



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza energetica
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Comitato di Controllo istituito con D.M. n. 30 del 20/01/2022

Alla Direzione Generale Valutazioni Ambientali
c.a. Direttore Generale Arch. Gianluigi Nocco
va@pec.mase.gov.it

e p.c. Al Dott. Giuseppe Tranne
tranne.giuseppe@mase.gov.it

All' Arch. Carla Chiodini
carla.chiodini@regione.toscana.it

All' Arch. Gabriele Nannetti
gabriele.nannetti@cultura.gov.it

All' Ing. Simone Sarti
simone.sarti@ingpec.eu

Al Dott. Antongiulio Barbaro
antongiulio.barbaro@arpad.toscana.it

Al Dott. Lorenzo Sulli
l.sulli@appenninosettentrionale.it

Alla Dott.ssa Roberta Nigro
nigro.roberta@mase.gov.it

Alla Società Autostrade per l'Italia S.p.A.
c.a. Amministratore Delegato
Ing. Roberto Tomasi
autostradeperlitalia@pec.autostrade.it

Oggetto: Ampliamento alla terza corsia Autostrada A1 Milano Napoli: tratta Barberino-Firenze Nord, verifica di ottemperanza alle prescrizioni 1 e 1.1 (DEC/VIA 897 del 19.11.2007); tratta Firenze Sud-Incisa Valdarno, verifica di ottemperanza alle prescrizioni 1 e 1.1 (DEC/VIA 1717 del 17.12.2008); tratta Firenze Sud-Incisa Valdarno "Variante San Donato", prescrizione a.1.1 (DEC/VIA 11 del 21.1.2015)

Premesso che

- il proponente, Autostrade per l'Italia, con nota a protocollo del Comitato di Controllo n. 185 del 16.09.2021, ha depositato presso il Comitato stesso l'elaborato "Studio per i limiti di velocità lungo l'Autostrada A1" (agosto 2021), predisposto da TECNE, al fine di ottemperare alle seguenti prescrizioni dei rispettivi procedimenti di VIA riferiti ai progetti di



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza energetica

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Comitato di Controllo istituito con D.M. n. 30 del 20/01/2022

- ampliamento alla terza corsia della Autostrada A1 Milano Napoli:
- tratta Barberino-Firenze Nord: prescrizioni 1 e 1.1 del decreto di compatibilità ambientale DEC/VIA 897 del 19.11.2007;
 - tratta Firenze Sud-Incisa Valdarno: prescrizioni 1 e 1.1 del decreto di compatibilità ambientale DEC/VIA 1717 del 17.12.2008;
 - tratta Firenze Sud-Incisa Valdarno "Variante San Donato", prescrizione a.1.1 del decreto di compatibilità ambientale DEC/VIA 11 del 21.1.2015 (in cui viene richiamata la prescrizione 1 del decreto di compatibilità ambientale DEC/VIA 1717 del 17.12.2008);
- le prescrizioni sopra richiamate, tra di loro identiche, recitano:
1. *Prima dell'entrata in esercizio della terza corsia autostradale la Società Autostrade per l'Italia dovrà fornire, con oneri a proprio carico, il supporto tecnico e strumentale per eseguire il monitoraggio della qualità dell'aria nelle zone interessate dall'opera, e degli altri dati necessari (parco veicoli circolanti, numero, ecc.) anche utilizzando tecniche di valutazione conformi alle disposizioni del D.M. 261/02. I dati delle suddette attività di monitoraggio dovranno pervenire al Tavolo Tecnico, da insediarsi presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con la partecipazione delle Amministrazioni interessate, che dovrà sviluppare uno studio scientifico, con oneri a carico della Società Autostrade per l'Italia, finalizzato ad individuare il punto di equilibrio tra i flussi veicolari, le velocità di percorrenza e le emissioni inquinanti; il Tavolo Tecnico, a conclusione dei lavori, definirà le azioni da intraprendere in coerenza con le normative regionali e gli obiettivi di qualità e potrà rimuovere, se del caso, la limitazione della velocità massima di cui al successivo punto 1.1.*
 - 1.1. *Qualora non sia possibile produrre lo studio richiesto prima dell'entrata in esercizio della terza corsia, la velocità massima consentita per il tratto autostradale Barberino del Mugello – Firenze nord [ovvero gli altri tratti, in relazione dal decreto di compatibilità ambientale, n.d.r] è fissato in 110 km orari, in luogo dei 130 km orari previsti del Codice della Strada. Tale limite di velocità è valutato quale limite ottimale per rendere minime le emissioni inquinanti dei singoli autoveicoli in base a fattori di emissione stimati secondo la metodologia COPERT IV - COmputer Programme to calculate Emissions from Road Transport;*
 - La verifica di ottemperanza a tali prescrizioni è stata demandata dal MATTM al Comitato di Controllo con il provvedimento DVADEC20120000109, come *addendum* del provvedimento DVADEC2012-0000043 istitutivo dello stesso Comitato;
 - L'elaborato trasmesso da Autostrade per l'Italia al fine di ottemperare a tali prescrizioni è stato redatto, previo un confronto tecnico interno allo stesso Comitato, sulla base di una proposta redatta da ARPAT (nota a protocollo del Comitato di Controllo n. 1 del 07.01.2019) che esprime un proprio rappresentante nel Comitato, nella quale sono state formulate indicazioni sugli scenari da prevedere (2020-2030), i fattori di emissione ed i modelli di simulazione da impiegare, le modalità di rappresentazione del traffico e della composizione veicolare, gli inquinanti da esaminare.
 - L'elaborato trasmesso da Autostrade per l'Italia è stato quindi esaminato da ARPAT che ha depositato una propria valutazione formale (nota a protocollo del Comitato di Controllo n. 16 del 20/01/2022). Le valutazioni di ARPAT sono così riassumibili:



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza energetica

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Comitato di Controllo istituito con D.M. n. 30 del 20/01/2022

- l'elaborato "segue nella sostanza le indicazioni presenti nella proposta tecnica di ARPAT per il Comitato di Controllo A1 del gennaio 2019 producendo la doppia valutazione ipotizzata; cioè stimando gli effetti delle differenti limitazioni di velocità (130 km/h, 110 km/h e 90 km/h) in termini emissivi per tre diversi orizzonti temporali (2018, 2025 e 2035) e, seppur più limitatamente (solo per lo scenario temporale 2025), quanto queste emissioni si traducano in concentrazioni di inquinanti in aria ambiente";
- per quanto concerne le emissioni, i risultati ottenuti ne indicano una progressiva diminuzione abbassando il limite di velocità, "tuttavia le variazioni emissive stimate appaiono non significative o poco significative per il particolato (PM10 e PM2.5) passando dallo scenario a 130 km/h a quelli a velocità inferiori. Risultano ancora poco rilevanti se si considerano gli NOx passando ad una limitazione a 110 km/h; risultano più evidenti anche se comunque modeste se si considerano gli NOx passando ad una limitazione a 90 km/h". Inoltre, le variazioni indotte dall'evoluzione della composizione del parco veicolare "risultano in termini emissivi più significative di quelle ottenibili con la riduzione del limite di velocità";
- per quanto riguarda le concentrazioni degli inquinanti in aria ambiente, l'elaborato fornisce "informazioni analoghe e permette di quantificare l'effetto delle variazioni emissive dei vari scenari stimando le concentrazioni di inquinanti su un *set* di recettori posti in prossimità dell'infrastruttura autostradale"; "si evidenziano variazioni che si mantengono su livelli entro il 3% del valore limite di qualità dell'aria per l'NO₂ relativamente allo scenario di limitazione a 110 km/h, variazioni più significative, tuttavia sempre entro il 10% del valore limite di qualità dell'aria sempre per l'NO₂ passando allo scenario di limitazione a 90 km/h; per il particolato, in entrambe le forme PM10 e PM2.5 le variazioni in termini di concentrazioni appaiono sempre poco significative (inferiori ad 1 µg/m³, ovvero sostanzialmente impercettibili)";
- tuttavia, emerge "la possibilità di valori delle concentrazioni di NO₂ prossimi o superiori ai corrispondenti valori limite di qualità dell'aria [*fissati dall'Allegato XI al D.Lgs. 155/2010, n.d.r.*], almeno presso alcuni dei recettori considerati"; "Il confronto con i dati misurati nel corso degli anni presso le stazioni di monitoraggio di ASPI presenti sul territorio di interesse tende a far ritenere che tali valori costituiscano effettivamente delle sovrastime; ciononostante in mancanza di ulteriori approfondimenti si ritiene che questo aspetto, pur non costituendo il tema principale in esame nel procedimento, debba in qualche modo essere oggetto di attenzione";
- per questi motivi, viene suggerito "di proseguire ed implementare il monitoraggio della qualità dell'aria, anche al fine di apportare ulteriori elementi informativi sugli impatti presenti presso i recettori vicini all'autostrada e quindi chiarire ulteriormente l'effettiva necessità di ridurre tali impatti mediante una limitazione della velocità".
- Il Comitato di Controllo, nella composizione di cui al provvedimento DVADEC-20120000043, ha esaminato e discusso in occasione della seduta del 15/02/2022 l'esito delle su menzionate valutazioni di ARPAT (protocollo del Comitato di Controllo n. 59 del 22/03/2022), osservando che "ARPAT sostanzialmente valida gli esiti dello studio, ma richiede integrazioni del monitoraggio *post operam* sui punti in cui il modello restituisce concentrazioni di ossidi di azoto (NO₂) vicine ai limiti normativi, specificando che tali dati potrebbero essere sovrastimati in ragione delle ipotesi modellistiche. Pertanto, la prescrizione, con l'elaborazione dello studio, è ottemperata in termini



