nuova poi.

Superato il valico di San Donato, con l'attraversamento in sotterraneo in corrispondenza delle omonime gallerie, il tracciato entra dapprima in comune di Rignano sull'Arno e successivamente in comune di Incisa Valdarno, caratterizzato dalla lunga discesa in sponda sinistra del fiume Arno, correndo parallelamente al tracciato della SP n.1 "Aretina", che interseca in corrispondenza dell'abitato di Palazzolo.

L'intervento termina poco prima dell'attraversamento del Fiume Arno, in corrispondenza dell'omonimo viadotto (progressiva km. 17+620 di progetto, corrispondente al km 318+398 dell'A1 esistente).

VISTO il parere favorevole espresso con nota n. AOOGR/219041/P.140.10 della Regione Toscana del 8 agosto 2008 pervenuto il 22 agosto 2008 che allegato, costituisce parte integrante del presente provvedimento;

VISTO il parere favorevole espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali prot. n., DG/PAAC/34.19.04/11362/2008 del 18 settembre 2008, pervenuto in data 29 settembre 2008, che allegato, costituisce parte integrante del presente provvedimento;

VISTO il parere positivo con prescrizioni espresso dall' "Autorità di Bacino del Fiume Arno", prot. n. 568 del 5 febbraio 2008, pervenuto in data 12 febbraio 2008, che allegato, costituisce parte integrante del presente provvedimento;

PRESO ATTO CHE sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata considerate nel corso dell'istruttoria e riportate nell'allegato parere n. 63;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

D E C R E T A

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo all'Autostrada Al Milano – Napoli - ampliamento alla terza corsia da Barberino di Mugello a Incisa Valdarno tratto Firenze Sud-Incisa Valdarno, presentato dalla Società Autostrade per l'ITALIA S.p.A., con sede in via Alberto Bergamini 50, 00159 Roma, **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

a) del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare:

1 dovranno essere condotti i seguenti approfondimenti in merito alla qualità dell'aria:

- 1.1 prima dell'entrata in esercizio della terza corsia autostradale, la Società Autostrade per l'Italia dovrà fornire, con oneri a proprio carico, il supporto tecnico e strumentale per eseguire il monitoraggio della qualità dell'aria nelle zone interessate dall'opera, e degli altri dati necessari (parco veicoli circolanti, numero, ecc.) anche utilizzando tecniche di valutazione conformi alle disposizioni del D.M. 261/02. I dati delle suddette attività di monitoraggio, dovranno pervenire ad un Tavolo Tecnico, da insediarsi presso il Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, con la partecipazione delle Amministrazioni interessate, che dovrà sviluppare uno studio scientifico, con oneri a carico di Società Autostrade per l'Italia, finalizzato ad individuare il punto di equilibrio tra i flussi veicolari, le velocità di percorrenza e le emissioni inquinanti: il Tavolo Tecnico a conclusione dei lavori, definirà le azioni da intraprendere in coerenza con le normative regionali e gli obiettivi di qualità e potrà rimuovere, se del caso, la limitazione della velocità massima di cui al successivo punto 1.2;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- 1.2 qualora non sia possibile produrre lo studio richiesto prima dell'entrata in esercizio della terza corsia, la velocità massima consentita per il tratto autostradale Barberino del Mugello - Firenze Nord è fissato in 110 km orari, in luogo dei 130 km orari previsti dal Codice della Strada. Tale limite di velocità è valutato quale limite ottimale per rendere minime le emissioni inquinanti dei singoli autoveicoli in base ai fattori di emissione stimati secondo la metodologia COPERT IV -Computer Programme to calculate Emissions from Road Transport;
- 2 dovranno essere condotti i seguenti ulteriori approfondimenti:
 - 2.1 dovranno essere individuate in modo specifico e tenendo conto delle necessarie condizioni di esposizione, tutte le strutture che potranno essere trattate con materiali foto-catalitici;
 - 2.2 dovrà essere definita la più idonea protezione acustica, previa valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale in linea con quanto indicato dal DM 29-11-2000, di tutti i ricettori interessati dall'intervento in cui sono previsti livelli sonori equivalenti sulle facciate degli edifici con valori superiori alle indicazioni normative;
 - 2.3 dovrà essere previsto un idoneo sistema di rilievo di fenomeni di congestione che dovessero verificarsi nelle tratte oggetto del potenziamento al fine di comunicare tempestivamente agli utenti in entrata nell'autostrada, mediante sistemi di pannelli a messaggio variabile posti ai caselli, la necessità di dirigersi, temporaneamente, su altri itinerari per non aumentare i fenomeni di congestione e le emissioni a questi conseguenti;
 - 2.4 si dovrà verificare in fase di esecuzione dei lavori la necessità di inserire, tra l'infrastruttura ed i ricettori presenti nell'immediato territorio circostante, interventi di abbattimento dell'energia connessa alle vibrazioni dovute alla costruzione e al transito dei mezzi sul sedime autostradale. In tal senso occorre che le indicazioni progettuali siano supportate mediante un idonea campagna di rilievi;
 - 2.5 dovranno essere definite le modalità operative per la esecuzione dei lavori con la predisposizione di specifiche operative e con l'implementazione dei capitolati d'appalto con le garanzie necessarie per il rispetto dell'ambiente così come previsto da tutte le norme di settore;
 - 2.6 dovrà essere predisposto un corretto piano di manutenzione dell'opera implementato per la gestione degli aspetti di natura ambientale;
- 3 dovrà essere eseguito un monitoraggio ambientale nelle diverse fasi (ante operam - 12 mesi, cantierizzazione e post operam 12 mesi) il cui progetto, redatto secondo le linee guida redatte dalla Commissione Speciale VIA ed approvate in data 4 settembre 2003, dovrà essere presentato prima dell'approvazione del progetto esecutivo. Detto progetto dovrà configurare il Sistema di Monitoraggio Integrato dell'opera e dovrà includere anche eventuali studi integrativi che si rendessero necessari per meglio dettagliare il monitoraggio stesso. Il progetto di monitoraggio dovrà essere redatto dal Proponente ed approvato dal Comitato di Controllo di cui al punto 4 prima dell'inizio dei lavori dettagliando le componenti, i parametri e le modalità di monitoraggio;
- 4 dovrà essere costituito un "Comitato di Controllo" deputato al controllo degli aspetti ambientali, il cui funzionamento e spese è posto a carico del Proponente; detto Comitato, che dovrà essere

composto da rappresentanti designati dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dal Ministero per i beni e le attività culturali, dalla Regione Toscana, dall'ARPAT, dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno e dal Proponente, con il compito di:

- 4.1 verificare il completamento degli approfondimenti di cui al punto 2 e delle prescrizioni presenti negli altri pareri pervenuti, da completarsi nell'ambito della conferenza dei servizi di approvazione del progetto definitivo;
- 4.2 verificare la puntuale e corretta attuazione di tutte le prescrizioni indicate nel presente decreto e relative alla fase di realizzazione dell'opera;
- 4.3 verificare l'attuazione e gli esiti del programma di monitoraggio ambientale;

b) del Ministero per i beni e le attività culturali:

1. come richiesto dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici ed il Paesaggio di Firenze, per quanto riguarda il tratto del viadotto sul fiume Ema, in corrispondenza della villa "Il Pitto", le modifiche progettuali appaiono migliorative rispetto alla precedente proposta. Si prende pertanto atto dei miglioramenti apportati, raccomandando tuttavia di prevedere di ridurre al minimo, nelle successive fasi di approfondimento progettuale, le situazioni che potrebbero arrecare rischi di danneggiamenti del bene tutelato e delle aree di pertinenza.
2. Per quanto riguarda l'area della stazione di servizio Chianti, le modifiche progettuali appaiono migliorative rispetto alla precedente proposta, soprattutto per quanto concerne l'eliminazione delle due rotatorie e il consistente aumento di ampiezza della fascia di vegetazione arborea a protezione di villa Monna Giovannella. Si prende pertanto atto dei miglioramenti apportati, raccomandando tuttavia, nelle successive fasi di approfondimento progettuale, di prestare adeguata attenzione alla qualità architettonica delle opere previste, quali impianti e fabbricati complementari, stazioni di rifornimento, ripari per le superfici di parcheggio, ecc. si raccomanda, inoltre, di prestare altrettanta adeguata attenzione alla qualificazione delle finiture delle superfici di transito, di manovra, ecc., evitando, laddove consentito, spianate di asfalto su superfici eccessivamente estese, e prevedendo adeguata presenza di verde.
3. Per quanto riguarda la zona del viadotto Massone, le modifiche progettuali appaiono migliorative rispetto alla precedente proposta. Si prende pertanto atto dei miglioramenti apportati, raccomandando tuttavia, nelle successive fasi di approfondimento progettuale, di prestare adeguata attenzione alla qualità architettonica delle opere previste, quali i piloni di sostegno, le barriere antirumore ecc. Con riferimento alle barriere antirumore, si coglie infine l'occasione per evidenziare l'opportunità di considerare unitariamente l'intero tratto autostradale di attraversamento del territorio fiorentino, adottando possibilmente soluzioni progettuali coerenti e sistemiche.
4. Come richiesto dalla Soprintendenza Archeologica di Firenze, vengano effettuati accertamenti preliminari (indagini georesistivometriche e saggi archeologici) presso i ruderi della villa romana de L'Antella (Bagno a Ripoli) nonché opere di verifica archeologica in loc.tà Poggio ai Grilli (Bagno a Ripoli) e a saggi esplorativi nelle tre aree paleontologicamente indiziate di voc. La Chiocciola (Rignano sull'Arno): tali opere e saggi andrebbero approfonditi a campione, fino a raggiungere livelli non antropizzato del suolo. I lavori di escavazione, i saggi archeologici e le



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

indagini georesistivometriche andranno, tutti, eseguiti da personale specializzato noto alla Soprintendenza. Si fa presente inoltre che qualora, durante i lavori o le indagini e i saggi succitati, si verificano scoperte archeologiche è fatto obbligo (ai sensi del Capo VI, I sezione del D.Lgs. 42/2004, ai sensi degli artt. 822, 823 e, specialmente, 826 del Codice Civile, nonché dell'art. 753 del Codice Penale e, in ultimo, ai sensi dell'art. 90 del D.Lgs. citato): 1) sia di sospendere immediatamente i lavori, 2) sia d'avvertire, subito dopo, tanto la Soprintendenza che il locale Sindaco e la Stazione dei Carabinieri competente per territorio, 3) sia di provvedere alla salvaguardia del bene rinvenuto per tutto il periodo intercorrente fra il loro ritrovamento e l'intervento della Soprintendenza. Nel caso di ritrovamenti archeologici, la Soprintendenza prenderà, per quanto di competenza, tutti i provvedimenti che appariranno atti alla tutela del bene, che potrebbero anche comportare modifiche al progetto originario.

b) dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno:

le indicazioni 1 (organismo di controllo) e 3 (monitoraggio) sono recepite nei punti 3 e 4 del precedente punto a) e si prescrive che, in linea generale, dovranno essere trasmessi all'Autorità di Bacino tutti gli elaborati progettuali, indipendentemente dal livello di progettazione, utili per la verifica di eventuali ulteriori interazioni con la normativa di competenza di questa Autorità. A tal fine questo ufficio è a disposizione per specificare, caso per caso, gli ambiti di competenza e gli elaborati necessari;

