



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

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

*** * ***

Parere n. 119 del 25 giugno 2021

Progetto:	<p><i>Parere ex art. 9 D.M. 150/2007.</i></p> <p>Progetto Autostrada A11 Firenze-Pisa nord ampliamento alla terza corsia - Tratto Firenze-Pistoia.</p> <p><i>Proroga dei termini di validità del decreto di compatibilità ambientale D.M. 134 del 20/05/2016</i></p> <p>ID_VIP 6113</p>
Proponente:	Società Autostrade per l'Italia S.p.A.

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

Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D.lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante *Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio* e in particolare l’art. 5, comma 2, lettera e) dello stesso;

Premesso:

- che la Società Autostrade per l’Italia S.p.A. (d’ora in poi, proponente) ha presentato istanza di esame di procedura di valutazione di impatto ambientale relativa al *Progetto Autostrada A11 Firenze-Pisa nord ampliamento alla terza corsia - Tratto Firenze-Pistoia* di potenziamento della A11 Firenze – Pisa Nord nel tratto compreso tra Firenze e lo svincolo di Montecatini Terme dalla progr. km 0+621 alla progr. km 27+390, per uno sviluppo complessivo pari a circa 26,8 km circa e comprende anche lo svincolo di Firenze Peretola di connessione con la viabilità urbana della città di Firenze;
- che lo stesso è stato sottoposto alla procedura di V.I.A. conclusasi con l’emanazione del decreto di compatibilità ambientale di cui al D.M. 134 del 20/05/2016, con esito positivo subordinato al rispetto delle prescrizioni nn. A.1.1.1, A.1.1.2, A.1.1.3, A.1.2, A.1.3, A.1.4.1, A.1.4.2 e nn. B.7, B.8, B.9 da avviare in fase di ante operam e propedeutiche all’approvazione del progetto in sede di Conferenza dei Servizi ai sensi del DPR 383/1994;
- che in data 21.06.2016 il proponente ha provveduto a pubblicare l’estratto del suddetto provvedimento sulla Gazzetta Ufficiale Parte II n°73 come indicato nel Decreto stesso, ai sensi dell’art. 27 comma 1 del D.Lgs 152/2006;
- che il decreto VIA n. 134/2016 ha durata di cinque anni decorrenti dalla data del 21 giugno 2016 di pubblicazione dello stesso nella G.U., con la previsione che, al decorrere del quinquennio senza che il progetto sia stato completato, il proponente avrebbe potuto, ai sensi dell’art. 25, comma 5, del del DLgs 152/06, reiterare la richiesta di esame della procedura di valutazione di impatto ambientale;
- che al decorso del quinquennio il proponente con nota prot. ASPI/8635 del 14/05/2021, acquisita al prot. MATTM-52115 del 17/05/2021, ha presentato ai sensi della richiamata normativa istanza di proroga di cinque anni del termine di compatibilità ambientale del Decreto VIA di cui al DM n. 134 del 20/05/2016, evidenziando
 - che in data 07.06.2018 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha rilasciato il Provvedimento Finale n.9232, a seguito dell’espletamento della Conferenza dei Servizi con determinazione favorevole;
 - che con nota prot. ASPI n. 16644 del 03.08.2018, integrata con nota prot. ASPI n. 7292 del 29.04.2019, la scrivente ha inviato il Progetto Esecutivo al Ministero delle

Infrastrutture e dei Trasporti (ora Ministero della Mobilità e dello Sviluppo Sostenibile) ai fini del provvedimento di approvazione conclusivo.

- che pertanto l'istanza di proroga si giustificava in considerazione dell'attuale stato dell'iter approvativo del Progetto Esecutivo, tuttora in corso di approvazione presso il Concedente Ministero delle Infrastrutture, e che pertanto il nuovo termine appariva utile a tener conto *“dei tempi presumibilmente necessari a consentire la conclusione dell'iter approvativo e l'affidamento dei lavori, stimati pari a un anno, e dei tempi di esecuzione dell'intervento pari a quattro anni come da cronoprogramma lavori”*;
- che a corredo dell'istanza il proponente ha prodotto la seguente documentazione, pubblicata sul sito web dell'Autorità competente, alla pagina: <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/423/11556>:
 - “Relazione esplicativa” di verifica invarianza dello stato dei luoghi e del progetto rispetto al contesto oggetto dello studio di impatto ambientale originario;
 - Dichiarazione sostitutiva di atto notorio attestante l'importo del contributo pari al 25% di quanto già in precedenza versato a titolo dello 0,5 per mille del valore delle opere da realizzare ai sensi dell'art. 4 del decreto interministeriale n. 1 del 04/01/2018;
 - Quietanza di pagamento relativa agli oneri istruttori per il riesame dei provvedimenti di V.I.A. di cui al decreto interministeriale n. 1 del 04/01/2018 e del Decreto Direttoriale di attuazione n. 47 del 02/02/2018.
- che con nota prot. MATTM n. 0057288 del 28/05/21, acquisita al prot. CTVA n. 000278 del 28/05/2021 la Divisione V – Sistema di valutazione ambientale (d'ora innanzi Divisione) ha comunicato alla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS (d'ora innanzi Commissione) la procedibilità dell'istanza, facendo riferimento, ai fini dell'assegnazione al G.I. e relativo Referente competente, alla nota prot. MATTM-52978 del 18/05/2021, individuato per la tipologia di opera “autostrade e strade extraurbane principali” (punto 10) dell'Allegato II alla Parte II del D.Lgs. 152/2006;
- che con la stessa nota la Divisione ha chiesto alla Commissione di stabilire se, alla luce della documentazione fornita, sia possibile ritenere confermate le valutazioni già effettuate nell'ambito della procedura di V.I.A. conclusa con il richiamato Decreto Via di cui al DM n. 134/2016 e se sussistono quindi le condizioni per la concessione della proroga richiesta;

DATO ATTO dell' iter procedimentale seguito per il progetto in esame, e in particolare che:

- con il parere della Commissione n. 1314 del 2 agosto 2013 è stato espresso parere positivo con prescrizioni sul progetto *“Autostrada A11 Firenze-Pisa nord ampliamento alla terza corsia - Tratto Firenze-Pistoia”*;
- con nota prot. DVA-2014-16392 del 28 maggio 2014 la Direzione ha chiesto alla Commissione un approfondimento istruttorio teso a *“valutare l'opportunità di rivedere il parere n. 1314/2013, nonché di coordinare il quadro prescrittivo con quello della Regione Toscana e, ove necessario, con quello del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo”*;
- con parere n. 1830 del 3 luglio 2015 la Commissione ha provveduto a modificare parzialmente il quadro prescrittivo del precedente parere n. 1314 del 2 agosto 2013 ritenendo condivisibile il Parere Tecnico del Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale Regionale, n. 100 del 20 marzo 2015, con riferimento alle prescrizioni del parere della Regione Toscana del 8 luglio 2013;

- con parere n. 1987 del 12 febbraio 2016 la Commissione ha ritenuto “di approvare e di condividere i contenuti della “Procedura di trattamento o stabilizzazione a calce delle terre” proposta dalla Società autostrade S.p.A.”;
- con il **decreto di compatibilità ambientale D.M. n. 134 del 20 maggio 2016** è stata decretata “la compatibilità ambientale del “Progetto di ampliamento alla terza corsia dell’Autostrada A11 Firenze-Pisa nord nel tratto compreso fra Firenze e Pistoia” subordinata al rispetto di una serie di prescrizioni;
- il decreto n. 134/2016 prevede anche che “il progetto di cui al presente decreto dovrà essere realizzato entro cinque anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale; trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell’impatto ambientale dovrà essere reiterata”;
- in data 21 giugno 2016 il proponente ha provveduto a pubblicare l’estratto del richiamato D.M. n. 134 del 20 maggio 2016 sulla Gazzetta Ufficiale Parte II n°73;
- In data 6 dicembre 2016, con nota prot. ASPI 22411, integrata in data 11 ottobre 2017 con nota prot. ASPI/RM/18817, il proponente ha avviato la procedura di verifica di ottemperanza alle prescrizioni nn. A.1.1.1, A.1.1.2, A.1.1.3, A.1.2, A.1.3, A.1.4.1, A.1.4.2 di cui alla Lett. A) del Decreto di compatibilità ambientale n. 134 del 20/05/2016 e alle prescrizioni nn. B.7, B.8, B.9 di cui al Lett. B) del citato Decreto, **prescrizioni da avviare in fase di ante operam e propedeutiche all’approvazione del progetto in sede di Conferenza dei Servizi ai sensi del DPR 383/1994**;
- In data 11 gennaio 2017 con DVA-DEC-2017-0000316 il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha determinato:
 - l’ottemperanza alle prescrizioni di cui alla Lettera A), numeri 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.2, 1.3, 1.4.1, 1.4.2;
 - l’ottemperanza, per gli aspetti di competenza, alla condizione ambientale di cui alla Lettera B), numero 7;
 - la parziale ottemperanza, per quanto di competenza, alla condizione ambientale di cui alla Lettera B), numero 9;
- con la **determina direttoriale prot. n. DVA_DEC_2017-316 del 7 novembre 2017** è stato comunicato al proponente l’esito della verifica di ottemperanza alle prescrizioni: A.1.1.1, A.1.1.2, A.1.1.3, A.1.2, A.1.3, A.1.4.1, A.1.4.2, B.7, B.9 del decreto di compatibilità ambientale D.M. n. 134 del 20/05/2016, in cui si prevede:

“Con riferimento alle prescrizioni di cui al Decreto di compatibilità ambientale n. 134 del 20/05/2016 relativo al progetto “Autostrada A11 Firenze - Pisa nord Ampliamento alla terza corsia nel Tratto Firenze – Pistoia”:

 - L’ ottemperanza alle condizioni ambientali di cui alla Lettera A), numeri 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.2, 1.3, 1.4.1, 1.4.2;
 - L’ ottemperanza, per gli aspetti di competenza, alla condizione ambientale di cui alla Lettera B), numero 7, la cui verifica è posta in capo sia al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo che a questo Dicastero;
 - La parziale ottemperanza, per quanto di competenza, alla condizione ambientale di cui alla Lettera B), numero 9, la cui verifica è posta in capo sia al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo che a questo Dicastero e il cui completamento è rinviato alla fase di progettazione esecutiva.