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza energetica

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Comitato di Controllo istituito con D.M. n. 30 del 20/01/2022

formali; tuttavia, il PMA necessita di integrazioni e occorre approfondire quando tali misure potranno essere fatte. Si richiede ad ASPI di verificare con RUP le tempistiche di fine lavori e con TECNE quanto previsto dal PMA.”

Rilevato che

- Il Comitato di Controllo nella composizione di cui al DM 30 del 20/01/2022 , come risulta dal verbale del 23/02/2023, viste le note, gli elaborati e le valutazioni già espresse dal Comitato di Controllo nella seduta del 15/02/2022 – come sopra richiamati, ha condiviso all’unanimità le valutazioni di ARPAT, proponendo parere favorevole di verifica di ottemperanza delle prescrizioni richiamate in oggetto, contestualmente richiedendo che Autostrade per l’Italia predisponesse in tempi utili per le due tratte di A1 in oggetto, tenuto conto che il monitoraggio suggerito da ARPAT è riferito alla fase *post operam* , un idoneo aggiornamento del Piano di Monitoraggio Ambientale, per ciascuna delle due tratte, in cui recepire le indicazioni conclusive espresse da ARPAT nella nota a protocollo del Comitato di Controllo n. 16 del 20.01.2022, allegata quale parte sostanziale della presente.
- il parere del Comitato di Controllo A1 prot. CCA1 n. 4 del 06/03/2023, per un mero errore materiale, nel titolo e nella seconda pagina dello stesso è privo del riferimento al DECVIA n. 11/2015 relativo alla Variante San Donato, mentre lo stesso decreto risulta correttamente richiamato nel parere ARPAT prot. CCA1 n. 16 del 20/01/2022, relativo allo studio atmosferico in argomento che si estende alle intere tratte A1 Barberino di Mugello Firenze Nord e Firenze Sud Incisa Valdarno, compresa la Variante San Donato. A fronte di questa evidenza, il Comitato ha deciso di redigere un nuovo parere di ottemperanza in sostituzione di quello prot. CCA1 n. 4 del 06/03/2023 al fine di specificare tutte le prescrizioni per le quali si è proposto parere favorevole di verifica di ottemperanza di seguito indicate:
- tratto A1 Barberino di Mugello – Firenze Nord, prescrizioni 1 e 1.1 (DEC/VIA n. 897 del 19.11.2007);
- tratto A1 Firenze Sud – Incisa Valdarno, prescrizioni a.1.1 e a.1.2 (DEC/VIA n. 1717 del 17.12.2008);
- tratto A1 Firenze Sud – Incisa Valdarno – Variante San Donato, prescrizioni a.1.1 (DEC/VIA n. 11 del 21.1.2015).

Ritenuto, pertanto, al fine di rimediare all’errore materiale sopra evidenziato - omesso riferimento alla prescrizione a.1.1 (DEC/VIA 11 del 21.1.2015) della tratta Firenze Sud-Incisa Valdarno "Variante San Donato" - di dover procedere all’annullamento della nota prot. n. 4 del 06/03/2023 .

Precisato che la presente nota annulla e sostituisce la precedente nota del Comitato di Controllo prot. n. 4 del 06/03/2023, in quanto per un mero errore materiale era stato omesso il riferimento alla prescrizione a.1.1 (DEC/VIA 11 del 21.1.2015) della tratta Firenze Sud-Incisa Valdarno "Variante San Donato”.



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza energetica

**Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Comitato di Controllo istituito con D.M. n. 30 del 20/01/2022**

Sulla base di quanto sopra riportato, il Comitato di Controllo (CCA1) all'unanimità propone parere favorevole di verifica di ottemperanza alle prescrizioni 1 e 1.1 per la tratta Barberino-Firenze Nord (DEC/VIA 897 del 19.11.2007), alle prescrizioni 1 e 1.1 per la tratta Firenze Sud-Incisa Valdarno (DEC/VIA 1717 del 17.12.2008) nonché alla prescrizione a.1.1 per tratta la Firenze Sud-Incisa Valdarno "Variante San Donato" (DEC/VIA 11 del 21.1.2015).

**Per il Comitato
Il Presidente
Dott.ssa Margherita Arpaia**



MARGHERITA
ARPAIA
12.06.2023
20:17:39
GMT+00:00

All.: c.s.