



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale



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

Direzione generale della Presidenza
A.C. Programmazione e Controllo
SETTORE VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE

prgt. DSA-2008-0023341 del 22/08/2008

Prot. n. A00412/219011/P.MO.10
Da citare nella risposta

Data 8 agosto 2008

Allegati

Risposta al foglio del
numero

Oggetto L.349/86 art. 6-L.R. 79/98 art. 21. Parere regionale ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale statale sul Progetto di ampliamento a tre corsie tratto Barberino di Mugello-Incisa Valdarno (sub tratta Firenze sud-Incisa) nei Comuni di Bagno a Ripoli (FI), Rignano sull'arno (FI) e Incisa Valdarno (FI). Proponente Autostrade per l'Italia spa.

Raccomandata A.R.

Ministero Ambiente e Tutela del territorio
Direzione VIA
Via C. Colombo, 44
00147 Roma

Ministero per i Beni e le Attività Culturali
D.G. Beni Architettonici e Paesaggio
Via San Michele, 22
00153 Roma

Con la presente, ai sensi dell'art. 21 della L.R. 79/98,

si trasmette



la delibera della G.R. n. 536 del 14/07/2008 che conclude il procedimento amministrativo regionale avviato su richiesta di codesta Società.

Il Responsabile
X Arch. Fabio Zita
Fabio Zita

notificaterzacorsiafisudincisa.doc



REGIONE TOSCANA
GIUNTA REGIONALE

ESTRATTO DAL VERBALE DELLA SEDUTA DEL 14-07-2008 (punto N. 7)

Delibera **N. 536** *del 14-07-2008*

Proponente
ANNA RITA BRAMERINI

DIREZIONE GENERALE PRESIDENZA

Publicita'/Pubblicazione: Atto soggetto a pubblicazione integrale (PBURT/BD)

Dirigente Responsabile: Fabio Zita

Estensore: Alberto Ugolini

Oggetto:

L. 349/86 art. 6 - L.R. 79/98 art. 21. Parere regionale ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale statale sul Progetto di ampliamento a tre corsie tratto Barberino di Mugello-Incisa V.no (sub tratta Firenze Sud- Incisa) nei Comuni di Bagno a Ripoli (Fi), Rignano sull'Arno (Fi) e Incisa V.no (Fi). Proponente: Autostrade per l'Italia S.p.A.

Presenti:

CLAUDIO MARTINI	ANNA RITA BRAMERINI	AMBROGIO BRENNA
RICCARDO CONTI	FEDERICO GELLI	GIANNI SALVADORI
GIANFRANCO SIMONCINI	MASSIMO TOSCHI	EUGENIO BARONTI
MARCO BETTI	PAOLO COCCHI	

Assenti:

AGOSTINO FRAGAI	ENRICO ROSSI	GIUSEPPE BERTOLUCCI
------------------------	---------------------	----------------------------

ALLEGATI N°: 1

ALLEGATI:

<i>Denominazione</i>	<i>Pubblicazione</i>	<i>Tipo di trasmissione</i>	<i>Riferimento</i>
A	Si	Cartaceo+Digitale	PARERE

STRUTTURE INTERESSATE:

<i>Tipo</i>	<i>Denominazione</i>
Direzione Generale	DIREZIONE GENERALE POLITICHE TERRITORIALI E AMBIENTALI

Note:

LA GIUNTA REGIONALE

Vista la Direttiva della Comunità Europea 85/337/CBE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, così come integrata e modificata dalla Direttiva 97/11/CE;

Visto il D.Lgs 152/06 e successive modifiche e integrazioni;

Visto il D. Lgs. 4/08;

Visto l'articolo 6 della L. 349/86 che disciplina, in fase transitoria, la procedura per la pronuncia di compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e che prevede, tra l'altro, la comunicazione dei progetti di massima delle opere e del relativo studio di impatto ambientale anche alle Regioni interessate;

Visto il quarto comma dell'articolo 6 sopra citato, il quale dispone che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio si pronunci sulla compatibilità ambientale delle opere per le quali è prescritta la valutazione di impatto ambientale, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, sentite le Regioni interessate;

Visti il D.P.C.M. 10.8.1988, n. 377, concernente la regolamentazione operativa delle pronunce di compatibilità ambientale, ed il successivo D.P.C.M. 27.12.1988, concernente le norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formazione del giudizio di compatibilità ambientale, nonché le successive modifiche ed integrazioni ai medesimi decreti;

Vista la L.R. 3 novembre 1998, n. 79 concernente "Norme per l'applicazione della valutazione di impatto ambientale" ed in particolare l'articolo 21 che disciplina la partecipazione della Regione Toscana alle procedure di valutazione di impatto ambientale di competenza statale, attribuendo alla Giunta Regionale la competenza ad esprimere il previsto parere regionale;

Richiamate le proprie Deliberazioni n. 356 del 2.4.2001 e n. 816 del 04.08.2003, relative rispettivamente alla attribuzione alla Giunta Regionale della competenza in ordine all'espressione del presente parere ed all'istituzione del Nucleo di valutazione dell'impatto ambientale;

Visto che la Autostrade per l'Italia S.p.A., in data 1.8.2005, ha depositato presso il Settore "Valutazione d'Impatto Ambientale" della Regione Toscana il Progetto di ampliamento a tre corsie della sub tratta Firenze Sud - Incisa Valdarno del tratto Barberino di Mugello - Incisa Val d'Arno dell'Autostrada Milano - Napoli (A1), nei Comuni di Bagno a Ripoli, Rignano sull'Arno e Incisa, in Provincia di Firenze, e, in data 31.7.2005, ha provveduto alla pubblicazione sui giornali quotidiani "La Nazione" e "La Repubblica" dell'avviso dell'avvenuto deposito del progetto stesso;

Dato atto che il progetto di cui trattasi rientra tra le opere previste nella lett. g) del comma 1 dell'art.1 del D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377, così come modificato e integrato dal D.P.R. 11/2/1998, e come tale è soggetto alla procedura di valutazione statale di cui all'art.6 della L.349/86;

Dato atto altresì che:

- il procedimento regionale per l'espressione del dovuto parere al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio è iniziato il giorno 31/7/2005, che il progetto e lo studio di impatto ambientale sono rimasti a disposizione per la consultazione da parte del pubblico fino al 30.09.2004, in considerazione del periodo di ferie estive, e che risultano pervenute agli Uffici regionali n. 52 osservazioni;
- con note del 15.6.2006, 27.6.2006 e 29.6.2006, il Settore VIA della Regione Toscana ha proposto ai Ministeri competenti di richiedere al proponente alcune integrazioni alla documentazione presentata;
- il Ministero dell'Ambiente con nota del 14.7.2006 ha chiesto al proponente chiarimenti sulla documentazione presentata;
- il proponente ha provveduto a depositare presso la Regione Toscana i chiarimenti richiesti dal Ministero dell'Ambiente con note del 4.8.2006, del 6.11.2006 e 28.11.2006;
- il proponente ha provveduto alla pubblicazione di un avviso sui quotidiani La Nazione e La Repubblica in data 17.2.2007 e su Il Sole 24 ore e La Nazione in data 10.4.2007 circa l'avvenuto deposito della documentazione integrativa;
- risultano pervenute agli uffici della Regione Toscana n. 40 osservazioni e memorie scritte, a seguito della pubblicazione sui quotidiani del 17.2.2007 e 10.4.2007;
- una ulteriore osservazione risulta pervenuta in data 22/1/2008;

Rilevato che l'intervento di ampliamento alla terza corsia nel tratto in oggetto, in virtù delle caratteristiche geometriche funzionali dell'infrastruttura esistente, si configura come un intervento di:

- 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, la cui impostazione di aumento capacitativo era andata a scapito della continuità della corsie di emergenza;
- adeguamento degli standard geometrici dell'infrastruttura a quelle che sono le aspettative circa le caratteristiche della maggiore arteria autostradale nazionale;
- completamento di un piano di intervento più ampio relativo all'Autostrada del Sole, che va da Sasso Marconi fino ad Incisa Valdarno;

Visto il rapporto istruttorio sul progetto in esame redatto dal Settore V.I.A. della Regione Toscana ove, tenuto conto anche delle osservazioni pervenute, dei pareri delle Amministrazioni interessate e dei contributi tecnici forniti dagli Uffici della struttura regionale e dall'ARPAT, sono svolte le valutazioni degli impatti degli interventi di cui al progetto proposto;

Visto il parere n. 61 espresso dal Nucleo VIA nella seduta del 3 luglio 2008, allegato al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale (Allegato A);

Vista l'osservazione pervenuta alla Struttura regionale in data 8/7/2008, successivamente alla seduta del Nucleo VIA, indirizzata alla Regione Toscana e al Ministero dell'Ambiente e facente riferimento ad osservazioni presentate in precedenza;

Ritenuto di condividere le conclusioni espresse nel parere di cui sopra dal Nucleo di valutazione dell'impatto ambientale, per quanto riguarda le condizioni al cui rispetto subordinare il parere favorevole della Regione;

A voti unanimi;

DELIBERA

1) di esprimere, ai sensi dell'art.6 della L. 349/86 e dell'art.21 della L.R. 79/98, ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, parere favorevole sul Progetto presentato dalla Autostrade per l'Italia S.p.A., relativo all'ampliamento a tre corsie della sub tratta Firenze Sud - Incisa Valdarno del tratto Barberino di Mugello - Incisa Val d'Arno dell'Autostrada Milano - Napoli (A1), nei Comuni di Bagno a Ripoli, Rignano sull'Arno e Incisa, in Provincia di Firenze, subordinatamente alle condizioni riportate nel parere n. 61 espresso dal Nucleo di valutazione dell'impatto ambientale nella seduta del 3 luglio 2008, allegato al presente atto quale parte integrante e sostanziale (Allegato A);

2) di trasmettere, a cura del Settore "Valutazione Impatto Ambientale", la presente deliberazione al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, per gli adempimenti di rispettiva competenza;

3) di comunicare altresì, a cura del Settore "Valutazione Impatto Ambientale", il presente atto alla Autostrade per l'Italia S.p.A. e, per opportuna conoscenza, alla Provincia di Firenze, ai Comuni di Firenze, Bagno a Ripoli, Rignano sull'Arno e Incisa, all'Autorità di Bacino del Fiume Arno, al Consorzio di Bonifica dell'Are Fiorentina, all'Ufficio Regionale per la Tutela dell'Acqua e del Territorio di Firenze, all'Azienda USL 10 di Firenze, all'Area "VIA/VAS - Grandi infrastrutture di mobilità" dell'ARPAT.

Il presente atto è pubblicato integralmente sul BURT ai sensi dell'art. 5 comma 1 lettera g) della LR 23/2007 e sulla banca dati degli atti amministrativi della Giunta regionale ai sensi dell'art. 18 comma 2 della medesima LR 23/2007.

SEGRETERIA DELLA GIUNTA
IL DIRETTORE GENERALE
VALERIO PELINI

Il Dirigente Responsabile
FABIO ZITA

Il Direttore Generale
VALERIO PELINI



Regione Toscana

**Direzione Generale della Presidenza
Area di Coordinamento Programmazione e Controllo
Settore Valutazione Impatto Ambientale**

Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale

*L.R.79/98 Deliberazioni della G.R. n.695 del 15.6.1999, n.356 del 2/4/2001 e n.816 del
04/08/2003*

Seduta del 3 luglio 2008

Parere n. 61

per l'espressione del parere della Giunta Regionale al Ministro dell'Ambiente
ai sensi dell'art.6 della L.349/86 e dell'art.21 della L.R.79/98

**Autostrada Milano-Napoli (A1)
Progetto di ampliamento a tre corsie tratto Barberino di
Mugello - Incisa Val d'Arno
(sub-tratta Firenze Sud – Incisa Valdarno)**

In data 3 luglio 2008, alle ore 10.00, nei locali degli uffici della Giunta Regionale in via R. Bardazzi 19, in Firenze, si è riunito il Nucleo di Valutazione dell'impatto ambientale, convocato con nota del Presidente Arch. Fabio Zita Prot. A00GRT/1712/27/P.140.30 del 20 giugno 2008, per l'espressione del parere tecnico alla Giunta Regionale in merito alla compatibilità ambientale del Progetto di ampliamento a tre corsie del tratto Barberino di Mugello - Incisa Val d'Arno (sub tratta Firenze Sud Incisa Valdarno) dell'Autostrada Milano - Napoli (A1), parere da esprimersi ai fini degli adempimenti regionali nel procedimento di V.I.A. di competenza dello Stato di cui all'art.6 della L.349/86 e all'art.21 della L.R. 79/98.

Sono presenti, oltre al Presidente del Nucleo di Valutazione Arch. Fabio Zita e al Segretario Dott. Siro Corezzi, quali-componenti del Nucleo stesso, tecnici in rappresentanza degli Uffici di seguito elencati.

della Direzione Generale Politiche Territoriali e Ambientali:

- A.C. Pianificazione del territorio e Politiche abitative;

della Direzione Generale Politiche Territoriali e Ambientali - A.C. Trasporti e logistica:

- Settore Viabilità di interesse regionale;

della Direzione Generale Politiche territoriali e ambientali - A.C. Prevenzione integrata degli inquinamenti e programmazione ambientale:

- Settore Tutela dall'inquinamento elettromagnetico ed acustico e radioattività ambientale;

- Settore qualità dell'aria, rischi industriali, prevenzione e riduzione integrata dell'inquinamento;

della Direzione Generale Politiche Territoriali e Ambientali - A.C. Tutela dell'acqua e del territorio:

- Settore Tutela delle acque interne e del mare - Servizi idrici

- Settore Ufficio Regionale per la tutela dell'acqua e del territorio per l'area vasta Firenze, Prato, Pistoia e Arezzo;

della Direzione Generale Sviluppo economico - A.C. Politiche per lo sviluppo rurale:

- Settore Foreste e patrimonio agro-forestale;

della Direzione Generale Diritto alla Salute e Politiche di Solidarietà - A.C. Sanità:

- Settore Sicurezza e salute sui luoghi di lavoro - ASL 10 Dipartimento di Prevenzione;

dell'ARPAT;

- Area VIA/VAS/Grandi Infrastrutture di Mobilità.

Sono presenti altresì, in qualità di invitati, tecnici delle Amministrazioni e degli Uffici che seguono:

Comune di Bagno a Ripoli, Comune di Rignano sull'Arno, Comune di Incisa Val d'Arno, Autorità di Bacino del Fiume Arno.

Alle ore 10.30, il Presidente del Nucleo, dopo la verifica delle presenze, apre la riunione e, riassume sinteticamente le caratteristiche e le finalità del progetto in esame e le risultanze del Rapporto istruttorio predisposto dal settore VIA, dà inizio alla discussione, a seguito della quale viene condiviso il seguente Parere.

IL NUCLEO DI VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE

VISTO il D.Lgs. 152/06 e successive modifiche;

VISTO il D. Lgs. 4/2008;

VISTO l'art. 6 della L. 349/86;

VISTA la L.R. 79/98 "Norme per l'applicazione della valutazione di impatto ambientale" ed in particolare l'art. 21 che disciplina la partecipazione della Regione alla procedura di competenza dello Stato;

VISTE le Deliberazioni della G.R. n.356 del 2/4/2001 e n.816 del 04/08/2003, che danno attuazione al citato art. 21 della L.R. 79/98, e riguardano l'attribuzione alla Giunta Regionale della competenza in ordine all'espressione del Parere della Regione nei procedimenti di V.I.A. di competenza dello Stato, nonché l'istituzione del Nucleo di Valutazione dell'impatto ambientale;

CONSIDERATO che il progetto in esame rientra tra le opere previste dalla lett. g) del punto I del D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377, così come modificato e integrato dal D.P.R. 11/2/1998, e come tale è soggetto alla procedura di valutazione statale di cui all'art.6 della L.349/86;

VISTO che, con nota del 25.7.2005 assunta al Protocollo Regionale in data 1.8.2005, la Autostrade per l'Italia S.p.A., quale proponente dell'opera, ha depositato presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, il

Ministero per i Beni e le Attività Culturali e la Regione Toscana il Progetto e lo Studio di impatto ambientale (SIA) relativi all'opera di cui trattasi;

DATO ATTO che il Proponente ha provveduto in data 31.7.2005 alla pubblicazione sui giornali quotidiani "La Nazione" e "La Repubblica" del corretto avviso dell'avvenuto deposito del progetto in esame, e che il progetto e lo studio di impatto ambientale sono rimasti a disposizione per la consultazione da parte del pubblico fino al 30.9.2005, in considerazione del periodo di ferie estive;

DATO ATTO altresì che:

- in data 20.1.2006 si è svolta presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio una riunione istruttoria convocata dalla Commissione di Valutazione Impatto Ambientale;
- il 6.6.2006 si è tenuto un sopralluogo tecnico presso il sito di progetto;
- con note del 15.6.2006, 27.6.2006 e 29.6.2006, il Settore VIA della Regione Toscana ha proposto ai Ministeri competenti di richiedere al proponente alcune integrazioni alla documentazione presentata;
- il Ministero dell'Ambiente con nota del 14.7.2006 ha chiesto chiarimenti sulla documentazione presentata dal proponente;
- il proponente ha provveduto a depositare presso la Regione Toscana i chiarimenti richiesti dal Ministero dell'Ambiente con note del 4.8.2006, del 6.11.2006 e 28.11.2006;
- il proponente ha provveduto alla pubblicazione di un avviso sui quotidiani La Nazione e La Repubblica in data 17.2.2007 e su Il Sole 24 ore e La Nazione in data 10.4.2007;
- l'URP della G.R. con nota del 16.5.2007 ha comunicato che la documentazione è stata messa a disposizione del pubblico dal 10.4 al 10.5.2007 e che non sono pervenute osservazioni in merito;
- l'URTAT di Firenze, con nota del 24.5.2007 ha comunicato di aver messo la documentazione a disposizione del pubblico dal 10.4 al 10.5.2007 e che non sono pervenute osservazioni in merito;
- con nota del 5.3.2007 il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha fatto pervenire il proprio parere in merito al progetto in esame, relativamente agli aspetti paesaggistici ed Archeologici;
- il Ministero dell'Ambiente con nota del 21.9.2007 ha richiesto ulteriori chiarimenti al proponente in merito al progetto in esame;
- contro tale richiesta il proponente ha presentato ricorso al TAR del Lazio il 19.11.2007;
- il proponente, con note del 22.11.2007 e del 3.1.2008 ha presentato alcuni elaborati in risposta alla richiesta del Ministero dell'Ambiente del 21.9.2007.

