



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

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

Parere n. 2532 del 27/10/2017

Progetto	ID_VIP: 3512 Autostrada A11 Firenze - Pisa nord, tratto Firenze - Pistoia, DEC/VIA/134, del 20/05/2016. Prescrizioni di cui alla lettera A) nn. 1)1.1.1, A.1.1.2, A.1.1.3, A.1.2, A.1.3, A.1.4.1, A.1.4.2), B.7, e B.9
Proponente	Autostrade per l'Italia S.p.A.

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

VISTA la richiesta di verifica di ottemperanza inerente le prescrizioni contenute nel Parere DVA/DEC/134 del 20/05/2016, relativo al progetto dell'Autostrada A11 Firenze – Pisa Nord - Ampliamento alla terza corsia nel tratto Firenze – Pistoia, effettuata da Autostrade per l'Italia con nota prot. n. 22411 del 6 dicembre 2016;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 “*Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile*” ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 “*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria*” ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

PRESO ATTO che il progetto “Autostrada A11 Firenze – Pisa Nord, ampliamento alla terza corsia nel tratto Firenze – Pistoia ” ha avuto il Decreto di Compatibilità Ambientale n. 134 del 20/05/2016, riportando esito positivo con prescrizioni;

PRESO ATTO che la Società Autostrade per l'Italia con nota prot. n. 22411 del 6 dicembre 2016 ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare richiesta di verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al Decreto DVA/DEC/134 del 20/05/2016 lettera A) n. 1 e lettera B) n. 7 e 9;

PRESO ATTO che la richiesta della Società proponente e gli allegati tecnici sono stati acquisiti dalla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale con prot. DVA-0030618 del 20/12/2016;

PRESO ATTO che la Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, con nota prot. DVA n. 732 del 13/01/2017, ha disposto l'avvio del procedimento di verifica di ottemperanza, indicando che, nelle more della costituzione dell'Osservatorio Ambientale quale Ente vigilante per le verifiche di ottemperanza alle prescrizioni impartite, i compiti istruttori sono di competenza della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS.

PRESO ATTO che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS ha acquisito la nota della Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale prot. DVA n. 732 del 13/01/2017 con prot.n.CTVA-91 del 16/01/2017;

PRESO ATTO che la Società Autostrade per l'Italia, in data 6 ottobre 2017, ha trasmesso la documentazione integrativa con riferimento alla prescrizione A.1.1.3, acquisita dalla DVA con prot. 23248/DVA del 11/10/2017;

PRESO ATTO che la Società Autostrade per l'Italia ha trasmesso la documentazione integrativa con riferimento alla prescrizione A.1.3, acquisita dalla DVA con prot. 2336/DVA del 11/10/2017;

CONSIDERATE le prescrizioni di cui alla lettera A) impartite dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS ed in particolare il sottogruppo costituito dalle prescrizioni di cui al numero 1, che nel caso specifico sono:

1. *Il progetto dell'intervento deve essere implementato prima della chiusura della Conferenza dei Servizi con un progetto di inserimento ambientale a carattere complessivo dell'opera che dovrà contenere in modo integrato e sinergico le attenzioni necessarie affinché sia garantita l'integrazione dell'opera con l'ambiente. Al riguardo si ritengono prioritari i seguenti aspetti:*

1.1. *sistemazione delle zone comprese tra l'opera e i ricettori interessati da fenomeni di inquinamento acustico nel caso in cui si presentino le seguenti evenienze:*

1.1.1. *premesso che gli interventi diretti sui ricettori sono da autorizzarsi nei limiti di cui non vi sia nessun'altra possibilità di intervento e premesso anche che il SIA - stante alcuni sforamenti dei limiti regolamentari - prevede alcuni interventi puntuali, dovranno essere messi in atto ulteriori interventi di tipo vegetazionale (anche parziali), ove possibile, di ulteriore attenuazione del rumore per garantire l'uso delle pertinenze stesse;*

1.1.2. *reale attenuazione del rumore per gli edifici sensibili ivi incluso l'edificio scolastico presente nel tratto A11 Monsummano;*

1.1.3. *accertamento delle reali condizioni acustiche per le realtà industriali prossime all'opera per accertare se le attività in esse svolte pongono l'effettiva necessità del perseguimento del confort acustico previsto dalla normativa (limite di zona);*

1.2. *implementazione nella progettazione di dettaglio dei "corridoi verdi" previsti dal progetto definitivo in termini di sistemazioni ambientali qualora ciò non implichi modifiche strutturali dell'opera in progetto;*

1.3. *nell'ambito del procedimento di approvazione dell'opera ex art. 81 DPR 616/1977 dovrà essere assicurata la coerenza tra il progetto di cui trattasi ed il progetto di Master Plan dell'Aeroporto di Firenze. Le modifiche progettuali eventualmente necessarie a garantire tale coerenza saranno presentate al MATTM e al MIBACT per l'ottemperanza;*

1.4. *interventi di sistemazione ambientale con particolare riguardo a quanto necessario per la protezione del contesto territoriale dalle attività di realizzazione ovvero dai cantieri, sviluppando nel dettaglio il sistema integrato di protezione già previsto nel progetto e nelle modalità gestionali, opportunamente verificato ed integrato considerando:*

1.4.1. *sostituzione della recinzione di cantiere con un idoneo sistema di filtro delle polveri e di attenuazione del rumore ponendo particolare attenzione anche al suo inserimento paesaggistico; e limitando l'intervento all'altezza massima di 2 m in caso di opere fisse e non di carattere vegetale;*

1.4.2. evitare, per quanto possibile, la richiesta di deroga in caso di superamenti nella fase di cantierizzazione, ricorrendo all'installazione di interventi di mitigazione alla sorgente e nella direzione di propagazione.

