



COMUNE DI INCISA IN VAL D'ARNO
Provincia di Firenze
P.zza del Municipio, 5 - 50064 Incisa in Val d'Arno

3° SETTORE - ASSETTO E GESTIONE DEL
TERRITORIO



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E prot DVA - 2011 - 0023883 del 22/09/2011

Prot. n° 11643 del 15.09.2011

Alla c.a. Arch. Ugolini

ALLA REGIONE TOSCANA
Settore Valutazione Impatto Ambientale

P.za dell'Unità Italiana n. 1
50123 FIRENZE

AL MINISTERO DELL'AMBIENTE
Dir. Gen. per le Valutazioni Ambientali

Via C. Colombo n. 44
00147 ROMA

AL MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA'
CULTURALI
Dir. Gen. per il Paesaggio

Via di San Michele n. 22
00153 ROMA



Oggetto: **Art. 23 D.lgs n. 152/2006 e s.m.i. - Art. 63 L.R.T. n. 10/2010 e s.m.i.**
Autostrada A1 Milano-Napoli - Ampliamento alla 3^a Corsia Tratto Incisa - Valdarno -
Richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale: Trasmissione Delibera di G.C. n. 87 del
08.09.2011.

In riferimento a quanto in oggetto, allegata alla presente si trasmette copia della Delibera di G.C.
n. 87 del 08.09.2011 ad oggetto:

“Art. 23 Dlgs 152/2006 e smi, art.63 L.R. 10/2010 e s.m.i. - Procedimento per l'espressione del parere
regionale nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale di competenza statale relativo a
Autostrada A1 Milano-Napoli - ampliamento alla terza corsia del tratto Incisa-Valdarno: Parere.”

Distinti saluti.



IL RESPONSABILE DEL 3° SETTORE

(Dott. Arch. Renzo Fazzini)

Tel. 055-833341/8333428 - fax 055-8336669
urbanistica@comune.incisa-valdarno.fi.it

C.F. 80017050487 - P.IVA 01591080484

**COMUNE DI
INCISA IN VAL D'ARNO**
(Provincia di Firenze)



GIUNTA COMUNALE

Atto n. 87

Del 8.09.2011

IMMEDIATAMENTE ESEGUIBILE

GIUNTA COMUNALE

OGGETTO: Art. 23 D.Lgs 152/2006 e s.m.i., art. 63 L.R. 10/2010 e s.m.i. - Procedimento per l'espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale di competenza statale relativo a Autostrada A1 Milano-Napoli - ampliamento alla terza corsia del tratto Incisa-Valdarno: Parere.

L'anno duemilaundici il giorno otto del mese di Settembre alle ore 8,30 in Incisa in Val d'Arno presso questa Sede Comunale, a seguito di apposito invito diramato dal Sindaco, si è riunita la GIUNTA COMUNALE.

All'appello risultano i Signori:

		Presente	Assente
1. Giovannoni Fabrizio	Sindaco	X	
2. Bigoni Massimo	Assessore	X	
3. Di Stefano Mauro	Assessore		X
4. Ermini Tamara	Assessore	X	
5. Ghiandelli Margherita	Assessore	X	
6. Mazzotta Gianfranco	Assessore	X	

Partecipa la sottoscritta dr.ssa Luisella GORI, Vice Segretario Comunale, incaricata della redazione del verbale.

Presiede il Sig. Fabrizio GIOVANNONI - Sindaco.

Essendo legale il numero degli intervenuti, il Presidente dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto sopra indicato.

