



Ministero della Transizione Ecologica

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

Parere n. 311 del 12 settembre 2022

| | |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Progetto: | <p style="text-align: center;"><i>Parere Tecnico</i></p> <p style="text-align: center;">Autostrada A1 Milano- Napoli ampliamento alla terza corsia. Tratto Incisa- Valdarno. Proroga del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale D.M. n. 143 del 01/06/2017</p> <p style="text-align: center;">ID VIP 8625</p> |
| Proponente: | <p style="text-align: center;">Società Autostrade per l'Italia S.p.A.</p> |

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

La Sottocommissione VIA

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*) e ss.mm.ii;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la transizione ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022;
- l’art.5, comma 2, lettera e) del Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342;

PREMESSO che:

- la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. (di seguito, proponente) con nota prot. ASPI/12412 del 28/06/2022, acquisita al prot. MiTE-82750 del 04/07/2022, ha presentato, ai sensi all’art. 25, comma 5 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., istanza di proroga di cinque anni del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale di cui al D.M. n.143 del 01/06/2017 relativo al progetto “*Autostrada A1 Milano-Napoli ampliamento alla terza corsia. Tratto Incisa- Valdarno. Proroga del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale del D.M. n. 153 del 01/06/2017*”;

-con la stessa istanza del 28/6/2022 il Proponente ha inoltre trasmesso la seguente documentazione:

-“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 VIA di cui al D.I. n. 1 del 04/01/2018 e del D.D. di attuazione n. 47 del 02/02/2018.

-la domanda è stata acquisita dalla la Divisione V, Procedure di Valutazione VIA e VAS della Direzione Generale Valutazioni Ambientali (di seguito, Divisione) con prot.n.MiTE/82750 del 04/07/2022;

-La Divisione, con nota prot. MITE 0087293 del 13.07.2022, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (di seguito, Commissione) con nota prot. CTVA n. 0004836 del 13.07.2022, ha comunicato la procedibilità della domanda ed ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica presso la Commissione chiedendo “*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 sopra citato D.M. 143 del 01/06/2017, e se sussistono, quindi, le condizioni per la concessione della proroga richiesta" e ha inoltre comunicato la pubblicazione della documentazione progettuale nel sito internet istituzionale;

-con la stessa nota prot.n. 0087293/22 la Divisione ha inoltre chiesto al Ministero della Cultura il nulla osta tecnico alla concessione della proroga richiesta, ai fini della predisposizione del decreto interministeriale di proroga, in coerenza con quanto stabilito all'art. 25, comma 5 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.;

-l'istruttoria tecnica è stata assegnata al G.I. 1, individuato per la tipologia di opera "PNRR e Lineari";

RILEVATO per il progetto in questione che:

- lo stesso è stato sottoposto alla procedura di V.I.A. conclusasi con l'emanazione del D.M. 143 del 01/06/2017 on cui il ministro dell'ambiente, di concerto col ministro per i beni e le attività culturali si è espresso positivamente circa la compatibilità ambientale del progetto, subordinatamente al rispetto di specifiche condizioni ambientali;

-il D.M. n. 143/2017 prescrive che *"ai sensi dell'art. 6, comma 6, del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii 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"*;

-l'estratto dello stesso è stato pubblicato a cura del Proponente nella G.U. della Repubblica Italiana, Parte II, n. 77 del 01/07/2017 ai sensi dell'art. 27 comma 1 del D.Lgs. 152/2006;

- la validità quinquennale del D.M. in oggetto scade pertanto in data 01/07/ 2022;

Dato ATTO che:

Motivazione

la richiesta di proroga della validità del D.M. in oggetto di ulteriori 5 anni con scadenza **ad agosto 2027** è così motivata dal proponente, ma in ragione del fatto che l'iter approvativo dell'intervento si connota allo stato attuale come segue:

Progetto definitivo

-La compatibilità ambientale del progetto definitivo è stata rilasciata con D.M. n. 143 del 1°/6/2017 ;

-In data 11.09.2013 con provvedimento DVA 2013-0020677 è stato approvato il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M.161/2012;

-Il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha rilasciato il provvedimento finale n. 1751 del 04/02/2020 a seguito dell'espletamento della Conferenza dei Servizi con determinazione favorevole;

-In data 28.07.21 è stato rilasciato parere positivo all'esito dei controlli sulla sicurezza stradale ai sensi del D.Lgs. n. 35/2011 di attuazione della Direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali. Art.4:

Progetto esecutivo

In sede di Progetto esecutivo l'intervento di ampliamento è stato diviso in due lotti

- _Lotto 1: dal km 317+265 al km 323+810 (pubblicato in data 21/10/21)
- _Lotto 2: dal km 323+810 al km 335+705 (pubblicato in data 14/01/22)

-Con nota prot. n. ASPI 1773 del 3/02/ 2021 il Proponente ha inviato il Progetto Esecutivo al (ora) Ministero della mobilità e dello sviluppo sostenibile ai fini del provvedimento di approvazione conclusivo, **non ancora intervenuto**

-La verifica del progetto ai fini della sua validazione ai sensi dell'art. 26 del D.lgs n. 50 del 2016 è stata affidata a soggetto terzo e si è conclusa con esito positivo in data 25.11.2021;

-In data 10/01/2022 il Mite – in relazione al Piano di utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo – ha rilasciato deroga al 31/03/ 2023 alla scadenza prevista per l'avvio dei lavori.