DATO ATTO che il Proponente ha provveduto a depositare anche presso le altre Amministrazioni interessate al procedimento regionale, sia la documentazione presentata all'avvio del procedimento, sia i chiarimenti forniti;

PRESO ATTO che risultano complessivamente pervenute agli uffici della Regione Toscana le seguenti osservazioni e memorie scritte relative al progetto depositato, ai sensi dell'art. 6 comma 9 della L. 349/86, a seguito della pubblicazione sui quotidiani del 31.7.2005:

Mittente	Data invio	Data protocollo	Oggetto	n.
Faliero Ferretti	7.9.2005	13.9.2005	Viabilità d cantiere.	1
Giulio Grana	22.9.2005	27.9.2005	Mitigazioni acustiche, area di servizio Chianti, area di servizio temporanea.	2
Giorgio Baccattini ed altri	27.9.2005	28.9.2005	Presenza di un pozzo.	3
Luigi Vitale ed altra	22.9.2005	28.9.2005	Abbattimento immobile ed ampliamento sedime stradale.	4
Maria Franca Boni ed altri	26.9.2005	28.9.2005	Ospedale della SS Annunziata ed abitato Antella, area servizio Chianti, galleria.	5
Condominio Via di Vacciato 36	22.9.2005	29.9.2005	Si riferisce al tratto Fi nord - Fi sud.	6
Camera di Commercio IAA di Firenze	26.9.2005	29.9.2005	Area servizio Chianti, esproprio aree di proprietà della scrivente.	7
Maria Santuccioli ed altra	26.9.2005	3.10.2005	Espropriazione e demolizione immobili di proprietà.	8
Condominio Via Ferrari 3 Antella	28.9.2005	3.10.2005	Contrarietà all'opera. Collina artificiale.	9

Condominio Via Ferrari 3 Antella	28.9.2005	3.10.2005	Contrarietà all'opera, Collina artificiale.	10
Condominio Via Ferrari 3 Antella	28.9.2005	3.10.2005	Contrarietà all'opera, Collina artificiale.	11
Christina Vaivai Soderberg	26.9.2005	3.10.2005	Ampliamento area autostradale e demolizione immobili.	12
Zamaniana Lavamani Reza	26.9.2005	3.10.2005	Ampliamento area autostradale e demolizione immobili.	13
Pierfilippo Checchi ed altra	27.9.2005	3.10.2005	Rumore, emissioni in atmosfera, galleria artificiale, spostamento carreggiata a nord, barriere antifoniche.	14
Elena Falatti ed altri	26.9.2005	3.10.2005	Contrarietà al progetto.	15
Lorenzo del Tredici ed altra	26.9.2005	3.10.2005	Difficoltà consultazione documentazione, inquinamento acustico e dell'aria, ampliamento della carreggiata verso monte.	16
Saverio Casini, Il Colle srl	22.9.2005	3.10.2005	Impatto paesaggistico, inquinamento acustico.	17
Cristina Modi ed altri	26.9.2005	3.10.2005	Contrarietà al progetto.	18
Alessandro Cini ed altri	25.9.2005	3.10.2005	Rumore, area servizio Chianti, inquinamento atmosferico.	19
Gruppo Verdi a Bagno a Ripoli, Francesca Di Natali ed altra	28.9.2005	3.10.2005	Cantierizzazione, traffico, paesaggio, analisi stato di fatto, analisi paesaggistica, area di servizio, opere collaterali, gallerie artificiali, ospedale.	20
Marco Bartolini ed altra	28.9.2005	3.10.2005	Espropri, inquinamento acustico ed atmosferico.	21
Elio Mugellini	27.9.2005	3.10.2005	Contrarietà all'opera, Collina artificiale.	22
Condominio Via Cattaneo 7 Antella	27.9.2005	3.10.2005	Contrarietà all'opera, Collina artificiale.	23
Lorenzo Noci	20.9.2005	3.10.2005	Spostamento viabilità di servizio treni lame.	24
Alessandro Panichi ed altri	28.9.2005	3.10.2005	Ospedale, abitato Antella, galleria.	25
Marco Bartolini ed altri	28.9.2005	3.10.2005	Nuova strada di eccesso in luogo di quella espropriata, inquinamento acustico.	26
Roberto Caini	28.9.2005	3.10.2005	Trapianto alberature, falda acquifera, inquinamento acustico ed atmosferico.	27
Condominio Villa Peruzzi	22.9.2005	3.10.2005	Galleria, demolizione area servizio Chianti, area servizio temporanea.	28
Alessandro Pieralli ed altro	30.9.2005	4.10.2005	Cimitero di Osteria Nuova, viabilità treni lame.	29
Ugo Innocenti	28.9.2005	4.10.2005	Barriere antirumore, paesaggio, espropri, ponte di Annibale, ponte autostradale sull'Arno, pavimentazione fonoassorbente, viadotto Massone.	30
Barbara Nencini ed altri	27.9.2005	4.10.2005	Inquinamento acustico ed atmosferico per ospedale ed Antella, allontanamento sede stradale da abitazioni, area di servizio Chianti, asfalto fonoassorbente, monitoraggio.	31
Grazia Magni, Comitato Incisa	28.9.2005	4.10.2005	Barriere antirumore, abitato di Palazzolo, l'opera si ferma al ponte sull'Arno.	32
Paolo Alessandro Viagi	28.9.2005	4.10.2005	Espropri Antella, barriere fonoassorbenti, ospedale, area servizio Chianti e corsie di emergenza, alternativa zero, campo base, discarica, terre rinforzate e armate, polveri traffico e rumori del cantiere.	33
Maria Grazia Caroti e altro	29.9.2005	4.10.2005	Demolizione edifici, allargamento simmetrico o lato nord, eliminazione rotonda.	34
Sergio Morozzi ed altro, Comitato autostrada che	29.9.2005	4.10.2005	Progetto irricevibile dal punto di vista ambientale, aspetti paesaggistici, aspetti trasportistici, inquinamento acustico, gallerie artificiali, area di servizio Chianti, zona Ponte a Ema,	35

vogliamo			Ponte a Niccheri, Antella, Osteria Nuova, San Donato.	
Vittorio Sansoni	29.9.2005	4.10.2005	Ineluttabilità dell'interventi, ferita al territorio, motivazioni della scelta di tracciato, problematiche di Ponte a Ema, ospedale, area di servizio, valico di San Donato, abitato di Antella, interferenze sul territorio, provvedimenti di mitigazione, corsia di emergenza presso l'area di servizio, campo base, idrogeologia galleria di San Donato, proposta di alternativa di tracciato.	36
Loredana Silei ed altri	29.9.2005	4.10.2005	Beni immobili e terreni agricoli in Via dell'Antella, modifica tracciato strada podereale.	37
Giancarlo Zucchini ed altri. Impresa edile EMA snc	27.9.2005	4.10.2005	Osservazione formale ex DPR 327/2001, problematiche espropri.	38
Roberto Ristori ed altri	27.9.2005	7.10.2005	Problematica Viadotto Massone ed abitato Le Valli, modifiche tracciato, barriere antirumore.	39
Paolo Sartoni	30.9.2005	7.10.2005	Campo base, acquedotto e fognatura, barriere antirumore, camion in sosta.	40
Leonardo Mastragostino, Associazione Il Pianeta	29.9.2005	7.10.2005	Opera incostituzionale, rumore ed inquinamento atmosferico, trasporto merci su rotaia, effetto serra, impatto economico negativo, rischio idrogeologico, falde idriche.	41
Francesco Caldini ed altri	29.9.2005	7.10.2005	Problematiche approvvigionamento idrico, vincoli di servitù.	42
Azienda Agricola Cesarina Bellini	28.9.2005	12.10.2005	Area di occupazione per sistemazione idraulica, spostamento della viabilità esistente, occupazione temporanea.	43
Alessandro Pieralli ed altro	s.d.	22.9.2005	Espropri per viabilità di accesso al cimitero e per viabilità ritorno treni lame (trasmessa dal Comune di Bagno a Ripoli il 3.10.2005).	44
Paolo Rabbi ed altri. Condominio Via Lavagnini Antella	26.9.2005	24.10.2006	Avvicinamento ospedale e Antella, galleria artificiale, galleria da Firenze Sud.	45
Comune di Bagno a Ripoli	10.10.2005	10.10.2005	Trasmette varie osservazioni a esso pervenute: A. Pieralli ed altro (vedi oss. 44); A. Pieralli ed altro (viabilità treni lame); Elena Falatti ed altri (opposizione al progetto); Paolo Zanobini ed altri (opposizione al progetto); Paolo Sartoni (vedi oss. 40); n. 3 Condominio Via Ferrari (contrarietà progetto, collina artificiale); Elio Mugellini (contrarietà progetto, collina artificiale); Condominio Via Cattaneo (contrarietà progetto, collina artificiale); Cristiana Modi ed altri (opposizione al progetto); Lorenzo Noci ed altri (viabilità treni lame, proposte di modifica); Giulio Giannelli ed altri (espropri, inquinamento acustico ed ambientale, reperti archeologici); Barbara Nencini (vedi oss. 31); altre non pertinenti.	46
Sergio Morozzi, Comitato l'Autostrada che vogliamo	29.10.2005	2.11.2005	Vedi oss. 35, seguono firme.	47
Francesca Pancrazi ed altri	3.11.2005	7.11.2005	Insostenibilità progetto, mitigazione acustica, tracciato alternativo.	48
Marcella Paoletti ed altri	26.10.2005	30.11.2005	Avvicinamento ospedale ed Antella, area di servizio Chianti, galleria da Firenze Sud.	49
Giancarlo Zucchini ed altri, EMA snc	27.9.2005	19.12.2005	Ulteriori osservazioni ex DPR 327/2001 in merito agli espropri.	50
Walter Rosignoli	21.8.2006	30.8.2006	Inquinamento acustico Antella.	51
Rossano Degl'Innocenti	28.11.2006	5.12.2006	Inquinamento acustico loc. Piano di Fontana, Rignano sull'Arno (trasmessa dal Comune di Incisa).	52

PRESO ATTO che risultano complessivamente pervenute agli uffici della Regione Toscana le seguenti osservazioni e memorie scritte relative al progetto depositato, ai sensi dell'art. 6 comma 9 della L. 349/86, a seguito della pubblicazione sui quotidiani del 17.2.2007 e 10.4.2007:

Mittente	Data invio	Data protocollo	Oggetto	n.
Reza Zamanian Lavasani	27.2.2007	7.3.2007	Danno ambientale, economico e morale in relazione alla propria abitazione, Via di Vacciano Bagno a Ripoli.	1
Christina Vaivai Soderberg	28.2.2007	7.3.2007	Danno ambientale, economico e morale in relazione alla propria abitazione, Via di Vacciano Bagno a Ripoli	2
Maria Santiccioli	5.3.2007	13.3.2007	Relativamente alla propria abitazione di Via del Fossato a Bagno a Ripoli chiede che il tracciato venga spostato verso monte e che il cavalcavia OP2012 non venga demolito.	3
Nicola Chirido e Francesca Di Natali	15.3.2007	16.3.2007	Relativamente al complesso di Villa Peruzzi all'Antella, evidenzia le problematiche connesse all'ampliamento dell'area di servizio Chianti.	4
Gilberto Lazzeri	12.3.2007	15.3.2007	Prende in esame la galleria artificiale di Antella, la viabilità di attraversamento di Via Romanelli, il giardino pensile sulla galleria suddetta.	5
Flavio Palagi e Daniela Pieraccini	16.3.2007	19.3.2007	In relazione alla propria abitazione in via Romanelli a Bagno a Ripoli prende in esame il progetto iniziale e la variante e suggerisce alcune modifiche progettuali.	6
Marcello Liuti ed altri	15.3.2007	19.3.2007	Prende in esame il tratto in corrispondenza della loc. Antella, indicando lo spostamento a valle, estensione della galleria artificiale,	7
Antonella Fanucchi ed altri	14.3.2007	19.3.2007	In relazione alla porzione della loc. Antella tra Via Cattaneo e Via Mazzini, chiede il prolungamento della galleria artificiale.	8
Aladino Fani ed altri	17.3.2007	19.3.2007	In relazione al complesso immobiliare ad uso commerciale di proprietà posto in via Vecchia Aretina a Rignano sull'Arno indica che il progetto prevede l'abbattimento del suddetto edificio; spostamento dell'attività produttiva.	9
Luca Mantellassi, Camera di Commercio di Firenze	13.3.2007	19.3.2007	In qualità di proprietario della azienda agricola Monna Giovannella in loc. Antella avanza osservazioni in merito all'ampliamento dell'area di servizio, peggioramento in sede di progetto variante, l'edificio Monna Giovannella è tutelato dal Ministero Beni Culturali.	10
Roberta Chiari ed altri	15.3.2007	19.3.2007	In relazione alla porzione della loc. Antella tra Via Cattaneo e Via Mazzini, chiede il prolungamento della galleria artificiale.	11
Maria Grazia e Luciano Caroti	16.3.2007	22.3.2007	In relazione al complesso immobile di proprietà in loc. Ponte a Niccheri interessato dalla viabilità collaterale, chiede lo spostamento della rotatoria sulla strada comunale dell'Antella.	12
Massimo Mancini ed altri	19.3.2007	22.3.2007	In relazione alla zona collinare di via dell'Antella 7-9 indicano preoccupazione per in merito all'accessibilità della strada e alla fruibilità della stessa.	13
Mariano Rovai e Greta Signorini Rovai	14.3.2007	22.3.2007	In relazione all'abitazione di proprietà posta in via dell'Antella a Bagno a Ripoli, prende in esame il progetto del 2005, il progetto a variante, considerazioni tecniche, considerazioni umane, miglioramenti di tracciato.	14
Luigi Vitale e Daniela Campolmi	12.3.2007	22.3.2007	In relazione all'immobile di proprietà in via di Vacciano a Bagno a Ripoli indica l'avvicinamento del confine autostrade, inutilizzabilità garage, perdita valore immobiliare.	15
Marco Bartolini ed altri	19.3.2007	22.3.2007	In relazione alla zona di via Antella 7-9 a Bagno a Ripoli, indicano che la variante progettuale ha determinato un avvicinamento dell'opera alle abitazioni; previsione di barriere acustiche, inquinamento atmosferico.	16
Roberto Ristori ed altri	9.3.2007	22.3.2007	In relazione alla frazione Le Valli del Comune di Rignano, indica: problemi spostamento a valle del viadotto Massone;	17

			barriere antirumore.	
Paolo Sartoni ed altri	15.3.2007	22.3.2007	In relazione all'abitazione di proprietà di via del Petriolo all'Antella, indica: campo base, condotti acque di scarico e acquedotto, barriere antirumore, camion in sosta.	18
Cesarina Bellini	15.3.2007	22.3.2007	In relazione all'azienda agricola con abitazione ed annessi, in prossimità delle loc. Troghi e Cellai (Rignano) indica: pannelli fonoassorbenti e non barriere naturali.	19
Saverio Casini, Il Colle srl	15.3.2007	22.3.2007	In relazione al complesso edilizio di proprietà Poggiorosso in loc. San Donato in Collina indica: cancelli e parcheggio esterno, quota d'imposta opere, viabilità di collegamento con i parcheggi, inquinamento acustico, approvvigionamento idrico, deflusso acque piovane.	20
Loredana Silei ed altri	16.3.2007	22.3.2007	In relazione ai beni di proprietà siti in via dell'Antella a Bagno a Ripoli, indicano: documentazione insufficiente, favorevoli alle ottimizzazioni progettuali.	21
Carlo Tempestini ed altri	19.3.2007	22.3.2007	In relazione alla porzione della loc. Antella tra Via Cattaneo e Via Mazzini, chiede il prolungamento della galleria artificiale.	22
Renzo Mazzafoglia, Comitato tutela ambientale Rignano	16.3.2007	22.3.2007	Indica: salvaguardia territorio, mitigazioni acustiche, barriere acustiche, parcheggio scambiatore di San Donato, fabbricati all'interno del parcheggio, fase di realizzazione, pozzi ed approvvigionamento idrico.	23
Roberto Fossi ed altri	16.3.2007	22.3.2007	In relazione all'abitato di Antella indica: riposizionamento dell'asse stradale, allungamento della galleria artificiale, mitigazione paesistica area servizio Chianti, pinate alto fusto su dune, analisi del territorio, campo base, piano particellari di esproprio, inquinamento acustico, dune e barriere acustiche, limiti Piano di zonizzazione acustica di Bagno a Ripoli, piano viario di accesso alle proprietà, cantierizzazione.	24
Giancarlo Zucchini ed altri, EMA Impresa edile snc	16.3.2007	22.3.2007	In relazione al fabbricato il Pitto in loc. Ponte a Ema, indica: analizza i rapporti tra il progetto ed i fabbricati, richiede modifiche progettuali.	25
Lorenza Maione e Luca Mirco	16.3.2007	22.3.2007	In relazione all'immobile di proprietà sito in loc. La Felce (Rignano), indica: problemi acustici. Allega Monitoraggio del clima acustico rumore autostradale a cura della soc. Vie en.ro.se.	26
Giovanni Mannucci	20.3.2007	23.3.2007	Indica: nuovo casello tra Incisa e Rignano, inadeguatezza SP Aretina.	27
Stefano Mencucci, Costruzioni ed Ambiente srl	20.3.2007	23.3.2007	In relazione al complesso immobiliare di proprietà sito in loc. Busignalla del Comune di Rignano, indica: assetto idrogeologico, allargamento di ponte; ripristino tratti di strada deteriorata, inserimento di barriere antirumore, taglio vegetazione.	28
Alessandro Pieralli e Marco Bencini	28.3.2007	17.4.2007	In relazione al tratto dall'area di servizio Chianti al ponte di via Peruzzi, indica: viabilità treni lame; ponte del cimitero di Osteria Nuova; abbattimento alberi.	29
Cinzia Mancini	24.4.2007	3.5.2007	In relazione a terreno in loc. Ponte a Niccheri indica: espropri; possibilità di realizzazione pozzo.	30
Flavio Palagi e Daniela Pieraccini	12.3.2007	4.5.2007	In relazione alla propria abitazione di via Romanelli ad Antella, esprimono: considerazioni sul progetto del 2005; progetto a variante, considerazioni tecniche; considerazioni umane.	31
Francesco Cariti ed altri	2.5.2007	4.5.2007	In relazione all'area Osteria Nuova - San Donato in Collina, indica: problemi acustici; allega documento tecnico in materia rumore.	32
Valerio Pellegrini ed altri	3.5.2007	8.5.2007	In relazione all'abitato di Osteria Nuova ed all'area di servizio Chianti evidenzia: inquinamento acustico, atmosferico e danno al paesaggio; galleria artificiale e collinette con piantumazioni.	33

Beatrice Bensi, Verdi di Bagno a Ripoli	3.5.2007	8.5.2007	Relativamente al territorio di Bagno a Ripoli mette in evidenza: galleria artificiale di Antella; tratto area servizio Chianti – galleria di San Donato; modellazione dei versanti; interventi sulla viabilità minore a Ponte a Niccheri, Villa Monna Giovannella, Villa Peruzzi; nuovo casello a Rignano o nell'area di servizio Chianti; ampliamento area di servizio Chianti e sosta automezzi; mitigazione del rumore; campo base.	34
Marzio Agnoloni	9.5.2007	14.5.2007	Barriere antirumore tratto Firenze Certosa – Firenze Sud (inviata per competenza all'Osservatorio Terza Corsia).	35
Pierfilippo Checchi e Lucia Fabbrizzi	3.4.2007	14.5.2007	In relazione alla propria abitazione in loc. Antella via XXV Aprile, indicano: prolungamento galleria artificiale di Antella, intrusione o getto di rifiuti; occupazione terreno.	36
Mario Pietrini	9.5.2007	14.5.2007	In relazione all'area nord della galleria di San Donato, evidenzia: espropri e conseguenze sull'attività agricola, strade di collegamento tra gli appezzamenti; effetti ambientali e svalutazione dell'area a seguito degli interventi di progetto; cantierizzazione; essiccamento pozzi; condizioni statiche dell'edificio colonico per pista di cantiere; abbattimento filare alberato; richieste specifiche.	37
Prarthana Narang	8.5.2007	17.5.2007	In relazione all'abitazione di via del Fossato a Osteria Nuova, evidenzia: accessibilità all'immobile; eventuale espropri e corrispettivo economico.	38
Armido Viviani	8.5.2007	24.5.2007	In relazione alla proprietà in loc. Montecucco (Rignano), comunica che relativamente alla realizzazione della nuova galleria di San Donato, è ivi presente un pozzo per uso domestico.	39
				40

PRESO ATTO che risultano inoltre pervenute agli uffici della Regione Toscana le seguenti ulteriori osservazioni e memorie scritte relative al progetto depositato, ai sensi dell'art. 6 comma 9 della L. 349/86:

Mittente	Data invio	Data protocollo	Oggetto	n.
Roberto Caini	18.1.2008	22.1.2008	Spostamento a monte del tratto prospiciente l'ospedale di Ponte a Niccheri: barriere antirumore, chiusura del sottopasso tra Ponte a Ema e Ponte a Niccheri; ribadisce le proprie precedenti lettere del 19.3.2007 e 28.9.2005.	1

DATO ATTO della correttezza formale del procedimento;

ESAMINATI gli elaborati tecnici comunicati dal Proponente di seguito elencati:

Progetto definitivo (novembre 2004);

Studio di impatto ambientale articolato nei Quadri programmatico, progettuale ed ambientale (novembre 2004);

Sintesi non tecnica (novembre 2004);

Integrazione agosto 2006 e novembre 2006;

Integrazione novembre 2007;

RILEVATO che:

il tratto Firenze Sud – Incisa Valdarno dell'autostrada A1 Milano – Roma – Napoli, oggetto del presente progetto, si colloca interamente entro la Provincia di Firenze, attraversando i Comuni di Bagno a Ripoli, Rignano sull'Arno ed Incisa Valdarno. Il tracciato autostradale in oggetto inizia a sud della città di Firenze, in comune di Bagno a Ripoli, attraverso 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, con una lunga discesa in sponda sinistra del fiume Arno, correndo di fatto parallelamente al tracciato della SP n.1 "Aretina".

che interseca in corrispondenza dell'abitato di Palazzolo. L'intervento si chiude quindi poco prima dell'attraversamento del Fiume Arno, in corrispondenza dell'omonimo viadotto;

RILEVATO che l'intervento di ampliamento alla terza corsia nel tratto in oggetto, in virtù delle caratteristiche geometriche funzionali dell'infrastruttura esistente, si configura quindi come un intervento di:

- 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, la cui impostazione di aumento capacitativo era andata a scapito della continuità della corsie di emergenza;
- adeguamento degli standard geometrici dell'infrastruttura a quelle che sono le aspettative circa le caratteristiche della maggiore arteria autostradale nazionale;
- completamento di un piano di intervento più ampio relativo all'Autostrada del Sole, che va da Sasso Marconi fino ad Incisa Valdarno;

PRESO ATTO che:

il progetto di ampliamento ed adeguamento dell'A1 nel tratto Firenze Sud - Incisa Valdarno prevede l'adozione di una soluzione di ampliamento alla terza corsia in sede di tipo non convenzionale, che si sostanzia nell'alternanza di interventi di ampliamento alla terza corsia ordinari con un intervento di potenziamento fuori sede, limitato alla sola carreggiata Nord in corrispondenza del valico del colle di San Donato, mentre conserva inalterata l'organizzazione dell'attuale piattaforma nel tratto a Sud dell'abitato di Palazzolo di circa 2 km di sviluppo, anche detto Arno - Bruschetto, che precede lo svincolo di Incisa.