LA GIUNTA COMUNALE

Premesso che sulla proposta della presente deliberazione:

Il Responsabile del Settore interessato, per quanto concerne la regolarità tecnica, ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. n. 18.08.2000, ha espresso parere favorevole;

Premesso che:

La Soc. Autostrade per l'Italia S.p.a., con nota pervenuta in data 28.07.2011 prot. 17282/EU, ha richiesto a vari Enti, fra cui anche questa Amm.ne Comunale, di pronunciarsi sulla compatibilità ambientale, nell'ambito della procedura di V.I.A. di competenza statale, sul Progetto di ampliamento a tre corsie della Autostrada Milano-Napoli (A1) – Tratto Incisa - Valdarno;

La Regione Toscana, con nota del 05.08.2011 pervenuta in data 09.08.2011 prot. 10431, ha richiesto a questa Amm.ne Comunale il proprio parere di competenza in merito alla procedura V.I.A. di cui all'oggetto;

Visto il Documento allegato, messo a punto dall'Ufficio Urbanistica e dall'Ufficio Lavori Pubblici, in collaborazione con l'Amm.ne Comunale, relativo all'espressione del parere di competenza nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientali;

Ritenuto necessario ed opportuno procedere da parte della Giunta Comunale alla approvazione del suddetto Documento;

Vista la proposta di deliberazione a firma del Responsabile del III Settore, arch. Renzo Fazzini, in data 5.09.2011, che si fa propria e che forma parte integrante del presente atto;

Ad unanimità di voti resi in forma palese

DELIBERA

- 1) Di approvare il Documento allegato, messo a punto dall'Ufficio Urbanistica e dall'Ufficio Lavori Pubblici, in collaborazione con l'Amm.ne Comunale, relativo all'espressione del parere di competenza nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del Progetto dei Lavori di adeguamento a 3 corsie dell'Autostrada A1 Tratto Incisa - Valdarno;
- 2) Di dare atto che il Documento suddetto dovrà essere inviato alla Regione Toscana, al Ministero dell'Ambiente e al Ministero per i beni e le attività culturali;
- 3) Di autorizzare gli Uffici competenti ad adottare tutti gli atti gestionali necessari e conseguenti ai sensi delle vigenti disposizioni;
- 4) Di dare atto che il Responsabile del Settore ha reso il parere di regolarità tecnica favorevole ai sensi dell'art. 49, D. Lgs. n. 267/18.08.2000;
- 5) Di dare atto che non è stato acquisito il parere di regolarità contabile sulla proposta di delibera, non comportando la presente alcun onere finanziario;
- 6) Di dare atto del rispetto dell'art. 125 del D. Lgs. n. 267 del 18.08.2000.

Dopo di che

LA GIUNTA COMUNALE

Ravvisati i motivi d'urgenza;

Ad unanimità di voti espressi nelle forme di legge;

DELIBERA

di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile.

COMUNE DI INCISA IN VAL D'ARNO
Provincia di Firenze

3° Settore – Assetto e Gestione del Territorio

RF	05.09.2011
c:\delibere.gc\3^Corsia A1-Parere	

Alla Giunta Comunale
- S E D E -

OGGETTO: Art. 23 Dlgs 152/2006 e smi, art.63 L.R. 10/2010 e s.m.i. - Procedimento per l'espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale di competenza statale relativo a Autostrada A1 Milano-Napoli - ampliamento alla terza corsia del tratto Incisa-Valdarno: Parere.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLA PROPOSTA.

Premesso che:

La Soc. Autostrade per l'Italia S.p.a. con nota pervenuta in data 28.07.2011 prot. 17282/EU ha richiesto a vari Enti, fra cui anche questa Amm.ne Comunale, di pronunciarsi sulla compatibilità ambientale, nell'ambito della procedura di V.I.A. di competenza statale, sul Progetto di ampliamento a tre corsie della Autostrada Milano-Napoli (A1) – Tratto Incisa - Valdarno;

La Regione Toscana con nota del 05.08.2011, pervenuta in data 09.08.2011 prot. 10431 ha richiesto a questa Amm.ne Comunale il proprio parere di competenza in merito alla procedura V.I.A. di cui all'oggetto;

VISTO il Documento allegato, messo a punto dall'Ufficio Urbanistica e dall'Ufficio Lavori Pubblici, in collaborazione con l'Amm.ne Comunale, relativo all'espressione del parere di competenza nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientali;