Ne consegue che poiché l'attuale stato dell'iter approvativo del Progetto Esecutivo è tuttora in corso di approvazione presso il concedente Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, la richiesta di proroga esta prescinde dalla volontà del proponente ed è da riportare a un prolungamento dei tempi di approvazione del progetto esecutivo da parte del Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili (ex MIT) ed è pertanto funzionale a consentire la conclusione dell'iter approvativo e l'affidamento dei lavori (collocabile nel marzo 2023); del successivo avvio dei cantieri (possibile solo al termine delle procedure approvative) e dei tempi di esecuzione dell'intervento, in considerazione del fatto che la durata dei lavori prevista dal Diagramma Lavori di Progetto Esecutivo di Lotto 1 e Lotto 2 dell'intervento è complessivamente pari a 53 mesi.

Oggetto del parere:

è l'esame della seguente documentazione del proponente al fine di fornire riscontro a quanto richiesto dalla Divisione in merito al D.M. n.143 del 01/06/2017:

- Relazione esplicativa a supporto della richiesta di proroga

Considerati

I seguenti dati istruttori che emergono dalla ricordata Relazione

Inquadramento territoriale

Il progetto in questione si estende per circa 18,4 km e interessa il territorio dei Comuni di Incisa Valdarno, Reggello e Figline Valdarno (FI) e dei Comuni di San Giovanni Valdarno e Terranuova Bracciolini (AR) e prevede, con l'obiettivo di migliorare la fluidità del traffico e l'accessibilità alla rete l'ammodernamento e l'ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A1 Milano - Napoli, nel tratto Incisa - Valdarno, dalla progr. km 317+265 alla progr. km 335+719, sommariamente rappresentato nella figura seguente **Figura 2-1** - Inquadramento territoriale;

criteri utilizzati per definire i tratti sia in variante che in allargamento della sede esistente

Ai fini dell'ampliamento e ammodernamento alla terza corsia del tratto in progetto, sono stati adottati i seguenti ulteriori criteri:

1. minimizzare l'impatto dell'ampliamento alla terza corsia con il sistema antropico attraversato e quindi con la viabilità (in particolare la SRT69), con gli insediamenti abitativi e industriali preesistenti, con la linea ferroviaria FS "Direttissima Milano-Roma" ed il corso del fiume Arno;
2. utilizzare quanto più possibile la sede stradale e le opere d'arte esistenti, al fine di ridurre l'impatto ambientale ed economico degli interventi, trattandosi di un progetto di ampliamento di una infrastruttura esistente;
3. evitare problemi di instabilità legati alle caratteristiche geotecniche ed alle problematiche geomorfologiche del territorio attraversato, cercando di salvaguardare quanto più possibile le opere di consolidamento esistenti nei tratti a mezza costa ed in trincea;
4. prevedere un'esecuzione per fasi dei lavori allo scopo di garantire l'esercizio dell'infrastruttura durante il loro svolgimento, con una sezione stradale caratterizzata da un numero di due corsie per senso di marcia;

Tipologia e caratteri dell'ampliamento:

ampliamento in sede di tipo convenzionale: a eccezione del tratto iniziale (v. infra) l'intervento consiste in un ampliamento alla terza corsia (simmetrico e asimmetrico).

In particolare:

-**ampliamento simmetrico:** il progetto ha in genere previsto il mantenimento del tracciato in asse rispetto all'esistente, tenuto conto anche della presenza lungo il tracciato di alcuni punti di passaggio obbligato e di alcuni tratti di ampliamento alla terza corsia realizzato contestualmente ai lavori della linea ferroviaria Direttissima.

ampliamento asimmetrico:

prevede invece l'intero ampliamento su un unico lato nei seguenti tratti:

- il tratto compreso tra le progressive km 322+850 e 323+150 in corrispondenza della curva sinistrorsa in cui l'ampliamento avviene lato carreggiata nord;
- il tratto compreso tra le progressive km 328+250 e 330+850 in affiancamento alla linea ferroviaria Direttissima in cui l'ampliamento avviene lato carreggiata sud;
- il tratto compreso tra le progressive km 334+000 e 334+700 in zona Poggilupi in corrispondenza della curva sinistrorsa in cui l'ampliamento avviene lato carreggiata nord.

ampliamento di tipo non convenzionale (fuori sede)

per il tratto iniziale in corrispondenza dello scavalco del fiume Arno e della galleria Bruschetto, compreso tra le progressive km 317+900 e km 319+450 il progetto ha previsto una nuova carreggiata a tre corsie in variante a servizio della direttrice nord, soluzione resa necessaria per l'impossibilità di allargare le gallerie esistenti. La soluzione prevede inoltre il riutilizzo delle attuali due carreggiate a servizio della direttrice sud.