La Società Autostrade per l’Italia S.p.a. dovrà provvedere in fase di progettazione esecutiva a trasmettere la documentazione in ordine alla prescrizione ritenuta

parzialmente ottemperata, ai fini del completamento del procedimento di verifica di ottemperanza”;

- **in data 7 giugno 2018** il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha rilasciato il proprio provvedimento finale n.9232/2018 cui è seguito l’espletamento della Conferenza dei Servizi con determinazione favorevole, con prescrizioni;
- con provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA prot. **DVA_DEC_2019-123 del 9 aprile 2019** è stata stabilita *“l’esclusione dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale dell’intervento di “Ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze-Pistoia. Modifica di Via del Casello”, presentato dalla Società Autostrade per l’Italia S.p.A., subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali di cui al seguente art. 1, al fine di una armonizzazione con il quadro prescrittivo del D.M. 134/2016 e del parere n. 187/2018 del Nucleo di valutazione dell’impatto ambientale, allegato alla Delibera n. 1355 della Regione Toscana”;*
- in data 19 aprile 2019, con nota prot. ASPI/7126 del 19/04/2019, acquisita con prot. n. MATTM/10485 in data 24/04/2019, il proponente ha presentato istanza di verifica di ottemperanza a prescrizioni sul progetto esecutivo impartite dal decreto di compatibilità ambientale D.M. n. 134 del 20 maggio 2016;
- in data 29 aprile 2019 con nota prot. ASPI n. 7292 del 29/04/2019 (integrativa di precedente nota prot. ASPI n. 16644 del 03/08/2018) il proponente, ai fini del rilascio provvedimento di approvazione conclusivo e del successivo inserimento dell’intervento nel Piano Finanziario che autorizza la Concessionaria ASPI a procedere con la gara di appalto per l’esecuzione dei lavori, ha inoltrato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ora Ministero della Mobilità e dello Sviluppo Sostenibile) **il Progetto Esecutivo che recepisce le prescrizioni emesse in sede di Valutazione di Impatto ambientale e Conferenza dei Servizi;**
- in data 17 maggio 2019, con nota DVA12534 del 17/05/2019, il Ministero dell’Ambiente ha chiesto ad ASPI il rilascio dell’intesa, di cui all’art. 28 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., in ordine alla costituzione **dell’Osservatorio Ambientale**, organismo in capo a cui è disposto il compito di verifica di ottemperanza delle prescrizioni del DECVIA (oggi denominate condizioni ambientali), **ai fini di consentire l’avvio delle attività istruttorie di competenza;**
- in data 12 novembre 2019, con nota ASPI prot. 19025 del 12/11/2019, acquisita con prot. n. MATTM/29618 in data 12/11/2019, il proponente ha inviato lettera inerente intesa su proposta di istituzione di Osservatorio Ambientale, ai sensi dell’art. 28, del D.Lgs. 152/2006, per la costituzione del suddetto Osservatorio Ambientale.

DATO ATTO altresì

- che, in attesa del provvedimento di approvazione conclusivo del Progetto esecutivo da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ora Ministero della Mobilità e dello Sviluppo Sostenibile) l’intervento, nello stato di fatto, non ha avuto ancora alcuna operatività e che il proponente, in attesa dell’inizio dei lavori ha anticipato le attività preliminari all’esecuzione delle opere in modo da evitare successive interferenze e in particolare le indagini archeologiche preventive previste con accordo ex art. 25 co. 14 del D.Lgs 50/2016, sottoscritto nel 2018 con la Soprintendenza Archeologica Belle Arti e

Paesaggio per la città Metropolitana di Firenze e le Province di Prato e Pistoia e le attività di bonifica da ordigni bellici nelle aree oggetto di indagine archeologica;

ACCERTATO E VALUTATO

La Relazione predisposta dal proponente illustra (cap. 5 ss,) gli aggiornamenti e le modifiche sopraggiunte rispetto al quadro programmatico considerato nel SIA, concludendo nel senso che detto esame **non ha evidenziato elementi di variazione rispetto a quanto previsto dagli strumenti di pianificazione analizzati in sede di VIA** in quanto le aree attraversate hanno mantenuto la stessa destinazione d'uso e presenza di vincoli e che pertanto la valutazione di coerenza del progetto rimane invariata.

Dall'esame del documento risulta:

A. inquadramento territoriale e vincolistico:

L'intervento attraversa il comprensorio di tre province e di sei comuni:

- Firenze
- Sesto Fiorentino (FI)
- Campi Bisenzio (FI)
- Prato (PO)
- Agliana (PT)
- Pistoia (PT).

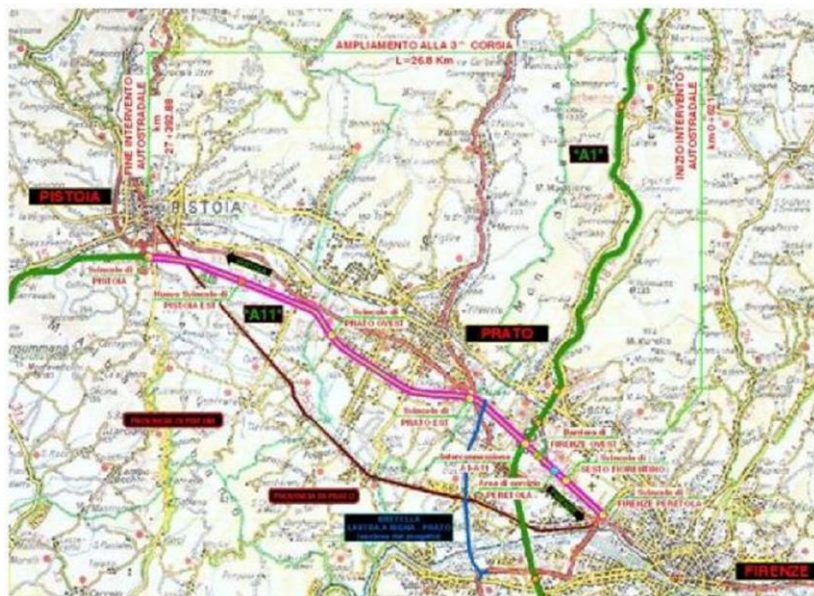


Figura 1 – Tracciato intervento

L'assetto territoriale dell'area interessata dal progetto è definito, a livello regionale, dal Piano Territoriale Regionale (PTR) e dal Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) della Regione Toscana; a livello provinciale dai Piani Territoriale di Coordinamento Provinciale (di seguito PTCP) di Pistoia, Prato e Firenze e a livello comunale dal Piano Regolatore generale o dal Piano Strutturale dei Comuni attraversati;

Pianificazione di livello Regionale: con Delibera del C.Reg.n°58 del 02/07/2014 è stato Adottato il **PIT con valenza di Piano Paesaggistico**, i cui contenuti paesistici sono stati recepiti nei Piani Provinciali (in adempimento alla L.R.1/2005), che a loro volta devono essere fatti propri dagli strumenti comunali;

Pianificazione di livello provinciale: **PTCP di Pistoia, PTCP di Prato e PTCP dell'Area Metropolitana di Firenze**

PTCP Pistoia

con Del.C.C.n. 40/2020 è stata approvata una Variante generale di adeguamento e aggiornamento del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pistoia, i cui elementi, riferiti al progetto in esame, mostrano quanto segue:

- analisi dell'ambiente attraversato: tutto il territorio si trova in Ambito 6: FirenzePrato-Pistoia, nel morfotipo dell'Ortovivaismo.

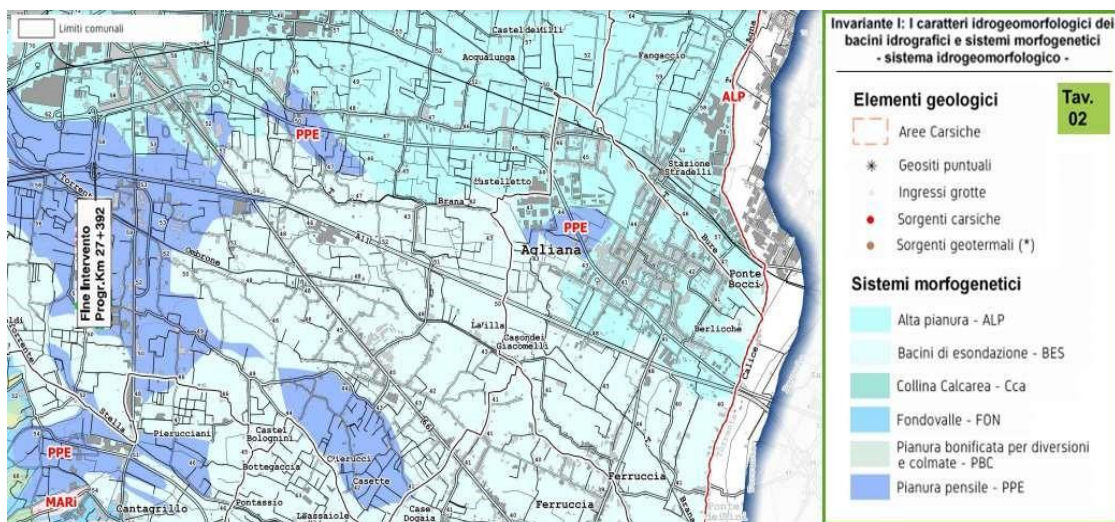


Figura 2 –PTCP DI PISTOIA – Invariante territoriale 1 “Sistema idrogeomorfologico”

- invarianti strutturali definite dal PTCP: il tracciato attraversa, da un punto di vista idrogeomorfologico, verso la fine dell'intervento, la Pianura pensile, e nel tratto precedente, fino al confine provinciale, la piana di esondazione del Torrente Bure, costeggiando per un breve tratto, l'Alta Pianura verso nord.
- Rete Ecologica: l'area è pressoché tutta destinata ad Agro-ecosistema Intensivo, con una serie di corsi d'acqua, intercettati dal tracciato, classificati come corridoi ecologici da riqualificare.