CONSIDERATO che l'Ente Vigilante per dette prescrizioni è, in base alla nota DVA n. 732 del 13/01/2017, nelle more della costituzione dell'Osservatorio Ambientale, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS e per le prescrizioni nn. 1.1.1, 1.2, 1.3, 1.4.1, anche il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo;

CONSIDERATE le prescrizioni di cui alla lettera B) impartite dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo ed in particolare il sottogruppo costituito dalle prescrizioni di cui ai numeri 7, 8 e 9, che nel caso specifico sono:

- 7. Prevedere opportune schermature a verde delle rampe di progetto ingresso-uscita dalla loc. Novoli ed a seguire lungo l'intero tratto, per queste si suggerisce l'impiego di piante a basso fusto e siepi.*
- 8. Per quanto attiene lo svincolo di Pistoia Est, pur apprezzando la modifica progettuale apportata che determina un contenimento del consumo di territorio agricolo (pari a circa 8.600 mq), si ribadisce la necessità di:
 - a) prevedere un'adeguata schermatura a verde che dovrà essere esplicitata attraverso adeguati elaborati grafici e fotosimulazioni;*
 - b) approfondire le relazioni tra la nuova opera e la vicina Chiesa di Badia a Pacciana effettuando una specifica analisi degli impatti determinati e proponendo le necessarie opere di mitigazione.**
- 9. Per quanto attiene le barriere fonoassorbenti, considerato che le soluzioni proposte nella relazione paesaggistica non rispondono completamente alle richieste formulate dalla Direzione Generale per il Paesaggio; le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee con nota del 27/04/2012, dovranno essere previsti approfondimenti progettuali circa le tipologie da utilizzarsi nei vari tratti del percorso al fine di garantire il più possibile la godibilità dal percorso dell'Autostrada del paesaggio circostante - in particolare nei tratti tutelati ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., nel tratto Serravalle Montecatini verso Montecatini Alto e Monsumanno Alto in entrambe le direzioni - ed assicurare, nel contempo, soluzioni formali di elevata qualità architettonica.*

CONSIDERATO che l'Ente Vigilante per dette prescrizioni è il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo e, per le prescrizioni nn. 7 e 9, in base alla nota DVA n. 732 del 13/01/2017, nelle more della costituzione dell'Osservatorio Ambientale, anche la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS;

CONSIDERATO e VALUTATO che la Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, con nota prot. 26243 del 19/09/2017, ha attestato l'ottemperanza delle prescrizioni A.1, B.7, B.8 e la parziale ottemperanza della prescrizione B.9.

In relazione alle prescrizioni oggetto di verifica si espone quanto segue:

Prescrizione lettera A) n. 1.1.1

premesso che gli interventi diretti sui ricettori sono da autorizzarsi nei limiti di cui non vi sia nessun'altra possibilità di intervento e premesso anche che il SIA - stante alcuni sforamenti dei limiti regolamentari - prevede alcuni interventi puntuali, dovranno essere messi in atto ulteriori interventi di tipo vegetazionale (anche parziali), ove possibile, di ulteriore attenuazione del rumore per garantire l'uso delle pertinenze stesse.

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione trasmessa da Autostrade per l'Italia S.p.A. con nota prot. n. 22411 del 6 dicembre 2016 che, con riferimento al tema della prescrizione, consiste in:

- GEN 1001 – Relazione esplicativa
- PAC 0001 – Relazione impatto acustico
- PAC 0002 – Risultati simulazioni acustiche
- PAC 0003 – Censimento ricettori
- PAC 0004 – Indagini acustiche
- PAC 0005 – Fase esercizio - Censimento ricettori e zonizzazioni acustiche comunali
- PAC 0006 – Fase esercizio - Planimetrie simulazione acustica di progetto senza mitigazioni.
Scenario notturno
- PAC 0007 – Fase esercizio - Planimetrie simulazione acustica di progetto con mitigazioni.
Scenario notturno
- PAC 0008 – Approfondimenti acustici svincolo di Peretola

CONSIDERATO e VALUTATO che, come si evince dalla documentazione: GEN 1001, PAC 0001, PAC 0008 e dagli elaborati PAC 0002=0008:

- per quanto riguarda le elaborazioni acustiche è stato utilizzato un modello matematico di simulazione acustica con il quale è stato possibile evidenziare su tutti i ricettori considerati il valore dei livelli sonori determinati dalle emissioni acustiche del traffico, ottenendo in questo modo l'output sulla base del quale sono stati simulati gli effetti mitigativi delle barriere acustiche;
- il censimento dei ricettori è stato esteso per circa 50 metri oltre i limiti della fascia di pertinenza, in modo da ampliare l'indagine anche ai ricettori limitrofi su cui valgono i limiti di classificazione acustica;
- nel tratto di ampliamento di A11 il progetto prevede l'intervento diretto per 4 edifici per un totale di 5 piani (edifici 10022, 11100, 12061 e 13070), tutti i ricettori sono mitigati da barriere acustiche;
- per motivi tecnico-progettuali le barriere acustiche previste a mitigazione dei suddetti ricettori (FOA-B09, FOA-B16, FOA-B19) sono di tipo integrato, barriera di sicurezza e barriera acustica, al fine di evitare l'ampliamento della piattaforma stradale che comporterebbe la demolizione degli edifici interessati;
- tale tipologia di barriera è sottoposta alle omologazioni previste dalla legge ed al momento l'altezza massima installabile è pari a 5m;
- prevedendo tale tipologia di barriera non si registrano superamenti residui a meno del caso del ricettore 10022, per il quale si registra il superamento del limite diurno;
- per il ricettore 10022, stante la vicinanza all'autostrada e la necessità di garantire l'accesso all'attività produttiva retrostante, il progetto non ha potuto prevedere interventi a verde; tali interventi comunque sarebbero posizionati a tergo della barriera acustica e quindi sarebbero inefficaci ai fini di un'eventuale ulteriore mitigazione dell'impatto acustico;
- è stato svolto un approfondimento dello studio acustico nell'ambito di Peretola per una valutazione più dettagliata degli effetti apportati dalla riorganizzazione del nodo di Peretola sul clima acustico dell'area interessata;

- l'adozione di barriere antirumore consente di migliorare notevolmente l'impatto sui ricettori residenziali, determinando una riduzione dei superamenti dei limiti di legge;
- in alcune situazioni la conformazione della viabilità urbana e la presenza di edifici di altezza rilevante direttamente affacciati sulle strade non consentono di intervenire efficacemente sulla via di propagazione del suono;
- per i ricettori posti al limite dell'area di intervento, situati lungo la viabilità urbana di attraversamento, si registrano superamenti dei limiti normativi all'interno degli edifici, per numero 58 piani (14,7% di incidenza sul totale dei ricettori) è prevista in progetto la verifica della necessità di interventi diretti;
- gli interventi diretti previsti nel tratto del Nodo di Peretola sono relativi tutti a edifici posti lungo viabilità locali ove non è tecnicamente fattibile realizzare interventi a verde;

CONSIDERATO e VALUTATO che la Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, ha attestato l'ottemperanza della prescrizione A.1.1.1.

La prescrizione lettera A) n. 1.1.1 è ottemperata.

Prescrizione lettera A) n. 1.1.2

Reale attenuazione del rumore per gli edifici sensibili ivi incluso l'edificio scolastico presente nel tratto A11 Monsummano

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione trasmessa da Autostrade per l'Italia S.p.A. che, con riferimento al tema della prescrizione, consiste in:

- GEN 1001 – Relazione esplicativa
- PAC 0001 – Relazione impatto acustico
- PAC 0002 – Risultati simulazioni acustiche
- PAC 0004 – Indagini acustiche
- PAC 0005 – Fase esercizio - Censimento ricettori e zonizzazioni acustiche comunali
- PAC 0006 – Fase esercizio - Planimetrie simulazione acustica di progetto senza mitigazioni.
Scenario notturno
- PAC 0007 – Fase esercizio - Planimetrie simulazione acustica di progetto con mitigazioni.
Scenario notturno

CONSIDERATO e VALUTATO che, come si evince dalle relazioni GEN 1001 e PAC 0001 e dagli elaborati PAC 0002 e PAC 0004÷0007:

- è stata effettuata un'analisi più approfondita per gli edifici sensibili ivi incluso l'edificio scolastico presente nel tratto A11 Monsummano (edificio scolastico 37165);
- lo studio è stato aggiornato incrementando l'altezza della barriera prevista in progetto (FOA M005) da 3 a 6 m;

- la modifica, pur non riconducendo nei limiti diurni l'edificio scolastico, ha comportato un miglioramento dei livelli acustici attesi per la scuola (riduzione di 2 dB(A)) e per gli edifici ad essa limitrofi;
- per tutti gli edifici scolastici, gli interventi previsti consentono di stimare un livello interno ampiamente compatibile con la fruizione degli ambienti, senza che sia necessario il ricorso ad interventi diretti;
- l'incremento di altezza della barriera ha lievemente innalzato i livelli attesi per i ricettori posti sul lato opposto della barriera stessa a causa dell'incremento dei fenomeni di riflessione acustica, aumentati dalla necessità di utilizzare maggiormente il materiale trasparente per consentire la godibilità del paesaggio dall'autostrada;
- lo studio ha pertanto previsto il prolungamento della barriera FOA M008 al fine di contenere i valori notturni entro i 60dB(A);
- mediante l'innalzamento della barriera FOA M005 ed il prolungamento della barriera FOA M008 è stato sanato il clima acustico nel tratto A11 Monsummano, per i 9 piani ricettori residui (1,2% di incidenza sul totale dei ricettori) i limiti normativi interni sono garantiti e non sono pertanto previste verifiche per interventi diretti.

La prescrizione lettera A) n. 1.1.2 è ottemperata.