Lungo il tratto in oggetto, si alternano due diverse tipologie di organizzazione della piattaforma autostradale:

Tratti con organizzazione (3+3):

- tra il km 0 (svincolo di Firenze Sud) ed il km 7+600 circa (inizio della variante San Donato); - tra il km 11+500 circa (fine della variante San Donato) ed il km 17+070 (fine intervento);

Tratti con organizzazione [3+(2+2)], nei quali la direzione Sud utilizza le due carreggiate esistenti (utilizzate in modo equidirezionale) e dispone quindi di (2+2) corsie di marcia (con corsie di emergenza al massimo coincidenti con quelle di primo impianto), e la direzione Nord si sviluppa su un tratto in variante con 3 corsie di marcia. Questa organizzazione si verifica dal km 7+600 circa al km 11+500 circa, per un'estensione di 3,9 km circa, in corrispondenza della galleria di San Donato. Nei tratti con due carreggiate da 3 corsie + emergenza per senso di marcia, l'ampliamento avviene con interventi simmetrici o asimmetrici; in alcuni tratti l'intervento asimmetrico coincide con l'abbandono di porzioni di piattaforma oggi in esercizio, per ragioni legate alla nuova geometria che assumerà l'asse autostradale. In tali tratti ordinari all'aperto, la nuova piattaforma è composta da tre corsie di marcia da m 3,75 ed emergenza da m 3,00, e prevede un margine interno di m 4,80 attrezzato per ospitare una barriera monofilare. Tale configurazione ha una singolarità in corrispondenza dell'area di servizio Chianti. L'intervento nasce in corrispondenza del casello di Firenze Sud e si allaccia all'intervento di adeguamento per la tratta Firenze Nord - Firenze Sud, che nella parte finale ha una configurazione di ampliamento simmetrico in sede. L'impostazione di ampliamento in sede, sebbene alternativamente in maniera simmetrica ed asimmetrica, si mantiene tale per i primi 7600 metri di tracciato. Nel tratto intermedio che va dalla progressiva di intervento 7+600 fino alla 11+490, l'intervento prevede la realizzazione della nuova variante di San Donato, a servizio della carreggiata Nord per una lunghezza di 3.900 metri dei quali 1.886 in galleria. La carreggiata Sud è costituita invece dall'attuale sede autostradale, con le due attuali carreggiate a 2 corsie più emergenza (tranne nel tratto in corrispondenza dell'attuale galleria) destinate una al traffico pesante e l'altra a quello leggero. Infine il terzo tratto che va dal ricongiungimento delle due carreggiate alla progr. 11+490 al termine dell'intervento posto circa 600 metri a Nord dell'attuale viadotto Arno, si configura come ampliamento in sede, anche qui alternativamente simmetrico ed asimmetrico.

L'ammodernamento dell'autostrada prevede l'adeguamento della sezione stradale alla categoria A della norma di riferimento DM 05/11/2001. La sezione tipo stradale sarà organizzata in due carreggiate separate da spartitraffico in cui sarà alloggiata una barriera di sicurezza del tipo NJ in cls monofilare (margine interno 4,80 m). Ciascuna carreggiata sarà organizzata in 3 corsie di marcia larghe 3,75 m affiancheggiate in destra dalla corsia di emergenza larga 3 m ed in sinistra da una banchina da 0,70 m. Anche su viadotto la sezione stradale è mantenuta completa della corsia di emergenza. La sezione tipo in corrispondenza della nuova galleria in variante prevede tre corsie da 3,75 m affiancate da due margini in sinistra ed in destra da 0,70 m e da due marciapiedi di larghezza minima 0,90 m rialzati rispetto al piano viabile di 7 cm. Il passaggio in sotterraneo in direzione sud manterrà la sezione tipo esistente, con due corsie da 3,75 m per ciascuna galleria e margini in destra ed in sinistra da 0,20 m.

L'allargamento delle due carreggiate dell'autostrada esistente comporta l'adeguamento delle opere che sottopassano, sovrappassano o sostengono la sede stradale stessa. Per le prime, tombini o sottovia che sottopassano la sede, è previsto un allungamento medio di circa 5,00 m per entrambe le estremità dell'opera, quando la tipologia di allargamento della sede esistente è di tipo simmetrico, altrimenti risulta un allungamento di circa 10,00 metri dalla stessa parte dell'ampliamento asimmetrico. Il prolungamento viene effettuato con tipologia d'ampliamento simile a

quella esistente. Per le seconde, ossia i cavalcavia che sovrappassano la sede, è prevista la demolizione ed il totale rifacimento, in prossimità delle strutture esistenti quando si tratta di viabilità per la quale non è possibile prevedere la temporanea interruzione oppure in sede nel caso contrario, in posizione congruente con la sezione tipo dell'autostrada e con la nuova geometria delle strade d'intersezione (deviazioni strada), non risultando le opere predisposte per l'ampliamento della sezione autostradale. I cavalcavia di progetto consistono generalmente in un'opera a luce unica - con impalcato metallico - allo scopo di mantenere l'opera a ridosso della sede stradale per preesistenze o per particolari necessità di raccordo con le viabilità circostanti. Riguardo le opere maggiori, per quanto riguarda il viadotto Ema esistente è previsto l'allargamento mediante la realizzazione di un nuovo impalcato posto in posizione affiancata, con struttura metallica e soletta in c.a., oltre alla rotazione dell'impalcato esistente per portarlo con pendenze trasversali previste in progetto. E' inoltre prevista la realizzazione di due nuovi viadotti, Ribugio e Massone, il primo in corrispondenza della variante San Donato ed il secondo in corrispondenza dell'adeguamento del tracciato nei pressi dell'omonimo Rio. Da ultimo, per il semi-viadotto San Giorgio, posto in carreggiata sud, stanti le sue particolari caratteristiche, non è previsto l'allargamento, prevedendosi l'ampliamento della piattaforma sulla carreggiata opposta in sede naturale;

PRESO INOLTRE ATTO che:

il Progetto prevede la realizzazione di una galleria autostradale a singolo fornice, denominata Galleria S. Donato, il cui tracciato si estende per una lunghezza di circa 1886m, di cui 1586m circa in sotterraneo. La galleria costituirà la nuova carreggiata nord dell'attuale autostrada, completamente in variante rispetto al tracciato esistente. Il progetto si sviluppa con carreggiata autostradale composta da tre corsie di marcia da 3.75m, banchine in sinistra e in destra da 0.7m, marciapiedi da 90cm minimo di larghezza e altezza massima di 7cm; la sezione utile corrente ha un'area di circa 140m². La sagoma utile è stata mantenuta di altezza pari a 5m nelle corsie da 3.75m e pari a 4.8m nelle banchine laterali. L'opera in oggetto presenta al di sotto del piano stradale un cunicolo pedonale di fuga finalizzato alla sicurezza degli utenti in casi di emergenza. Il collegamento di tale cunicolo col piano viabile avviene da apposite nicchie di accesso contenenti attrezzatura di emergenza e disposte ad interasse inferiore a 300m, mediante passaggi pedonali (in linea con il criterio di raggiungibilità delle vie di fuga ogni 150m). Gli accessi sono dotati di camere protette dove gli utenti non in grado di raggiungere la via di fuga possono stazionare in attesa di soccorsi. Lungo la galleria sono presenti inoltre tre piazzole di sosta, disposte a interasse massimo di 500m l'una dall'altra e dagli imbocchi, e nicchie dotate di apposita attrezzatura di emergenza, disposte ad interasse massimo 300m. La galleria in oggetto interessa prevalentemente la Formazione delle Argilliti del Sillano, in diverse condizioni geomeccaniche e con copertura massima di 120 m sopra la calotta.

Nell'ambito del progetto di adeguamento ed ampliamento alla terza corsia nella tratta in oggetto, è previsto anche l'ampliamento dei piazzali Est ed Ovest dell'Area di Servizio Chianti, posta alla progr. 4+846 di progetto.

Nell'ambito del progetto, una particolare importanza assume l'analisi delle problematiche relative alla gestione degli interventi di manutenzione invernale (piani neve). L'organizzazione di tali interventi richiede collegamenti tra il sistema delle carreggiate opposte atti a consentire percorsi ad anelli intrecciati gravitanti sui posti neve ed inversioni di marcia dei treni lame per sgombero neve senza impegnare la piattaforma. La gestione degli interventi per le operazioni di manutenzione invernale per il tratto Firenze Sud - Incisa Valdarno prevede l'esecuzione di due anelli che parzialmente si sovrappongono:

- il primo anello è compreso tra il posto neve di Firenze Sud (km. 301 circa) e la rampa di servizio per il ritorno treni lame ubicata a Sud della galleria San Donato al km. 312 circa;
- il secondo anello è compreso tra la rampa di servizio per il ritorno treni lame ubicata in prossimità dell'AdS Chianti al km. 306 circa ed il posto neve di Incisa Valdarno (km. 320).

In corrispondenza del tratto interessato dalle attuali gallerie San Donato, dedicate alla carreggiata sud, posto nella zona di sovrapposizione dei due anelli, si può ipotizzare che i mezzi che percorrono il primo anello servano la carreggiata esterna (attuale sud) e quelli che percorrono il secondo anello servano quella interna (attuale nord) o viceversa;

PRESO ALTRESI' ATTO che, relativamente alla fase di costruzione:

- si prevede un campo base nei pressi dell'area di Servizio Chianti, a lato della carreggiata Nord poco a monte del piazzale, con una occupazione temporanea di circa 22000 mq. L'area è attualmente coltivata a prato ed è servita dalla strada di collegamento (con sottovia) tra i due piazzali dell'Area di Servizio Chianti; l'accesso in autostrada è garantito dalle corsie di immissione dell'area di servizio, comunicante con la viabilità locale per mezzo di cancelli. Questo cantiere è dimensionato per 150 persone;
- si prevede un cantiere operativo principale in corrispondenza dell'imbocco nord della variante in progetto, della galleria S. Donato ed un cantiere secondario in corrispondenza dell'imbocco sud. Per la localizzazione dell'impianto di confezionamento dei calcestruzzi, necessari per l'intero lotto, si è individuata l'area in corrispondenza della discarica in comune di Bagno a Ripoli (probabilmente di materiale proveniente dalla galleria esistente) attualmente in fase di riqualificazione (circa km 311+000 - chilometriche autostrada esistente), situata nelle vicinanze

dell'imbocco nord dell'attuale galleria S. Donato. Nei cantieri trovano sede magazzini, officine, attrezzature, materiali vari. Nella ex discarica, per cantiere operativo ed impianto di betonaggio, si impiega una superficie di circa 7.500 mq;

- il bilancio terre evidenzia come non sia necessario l'approvvigionamento da cava di materiale per rilevati, in quanto tutto il materiale proveniente dagli scavi, sia all'aperto che dalla galleria, verrà reimpiegato per la formazione del corpo stradale e per la realizzazione delle nuove pertinenze autostradali previste in progetto. E' invece indispensabile il ricorso a cave per inerti pregiati, destinati al confezionamento dei conglomerati cementizi e bituminosi, in quanto il materiale proveniente dagli scavi non ha caratteristiche atte al loro impiego in tal senso. Per la localizzazione delle cave si è fatto riferimento al Piano Cave della Regione Toscana, prendendo in considerazione quei siti caratterizzati da:

a) prossimità al tratto autostradale Firenze Sud - Incisa, oggetto del progetto di potenziamento;

b) collegamento tra cava e cantieri con priorità all'utilizzo della sede autostradale, minimizzando l'impiego della viabilità ordinaria;

c) priorità all'utilizzo delle tratte autostradali caratterizzate da minore traffico veicolare, eliminando pertanto l'utilizzo delle tratte poste a nord di quella in oggetto (Barberino - Firenze Nord e Firenze Nord - Firenze Sud).

Sulla base dei criteri sopra esposti, la scelta delle cave previste dal P.R.A.E. verrà concentrata su quelle presenti nella zona dell'Areino compresa tra il Valdarno e la città di Arezzo;

- dal bilancio terre risulta una quantità di materiale in esubero a finire pari a circa 375.000 mc. Tale materiale viene reimpiegato totalmente per la realizzazione dei rilevati atti a formare le pertinenze autostradali previste in progetto. Le stesse aree adibite a pertinenze autostradali a fine lavori, verranno impiegate durante il periodo di cantiere anche per lo stoccaggio del materiale di scavo temporaneamente in eccedenza.

Il proponente ritiene che i lavori di allargamento possano essere eseguiti utilizzando come pista l'impronta dell'allargamento stesso, previa bonifica del piano di posa con trattamento a calce. In corrispondenza dei prolungamenti delle opere d'arte e dei tombini si possono ricavare piazzole per consentire il movimento delle macchine operatrici. Le sole viabilità di cantiere che si staccano dalla fascia autostradale, sono quelle necessarie per l'accesso agli imbocchi della galleria in variante, per il raggiungimento del campo logistico, nonché quelle che permettono di accedere alla base delle pile dei viadotti di nuova realizzazione (Ribuio e Massone) ed a quelli di allargamento dell'esistente (Ema);

VISTO che il Settore VIA ha provveduto a richiedere, ai sensi dell'art.21 della L.R.79/98, sia sulla documentazione originaria, sia sui chiarimenti pervenuti, il parere o il contributo tecnico della Provincia e dei Comuni interessati, dell'Autorità di Bacino del fiume Arno, del Consorzio di Bonifica Colline del Chianti, dell'ARPAT, dell'Azienda Sanitaria competente, degli Uffici regionali competenti nelle materie coinvolte;

VISTI i pareri ed i contributi istruttori pervenuti dalla Provincia di Firenze, dai Comuni di Bagno a Ripoli, Incisa Valdarno, Rignano sull'Arno e Firenze, dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno, da ARPAT, dall'Azienda Sanitaria e dagli Uffici regionali interessati;

CONSIDERATO che in data 21.9.2007 il Ministero dell'Ambiente aveva richiesto, relativamente alla qualità dell'aria, di:

a) di aggiornare ed integrare il "Quadro di riferimento Programmatico" con la più recente pianificazione regionale in materia e di evidenziare i rapporti di coerenza tra questa ed il progetto in oggetto;

b) con riguardo al "Quadro di riferimento ambientale":

- effettuare delle valutazioni delle concentrazioni di fondo (ante e post operam) per PM10 e NO2, che tenessero in considerazione un più ampio periodo di monitoraggio, i dati misurati dalle reti di rilevamento e che fossero adeguatamente riferite alle diversità e peculiarità del territorio attraversato. Inoltre per le ipotesi dello scenario futuro era richiesta una loro adeguata motivazione anche rispetto agli atti programmatici regionali;

- aggiornare le stime di emissione ai fattori più recenti (EMEP-CORINAIR 2006);

- fornire stime separate delle componenti delle concentrazioni di inquinanti attribuite al fondo o valutate come contributo diretto della sorgente;

- effettuare simulazioni relative a scenari di traffico critici per valutare eventuali effetti ambientali acuti.

In sostanza veniva richiesto di effettuare nuove simulazioni modellistiche con emissioni aggiornate e corrispondenti anche ai periodi di maggiore criticità; inoltre veniva richiesta una stima maggiormente circostanziata e giustificata dei valori di fondo attribuibili alle diverse aree attraversate dall'opera.

CONSIDERATO che, in relazione alla documentazione presentata in risposta alla richiesta del Ministero dell'Ambiente in data 21.9.2007 di approfondimenti specifici per le situazioni critiche di impatti acustici, va preso atto dei miglioramenti introdotti dalle integrazioni apportate al sistema delle mitigazioni, e che si ritiene tuttavia opportuno prevedere uno specifico quadro prescrittivo;

CONSIDERATO che, relativamente agli aspetti inerenti la difesa del suolo e gli aspetti idraulici:

- il progetto definitivo trasmesso nell'agosto 2005 e datato novembre 2004 è stato oggetto, in sede di integrazione, di importanti variazioni che hanno interessato tratti limitati ma importanti del tracciato determinando, di conseguenza, differenti potenziali effetti sul territorio. Le caratteristiche progettuali delle nuove opere presentano un dettaglio sensibilmente inferiore a quanto redatto nel novembre 2004, e pertanto si riscontra una disomogeneità del livello progettuale per aspetti di analoga valenza. Tutto ciò, anche se non in contrasto con il DPR 554/99, non facilita una coerente analisi delle scelte progettuali e sembra indicare possibili ulteriori importanti variazioni ancora in sede di progettazione definitiva;
- per quanto sopra, i tracciati e le aree interessate dalla cantierizzazione presentano ancora un notevole livello d'incertezza;
- la documentazione integrativa trasmessa richiama esplicitamente i chiarimenti richiesti dalla Regione. Tuttavia, mentre sono state specificatamente affrontate, anche se in forma sintetica, le problematiche relative alle aree in dissesto interessate dai cambiamenti di tracciato, non risultano essere stati redatti gli approfondimenti progettuali relativi all'area del parcheggio di San Donato;
- per quanto riguarda i processi geomorfologici di versante, il dimensionamento delle opere di messa in sicurezza risulta carente per le aree in dissesto interessate dalle modifiche di tracciato introdotte a partire dall'agosto 2006 (aree di dissesto n.3 al km 303+050/303+550, n.4 al km 303+900 e n.5 al km 304+600). Si rileva infatti che per tali opere il dettaglio progettuale è sensibilmente inferiore a quello prodotto nel novembre 2004 per opere analoghe e in ogni caso rispetta solo in parte il dettame del DPR 554/99 per il livello di progettazione definitivo;
- per quanto riguarda gli aspetti idraulici e la coerenza con le specifiche delle norme di attuazione del PAI, allo stato attuale di progetto risultano interazioni con due distinte aree PI3 e PI4 del PAI, e pertanto trovano applicazione gli articoli 6 e 7 del dpem 06.05.05. In base ad una valutazione di carattere generale, l'opera in progetto non presenta nuove interferenze idrauliche con impatti di particolare rilevanza o comunque tali da determinare un aggravio dello stato di rischio attuale; inoltre lo sviluppo progettuale delle interferenze risulta coerente con il dettame del DPR 554/99; si evidenzia tuttavia che talune situazioni di insufficiente officiosità idraulica allo stato attuale permangono anche in sede di progetto;

CONSIDERATO che, in merito alla componente ambientale risorse idriche, la valutazione di carattere generale rileva che l'impatto del tracciato autostradale sulle risorse idriche risulta analizzato correttamente dal progetto definitivo e dal SIA, evidenziandosi tuttavia l'esigenza di una futura evoluzione nel dettaglio della ricostruzione del modello idrogeologico del sottosuolo, con particolare riferimento alla nuova galleria San Donato;

CONSIDERATO che in ordine agli impatti sulla qualità dell'aria è opportuna una verifica sulla base di ulteriori dati e che pertanto, prima dell'entrata in esercizio dell'opera in progetto, è opportuno che:

- il Proponente fornisca gli esiti di un monitoraggio della qualità dell'aria nelle zone interessate dall'opera stessa, secondo tecniche conformi alle disposizioni del DM 261/02, e fornisca inoltre i risultati di uno studio che, sulla base di detti esiti, individui il punto di equilibrio tra i flussi veicolari, la velocità di percorrenza e le emissioni inquinanti;
- sia insediato, presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, un tavolo tecnico con la partecipazione del Proponente e delle Amministrazioni interessate, il quale, conosciuti gli esiti del monitoraggio di cui sopra, verifichi la completezza e la correttezza del quadro conoscitivo per l'impostazione del conseguente studio di cui sopra, nonché le risultanze dello studio stesso, e definisca, sulla base di tali risultanze, le azioni da intraprendere in coerenza con la normativa regionale e gli obiettivi di qualità;

CONSIDERATO altresì che è opportuno, a fini cautelativi, in linea con le indicazioni espresse dalla Regione Toscana nel Piano per il risanamento e il mantenimento della qualità dell'aria 2008-2010, e in analogia con quanto disposto in sede di pronuncia di compatibilità ambientale per il tratto Barberino di Mugello - Firenze Nord della stessa opera, che venga introdotto, per il tratto in esame, un limite di velocità di 90 km/h, che potrà essere rimosso, confermato, o modificato su proposta del Tavolo tecnico di cui al precedente punto 1, sulla base delle risultanze del suo lavoro;

CONSIDERATO che nel corso della seduta odierna, sono stati affrontati e approfonditamente discussi tutti gli aspetti relativi agli impatti previsti per l'opera e alle relative misure di mitigazione, con particolare riguardo a idrogeologia, rischio idraulico, qualità dell'aria, rumore, assetto urbanistico e infrastrutturale;

RITENUTO che l'opera di progetto sia da valutarsi come compatibile con l'ambiente in cui viene a collocarsi, previa l'adozione delle misure che sono emerse nel corso dell'istruttoria, e sono state altresì ulteriormente definite, modificate ed integrate da parte del Nucleo nel corso della seduta odierna;

PRESO ATTO che il proponente è comunque tenuto all'acquisizione degli atti autorizzativi previsti dalla vigente normativa, e che la progettazione e l'attuazione degli interventi previsti deve conformarsi alle norme tecniche di settore nonché alla disciplina normativa degli atti di pianificazione territoriale, relativamente alle opere in esame.