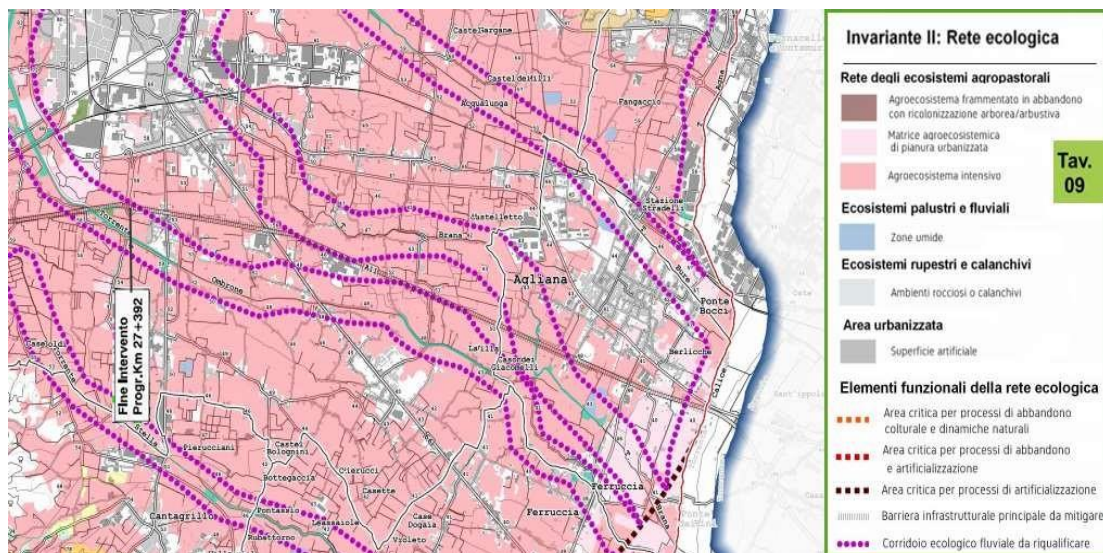


Figura 3 –PTCP DI PISTOIA – Invariante territoriale 2 “Rete Ecologica”

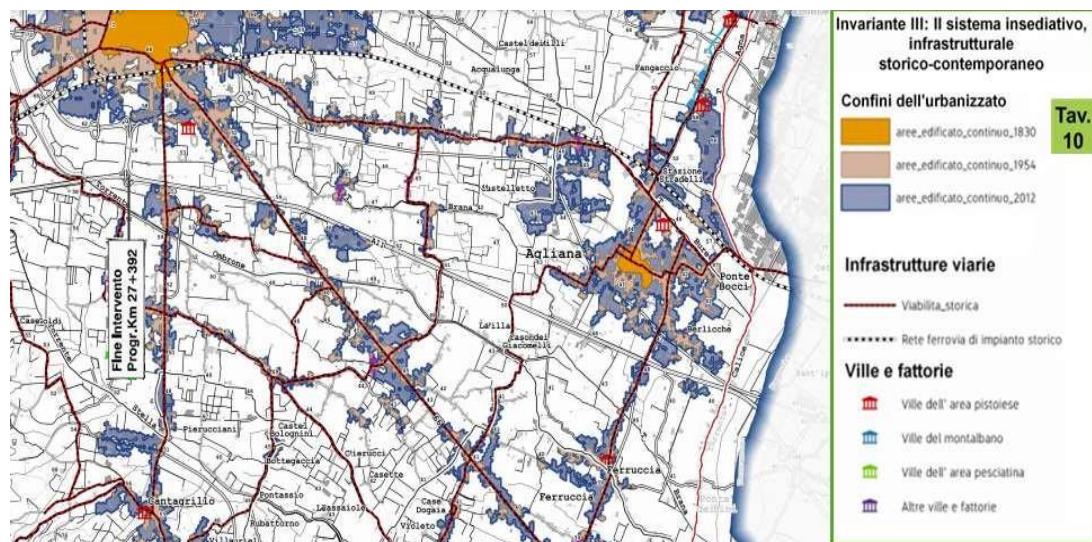


Figura 4 –PTCP DI PISTOIA – Invariante territoriale 3 “Sistema insediativo”

- **Sistema insediativo:** l'autostrada funge da catalizzatore dell'urbanizzazione, favorendo lo sviluppo dell'edificato lungo i due lati.

Dei due seguenti stralci dell'elaborato di progetto che seguono,

Il primo (vedi Figura 5) mostra che l'ampliamento dell'Autostrada, con la realizzazione del Nuovo Svincolo di Pistoia Est (che ricalca perfettamente le opere in oggetto) è inserito dal PTCP fra gli interventi prioritari;

Il secondo (vedi Figura 6) rappresenta una sintesi delle invariante strutturali presenti sul territorio provinciale. In particolare mostra che:

- appena superato il nuovo svincolo di Pistoia Est, l'autostrada è soggetta a vincolo paesaggistico statale di cui al D.M. 26/04/1973 (G.U. n°149 del 12/06/1973) recante "Fascia di terreno ai lati dell'autostrada Firenze - Mare sita nell'ambito del territorio dei

comuni di Pieve a Nievole, Monsummano Terme, Agliana, Chiesina Uzzanese, Buggiano, Massa e Cozzile, Serravalle Pistoiese e Ponte Buggianese" (ora art. 136 del d.lgs.42/2004) apposto lungo la fascia autostradale nella misura di metri 150 a lato nord e 100 a lato sud, per la ragione che "la predetta autostrada rappresenta un belvedere continuo verso la visuale dell'Appennino e degli antichi agglomerati urbani ricchi di ricordi storici, e dei loro immediati dintorni, ove ville, parchi e vaste zone verdi compongono un quadro paesistico di valore estetico e tradizionale";

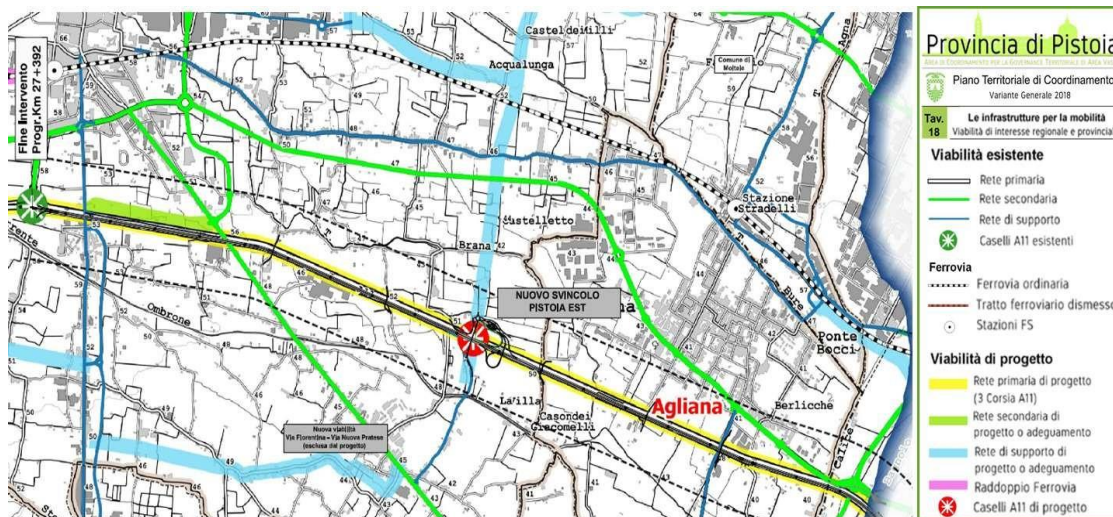


Figura 5 –PTCP DI PISTOIA – Le infrastrutture per la mobilità

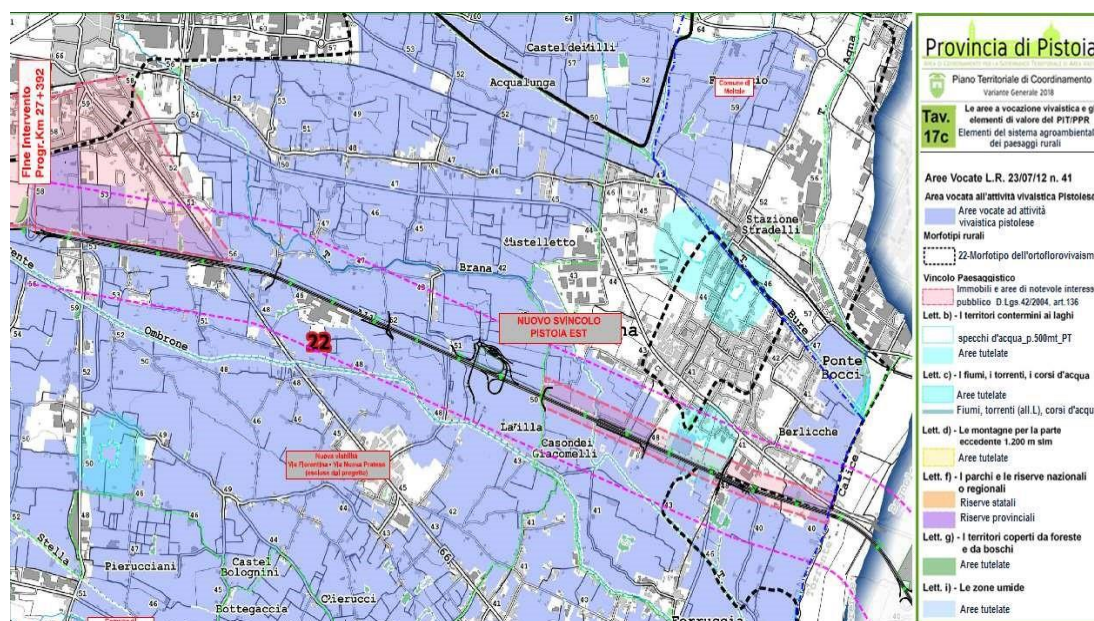


Figura 6 –PTCP DI PISTOIA – Aree a vocazione vivaistica e elementi di valore del PIT/PPR

