



*Ministero della Transizione Ecologica*

**Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS**

**\* \* \***

**Parere n. 123 del 6 luglio 2021**

<b>Progetto:</b>	<p><b><i>Parere ex art. 9 D.M. 150/2007.</i></b></p> <p><b>Progetto Autostrada A1 Milano-Napoli ampliamento alla terza corsia Barberino di Mugello-Incisa. Tratto Firenze Sud-Incisa. Variante San Donato (Lotto 2)</b></p> <p><b><i>Proroga dei termini di validità del decreto di compatibilità ambientale D.M. 11 del 21/01/2015 successivamente modificato con D.M. 143 del 27/05/2016</i></b></p> <p><b>ID_VIP 6117</b></p>
<b>Proponente:</b>	<b>Società Autostrade per l'Italia S.p.A.</b>

## **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:**

- con istanza ex art. 25, c.5 del d.lgs 152/2006 di cui alla nota prot. ASPI/8670 del 15/05/2021 acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con prot. n. MATTM/52846 del 18/05/2021, la Società Autostrade per l’Italia S.p.A. (d’ora in poi, proponente) con ha chiesto che venisse prorogata di 5 anni, “ridefinendone la scadenza a maggio 2026”, l’efficacia del decreto di compatibilità ambientale del D.M. n. 11 del 21/01/2015 (decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo ) relativo al progetto “Autostrada A1 Milano – Napoli Ampliamento alla terza corsia Barberino di Mugello – Incisa. Tratto: Firenze Sud – Incisa. Variante San Donato (Lotto 2)”;
- con nota prot. MATTM/54302 del 21/05/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA/VAS (d’ora innanzi, Commissione) con prot. CTVA/2651 del 21/05/2021, la Divisione ha disposto “*l’avvio dell’istruttoria tecnica presso codesta Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA/VAS alla quale si chiede 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, e se via siano, quindi, le condizioni per la concessione della proroga richiesta*”;
- con nota prot. MATTM/54304 del 21/05/2021, acquisita al prot. CTVA/2650 del 21/05/2021, la Divisione ha comunicato alla Commissione la procedibilità dell’istanza e ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica affidata al G.I. 3 e al suo Referente;

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

- con Parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS n. 1252 del 7 giugno 2013 è stato espresso parere positivo con prescrizioni sul progetto “Autostrada A1 Milano-Napoli. Ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze Sud-Incisa Valdarno. Variante San Donato” ;

- con decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo D.M. n. 11 del 21/01/2015 è stata espressa *“la compatibilità ambientale del progetto relativo alla realizzazione dell'ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze Sud – Incisa Valdarno: Variante San Donato dell'Autostrada A1 Milano-Napoli, ricadente nel territorio dei Comuni di Bagno a Ripoli e Rignano sull'Arno (FI) [...]”* subordinata al rispetto di una serie di prescrizioni;
- il predetto D.M. 11 del 21/01/2015 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”*;
- il sopra citato decreto di compatibilità ambientale D.M. 11 del 21/01/2015 è stato modificato con il D.M. 143 del 27/05/2016; le modifiche apportate hanno riguardato la sola attribuzione al Comitato di Controllo, istituito presso l'allora Ministero dell'ambiente, della verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali in precedenza attribuite alla Regione Toscana ed all'Autorità di Bacino del fiume Arno, al fine di semplificare ed uniformare lo svolgimento delle relative attività di verifica;
- l'estratto del decreto di compatibilità ambientale D.M. n. 11 del 21.01.2015, è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 119 Parte II del 06 ottobre 2016;
- in data 2 dicembre 2016 la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS ha approvato il parere n. 2248, relativo a *“Autostrada A1 Mi-Na, ampliamento alla III corsia Barberino di Mugello - Incisa Valdarno, tratta Firenze Sud - Incisa Valdarno, variante San Donato. DEC/VIA/11, del 21/01/2015, prescrizione B.14, realizzazione alternativa progettuale”*, nel quale *“ritiene di escludere la presenza di difformità, tra quanto proposto dalla Società ASPI S.p.A. e quanto previsto dal decreto VIA n. 11 del 21/01/2015, in termini di efficacia dell'intervento sulla mitigazione del rumore relativamente al progetto dell'Autostrada A1 Milano-Napoli - Ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze Sud - Incisa Valdarno - Variante San Donato”*.

#### **DATO ATTO altresì**

- Il presente parere ha ad oggetto la valutazione se, alla luce della documentazione fornita, sia possibile ritenere confermate le valutazioni già effettuate nell'ambito della procedura conclusasi col decreto di compatibilità ambientale D.M. n. 11 del 21/01/2015, modificato con il D.M. 143 del 27/05/2016, relativo al progetto *“Autostrada A1 Milano-Napoli ampliamento alla terza corsia Barberino di Mugello-Incisa. Tratto Firenze Sud-Incisa. Variante San Donato (Lotto2)”* e se via siano, quindi, le condizioni per la concessione della proroga richiesta;
- giusta la nota sub 3 il proponente ha allegato all'istanza di proroga, oltre alla documentazione fiscale, una *“Relazione esplicativa”* di verifica invarianza dello stato dei luoghi e del progetto rispetto al contesto oggetto dello studio di impatto ambientale originario; - Relazione esplicativa di richiesta proroga e Diagramma dei Lavori a base di gara.