Prescrizione lettera A) n. 1.1.3

Accertamento delle reali condizioni acustiche per le realtà industriali prossime all'opera per accertare se le attività in esse svolte pongono l'effettiva necessità del perseguimento del confort acustico previsto dalla normativa (limite di zona)

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione trasmessa da Autostrade per l'Italia S.p.A. con nota prot. n. 22411 del 6 dicembre 2016 che, con riferimento al tema della prescrizione, consiste in:

- GEN 1001 – Relazione esplicativa
- PAC 0001 – Relazione impatto acustico
- PAC 0002 – Risultati simulazioni acustiche
- PAC 0004 – Indagini acustiche
- PAC 0005 – Fase esercizio - Censimento ricettori e zonizzazioni acustiche comunali
- PAC 0006 – Fase esercizio - Planimetrie simulazione acustica di progetto senza mitigazioni.
Scenario notturno
- PAC 0007 – Fase esercizio - Planimetrie simulazione acustica di progetto con mitigazioni.
Scenario notturno

CONSIDERATO e VALUTATO che, con nota del 06/10/2017 acquisita al prot DVA n. 23248/DVA DEL 11/10/2017, il proponente ha fornito ulteriore documentazione integrativa volontaria con riferimento al tema della prescrizione;

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- il proponente ha effettuato sopralluoghi conoscitivi presso gli edifici industriali in cui il modello acustico elaborato nell'ambito dello studio di impatto ambientale prevedeva l'esubero dei limiti diurni, per un totale di numero 39 edifici;

- per 2 edifici, a seguito del sopralluogo è stata rivisto il numero dei piani (in riduzione) e pertanto sono stati eliminati gli esuberi;
- sono stati individuati numero 7 edifici in evidente stato di abbandono ed 1 non utilizzato;
- in 10 casi gli edifici non ospitano uffici o comunque non nella parte più esposta;
- in 2 casi, gli edifici sono soggetti al rumore emesso dalla viabilità limitrofa;
- sono stati altresì individuati gli edifici presso i quali, le normali attività lavorative generano significative emissioni rumorose che prevedono l'attivazione da parte del datore di lavoro delle misure di tutela previste per legge negli ambienti interni di lavoro e che vanificherebbero qualsiasi intervento di mitigazione sull'autostrada, per un numero complessivo di 11 edifici;
- per i restanti 6 edifici sono stati svolti ulteriori approfondimenti da parte del proponente, tramite contatti diretti con le diverse proprietà, per definire le effettive destinazioni d'uso dei locali interni ed appurare l'eventuale necessità di protezioni;
- gli esiti di tali ulteriori approfondimenti hanno evidenziato la necessità di interventi antirumore per i ricettori 1010, 19017, e 25039, dislocati lungo tratta nonché per gli edifici P064, P070, P077, P074-P078 in zona Peretola. Gli interventi sono individuati rispettivamente in una barriera di altezza 4 m e lunghezza 110 m, una barriera di altezza 5 m e lunghezza 95 m, una barriera di altezza 3 m e lunghezza 200 m a protezione dei ricettori lungo tratta ed una barriera di altezza 4 m e lunghezza 280 m a protezione dei ricettori in zona Peretola.

VALUTATO pertanto che:

- è stato svolto l'accertamento delle reali condizioni acustiche per le realtà industriali prossime all'opera;
- è stato accertato che in alcuni casi (indicati nelle tabelle di cui alla relazione GEN 1001 capitolo 2.3) le attività in esse svolte o le condizioni del ricettore non pongono la necessità di prevedere protezioni acustiche;
- alla luce della documentazione integrativa prodotta, il proponente ha indicato di avere completato gli accertamenti per i ricettori residui (indicati nelle tabelle di cui alla relazione GEN 1001 capitolo 2.3);
- alla luce della documentazione integrativa prodotta, il proponente ha ritenuto di dover intervenire prevedendo ulteriori barriere antirumore a protezione di n. 3 ricettori lungo la tratta e n. 6 ricettori in zona Peretola, il progetto di mitigazione acustica è stato pertanto ampliato, per uno sviluppo lineare di ulteriori 685 ml pari a 2.635 mq di superficie.

La prescrizione lettera A) n. 1.1.3 è ottemperata.

Prescrizione lettera A) n. 1.2

Implementazione nella progettazione di dettaglio dei "corridoi verdi" previsti dal progetto definitivo in termini di sistemazioni ambientali qualora ciò non implichi modifiche strutturali dell'opera in progetto

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione trasmessa da Autostrade per l'Italia S.p.A. che, con riferimento al tema della prescrizione, consiste in:

GEN 1001 – Relazione esplicativa

SUA 0001 – Corpo autostradale – Opere a verde – Relazione tecnico-specialistica

da SUA 0003 a SUA 0011 – Corpo autostradale – Opere a verde – Planimetrie

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- il progetto delle opere a verde, basato sui rilievi fitosociologici e fisionomici e sulle caratteristiche stazionali presenti, ha individuato le specie vegetali autoctone e di arredo per la realizzazione di alberature di viali e parchi con attenzione alle necessità ecologiche ed agronomiche dell'area d'intervento;
- la scelta delle specie e i criteri di progettazione hanno fatto riferimento alla normativa vigente e alle caratteristiche paesaggistiche dell'area in esame;
- la tipologia di sistemazione a verde ha tenuto conto della visibilità paesaggistica dell'opera, dell'impatto sulla componente vegetazionale e faunistica in termini di habitat sottratto e della morfologia del territorio;
- dall'analisi di questi elementi sono state individuate le aree maggiormente sensibili all'impatto dell'opera e definite le idonee sistemazioni a verde in termini di specie floristiche impiegate e di localizzazione;
- la progettazione degli interventi vegetazionali ha considerato i vincoli normativi quali la LR Toscana 39/2000 e s.m.i., la DPGR Toscana 48R/2003, la Delibera n. 781 del 04/08/2003 nonché i manuali e le linee guida di APAT e del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- sono state considerate inoltre le norme relative alla distanza delle alberature dalla strada e dalle proprietà private indicate nel Nuovo Codice della Strada e nel relativo Regolamento di attuazione e nel Codice Civile;
- sulla scorta dei rilievi faunistici, vegetazionali e delle informazioni desunte dalla carta di uso del suolo, nonché dalla consultazione della bibliografia disponibile in materia, sono state individuate le aree di mitigazione faunistica;
- l'eventuale esigenza di prevedere interventi di mitigazione faunistiche per evitare l'effetto barriera e la morte delle specie dovuta ad impatto con mezzi, o indirettamente per isolamento, è stata valutata sulla base delle caratteristiche del progetto, sullo status delle popolazioni animali con individuazione delle aree di maggiore pregio faunistico, sulle caratteristiche trofiche delle specie faunistiche presenti e sulle caratteristiche degli habitat presenti;
- nell'area in esame non risultano presenti popolazioni di ungulati, o mammiferi di grossa taglia, di conseguenza, non sono state previste recinzioni faunistiche anti-attraversamento;
- considerando le sezioni e la densità delle opere d'arte minori previste in progetto in rapporto alle caratteristiche faunistiche dell'area e morfologiche del terreno, queste sono risultate sufficienti a permettere la permeabilità dell'infrastruttura nei confronti di eventuali movimenti della fauna minore;
- gli attraversamenti a sezione molto ampia (ponti e viadotti) permettono il passaggio anche alle specie più esigenti;
- complessivamente quindi la permeabilità ecologica risulta garantita e adeguata rispetto alle caratteristiche del territorio.

CONSIDERATO e VALUTATO che la Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo ha attestato l'ottemperanza della prescrizione A.1.2.

VALUTATO pertanto che:

- complessivamente la permeabilità ecologica, costituita dall'insieme delle opere d'arte minori e maggiori, risulta garantita e adeguata rispetto alle caratteristiche del territorio, delle specie animali e degli habitat presenti;
- ulteriori passaggi, piuttosto che ampliamenti delle dimensioni degli esistenti, oltre che non necessari, comporterebbero inevitabilmente interventi di tipo strutturale non auspicabili a modifica dell'opera in progetto.

La prescrizione lettera A) n. 1.2 è ottemperata.

Prescrizione lettera A) n. 1.3

Nell'ambito del procedimento di approvazione dell'opera ex art. 81 DPR 616/1977 dovrà essere assicurata la coerenza tra il progetto di cui trattasi ed il progetto di Master Plan dell'Aeroporto di Firenze. Le modifiche progettuali eventualmente necessarie a garantire tale coerenza saranno presentate al MATTM e al MIBACT per l'ottemperanza

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione trasmessa da Autostrade per l'Italia S.p.A. che, con riferimento al tema della prescrizione, consiste in: GEN 1001 – Relazione esplicativa; nota integrativa acquisita al prot DVA n. 23326/DVA DEL 11/10/2017

CONSIDERATO e VALUTATO che dalla documentazione presentata si evince la conformità del progetto "Autostrada A11 Firenze – Pisa nord" con il progetto di Master Plan dell'Aeroporto di Firenze;

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente nel progetto ha tenuto conto delle potenziali interferenze delle opere con il progetto di Master Plan dell'Aeroporto di Firenze ed ha sviluppato le soluzioni progettuali compatibili con le stesse;

CONSIDERATO e VALUTATO che alla luce di tali approfondimenti, al fine di verificare le effettive azioni di armonizzazione dei due progetti, non si rilevano criticità in merito alla realizzazione delle opere;

La prescrizione lettera A) n. 1.3 è ottemperata

Prescrizione lettera A) n. 1.4.1

Sostituzione della recinzione di cantiere con un idoneo sistema di filtro delle polveri e di attenuazione del rumore ponendo particolare attenzione anche al suo inserimento paesaggistico; e limitando l'intervento all'altezza massima di 2 m in caso di opere fisse e non di carattere vegetale

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione trasmessa da Autostrade per l'Italia S.p.A. che, con riferimento al tema della prescrizione, consiste in:

GEN 1001 – Relazione esplicativa

AMB 0010 – Localizzazione dei ricettori ed ubicazione reti antipolvere – Planimetria di progetto

CONSIDERATO e VALUTATO che, come si evince dall'elaborato grafico AMB 0010:

- sono stati individuati gli ambiti territoriali meritevoli di ulteriore mitigazione dalle emissioni atmosferiche di cantiere;
- è stata definita una fascia di 50 m dal confine del cantiere;

- in corrispondenza di tutti i ricettori residenziali posti all'interno di tale fascia viene prevista in progetto la sostituzione dell'usuale recinzione delle aree di cantiere con una recinzione costituita da rete anti polvere;
- questo tipo di rete, realizzata solitamente in polipropilene, è idonea a risolvere il problema del contenimento delle polveri in ambienti aridi ed aperti in quanto riduce l'emissione di polveri dalle aree circondate;
- i tratti di applicazione della rete sono individuati graficamente, complessivamente viene prevista la posa di 10,1 km di rete antipolvere;
- con riferimento all'attenuazione del rumore si rimanda alla prescrizione A.1.4.2.