Dall'analisi della Variante generale di adeguamento e aggiornamento del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pistoia, emerge che la coerenza del progetto con tale piano rimane invariata, in quanto le aree attraversate hanno mantenuto la stessa destinazione d'uso e presenza di vincoli.

PTCP Prato

Lo strumento vigente è rimasto lo stesso rispetto a quello analizzato nello S.IA. pubblicato, ed è la Variante di adeguamento alla L.R. 1/2005 del Piano Territoriale di Coordinamento, approvata dalla Provincia di Prato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 7 del 4 febbraio 2009.

Nello stralcio dell'elaborato di PTC "Caratteri strutturali del Paesaggio", gli ambiti di interesse che si rilevano riguardano l'idrografia e l'assetto del territorio. In particolare:

- **idrografia:** i corsi d'acqua attraversati dal tracciato oggetto di intervento sono il Fiume Bisenzio, il Torrente di Iolo, il Torrente Bagnolo, il Torrente Calice, oltre alle gore, elementi del sistema idrografico artificiale. Tutte le tipologie di corsi d'acqua fanno parte del Sistema funzionale "Natura e Biodiversità" costituito dagli istituti e dagli elementi che concorrono alla tutela della natura, alla conservazione della biodiversità e alla funzionalità degli ecosistemi della flora e della fauna (art. 18 delle NTA).
- **assetto del territorio:** lungo il tracciato si incontrano aree "ad esclusiva e prevalente funzione agricola", aree "agricole con coltivazioni e sistemi tradizionali", "aree della città-fabbrica", "area urbanizzata della piana". Il territorio esaminato fa parte dell'Ambito Paesaggistico della Piana (articolo 13 delle NTA), i cui confini coincidono con il Sistema territoriale della Piana, che comprende (art. 15) gli insediamenti urbani posti in pianura di Prato e di Montemurlo, e la fascia agricola periurbana che da sud-est a nord-ovest, lambisce le province di Firenze (comuni di Campi Bisenzio e Signa) e Pistoia (comuni di Agliana e Quarrata) fino alle fasce perifluviali dell'Ombrone.

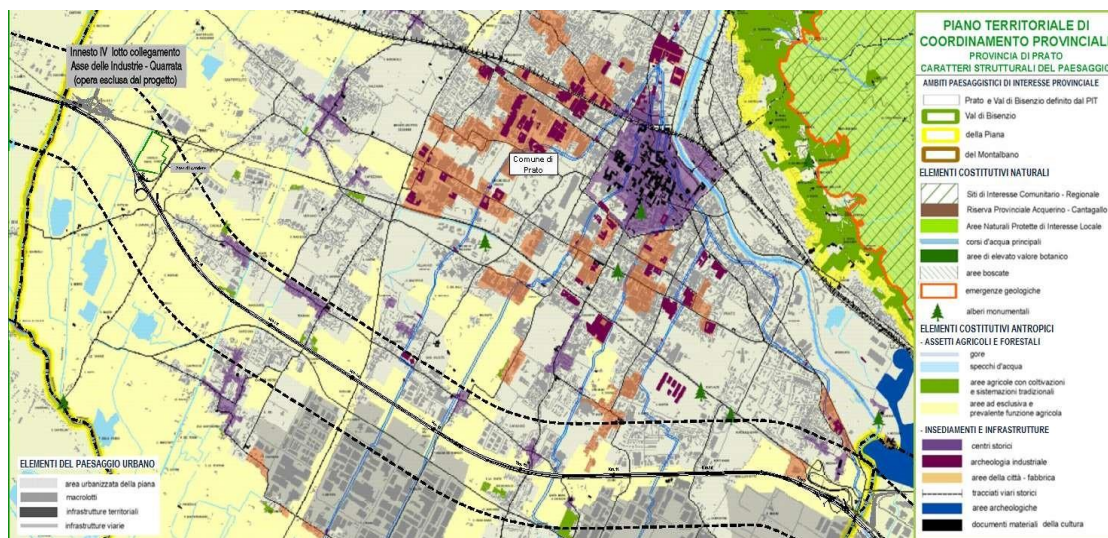


Figura 7 –PTCP DI PRATO – Elementi strutturali del paesaggio

Non essendoci state variazioni del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Prato rispetto a quanto analizzato nello SIA, la coerenza del progetto con tale piano rimane invariata, in quanto le aree attraversate hanno mantenuto la stessa destinazione d'uso e presenza di vincoli.

PTCP Città Metropolitana di Firenze

La variante di adeguamento del PTCP della città metropolitana di Firenze è stata approvata con Deliberazione del Consiglio Provinciale n°1 del 10.01.2013, ai sensi dell'art.17 della L.R.

1/05. L'avviso relativo all'approvazione è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana n°11 del 13.03.2013, data di efficacia del relativo atto deliberativo.

- invarianti strutturali. rischio idraulico: l'infrastruttura attraversa principalmente zone soggette a politiche di tutela, in base all'art. 7 delle NdA (zone di "tutela paesaggistica ed ambientale del territorio aperto, abitati minori ed edifici sparsi").

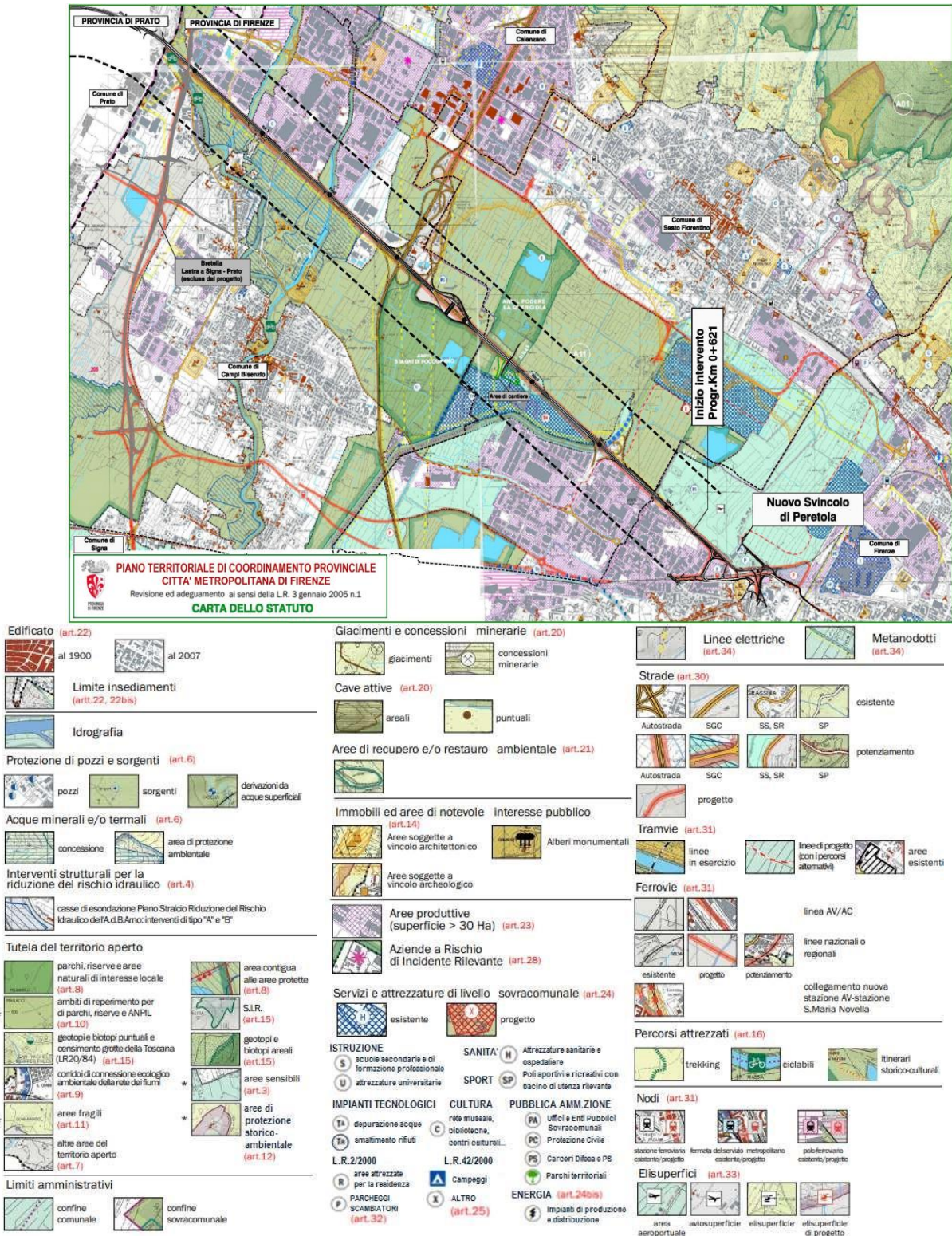


Figura 8 – PTCP CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE – Carta dello Statuto

Inoltre, il territorio attraversato dall'A11 in quest'area è per gran parte interessato da fenomeni di esondazione e comunque soggetto a rischio idraulico, caratterizzato cioè da "aree sensibili", così definite dal PTCP (art. 3 delle NdA): "reti naturali o artificiali di drenaggio superficiale e/o da condizioni dinamiche, idrauliche, idrogeologiche che possono provocare fenomeni di crisi ambientale dovuti a esondazione, ristagno, inquinamento e dinamica d'alveo. Esse costituiscono invariante strutturale ai sensi del comma 6 dell'art. 5 LR 5/95" (poi LR 1/2005).