RITENUTO necessario ed opportuno procedere da parte della Giunta Comunale alla approvazione del suddetto Documento;

questo Ufficio

PROPONE

- 1) di approvare il Documento allegato, messo a punto dall'Ufficio Urbanistica e dall'Ufficio Lavori Pubblici, in collaborazione con l'Amm.ne Comunale, relativo all'espressione del parere di competenza nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del Progetto dei Lavori di adeguamento a 3 corsie dell'Autostrada A1 Tratto Incisa - Valdarno;
- 2) di dare atto che il Documento suddetto dovrà essere inviato alla Regione Toscana, al Ministero dell'Ambiente e al Ministero per i beni e le attività culturali;
- 3) di autorizzare gli Uffici competenti ad adottare tutti gli atti gestionali necessari e conseguenti ai sensi delle vigenti disposizioni;
- 4) di dichiarare la relativa Deliberazione immediatamente eseguibile.

Incisa in Val d'Arno, li 05 Settembre 2011.

IL RESPONSABILE DEL SETTORE

F.to (Dott. Arch. Renzo Fazzini)

COMUNE DI INCISA IN VAL D'ARNO

Provincia di Firenze

3° Settore – Assetto e Gestione del territorio

OGGETTO: Art. 23 D.lgs 152/2006 e s.m.i., art. 63 L.R. 10/2010 e s.m.i. - Procedimento per l'espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale di competenza statale relativo a Autostrada A1 Milano-Napoli - ampliamento alla terza corsia del tratto Incisa-Valdarno: Parere.

CONSIDERAZIONI DI CARATTERE GENERALE

1. Premessa.

- 1.1. risulta evidente, nel nostro paese, l'esigenza di sviluppare un sistema di trasporti integrato, basato sul potenziamento del trasporto su ferro e sul contenimento di quello su gomma, soprattutto in relazione alle merci. Questa esigenza, accanto a quella di sviluppare le potenzialità inespresse delle autostrade del mare, va ribadita con forza nell'ambito della politica nazionale dei trasporti.
- 1.2. in questa sede e in questa fase, a fronte del potenziamento dell'Autostrada A1, già attuato o in via di attuazione su altre tratte regionali e nazionali, è di fondamentale importanza una valutazione integrata del progetto, volta ad ottenere il massimo beneficio possibile per il territorio attraversato e per le popolazioni interessate.

2. Approccio progettuale.

- 2.1. già allo stato attuale, la presenza dell'autostrada produce impatti territoriali, paesaggistici, ambientali e urbanistici pesanti. Negli anni '50, infatti, l'autostrada fu concepita e realizzata senza una valutazione integrata, preventiva e comparata, tra i possibili corridoi di attraversamento e senza subordinarne il tracciato ai caratteri paesaggistici identitari dei territori interessati. Questa carenza di fondo, accompagnata dalla mancanza di opere compensative, capaci di annullare o minimizzare fino a livelli accettabili gli impatti generati dalla infrastruttura, ha provocato grande sofferenza al territorio e gravi disagi alle popolazioni locali.
- 2.2. i previsti interventi di potenziamento devono dunque assicurare, prioritariamente, un deciso miglioramento delle condizioni esistenti per risarcire il danno prodotto mezzo secolo fa e devono, pertanto, concepire le nuove opere infrastrutturali secondo rigorosi criteri di compatibilità il più ampiamente condivisi.
- 2.3. i nuovi strumenti normativi e di indirizzo (dalla Convenzione Europea del Paesaggio alla L.R. n°1/05 della Toscana, "Norme per il governo del territorio") affermano l'esigenza di sviluppare processi partecipativi nelle decisioni inerenti le trasformazioni territoriali. Questa esigenza risulta tanto più importante allorché le trasformazioni territoriali toccano direttamente, come in questo caso, aspetti fondamentali della qualità dell'abitare: la permanenza o meno della casa per alcuni; il rumore, le vibrazioni, l'inquinamento atmosferico per altri.
- 2.4. a questi fini è indispensabile che nella concezione dell'opera siano privilegiate, rispetto a quelle del contenimento della spesa, le esigenze di qualità territoriale e di qualità della vita delle popolazioni locali.