### **CONSIDERATO che:**

- nella verifica si tiene conto dei pareri e decreti precedentemente approvati e, in particolare:
  - o Pareri della Commissione n.1252 del 7 giugno 2013 e n. 2248 del 2 dicembre 2016.;
  - o del decreto del MATTM (di seguito, MITE) di concerto con il MIBACT (di seguito, MIC) n. 11 del 21/01/2015 e n. 143 del 27/05/2016;

### **EVIDENZIATO che**

I dati, compresi quelli tabellari e cartografici, posti a base della presente istruttoria, sono quelli tratti dalla Relazione esplicativa recante “*AUTOSTRADA (A1): MILANO-NAPOLI Tratto: Firenze Sud – Incisa Variante San Donato. Richiesta di proroga dell’efficacia temporale del DecVIA DM n.11 del 21/01/2015, ai sensi dell’art. 25 comma 5 del DLgs 152/06*” allegata all’istanza di proroga in oggetto, consultabile sul portale delle valutazioni ambientali del MITE all’indirizzo <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/460>, cui il presente parere espressamente rinvia per i dati di riferimento.

La Relazione Esplicativa è così articolata:

1. premessa
2. inquadramento territoriale e vincolistico
3. iter approvativo
4. stato di attuazione dell’opera
5. ottemperanza alle prescrizioni VIA
6. motivazioni della richiesta di proroga
7. approfondimento trasportistico
8. considerazioni sugli impatti ambientali.

Oggetto dello Studio di Impatto Ambientale (d’ora in poi, SIA) redatto nel Maggio 2011, ai sensi del DLgs 152/2006 e s.m.i., e approvato con DecVIA DM n.11 del 21/01/2015 è la soluzione progettuale definitiva denominata “*Variante San Donato*” posta a cavallo dell’attraversamento in sotterraneo delle attuali gallerie San Donato, riguardante il tratto che si sviluppa dal km 6+244 al km 12+245 del complessivo tratto Firenze Sud – Incisa Valdarno del progetto di ampliamento alla terza corsia dell’Autostrada A1 Milano – Napoli, progetto quest’ultimo il cui iter (VIA e pubblicazione del SIA) risale al luglio 2005.

### **Motivazione della richiesta di proroga**

Come riportato nella Relazione esplicativa, la necessità di una proroga scaturisce dal ritardo e dallo sfasamento dell’inizio dei lavori della Variante San Donato (Lotto 2), dovuti come già riportato nel cap. 3 (iter approvativo) all’entrata in vigore del D.Lgs. 50/2016 e successivamente delle NTC 2018, riconducibili al divieto di affidamento in house e alla necessità conseguente di una gara ad evidenza pubblica per i lavori residui, peraltro avviata solo dopo la revisione del progetto per l’adeguamento alle Norme Tecniche per Costruzioni ed. 2018, come richiesto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dopo l’approvazione del progetto da parte dello stesso Ministero. Le procedure di gara sono ancora in corso e, pertanto, si è verificato un considerevole slittamento dei tempi di consegna lavori, anche per il completamento delle procedure espropriative.

### **Inquadramento territoriale e Vincolistico**

Il tratto oggetto di variante è compreso interamente nel territorio della Provincia di Firenze e interessa, a partire da nord, il Comune di Bagno a Ripoli e il Comune di Rignano sull'Arno.

Lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) è stato redatto ai sensi del DPCM 27/12/88, e pertanto articolato nei tre quadri di riferimento: Quadro programmatico; Quadro progettuale e Quadro ambientale.

#### **Quadro Programmatico riferito al 2011**

Contiene l'analisi della coerenza del progetto rispetto alla pianificazione vigente nel 2011, anno di pubblicazione dello Studio; in particolare sono stati analizzati Piani e Programmi di:

- Regione Toscana
- Provincia di Firenze
- Autorità di Bacino del Fiume Arno
- Comunità Montana
- Comune di Bagno a Ripoli
- Comune di Rignano sull'Arno
- Centro Nazionale delle Ricerche (CNR) - progetto CORINE
- Parlamento Italiano - archivio legislativo

Dalla Regione Toscana - sportello cartografico, sono stati acquisiti i dati relativi a:

- Comunità montane (scala 1:25.000)
- Comprensori di bonifica (scala 1:50.000)
- Aree svantaggiate (scala 1:50.000)
- Zone depresse (scala 1:50.000)
- SEL Sistemi Economici Locali (scala 1:50.000)
- Aree protette, progetto Bioitaly
- Piano di Indirizzo Territoriale (PIT)

#### **Quadro programmatico aggiornato alla data della presentazione dell'istanza di proroga:**

Sebbene la pianificazione posta a base del SIA sia stata aggiornata e/o modificata, non risultano elementi di novità rispetto a quanto previsto dagli strumenti di pianificazione analizzati in sede di VIA; pertanto la valutazione di coerenza del progetto rimane invariata, in quanto le aree attraversate hanno mantenuto la stessa destinazione d'uso e presenza di vincoli.