Pianificazione territoriale e inquadramento vincolistico

Lo studio di impatto ambientale è stato redatto secondo le indicazioni del DPCM 27 dicembre 1988 "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità ambientale", con lo scopo di analizzare gli impatti derivanti dalla realizzazione del

progetto sia nella fase di costruzione che di esercizio, e che ne prevede l'organizzazione in tre quadri di riferimento: programmatico, progettuale e ambientale.

Quadro di riferimento programmatico: raffronto fra la pianificazione vigente nel 2011 (anno di pubblicazione del SIA) e data della domanda di proroga.

Il proponente evidenzia che dall'effettuata verifica sull'attualità della pianificazione analizzata nel SIA è stato riscontrato che alcuni Piani sono stati aggiornati, o modificati e indica i seguenti stralci e indicazioni conseguenti a tale approfondimento.

L'assetto territoriale dell'area interessata dal progetto è definito, a livello regionale, dal Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) della Regione Toscana; a livello provinciale dai Piani Territoriale di Coordinamento Provinciale (di seguito PTCP) di Firenze e Arezzo, a livello comunale dagli strumenti urbanistici dei Comuni attraversati.

Al livello settoriale il Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM), istituito con L.R. 55/2011, costituisce lo strumento di programmazione unitaria attraverso il quale la Regione definisce in maniera integrata le politiche in materia di mobilità, infrastrutture e trasporti.

Pianificazione regionale

Piano di indirizzo territoriale (PIT), con valenza di Piano Paesaggistico:

Il PIT è stato approvato con delibera del consiglio regionale n. 72 del 24/07/2007; con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 32 del 16 giugno 2009 il PIT ha assunto valore di Piano Paesaggistico in attuazione del Codice dei beni culturali e del paesaggio; con Delibera del C.Reg. n°58 del 02/07/2014 è stato dotato il PIT, i cui contenuti paesistici devono essere recepiti nei Piani Provinciali (in adempimento alla L.R.1/2005), che a loro volta devono essere fatti propri dagli strumenti comunali.

Il PIT SCHEDA AMBITO DI PAESAGGIO “Val d’Arno superiore” riporta le seguenti indicazioni:
“Obiettivo 1 Salvaguardare e valorizzare le relazioni fra le aree pedecollinari e i centri di pianura, riqualificando i margini urbani, tutelando la morfologia dei centri abitati e i loro rapporti con il territorio rurale (...);

1.6 - tutelare le visuali percepite dalla viabilità panoramica, in particolare dalla Strada Provinciale dei Sette Ponti e alcuni tratti di viabilità comunale che da questa si diramano, e dall’autostrada A1/E 35, anche attraverso la riqualificazione delle sistemazioni e degli arredi delle fasce contigue alla strada e di specifici punti di vista panoramici.

Obiettivo 2 Salvaguardare e riqualificare i valori ecosistemici, idrogeomorfologici e paesaggistici della pianura alluvionale e dei terrazzi fluvio-lacustri del bacino dell’Arno (...);

2.4 -riqualificare e recuperare la fruibilità delle sponde dell’Arno e dei canali maggiori (argini, ponti, approdi, ecc.) e dei paesaggi fluviali correlati _

Orientamenti: mitigare e compensare l’impatto dell’Autostrada e della ferrovia sul paesaggio fluviale, nei tratti in cui attraversano o costeggiano l’Arno” _

Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM)

Il PRIIM vigente è stato approvato dal Consiglio Regionale il 12 febbraio 2014.

L’intervento in esame è riportato nel quadro conoscitivo del b.5 Autostrade e strade di interesse statale e risulta fra quelli programmati all’interno del Piano.

Figura 3-1 Estratto PRIIM

Pianificazione provinciale

il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della città metropolitana di Firenze e PTCP di Arezzo

I contenuti paesistici dei Piani Provinciali costituiscono recepimento ed ulteriore specificazione dei contenuti paesistici del PIT, nonché adempimento delle norme paesistiche contenute nella L.R. 1/2005, e devono essere recepiti dagli strumenti comunali.

PTC della città metropolitana di Firenze

Iter

-Il SIA ha analizzato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), approvato con delibera di Consiglio n. 94 del 15 giugno 1998 e definito come lo strumento di pianificazione che definisce l'assetto del territorio ai sensi della L.R. 5/95 "Norme per il governo del territorio".

- la L.R. 3 gennaio 2005, n. 1, "Norme per il governo del territorio", ha poi innovato la precedente disciplina del 1998 e di conseguenza anche il quadro degli strumenti della pianificazione territoriale.

-con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 1 del 10/01/2013 n°1 del 2013 **è stata approvata quindi la variante di adeguamento del PTCP** ai sensi dell'art. 17 della L.R. n. 1/2005 revisione che è stata svolta considerando anche i mutamenti in corso ovvero verificando le dinamiche dello sviluppo ed orientando le scelte strategiche alla sostenibilità.

Contenuti e finalità del Piano

Il Piano definisce lo statuto del territorio, costituito dall'insieme delle invarianti, dei sistemi territoriali e funzionali, dei criteri per l'utilizzazione delle risorse essenziali.