3. Considerazioni relative all'intera tratta Incisa – Valdarno.

- 3.1. aspetti territoriali: è necessario che le trasformazioni indotte dal potenziamento dell'infrastruttura evitino di accentuare le discontinuità introdotte con la sua realizzazione, sia per quanto concerne i rimodellamenti morfologici, il drenaggio delle acque, la copertura vegetale, la viabilità minore, il sistema insediativo. E' altresì necessario che la presenza dell'infrastruttura non costituisca soltanto un costo per i territori attraversati, ma anche occasione di promozione e sviluppo. A tale proposito si dovranno prevedere, o migliorare, le possibilità di raccordo funzionale tra autostrada e territorio, in relazione al sistema della viabilità minore (attraverso il potenziamento delle connessioni viarie), alla promozione del territorio (attraverso sistemi informativi concordati da introdurre nelle aree di sosta e ai caselli), alla fruizione del territorio (attraverso il potenziamento e la strutturazione delle aree di sosta che consenta il parcheggio nel sedime autostradale e la fuoriuscita a piedi, o con altri mezzi, per entrare in contatto con le realtà territoriali locali – aree di connessione).
- 3.2. aspetti urbanistici: si dovrà evitare l'avvicinamento dell'infrastruttura ai centri abitati che sono già gravati dalla sua presenza, ovvero si dovranno prevedere interventi compensativi atti ad azzerarne gli impatti (gallerie artificiali, ecc.). In generale si dovrà evitare l'ampliamento della sede autostradale che comporti un ulteriore avvicinamento ai centri abitati, ai nuclei e alle grandi attrezzature territoriali.
- 3.3. aspetti paesaggistici: i nuovi interventi dovranno costituire occasione per migliorare l'inserimento dell'infrastruttura negli ecosistemi attraversati; a tale proposito si dovranno utilizzare le fasce di pertinenza autostradale e tutte le aree di proprietà autostradale limitrofe al tracciato, o connesse ad esso, per migliorare la continuità morfologica, semiologia, vegetale, architettonica. Per realizzare i raccordi morfologici si dovranno contenere i bruschi cambiamenti di pendenza e si dovranno privilegiare le sistemazioni a terrazze o a ciglioni erbosi; per migliorare la coerenza semiologia si dovrà studiare il sistema stratificato dei segni naturali e antropici, riferendosi costantemente ad esso per contestualizzare la presenza dell'autostrada e per introdurre un nuovo sistema di segni coerente; per garantire la continuità vegetale e migliorare le connessioni ecologiche si dovranno utilizzare le specie vegetali presenti nei singoli luoghi attraversati e, se del caso, si dovranno realizzare fasce boscate longitudinali a spessore variabile (evitando la rigidità delle siepi lineari e dei filari), connesse trasversalmente ai boschi e alle fasce di vegetazione ripariale. Allo stesso modo, seguendo criteri di continuità e di coerenza con i luoghi, si dovranno concepire le opere d'arte di corredo all'infrastruttura e si dovranno riconfigurare, in prospettiva, le aree di sosta e di servizio autostradale.
- 3.4. aspetti relativi alla tutela delle risorse idriche e al rapporto con gli impianti di smaltimento delle acque: A fronte del ritrovamento di acque sotterranee, si dovrà sempre evitare la dispersione delle risorse idriche, che andranno invece convogliate fino a consentirne l'utilizzo ai fini acquedottistici. Appare quindi necessario, prima dell'inizio dei lavori, garantire i sistemi di salvaguardia della risorsa idrica e assicurare la continuità di approvvigionamento della stessa. Considerando le interferenze che si creeranno con la rete fognaria esistente, risulta strategico, per i territori interessati dai lavori di ampliamento autostradale, provvedere al miglioramento e al potenziamento della rete fognaria. Riteniamo quindi non sufficiente la semplice ricostruzione di quanto intercettato dalle lavorazioni; andrà valutata, piuttosto, la possibilità di realizzare nuovi percorsi