In particolare:

#### **Pianificazione territoriale- Città metropolitana di Firenze.**

Con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 1 del 10/01/2013 è stata approvata la variante di adeguamento del PTCP, ai sensi dell'art.17 della L.R. 1/05, divenuta efficace dal 13 marzo 2013, data di pubblicazione del relativo avviso di approvazione sul BURT n°11 del 13.03.2013.

Nel SIA l'analisi territoriale effettuata aveva preso in considerazione le risorse idriche, le emergenze naturalistiche, i biotopi, i manufatti storici di particolare interesse e i siti archeologici, le sorgenti e i pozzi, con particolare riferimento a quanto indicato dal P.T.C.P. di

Firenze. Gli stralci degli elaborati aggiornati relativi alla Struttura del Paesaggio ed allo Statuto del territorio, confermano quanto precedentemente previsto nel PTCP del 2005.

#### *Carta della struttura:*

Nel primo tratto della variante, il tracciato lambisce una zona estesa a nord di oliveti, intervallati da qualche vigneto, a sud il territorio è per lo più occupato da aree boscate vincolate.

#### *Statuto del Territorio:*

L'autostrada attraversa il territorio aperto, che rappresenta le aree esterne agli insediamenti urbani, e comprende perciò gran parte della superficie provinciale con prevalenza delle destinazioni agricole e forestali, con tutti i centri minori, borghi, casali sparsi, in gran parte di rilevanza storica, che sono parte integrante del paesaggio nel quale si trovano. Il tracciato costeggia verso sud *“Ambiti di riferimento per l'istituzione di parchi, riserve e aree naturali protette di interesse locale”*, normati dall'Art.10 NTA - *Sono definiti ambiti di riferimento 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, florifauistica, 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”*.

#### **Pianificazione comunale. Comune di Bagno a Ripoli**

Dal km 6+244.70 al km 9+200 il tracciato interessa il Comune di Bagno a Ripoli, il cui Piano Strutturale è stato approvato in via definitiva dal Consiglio Comunale con Delibera n. 103 del 27 luglio 2011. Con delibera del C.C. n. 40 del 21 aprile 2015 è stato definitivamente approvato il *“Nuovo Regolamento Urbanistico”* e la *“Variante al Piano Strutturale”* efficace dal 5 giugno 2015, dopo la pubblicazione sul BURP n. 28 del 20 maggio 2015.

Dagli stralci aggiornati relativi a vincoli e tutele nell'area di intervento, risulta:

Nel tratto iniziale dell'intervento, il tracciato interseca marginalmente la fascia di rispetto di *“Fiumi torrenti e corsi d'acqua rilevanti ai fini paesaggistici”* ai sensi dell'art. 142, comma 1 lett. c del D.Lgs.42/2004 (Borro S. Giorgio che scorre a nord dell'A1) e, fino al km 7+700 circa, attraversa un'area soggetta a *“Vincolo idrogeologico”* ai sensi del R.D. 3267/23.

Al km 9+100 viene interferita un' *“Area di rispetto cimiteriale”* (loc. La Dritta), ai sensi del T.U. 1265/31.

#### **Pianificazione comunale. Comune Rignano sull'Arno.**

Dal km 9+200 circa a fine intervento il tracciato interessa il comune di Rignano sull'Arno, il cui Piano Strutturale è stato approvato con Delibera del Consiglio Comunale n°53 del 22.12.2014.

#### *Sistema funzionale infrastrutturale*

L'adeguamento del Piano Strutturale Comunale ha recepito la previsione di ampliamento dell'infrastruttura Autostradale, come risulta dalla relazione che riporta la cartografia del Progetto di Piano e il quadro conoscitivo di riferimento relativo alla Carta dei vincoli sovracomunali, ai Beni culturali paesaggistici e agli altri Vincoli e limitazioni ex lege. Dalla documentazione risulta che il progetto interferisce marginalmente con la fascia di rispetto di *“Fiumi torrenti e corsi d'acqua rilevanti ai fini paesaggistici”* ai sensi dell'art. 142, comma 1

lett. c del D.Lgs.42/2004 (Fosso di Troghi che scorre a nord del tracciato autostradale). Inoltre, il tratto si inserisce all'interno del "Vincolo idrogeologico" ai sensi del R.D. 3267/23 e si affianca nei pressi del km 9+700, in carreggiata direzione Incisa, a "Territori coperti da foreste e boschi o danneggiati dal fuoco sottoposti a vincolo di rimboschimento" e "vincolo paesaggistico" ai sensi dell'art.142, comma 1 lett. g del D.Lgs. 42/2004.

In sintesi, confermando quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale del 2010, la variante di San Donato non interferisce con il quadro di riferimento programmatico aggiornato.

In particolare, dall'esame dei documenti del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), non si rilevano elementi di novità rispetto a quanto già valutato nella VIA. Anche dal confronto tra l'intervento in progetto e gli strumenti di pianificazione comunale, non si rilevano elementi di novità rispetto a quanto già valutato nella VIA e non risultano situazioni di conflitto alla realizzazione dell'opera pubblica in esame, come del resto risulta dal fatto che l'ampliamento dell'infrastruttura autostradale è riportato nello strumento urbanistico del Comune di Rignano sull'Arno, che è stato aggiornato recentemente.