I sistemi territoriali sono definiti, anche alla luce degli ambiti di paesaggio di rango regionale, sulla base di caratteri geografici, intesi come l'intreccio di aspetti storici, naturali e socio-economici, la cui costituzione è il prodotto delle comunità che riconoscono in quell'intreccio il fattore fondamentale di coesione sociale e di sviluppo economico.

Il documento più rilevante del PTC in vigore è la "*Carta dello Statuto del Territorio*": elaborato progettuale di pianificazione cui approda l'analisi conoscitiva del territorio.

L'elaborato "*Statuto del Territorio e Norme di attuazione*" collegato alla Carta dello Statuto del territorio contiene norme, prescrizioni, criteri e direttive per la pianificazione urbanistica a livello comunale.

Figura 3-2 PTCP CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE – _Estratto della Carta dello Statuto del territorio, Tavola n. 26

Figura 3-3 PTCP CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE – _Estratto della Carta dello Statuto del territorio, Tavola n. 32

Figura 3-4 PTCP CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE – _Legenda della Carta dello Statuto del territorio

sistema territoriale VALDARNO SUPERIORE FIORENTINO (Rignano sull'Arno, Reggello, Figline Valdarno, Incisa in Val d'Arno,)

vengono indicati i seguenti interventi prioritari strategici, ovvero:

- •_ Sistema Alta Velocità - Alta Capacità ferroviaria con il completamento del quadro degli interventi di potenziamento ferroviario metropolitano;
- •_ Sistemi ferroviari: - Linea ferroviaria direttissima Firenze-Roma – _Tratta Firenze-Figline Valdarno;
- •_ Sistemi stradali e autostradali: - Potenziamento Autostrada A1: potenziamento a tre

L'intervento in progetto è identificato come autostrada esistente per la quale è previsto il potenziamento (rif. Art. 30 - Strade di rilievo sovracomunale: "1. La rete stradale di interesse sovracomunale esistente, da potenziare e di progetto, è individuata e classificata sulla base del Piano regionale per la mobilità e per la logistica, approvato con DCR n. 63/2004, efficace fino all'approvazione del PRIIN di cui alla L.R. LR 55/2011, del quadro aggiornato delle previsioni e dell'art. 9 della disciplina del PIT.). Si fa quindi riferimento alla rete primaria (di transito e scorrimento) comprendente le autostrade.

invarianti strutturali (v. art. 1 quater delle NTA secondo cui *“Le invarianti strutturali sono i caratteri distintivi fondamentali dei sistemi territoriali, meritevoli di essere conservati o ripristinati per il loro particolare valore; tali caratteri sono la consistenza, la forma e le specificità degli elementi territoriali, presi singolarmente o considerati nei loro rapporti reciproci, oppure specifiche funzioni e modalità di impiego, come la possibilità di fruizione collettiva, un determinato livello di servizio, uno standard di qualità. L’invariante è salvaguardata dal PTC con imposizione di limiti e divieti e con misure di promozione di iniziative, interventi e forme di gestione adeguate.”* _

L’intervento ricade nell’ambito dell’invariante strutturale A12 Arno.

L’ A12 Arno è un’area di reperimento per l’istituzione di un’area protetta; l’ambito è costituito da una fascia lineare più o meno stretta lungo il fiume Arno, che è un elemento naturale molto trasformato dall’azione dell’uomo, che ne ha deviato il corso, realizzato argini e costruzioni che rendono il sistema fluviale vulnerabile. L’ambito presenta caratteri di naturalità accessibili, tratti di vegetazione ancora permanente e elementi storico-architettonici e insediativi rilevanti.

Nell'ambito della relativa area sono stati individuati quattro settori fortemente interconnessi su cui operare:

- la sicurezza idraulica;

- la riqualificazione fluviale;

- l'assetto naturalistico;

- la riappropriazione territoriale.

Le principali linee-guida di questo progetto sono il rispetto dell'ecosistema fluviale, con l'obiettivo di coniugare le esigenze di mantenimento degli habitat e di protezione idraulica e idrogeologica (e quindi di messa in sicurezza del territorio) con le opportunità di riqualificazione ambientale del fiume Arno e dei principali affluenti.

L'intervento inoltre:

-attraversa o interessa Aree sensibili di fondovalle, Ambiti di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e aree naturali (ANPIL Garzaia); in adiacenza allo stesso si individuano servizi e attrezzature di livello sovracomunale (NTA Art. 24) e idrografia con itinerari ciclabili, a cui si pone in affiancamento nella porzione più meridionale dell'intervento;

-lambisce le casse di esondazione del Piano stralcio "Riduzione del rischio idraulico dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno" interventi tipo A e B ;

-lambisce ma non interessa direttamente le aree fragili AF12 – VALLE DELLA GREVE, DELLA PESA E COLLINE DI FIGLINE VALDARNO (Caratterizzato da prevalenza di valori storico-culturali ed estetico percettivi.)