PRESO ATTO che ARPAT, in relazione alla successiva prescrizione n.1, rileva che gli elementi di criticità evidenziati nei propri contributi istruttori, in particolare per quanto riguarda la qualità dell'aria, risultano, a proprio giudizio, significativi per la definizione della compatibilità ambientale dell'opera, anche in relazione al suo inserimento territoriale. ARPAT esprime comunque la propria disponibilità a partecipare al tavolo tecnico di cui alla richiamata prescrizione n. 1, una volta formalizzato dal MATTM;

RITENUTO di proporre alla Giunta Regionale l'espressione di parere favorevole sul progetto in questione, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e con la formulazione delle raccomandazioni sotto elencate:

1) Prima dell'entrata in esercizio dell'opera in progetto, il Proponente deve fornire gli esiti di un monitoraggio della qualità dell'aria nelle zone interessate dall'opera stessa, secondo tecniche conformi alle disposizioni del DM 261/02, e deve inoltre fornire i risultati di uno studio che, sulla base di detti esiti, individui il punto di equilibrio tra i flussi veicolari, la velocità di percorrenza e le emissioni inquinanti. Un tavolo tecnico, da insediarsi presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con la partecipazione del Proponente e delle Amministrazioni interessate, dovrà verificare, conosciuti gli esiti del monitoraggio di cui sopra, la completezza e la correttezza del quadro conoscitivo per l'impostazione del conseguente studio di cui sopra, nonché le risultanze dello studio stesso, e definirà, sulla base di tali risultanze, le azioni da intraprendere in coerenza con la normativa regionale e gli obiettivi di qualità.

2) A fini cautelativi, in linea con le indicazioni espresse dalla Regione Toscana nel Piano per il risanamento e il mantenimento della qualità dell'aria 2008-2010, e in analogia con quanto disposto in sede di pronuncia di compatibilità ambientale per il tratto Barberino di Mugello – Firenze Nord della stessa opera, deve essere introdotto, per il tratto in esame, un limite di velocità di 90 km/h che potrà essere rimosso, confermato, o modificato su proposta del Tavolo tecnico di cui al precedente punto 1, sulla base delle risultanze del suo lavoro.

3) con riguardo agli aspetti relativi al quadro infrastrutturale:

3.1) prima della Conferenza dei Servizi di approvazione dell'intera opera, deve essere progettato il doppio attraversamento sul fiume Arno in corrispondenza dell'abitato di Vallina e relativo adeguamento della SP 34 in funzione della sua riclassificazione in quanto opera connessa e funzionale all'intervento di adeguamento dell'autostrada per la fluidificazione del collegamento del casello di Firenze Sud con la Val di Sieve e il Mugello con impegno alla relativa realizzazione come specificato nel precedente parere del 18/06/2007 AOO.GRT./prot.164819/124/11.04;

3.2) prima della Conferenza dei Servizi di approvazione dell'intera opera, devono essere progettati gli interventi di adeguamento della SRT 69 per il tratto tra Incisa e la Val di Sieve in quanto opere connesse e funzionali all'intervento di adeguamento dell'autostrada per la fluidificazione del collegamento del casello di Incisa con la Val di Sieve e il Mugello, con impegno alla relativa realizzazione;

3.3) deve essere predisposto, per la fase di cantierizzazione, uno specifico piano per l'utilizzazione della viabilità ordinaria da concordare con gli Enti interessati, prevedendo i necessari adeguamenti;

3.4) i sottopassi nel Comune di Bagno a Ripoli, in corrispondenza dell'area dell'Ospedale di Ponte a Niccheri, devono essere realizzati con altezza adeguata a garantire il passaggio dei mezzi di soccorso e mezzi agricoli (VVFF e macchine trebbiatrici);

3.5) prima della Conferenza dei Servizi di approvazione dell'intera opera, deve essere effettuato l'approfondimento progettuale dei sovrappassi autostradali con la viabilità attuale e con il progetto della Variante di Grassina e le interferenze conseguenti sulle intersezioni tra la SRT n°222 e la via comunale Chiantigiana e analoghi approfondimenti con il progetto della variante alla SP 1 presso il centro abitato Troghi-Cellai, sulla base delle richieste di integrazioni e prescrizioni della Provincia di Firenze (vedi Allegato 6);

3.6) prima della Conferenza dei Servizi di approvazione dell'intera opera, deve essere approfondita la soluzione progettuale della viabilità denominata via Romanelli secondo le indicazioni formulate dal Comune di Bagno a Ripoli (vedi Allegato 7), individuando la soluzione più consona ai caratteri paesaggistici dell'area e riducendo l'impatto con l'abitato esistente;

3.7) deve essere effettuato un approfondimento progettuale per rendere carrabile il sovrappasso in località San Giorgio;

3.8) prima della Conferenza dei Servizi di approvazione dell'intera opera devono essere effettuati approfondimenti progettuali in relazione ai seguenti punti:

- a) il corretto dimensionamento del parcheggio scambiatore della zona imbocco sud della nuova galleria di San Donato come richiesto dal Comune di Rignano sull'Arno;
- b) la possibilità di salvaguardare la viabilità interna al Camping Il Poggetto nel Comune di Rignano sull'Arno;
- c) la risistemazione completa della Via Vecchia Aretina da San Donato in Collina incrocio con la SP1 all'antico ponte presente nella frazione di Troghi nel Comune di Rignano sull'Arno;
- d) la progettazione della viabilità alternativa tra il sottopasso della strada provinciale n.1 e l'abitato di Santa Maria Maddalena secondo le indicazioni formulate dal Comune di Incisa Valdarno;
- 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.
- 7) Il Proponente deve individuare ed attuare le eventuali misure di mitigazione necessarie ad assicurare che sia garantita la migliore tutela di tutti i ricettori a oltre 250 m dall'infrastruttura, in riferimento ai limiti di cui ai PCCA dei Comuni territorialmente interessati.
- 8) La fase di monitoraggio dell'opera in esercizio deve essere estesa per una durata di 2 anni, al fine di poter apprezzare l'eventuale decadimento delle prestazioni acustiche del manto fonoassorbente ed il conseguente aggravio dell'impatto acustico dell'autostrada sui ricettori limitrofi rispetto a quanto stabilito in fase previsionale.
- 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.
- 13) 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, finalizzata al contenimento degli effetti drenanti dello scavo.
- 14) Il piano di monitoraggio dei corsi d'acqua superficiali e delle risorse idriche sotterranee deve:
- 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

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 smi.

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).

17) Qualora le aree di ampliamento stradale siano ubicate, per i vari comuni interessati dall'opera, in corrispondenza di zone non conformi da un punto di vista urbanistico, secondo quanto previsto dalla L. R. 1/05 e dal relativo regolamento attuativo.

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).

19) Nelle successive fasi procedurali il proponente deve tenere conto delle interferenze evidenziate dalla Società Publiacqua nelle lettere del 10.10.2005 n. 1767, relativamente alle interferenze con pozzi e sorgenti e infrastrutture idriche.

20) Il proponente deve attrezzare l'area di servizio Chianti 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".

21) Il proponente, relativamente alla fase esecutiva, deve attenersi alle Disposizioni speciali per le imprese, riportate nell'Allegato 1.

22) Per quanto riguarda monitoraggio, valutazione e mitigazione degli effetti dell'opera sul clima acustico in fase di costruzione ed esercizio, deve essere redatto, predisposto e sviluppato quanto indicato nell'Allegato 2 "Impatto acustico" facente parte integrante del presente parere.

23) Per quanto riguarda gli effetti di eventi imprevisi, attività di cantiere, eventi impulsivi, rumore, inquinamento atmosferico, manutenzione, sulla salute pubblica e sicurezza e relative attività di monitoraggio, deve essere approfondito quanto indicato all'Allegato 3 "Prevenzione e salute pubblica" facente parte integrante del presente parere.

24) Per quanto riguarda gli effetti dell'opera sulla stabilità dei versanti, l'idrogeologia e la pericolosità idraulica, e relativi interventi di monitoraggio, mitigazione e compensazione, deve essere sviluppato quanto previsto all'Allegato 4 "Difesa del suolo" facente parte integrante del presente parere.

25) Per quanto riguarda gli accorgimenti di dettaglio per mitigare gli effetti negativi della realizzazione ed esercizio dell'opera sull'ambiente idrico, deve essere sviluppato quanto previsto all'Allegato 5 "Ambiente idrico" facente parte integrante del presente parere.

26) Le verifiche in ordine all'ottemperanza di quanto ai precedenti punti da 21 a 24 devono essere condotte, prima dell'inizio dei lavori dell'opera o in corso d'opera, nell'ambito di un tavolo di concertazione da istituire prima dell'inizio dei lavori presso la Regione Toscana - DG delle Politiche territoriali e ambientali.

27) Per quanto riguarda le interferenze tra l'opera di progetto e la S.R.T. 222 Chiantigiana, e in particolare per quanto riguarda la soluzione prevista per il viadotto autostradale sulla suddetta viabilità regionale, deve essere tenuto conto delle previsioni del progetto definitivo della Variante di Grassina, predisposto dalla Provincia di Firenze, di cui all'Allegato 6 facente parte integrante del presente parere.

28) nel corso della Conferenza dei Servizi per l'approvazione dell'intera opera, deve essere definito un accordo procedimentale per l'istituzione e il funzionamento di un osservatorio ambientale e socio-economico finalizzato alla verifica delle prescrizioni in fase di progettazione esecutiva e di realizzazione dell'opera e di verifica rispetto all'attuazione del programma di monitoraggio ambientale, che operi in stretta collaborazione con il Comitato

Tecnico di Garanzia istituito per la tratta Firenze Nord-Firenze Sud e con lo sportello informativo "Osservatorio Terza Corsia-Autostrade per l'Italia".

29). Si raccomanda di tenere in considerazione le indicazioni contenute nei pareri della Provincia di Firenze e del Comune di Bagno a Ripoli, di cui agli Allegati 6 e 7 facenti parte integrante del presente parere;

per le motivazioni di cui sopra;

ESPRIME

parere tecnico favorevole sulla compatibilità ambientale del Progetto di ampliamento a tre corsie del tratto Barberino di Mugello-Incisa Val d'Arno (sub tratta Firenze Sud - Incisa Valdarno) dell'Autostrada Milano-Napoli (A1), proposto da Autostrade per l'Italia S.p.A., subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni indicate in premessa.

Allegati costituenti parte integrante del parere:

Allegato 1 dell'Allegato A "Disposizioni speciali per le imprese";

Allegato 2 dell'Allegato A "Impatto acustico".

Allegato 3 dell'Allegato A "Prevenzione e salute pubblica".

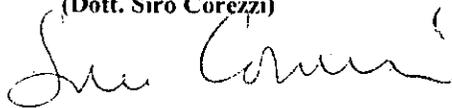
Allegato 4 dell'Allegato A "Difesa del suolo".

Allegato 5 dell'Allegato A "Ambiente idrico".

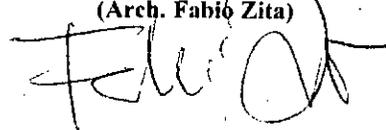
Allegato 6 dell'Allegato A "Parere della Provincia di Firenze";

Allegato 7 dell'Allegato A "Parere del Comune di Bagno a Ripoli".

IL SEGRETARIO
(Dott. Siro Corezzi)



IL PRESIDENTE
(Arch. Fabio Zita)



Allegato 1

DISPOSIZIONI SPECIALI PER LE IMPRESE

1 - Generalità

Le presenti disposizioni costituiscono un insieme di integrazioni alla vigente normativa, da inserire nei capitolati di appalto, secondo le specifiche dell'opera da realizzare, a cui l'Impresa esecutrice dovrà attenersi per lo svolgimento dei lavori, per ogni attività di cantiere e per le operazioni di ripristino dei luoghi.

2 - Disposizioni generali per la prevenzione dell'inquinamento ambientale

Fatte salve le responsabilità civili e penali previste dalla vigente normativa in caso di inquinamento ambientale, al fine di prevenire al massimo le possibilità di incorrere in tali situazioni eventualmente connesse alle attività dei cantieri, l'impresa appaltatrice è tenuta al rispetto della normativa vigente in campo ambientale ed acquisire le autorizzazioni ambientali necessarie allo svolgimento delle attività, dovrà, inoltre, redigere, preventivamente all'installazione del cantiere, tutta la documentazione informativa che verrà richiesta dalla Direzione Lavori.

In particolare, l'impresa sarà tenuta a sottoporre alla D.L. una planimetria dettagliata relativa alla distribuzione interna dell'area di cantiere comprensiva di una descrizione precisa (ubicazione, dimensionamento e modalità di gestione) degli impianti fissi e di tutti i sistemi necessari per lo smaltimento controllato degli inquinanti provenienti dalle lavorazioni previste garantendone, nel tempo, la verifica della capacità e dell'efficacia.

L'impresa sarà, peraltro, tenuta a recepire tutte le osservazioni che deriveranno dalle attività di monitoraggio ambientale, apportando i necessari correttivi per la riduzione preventiva degli impatti (ubicazione degli impianti rumorosi, modalità operative nel periodo notturno, ecc.).

La ditta dovrà comunicare al gestore del PMA con congruo anticipo la data di inizio delle lavorazioni da sottoporre a misura di collaudo acustico. Qualora dagli esiti di tale misura emergano valori di pressione sonora superiori ai limiti normativi la ditta dovrà adottare gli interventi ritenuti opportuni per contenere il rumore emesso entro tali limiti. Una volta realizzati gli interventi di mitigazione la lavorazione dovrà essere sottoposta a nuova misura di collaudo acustico.

La ditta dovrà comunicare al gestore del PMA ed al SUT eventuali modifiche ai piani di lavoro che comportino un incremento dell'impatto acustico.

L'apertura di ogni area di lavoro dovrà essere preceduta da una valutazione dell'impatto acustico, redatta secondo le indicazioni del DGR n° 788 del 13.07.99.

Qualora per alcune lavorazioni acusticamente più impattanti sia ritenuto opportuno richiedere l'autorizzazione in deroga ai limiti di pressione sonora, la ditta non dovrà iniziare tali lavorazioni fino a che il Comune non avrà rilasciato tale autorizzazione.

Inoltre, l'impresa dovrà, in fase di costruzione, adottare tutti gli accorgimenti atti a ridurre la produzione e la propagazione di polveri; a tal fine sarà necessario garantire:

- ① una costante bagnatura delle strade utilizzate, pavimentate e non, entro 100 m da edifici o fabbricati;
- ② un lavaggio dei pneumatici di tutti i mezzi in uscita dal cantiere e dalle aree di approvvigionamento e conferimento materiali prima dell'inserimento sulla viabilità ordinaria;
- ③ una bagnatura e copertura con teloni dei materiali trasportati con autocarri;
- ④ una costante bagnatura dei cumuli di materiale stoccati nelle aree di cantiere.

Inoltre al fine di limitare i rischi di inquinamento delle falde, l'impresa dovrà adottare i seguenti accorgimenti:

- ξ eseguire rifornimenti di carburante e lubrificanti ai mezzi meccanici su pavimentazione impermeabile;
- ξ controllare giornalmente i circuiti oleodinamici dei mezzi operativi;
- ξ adottare idonei sistemi di deviazione delle acque con apposite casseforme al fine di evitare rilasci di miscele cementizie e relativi additivi per i getti in di calcestruzzo in alveo;
- ξ adottare, per campi e cantieri, apposte vasche di sedimentazione per prevenire possibili apporti di inerti ai corsi d'acqua o alle falde acquifere.

3 - Disposizioni generali circa i campi base

Ogni campo base dovrà essere autonomo e per ognuno occorrerà prevedere:

- vie di accesso per la movimentazione dei materiali cercando di minimizzare per quanto possibile l'impegno della viabilità pubblica esistente;
- recinzioni;
- parcheggi ;
- allacciamenti idrici ed elettrici, depuratori, fognature.

Ogni campo deve essere in grado di ospitare i lavoratori e deve quindi essere provvisto di:

- alloggi;
- uffici;
- mensa;
- spazi ed attrezzature ricreative.

Le costruzioni prefabbricate dovranno essere di tipologia accuratamente studiata per il loro razionale inserimento nel territorio e per limitare al massimo l'impatto ambientale.

L'allestimento delle aree di cantiere resta, comunque, soggetto alle disposizioni che verranno impartite da Enti ed Amministrazioni competenti.

L'Impresa dovrà limitare l'uso della viabilità ordinaria esistente con il transito di automezzi di cantiere, tuttavia, ove tale utilizzo avvenga, l'Impresa dovrà predisporre, prima dell'inizio dei lavori, un piano, da concordare con gli Enti interessati, per le modifiche anche temporanee delle viabilità esistenti e dei sensi di circolazione, al fine di ridurre al minimo i disagi per i cittadini e minimizzare gli effetti negativi sulla viabilità ordinaria. In tale piano dovranno essere altresì indicati puntualmente gli itinerari compiuti dai mezzi di cantiere sulla viabilità ordinaria che dovrà essere oggetto di ripristino.

Per la percorrenza sulla viabilità ordinaria dovrà essere dimostrata la necessità della sua utilizzazione specificando origine, destinazione, tipo e qualità delle merci trasportate, oltre a provare la mancanza di alternative che possano dimostrarsi più valide. Ogni eventuale relitto stradale da dismettere a fine dei lavori di che trattasi, dovrà essere soggetto a totale ripristino ambientale, così come nella effettiva situazione ante opera.

A termine dei lavori, nella fase di smobilitazione, occorrerà rimuovere completamente qualsiasi opera, terreno o pavimentazione adoperata per l'installazione dei campi; inviando, quando il caso, il materiale al conferimento in discariche autorizzate, al fine di ripristinare lo stato attuale dei luoghi con totale ripristino ambientale così come nella effettiva situazione ante opera.

Inoltre l'impresa dovrà presentare un piano sull'organizzazione dei servizi di soccorso sanitario all'interno dei cantieri in grado di integrare con sistema sanitario pubblico anche con l'obiettivo di assicurare tempi standards di soccorso analoghi a quelli stabiliti dalla programmazione sanitaria regionale.

L'impresa dovrà, per la realizzazione di cantieri e campi base, seguire le Note Interregionali e relativi documenti attuativi emanati dalle Regioni Toscana e Emilia Romagna "Standard di sicurezza da adottare nella realizzazione dei campi base per la costruzione di grandi opere pubbliche quali la linea ferroviaria ad alta velocità e la variante autostradale di valico 20. Agosto 2001". Nelle aree di cantiere e dei campi base dovranno essere previste delle zone di servizio per la raccolta dei rifiuti urbani e speciali per la raccolta differenziata.

4 – Disposizioni per l'approvvigionamento idrico

Per usi potabili non è possibile l'approvvigionamento idrico con autobotti in quanto l'art. 48 del D.P.R. 303/46 lo consente solo in caso di emergenza idrica.

Con la definizione di un dettagliato bilancio idrico dell'attività di cantiere, l'Impresa dovrà gestire ed ottimizzare l'impiego della risorsa, eliminando o riducendo al minimo l'approvvigionamento dall'acquedotto e massimizzando, ove possibile, il riutilizzo delle acque impiegate nelle operazioni di cantiere.