Processi geomorfologici di versante - Prescrizioni

- 1) dovranno essere redatti e trasmessi gli elaborati, anche in formato digitale, con il dettaglio delle risultanze delle indagini geologiche, idrogeologiche e pedologiche (comprehensive delle analisi di laboratorio) eseguite per l'adeguamento della progettazione definitiva e per la predisposizione dell'esecutiva; si raccomanda inoltre di predisporre un adeguato piano di monitoraggio per l'acquisizione dei dati dai piezometri ed inclinometri già installati, integrando numero degli strumenti e frequenza di lettura se necessario;
- 2) dovrà essere trasmessa la documentazione progettuale, secondo il dettaglio e i contenuti ex DPR 554/99 per i rispettivi livelli di progettazione, relativa alle opere di messa in sicurezza dei tre dissesti segnalati;
- 3) si dovrà prevedere, nell'ambito della progettazione esecutiva, e porre in opera interventi e procedure finalizzate a limitare, e comunque impedire le forme di maggiore impatto sull'ambiente acquatico, il trasporto di sedimenti (anche in sospensione) dalle aree di cantiere di produzione al reticolo di drenaggio principale. Tali azioni dovrebbero essere concordate, nei dettagli realizzativi, con gli enti partecipanti alla fase di monitoraggio dell'attuazione dell'opera e, per una loro completa efficacia, predisposte in una fase antecedente all'apertura delle aree di cantiere. Si richiede inoltre di prevedere opportuni punti di monitoraggio per la lettura dei livelli di torbidità e per la valutazione del trasporto solido in sospensione e di fondo;
- 4) in sede di adeguamento del definitivo e in sede di progettazione esecutiva, dovrà essere trasmessa la documentazione progettuale, secondo il dettaglio e i contenuti ex DPR 554/99 per i rispettivi livelli di progettazione, relativa all'area di parcheggio di San Donato e a tutte le opere e modalità esecutive ad essa connesse. In particolare si prescrive la redazione e l'esecuzione di

uno specifico progetto (comprensivo di dimensionamenti e verifiche idrauliche) finalizzato alla sistemazione del fosso Gamberaia che rispetti, fatta salva la buona officiosità idraulica, i criteri richiamati all'art.20 del PAI.

Idraulica - Prescrizioni

- 5) in fase di progettazione esecutiva, dovrà essere trasmessa a questa Autorità, per il parere di competenza, la documentazione relativa all'opera 1987, per cui è prevista interferenza idraulica con il corso del Torrente Ema;
- 6) si dovrà concordare e definire progettualmente in sede di adeguamento del progetto definitivo, ovvero in sede di Conferenza dei Servizi, mediante la convocazione di opportuni tavoli tecnici con questo ufficio e con l'autorità idraulica competente, la soluzione ottimale per la mitigazione del rischio idraulico connesso ai fenomeni di rigurgito del Fosso del Burchio;
- 7) in sede di conferenza dei servizi relativa al progetto definitivo si dovrà integrare la documentazione trasmessa con lo sviluppo progettuale di dettaglio della nuova sistemazione (comprensivo di dimensionamenti e verifiche idrauliche);

Idraulica:

- 8) si dovrà sviluppare una soluzione progettuale tale da permettere un recupero ambientale e funzionale del Borro delle Serre/Borro dell'Antella antistante l'ospedale di Ponte a Niccheri;
- 9) in sede di progettazione esecutiva, si dovrà superare la modellazione semplificata applicata ad oggi tramite l'esecuzione della modellazione numerica degli attraversamenti minori (tombini e ponticelli) in progetto, facendo ricorso all'opportuna definizione della geometria e delle caratteristiche degli alvei a monte e valle;
- 10) si dovrà prevedere, in sede di progettazione esecutiva, l'adeguamento dell'attraversamento alle portate duecentennali, superando quindi la condizione di insufficienza idraulica, prevedendo al contempo le opportune opere finalizzate al non aggravio del rischio a valle;
- 11) si dovrà prevedere, in sede di progettazione esecutiva, il miglioramento dell'officiosità idraulica degli attraversamenti richiamati;
- 12) si raccomanda in sede di adeguamento del progetto definitivo, di motivare e chiarire le scelte concernenti tale aspetto;
- 13) si raccomanda, laddove gli elaborati di progetto prevedono l'impiego di elementi lapidei intasati in cls per la protezione del fondo alveo e delle sponde, l'utilizzo di massi con pezzatura opportunamente dimensionata per resistere alle sollecitazioni tangenziali senza l'utilizzo di cls. Ciò anche in riferimento a quanto indicato all'art 20 delle Norme di Attuazione del Piano di Bacino del Fiume Arno, Stralcio Assetto Idrogeologico (DPCM 6 maggio 2005, G.U. 3.10.2005) e dalla DCRT n. 155 del 20.05.1997;