(Rif. Art. 3 NTA - Aree sensibili di fondovalle) "1. Sono definite aree sensibili di fondovalle le aree di estensione e rilevanza sovracomunale caratterizzate da reti naturali o artificiali di drenaggio superficiali, quali fiumi, torrenti, corsi e copri d'acqua, canali, che nell'insieme costituiscono una componente strutturale di primaria importanza per il territorio provinciale. Esse costituiscono invariante strutturale. 2. Le aree sensibili di fondovalle costituiscono altresì elementi essenziali per la migrazione, distribuzione geografica e scambio genetico delle specie selvatiche e rilevano anche, per la loro struttura lineare o per il loro ruolo di raccordo, come aree di collegamento funzionale con il sistema delle aree protette e con la rete ecologica provinciale di cui ai successivi artt. 8 e 15, nonché con gli ambiti di reperimento per l'istituzione di aree protette di cui al successivo art. 10." _

(Rif. Art. 10 NTA - Ambiti di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e aree naturali protette di interesse locale) "Sono definiti ambiti di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e aree naturali protette di interesse locale gli ambiti del territorio aperto che, per caratteristiche ambientali e naturali, possono essere oggetto di istituzione ad area protetta; essi sono in particolare caratterizzati da singolarità naturale, geologica, flori-faunistica, ecologica, morfologica, paesaggistica, di coltura agraria ovvero da forme di antropizzazione di particolare pregio per il loro significato storico, formale e culturale e per i loro valori di civiltà. Tali ambiti, con salvezza dei servizi e delle attrezzature di cui all'art. 24, costituiscono invariante strutturale." _

PTCP di Arezzo

Il PTCP della provincia di Arezzo analizzato all'interno del SIA è stato approvato con D.G.P n. 72 del 16 maggio 2000 ed è attualmente in vigore.

Non è stata ancora approvata la Variante Generale di adeguamento al PIT e alla L.R. n. 65/2014.

Pianificazione comunale

In ragione del fatto che il tratto di Autostrada A1 attraversa, da Nord verso Sud, i comuni di Incisa in Val d'Arno, è necessario analizzare, per ciascun Comune interessato, i contenuti degli strumenti urbanistici

Comuni di Figline e Incisa Valdarno (FI)

L'autostrada A1 dalla progr. KM 317+265 alla 318+500 attraversa il territorio del Comune di Incisa (Fi) e dalla progr. Km. 317+265 alla 318+500 quello del Comune di Figline Valdarno. Con L.R. n. 31 del 18 giugno 2013 è stato istituito il Comune di Figline e Incisa Valdarno per incorporazione dei due comuni.

Nel SIA erano stati analizzati:

- _Il Regolamento Urbanistico (RU) del PRG comunale di Incisa Valdarno, predisposto Nel SIA erano stati analizzati:

- • _Il Regolamento Urbanistico (RU) del PRG comunale di Incisa Valdarno, nella Variante adottata con del CC n. 4/2003 e approvata con del. di C.C. n. 2/2011.

- • _le varianti al Regolamento Urbanistico (RU) ed al Piano Strutturale (PSC) del PRG

- Il Piano Strutturale, ovvero lo strumento della pianificazione territoriale comunale previsto Il Piano Strutturale, ovvero lo strumento della pianificazione territoriale comunale previsto

- • _le varianti al Regolamento Urbanistico (RU) ed al Piano Strutturale (PSC) del PRG

Allo stato attuale, con Delibera C.C. n. 4 del 20.01.2020, esecutiva, è stato previsto Il Piano Strutturale, ovvero lo strumento della pianificazione territoriale comunale in cui, come da estratto del Piano Strutturale (Tav. STR1- indirizzi per le politiche territoriali dei sistemi ambientali, insediativo e infrastrutturale) **l'intervento è indicato** quale "potenziamento dell'Autostrada A1"

Lo stesso viene indicato nella tavola STR2.2 Disciplina delle unità territoriali organiche elementari, di cui si riporta un estratto di seguito:

Pertanto l'intervento è individuato nello strumento urbanistico.

Comune di Reggello (FI)

Il territorio comunale viene attraversato dall'infrastruttura tra le progressive chilometriche 318+ 500 e 324+040. Nel Sia era stato analizzato il Regolamento Urbanistico approvato con del. di C.C. n. 40 del 1998 variato nel 2006. La Variante generale al regolamento urbanistico in vigore è quella approvata con delibera di C.C. n. 94 del 2011 e n.50 del 2013. Il Piano strutturale del Comune di reggello è stato approvato con del. di c.c. n. 25 del 28/03/2018 conforme alla L.R. n. 65/2014 e al Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) con valenza di Piano Paesaggistico della Regione Toscana. Co Delibera n. 56 del 27/07/2020 è stato adottato il nuovo Piano Operativo del Comune

vole 1. Nel territorio del Comune di Reggello sono individuate le seguenti aree di notevole

- - "Zona di San Giovenale in comune di Reggello" identificata con D.M. 8/06/1977,
- - "Zona del Pratomagno sita nel comune di Reggello" identificata con D.M. 26/04/1973
- - "Zona Saltino Vallombrosa, sita nel comune di Reggello" identificata con D.M.
- - **"Zona ai lati dell'Autostrada del Sole" istituita con D.M. del 23/06/1967, G.U.**
-