fognari con i relativi allacciamenti delle utenze. Tale ipotesi permetterà di limitare gli scarichi fuori fognatura. Il progetto definitivo prevede l'inserimento di impianti di prima pioggia, consistenti in vasche di raccolta e depurazione delle acque di dilavamento della sede autostradale. Tali vasche sono previste completamente interrate e devono essere accessibili dalla Società Autostrade. Si ritiene che la sola servitù di occupazione permanente del suolo, senza ricorrere all'esproprio dei terreni, sia sufficiente per garantire la realizzazione e la gestione degli impianti. In questo modo si potrà evitare di interrompere, con recinzioni o con altri manufatti delimitanti la proprietà, il continuum dei terreni aperti limitrofi alla sede autostradale.

3.5. aspetti relativi all'impatto acustico: secondo quanto previsto nella Valutazione di Impatto Ambientale, al fine di mitigare il rumore prodotto dall'Autostrada A1, oltre alla predisposizione di asfalti porosi e di giunti elastici in corrispondenza dei viadotti è stata prevista la realizzazione di barriere antifoniche, atte a impedire la propagazione del rumore verso i recettori esistenti. Le barriere sono state progettate con altezze variabili. Secondo le simulazioni ante/post operam, effettuate dalla Società Autostrade, tali sistemi di progetto permetteranno una significativa riduzione del rumore per la maggior parte dei ricettori posti sul territorio interessato. Il suddetto miglioramento deriva soprattutto dal fatto che i recettori attualmente esposti ad una rumorosità "diretta" saranno schermati dalla realizzazione di barriere. La realizzazione di barriere lungo l'attuale percorso, come evidenziato dalle misurazioni ante operam, sarebbe stato comunque un obbligo della Società Autostrade, anche senza la realizzazione della terza corsia, in quanto gli attuali limiti di rumorosità risultano in molti casi superiori a quanto previsto dalla Legge. Per quanto detto appare dunque opportuno prevedere un investimento tecnico ed economico superiore a quello proposto, senza limitarsi a prevedere lo stretto necessario per rientrare nei limiti di legge. La realizzazione della terza corsia autostradale dovrà essere l'occasione per effettuare un radicale miglioramento del clima acustico di un territorio che in questi ultimi decenni ha subito un notevole disturbo acustico e di vibrazioni dall'infrastruttura autostradale. Per quanto detto, nell'ottica di una corretta compensazione costi/benefici, si ritengono fondamentali due principi che dovranno essere seguiti in fase di VIA :

- i ricettori investiti da una rumorosità superiore a quanto previsto dalla normativa dovranno essere opportunamente protetti dal rumore al fine di rientrare a livelli di legge (sia per i ricettori in fascia A e B sia i ricettori esterni a tale fascia);
- nessun ricettore dovrà subire un peggioramento del clima acustico.

Per quanto sopra si richiede che gli interventi di mitigazione acustica siano effettuati secondo il seguente ordine di intervento:

- intervento diretto alla sorgente;
- intervento lungo la via di propagazione in prossimità della fonte di rumore;
- intervento lungo la via di propagazione in prossimità del ricettore;
- interventi diretti sul ricettore.

Considerato che gli interventi diretti sul ricettore determinano una minore vivibilità dell'abitazione e del resede annesso si richiede che tali interventi vengano utilizzati esclusivamente nel caso in cui sia dimostrata l'impossibilità di bonifica con le migliori tecnologie disponibili.

Le tipologie delle opere a barriera dovranno essere concordate con l'Amministrazione Comunale, sia in relazione alle caratteristiche estetiche che a quelle tecniche.

Per ogni intervento di bonifica diretto sul ricettore proposto dovrà essere prodotto uno specifico studio che dimostri l'impossibilità di ridurre la rumorosità all'origine o lungo la via propagazione.