Le relative aree, indicate in modo schematico nella Carta dello Statuto, sono individuate in maniera precisa e normate dall'Autorità di Bacino dell'Arno tramite specifico strumento di pianificazione. In esse si applicano le misure di salvaguardia del Piano di Bacino (art. 4).

L'art. 3 delle Norme dello Statuto prescrive inoltre che gli interventi ammessi in tali zone debbano essere comunque finalizzati:

- al mantenimento e al miglioramento delle condizioni fisiche ed ambientali esistenti nelle aree naturalmente predisposte alla laminazione delle piene, individuando, se necessario, casse di espansione naturali;
- alla valorizzazione ed all'intensificazione delle funzioni idrauliche svolte, con progetti di regimazione idraulica realizzati a scala di bacino. In base a tali progetti possono essere consentiti impianti e attrezzature compatibili con le caratteristiche idrauliche delle zone.

Sono comunque ammessi gli interventi sul patrimonio edilizio esistente che non comportino aumento di volume e sono fatti salvi i servizi e le attrezzature di livello provinciale e/o regionale.

All'interno di queste aree sensibili, è stata individuata, tra il corso dei torrenti Garille, Marina e Marinella, fino al Bisenzio, una zona "per il contenimento del rischio idraulico", tangente sul lato sinistro dell'A11, la cui esatta delimitazione e la normativa di intervento sono contenute nel Piano di Bacino del fiume Arno, ai sensi della L. 183/89.

Invarianti strutturali: Aree Rete Natura 2000: l'autostrada A11 lambisce il sito **SIC/ZPS IT 5140011 "Stagni della Piana fiorentina e pratese"**, che si estende per una superficie totale di ettari 1.902,31 e comprende i comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Signa, Poggio a Caiano nella provincia di Firenze e il comune di Prato nella provincia omonima, all'interno del quale sono presenti **2 aree naturali protette di interesse locale ANPIL**, istituite ai sensi della LR 49/95, presso il "Podere La Querciola" (D.C.C. di Sesto Fiorentino del 26 febbraio 1998 n°72), a nord - ovest dell'A11, e gli "Stagni di Focognano" (D.C.C. di Campi Bisenzio del 27 novembre 1997 n°254), a sud - est in stretta adiacenza all'autostrada.

Di conseguenza all'interno del S.I.A. è stata redatta la Relazione per la Valutazione di Incidenza (**VINCA**) al fine di valutare gli impatti eventuali dell'intervento su tali aree protette, che essendo localizzate in ambiti territoriali densamente antropizzati, necessitano di azioni di conservazione, restauro o ricostituzione delle originarie caratteristiche ambientali e possono costituire oggetto di progetti di sviluppo ecocompatibile;

Infine, nel tratto iniziale dell'intervento proposto, sono presenti le aree più urbanizzate, alcune delle quali destinate a servizi: in particolare, sul lato destro dell'A11 è localizzato l'aeroporto esistente ed i futuri ampliamenti previsti, mentre poco più a nord, sul lato sinistro, superato lo svincolo di Sesto Fiorentino, si rilevano aree destinate a "attrezzature di livello provinciale e/o regionale", alcune delle quali utilizzate per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani e gli impianti di depurazione.

Dall'analisi dell'aggiornamento del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Firenze, emerge che la coerenza del progetto con tale piano rimane invariata, in quanto le aree attraversate hanno mantenuto la stessa destinazione d'uso e presenza di vincoli.

Pianificazione locale comunale

Per quanto concerne la pianificazione comunale, nei Comuni di Firenze, di Sesto Fiorentino (FI), di Campi Bisenzio (FI), di Agliana (PT) e di Pistoia (PT), **il Piano Strutturale è rimasto invariato rispetto a quanto analizzato nello Studio di Impatto Ambientale e, pertanto, la coerenza del progetto con tali piani rimane invariata**, in quanto le aree attraversate hanno mantenuto la stessa destinazione d'uso e presenza di vincoli

PS Comune di Prato (Po)

Nel Comune di Prato, la “*Variante al Piano Strutturale per l'adeguamento del quadro conoscitivo alle direttive del D.P.G.R.53/R/2011 e al P.G.R.A.*” è stata approvata con Delibera di Consiglio Comunale n.16 del 11/03/2019.

Lo Statuto del Territorio, secondo quanto disposto all'art. 5 della L.R. 1/05, tenendo conto di quanto individuato nel Quadro conoscitivo, stabilisce quali sono i caratteri identitari, fondanti e fondamentali del territorio di Prato, individua l'insieme coerente di regole finalizzate a tutelare l'esistenza, la permanenza e lo sviluppo della qualità di tali caratteri. Tra le progressive chilometriche 8+300e 18+100, l'autostrada A11 attraversa il Comune di Prato.

Nella tavola “*Beni culturali paesaggistici e ambientali*” le emergenze inerenti il territorio interessato dall'intervento riguardano diversi aspetti:

- Sull'Autostrada A11 è apposto il vincolo di tutela sui beni paesaggistici, come da D.lgs 42/2004, art. 36;
- I corsi d'acqua, Torrente Bisenzio (progressiva 8+366), Gora del Pelasaccio della Romita (progressiva 11+800), Fosso Ficarello (progressiva 17+180), e relative fasce di rispetto di 150 metri, sono anch'essi tutelati, in base all'art. 142 del medesimo decreto;
- Nell'area allo studio, non direttamente interessati dall'intervento, sono presenti beni monumentali e beni archeologici.

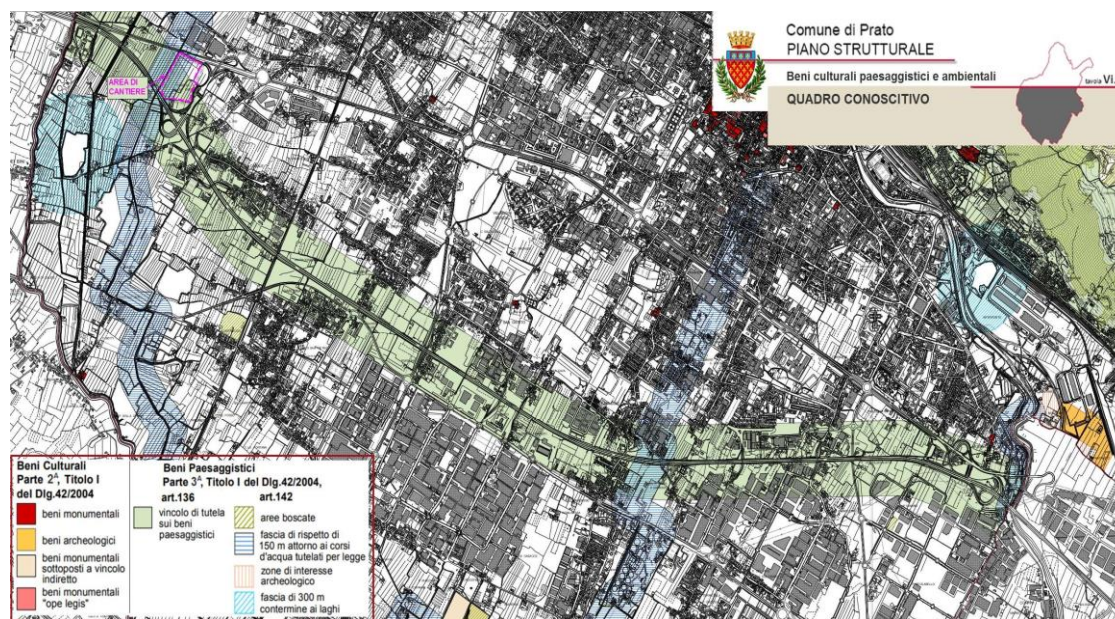


Figura 9 – PS COMUNE DI PRATO – Beni culturali paesaggistici e ambientali

Nella tavola “Sistemi territoriali” sono riportati gli ambiti territoriali comunali: l’A11 segna quasi una linea di confine tra il sistema 8 - La Piana e il 5 - i Borghi, il sistema 7 - i Macrolotti e il 6 - la Città in Aggiunta.