Per l'impiego di acqua somministrata dall'Ente Acquedotto, l'Impresa dovrà preventivamente comunicare a tale Ente il proprio fabbisogno; sarà poi tenuta ad osservare le indicazioni e prescrizioni del caso che l'Ente stesso provvederà a fornire.

In relazione alla eventuale realizzazione di pozzi e depositi di accumulo per l'acqua piovana ed al pompaggio da un corso d'acqua, l'impresa è tenuta a fornire all'Amministrazione locale competente la precisa indicazione delle caratteristiche di realizzazione, funzionamento ed ubicazione delle fonti di approvvigionamento idrico di cui l'Impresa stessa intende avvalersi durante la esecuzione dei lavori.

5 - Disposizioni per la scelta e delle attrezzature

L'impresa è tenuta ad impiegare macchine e attrezzature che rispettano i limiti di emissione sonora previsti, per la messa in commercio, dalla normativa regionale, nazionale e comunitaria, vigente entro i tre anni precedenti la data di esecuzione dei lavori.

In particolare si dovrà tenere conto:

della normativa regionale in vigore per l'attività di cantieri stradali di durata superiore a 5 giorni:

- ③ Deliberazione del Consiglio Regionale della Toscana n° 77 del 22/2/2000;
- ③ della normativa nazionale per le macchine da cantiere in vigore;
- ③ Decreto Legislativo 4 settembre 2002, n° 262 - Attuazione della Direttiva 2000/14/CE concernente l'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto.

In ogni caso l'impresa dovrà contenere i rumori sui ricettori entro il limite di 70 dB (A) per il periodo diurno (dalle ore 6.00 alle 22.00) e di 60 dB (A) per quello notturno (dalle ore 22.00 alle 6.00) o secondo i limiti imposti dal Piano Comunale di Classificazione Acustica approvato dai comuni.

L'impresa dovrà altresì privilegiare l'utilizzo di:

- macchine movimento terra ed operatrici gommate, piuttosto che cingolate, con potenza minima appropriata al tipo di intervento;
- impianti fissi, gruppi elettrogeni e compressori insonorizzati.

Inoltre:

- ξ Per i cantieri mobili, che come dichiarato saranno attivi nel solo periodo diurno, laddove viene valutato un superamento dei limiti vigenti, fatto salvo il rispetto di un limite di emissione comunque inferiore ai 65 dB(A), dovrà essere ottenuta autorizzazione in deroga dall'autorità comunale così come previsto dall'art. 6 comma 1 lettera h della legge 447/95, presentando domanda conforme ai criteri stabiliti dalla DCR 77/2000 parte 3a.
- ξ I livelli di potenza sonora indicati nella valutazione di impatto acustico per i singoli macchinari citati a pag. 69 e pag. 71 e 72 del "Quadro di riferimento ambientale relazione parte seconda" Volume 3-2, Rev. Luglio 2005, dovranno essere considerati vincolanti per la selezione dei macchinari da installare in cantiere.
- ξ I limiti di impatto acustico previsti per i cantieri all'interno del SIA, dovranno essere chiaramente prescritti all'interno dei capitolati di appalto per l'assegnazione dei lavori. In particolare dovrà essere chiaro che, come verificato nella valutazione di impatto acustico i cantieri rispetteranno i limiti di emissione di zona presso i ricettori critici interessati.
- ξ Per quanto riguarda i cantieri fissi all'atto della progettazione esecutiva degli stessi dovrà essere elaborata una valutazione preventiva di impatto acustico di dettaglio redatta secondo le indicazioni della D.G.R. 788/99. Tale documentazione dovrà essere presentata all'ufficio ambiente del Comune all'interno del quale ricade l'area di cantiere e, qualora istituito all'osservatorio ambientale preposto al controllo dell'impatto delle opere di cantierizzazione.

6 - Distribuzione interna dell'area di cantiere

L'impresa dovrà predisporre, prima dell'inizio dei lavori, un piano, da concordare con gli Enti interessati, che sviluppi soluzioni atte a minimizzare l'impatto associato alle attività di cantiere (comprese eventuali limitazioni delle attività) in particolare per quanto riguarda l'emissioni di polveri e l'inquinamento acustico.

L'Impresa stessa, inoltre, è tenuta a seguire le seguenti indicazioni per quanto riguarda l'organizzazione del cantiere:

- ξ occorrerà localizzare gli impianti fissi più rumorosi (betonaggio, officine meccaniche, elettrocompressori, ecc.) alla massima distanza dai ricettori esterni;
- ξ occorrerà orientare gli impianti che hanno un'emissione direzionale in modo da ottenere, lungo l'ipotetica linea congiungente la sorgente con il ricettore esterno, il livello minimo di pressione sonora;
- ξ dovranno essere limitate le sottrazioni dirette di vegetazione compensando eventuali tagli con opere di ripristino. Per tutti i siti di cantiere posti nelle vicinanze di torrenti o canali si dovranno prevedere adeguate barriere arboree.

7 - Modalità operative

L'impresa è tenuta a seguire le seguenti indicazioni:

- ξ preferenza per le lavorazioni nel periodo diurno;
- ξ imposizione di direttive agli operatori tali da evitare comportamenti inutilmente rumorosi;
- ξ per il caricamento e la movimentazione del materiale inerte, preferenza dell'uso di pale cariatrici piuttosto che escavatori in quanto quest'ultimo, per le sue caratteristiche d'uso, durante l'attività lavorativa viene posizionato sopra al cumulo di inerti da movimentare, facilitando così la propagazione del rumore, mentre la pala caricatrice svolge la propria attività, generalmente, dalla base del cumulo in modo tale che quest'ultimo svolge una azione mitigatrice sul rumore emesso dalla macchina stessa;

- ξ rispetto della manutenzione e del corretto funzionamento di ogni attrezzatura;
- ξ nella progettazione dell'utilizzo delle varie aree del cantiere venga privilegiato il deposito temporaneo degli inerti in cumuli da interporre fra le aree dove avvengono lavorazioni rumorose ed i ricettori;
- ξ uso di barriere acustiche mobili da posizionare di volta in volta in prossimità delle lavorazioni più rumorose tenendo presente che, in linea generale, la barriera acustica sarà tanto più efficace quanto più vicino si troverà alla sorgente sonora;
- ξ per una maggiore accettabilità, da parte dei cittadini, di valori di pressione sonora elevati, programmare le operazioni più rumorose nei momenti in cui sono più tollerabili evitando, per esempio, le ore di maggiore quiete o destinate al riposo;
- ξ le operazioni di carico dei materiali inerti siano effettuate in zone dedicate sfruttando anche tecniche di convogliamento e di stoccaggio di tali materiali diverse dalle macchine di movimento terra, quali nastri trasportatori, tramogge, ecc.;
- ξ i percorsi destinati ai mezzi, in ingresso e in uscita dal cantiere, siano rigorosamente individuati e delimitati in maniera da minimizzare l'esposizione al rumore dei ricettori. E' importante che esistano delle procedure a garanzia della qualità della gestione delle quali il gestore dei cantieri si dota al fine di garantire il rispetto delle prescrizioni impartite e delle cautele necessarie a mantenere l'attività entro i limiti fissati dal progetto. A questo proposito è utile disciplinare l'accesso di mezzi e macchine all'interno del cantiere mediante procedure da concordare con la Direzione Lavori;
- ξ la movimentazione di cantiere di materiali in entrata ed uscita deve essere ottimizzata, con obiettivo di minimizzare l'impiego di viabilità pubblica.

8 - Disposizioni generali circa i siti di lavorazione.

L'impresa è tenuta a prestare maggiore attenzione in corrispondenza dei siti dove si concentrano le lavorazioni che possono produrre effetti inquinanti (cantieri mobili) gestendo con la massima cura le varie lavorazioni che comportano per loro natura i maggiori impatti (movimentazioni di materiali, scavi, perforazioni, getti di miscele cementizie, formazione puntuale e provvisoria di depositi).

Per quanto concerne il rumore prodotto dai cantieri mobili, l'Impresa dovrà richiedere la deroga ufficiale prevista in tali casi per i cantieri che dovessero superare i limiti di normativa e recepire gli eventuali correttivi che si renderanno necessari a seguito delle previste attività di monitoraggio sia acustico che atmosferico.

Particolare attenzione dovrà essere posta a tutte le lavorazioni che riguardano perforazioni e getti di calcestruzzo in prossimità delle falde idriche sotterranee, che dovranno avvenire a seguito di preventivo intubamento ed isolamento del cavo al fine di evitare la dispersione in acque sotterranee del cemento e di altri additivi.

Altresì i medesimi lavori dovranno essere condotti con tutte le cautele necessarie ad evitare sversamenti e dispersioni di sostanze inquinanti nelle acque superficiali e sul suolo.

9 - Disposizioni circa l'inquinamento da acque reflue

Per l'intera durata dei lavori dovranno essere adottate a cura, carico e sotto la diretta e completa responsabilità dell'Impresa tutte le precauzioni e messi in atto gli interventi necessari ad assicurare la tutela dall'inquinamento da parte dei reflui originati, direttamente e indirettamente, dalle attività di cantiere, delle acque superficiali e sotterranee e del suolo, nel rispetto delle vigenti normative comunitarie, nazionali e regionali, nonché delle disposizioni che potranno essere impartite dalle Autorità competenti in materia di tutela ambientale.

Nei prezzi di appalto l'Impresa dovrà, quindi, considerare i costi provenienti dalla costruzione, manutenzione e gestione di tutti gli interventi di tutela delle acque, compresi gli impianti di trattamento in oggetto e di tutti i loro accessori.

In particolare le acque reflue dei cantieri e delle aree di lavorazione, andranno sottoposte a processi di chiarificazione e depurazione che consentano la loro restituzione in conformità al Decreto Legislativo 152/06. In ogni caso qualsiasi scarico o sversamento dovrà essere autorizzato dall'Autorità competente in materia.

Al fine di evitare inquinamenti delle acque sia superficiali che sotterranee e del suolo occorrerà tener conto delle seguenti specifiche:

acque di lavorazione: relative all'ampliamento delle opere d'arte esistenti ed in modo particolare delle opere provvisorie come pali o micropali. Tutti questi fluidi risultano gravati da diversi agenti inquinanti di tipo fisico quali sostanze inerti finissime (filler di perforazione, fanghi, etc.) o chimico (cementi, idrocarburi e olii provenienti dai macchinari, schiumogeni, etc.) dovranno pertanto essere trattati con impianti di decantazione o quant'altro necessario per il rispetto della normativa nazionale e regionale vigente.

acque di piazzale: i piazzali del cantiere e le aree di sosta delle macchine operatrici dovranno essere dotati di una regimazione idraulica che consenta la raccolta delle acque di qualsiasi origine (piovane o provenienti

da processi produttivi) per convogliarle nell'unità di trattamento generale previo trattamento di disoleatura o a qualsiasi altro trattamento necessario per il rispetto della normativa nazionale e regionale vigente.

acque di officina: che provengono dal lavaggio dei mezzi meccanici o dei piazzali dell'officina e sono ricche di idrocarburi e olii, oltre che di sedimenti terrigeni, dovranno essere sottoposti ad un ciclo di disoleazione prima di essere immessi nell'impianto di trattamento generale. I residui del processo di disoleazione dovranno essere smaltiti come rifiuti speciali in discarica autorizzata.

acque di lavaggio betoniere e acque di supero dei cls : che contengono una forte componente di materiale solido, che dovrà essere separato dal fluido mediante una vasca di sedimentazione, prima della loro immissione nell'impianto di trattamento generale. La componente solida ha una granulometria che non ne consente il trattamento nei normali impianti di disidratazione (nastropresse o filtropresse); dovrà essere, quindi previsto, il convogliamento dei residui ad un letto di essiccamento e prevista una destinazione finale ai sensi della normativa nazionale e regionale vigente.

Acque nere: dovranno essere presenti, nei cantieri collocati non vicino ai campi, un congruo numero di servizi igienici e potranno essere utilizzate, per lo smaltimento delle acque nere, fosse Imhoff in aggiunta ad una subirrigazione (anche fitoassistita) e drenaggio (D.L. 152/06, L.R.T. 5/86 e D.C.I.M. 4/2/77, L.R. 64/2001) o quant'altro stabilito dall'Autorità competente al rilascio dell'autorizzazione allo scarico.

L'unità di trattamento generale di acque e fanghi dovrà essere adeguatamente dimensionata per le portate previste in entrata, consentendo l'assorbimento di eventuali picchi di adduzione e dovrà garantire:

- lo scarico delle acque sottoposte al trattamento secondo i requisiti richiesti dal Decreto Legislativo 152/06;
- la disidratazione dei fanghi dovuti ai sedimenti terrigeni che saranno classificati "rifiuti" e, quindi, indirizzati verso una destinazione finale in linea con la loro classificazione;
- la separazione degli oli ed idrocarburi eventualmente presenti nelle acque che saranno classificati "rifiuti speciali" e, quindi, smaltiti a discarica autorizzata.

Occorrerà, inoltre, garantire:

- ξ l'impermeabilizzazione delle aree di sosta delle macchine operatrici e degli automezzi nei cantieri che dovranno, inoltre, essere dotate di tutti gli appositi sistemi di raccolta dei liquidi provenienti da sversamento accidentale e dalle acque di prima pioggia;
- ξ per quanto riguarda i getti in calcestruzzo in prossimità delle falde idriche sotterranee si sottolinea la necessità di attuare tutte le precauzioni al fine di evitare la dispersione sui corsi d'acqua e sul suolo del cemento e degli additivi.

10 - Rifiuti e bonifiche

L'impresa dovrà garantire la messa in sicurezza degli eventuali materiali di scavo, qualora previsto ed autorizzato un loro successivo riutilizzo secondo quanto previsto dalla normativa vigente, utilizzando basamenti pavimentati realizzati in stabilizzato opportunamente rullato e ben compattato di spessore non inferiore a 20 cm in aree non soggette a bonifica ai sensi del Decreto Legislativo 152/06; l'eventuale deposito preliminare non deve superare l'anno ed i tre anni la messa in riserva, entrambi debitamente autorizzati dalla provincia competente.

La messa in riserva di altri rifiuti recuperabili dovrà essere effettuata conformemente ai dettami impartiti dal D.M. 5/2/98 e s.m.i; mentre i materiali derivanti dall'attività di demolizione e costruzione dovranno essere gestiti nel rispetto dell'art. n° 4 comma 7 della L.R. 25/98.

Le aree di stoccaggio di materiali inquinanti, intesi come impianti di deposito preliminare e/o messa in riserva di rifiuti speciali anche pericolosi, dovranno essere progettate sulla base della potenzialità massima di esercizio prefissata sulla base delle tipologie dei rifiuti che si intende gestire e con gli accorgimenti necessari.

Durante lo svolgimento dei lavori di manutenzione della viabilità esistente e/o nel caso di dismissione di strade si servizio, per il ripristino ambientale, la pavimentazione bituminosa (unitamente al suo sottofondo) dovrà essere completamente rimossa e portata a discarica autorizzata.

11 - Movimentazione dei mezzi ed attività di cantiere

Per la movimentazione dei mezzi di trasporto, l'impresa è tenuta ad utilizzare esclusivamente la rete della viabilità di cantiere indicata nel progetto fatta eccezione, qualora indispensabile, l'utilizzo della viabilità ordinaria previa autorizzazione da parte delle amministrazioni locali competenti da richiedersi a cura e spesa dell'Impresa.

Per ridurre al minimo i disagi che si possono creare per effetto del passaggio di tali mezzi, in uscita dai campi e dai siti di lavorazione dovranno essere installate apposite vasche di lavaggio dei pneumatici (come si evince dalle tavole di progetto relative ai cantieri).

L'impresa dovrà assumere tutte le scelte atte a contenere gli impatti associati alle attività di cantiere in

particolare per ciò che concerne la emissione di polveri (PTS), di inquinanti (tipo gli NOx, IPA, fumo nero), di macroinquinanti (NO2, CO, SO2, HC, PM10) e l'inquinamento acustico.

L'impresa sarà, altresì, vincolata a recepire i correttivi che verranno individuati dalle attività di monitoraggio ambientale e consentire l'agevole svolgimento delle stesse.

12 – Lavori in prossimità dei corsi d'acqua

Al fine di non interferire con il libero deflusso delle acque che scorrono nei corsi d'acqua interferenti con i lavori autostradali di che trattasi, l'Impresa dovrà garantire la funzionalità di tutti i corsi d'acqua interessati dai lavori.

Dovrà inoltre garantire la funzionalità degli argini esistenti, anche in situazioni transitorie, sia per quanto riguarda le caratteristiche di impermeabilità che per quanto attiene alla quota di sommità arginale che dovrà rimanere sempre la medesima.

L'Impresa dovrà altresì osservare le seguenti prescrizioni:

- o si dovrà evitare qualsiasi danno di qualunque natura che possa compromettere il buon regime dei corsi d'acqua;
- o nel corso dei lavori si dovranno attuare tutte le precauzioni necessarie affinché l'interferenza con la dinamica fluviale, dei canali e dei corsi d'acqua, non determini aggravii di rischio idraulico e pericoli per l'incolumità delle persone e danni ai beni pubblici e privati; l'alveo non dovrà essere occupato da materiali, né eterogenei, né di cantiere;
- o nella realizzazione e nell'esercizio delle opere viarie occorrerà tenere in debito conto dell'osservanza di tutte le leggi e regolamenti vigenti in materia di acque pubbliche ed all'eventuale parere ed autorizzazione di altre Autorità ed Enti interessati;
- o dovrà, a propria cura e spese, eseguire le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere realizzate ed interferenti con la rete idraulica fino al positivo collaudo delle opere.

OPERE DI INGEGNERIA NATURALISTICA

1. Introduzione

La sezione riguardante le opere di ingegneria naturalistica prevede l'adattamento caso per caso, con particolare riferimento ai parametri quantitativi dei materiali, alle specie da impiegare che vanno riferite al contesto ambientale ed alla loro quantità per unità di superficie.

2.1 Conservazione spostamento e recupero delle piante esistenti nella zona

Tutta la vegetazione esistente indicata in progetto per restare in loco dovrà essere protetta adeguatamente da ogni danneggiamento.

Nell'eventualità di dover trapiantare piante esistenti nel cantiere o sul luogo della sistemazione, la Direzione Lavori si riserva la facoltà di fare eseguire, secondo tempi e modi da concordare, la preparazione delle piante stesse.

2.2 Accantonamento degli strati fertili del suolo e del materiale di scavo

Gli strati fertili sull'area del cantiere devono essere preservati.

2.3 Approvvigionamento di acqua

Devono essere individuate le fonti di approvvigionamento e stabiliti gli oneri relativi.

2.4 Pulizia dell'area del cantiere

A mano a mano che procedono i lavori di sistemazione e le operazioni di piantagione, l'Impresa, per mantenere il luogo più in ordine possibile, è tenuta a rimuovere tempestivamente tutti i residui di lavorazione e gli utensili inutilizzati.

2.5 Garanzia di attecchimento

La garanzia decorre dal momento della presa in consegna e la sua durata è fissata nei documenti dell'appalto.

L'Impresa si impegna a fornire una garanzia di attecchimento del 100% per tutte le piante.

“L'attecchimento si intende avvenuto quando, al termine di 1 anno a decorrere dalla messa a dimora, le piante si presentano sane e in buono stato vegetativo”.

Il termine di un anno è comunemente utilizzato dalle ditte vivaistiche, quando hanno in carico la manutenzione, per garantire l'attecchimento.

2.6 Garanzia per i tappeti erbosi

L'impresa si impegna di realizzare tappeti erbosi rispondenti alle caratteristiche previste dal progetto e a garantirne la conformità al momento della ultimazione dei lavori, salvo quanto diversamente specificato dal progetto e/o dall'Elenco prezzi.

3. Qualità e provenienza dei materiali

La determinazione della qualità e provenienza dei materiali garantisce i requisiti minimi di tutti i materiali o componenti che verranno utilizzati.

Se per una serie di componenti si può fare riferimento a requisiti già codificati quali le norme UNI, per altri materiali, soprattutto di tipo vegetale (le piante), mancando in Italia una normativa specifica, si dovranno dare indicazioni specifiche e dettagliate all'interno del Capitolato.

3.1 Materiale agrario

Per materiale agrario si intende tutto il materiale usato negli specifici lavori di agricoltura, vivaismo e giardinaggio (es. terreni e substrati di coltivazione, concimi, fitofarmaci, tutori, ecc.), necessario alla messa dimora, alla cura ed alla manutenzione delle piante occorrenti per la sistemazione.