L'effettiva riduzione di 3 db, determinata dal manto autostradale previsto rispetto all'attuale, dovrà essere verificata con prove sperimentali. Si ritengono necessarie attente verifiche prima di considerare certa la riduzione di 3 dB su tutto l'asse autostradale, in particolare nei tratti in salita dove il rumore dei motori dei mezzi pesanti diventa non trascurabile rispetto a quello di rotolamento dei pneumatici.

Per quanto concerne le metodologie utilizzate per costruire il modello previsionale di impatto acustico appare non adeguato il sistema utilizzato per definire la "concorsualità" delle fonti di rumore. Considerare infatti paritetico il contributo dell'autostrada e delle strade provinciali presenti sul territorio appare non idoneo. Nelle ore notturne il traffico veicolare delle strade indicate come "sorgente concorsuale" risulta pressoché assente; al contrario l'asse autostradale è interessato da un forte traffico di veicoli pesanti. Applicare un principio generalizzato di concorsualità "paritetico" risulta inoltre non adeguato in tutte le situazioni in cui il lato dell'edificio esposto ai rumori "autostradali" risulta in realtà schermato dall'edificio rispetto a onde acustiche propagate da veicoli marcianti su altre strade.

Si ritiene inoltre inadeguato, in uno studio di Valutazione di Impatto Ambientale, limitare lo studio dell'impatto acustico ai soli edifici prossimi alla fascia B. Si richiede pertanto che lo studio previsionale di impatto acustico sia esteso per tutti i recettori a 500 ml. Nel caso in cui la morfologia del territorio e la sorgente di rumore abbiano caratteristiche particolari, tali da determinare trasmissione di rumore a maggiore distanza, lo studio dovrà essere effettuato anche oltre i 500 ml, fino a dove cioè l'impatto acustico dell'asse autostradale diventa trascurabile.

Per contribuire all'abbattimento dell'inquinamento acustico e atmosferico si dovranno realizzare, preferendole alle barriere artificiali, modellamenti morfologici (dune, rilevati, ecc.) con barriere vegetali atte a fissare le particelle inquinanti e ad assorbire i rumori, impedendone la riflessione e la propagazione. Ove non sia altrimenti fattibile, si dovranno prevedere barriere artificiali assorbenti di alta qualità formale, se del caso affiancate da fasce boscate con le caratteristiche sopra descritte.

Appare evidente estendere la protezione dall'inquinamento acustico a tutto il nastro autostradale, anche ove non direttamente interessato dall'ampliamento.

- 3.6. i requisiti di compatibilità territoriale, urbanistica, paesaggistica e ambientale sopra indicati dovranno essere verificati preliminarmente in sede di progetto, durante l'esecuzione dei lavori e successivamente alla conclusione degli stessi. Il loro rispetto dovrà essere garantito da appositi impegni sottoscritti dalle parti.

Per garantire un monitoraggio costante delle opere si dovrà prevedere la creazione di un Osservatorio di cui facciano parte, oltre ai rappresentanti degli enti locali interessati (Regione, Provincia e Comuni), degli enti preposti al controllo del territorio e dei servizi (ARPAT, ASL, gestori dei servizi di rete), anche esponenti delle associazioni di base e dei cittadini. Questo Osservatorio dovrà operare in stretta collaborazione con quello già attivato per la tratta Firenze Sud-Incisa Valdarno.

- 3.7. per la movimentazione dei mezzi di cantiere dovrà essere utilizzata, salvo casi eccezionali, la stessa sede autostradale. Si dovrà inoltre concordare con le Amministrazioni Comunali un piano dettagliato delle operazioni di cantiere che interessano le infrastrutture di quest'ultime (viabilità, fognature, acquedotti, ec.), in modo da ridurre al minimo le ricadute sulla vita delle popolazioni locali.
- 3.8. Nella scelta delle Ditte appaltatrici delle opere si dovrà assumere come criterio base la garanzia della regolarità della posizione dei dipendenti, del rispetto dei diritti dei lavoratori e delle norme sulla sicurezza nei luoghi di lavoro.
- 3.9. Per il monitoraggio dei livelli di inquinamento acustico e atmosferico, la Società Autostrade dovrà mettere sin da ora a disposizione delle Amministrazioni Comunali tutti gli strumenti tecnici che consentano le opportune verifiche (centraline, ecc.).
- 3.10. Per garantire un migliore rapporto qualitativo tra le opere e il territorio attraversato, si richiede uno specifico progetto di paesaggio predisposto da specialisti della materia. Tale progetto, che dovrà occuparsi degli aspetti ecologici e formali, dovrà proporre soluzioni su tutta la tratta e dovrà sviluppare, con particolare attenzione, soluzioni condivise in corrispondenza dei punti più critici del tracciato.