### **Approfondimento trasportistico VIA**

Il confronto fra i dati del traffico considerati nello Studio di Traffico contenuto nello Studio di Impatto Ambientale (2005) ed i dati più attuali contenuti nello Studio di Traffico sviluppato a supporto del Progetto Esecutivo (2018), risulta dalla tabella di confronto che riporta i dati relativi al TGMA (Traffico Giornaliero Medio Annuo) disaggregati per classi (leggeri, pesanti e totali) e distinti in base allo scenario temporale (cap. 7).

I dati di traffico 2002 considerati nel SIA risultano pari a 59.066 Veicoli Teorici Giornalieri Medi Annuo (VTGMA), paragonabili a quelli registrati nel 2016 (60.054) ed utilizzati per l'aggiornamento dello studio contenuto nel Progetto Esecutivo; inoltre, le variazioni che si osservano negli scenari progettuali dei due studi, rispettivamente al 2020 ed al 2025, 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.

### **Considerazioni sugli impatti ambientali**

I dati risultano dall'analisi puntuale di ogni componente ambientale e della sua variazione rispetto a quanto valutato nel SIA, in base alla variazione dei dati di traffico, ai dati ambientali disponibili a livello regionale e in base agli esiti del monitoraggio ambientale ante operam già eseguito: infatti, come richiesto nella VIA e previsto nel progetto, ASPI ha predisposto un Piano di Monitoraggio Ambientale che è stato approvato dal Comitato di Controllo A1 istituito dal MiTE come prescritto dal DECVIA.

Pertanto, le componenti ambientali valutate nella VIA sono state oggetto di un monitoraggio ambientale ante operam, che si è svolto nel periodo da settembre 2012 a marzo 2018, con tempistiche e frequenze specifiche per ogni componente ambientale, i cui esiti, validati dallo stesso Comitato di Controllo A1, confermano sostanzialmente la qualità ambientale già valutata nella VIA, come meglio descritto nel seguito.

### **ATMOSFERA**

La previsione di minori flussi di traffico comporta una conseguente riduzione degli impatti attesi rispetto alle previsioni elaborate nel SIA e valutate nel corso della procedura VIA.

Per quanto riguarda la componente atmosfera, nell'ambito del SIA è stata analizzata la qualità dell'aria nella Provincia di Firenze mediante i dati delle centraline di monitoraggio della qualità dell'aria di ARPAT e alcune campagne di monitoraggio con mezzo mobile e con campionatore sequenziale. Rispetto allo stato di qualità dell'aria descritto nel SIA, si evidenzia che negli ultimi anni si è verificato un generale miglioramento, come si può osservare dall'andamento dei principali parametri rilevati dalle centraline ARPAT Toscana nelle provincie di Firenze e Arezzo riportati nei grafici di riferimento che confermano il trend di riduzione per tutti gli inquinanti, evidenziando un miglioramento rispetto al punto di partenza ipotizzato nel SIA del 2011.

Inoltre, in fase di monitoraggio ambientale è stata installata una centralina fissa per il monitoraggio della qualità dell'aria in corrispondenza dell'abitato di San Donato in Collina. La centralina è ubicata nei pressi di un nucleo residenziale costituito da vari edifici stabilmente abitati ubicati in prossimità del tracciato autostradale dell'A1, che corre a valle a circa 300 metri, con l'intento di determinare la qualità dell'aria prima dell'inizio delle lavorazioni legate all'ampliamento alla terza corsia dell'autostrada Milano - Napoli (A1), nel tratto compreso tra Firenze sud e Incisa Valdarno.

I principali inquinanti monitorati sono il monossido di carbonio CO, il biossido di azoto NO<sub>2</sub>, il benzene C<sub>6</sub>H<sub>6</sub> e la frazione inalabile delle polveri PM<sub>10</sub> i cui valori come emerge dalla tabella di riferimento, risultano inferiori coi valori limite per detti inquinanti stabiliti dal D.lgs. 13.8.2010 n. 155 con qualche sporadico superamento del valore giornaliero di PM<sub>10</sub> (agosto 2014 – dicembre 2017: 5 superamenti rispetto ai 35 annui consentiti). Inoltre, i parametri rilevati dalla centralina per la qualità dell'aria nell'abitato di San Donato risultano in linea con quanto rilevato dalle centraline ARPAT, come evidenziato dal grafico sotto riportato relativo al parametro PM<sub>10</sub> per l'anno 2017. Si osserva come i dati rilevati dalla centralina installata nell'ambito del PMA risultino mediamente inferiori a quelli delle centraline ARPAT.

### RUMORE

Anche per questa componente, la previsione di minori flussi di traffico comporta una conseguente riduzione degli impatti attesi rispetto alle previsioni elaborate nel SIA e valutate nel corso della procedura VIA. In particolare, si evidenzia che nel Progetto Esecutivo sono confermate tutte le mitigazioni approvate in VIA che risultano, quindi, caratterizzate da un fattore di cautela rispetto ai dati traffico più aggiornati che risultano inferiori.