3.1.1 Substrati di coltivazione e terra di coltivo riportata

Con substrati di coltivazione si intendono materiali di origine minerale e/o vegetale utilizzati singolarmente o miscelati in proporzioni note per impieghi particolari e per ottenere un ambiente di crescita adatto alle diverse specie che si vogliono mettere a dimora.

L'impresa prima di effettuare il riporto della terra di coltivo dovrà accettarne la qualità per sottoporla all'approvazione della Direzione Lavori.

3.1.2 Concimi, ammendanti e correttivi, fitofarmaci

I concimi minerali, organici, misti e complessi da impiegare dovranno avere titolo dichiarato secondo le vigenti disposizioni di legge ed essere forniti nell'involucro originale della fabbrica, fatta esclusione per i letami, per i quali saranno valutate di volta in volta qualità e provenienza.

Con ammendanti si intendono quelle sostanze sotto forma di composti naturali o di sintesi in grado di modificare le caratteristiche fisiche del terreno.

Con correttivi si intendono quei prodotti chimici, minerali, organici o biologici capaci di modificare le caratteristiche chimiche del terreno.

I fitofarmaci o Presidi sanitari devono essere rispondenti alle normative vigenti e sono regolamentati dal Ministero della Sanità.

3.1.3 Pacciamatura

Con pacciamatura si intende una copertura del terreno a scopi diversi (es. controllo infestanti, limitazione dell'evapotraspirazione, sbalzi termici, ecc.).

I materiali per pacciamatura comprendono prodotti di origine naturale o di sintesi.

3.1.4 Pali di sostegno, ancoraggi e legature

Per fissare al suolo gli alberi e gli arbusti di rilevanti dimensioni, l'Impresa dovrà fornire pali di sostegno (tutori) adeguati per numero, diametro ed altezza alle dimensioni delle piante o ancoraggi in corda di acciaio muniti di tendifilo.

Le legature dovranno rendere solidali le piante ai pali di sostegno e agli ancoraggi, pur consentendone l'eventuale assestamento; dovranno altresì permettere la crescita delle piante senza procurare ferite, abrasioni e strozzature.

3.1.5 Drenaggi e materiale antierosione

I materiali da impiegare per la realizzazione di drenaggi ed opere antierosione dovranno corrispondere a quanto indicato in progetto e/o riferirsi a specifiche normative concernenti i lavori di bonifica idraulica.

3.1.6 Acqua

L'acqua da utilizzare per l'annaffiamento e la manutenzione non dovrà contenere sostanze inquinanti e sali nocivi oltre i limiti di tolleranza di fitotossicità relativa.

3.2 Materiale vegetale

Per materiale vegetale si intende tutto il materiale vivo (alberi, arbusti, tappezzanti, sementi, ecc.) occorrente per l'esecuzione del lavoro.

Questo materiale dovrà pervenire da ditte appositamente autorizzate ai sensi della legge 22.05.1973 n° 269 e successive modificazioni e integrazioni e della legge della Regione Toscana 06.04. 2000 n° 57. L'impresa dovrà dichiararne la provenienza con relativa certificazione varietale e fitosanitaria alla Direzione Lavori.

In particolare l'Impresa curerà che le zolle e le radici delle piante che non possono essere immediatamente messe a dimora non subiscano ustioni e mantengano il tenore di umidità adeguato alla loro buona conservazione.

3.2.1 Alberi

Gli alberi dovranno presentare portamento e dimensioni rispondenti alle caratteristiche richieste dal progetto e tipici della specie, della varietà e della età al momento della loro messa a dimora e dovranno essere stati specificatamente allevati per il tipo di impiego previsto (es. alberate stradali, filari, esemplari isolati o gruppi, ecc.)

Gli alberi dovranno corrispondere alle richieste del progetto e dell'Elenco prezzi secondo quanto segue:

- altezza dell'albero: distanza che intercorre fra il colletto e il punto più alto della chioma;
- altezza di impalcatura: distanza intercorrente fra il colletto e il punto di inserzione al fusto della branca principale più vicina;
- circonferenza del fusto: misurata a un metro dal colletto;
- diametro della chioma: dimensione rilevata in corrispondenza della prima impalcatura per le conifere, a due terzi dell'altezza totale per tutti gli altri alberi;
- caratteristiche di fornitura : a radice nuda, in contenitore, in zolla.

3.2.2 Arbusti e cespugli

Arbusti e cespugli, qualunque siano le loro caratteristiche specifiche (a foglia decidua o sempreverdi), anche se riprodotti per via agamica, non dovranno avere portamento "filato", dovranno rispondere alle specifiche indicate in progetto ed in Elenco Prezzi per quanto riguarda altezza, numero delle ramificazioni, diametro della chioma.

Anche per arbusti e cespugli l'altezza totale verrà rilevata analogamente a quella degli alberi. Il diametro della chioma sarà rilevato alla sua massima ampiezza.

Tutti gli arbusti e i cespugli dovranno essere forniti in contenitori, in zolla o a radice nuda.

3.2.3 Piante esemplari

Per piante esemplari si intendono alberi, arbusti, e cespugli di grandi dimensioni nell'ambito della propria specie con particolare valore ornamentale per forma e portamento.

3.2.4 Piante con altre caratteristiche di crescita o ambientali

In questo raggruppamento vengono incluse le piante:

- tappezzanti;
- rampicanti, sarmentose e ricadenti;
- erbacee: annuali, biennali, perenni;
- bulbose, tuberose, rizomatose;
- acquatiche e palustri.

Tutto il materiale vegetale ascrivibile a questo raggruppamento dovrà rispondere alle specifiche indicate in progetto ed in Elenco Prezzi per quanto riguarda tipo, specie, caratteristiche vegetative e di fornitura.

3.2.5 Sementi

L'impresa dovrà fornire sementi selezionate e rispondenti esattamente a genere, specie e varietà richieste, sempre nelle confezioni originali sigillate e munite di certificato di identità ed autenticità con l'indicazione del grado di purezza e di germinabilità e della data di confezionamento e di scadenza stabiliti dalle leggi vigenti sulla certificazione E.N.S.E. (Ente Nazionale Sementi Elette).

3.2.6 Tappeti erbosi in strisce e zolle

Nel caso che per le esigenze della sistemazione fosse richiesto per il rapido inerbimento delle superfici a prato (pronto effetto) o per la costituzione del tappeto erboso per propagazione di essenze prative stolonifere, l'Impresa dovrà fornire piante, zolle e/o strisce erbose costituite con le specie prative richieste nelle specifiche di progetto (es. cotica naturale, miscuglio di graminacee e leguminose, prato monospecie, ecc.)

Prima di procedere alla fornitura l'Impresa dovrà sottoporre all'approvazione della Direzione Lavori campioni del materiale che intende fornire; analogamente, nel caso fosse richiesta la cotica naturale, l'Impresa dovrà prelevare le zolle soltanto da luoghi approvati dalla Direzione Lavori.

4. Modalità di esecuzione dei lavori

Una volta individuate le caratteristiche tecniche delle componenti da impiegare nelle opere risulta essenziale definire le modalità di esecuzione dei lavori e le tecniche di impiego dei materiali.

In questa sezione sono indicati sia i tempi che la consequenzialità delle operazioni. Queste devono infatti seguire rigorosamente l'ordine imposto dalla Direzione Lavori in quanto trattasi di interventi da realizzare in ordine cronologico predefinito.

4.1 Pulizia generale del terreno

Qualora il terreno all'atto della consegna non fosse idoneo alla realizzazione dell'opera, i preliminari lavori di pulitura del terreno saranno eseguiti in base all'Elenco prezzi ed in accordo con la Direzione Lavori.

4.2 Lavorazioni preliminari

L'Impresa, prima di procedere alla lavorazione del terreno, deve provvedere come da progetto all'abbattimento delle piante da non conservare, al decespugliamento, alla eliminazione delle specie infestanti, all'estirpazione delle ceppaie e allo spietramento superficiale.

Queste operazioni saranno da computarsi in base all'Elenco prezzi.

4.3 Movimenti di terra e lavorazioni del terreno

I movimenti di terra a carattere generale, definiti dal Capitolato Generale del Ministero dei Lavori Pubblici comprendono :

- il modellamento del terreno secondo le quote indicate nel progetto ;

- gli scavi;

- i riporti;

- i lavori annessi come: il trasporto dei materiali, il compattamento, ecc.

Tutte le lavorazioni saranno eseguite nei periodi idonei, con il terreno in tempera, evitando di danneggiare la struttura e di formare suole di lavorazione.

4.4 Drenaggi localizzati ed impianti tecnici

Successivamente ai movimenti di terra e alle lavorazioni del terreno, l'Impresa dovrà preparare, sulla scorta degli elaborati progettuali e delle indicazioni della Direzione Lavori, gli scavi necessari alla installazione degli eventuali sistemi di drenaggio e delle opere a rete e le trincee per alloggiare le tubazioni e i cavi degli impianti tecnici (es. irrigazione, illuminazione, ecc.), le cui linee debbano seguire percorsi sotterranei.

4.5 Correzione, ammendamento, concimazione di fondo - fitofarmaci diserbanti

Dopo aver effettuato la lavorazione, l'impresa dovrà incorporare nel terreno tutte le sostanze eventualmente necessarie ad ottenere la correzione, l'ammendamento e la concimazione di fondo nonché somministrare gli eventuali fitofarmaci e/o diserbanti nel rispetto delle normative vigenti.

4.6 Tracciamenti e picchettature

Prima di procedere alle operazioni successive, l'Impresa deve ottenere l'approvazione della Direzione Lavori che verifichi la rispondenza agli elaborati di progetto ed alle indicazioni impartite.

4.7 Preparazione delle buche e dei fossi

Le buche ed i fossi per la piantagione delle specie vegetali dovranno avere le dimensioni più ampie possibili in rapporto alla grandezza delle piante da mettere a dimora.

4.8 Apporto di terra da coltivo

Prima di effettuare qualsiasi impianto o semina, l'Impresa in accordo con gli elaborati di progetto e con la Direzione Lavori, dovrà verificare che il terreno in sito sia adatto alla piantagione: in caso contrario dovrà apportare terra di coltivo in quantità sufficiente a formare uno strato di spessore adeguato per i prati, e a riempire totalmente le buche e i fossi per gli alberi e gli arbusti.

4.9 Preparazione del terreno per i prati

Dopo aver eseguito le operazioni di pulizia del terreno, le lavorazioni preliminari e gli eventuali movimenti ed apporti di terra, l'Impresa dovrà livellare e rastrellare il terreno secondo le indicazioni di progetto per eliminare ogni ondulazione, buca o avvallamento.

4.10 Messa a dimora delle piante

La messa a dimora del materiale vegetale dovrà avvenire in relazione alle quote definite dagli elaborati di progetto, avendo cura che le piante non presentino radici allo scoperto né risultino, una volta assestatosi il terreno, interrato oltre il livello del colletto.

La messa a dimora delle piante acquatiche e palustri rispetterà le caratteristiche esigenze della specie e varietà secondo quanto definito negli elaborati di progetto e dalle eventuali indicazioni della Direzione Lavori.

4.11 Formazione dei prati

Nella formazione dei vari tipi di prati sono compresi tutti gli oneri relativi alla preparazione del terreno, alla semina o alla piantagione e alle irrigazioni.

Le sementi impiegate nella esecuzione dei manti erbosi, siano esse pure o in miscuglio, devono presentare i requisiti legge richiesti in purezza e germinabilità, od essere fornite in contenitori sigillati ed accompagnate dalle certificazioni ENSE.

La formazione dei prati dovrà aver luogo dopo la messa a dimora di tutte le piante (in particolare modo di quelle arboree e arbustive) previste in progetto e dopo la esecuzione degli impianti tecnici delle eventuali opere murarie, delle attrezzature e degli arredi.

Terminate le operazioni di semina o piantagione, il terreno deve essere immediatamente irrigato.

4.11.1 Semina dei tappeti erbosi

Dopo la preparazione del terreno, l'area sarà seminata con uniformità secondo le indicazioni degli elaborati di progetto o della Direzione Lavori ed eventualmente lavorata a seconda del tipo di manto erboso da realizzare.

4.11.2 Formazione dei prati per divisione di rizomi e cespi d'erba

La formazione di tappeti erbosi con il metodo della propagazione comprende tutte le operazioni di preparazione agraria del terreno, la divisione delle zolle di specie erbacee stolonifere o rizomatose e le cure colturali, irrigazioni compresa, previste negli elaborati di progetto.

4.11.3 Formazione di prati su suoli nudi (privi di terra di coltivo)

Le operazioni da eseguire per la semina effettuata su suolo non rivestito di terra di coltivo (Suolo nudo) comprendono tutte le seguenti operazioni:

- eliminazione di: sassi, radici, elementi dannosi o d'intralcio;
- fresatura;
- apporto di correttivi;
- apporto di fertilizzanti;
- esecuzioni della semina;
- apporto di prodotti di fissaggio;
- apporto di prodotti di protezione.

L'impresa eseguirà tutte quelle operazioni previste dagli elaborati di progetto o indicati dalla Direzione Lavori.

4.11.4 Messa a dimora delle zolle erbose

La formazione di manti erbosi con zolle precoltivate comprende tutti i lavori di preparazione agraria del substrato d'impianto, la messa a dimora delle zolle erbose e le lavorazioni successive, compresa l'irrigazione, che ne favoriscano l'attecchimento, secondo quanto previsto dagli elaborati di progetto.

Nel caso debbano essere collocate su terreni in pendio o su scarpate, le zolle erbose dovranno essere anche adeguatamente fissate al suolo come da prescrizione di progetto o da indicazioni della Direzione Lavori.

4.12 Inerbimenti e piantagioni di scarpate e di terreni in pendio

Gli inerbimenti e le piantagioni delle scarpate e dei terreni in pendio comprendono tutte le lavorazioni del terreno e le operazioni di semina o piantagione con specie caratterizzate da un potente apparato radicale e adatto a formare una stabile copertura vegetale secondo quanto stabilito dagli elaborati di progetto.

4.13 Protezione delle piante messe a dimora

Nelle zone dove potrebbero verificarsi danni causati da animali domestici o selvatici oppure dal transito di persone e automezzi, l'impresa dovrà proteggere, singolarmente o in gruppo, le piante messe a dimora con opportuni ripari (es. reti metalliche, protezioni in ferro o in legno, griglie, ecc.) e/o sostanze repellenti previste dagli elaborati di progetto o precedentemente concordati ed approvati dalla Direzione Lavori.

Se è previsto dal progetto, alcuni tipi di piante (tappezzanti, piccoli arbusti, ecc.) dovranno essere protette dai danni della pioggia battente, dalla essiccazione e dallo sviluppo di erbe infestanti per mezzo di pacciamme (paglia, foglie secche, segatura, cippatura di ramaglia e di corteccia di conifera, ecc.) od altro analogo materiale precedentemente approvato dalla Direzione Lavori.

5. Manutenzione delle opere

Si definiscono così le ultime operazioni da effettuare per l'avviamento all'esercizio dell'opera compiuta: per un tempo determinato nel Capitolato e dopo aver terminato i lavori, l'Impresa curerà la gestione delle opere realizzate.

5.1 Manutenzione delle opere a verde per il periodo di garanzia

E' la manutenzione che l'impresa è tenuta ad effettuare durante il periodo di concordata garanzia (1 anno) e dovrà essere prevista anche per le eventuali piante preesistenti e comprendere le seguenti operazioni:

- ① irrigazione;
- ① ripristino conche e rincalzo;
- ① falciatura, diserbi e serchiature;
- ① concimazioni;
- ① potature;
- ① eliminazione e sostituzione delle piante morte;
- ① rinnovo delle parti difettose dei tappeti erbosi;
- ① difesa della vegetazione infestante;
- ① sistemazione dei danni causati da erosione;
- ① ripristino della verticalità delle piante;
- ① controllo dei parassiti e delle fitopatie in genere.

La manutenzione delle opere dovrà aver inizio immediatamente dopo la messa a dimora (o la semina) di ogni singola pianta e di ogni parte di tappeto erboso, e dovrà continuare fino alla scadenza del periodo di garanzia concordato).

5.1.1 Irrigazioni

L'Impresa è tenuta ad irrigare tutte le piante messe a dimora e i tappeti erbosi realizzati per il periodo di garanzia concordato.

5.1.2 Ripristino conche e rincalzo

Le conche di irrigazione eseguite durante i lavori di impianto devono essere, se necessario, ripristinate.

A seconda dell'andamento stagionale, delle zone climatiche e delle caratteristiche di specie, l'Impresa provvederà alla chiusura delle conche e al rincalzo delle piante, oppure alla riapertura delle conche per l'innaffiamento.

5.1.3 Falciatura, diserbi e sarchiature

Oltre alle cure colturali normalmente richieste, l'Impresa dovrà provvedere, durante lo sviluppo delle specie prative e quando necessario, alle varie falciature del tappeto erboso.

L'eventuale impiego di diserbanti chimici dovrà attenersi alle normative vigenti.

Le superfici di impianto interessate da alberi, arbusti e cespugli perenni, biennali, annuali, ecc. e le conche degli alberi devono essere oggetto di sarchiature periodiche.

5.1.4 Concimazioni

Le concimazioni devono essere effettuate nel numero e nelle quantità stabilite dal piano di concimazione.

5.1.5 Potature

Le potature di formazione e di rimonda devono essere effettuate nel rispetto delle caratteristiche delle singole specie.

5.1.6 Eliminazione e sostituzione delle piante morte

Le eventuali piante morte dovranno essere sostituite con altre identiche a quelle fornite in origine; la sostituzione deve, in rapporto all'andamento stagionale, essere inderogabilmente effettuata nel più breve tempo possibile dall'accertamento del mancato attecchimento.

5.1.7 Rinnovo delle parti difettose dei tappeti erbosi

E' obbligo dell'Impresa dover riseminare o piantare ogni superficie a tappeto erboso che presenti una crescita irregolare, difettosa, che non rientri nei limiti di tolleranza previsti per le qualità dei prati.

5.1.8 Difesa dalla vegetazione infestante

Durante l'operazione di manutenzione l'Impresa dovrà estirpare, salvo diversi accordi con la Direzione Lavori, le specie infestanti e reintegrare lo stato di pacchiane quando previsto dal progetto.

5.1.9 Sistemazione dei danni causati da erosione

L'Impresa dovrà provvedere alla sistemazione dei danni causati da erosione per difetto di esecuzione degli interventi di sua specifica competenza e quindi non dovuti a danni di forza maggiore.

5.1.10 Ripristino della verticalità delle piante

L'impresa è tenuta al ripristino della verticalità e degli ancoraggi delle piante qualora se ne riconosca la necessità.

5.1.11 Controllo dei parassiti e delle fitopatie in genere

E' competenza dell'Impresa controllare le manifestazioni patologiche sulla vegetazione delle superfici sistemate provvedendo alla tempestiva eliminazione del fenomeno patogeno onde evitarne la diffusione e rimediare ai danni accertati.

Allegato 2

IMPATTO ACUSTICO

1) Le mitigazioni dovranno essere integrate per tutti quei ricettori in cui il residuo superamento dei limiti non sia giustificato dall'impossibilità oggettiva di risanare le pertinenze esterne o le facciate a monte degli infissi, in modo più incisivo a quanto già previsto, mediante barriere (e/o modulazioni del terreno) più estese o prevedendone una diversa collocazione, sul perimetro delle pertinenze esterne, anziché in prossimità della sorgente. A questo scopo si dovrà condurre uno studio integrativo di dettaglio secondo i criteri indicati nelle tre prescrizioni che seguono.

2) Lo studio deve considerare sistematicamente tutti i ricettori con superamento residuo dei limiti obiettivo in esterno (ultimo studio, scenario post opera con mitigazioni) e distinguere tali ricettori in due categorie: quelli posti in prossimità dell'infrastruttura autostradale (indicativamente entro 50 m dal bordo della strada) e tutti i restanti.

3) Per il primo gruppo si deve considerare la seguente casistica:

- a) se è già stata prevista una barriera sul limite stradale in corrispondenza del ricettore valutare la possibilità di adottare una maggiore estensione dell'intervento sia in altezza che in lunghezza.
- b) in caso negativo prevedere una barriera di adeguate dimensioni.

4) Per la restante parte dei ricettori deve essere eseguito uno studio acustico di dettaglio e di fattibilità, ricettore per ricettore, dei possibili interventi di mitigazione sul perimetro esterno delle pertinenze.

5) 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.

6) deve essere utilizzata una pavimentazione tale che, testata secondo le norme ISO 11819 parte 1a e parte 2a (draft) e ISO 13472-1 o con metodologie analoghe, produca una riduzione di almeno - 3 dBA rispetto ad un asfalto di tipo tradizionale (DAC 0/11 mm o SMA 0/11) per un tempo non inferiore a 5 anni. La progettazione esecutiva deve documentare tali proprietà.