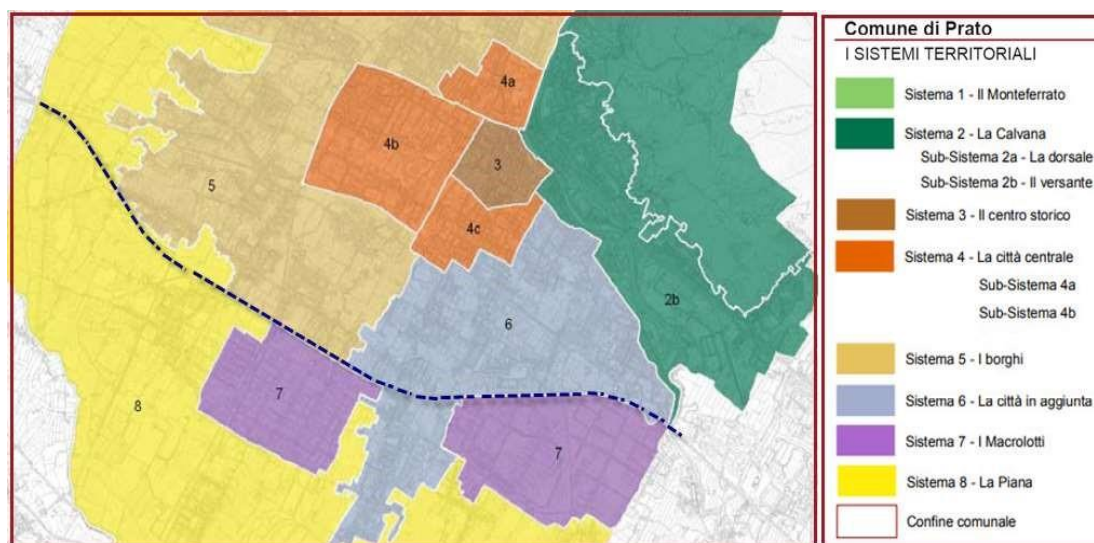


Figura 10 – PS COMUNE DI PRATO – Sistemi territoriali

A nord della A11 sono localizzati i sistemi 5 – i Borghi e 6 - la città in aggiunta

Il sistema 5 - i borghi: interessa una vasta area a nord ovest del centro storico di Prato caratterizzata dalla presenza di numerosi “*borghi storici*” sviluppati lungo i tracciati viari fondativi (via Bologna, via Pistoiese, via di Casale, via Galcianese-via Visiana). I nuclei dei borghi sono nati come satelliti della città centrale ed ognuno è dotato di identità riconoscibile e specifica data dalla presenza della chiesa, della piazza e spesso del circolo sociale. I principali borghi sono Coiano, Maliseti, Viaccia, Narnali, Borgonuovo, Galciana, Capezzana, Vergaio, Casale, Tobbiana e San Giusto, molti dei quali caratterizzati, nelle loro aree di espansione, dalla presenza di piani di edilizia economica popolare tra cui il “*villaggio Gescal*” progettato dall’arch. L. Quaroni, molto significativo dal punto di vista storico-architettonico ed urbanistico.

Il sistema è attraversato in senso est-ovest dall’asse della Declassata che, oltre ad ospitare lungo il suo percorso importanti funzioni commerciali e direzionali, distribuisce il traffico veicolare di accesso ai borghi.

Il sistema 6 – La città in aggiunta: comprende la parte a sud-est della città densa, nata per la maggior parte dopo i primi programmi di ampliamento del XX secolo. Si tratta dei nuclei antichi di Mezzana, Grignano e Cafaggio, dove sono tuttora riconoscibili l’impianto morfologico del tessuto storico dei borghi e il consolidamento dell’edilizia storica al 1954, anche se circondati da espansioni residenziali preordinate e, nel caso del borgo di Cafaggio, anche da piccole lottizzazioni di carattere per lo più artigianale.

Il borgo del Cafaggio è adiacente all’autostrada nel tratto in oggetto.

Le aree tra la Via Valentini, Via Ferrucci e Via Zarini, sviluppate dopo gli anni 30 secondo le logiche insediative delle grandi fabbriche (vicinanza alle gore e disponibilità di grandi lotti liberi), sono tuttora caratterizzate dalla commistione di tipologie insediative che vedono convivere grandi insediamenti industriali (si segnala la presenza di diversi esempi di archeologia industriale e di mixité) ed insediamenti residenziali con tipologie a schiera o

piccole palazzine nate grazie a decisioni autonome e decentrate volte soprattutto a sfruttare gli spazi liberi di territorio adiacenti alla viabilità principale.

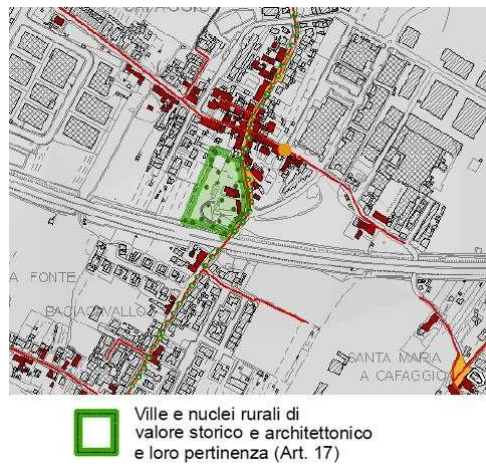


Figura 11 – Borgo del Cafaggio

A sud dell'A11 sono localizzati i sistemi 7 dei Macrolotti e il sistema 8 – la Piana.

Il sistema 7 - dei macrolotti (Macrolotto 1 e Macrolotto 2 uniti dall'asse delle industrie): si tratta di una propaggine meridionale del sistema 6 – la città in aggiunta e si presenta come il cuore produttivo della città di Prato che nel tempo ha saputo accogliere le esigenze di espansione delle grandi attività industriali. Nati negli anni 50, come spazi per accogliere la delocalizzazione delle attività produttive posizionate al centro della città, hanno raggiunto una notevole estensione, che ha modificato in modo notevole l'assetto dell'intero territorio comunale. L'acquedotto industriale a servizio delle attività produttive, nato per limitare il consumo di acqua prelevata direttamente dalle falde sotterranee, e la costruzione di sistemi per la raccolta delle acque meteoriche hanno permesso di mitigare, anche se in modo parziale, l'elevato impatto ambientale dell'attività produttiva. Il sistema, contraddistinto da una presenza massiccia dell'attività produttiva tessile, ha visto nascere, negli anni recenti, nuove attività, come quella del pronto moda, affiancata dai relativi punti di vendita all'ingrosso. Il paesaggio urbano ha sostituito completamente gli elementi rurali presenti prima della realizzazione dell'assetto infrastrutturale della zona, lasciando come segni soltanto alcune zone del vecchio mosaico agrario, alcune colture legnose permanenti affiancate da piccoli spazi adibiti a seminativo arborato e piccole superfici dedicate ai vigneti.

Il Sistema 8 – La Piana: comprende tutta la zona sud della città di Prato e la maggior parte del territorio agricolo pratese, caratterizzato da un sistema insediativo di interesse storico, che si articola lungo i tracciati viari fondativi e la trama delle gore.

La pianura ha subito nel corso del tempo una notevole trasformazione dovuta alla variazione delle coperture del suolo e all'alterazione del mosaico agrario con allargamento delle tessere e conseguente depauperamento dell'articolazione e complessità della matrice agraria. La parte occidentale del sistema è caratterizzata da aree umide di particolare interesse ambientale ma anche dalla presenza di infrastrutture, che costituiscono elementi di forte criticità ambientale. Il Sistema comprende anche i paesi di Tavola, Iolo, Paperino e San Giorgio a Colonica e Santa Maria Colonica. Il Parco delle Cascine di Tavola costituisce un elemento di notevole valore storico ambientale e ricreativo da tutelare e valorizzare.

Le relazioni tra i diversi caratteri del territorio: nello Statuto del Territorio si individuano, come facenti parte della identità del territorio pratese anche le relazioni che storicamente si sono generate tra i diversi caratteri del territorio, come ad esempio il rapporto che si è creato tra

l'attività umana di uso e trasformazione del territorio e le caratteristiche fisiche e naturali del territorio stesso.

Come evidenziato nello stralcio sottostante della Carta dello Statuto – Patrimonio territoriale, l'Autostrada attraversa ambiti di tipo residenziale, ambientale e, per un breve tratto, produttivo, a destinazione agricola.