CONSIDERATO e VALUTATO che la Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo ha attestato l'ottemperanza della prescrizione A.1.4.1.

La prescrizione lettera A) n. 1.4.1 è ottemperata.

Prescrizione lettera A) n. 1.4.2

Evitare, per quanto possibile, la richiesta di deroga in caso di superamenti nella fase di cantierizzazione, ricorrendo all'installazione di interventi di mitigazione alla sorgente e nella direzione di propagazione

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione trasmessa da Autostrade per l'Italia S.p.A. che, con riferimento al tema della prescrizione, consiste in:

- GEN 1001 – Relazione esplicativa
- PAC 0010 – Documentazione di impatto acustico in fase di cantiere – Relazione
- PAC 0011 – Documentazione di impatto acustico in fase di cantiere – Impatto acustico cantieri fissi
- PAC 0012 – Documentazione di impatto acustico in fase di cantiere – Impatto acustico cantieri mobili

CONSIDERATO e VALUTATO che, come si evince dagli elaborati grafici PAC 0011 e PAC 0012:

- il proponente ha elaborato uno studio di approfondimento per la valutazione dell'impatto acustico prodotto dai cantieri fissi e mobili;
- per ciascuna attività di cantiere sono state spiegate le metodologie di calcolo, i dati di input, le ipotesi progettuali e riportati i risultati ottenuti con apposito modello di simulazione;
- nello studio sono stati considerati: localizzazione e le configurazione delle aree di cantiere, configurazione morfologica dei luoghi, presenza di ricettori potenzialmente disturbati, sorgenti di rumore previste in fase di cantiere e relative emissioni acustiche, articolazione per fasi con individuazione delle fasi più rumorose;
- sono state dimensionate opportune mitigazioni acustiche indirette (barriere poste lungo la via di propagazione del rumore) ed è stato previsto un set di mitigazioni dirette sulle sorgenti (tunnel afonici, strutture di confinamento fonoassorbenti) e di accorgimenti da adottare (ad esempio evitare di eseguire le lavorazioni più rumorose nelle ore di maggiore quiete o destinate al riposo);

- per i cantieri fissi, è stata prevista l'installazione di quattro barriere: una barriera di lunghezza pari a ca. 174 metri e altezza pari a 5 metri da collocare in prossimità del lato sud del cantiere CB01, una barriera di lunghezza pari a ca. 120 metri e altezza pari a 6 metri da collocare in prossimità del lato sud del cantiere CO03, due barriere, di cui una di lunghezza pari a ca. 171 metri e altezza pari a 5 metri da collocare in prossimità dei lati nord e ovest ed una di lunghezza pari a ca. 24 metri e altezza pari a 5 metri da collocare in prossimità del lato est del cantiere CO04;
- per i cantieri mobili, nelle aree individuate come potenzialmente impattate, è previsto l'utilizzo di barriere mobili di lunghezza variabile (100 metri ca.) e altezza pari a 5 metri;
- sulla base degli elementi sopra elencati sono stati calcolati i livelli in facciata dei ricettori esposti, confrontati poi con i limiti delle zonizzazioni acustiche;
- le situazioni per le quali potrebbe essere necessario richiedere un'autorizzazione in deroga ai limiti previsti dalla normativa sono state ridotte grazie all'implementazione delle mitigazioni dirette ed indirette sopra indicate;
- sarà onere dell'Appaltatore, in base alla propria organizzazione, redigere la documentazione di impatto acustico per i cantieri fissi e mobili, nel rispetto delle specifiche contenute nel capitolato ambientale;
- gli studi acustici da elaborare a cura dell'Appaltatore dovranno dimostrare il rispetto dei limiti definiti dalle zonizzazioni ovvero supportare la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti, nei casi in cui essa risulti necessaria, fornendo tutti gli elementi previsti dalle vigenti normative regionali.

La prescrizione lettera A) n. 1.4.2 è ottemperata.

Prescrizione lettera B) n. 7

Prevedere opportune schermature a verde delle rampe di progetto ingresso-uscita dalla loc. Novoli ed a seguire lungo l'intero tratto, per queste si suggerisce l'impiego di piante a basso fusto e siepi.