CONSIDERAZIONI RELATIVE AL TERRITORIO DEI SINGOLI COMUNI ATTRAVERSATI.

4. Comune di Incisa in Val d'Arno.

Nel tratto che interessa il territorio comunale di Incisa in Val d'Arno (dal Km 317+265.00 al Km 318+500.00 - mezzeria del Fiume Arno) il Progetto presentato dalla Soc. Autostrade per l'Italia S.p.A. prevede il prolungamento dell'ampliamento alla 3^a Corsia del tratto Firenze Sud-Incisa, realizzato interamente a valle, nonché la costruzione di un nuovo ponte sul Fiume Arno (per il traffico in direzione Nord).

Gli interventi da realizzare nel territorio del Comune di Incisa sono pertanto i seguenti:

- Costruzione del rilevato necessario per l'ampliamento della sede autostradale, da realizzarsi quasi totalmente in adiacenza al rilevato esistente;
- Costruzione del nuovo ponte sul Fiume Arno, della lunghezza di ml 270 circa, che interessa solo in parte il territorio di Incisa;
- Prolungamento del sottoattraversamento del Fosso campestre posto in prossimità del Km 317+500;
- Prolungamento del sottoattraversamento della Strada Comunale del Pian dell'Isola;
- Prolungamento del sottoattraversamento del Fosso del Burchio;
- Posa in opera di barriere acustiche in corrispondenza delle Casa Montelfi e Casella (lato a valle) e in corrispondenza della Fraz. del Burchio (lato a monte);

4.1 La progettazione esecutiva dei lavori in oggetto dovrà porre particolare attenzione all'aspetto dell'inquinamento acustico, specialmente nei tratti adiacenti alle case sparse e alla Frazione del Burchio. Gli accorgimenti per la eliminazione o la mitigazione dell'inquinamento acustico

dovranno avere un minimo impatto ambientale: si raccomanda pertanto, dove possibile, l'uso di sistemi naturalistici quali la realizzazione di terrapieni, barriere verdi, piantumazioni, ecc.).

In corrispondenza della Fraz. Burchio, nel tratto in cui la autostrada passa su rilevato e sul viadotto, prevedere la installazione di barriere antirumore allo scopo di proteggere l'abitato del Burchio e la Zona Artigianale/Industriale adiacente;

Nella progettazione esecutiva degli interventi di mitigazione dell'Impatto acustico si invita a tenere conto di quanto contenuto nel Piano di Classificazione Acustica del Comune di Incisa in Val d'Arno, approvato con Delibera di C.C. n. 110 del 04.11.2004;

4.2 Il Comune di Incisa fa presente le proprie preoccupazioni per le problematiche idrogeologiche dell'intera zona, la quale è interessata da numerose infrastrutture a carattere nazionale, con una notevole presenza di ponti, viadotti, gallerie e rilevati;

A tal proposito si raccomanda l'uso di particolari precauzioni nella progettazione del nuovo ponte sul Fiume Arno e delle relative opere di spalla e di fondazione, nella progettazione della nuova galleria sotto la collina con sovrastante Casa Canniccio, nella realizzazione e successiva piantumazione del terrapieno a sostegno della nuova carreggiata autostradale;

4.3 Si evidenziano inoltre le problematiche con ripercussioni sul traffico locale legate alla presenza di cantieri e campo base in prossimità della Strada Regionale n. 69, alcuni dei quali atti anche alla produzione di calcestruzzi e bitumi;