7) devono essere previste opportune opere di mitigazione presso il cantiere S. Donato sud al fine di far 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).

8) deve essere condotto un studio integrativo di dettaglio per ciascuno dei ricettori impattati dalla viabilità di cantiere e se del caso prevedere tracciati alternativi a quelli attualmente previsti o, in alternativa, opportuni interventi di mitigazione.

9) Per i cantieri mobili, che come dichiarato saranno attivi nel solo periodo diurno, laddove viene valutato un superamento dei limiti vigenti, fatto salvo il rispetto di un limite di emissione comunque inferiore ai 65 dB(A), deve essere ottenuta autorizzazione in deroga dall'autorità comunale così come previsto dall'art. 6 comma 1 lettera h della legge 447/95, presentando domanda conforme ai criteri stabiliti dalla DCR 77/2000 parte 3a.

10) I livelli di potenza sonora indicati nella valutazione di impatto acustico per i singoli macchinari citati a pag. 69 e pag. 71 e 72 del "Quadro di riferimento ambientale relazione parte seconda" Volume 3-2, Rev. Luglio 2005 devono essere considerati vincolanti per la selezione dei macchinari da installare in cantiere.

11) I limiti di impatto acustico previsti per i cantieri all'interno del SIA, devono essere chiaramente prescritti all'interno dei capitolati di appalto per l'assegnazione dei lavori. In particolare deve essere chiaro che, come verificato nella valutazione di impatto acustico i cantieri rispetteranno i limiti di emissione di zona presso i ricettori critici interessati.

12) Per quanto riguarda i cantieri fissi all'atto della progettazione esecutiva degli stessi deve essere elaborata una valutazione preventiva di impatto acustico di dettaglio redatta secondo le indicazioni della D.G.R. 788/99.

13) Tale documentazione deve essere presentata all'ufficio ambiente del Comune all'interno del quale ricade l'area di cantiere e, qualora istituito, all'osservatorio ambientale preposto al controllo dell'impatto delle opere di cantierizzazione.

14) 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 quel tipo di sorgenti, opportunamente tarate tramite rilievi diretti svolti in fase di esercizio dell'opera presso postazioni adeguate.

15) Deve essere estesa la fase di collaudo/monitoraggio dell'opera in esercizio per una durata di 1-2 anni, al fine di poter apprezzare l'eventuale decadimento delle prestazioni acustiche del manto fonoassorbente ed il conseguente aggravio dell'impatto acustico dell'autostrada sui ricettori limitrofi rispetto a quanto stabilito in fase previsionale.

16) Il piano di monitoraggio dell'ambiente antropico deve prevedere, per la componente rumore, l'uso di modelli matematici di simulazione da utilizzare come strumenti per il monitoraggio dell'opera in fase di regime per la durata di almeno 1-2 anni.

17). Premesso che:

- non è stata presa in considerazione la scuola Vittorino Da Feltre, in Via Chiantigiana nel Comune di Firenze;
- rimane ancora irrisolto il problema della documentazione di qualifica per la tipologia di asfalto fonoassorbente che il proponente intende utilizzare e per la quale si riserva di individuare in sede di progettazione esecutiva, la tecnologia idonea in grado di garantire, per una durata di tempo corrispondente alla vita del manto stradale, le prestazioni ipotizzate in sede di S.I.A. (- 3dBA). A tale proposito deve essere individuata un'idonea soluzione di salvaguardia che garantisca in ogni caso il rispetto dei limiti di legge:

a) per quanto riguarda la fase di cantierizzazione, considerato che i valori di rumorosità previsti dallo studio dipenderanno sia da elementi specifici del progetto esecutivo, sia dalle modalità con cui verranno gestiti i cantieri, risulta indispensabile al fine di garantire il rispetto dei limiti del D.P.C.M. 14.11.1997, come individuati attraverso il Piano Comunale di Classificazione Acustica, la predisposizione di opportuni programmi di verifica da svolgersi in corso d'opera. A tal fine, si ritiene opportuna l'istituzione di un programma di gestione dell'impatto acustico delle attività di cantiere supportato da uno specifico piano di monitoraggio ambientale, da concordarsi con l'A.R.P.A.T.. L'eventuale ricorso alle procedure di richiesta di deroga al rispetto dei limiti, di cui alla Delibera del Consiglio Regione n.77/2000 parte 3, per particolari fasi dei lavori, deve essere giustificato (dal proponente l'opera) e valutato (dall'Amministrazione Comunale competente) caso per caso in relazione alla durata della deroga stessa e alla possibilità di messa in opera di opportuni interventi di mitigazione per la protezione dei ricettori interessati;

b) considerati infine i problemi emersi in fase di realizzazione per le altre tratte già oggetto di V.I.A. della stessa infrastruttura, si rileva la necessità che prima dell'apertura di ogni nuovo cantiere (fisso o mobile):

- il proponente l'opera deve presentare al Comune interessato la documentazione di valutazione di impatto acustico di cui alla Delibera della G.R. n.788/99, redatta da un tecnico competente in acustica ambientale e resa con le modalità di cui al D.P.R. 445/2000;

- nel caso in cui si ipotizzi il superamento dei livelli limite di rumore stabiliti dal P.C.C.A. del Comune, la suddetta documentazione deve indicare le misure previste per ridurre o eliminare le emissioni sonore causate dalle attività o dagli impianti dei cantieri;

- il Comune deve acquisire il parere tecnico, dell'ARPAT e dell'Azienda USL territorialmente competente, sugli interventi di mitigazione del rumore di cui al punto precedente;

c) nelle successive fasi procedurali, il suddetto recettore posto in Comune di Firenze (scuola Vittorino da Feltre, Via Chiantigiana) deve essere classificato come recettore sensibile, verificando il rispetto dei limiti relativi alla classe II del DPCM 14.11.1997. I livelli acustici attesi al recettore, ricavati sulla base degli studi previsionali ante operam devono essere confermati dal piano di monitoraggio post operam intervenendo nei modi più appropriati e previsti dalla vigente normativa nel caso di superamento dei limiti di classe II.

Allegato 3

PREVENZIONE E SALUTE PUBBLICA

Relativamente alla salute e sicurezza pubblica, il proponente deve attenersi a quanto segue:

- a) i dati dei monitoraggi eseguiti devono essere periodicamente e sinteticamente comunicati agli enti di controllo preposti, con l'indicazione di eventuali correttivi adottati in relazione al verificarsi di situazioni di disagio nei confronti dei residenti. Deve essere altresì comunicato qualsiasi evento imprevisto che possa avere influenza sui recettori sensibili, nonché le misure messe in atto per il contenimento dell'evento stesso ed i provvedimenti adottati al fine di evitare una sua eventuale ripetizione
- b) nella fase di cantiere si richiede un approfondimento in merito all'analisi sulla viabilità utilizzata e sull'impatto derivante dalla movimentazione dei mezzi; infatti, devono essere costantemente garantite le operazioni tese a minimizzare i disagi per la popolazione originati dalla polverosità, come ad es. il lavaggio delle ruote e la bagnatura delle strade interne ed esterne ai cantieri, l'eventuale asfaltatura di strade e piste, la copertura del carico, l'utilizzazione di automezzi regolamentari, idonei sistemi di trasferimento del materiale, monitoraggio degli impianti di abbattimento.
- c) la richiesta di deroga alle Amministrazioni Comunali deve essere fatta solo quando sia dimostrata l'impossibilità di mettere in opera idonei interventi di mitigazione del rumore in fase di cantiere. E' comunque da escludere la deroga per lavori in periodo notturno.
- d) si ritiene inoltre che l'informazione della popolazione non debba essere attuata immediatamente prima di eventi impulsivi, ma svolta secondo un programma di attività più ampio (ad es. a cadenza settimanale), nel quale siano individuate date e fasce orarie degli eventi impulsivi previsti. Deve essere previsto un programma di controllo e monitoraggio del rumore prodotto.
- e) in fase di esercizio, visto che gli interventi di mitigazione previsti determinano comunque il superamento dei limiti presso 34 ricettori, considerato inoltre che in prevalenza tali ricettori sono concentrati nella località Palazzolo nel Comune di Incisa Valdarno, devono essere previsti altri interventi sull'opera (es. galleria artificiale) atti a contenere le emissioni sonore in detta località.
- f) considerato che nella documentazione integrativa non vengono individuati specifici recettori sensibili esposti a silice cristallina, deve essere prevista la valutazione analitica aggiuntiva di tale sostanza sul totale delle polveri fini campionate.
- g) in relazione alla qualità dell'aria, considerate le criticità attuali riferite al tratto autostradale ricadente nell'area metropolitana fiorentina, si ritiene necessaria una più chiara definizione in merito all'applicazione dei modelli previsionali utilizzati per le emissioni in atmosfera originate dalle modifiche all'infrastruttura autostradale, con particolare riferimento al particolato fine ed ultrafine (PM10 e PM2,5).
- h) si ricorda inoltre che gli Enti competenti devono garantire il necessario supporto per la efficienza e la manutenzione della rete viaria e per l'adozione dei possibili sistemi di contenimento e risanamento.

Allegato 4

DIFESA DEL SUOLO

In relazione agli aspetti relativi alla difesa del suolo, premesso che viene ritenuto di:

- non richiedere variazioni nel tracciato di progetto della subtratta in adeguamento e degli elementi ad essa connessi, ad eccezione della possibile ottimizzazione delle opere di cantierizzazione;

- determinare variazioni nelle quote e nei dettagli dei singoli manufatti e parti di opera in forma tale da poter essere coerentemente sviluppati nelle successive fasi di progettazione ai fini della compatibilità con le norme del piano di bacino;

- non precludere, per quanto riguarda gli aspetti di competenza della Autorità di Bacino del Fiume Arno, il rispetto del dettame del DPR 554/99 in fase di adeguamento del definitivo per la Conferenza dei Servizi;

si esprimono le seguenti specifiche prescrizioni, richieste e raccomandazioni di seguito dettagliate:

a) in considerazione del rilevante impatto dell'opera sul territorio del bacino dell'Arno, nel caso venga istituito un organismo di controllo deputato alle attività di verifica e monitoraggio degli effetti della realizzazione dell'opera e dell'applicazione delle prescrizioni dettate dal sistema degli enti pubblici territoriali, deve essere prevista la partecipazione dell'Autorità di Bacino per le proprie competenze connesse con la pianificazione di bacino;

b) in riferimento alle possibili ulteriori variazioni alle quali il progetto potrebbe essere sottoposto anche nei suoi componenti planimetrici (con particolare riferimento alle aree di cantiere), devono essere trasmessi alla 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 della Autorità;

c) nell'ambito del monitoraggio degli effetti dell'opera, in qualunque forma previsto, deve essere prevista la partecipazione dell'Autorità di Bacino al fine di contribuire alla pianificazione e controllo della campagna di monitoraggio ante operam, in corso d'opera e ad opera in esercizio, acquisendo i relativi dati e risultati al fine dell'aggiornamento del quadro conoscitivo a supporto del piano di bacino, in riferimento alle richieste e raccomandazioni di cui ai successivi punti 0, 0 e in relazione alle prescrizioni dettate per le Risorse Idriche.

d) ai fini dell'aggiornamento del quadro conoscitivo a supporto del piano di bacino e del monitoraggio delle aree in dissesto individuate devono essere redatti e trasmessi gli elaborati, anche in formato digitale, con il dettaglio delle risultanze delle indagini geologiche, idrogeologiche e pedologiche (comprensive 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;

e) in sede di adeguamento del definitivo e in sede di progettazione esecutiva, deve essere trasmessa alla Autorità di Bacino 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 (km.303+050; 303+900; 304+600);

f) in riferimento alle opere di cantierizzazione, devono essere previsti nell'ambito della progettazione esecutiva, e posti in opera, interventi e procedure finalizzate a limitare, e comunque impedire nelle forme di maggiore impatto sull'ambiente acquatico, il trasporto di sedimenti (anche in sospensione) dalle aree di cantiere 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. Devono essere previsti opportuni punti di monitoraggio per la lettura dei livelli di torbidità e per la valutazione del trasporto solido in sospensione e di fondo;

g) in riferimento all'area di parcheggio di San Donato, si prescrive, in sede di adeguamento del definitivo e in sede di progettazione esecutiva, di trasmettere 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;

h) in riferimento all'attraversamento del torrente Ema, in fase di progettazione esecutiva si prescrive che dovrà essere trasmessa all'Autorità di Bacino per il parere di competenza, la documentazione relativa all'opera 1987; per cui è prevista interferenza idraulica con il corso del Torrente Ema;

i) in riferimento all'area ospedaliera di Ponte a Niccheri, si richiama l'obbligo del parere di competenza dell'Autorità di Bacino secondo il disposto dell'art.7 della normativa PAI qualora, a qualsiasi livello dell'iter progettuale, si verifichi interazione tra le opere in progetto e l'area PI3 segnalata;

j) ancora in riferimento all'area ospedaliera di Ponte a Niccheri, si raccomanda di 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;

k) in riferimento all'area di parcheggio di San Donato, si richiama la prescrizione di cui al punto 0 relativamente alla sistemazione del fosso Gamberaia;

- l) in riferimento all'area PI3 in prossimità del fosso Burchio, si prescrive di 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;
- m) in riferimento agli attraversamenti minori, si raccomanda, in sede di progettazione esecutiva, di 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;
- n) in riferimento all'attraversamento del fosso Bagnani, in considerazione dell'obiettivo generale di una corretta regimazione delle acque, si raccomanda di 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;
- o) in riferimento ai fossi Barco e Fratellino, in considerazione dell'obiettivo generale di una corretta regimazione delle acque, si raccomanda di prevedere, in sede di progettazione esecutiva, il miglioramento dell'efficienza idraulica degli attraversamenti richiamati;
- p) in riferimento alla relazione idraulica predisposta dal Proponente, per quanto riguarda le condizioni al contorno (scelte esclusivamente in merito alle condizioni di valle), si raccomanda, in sede di adeguamento del progetto definitivo, di motivare e chiarire le scelte concernenti tale aspetto;
- q) in riferimento alla deviazione di un affluente del fosso Querceto, si prescrive, in sede di adeguamento del Progetto Definitivo ovvero di conferenza dei Servizi, di integrare la documentazione trasmessa con lo sviluppo progettuale di dettaglio della nuova sistemazione (comprensivo di dimensionamenti e verifiche idrauliche);
- r) laddove gli elaborati di progetto prevedono l'impiego di elementi lapidei intasati in cls per la protezione del fondo alveo e delle sponde, si raccomanda 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;
- s) in riferimento alle verifiche idrauliche del fosso del Monte e del fosso del Fratellino, si raccomanda di valutare tali aspetti (utilizzo di argini fittizi) in sede di progettazione esecutiva;
- t) si richiama il disposto della norma n. 13 del Piano di bacino, stralcio "Rischio Idraulico", per l'insieme delle opere in oggetto con impatto sui suoli e sul reticolo idraulico minore: "Allo scopo di salvaguardare il sistema idrogeologico e l'equilibrio ecologicoambientale, qualunque intervento che provochi variazioni morfologiche del suolo diverse dalle tradizionali lavorazioni agricole, comportanti sostanziali movimenti di terra, rialzamenti o variazioni di quota e/o modifiche della rete dei fossi o canali esistenti, è sottoposto ad autorizzazione rilasciata dall'autorità idraulica competente."
- u) si prescrive di 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;
- v) in riferimento alla galleria di San Donato si prescrive, in sede di adeguamento del definitivo, ovvero di Conferenza dei Servizi, di predisporre un piano di mitigazione e compensazione nel caso che le utilizzazioni attualmente individuate presentino perdita di risorsa idrica, 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, devono essere predisposte misure di mitigazione e compensazione adeguate;
- W) in sede di adeguamento del definitivo ovvero di Conferenza dei Servizi, devono essere esplicitate le modalità di restituzione e i corpi recettori delle acque drenate dalla nuova galleria San Donato. Deve 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;
- x) si raccomanda che venga stabilita di concerto fra le amministrazioni interessate una procedura che stabilisca le modalità di intervento nel caso in cui il monitoraggio evidenzii, in corso d'opera o in fase di acquisizione dati ante operam, impatti non previsti.

Allegato 5

AMBIENTE IDRICO

- a) nelle successive fasi progettuali devono essere maggiormente dettagliate le metodiche adottate a tutela delle acque sotterranee durante le fasi di scavo della galleria San Donato;
- b) si raccomanda che il cantiere di betonaggio a servizio del cantiere nord della galleria di San Donato trovi una collocazione meno impattante sul corso del citato fosso, collocazione che potrebbe anche evitare la prevista strada di cantiere per il collegamento con il cantiere di imbocco della galleria;
- c) la definizione dei sistemi alternativi di approvvigionamento idrico, da attuarsi a cura e spese del proponente, per scongiurare eventuali emergenze acquedottistiche deve far parte del progetto definitivo;
- d) il piano di monitoraggio delle acque deve essere definito nel dettaglio e fare parte del progetto definitivo;
- e) sia nei casi in cui lo scavo di gallerie interferisce con pozzi o sorgenti, sia nei casi in cui comunque interferisce con la falda deprimendone i livelli piezometrici, devono essere previste, sin dalla fase di progettazione, delle misure di mitigazione da valutare caso per caso. Si chiede inoltre che gli enti di controllo possano acquisire i risultati dei monitoraggi quali-quantitativi effettuati in corso d'opera sulle captazioni censite e sui piezometri;
- f) nel caso di pozzi o sorgenti ad uso idropotabile, o sorgenti che alimentano corpi idrici superficiali, deve essere previsto il monitoraggio, anche post operam. Nel caso il monitoraggio evidenzi un calo delle portate dovranno essere prese adeguate e specifiche misure di mitigazione;
- g) deve essere predisposto un piano di emergenza che, nel caso in cui, nonostante l'attuazione delle misure di mitigazione previste, si evidenzi un calo delle portate o il peggioramento dello stato quali-quantitativo del corpo idrico, individui le azioni di contenimento dell'evento;
- h), ai fini della salvaguardia della qualità delle acque in qualunque modo interferenti con le attività di realizzazione del progetto in questione, è necessario attuare nella fase di cantiere primariamente il controllo del ruscellamento delle acque meteoriche e degli sversamenti di acque o altre sostanze. In questa ottica tutte le operazioni di rimozione, movimentazione e deposito della copertura vegetale dovranno essere limitate alla minima superficie necessaria e dovranno durare il minor tempo possibile in relazione alle necessità di svolgimento dei lavori che nella loro organizzazione dovranno assumere questa variabile come esigenza progettuale specie in prossimità dei corpi idrici;
- i) è necessario controllare ed evitare l'immissione nei fiumi di quantità critiche di solidi sospesi, come di altre sostanze inquinanti di varia origine, che si può accompagnarsi alle operazioni di cantiere;
- j) che in caso di mancanza di acqua prodotta agli approvvigionamenti idrici pubblici e privati a causa dei lavori per la realizzazione dell'opera, dovrà comunque essere garantito l'approvvigionamento a cura e spese del soggetto realizzatore.

Allegato 6

PARERE DELLA PROVINCIA DI FIRENZE

DIREZIONE CENTRALE TERRITORIO
DIREZIONE TUTELA AMBIENTALE
P.O. VIA AIA, ARIA E ACUSTICA AMBIENTALE

PROT. N°
CL. 8 Cat. 06
Anticipato per E.Mail

Alla Regione Toscana
Direzione Generale della Presidenza
A.C. Programmazione e controllo
Settore Valutazione Impatto
Ambientale
Via Bardazzi, 19/21
50127 Firenze
c.a. Arch. F. Zita

p.c. Al Ministero dell'Ambiente e della
tutela del territorio e del mare
Direzione Generale per la salvaguardia
Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

OGGETTO: Procedura di V.I.A. di competenza statale ai sensi della L. 394/86 art. 6.
"Autostrada Al Milano Napoli- Tratto Fi Sud Incisa Valdarno- progetto di ampliamento a 3 corsie"

Proponente: Autostrade per l'Italia

In riferimento alla procedura nazionale di cui all'oggetto, si comunica che in data 05/12/2007 e successivamente in data 07/01/2008 è pervenuta a questa Direzione la richiesta di parere della Regione Toscana sulla procedura di valutazione relativa all'opera in oggetto.

Si prende atto di alcune modifiche migliorative proposte da Autostrade, come l'allontanamento dall'ospedale di Ponte a Niccheri e la galleria artificiale, si rileva però che le altre modifiche proposte sono irrilevanti rispetto alle integrazioni da noi richieste nel nostro precedente parere, che viene riconfermato ed allegato come parte integrante

Rimanendo a disposizione per ogni chiarimento ed informazione, si porge cordiali saluti.