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione trasmessa da Autostrade per l'Italia S.p.A. che, con riferimento al tema della prescrizione, consiste in:

- GEN 1001 – Relazione esplicativa
- SUA 2002 – Nodo di Peretola – Opere a verde – Planimetria
- SUA 2006 – Nodo di Peretola – Opere a verde – Relazione tecnica
- SUA 2007 – Nodo di Peretola – Opere a verde – Abaco degli interventi vegetazionali
- SUA 2008 – Nodo di Peretola – Opere a verde – Sezioni tipo

CONSIDERATO e VALUTATO che, come si evince dagli elaborati grafici SUA 2002, SUA 2006÷2008:

- nell'ambito delle opere a verde previste per il nodo di Peretola sono stati implementati ulteriori interventi a verde mediante l'inserimento di schermature arbustive sui rilevati delle rampe;

- nel progetto sono stati indicati gli obiettivi ed i criteri di progettazione delle opere a verde, sono state definite le tipologie di sistemazione a verde previste, sono state illustrate le modalità realizzative degli interventi a verde e sono state individuate le cure colturali e gli accorgimenti da adottare;
 - gli interventi vegetazionali sono rappresentati graficamente e ne sono specificate le specie arboree ed arbustive, le caratteristiche ed i sestri d'impianto;
 - nello specifico sono state definite le seguenti tipologie di sistemazione a verde:
 - F1 – Filare arboreo di Quercus ilex L. (Leccio), utilizzato per mitigare l'infrastruttura nei confronti delle abitazioni presenti nell'intorno dello svincolo di Peretola, presso via del Palagio degli Spini, viale Gori e viale degli Astronauti;
 - F2 – Filare arboreo-arbustivo, utilizzato in presenza di maggiori spazi marginali di impianto, prevedendo sia una fila di alberi che una fila di arbusti, all'interno di alcune rampe dello svincolo e lungo via del Palagio degli Spini;
 - S1 – Siepe arbustiva mista, applicata nelle aree di svincolo e in affiancamento ai filari arborei e arboreo-arbustivi, laddove lo spazio marginale lo ha consentito;
 - S2 – Siepe arbustiva monospecifica, applicata dove gli spazi marginali sono limitati, realizzando una schermatura verde continua ed efficace, ad esempio lungo Via G. Martucci;
 - Cs – Cupressus sempervirens L. (Cipresso) e Au – Arbutus unedo L. (Corpezzolo), piante "isolate" previste nelle aree di svincolo, in modo da variare le visuali paesaggistiche;
- Prato, per la rapida e duratura protezione del suolo, l'inserimento paesaggistico del sito mediante la realizzazione di una buona base erbacea per la fisiologia radicale del piano superiore di vegetazione arbustiva e arborea.

CONSIDERATO e VALUTATO che la Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo ha attestato l'ottemperanza della prescrizione B.7.

La prescrizione lettera B) n. 7 è ottemperata.

Prescrizione lettera B) n. 9

Per quanto attiene le barriere fonoassorbenti, considerato che le soluzioni proposte nella relazione paesaggistica non rispondono completamente alle richieste formulate dalla Direzione Generale per il Paesaggio; le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee con nota del 27/04/2012, dovranno essere previsti approfondimenti progettuali circa le tipologie da utilizzarsi nei vari tratti del percorso al fine di garantire il più possibile la godibilità dal percorso dell'Autostrada del paesaggio circostante - in particolare nei tratti tutelati ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., nel tratto Serravalle Montecatini verso Montecatini Alto e Monsummano Alto in entrambe le direzioni - ed assicurare, nel contempo, soluzioni formali di elevata qualità architettonica.

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione trasmessa da Autostrade per l'Italia S.p.A. che, con riferimento al tema della prescrizione, consiste in:

GEN 1001 – Relazione esplicativa
da AUA 0610 a AUA 0620 – Barriere antirumore – Mitigazioni acustiche – Planimetrie
da STR 0102 a STR 0105 – Barriere antirumore – Tipologici strutturali – Tipologici e dettagli

CONSIDERATO e VALUTATO che, come si evince dagli elaborati grafici AUA 0610÷620 e STR 0102÷0105:

- le tipologie architettoniche sono state riviste mantenendo la geometria dei manufatti e cambiando il materiale, che passa da acciaio/alluminio verniciato ad acciaio Cor-Ten lasciato a vista ed eliminando la cornice del pannello trasparente sommitale al fine di minimizzare la percettibilità del bordo superiore delle barriere;
- la nuova caratterizzazione architettonica è stata declinata in due tipologie:
Tipo A prevalentemente opaca e pertanto prevalentemente fonoassorbente, per i tratti ove garantire l'intervisibilità è stato ritenuto non significativo o non fattibile per conservare l'efficacia della mitigazione acustica;
Tipo B prevalentemente trasparente e pertanto prevalentemente fonoriflettente, per tutti quei tratti ove il mantenimento della godibilità del paesaggio circostante è stato ritenuto significativo e non pregiudica l'efficacia della mitigazione acustica.