In fase di Studio di Impatto Ambientale e di progettazione, è stato caratterizzato il clima acustico dell'area interessata dall'intervento autostradale, sia per individuare gli interventi di mitigazione acustica necessari (barriere antirumore), sia per valutare gli eventuali impatti legati alla fase di cantierizzazione dell'opera stessa. Analogamente, il PMA prevede punti di misura finalizzati alla verifica dell'esercizio tramite misure settimanali e punti di misura finalizzati alla valutazione delle attività di cantiere con misure di 24 ore. I dati di monitoraggio ante operam non hanno evidenziato anomalie o variazioni rispetto a quanto evidenziato in precedenza.

### AMBIENTE IDRICO

Da un punto di vista idrografico il tracciato della variante San Donato intercetta alcuni corsi d'acqua significativi, fra cui vari affluenti del Borro San Giorgio e del Fosso di Troghi.

Risulta inoltre interessato dagli interventi di ampliamento anche il Borro di San Donato che, pur non essendo intercettato direttamente dal tracciato autostradale della variante, verrà interessato, insieme ai suoi affluenti (Fosso Taiano, Fosso Pratellino, Borro di San Giorgio e Borro di Querceto), dalla realizzazione del rimodellamento morfologico di San Donato previsto in corrispondenza della progressiva autostradale km 309.



I corsi d'acqua intercettati dal tracciato della Variante San Donato si presentano come impluvi, o come aste di primo o secondo ordine, con uno spiccato comportamento torrentizio. Nell'area di studio il reticolo si presenta scarsamente ramificato, di tipo dendritico e con una buona densità di drenaggio.

Le caratteristiche dei corsi d'acqua principali interessati dall'intervento in oggetto sono state analizzate nell'ambito del SIA tramite campagne di indagini. Successivamente nell'ambito del PMA, è stato definito un programma di indagini, individuando i punti di misura in funzione degli interventi e della cantierizzazione, con particolare attenzione all'area del rimodellamento San Donato e della nuova Galleria San Donato.

Le zone di seguito indicate sono quelle interessate da interventi e lavorazioni potenzialmente interferenti con le acque superficiali, che sono oggetto di monitoraggio ambientale.

*“Fosso di Querceto”*. Il fosso di Querceto sarà interessato dalle lavorazioni autostradali e intersecherà il tracciato alla progressiva km 7+950. Il bacino idrografico sotteso ha una superficie di 1,56 km<sup>2</sup> e la lunghezza dell'asta principale è di 1.7 km. Per monitorare gli effetti verso valle delle eventuali interferenze con le lavorazioni autostradali sul fosso di Querceto si prevedono due sezioni di controllo ubicate rispettivamente una a monte ed una a valle del cantiere.

*“Borro San Donato”*. Il borro San Donato non interseca direttamente il tracciato autostradale, ma sarà interessato dalla realizzazione di due aree di cantiere. Il corso d'acqua si trova nel bacino del torrente Ema ed ha una lunghezza di 1,79 km alla confluenza con il borro San Giorgio. Per monitorare gli effetti verso valle delle eventuali interferenze con i cantieri autostradali sul borro San Donato si prevedono due sezioni di controllo ubicate rispettivamente una a monte ed una a valle dei cantieri.

*“Borro San Giorgio”*. Il borro San Giorgio viene interessato dal piano di monitoraggio principalmente perché in esso confluiscono il Borro San Donato e il Fosso di Querceto. A valle delle suddette confluenze verrà prevista una sonda multiparametrica o centralina in continuo per il monitoraggio dei parametri chimico-fisici (pH, conducibilità, temperatura) e della torbidità.

*“Fosso Gamberaia”*. Il fosso Gamberaia sarà interessato dalle lavorazioni autostradali principalmente perché scorre nei pressi dell'area di cantiere dell'imbocco sud variante Galleria San Donato. Il bacino idrografico sotteso ha una superficie di 1 km<sup>2</sup> e la lunghezza dell'asta principale è di 1.7 km. Per monitorare gli effetti verso valle delle eventuali interferenze con le lavorazioni autostradali sul fosso Gamberaia si prevedono due sezioni di controllo ubicate rispettivamente una a monte ed una a valle del cantiere.

*“Fosso Troghi”*. Il fosso Troghi non interseca direttamente il tracciato autostradale, ma sarà interessato dalla realizzazione di alcuni tratti della viabilità di servizio e costituisce inoltre il ricettore del fosso di Querceto, del fosso Piscinale e del fosso Ribugio. Alla confluenza col fosso Troghi gli ultimi due corsi d'acqua nominati, interessati direttamente dalle opere autostradali, presentano bacini imbriferi minimi (inferiori al km<sup>2</sup>) e non risultano regolarmente monitorabili. Per tale motivo per controllare gli effetti verso valle delle eventuali interferenze con le lavorazioni autostradali si prevedono tre sezioni di controllo ubicate rispettivamente una a monte della confluenza con il fosso di Querceto, una a valle della confluenza con il fosso Piscinale ed una a valle della confluenza col fosso Ribugio.