2. Per esse il PS deve recepire gli obiettivi per la tutela e la valorizzazione nonché misure e 2. Per esse il PS deve recepire gli obiettivi per la tutela e la valorizzazione nonché misure e

3. Ad esse si aggiungono le disposizioni contenute nello Statuto per le invarianti II "I caratteri 3. Ad esse si aggiungono le disposizioni contenute nello Statuto per le invarianti II "I caratteri

4. Il PO deve riportare nella propria cartografia la perimetrazione delle aree dichiarate di 4. Il PO deve riportare nella propria cartografia la perimetrazione delle aree dichiarate di

5. La realizzazione di interventi negli immobili e nelle aree di interesse paesaggistico è oggetto di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.lgs 42/2004 giuste le Disposizioni del Capo IV della disciplina dei beni paesaggistici del PIT

Come risulta dalle Figure 3-7 Estratto tavola 6 PSC, Quadro conoscitivo, Vincoli paesaggistici, culturali e ambientali e 3-8 Estratto Tav. 15 del PSC, Strategie di sviluppo sostenibile, Previsioni di infrastrutture sovraordinate

L'intervento risulta quindi individuato nello strumento urbanistico quale previsione di infrastrutture sovraordinate

Territorio di San Giovanni Valdarno (Ar) (associato con il comune di Cavriglia)

Il territorio in questione viene attraversato dall'infrastruttura tra le progressive chilometriche 329+550 e 334+310 . Nel SIA era stato analizzato il Regolamento Urbanistico (RU) comunale approvato con D.C.C. approvato con del. di C.C. n. 73 del 2005 e il Piano strutturale in vigore dal novembre 2002 . il Piano strutturale è stato approvato con DCC n. 3 del 8/01/2014. Come risulta dalla Dalle figure 3-9 Estratto Tavola 7.1 Carta dei vincoli e Fig. 3-10 66. Tavola 7.2b Invarianti infrastrutturali e servizi sovraordinati

l'intervento non risulta in contrasto con la pianificazione di livello comunale (che in base ad apposita convenzione riguarda anche il comune di Cavriglia) l'aggiornamento degli strumenti urbanistici non ha introdotto elementi ostativi o in contrasto con le previsioni contenute nel SIA

Comune di Terranuova Bracciolini (AR)

L'autostrada A1 attraversa il comune dalla progr. Km 334 + 310 alla 335+ 719

Nel SIA era stata analizzato il Regolamento Urbanistico (RU) approvato con Deliber di CC n. 4 del 2007 e successivamente aggiornato con Varianti l'ultima della quali è del 18/3/2009

La variante del Piano strutturale attualmente vigente è quella approvata con Delibera n. 26 del 9/04/2014.

Dai relativi estratti **Figura 3-11 Estratto tavola PS_03 Sottosistemi funzionali e UTOE**
Figura 3-12 Estratto Tavola QV/V/09 VINCOLI

si evince che L'area oggetto di intervento ricade nel sistema del fondovalle, nel dettaglio Arno UTOE Castello

Col Regolamento Urbanistico RU (approvato con D.C.C. n.26/2014 e modificato con D.C.C. n.08/2021 e n.11/2022) si specifica che “gli interventi ricadenti nella fascia di rispetto autostradale di 200 metri, sono subordinati all’acquisizione dell’autorizzazione paesaggistica, Gli interventi oltre tale fascia ricadenti nell’”Area di tutela Paesaggistica dei Fronti Collinari dell’Autostrada” sono subordinati al parere favorevole della commissione paesaggistica” [ART. 63 – aree di tutela paesaggistica aree di fondovalle dell’Arno e dei fronti collinari dell’autostrada del sole).

Il comune di Terranova Bracciolini (Ente responsabile dell’esercizio associato) con Delibera di G.C. n.190 del 22/12/2020 ha avviato il procedimento di formazione del Piano Strutturale Intercomunale dei comuni di Terranuova Bracciolini e Loro Ciuffenna e, contestualmente, ha fatto avvio alla fase preliminare di V.A.S. e al procedimento di conformazione al Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano Paesaggistico.

Con la Deliberazione n. 191/2020 è stato dato avvio al procedimento di formazione del Piano Operativo e, contestualmente, alla fase preliminare di VAS e al procedimento di conformazione al PIT/PPR.

L'intervento non risulta in contrasto con la pianificazione di livello comunale. L'aggiornamento degli strumenti urbanistici non ha introdotto elementi ostativi o in contrasto con le previsioni contenute nel SIA.

PAI approvati e vigenti - Autorità di bacino

Dalla data del 2 febbraio 2017 (di pubblicazione nella G.U. n. 27 del 2 febbraio 2017 del D.M. n. 294 del 25 ottobre 2016 in materia di Autorità di Bacino distrettuali) risultano soppresse, tutte le Autorità di bacino di cui alla legge 183/1989 compresa l'Autorità di bacino del fiume Arno sostituita dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale).

Pericolosità idraulica - Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA)

Nel bacino del fiume Arno continuano a essere di riferimento la parte del PAI relativa alla pericolosità da frana e da dissesti di natura geomorfologica, mentre la parte relativa alla pericolosità idraulica è abolita e sostituita integralmente dal Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA) di cui alla Dir. 2007/60/Ce (c.d. 'Direttiva alluvioni).