4.4 Il Comune di Incisa chiede inoltre che in occasione dei lavori di realizzazione degli interventi proposti sia provveduto anche al restauro e recupero del Ponte di Bruschetto, per il quale esiste già un progetto preliminare redatto dalla Provincia di Firenze, posto sul Fiume Arno in prossimità del nuovo Ponte autostradale,;

4.5 Il Progetto esecutivo dei lavori in oggetto dovrà approfondire gli aspetti della cantierizzazione delle operazioni, allo scopo di limitare al minimo i disagi per la viabilità della zona interessata dai lavori e conseguentemente per la popolazione locale. In particolare si richiede quanto segue:

- la movimentazione dei materiali di scavo e di riporto dovrà avvenire esclusivamente attraverso le piste realizzate all'interno dell'ampliamento del tracciato autostradale;
- la movimentazione dei materiali pregiati (Sottofondi e conglomerati) provenienti dalle cave poste in provincia di Arezzo, dovrà avvenire in Autostrada, limitando a minimo la percorrenza dei mezzi di trasporto sulla Viabilità locale;

- il progetto esecutivo dei lavori dovrà prevedere che i lavori di ampliamento saranno organizzati in modo tale da sopportare comunque il traffico autostradale, escludendo quindi l'uso alternativo della viabilità locale.

4.6 Il Comune di Incisa chiede infine che la Soc. Autostrade per l'Italia S.p.a. preveda la progettazione e

la costruzione di una Viabilità di sicurezza, a servizio della Zona Industriale "Grati", posta in Comune di Reggello, ma frontistante l'Abitato del Capoluogo di Incisa, nella quale è presente lo Stabilimento industriale S.I.M.S., classificato come "Industria a rischio di incidente rilevante".

Incisa in Val d'Arno, 05.09.2011

COMUNE DI INCISA IN VAL D'ARNO

Provincia di Firenze

3° Settore – Assetto e Gestione del territorio

D.Lgs. 18.08.2000, n. 267 - art. 49.

Pareri allegati alla proposta di deliberazione avente ad

OGGETTO: Art. 23 Dlgs 152/2006 e smi, art.63 L.R. 10/2010 e s.m.i. - Procedimento per l'espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale di competenza statale relativo a Autostrada A1 Milano-Napoli - ampliamento alla terza corsia del tratto Incisa-Valdarno: Parere.

In ordine alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione surrichiamata si esprime, ai sensi e per gli effetti dell'art. 49, del D.Lgs. 18.08.2000, n. 267 il seguente parere:

FAVOREVOLE

Incisa in Val d'Arno, li 05 Settembre 2011.

IL RESPONSABILE DEL SETTORE

F.to (Dott. Arch. Renzo Fazzini)

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto

IL SINDACO
F.to (Fabrizio Giovannoni)

IL VICE SEGRETARIO COMUNALE
F.to (Dr.ssa Luisella Gori)

Copia della presente deliberazione è pubblicata in data 9.09.2011 all'Albo Pretorio e vi rimarrà per quindici (15) giorni consecutivi ai sensi dell'art. 124 del D.Lgs. 18.08.2000, n. 267.

Registrata al n. 553

Incisa in Val d'Arno, li 9.09.2011

IL MESSO COMUNALE
(Maria Rillo)



ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è **diventa esecutiva il 8.09.2011.**

perché la stessa è stata dichiarata **immediatamente eseguibile**, ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. n. 267/2000.

per la decorrenza del termine di giorni **DIECI** dalla sua pubblicazione all'Albo Pretorio (art. 134, comma 3, D.Lgs. n. 267/2000).

Incisa in Val d'Arno, li 9.09.2011

IL VICE SEGRETARIO COMUNALE
F.to (Dr.ssa Luisella GORI)

La presente è copia conforme all'originale, in carta libera per uso amministrativo.

p. L'UFFICIO SEGRETERIA
(Cristiana Pasquini)

Incisa in Val d'Arno, li 9.09.2011