Il Responsabile della PO
VIA AIA, ARIA
(Ing. Alessio Nenti)

Art. 21 della L.R. 79/98 "Norme per l'applicazione della Valutazione di Impatto Ambientale"

Partecipazione alle procedure di VIA di competenza statale e regionale

**Parere di competenza della Provincia di Firenze –
verbale della Conferenza tecnica Interna del
30/11/2006. Parere sulle integrazioni di Agosto e
Novembre 2006.**

**Oggetto: Procedura di VIA di competenza statale, L. 349/86 Autostrada Milano – Napoli,
tratto Firenze Sud- Incisa Valdarno, progetto di ampliamento a 3 corsie.**

Proponente: Autostrade per l'Italia spa

Il Responsabile della PO
VIA AIA, ARIA e Acustica Ambientale
Ing. Alessio Nenti

Firenze, 30/11/2006

Interferenze con la viabilità provinciale

Il progetto "Autostrada A1 Milano-Napoli, ampliamento alla terza corsia. Tratto Firenze Sud - Incisa Valdarno", interessa le strade S.R.T. 222 Chiantigiana di proprietà regionale gestita dalla Provincia e S.P. 1 Aretina per San Donato di proprietà provinciale.

Dall'esame delle integrazioni e delle risposte fornite nella "Relazione di accompagnamento della documentazione in risposta alla lettera del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio", in generale non si riscontrano elementi progettuali che recepiscano le prescrizioni espresse nel parere precedentemente espresso in data 11 novembre 2005, relative sia alla fase di esercizio dell'opera che alla fase di cantierizzazione.

Più in particolare, nel progetto definitivo non vengono delineati gli elementi integrativi essenziali riguardanti la compatibilità dei sovrappassi autostradali in allargamento al km 1+674 e 1+734 con la viabilità attuale e con il progetto della Variante di Grassina e le interferenze conseguenti sulla intersezione tra la SRT n° 222 e la via comunale Chiantigiana (punti 180 e seguenti.) Si sottolinea che le attuali previsioni progettuali del proponente, come già indicato nel precedente parere del 11/11/2005, **sono incompatibili sia con la viabilità attuale che con le previsioni del progetto definitivo della Variante di Grassina alla S.R.T. 222.**

Analoga carenza progettuale integrativa viene riscontrata per l'interferenza marginale con il progetto preliminare della Variante alla S.P. n° 1 Aretina per San Donato presso il centro abitato di Troghi-Cellai (punto 191 e seguenti).

Si sottolinea che le integrazioni progettuali richieste da questa Direzione relativamente ai punti suddetti **devono necessariamente intervenire nell'ambito della progettazione definitiva dell'opera in oggetto**, in quanto possono presentare riflessi sull'utilizzo delle aree interessate dal progetto e devono quindi essere compiutamente definite prima dell'avvio delle procedure espropriative.

Per quanto concerne le restanti richieste di dettaglio, in generale, il proponente ne ha rinviato la definizione all'elaborazione del successivo progetto esecutivo, o alla discussione in conferenza di servizi.

Si sottolinea inoltre che le integrazioni presentate non contengono alcuna indicazione in merito alla seguente prescrizione, indicata nel precedente parere del 11/11/2005, relativa alle interferenze dell'opera con la mobilità e il traffico: "... si ritiene indispensabile prevedere, tra gli interventi relativi alla Terza Corsia da eseguirsi propedeuticamente all'inizio dei lavori, la realizzazione del sistema di infomobilità sulla rete provinciale e regionale della Provincia di Firenze funzionalmente integrato con quello autostradale, nelle forme e nei modi che saranno successivamente stabiliti dalla Amministrazione Provinciale".

Conseguentemente questa Direzione ritiene necessario **vincolare il parere favorevole all'opera in oggetto alle integrazioni progettuali richieste, specificando che tali integrazioni devono intervenire nell'ambito del progetto definitivo; si riconfermano le prescrizioni già espresse sia per quanto attiene la fase di esercizio che di cantierizzazione, riservandosi comunque di formulare un parere conclusivo una volta ricevuti ed esaminati gli elaborati richiesti.**

Interferenze con i corsi d'acqua di competenza provinciale

Si formula le seguenti osservazioni in relazione al progetto "Autostrada A1 Milano-Napoli, ampliamento alla terza corsia. Tratto Firenze Sud - Incisa Valdarno":

1) Riguardo agli approfondimenti richiesti in merito alla verifica idrologico-idraulica del T. Ema, si ribadisce che la portata di riferimento utilizzata per le verifiche dell' O.P. 1987, derivata dal modello regionale ALTO, non è stata calcolata – come invece avrebbe dovuto essere – alla sezione in corrispondenza dell'opera autostradale, bensì è relativa alla sezione immediatamente prima della confluenza del T. Grassina, pertanto è notevolmente sottostimata.

2) Riguardo alle altre verifiche e modifiche progettuali prescritte, si prende atto dell'impegno del proponente a eseguirle e recepirle in sede di progettazione esecutiva, tuttavia si ritiene che tali verifiche, potendo condizionare il dimensionamento delle opere d'arte, siano più correttamente da eseguire a livello di progetto definitivo.

3) In particolare, la prescrizione data da questo Ufficio riguardo alle O.P. 2058 e O.P. 2059 (attraversamenti Fosso Bagnani e Fosso Burchio), potendo comportare la realizzazione di opere idrauliche di laminazione e quindi l'acquisizione coattiva di terreni privati, dovrà necessariamente essere recepita nel progetto definitivo, in modo da dare correttamente corso alle necessarie procedure espropriative.

Rifiuti e siti da bonificare

In riferimento alla documentazione integrativa relativa al progetto per la realizzazione del tratto autostradale Firenze Sud-Incisa Valdarno, limitatamente agli aspetti inerenti le competenze tecniche di questa Direzione in materia gestione dei rifiuti, si rileva che:

1. rispetto alle richieste avanzate da questa Direzione la ditta ha chiarito le modalità di reimpiego delle terre e rocce provenienti sia dagli scavi all'aperto che da quelli in galleria, presentando un bilancio che prevede il totale riutilizzo del materiale scavato nel lotto stesso. Relativamente all'esclusione di tali materiali dalla disciplina dei rifiuti si ricorda la necessità di attivare preventivamente quanto previsto dall'art. 186 del D.lgs n. 152/2006. Si ricorda altresì che sono da considerarsi rifiuti a tutti gli effetti le terre e rocce da scavo per le quali al momento della produzione non risulti perfezionata la suddetta procedura per l'esclusione dalla disciplina dei rifiuti, ovvero si determinino superamenti dei limiti riportati nella tab. 1 colonna B del titolo V parte IV del D.lgs n. 152/2006. In tale ipotesi il loro stoccaggio e successivo eventuale riutilizzo è soggetto alle condizioni della vigente normativa in materia. Si conferma quanto altro già ricordato in merito alla gestione dei rifiuti.
2. Non risultano invece chiariti i seguenti aspetti:
 - ↳ quali siano le possibili interferenze tra il previsto impianto di confezionamento calcestruzzi e la presenza di una discarica attualmente in fase di riqualificazione che la ditta aveva precedentemente indicato fosse presente nell'area in questione. Nel caso l'impianto vada a interessare anche in parte tale discarica dovrà essere attuato il necessario coordinamento con le opere di riqualificazione della discarica durante la fase di realizzazione e dismissione del suddetto impianto di confezionamento.
 - ↳ quali siano le aree oggetto di esproprio di proprietà della ditta SNC E.M.A. di Zucchini Giancarlo con sede in Bagno a Ripoli e se fra queste vi siano anche quelle sulle quali attualmente la ditta svolge attività di recupero rifiuti. In ultima ipotesi si ricorda che l'impianto è inserito nell'elenco del censimento di cui all'allegato n. 5 tab. 17/a del Piano di Gestione dei rifiuti "Stralcio relativo alla Bonifica dei siti inquinati" approvato

con D.G.P. n. 46 del 05.04.2004, pertanto a cessazione dell'attività sono previsti a carico della ditta adempimenti volti a determinare l'assenza di contaminazioni.

Per quanto di competenza dell'Ufficio Bonifiche della Direzione Gestione Rifiuti si conferma quanto altro precisato nella nostra precedente nota prot. 414/05, anche in ipotesi di presenza di ulteriori siti. Si fa inoltre presente che l'anagrafe ufficiale è quella disponibile sul sito della Provincia.

Aspetti relativi alla fauna

Per quanto di competenza di questa Direzione Agricoltura, Caccia e pesca, relativamente alla valutazione di incidenza rispetto alle specie e habitat tutelati dalla L.R. 56/00, nonché sull'attività venatoria disciplinata dalla L.R. n. 3/94, visto il rapporto istruttorio si esprimono le seguenti osservazioni, riguardanti tutto il tratto Firenze Sud – Incisa Valdarno:

1. non avendo ricevuto riscontro, nei documenti prodotti, a quanto già espresso dalla scrivente Di-rezione riguardo alla fauna omeoterma, si ribadisce che: l'ampliamento a tre corsie dell'Autostrada A1 nel tratto Firenze Sud – Incisa Valdarno, viene ad interessare alcuni Istituti Faunistici Venatori di interesse pubblico tra cui:

- ξ Zona di Ripopolamento e Cattura "I Colli" (Comune di Bagno a Ripoli): il tratto autostradale rappresenta il confine sud dell'istituto lungo la carreggiata nord. L'impatto previsto nell'esecuzione dei lavori (fase di cantiere) ma anche dall'opera ultimata è marginale e consistente in una sottrazione di ambienti naturali che essendo però marginali all'Istituto nel lungo periodo non ne comprometteranno la funzionalità.
- ξ Zona di Protezione "Montepilli": anche in questo caso il tratto autostradale corre lungo il confine sud dell'istituto, valgono quindi le considerazioni fatte per la Z.R.C. "I Colli"; tuttavia in questo caso è prevista la realizzazione di una galleria ricadente all'interno della Z.D.P., questo invita a limitare l'impatto sulla fauna soprattutto durante la fase di cantiere.

La Società Autostrade per l'Italia ha previsto in generale due tipologie fondamentali di mitigazione sulla fauna selvatica:

- ξ recinzione antiattraversamento: Predisposte per impedire l'accesso della fauna selvatica e non alla sede viaria; le dimensioni e le caratteristiche scelte per questa opera sono adeguate ad impedire che la fauna terrestre (grandi mammiferi, piccola fauna) abbia accesso alla sede stradale. Si raccomanda tuttavia di mettere in essere detta recinzione su tutto il tratto in questione; potranno essere esclusi solo i tratti laddove l'orografia del territorio (scarpate, ecc.) o le caratteristiche dell'opera (tratti sopraelevati, barriere antirumo-re, muri di sostegno, ecc.) impediscano di fatto e con certezza assoluta l'accesso da parte della fauna alla sede stradale.
- ξ sottopassi per attraversamenti faunistici: hanno lo scopo di mantenere il collegamento ecologico tra le popolazioni di Mammiferi, Anfibi, Rettili ed altre specie faunistiche, che si troverebbero divise dalla sede viaria; anche in questo caso le dimensioni e le caratteristiche scelte per questa tipologia di opera sono adeguate, si raccomanda tuttavia la massima attenzione nell'eliminazione di ostacoli di qualsiasi tipo alla naturale circolazione delle specie faunistiche. Queste opere dovranno essere presenti lungo il tracciato auto-

stradale con una frequenza non inferiore a una ogni 200 metri, almeno nei tratti ove la nuova carreggiata si discosti planimetricamente da quella vecchia, ovvero qualora la costruzione di varianti planimetriche per il riadeguamento del vecchio tracciato consentano la predisposizione di tali sottopassi, di ampia sezione, attraverso tutta la sede del vecchio percorso autostradale.

2. gli uccelli che non si distinguono come ottimi volatori (es. i passeriformi, tra cui molte specie tutelate), volano a quote basse (dell'ordine dei metri), spostandosi da un posatoio a un altro (possibilmente con caratteristiche di rifugio mimetico, come la chioma di un albero) posto a di-stanza abbastanza prossima, dell'ordine di pochissime decine di metri. In presenza di larghe in-frastrutture, quanto più se affiancate da altre (strade e ferrovie, corsi idrici) non alberate, lo spa-zio libero da attraversare si presenta insidioso, perché esposto a pericoli (in effetti molti uccelli cadono investiti dalle sagome dei veloci furgoni che li investono in volo a pochissimi metri da terra). Essi pertanto evitano prudentemente di attraversare spazi troppo ampi, e così i sistemi di infrastrutture spesso costituiscono barriere insormontabili. Per consentire gli attraversamenti di tali specie avicole si chiede di piantare da ambo i lati della strada, quanto più nei tratti ove essa si avvicina ad altre preesistenti infrastrutture, nel rispetto delle distanze stabilite dal codice stra-dale, filari di alberi, meglio se d'alto fusto e sempreverdi (es. Cipresso, Pino domestico, Lec-cio): essi varranno anche come quinte di mascheramento e di filtraggio delle polveri e, in qual-che misura, fonoassorbenti. Spiccando il volo da rami alti, gli uccelli verranno investiti più dif-ficilmente;

3. data la stagionalità propria di alcuni rilievi ambientali (per es. l'ascolto dei canti degli uccelli, che si ritiene debba venire attuato da professionisti esperti su almeno 20 transects prescelti in aree ambientalmente più ricche, e che si allontanino per almeno 150 m dalla futura sede strada-le), si propone di prescrivere che i monitoraggi ambientali previsti inizino già a partire dalla prossima primavera, in modo da poter avere un quadro di riferimento ambientale ante operam.

Territorio e mobilità

Coerentemente con quanto già espresso nel precedente parere, e non ritrovato nelle integrazioni trasmesse dalla società Autostrade s.p.a., **si evidenzia la mancata valutazione degli aspetti che assumono rilevanza per la Provincia di Firenze in materia di infrastrutture e mobilità.**

Si ribadisce la necessità di interventi immediati che non possono attenersi unicamente alla sfera delle nuove infrastrutture ma alla promozione del trasporto pubblico, alla facilitazione e diffusione dei nodi di interscambio, alle politiche della sosta e del parcheggio volte all'incentivazione e la costituzione di itinerari integralmente pedonali e ciclabili, ai parcheggi scambiatori periferici con elevate dotazioni di servizi all'utenza e collegamenti rapidi con le zone in cui si concentrano i servizi.

Inoltre, altra priorità, riguarda la realizzazione di un **sistema di monitoraggio, controllo e informazione** volto a costituire elemento essenziale per la regolazione in tempo reale del traffico.

Le ipotesi del potenziamento autostradale non possono, in alcun caso, discendere da valutazioni sulla soluzione dei problemi locali per le direttrici interessate. Tale potenziamento deve essere affrontato in termini più ampi di quelli relativi al solo tracciato di tale infrastruttura

in modo che si possa individuare una soluzione in grado di fornire una risposta alle esigenze locali.

Quanto sopra implica che **debba essere sviluppato anche il potenziamento del sistema della mobilità alternativa e dei nodi di interscambio**, verificando l'efficacia della rete locale e la soluzione di aree problematiche, per accessibilità e interconnessione tra tutte le aree interessate.

Tutto ciò premesso, si ritiene che **debbano essere prescritti accordi con l'Amministrazione Provinciale per la definizione delle opere di mitigazioni ambientali specifiche e compensative relative al territorio e alle infrastrutture connesse alla mobilità locale ed alternativa.**

Il Responsabile della PO
VIA AIA, ARIA e Acustica Ambientale
(Ing. Alessio Nenti)

Allegato 7

PARERE DEL COMUNE DI BAGNO A RIPOLI

Bagno a Ripoli, 27.02.2008

Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio
Direzione Generale per la salvaguardia ambientale
Via C.Colombo 44
00147 ROMA

Ministero per i beni e le attività culturali
Direzione Generale per i beni architettonici e paesaggistici
Via di San Michele 22
00153 ROMA

e p.c.

Regione Toscana
Settore Valutazione Impatto Ambientale
Via Bardazzi 19-21
50127 FIRENZE

Oggetto: *Lavori di adeguamento a tre corsie dell'Autostrada A1, tratto Firenze Sud – Incisa: osservazioni al progetto definitivo*

L'Amministrazione Comunale esprime soddisfazione per le risposte fornite dalla Società Autostrade ad alcune osservazioni formulate nell'ambito della procedura di VIA.
Ribadisce tuttavia la necessità di risolvere in modo soddisfacente il tratto prossimo al centro abitato di Antella, rispetto al quale vede ancora aperte le seguenti questioni:

Necessità di apportare ulteriori miglioramenti alla soluzione prospettata per la galleria artificiale, in modo da assicurare la tutela integrale della salute dei cittadini di Antella, con particolare riguardo ai danni provocati dall'inquinamento acustico e atmosferico. A tale proposito appare opportuno ricorrere alla galleria artificiale per la massima lunghezza possibile e all'utilizzo, nei tratti a monte e a valle della suddetta galleria, fino a interessare l'estrema periferia dell'abitato, di barriere acustiche fonoassorbenti, anche con possibilità di coprire, almeno parzialmente, la carreggiata stradale. La soluzione adottata dovrà essere prioritariamente capace di abbattere gli inquinamenti e i disagi subiti dai residenti, allo stesso tempo, essere fortemente qualificata sul piano architettonico e paesaggistico, in modo da rappresentare un arricchimento del paesaggio locale e non una ferita o una sovrapposizione forzosa.

Necessità di rivedere la soluzione prospettata per Via Romanelli, che, nella attuale configurazione, comporterebbe la realizzazione di una imponente rampa su terrapieno, con conseguente chiusura e marginalizzazione delle abitazioni ubicate sulla destra per chi sale verso monte. Qualora i dislivelli siano anche nella realtà quelli individuati dal progetto, le possibili alternative alla ipotesi prospettata dovrebbero partire dalla necessità di assicurare il collegamento tra le due zone dell'abitato separate dall'autostrada, senza dover ricorrere alla rampa di imbocco del ponte; in questa ottica, tra varie ipotesi alternative, si potrebbe considerare quella, già contenuta nelle precedenti osservazioni, di prevedere la creazione di un

tratto di strada ubicata a monte della galleria e parallela al tracciato autostradale, con sbocco nella nuova zona artigianale in fase di realizzazione (tra l'Ospedale di Ponte a Niccheri e il centro abitato di Antella) utilizzando il sottopasso ivi esistente riadattato allo scopo. Tale strada dovrebbe riprendere i tracciati della viabilità minore esistente a monte della carreggiata autostradale e comunque i segni che compongono la tessitura territoriale storicizzata, evitando l'introduzione di nuove direttrici semiologicamente incoerenti.

Necessità di tutelare i diritti e gli interessi dei cittadini proprietari degli edifici direttamente interessati dalle opere; in particolare per l'edificio prospiciente la galleria e ubicato immediatamente a monte di questa (per il quale si prevede la demolizione), occorre individuare le modalità per la sua salvaguardia e risolvere le problematiche connesse alla permanenza degli abitanti durante l'esecuzione dei lavori.

L'apprezzabile passo avanti compiuto per ridurre le dimensioni delle arce di sosta nell'area di servizio CHIANTI direzione SUD, dovrebbe trovare una maggiore coerenza attraverso un possibile ridimensionamento dell'area di sosta anche lungo la direzione NORD. Inoltre nella fase della progettazione esecutiva si richiede di tenere conto della necessità di una ridefinizione architettonica e formale dell'Autogrill e degli altri edifici, prevedendo inoltre di attrezzare l'area di servizio Chianti 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, provocando molestie insopportabili per gli abitanti.

Nel tratto Antella- galleria S. Donato, dovranno essere realizzati tutti quegli interventi (barriere, dune artificiali, asfalto fonoassorbente, etc.) miranti a ridurre il forte livello di inquinamento acustico e atmosferico che già oggi interessa in modo particolare gli edifici posti sul lato di Osteria Nuova.

Si richiede di definire in modo certo i tempi, la composizione, le competenze e le modalità di intervento dell'osservatorio sulla terza corsia già previsto per il tratto Fi Nord- Fi Sud in modo da renderlo operativo già nella fase ante-operam e concordando assieme alle amministrazioni locali, anche un percorso di partecipazione e di coinvolgimento della cittadinanza.

Ad integrazione e completamento del presente parere, si allega l'Ordine del Giorno, approvato all'unanimità dal Consiglio Comunale di Bagno a Ripoli, in data 22.02.2008.

Il Sindaco
Luciano Bartolini