Il PGRA mira a costituire un quadro omogeneo a livello distrettuale per la valutazione e la gestione dei rischi da fenomeni alluvionali, al fine di ridurre le conseguenze negative nei confronti della salute umana, dell'ambiente, del patrimonio culturale e delle attività economiche.

Per il bacino del fiume Arno la Disciplina di Piano e le mappe sono adottate quale misura di salvaguardia immediatamente vincolante.

Ai fini dell'applicazione delle previsioni in punto di rischio idraulico (PGRA e PAI), le mappe di pericolosità a cui fare riferimento sono quelle contenute nei rispettivi Piani, che vengono, comunque, costantemente aggiornate, in coerenza tra loro, insieme al quadro conoscitivo.

Piano stralcio Rischio Idraulico, approvato con DPCM 5.11.1999: nel bacino del fiume Arno, continua ad essere vigente il Piano stralcio Rischio Idraulico

Le fasce del PRGA sono state emesse dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale e suddividono il territorio in funzione della probabilità di accadimento di fenomeni alluvionali:

- •_P1 alluvioni rare (bassa probabilità di accadimento): tempo di ritorno superiore a 200 anni.
- •_P2 alluvioni poco frequenti (media probabilità di accadimento): tempo di ritorno compreso tra 30 e 200 anni.
- •_P3 alluvioni frequenti (elevata probabilità di accadimento): tempo di ritorno fino a 30 anni.

In fase di progettazione esecutiva sono stati aggiornati gli elaborati grafici con le Fasce del PGRA aggiornate; si riportano di seguito gli estratti.

Figura 3-13 Estratto “corografia dei vincoli relativi alle fasce di esondazione del PGRA (Pino di Gestione Rischio Alluvioni)

Condizionamenti e Vincoli

All'interno dei SIA era stata effettuata la ricognizione delle tutele e dei vincoli territoriali, la quale ha guidato la definizione progettuale degli interventi di inserimento ambientale e paesistico dell'autostrada ampliata, in modo che l'intervento di potenziamento rappresenti anche un'occasione di miglioramento della qualità ambientale complessiva.

Gli ambiti di particolare interesse, individuati nel SIA e confermati allo stato attuale, riguardano:

- _il Fiume Arno è sottoposto a vincolo paesaggistico ai sensi del DLgs 42/2004, art. 142, comma 1, lett.c);
- _aree di boschi sottoposti a vincolo paesaggistico ex art. 142, co. 1, lett. c) del d.lgs. n. 42/200;
- _Immobili e aree di notevole interesse pubblico – zone ai lati dell' Autostrada

Inoltre, poiché buona parte del tracciato autostradale si sviluppa parallelamente al fiume Arno, vanno tenuti in considerazione i condizionamenti e gli interventi individuati nell'ambito dei piani approvati dall'Autorità di bacino competente

Il proponente conferma che l'intervento in esame non attraversa siti appartenenti alla rete Natura 2000 (PSIC, SIC, ZPS, ZSC, SIR) e che tuttavia si individuano tuttavia le seguenti aree di valenza naturalistica in adiacenza al tracciato:

- _Area Naturale Protetta di Interesse Locale (ANPIL) della Garzaia di Figline Valdarno
- _Area Naturale Protetta di Interesse Locale (ANPIL) Parco delle balze (Ambiti di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e aree naturali per il PTCP FI)
- _“Bosco di Renacci” nel comune di San Giovanni Valdarno (Rif. art. 40 “Indirizzi per le Aree di pregio naturalistico definite dalla “Carta della Natura” delle NTA del PTCP di Arezzo), che, in quanto area boscata, è anche bene paesaggistico ex art. 142 142, lett. g) del DLgs 42/2004;
- _Area protetta del Fiume Arno (rif. “Vincolo sovrordinato” per il PTCP di Arezzo).

RILEVATO che il Proponente afferma ulteriormente che:

– il progetto in questione non è stato sottoposto ad alcuna modifica rispetto a quanto precedentemente valutato e pertanto, le caratteristiche tecniche sono rimaste assolutamente invariate rispetto a quanto precedentemente valutato e conferito nel D.M. n.143 del 01/07/2017 e che in ordine allo stato di attuazione dell'opera:

- i lavori non risultano ad oggi ancora avviati;
- sono in fase di affidamento i principali servizi propedeutici all'avvio dei lavori;
- si è dato avvio ai contatti con gli enti per la risoluzione delle interferenze lungo il tracciato;
- è stato avviato il monitoraggio ambientale Ante Operam;
- sono in corso contatti con gli enti interessati dalle opere compensative previste sul territorio definite in sede di Conferenza dei Servizi.