Risorse Idriche

- 14) si dovrà predisporre, in fase di progettazione esecutiva, uno studio idrogeologico di ulteriore dettaglio, completo di opportuna modellazione numerica dell'impatto del cavo della galleria sulla risorsa idrica sotterranea. Si richiede inoltre di predisporre un piano di monitoraggio da attuarsi in fase di costruzione dell'opera per il controllo costante della fascia di influenza esercitata dallo scavo della galleria; si raccomanda di prevedere anche la lettura per pozzi, sorgenti, opere di presa al di fuori della fascia di influenza considerata;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- 15) in sede di adeguamento del definitivo ovvero di Conferenza dei Servizi, si dovrà predisporre un piano di mitigazione e compensazione nel caso che le utilizzazioni attualmente individuate presentino perdita di risorsa ovvero che l'impatto risulti più severo del previsto. Qualora la fascia di influenza dello scavo di galleria si estenda anche ad utilizzazioni che in prima analisi non erano state considerate, dovranno essere predisposte misure di mitigazione e compensazione adeguate;
- 16) in sede di adeguamento del definitivo ovvero di Conferenza dei Servizi, dovranno essere esplicitate le modalità di restituzione e i corpi recettori delle acque drenate dalla nuova galleria San Donato. Dovrà inoltre essere approntato un piano di gestione delle acque, nell'ipotesi cautelativa che si abbiano venute d'acqua consistenti dal tratto di galleria tra le progressive di Km 8+970 e di Km 9+330. Si raccomanda di predisporre un monitoraggio quali quantitativo delle acque intercettate;

Risorse Idriche

- 17) venga stabilita di concerto fra le amministrazioni interessate una procedura che stabilisca le modalità di intervento nel caso in cui il monitoraggio evidenzi, in corso d'opera o in fase di acquisizione dati ante opera, impatti non previsti;

d) della Regione Toscana:

dovranno essere ottemperate le prescrizioni indicate nel parere della Regione Toscana, di seguito riportate e rese coerenti dal presente decreto, con le prescrizioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, indicate alla lettera a) del presente decreto, con quelle di cui al decreto di VIA n. 897 del 19 novembre 2007, concernente il tratto autostradale Barberino del Mugello-Firenze Nord e con le soluzioni più opportune per consentire la realizzazione dei successivi stadi progettuali;

- per quanto riguarda le prescrizioni 1 e 2 del parere della Regione Toscana, riferite alla qualità dell'aria, queste sono assorbite dalle prescrizioni riportate ai punti 1-1.1. e 1.2 del precedente punto a);
- per quanto concerne le prescrizioni da 3.1 a 3.8, concernenti gli interventi sulla viabilità comunale e provinciale non direttamente connessi all'opera autostradale, si ritiene che gli interventi richiesti potranno essere oggetto di opportuni accordi con la Regione; i relativi iter approvativi non possono subordinare gli esiti della Conferenza dei Servizi qualora le opere infrastrutturali richieste non siano direttamente connesse alla realizzazione dell'opera autostradale;
- per quanto riguarda le prescrizioni da 3.9) a 6) si riportano integralmente le prescrizioni espresse dalla Regione Toscana:
3.9) per la fase di cantierizzazione, deve essere predisposto un monitoraggio delle condizioni di traffico sulla viabilità ordinaria e locale, per valutare tempestivamente eventuali condizioni di criticità e possibili interventi di mitigazione;