*“Fosso Farneto, Fosso delle Valli”*. Il fosso Farneto sarà interessato dalla realizzazione di un tombino. Il motivo principale per cui tale fosso è inserito nel piano di Monitoraggio è la presenza dell'area di lavoro prevista a monte del corso d'acqua, il quale si immette nel Fosso delle Valli nel punto di intersezione autostradale (progressiva 1+200 Tratta C). Per tale motivo

sono previste rispettivamente una sezione di controllo ubicata sul fosso Farneto a monte dell'autostrada A1 ed una sezione di controllo sul fosso delle Valli ubicata a valle dell'autostrada A1.

In aggiunta al monitoraggio Ante Operam di durata annuale previsto dal PMA approvato, visto il protrarsi delle operazioni di affidamento lavori, il Comitato di Controllo ha richiesto che per l'ambiente idrico venisse estesa temporalmente anche la fase di monitoraggio Ante Operam, al fine di verificare eventuali variazioni o evoluzioni indipendenti dalle lavorazioni che potessero verificarsi nel tempo.

Il monitoraggio eseguito non ha evidenziato criticità o anomalie particolari lungo i corsi d'acqua. Le variazioni dei parametri analizzati risultano in linea con gli andamenti stagionali e lo stato complessivo di qualità delle acque illustrato nel SIA.

### SUOLO e SOTTOSUOLO

In fase di SIA sono state definite le caratteristiche geologiche, geomorfologiche e idrogeologiche dell'area interessata dalle opere, con particolare attenzione alle interazioni con lo scavo della nuova galleria di San Donato e delle opere geotecniche maggiori.

Tali aspetti sono stati ulteriormente indagati e approfonditi nell'ambito della progettazione esecutiva e con il Piano di Monitoraggio Ambientale, che comprende le componenti Assetto del Territorio e Acque Sotterranee.

Al fine delle possibili interferenze dello scavo della galleria sulle risorse idriche sotterranee è stata definita una serie di controlli basata sulle evidenze in galleria e sul monitoraggio in superficie in corrispondenza delle captazioni e di piezometri realizzati lungo l'asse della futura galleria. La rete di misura individuata interessa molte delle captazioni (pozzi e sorgenti) ubicate all'interno delle aree di potenziale influenza della galleria San Donato e rappresentative delle diverse condizioni idrogeologiche. Il controllo è stato inoltre esteso anche a quelle captazioni che, pur presentando un basso rischio di isterilimento, risultano rilevanti per il loro uso attuale e futuro. Nell'ambito degli approfondimenti per la redazione degli studi idrogeologici, è stato effettuato un attento censimento delle captazioni presenti nell'area, estendendo le indagini anche alle captazioni vicine ma a basso rischio di isterilimento. Durante le operazioni di scavo delle gallerie, nel caso in cui il monitoraggio evidenziasse un'evoluzione anomala della falda, rispetto alle previsioni di impatto, sarà quindi possibile estendere la rete dei punti di misura sulla base del censimento effettuato in fase di progettazione. Infine sono previste indagini di tipo quali-quantitativo in corrispondenza delle eventuali acque intercettate dalle gallerie in corrispondenza degli imbocchi delle gallerie principali. La misura di portata delle venute d'acqua in galleria verrà effettuata in corrispondenza degli imbocchi e fornirà un dato cumulativo del totale di acqua drenata. Per quanto riguarda le captazioni acquedottistiche di Torre a Cona è stato definito un piano di monitoraggio dedicato, che prevede il controllo dei pozzi di Torre a Cona e di due piezometri ubicati in modo da evidenziare eventuali variazioni o andamenti anomali, che potrebbero verificarsi durante lo scavo della galleria.

Tutti gli approfondimenti sono stati istruiti e condivisi dal Comitato di Controllo.

Il monitoraggio ante operam effettuato non ha evidenziato situazioni particolari o criticità significative. Le variazioni negli andamenti della falda risultano coerenti con l'andamento stagionale e con quanto evidenziato nello studio di impatto ambientale.

### VEGETAZIONE

Nell'ambito del SIA sono state caratterizzate e descritte le unità vegetazionali presenti nell'area interessata dagli interventi.

In fase di redazione del PMA, l'attenzione si è focalizzata su un sito ubicato in prossimità delle aree direttamente interessate dagli interventi con le seguenti caratteristiche: il sito è esposto a Nord-Ovest ad un'altitudine di circa 228 m s.l.m.; è caratterizzato dalla presenza di vegetazione igrofila azonale. Si tratta di una tipologia interclusa in un mosaico di boschi a prevalenza di Cerro (*Quercus cerris*) e Roverella (*Quercus pubescens*), boschetti di Olmo campestre (*Ulmus minor*), robinieti, vegetazione prativa degli incolti e seminativi. La specie più abbondante è *Acer campestre* (*Acer campestre*), con un indice di abbondanza- dominanza discreto per specie quali *Alnus glutinosa* (Ontano nero) e *Corylus avellana* (Nocciolo). Il monitoraggio ante operam ha evidenziato variazioni coerenti con l'andamento stagionale e non sono state riscontrate anomalie o situazioni particolari che richiedano approfondimenti o valutazioni aggiuntive rispetto a quanto descritto e analizzato in fase di Studio di Impatto Ambientale.