– le relative verifiche di ottemperanza delle 222 prescrizioni imposte dal D.M. n.143 del 01/07/2017 ai sensi della prescrizione 1.1 vengono gestite all'interno dei lavori del Comitato di Controllo A1, istituito presso il MiTE con Decreto DVA-DEC-2012-43 del 29/02/2012;

– **in merito al contesto ambientale di riferimento comprensivo della ricognizione vincolistica vigente**, si conferma quanto già evidenziato nel SIA alla luce del confronto con quanto è stato oggetto di aggiornamento negli strumenti di pianificazione regionale, in quella di settore e negli elaborati del PTCP della Città Metropolitana di Firenze, della Provincia di Arezzo, nonché negli strumenti urbanistici comunali, in cui l'intervento in oggetto appare indicato o comunque coerente con gli obiettivi dei Piani stessi e non risulta in contrasto con le prescrizioni e i vincoli contenuti in tali strumenti;

In merito agli impatti ambientali

Il quadro ambientale delineato dal SIA risulta in generale **invariato o in alcuni casi migliorato** rispetto al periodo di riferimento, con particolare riferimento ai flussi di traffico previsti sul tratto autostradale in esame in seguito alla realizzazione dell'intervento. La relazione in ordine all'approfondimento trasportistico riporta grafici (per veicoli leggeri e pesanti) realizzati sovrapponendo al consuntivo del TGMA bidirezionale della tratta A1 Incisa – _Valdarno (1993-2021) da cui si evince come sia il consuntivo che il previsionale siano inferiori a quanto previsto nello studio dei flussi di traffico del SIA del 2011 con anno base 2010 (linea verde/marrone tratteggiata programmatica e continua progettuale) e applicando al TGMA del 2021 (ultimo dato disponibile a consuntivo) le crescite dello Studio di Traffico del PE del 2017 (linea rossa/blu tratteggiata programmatica e continua progettuale), con conseguenze sulla *qualità dell'aria e dell'impatto acustico* rispetto alle quali componenti la previsione di minori flussi di traffico nel medio e lungo termine comporta una conseguente riduzione degli impatti attesi rispetto alle previsioni elaborate nel SIA e valutate nel corso della procedura VIA.

Con specifico riferimento alla qualità dell'aria la Regione Toscana ha registrato negli ultimi dieci anni generali diminuzioni delle concentrazioni di inquinanti, e ha raggiunto importanti risultati: quasi tutti gli inquinanti più pericolosi sono ampiamente rientrati nei limiti di sicurezza indicati dall'UE, come da tabelle allegate relative ai principali inquinanti di interesse influenzati dal traffico stradale quali il monossido di carbonio (CO), il biossido di azoto (NO₂), la frazione inalabile delle polveri (PM₁₀), nonché il particolato PM_{2,5}.

VALUTATO infine che:

– la Relazione esplicativa per proroga del provvedimento VIA presenta la struttura e i contenuti relativi alla verifica all’attualità degli strumenti di pianificazione, dei vincoli e dei regimi di tutela ambientale, all’analisi del contesto ambientale e paesaggistico con lo stato di aggiornamento delle interferenze del progetto sulle varie componenti ambientali;

– nel periodo intercorrente tra il decreto di compatibilità ambientale e la presentazione della domanda di proroga gli aspetti ambientali di riferimento non hanno subito modifiche tali da richiedere una nuova procedura di valutazione di compatibilità ambientale;

– possono ritenersi confermate le analisi e le valutazioni già effettuate in merito al progetto di che trattasi nell’ambito della procedura nazionale di valutazione di impatto ambientale conclusa con il D.M. n.143 del 01/07/2017;

– tutte le prescrizioni contenute nel decreto di compatibilità ambientale D.M. n.143 del 01/07/2017 sono di competenza del Comitato di Controllo e lo stato di attuazione è il seguente:

risultano ottemperate 106 prescrizioni;

83 prescrizioni risultano avviate all’esame degli Enti e/o in fase di perfezionamento;

altre 12 prescrizioni risultano rinviate alle verifiche in fase di corso d’opera;

altre 33 prescrizioni sono in corso di predisposizione presso il Comitato di Controllo nella presente fase progettuale come previsto dal D.M. in questione;

– le motivazioni per la proroga richiesta sono condivisibili e risiedono nella necessità avviare la fase di progettazione esecutiva;

– non risulta pervenuto il nulla osta richiesto al MIBACT;

CONSIDERATA e VALUTATA l’invarianza delle condizioni ambientali preesistenti, come risulta dalla relazione acquisita a questo fine e **RIBADENDO** che risulta necessario che il Proponente proceda nel periodo di proroga ad ottemperare alle prescrizioni previste;

la Sottocommissione VIA

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

MOTIVATO PARERE

in considerazione di quanto affermato dal Proponente, sussistono le condizioni per la concessione della proroga di 5 anni del termine di validità D.M. 143 del 01/06/2017 con scadenza 1 luglio 2027 relativo al progetto “Autostrada A1 Milano-Napoli ampliamento alla terza corsia tratto Incisa Valdarno”, poiché si possono ritenere confermate le analisi e le valutazioni già effettuate in merito al progetto di che trattasi nell’ambito della procedura nazionale di valutazione di impatto ambientale conclusa con il D.M. citato.

Restano ferme le condizioni di cui al D.M. n.143 del 1/06/2017

Il Presidente della Commissione

Cons. Massimiliano Atelli