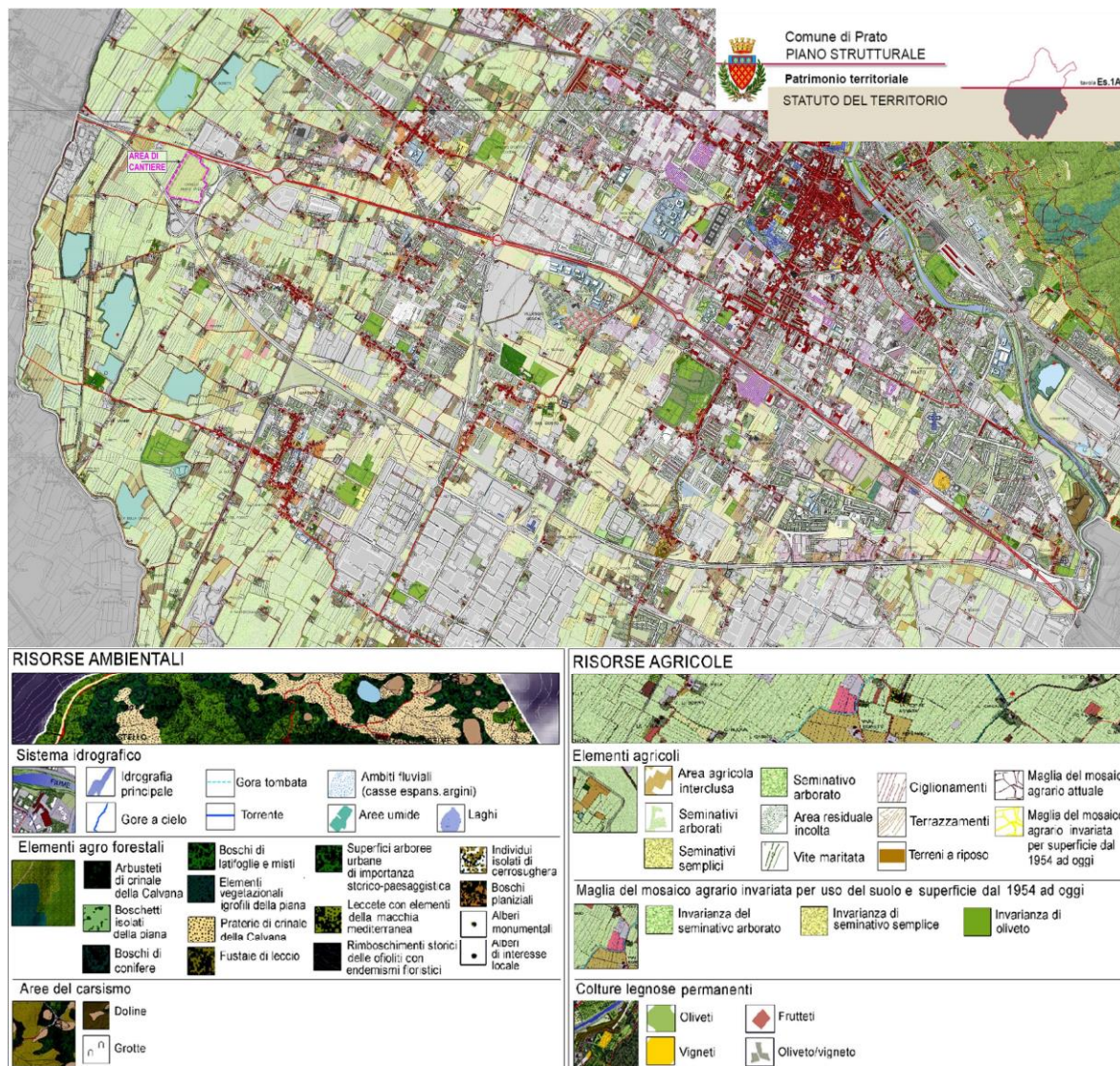


Figura 12 – PS COMUNE DI PRATO – Statuto del territorio

Dall'analisi dell'aggiornamento del Piano Strutturale del comune di Prato, emerge che la coerenza del progetto con tale piano rimane invariata, in quanto le aree attraversate hanno mantenuto la stessa destinazione d'uso e presenza di vincoli.

B. Condizionamenti e Vincoli

In merito alle aree attraversate dall'A11 che appartengono al sistema di vincoli e tutele, ai sensi del D.Lgs 42/2004, si precisa che la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, che si è conclusa positivamente, conteneva in sé anche l'autorizzazione paesaggistica, necessaria, in base all'art 159 del Decreto sopra richiamato, per i progetti ricadenti in aree tutelate.

Tali aree sono:

- il SIC “Stagni della Piana Fiorentina”, lambito dall’autostrada tra il km 3+500 e il km 4+200, all’interno del quale si sviluppano due Aree Naturali Protette di Interesse Locale (“Podere La Querciola” e “Stagni di Focognano”);
- la Gora di Acqualunga, il Lago Lisci e le relative fasce di rispetto, nonché il Torrente Bisenzio (progr. km di attraversamento 8+300) e il Fosso Ficarello (attraversamento km 17+200), vincolati ai sensi del D.Lgs.42/2004;
- aree soggette a vincolo paesaggistico, attraversate dall’autostrada A11 tra il km 0+000 e il km 3+800, dal km 8+400 al km 20+500 e tra il km 25+000 e il km 27+200.

L’autostrada stessa in un lungo tratto è dichiarata di notevole interesse pubblico al fine di preservare la visuale dell’autostrada Firenze – Mare, che costituisce un belvedere continuo verso nord dello skyline dell’antico nucleo di Pistoia, con i suoi principali monumenti cittadini, e verso la visuale dell’Appennino e degli antichi agglomerati urbani.

In conclusione, dall’analisi non emergono nuovi vincoli per le aree di interesse dell’intervento. Ad oggi, dalla verifica di quanto è stato aggiornato negli strumenti di pianificazione regionale, in quella di settore e negli elaborati del PTCP della Città Metropolitana di Firenze, delle Province di Prato e Pistoia, nonché negli strumenti urbanistici comunali, **si conferma quanto già evidenziato nello Studio di Impatto Ambientale, ossia che l’intervento appare coerente con gli obiettivi dei Piani stessi e non risulta in contrasto con le prescrizioni e i vincoli contenuti in tali strumenti.**

C. Aggiornamento quadro Trasportistico

I dati di traffico relativi all’intervento in oggetto, confrontati coi dati considerati nello Studio di Traffico contenuto nello Studio di Impatto Ambientale (2011) e con quelli più attuali contenuti nello Studio di Traffico sviluppato a supporto del Progetto Esecutivo (2017), mostrano:

- -La tabella di confronto riporta i dati relativi al TGMA (Traffico Giornaliero Medio Annuo) disaggregati per classi (leggeri, pesanti e totali) e distinti in base allo scenario temporale.

TGMA bidir.	Studio di Traffico Progetto Definitivo - Maggio 2011						Studio di Traffico Progetto Esecutivo - Novembre 2017					
	ATTUALE/PROGRAMMATICO			PROGETTUALE			ATTUALE/PROGRAMMATICO			PROGETTUALE		
	Leggeri	Pesanti	Totali	Leggeri	Pesanti	Totali	Leggeri	Pesanti	Totali	Leggeri	Pesanti	Totali
A11 All. A1 - Prato Est												
2009	73.663	13.368	87.031									
2015	69.711	12.480	82.191	72.178	12.593	84.771						
2016							72.046	12.764	84.810			
2025	77.749	14.895	92.644	80.905	15.230	96.135	74.787	13.464	88.251	80.354	14.049	94.403
2035	85.741	16.920	102.661	89.905	17.009	106.914	71.070	13.761	84.831	76.873	14.456	91.329

Confronto Studi di traffico 2011-2017

- I dati di traffico 2009 considerati nel SIA risultano pari a 87.031 Veicoli Teorici Giornalieri Medi Annuo (VTGMA), paragonabili a quelli registrati nel 2016 (84.810) ed utilizzati per l’aggiornamento dello studio contenuto nel Progetto Esecutivo; inoltre, le variazioni che si osservano negli scenari progettuali dei due studi al 2035 evidenziano stime di crescita della mobilità per il Progetto Esecutivo più contenute rispetto alle valutazioni poste alla base del SIA; dette variazioni sono attribuite alle mutate condizioni economiche a livello nazionale e internazionale conseguenti alla crisi economica iniziata a partire dal 2009.

D. Aggiornamento quadro componenti ambientali

In base a quanto riportato nel paragrafo precedente, si ritiene che le valutazioni ambientali ed il quadro prescrittivo del DEC/VIA possano ritenersi cautelativi rispetto all'effettivo andamento del traffico ed agli impatti che lo stesso determina.

Componente atmosfera

Il confronto tra i dati elaborati nel SIA e l'aggiornamento degli stessi in base ai rilievi dalla rete di monitoraggio presente sul territorio mostra che non sono subentrate modifiche dei limiti normativi per le diverse componenti ambientali interessate dall'intervento e che i soli elementi di variazione rispetto ai dati ambientali considerati nel SIA e nel DEC/VIA 134 del 20/05/2016 sono nel senso di un **sensibile miglioramento rispetto allo stato qualitativo descritto nel SIA**, come risulta dai dati di seguito riportati delle centraline di monitoraggio di ARPAT (nell'Agglomerato di Firenze - così denominato con la DGR 1025 del 06/12/2010) e nelle Province di Prato e di Pistoia.

Rete regionale delle stazioni di misura degli inquinanti

Zonizzazione territorio Regione Toscana rel.inq. All V	Class. Zona e stazione		Provincia e Comune		Nome stazione	PM ₁₀	PM _{2,5}	NO ₂	SO ₂ o H ₂ S	CO	Benzene
Agglomerato Firenze	U	F	FI	Firenze	FI-Boboli	X					
	U	F	FI	Firenze	FI-Bassi	X	X	X	X		X
	U	T	FI	Firenze	FI-Gramsci	X	X	X		X	X
	U	T	FI	Firenze	FI-Mosse	X		X			
	U	F	FI	Scandicci	FI-Scandicci	X		X			
	U	F	FI	Signa	FI-Signa	X		X			
	S	F	FI	Firenze	FI-Settignano			X			
Zona Prato Pistoia	U	F	PO	Prato	PO-Roma	X	X	X			X
	U	T	PO	Prato	PO-Ferrucci	X	X	X		X	
	U	F	PT	Pistoia	PT-Signorelli	X		X			
	S	F	PT	Montale	PT-Montale	X	X	X			

I principali inquinanti monitorati sono il monossido di carbonio (CO), il biossido di azoto (NO₂), la frazione inalabile delle polveri (PM₁₀), nonché il particolato PM_{2,5}.

Come si vede dalle tabelle riportate nel seguito, ripresi dalla "Relazione sullo stato della qualità dell'aria in Toscana - anno 2019" dell'ARPAT, i parametri monitorati risultano complessivamente inferiori ai limiti di riferimento, con un generale miglioramento delle condizioni ambientali negli ultimi anni.

PM₁₀

Sia nell'agglomerato di Firenze, che il quello di Prato Pistoia, l'andamento dal 2010 al 2019 per tutte le stazioni di rilevamento regionali ha evidenziato per il PM₁₀ un significativo miglioramento delle condizioni (cfr. tabelle seguenti):

- il valore limite relativo all'indicatore della media annuale di PM₁₀ di 40 µg/m³ è stato rispettato in tutte le stazioni della Rete Regionale;
- il limite relativo al numero di superamenti della media giornaliera di 50 µg/m³ è andato progressivamente migliorando negli anni e negli ultimi due anni è stato rispettato in tutte le stazioni.