### FAUNA

Per la componente fauna, nell'ambito delle attività del Comitato di Controllo, nel corso dell'anno 2017 è emersa la necessità di effettuare degli approfondimenti per quanto riguarda alcune specie protette, presenti negli ecosistemi fluviali e ripariali. In particolare a seguito di una segnalazione da parte del MiBACT – a seguito di un'interrogazione parlamentare nella seduta del 28.11.2016 -, il Comitato di Controllo ha richiesto ad Autostrade un'integrazione delle attività di monitoraggio in corso di esecuzione da parte di Spea Engineering, integrazione riferita alla presenza - oltre che di altre specie protette - del granchio di fiume (*Potamon fluvatile*) nell'area di San Donato in Collina nella quale, storicamente, è nota la presenza di questo crostaceo decapode.

Nel corso dell'anno 2017, oltre alle integrazioni del PMA, è stato pertanto sviluppato un approfondimento degli studi naturalistici e ambientali relativamente all'area di rimodellamento morfologico di San Donato, tramite indagini vegetazionali e faunistiche del bacino del Borro San Giorgio, che ha permesso di dettagliare le caratteristiche naturalistiche degli habitat presenti, sia per quanto riguarda l'area interessata dal rimodellamento, sia per quanto riguarda l'area più vasta dell'intero bacino idrografico, sotteso alla confluenza del Borro di San Giorgio nel Fosso dell'Antella.

Sulla base degli approfondimenti eseguiti, nonostante il progetto avesse già ottenuto la compatibilità ambientale con il DEC VIA sopra citato, è stato ritenuto opportuno sviluppare - riprendendo la documentazione del SIA redatto nel maggio 2011 congiuntamente al progetto definitivo della Variante S. Donato, e approvato con Dec/VIA 0000011 del 21/01/2015- un aggiornamento specifico sul tema della presenza di specie protette, così da confermare, anche alla luce degli approfondimenti svolti, le caratteristiche ecologiche locali e la compatibilità dei cantieri come approvati.

Come illustrato nel documento MAM\119979\NAT\IND\FAU\003, consegnato al Comitato di Controllo in data 23.01.2018, gli studi hanno permesso di verificare che la distribuzione della popolazione delle specie protette - granchio di fiume e salamandrina - interessa tutta l'area del bacino idrografico del borro S. Donato/S. Giorgio (torrente Isona), di cui l'area interessata dall'intervento autostradale rappresenta soltanto una quota modesta (circa il 10%).

L'approfondimento del SIA è stato svolto tramite il calcolo della sensibilità totale dell'area prima e dopo gli interventi, per valutare la stima degli impatti attesi considerando o meno la presenza delle specie protette ed è stato condotto secondo le indicazioni delle direttive europee, nazionali e regionali, nonché le linee guida dell'ISPRA e della Regione Toscana in tema di Valutazione di Impatto Ambientale.

In sintesi, confrontando i risultati dello Studio d'Impatto Ambientale approvato (Decreto VIA 0011 del 21/01/2015) con i risultati dell'approfondimento eseguito a seguito della richiesta del

Comitato di Controllo, si evidenzia una sostanziale coerenza tra le conclusioni che si possono trarre dai due studi. Per quanto riguarda la fauna, entrambi gli studi hanno evidenziato la presenza di specie di interesse conservazionistico legate soprattutto all'ambiente acquatico, segnalando i seguenti ordini di animali: anuri ed urodeli per gli anfibi (citati nel SIA e nel successivo approfondimento) ed i decapodi (granchio di fiume), citato nell'approfondimento; in entrambi i lavori eseguiti risulta poi riconosciuta l'importanza del sistema dei corsi d'acqua Borro San Giorgio – Borro San Donato per tutta la loro estensione e non solo nella zona interessata dal rimodellamento morfologico.

Dal punto di vista formale, in data 28.03.2018 il Comitato di Controllo si è espresso positivamente in merito alle conclusioni delle integrazioni di cui sopra, trasmesse da ASPI in data 23.01.2018 e ha richiesto un parere in merito alla DVA del Ministero dell'Ambiente (Prot.U 5-2018), che ha risposto positivamente con la presa d'atto del 06.06.2018 (prot. E 117/2018).

Successivamente a seguito del parere positivo della Regione Toscana del 06.12.2018 che richiedeva approfondimenti in merito alle misure di mitigazione, è stato definito un progetto di traslocazione delle specie protette, che prevede la cattura e la successiva traslocazione delle specie protette in alcuni siti esterni ai cantieri.

Il progetto di traslocazione è stato trasmesso al Ministero (per la Salamandrina) e alla Regione Toscana (granchio) per le relative autorizzazioni alla cattura e traslocazione, che sono state ottenute nel mese di febbraio 2019.