- 4) la mitigazione acustica dell'infrastruttura deve essere integrata con quanto necessario a proteggere i ricettori anche dal rumore prodotto dalla sosta e dalla circolazione dei veicoli all'interno della area di servizio e dell'area di sosta "San Donato".
- 5) Devono essere previste opportune opere di mitigazione presso il cantiere S. Donato sud al fine di farne rientrare l'impatto acustico sui ricettori R912, 913, 917 e 920 posti nel Comune di Rignano entro il limite di emissione notturna di 45 dB(A).
- 6) Deve essere utilizzata, anche nella fase di collaudo/monitoraggio dell'opera a regime, una modellistica adeguata a quanto richiesto dalla Direttiva 49/02 per la mappa acustica di specifici tipi di sorgenti, opportunamente tarata tramite rilievi diretti svolti in fase di esercizio dell'opera presso postazioni adeguate.
- per quanto riguarda la prescrizione 7) relativa al rumore, questa è assorbita dalla prescrizione riportata al punto 2.2 del precedente punto a);
 - per quanto riguarda la prescrizione 8), relativa al monitoraggio ambientale, questa è assorbita dalla prescrizione riportata al punto 3 del precedente punto a);
 - per quanto riguarda le prescrizioni da 9) a 12) si riporta integralmente quanto espresso dalla Regione Toscana:
- 9) Nella raccolta e gestione delle acque di piattaforma e delle acque reflue derivanti dal campo base e dalle lavorazioni di processo, deve essere tenuto conto di quanto prescritto dalla L.R. 20/06.
- 10) Nella progettazione esecutiva devono essere indicati i luoghi di smaltimento dei rifiuti.
- 11) In fase di progettazione esecutiva devono essere individuate le modalità operative e di gestione dei cantieri relative ai rifiuti pericolosi (modalità di stoccaggio provvisorio, smaltimento olii esausti, filtri usati, accumulatori al piombo, pneumatici, ecc.) e non pericolosi (stoccaggio provvisorio e smaltimento/recupero di altri rifiuti prodotti nella fase di cantiere: metalli, plastica, imballaggi).
- 12) Qualora in corso d'opera si presentino problematiche inerenti il ritrovamento di terreni e/o acque inquinate, devono essere attivate le procedure di messa in sicurezza e bonifica ai sensi della normativa vigente.
- per quanto riguarda la prescrizione 13) questa è assorbita dalla prescrizione riportata al punto 2.5 del punto a) con la aggiunta che segue:
 - in particolare, deve essere fornito prima dell'inizio dei lavori, un idoneo codice di scavo per la galleria S. Donato, in analogia a quanto fatto per la galleria Pozzolatico del Lotto 7 del tratto FI Nord-FI Sud della stessa opera, che contenga in dettaglio le modalità di scavo in funzione della litologia incontrata e delle caratteristiche geologico-strutturali ed idrogeologiche dell'ammasso attraversato, e che preveda una procedura operativa riguardante anche la realizzazione delle perforazioni di prospezione al fronte e la misura delle portate.
 - per quanto riguarda le prescrizioni da 14) a 16) si riporta integralmente quanto espresso dalla Regione Toscana:
- 14) il piano di monitoraggio dei corsi d'acqua superficiali e delle risorse idriche sotterranee deve:



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- prevedere la possibilità dell'installazione di centraline automatiche per la determinazione in continuo dei parametri;
 - specificare accuratamente la frequenza di campionamento e prevedere la possibilità di aumentare il numero di misure e di parametri da determinare;
 - prevedere saggi ecotossicologici.
- 15) Le eventuali variazioni di volumetrie negli scavi e nei riporti devono essere considerate nel bilancio delle terre e 15 rocce da scavo e nel cronoprogramma relativo alle tempistiche dell'utilizzo dei materiali sterili scavati. Devono essere altresì considerate, nel bilancio dei materiali utilizzati per l'esecuzione dell'opera, le variazioni indotte dagli adeguamenti progettuali apportati, in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 186 del D.lgs 152/06 e s.m.i.
- 16) Il proponente deve dare evidenza, nei tempi previsti, del rispetto di quanto dichiarato ai punti 43, 44, 52, 53, 60, 61, 63 della Relazione AUA000 del Novembre 2006 (pulizia aree di cantiere; filtri antiparticolato; monitoraggio acque; approvvigionamento materiali, riutilizzo materiali di scavo, galleria di san Donato, approvvigionamento idrico).
- per quanto riguarda la prescrizione 18) si riporta quanto espresso dalla Regione Toscana:
- 18) Si conferma la necessità di dare seguito, prima della Conferenza di servizi di approvazione dell'intera opera, alle richieste avanzate dalla Regione Toscana e riportate dal Proponente nel documento AUA000 del novembre 2006 ai punti da 97 a 106 (aspetti idraulici, verifiche idrauliche, aspetti geologico-tecnici).
- per quanto riguarda la prescrizione 19) si riporta quanto espresso dalla Regione Toscana con la precisazione che segue:
Il proponente deve tenere conto delle interferenze evidenziate dalla Società Publiacqua nelle lettera del 10.10.2005 n. 1767, relativamente alle interferenze con pozzi e sorgenti e infrastrutture idriche.
 - per quanto riguarda la prescrizione 20) si riporta quanto espresso dalla Regione Toscana con le precisazioni che seguono:
Il proponente deve attrezzare l'area di servizio Chianti almeno del 30% degli stalli in modo da consentire la sosta dei camion a motore spento, superando i disagi che, nella situazione attuale, gravano sugli abitanti di Antella. Allo stato attuale, infatti, i motori rimangono accesi anche durante le soste notturne per garantire il funzionamento delle celle frigorifere. Analoga misura deve essere adottata per l'area di sosta "San Donato".
 - per quanto riguarda le prescrizioni da 21) a 25) relative agli allegati della Delibera della Regione Toscana numerati da 1 a 6, le indicazioni ivi contenute debbono essere ottemperate in coerenza con quanto già definito nelle prescrizioni precedenti ai punti a) - c) e con il DEC/VIA/897/07 sopra indicato.
 - Per quanto riguarda la prescrizione 27) della Regione Toscana si richiama quanto specificato alla presente lettera d) con riferimento alle prescrizioni da 3.1 a 3.8 della Regione Toscana
 - Per quanto riguarda la prescrizione 26) e 28) relative rispettivamente alle verifiche di ottemperanza ed alla costituzione di un Osservatorio Ambientale, si riporta quanto già stabilito al punto a) 3 del presente decreto e dalle prescrizioni 21 e 23 già utilizzate nel decreto VIA n. DSA/DEC/2007/897 del 19 novembre 2007 che recitano:

21 La Regione Toscana dovrà fornire, prima della Conferenza dei Servizi, con riferimento a tutte le prescrizioni relative alla ottimizzazione progettuale, agli interventi di riqualificazione del territorio, alla cantierizzazione, agli interventi di forestazione, precise indicazioni in relazione agli ambiti e alle tipologie di intervento

23. tutte le prescrizioni più tutte quelle non comprese nelle precedenti individuale dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse, dovranno essere ottemperate dalle tre Amministrazioni interessate al procedimento qualora non si dia corso alla istituzione del Comitato di garanzia previsto alla prescrizione precedente .

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, il Ministero per i beni e le attività culturali, la Regione Toscana e l'Autorità di Bacino del fiume Arno provvederanno alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni dai medesimi indicate, qualora non ancora costituito il Comitato di Controllo

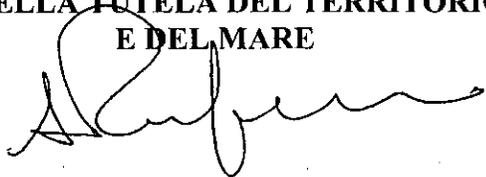
Il presente provvedimento sarà comunicato alla Società Autostrade per l'ITALIA S.p.A., al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, all'Autorità di Bacino del fiume Arno ed alla Regione Toscana, la quale provvederà a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate;

Il proponente trasmetterà al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Salvaguardia Ambientale ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 11, comma 10 della Legge del 24.11.2000 n. 340.

Il presente decreto è reso disponibile, unitamente ai pareri della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A./V.A.S., della Regione Toscana e del Ministero per i beni e le attività culturali sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Roma li

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE**



**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**