ANDAMENTI DEGLI INDICATORI (2010-2019)

PM10 – Medie annuali - Andamenti 2010-2019 per le stazioni di rete regionale

Zona	Class.	Prov.	Comune	Nome stazione	Medie annuali in $\mu\text{g}/\text{m}^3$									
					V.L. = 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$									
					2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Agglomerato Firenze	UF	FI	Firenze	FI-Boboli	23	26	23	20	19	22	18	18	18	18
	UF	FI	Firenze	FI-Bassi	22	24	23	20	18	22	19	20	19	18
	UT	FI	Firenze	FI-Gramsci	38	38	36	34	29	31	30	28	30	27
	UT	FI	Firenze	FI-Mosse	39	38	39	30	23	24	22	22	24	21
	UF	FI	Scandicci	FI-Scandicci	33	29	27	24	20	23	21	22	21	20
	UF	FI	Signa	FI-Signa	-	-	-	-	25	26	24	23	22	22
Zona Prato Pistoia	UF	PO	Prato	PO-Roma	31	30	30	27	25	28	26	25	24	23
	UT	PO	Prato	PO-Ferrucci	33	35	31	30	25	27	25	24	25	25
	UF	PT	Pistoia	PT-Signorelli	26	25	24	23	21	23	20	20	19	19
	SF	PT	Montale	PT-Montale	*	34	34	29	26	31	28	27	25	23

PM10 – n° superamenti valore giornaliero di 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ – Andamenti 2010-2019 per le stazioni di rete regionale.

Zona	Class.	Prov.	Comune	Nome stazione	N° superamenti media giornaliera di 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$									
					V.L. = 35 gg/anno									
					2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Agglomerato Firenze	UF	FI	Firenze	FI-Boboli	10	17	7	18	3	5	5	6	3	4
	UF	FI	Firenze	FI-Bassi	13	19	11	17	4	9	12	10	2	5
	UT	FI	Firenze	FI-Gramsci	65	55	46	38	19	26	24	22	20	13
	UT	FI	Firenze	FI-Mosse	66	59	69	46	11	14	16	16	12	10
	UF	FI	Scandicci	FI-Scandicci	38	37	23	22	5	10	15	15	7	12
	UF	FI	Signa	FI-Signa	-	-	-	-	26	33	26	21	19	15
Zona Prato Pistoia	UF	PO	Prato	PO-Roma	30	43	43	35	30	40	31	23	21	21
	UT	PO	Prato	PO-Ferrucci	45	50	44	37	28	34	26	25	22	24
	UF	PT	Pistoia	PT-Signorelli	19	25	22	28	12	15	10	10	8	6
	SF	PT	Montale	PT-Montale	*	65	63	45	32	57	43	36	26	20

PM_{2.5}

Il valore limite di legge di 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, come media annuale di PM_{2.5}, è stato rispettato in tutto il territorio regionale nell'ultimo decennio, con un leggero trend di diminuzione (cfr. tabella che segue).

PM_{2.5} Medie annuali - Andamenti 2010-2019 per le stazioni di rete regionale

Zona	Tipo	Stazione	Medie annuali in $\mu\text{g}/\text{m}^3$									
			V.L. = 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$									
			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Agglomerato di Firenze	UF	FI-Bassi	*	16	16	14	12	16	13	13	12	12
	UT	FI-Gramsci	*	21	20	19	16	20	17	16	16	15
Zona PO PT	UF	PO-Roma	22	22	22	20	17	20	18	18	16	15
	UT	PO-Ferrucci	-	-	-	-	*	19	16	17	16	15
	SF	PT-Montale	-	-	-	19	19	23	21	20	18	16

Biossido di Azoto NO₂

Sia nell'agglomerato di Firenze, che il quello di Prato Pistoia, l'andamento dal 2010 al 2019 per tutte le stazioni di rilevamento regionali ha evidenziato anche per il Biossido di Azoto un significativo miglioramento delle condizioni: negli ultimi anni solo la stazione di Firenze-Gramsci ha registrato un superamento del valore limite per la media annuale di 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, mentre non si è verificato alcun episodio di superamento del valore limite valore limite orario con concentrazione superiore a 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ da non superare più di 18 volte/anno.

Biossido di azoto – Medie annuali - Andamenti 2010-2019 per le stazioni di rete regionale

Prov	Comune	Nome stazione	Medie annuali in µg/m ³									
			V.L. = 40 µg/m ³									
			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
FI	Firenze	FI-Bassi	34	38	30	23	22	25	23	25	20	21
FI	Firenze	FI-Gramsci	102	103	82	62	65	63	65	64	60	56
FI	Firenze	FI-Mosse	87	67	67	59	45	46	41	42	39	36
FI	Scandicci	FI-Scandicci	34	33	33	29	28	30	28	28	26	26
FI	Signa	FI-Signa	-	-	-	-	21	24	21	21	19	19
FI	Firenze	FI-Settignano	13	13	14	10	8	10	9	10	8	7
PO	Prato	PO-Roma	30	32	36	33	27	32	31	33	30	29
PO	Prato	PO-Ferrucci	48	*	*	27	34	32	31	32	27	28
PT	Pistoia	PT-Signorelli	26	26	25	25	23	25	24	24	22	22
PT	Montale	PT-Montale	26	20	17	18	15	20	19	20	18	18

Monossido di Carbonio CO

I valori di Ossido di Carbonio registrati dal 2010 al 2019 da tutte le stazioni della rete regionale sono ampiamente sotto il limite imposto dal D.Lgs. 155/2010 per la media massima giornaliera calcolata su 8 ore: nella stazione di rilevamento della zona Prato - Pistoia si è registrato un significativo miglioramento delle condizioni, mentre nell'agglomerato di Firenze nel 2019 si è registrato un lieve incremento, che si mantiene comunque ben al di sotto del valore limite.

Ossido di carbonio – Massima media giornaliera su 8 ore - Andamenti 2010-2019

Classificazione Zona e Stazione		Nome stazione	Media massima giornaliera di 8 ore									
			V.L. (10 mg/m ³)									
			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Agglomerato Firenze	UT	FI-Gramsci	4,0	3,0	3,0	3,7	2,8	2,5	1,6	2,9	2,6	4,5
Zona Prato Pistoia	UT	PO-Ferrucci	3,3	*	*	3,7	2,4	2,4	2,6	2,3	2,0	2,0

Componente atmosfera

Il Progetto Esecutivo conferma tutti gli interventi di mitigazione acustica esaminati nella procedura di VIA ed integra l'ulteriore potenziamento richiesto nelle condizioni ambientali del DEC/VIA stesso, già valutato positivamente dal Ministero dell'Ambiente con provvedimento DVA n.316 del 7.11.2017.

Come per l'atmosfera, la previsione di scenari futuri di traffico meno impattanti, rende il sistema di mitigazione cautelativo.

Altre componenti ambientali (acque superficiali, sotterranee, vegetazione, fauna, suolo): saranno oggetto di un Piano di Monitoraggio Ambientale articolato nelle fasi di ante, corso e post operam finalizzato a verificare il rispetto dei limiti posti dalla normativa e l'efficacia delle opere di mitigazione/contenimento degli impatti. Le attività del monitoraggio saranno presidiate dall'Osservatorio Ambientale come prescritto nel Decreto VIA.

In conclusione, anche su queste componenti, rispetto a quanto già valutato nello SIA, non sono subentrate variazioni derivanti da nuovi limiti normativi o vincolistici e pertanto la valutazione di coerenza ambientale del progetto si può considerare invariata. Gli aggiornamenti o modifiche sopraggiunte rispetto al quadro programmatico considerato nello SIA non mostrano elementi di variazione rispetto a quanto previsto dagli strumenti di pianificazione analizzati in sede di VIA in quanto le aree attraversate hanno mantenuto la

stessa destinazione d'uso e presenza di vincoli; pertanto la valutazione di coerenza del progetto rimane invariata.

Dalla Relazione di aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale presentata a corredo dell'istanza emerge che l'intervento in esame non ha subito variazioni rispetto a quanto oggetto del Decreto V.I.A. conclusasi con l'emanazione del decreto di compatibilità ambientale di cui al D.M. 134 del 20/05/2016, con esito positivo subordinato al rispetto delle prescrizioni nn. A.1.1.1, A.1.1.2, A.1.1.3, A.1.2, A.1.3, A.1.4.1, A.1.4.2 e nn. B.7, B.8, B.9 da avviare in fase di ante operam e propedeutiche all'approvazione del progetto in sede di Conferenza dei Servizi ai sensi del DPR 383/1994 e dall'analisi degli elementi sopra indicati non emergono apprezzabili e sostanziali variazioni delle condizioni ambientali di riferimento;

Restano ferme tutte le richieste di approfondimenti ai diversi livelli progettuali, richieste col ricordato D.M. n. 143/2016 del 20 maggio 2016.

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

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

ESPRIME PARERE

ai sensi dell'art. 9 D.M. 150/2007

che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**, sussistono le condizioni per concedere una proroga di 5 anni del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale di cui al D.M. n. 134/2016 avente durata quinquennale dalla data del 21 giugno 2016 di pubblicazione dello stesso nella G.U. Parte II n°73 come indicato nel Decreto stesso, ai sensi dell'art. 27 comma 1 del D.Lgs 152/2006, per il *Progetto Autostrada A11 Firenze-Pisa nord ampliamento alla terza corsia - Tratto Firenze-Pistoia* sotto la condizione che siano ottemperate tutte le prescrizioni di cui al predetto decreto di compatibilità ambientale D.M. 134 del 20/05/2016.

Il Presidente della Commissione

Cons. Massimiliano Atelli