In definitiva, l'analisi puntuale delle singole componenti ambientali in base alla variazione dei dati di traffico, ai dati ambientali disponibili a livello regionale e in base agli esiti del monitoraggio ambientale ante operam già eseguito, non evidenzia variazioni significative rispetto a quanto valutato nel SIA, in quanto le variazioni rilevate sono coerenti con l'andamento stagionale e non sono state riscontrate anomalie.

### **Cronoprogramma lavori aggiornato**

Il Proponente ha presentato, a corredo dell'istanza, il cronoprogramma dei lavori.

Alla luce del Diagramma Lavori a base di gara, oltre ai tempi presumibilmente necessari a consentire la conclusione delle procedure di gara, stimati pari a circa sei mesi, il Proponente ha richiesto proroga dell'efficacia temporale del Decreto di VIA, con richiesta di ridefinirne la scadenza a maggio 2026.

### **Ottemperanza alle Prescrizioni VIA**

Ai sensi della prescrizione 1.1 del DECVIA in oggetto (sez.A), il tratto Variante San Donato viene gestito all'interno dei lavori del Comitato di Controllo A1, istituito presso il Ministero dell'Ambiente con Decreto DVA-DEC-2012-0000043 del 29.02.2012 e presieduto dallo stesso Ministero che ha il compito di presidiare le verifiche di ottemperanza delle 92 prescrizioni contenute nel DECVIA in oggetto, di cui il Proponente riporta lo stato di avanzamento (cap. 5 relazione):

#### **- prescrizioni CTVIA:**

ottemperate: a.1.2 - a.1.3 - a.2 - a.3 - a.4 - a.5 - a.7.1 - a.7.2 - a.7.3 - a.7.4 - a.10. La prescrizione a.1.1 è ottemperata con l'inserimento della tratta nelle competenze del Comitato; lo studio di cui alla prescrizione 2 del DECVIA 1717/08 è attualmente in corso secondo le indicazioni di ARPAT. La prescrizione a.6 è ottemperata per lo studio di

fattibilità mentre la fase attuativa è rimandata all'approfondimento caso per caso prima della fase post operam

- **prescrizioni MIBACT:**

ottemperate: b.10 - b.11 - b.12 - b.13 - b.14 - b.15 - b.16 - b.17 - b.18  
le prescrizioni b.1- b.2 - b.3 - b.4 - b.5 - b.6 - b.7 - b.8 - b.9 sono ottemperate con la stipula dell'Accordo ex articolo 25 comma 14 del D.Lgs. 50/2016, al fine di disciplinare nel dettaglio le attività di verifica preventiva dell'interesse archeologico

- **prescrizioni Regione Toscana:**

ottemperate: c.3.1 - c.3.2 - c.3.3 - c.3.4 - c.3.5 - c.3.6 - c.4.1 - c.4.2 - c.4.3 - c.5.1 - c.5.4 - c.5.5 - c.5.6 - c.5.7 - c.5.8 - c.5.8a - c.5.8b - c.5.8c - c.5.8d - c.5.9 - c.5.10 - c.5.11 - c.5.12 - c.6.1 - c.6.5 - c.7.1 - c.8.1 - c.8.2 - c.8.3 - c.9.1 - c.9.4.i - c.9.4.ii - c.9.4.iii - c.9.4.iv - c.9.4.v - c.9.4.vi - c.9.5 - c.9.6 - c.9.7 - c.9.8 - c.9.9 - c.9.11 - c.9.12 - c.10.1 - c.10.2 - c.10.3 - c.10.4 - c.10.5 - c.11.1 - c.11.4 - c.12.1

Complessivamente risultano ottemperate 79 prescrizioni; altre 7 prescrizioni risultano rinviata alle verifiche in fase di corso d'opera; 1 prescrizione risulta superata dalle modifiche progettuali; 4 prescrizioni risultano all'esame degli Enti; per 1 prescrizione risulta infine in fase di perfezionamento, sulla base delle richieste di AdB, la documentazione prodotta da ASPI.

**VALUTATO e CONSIDERATO che:**

Dalla Relazione di aggiornamento del SIA presentata a corredo dell'istanza e dall'analisi degli elementi sopra indicati non emergono apprezzabili e sostanziali variazioni delle condizioni ambientali di riferimento. Da detti dati risulta 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. 11 del 21/01/2015 successivamente modificato con D.M. 143 del 27/05/2016.

Le prescrizioni di cui al Decreto VIA di compatibilità ambientale riferibili alla fase attuale dell'intervento risultano ottemperate.

Pertanto, la richiesta proroga può essere accolta, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e ferme restando tutte le richieste di approfondimenti ai diversi livelli progettuali, e le prescrizioni relative alle successive fasi di corso d'opera e post – operam, richieste col ricordato D.M. 11 del 21/01/2015 e s.m.i.

**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 A1 Milano-Napoli ampliamento alla terza corsia Barberino di Mugello-Incisa. Tratto Firenze Sud-Incisa. Variante San Donato (Lotto2) a condizione che siano ottemperate tutte le prescrizioni di cui al predetto decreto di compatibilità ambientale D.M. 11 del 21/01/2015 e s.m.i.

**Il Presidente della Commissione**  
**Cons. Massimiliano Atelli**