CONSIDERATO e VALUTATO che la Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, ha attestato la parziale ottemperanza della prescrizione B.9 ed ha richiesto “che nell'ambito della progettazione esecutiva sia evidenziato per tutto il tracciato di progetto, in maniera esplicita, il mantenimento delle visuali tutelate ai sensi del D. Lgs. 42/2004, con particolare riguardo ai tratti Serravalle Montecatini verso Montecatini Alto e Monsummano Alto in entrambe le direzioni, mediante la messa in opera della tipologia di barriera caratterizzata dalla massima trasparenza possibile” ed ha segnalato “l'opportunità d'individuare possibili soluzioni alternative alla modifica di via del Casello, nel tratto a sud dell' attuale barriera di Pistoia, in modo tale da permettere la conservazione della sistemazione paesaggistica definita da Pietro Porcinai (realizzazione di un giardino-esposizione di rose, con arredi e manufatti originali), esempio significativo e storicamente consolidato dell'attività vivaistica pistoiese (Vivaio Rose Barni)”.

VALUTATO pertanto che:

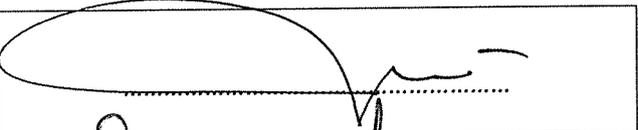
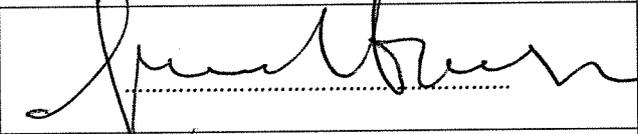
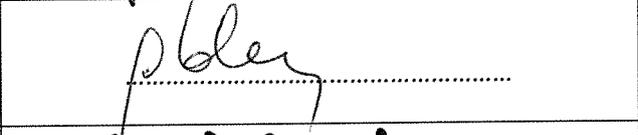
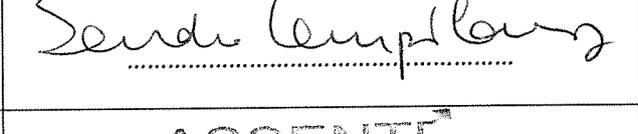
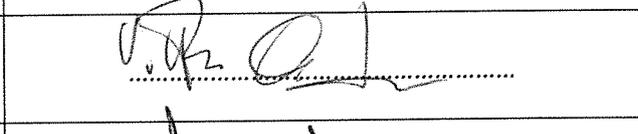
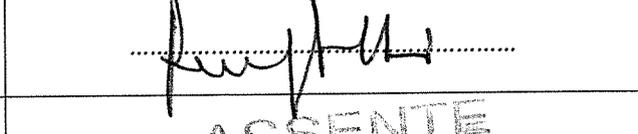
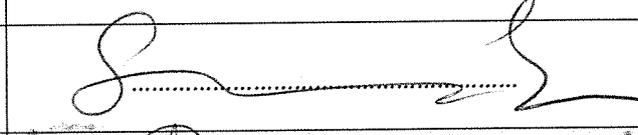
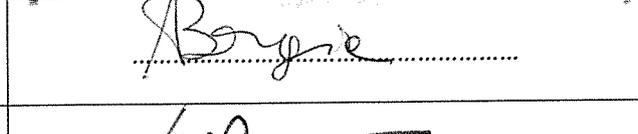
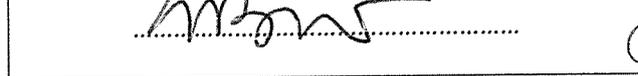
- sono stati svolti approfondimenti progettuali circa le tipologia di barriere antirumore da impiegare nei vari tratti del tracciato al fine di garantire la godibilità dall'autostrada del paesaggio circostante
- gli approfondimenti hanno riguardato in particolare i tratti tutelati ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., il tratto Serravalle Montecatini verso Montecatini Alto e Monsummano Alto in entrambe le direzioni;
- sono state al contempo assicurate soluzioni formali di elevata qualità architettonica;
- sono state garantite le prestazioni acustiche attese per i dispositivi a protezione dei ricettori;
- con particolare riguardo ai tratti evidenziati, nell'ambito della progettazione esecutiva, dovranno essere rese maggiormente esaustive le connessioni tra la localizzazione delle varie tipologie di barriera antirumore e il paesaggio tutelato dal provvedimento ministeriale vigente, considerato il contenuto prescrittivo della relativa scheda di vincolo contenuta nel PIT-PPR della Toscana;
- è opportuno individuare, nella successiva fase di progettazione esecutiva, possibili soluzioni alternative alla modifica di via del Casello, nel tratto a sud dell'attuale barriera di Pistoia, in modo tale da permettere la conservazione della sistemazione paesaggistica definita da Pietro Porcinai (realizzazione di un giardino-esposizione di rose, con arredi e manufatti originali), esempio significativo e storicamente consolidato dell'attività vivaistica pistoiese (Vivaio Rose Barni).

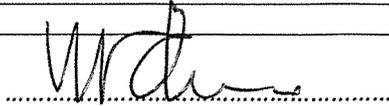
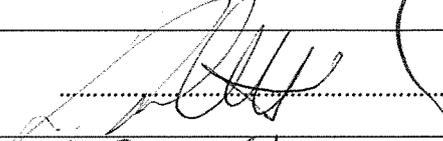
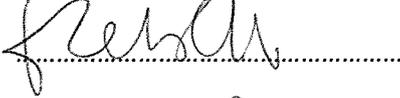
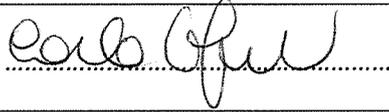
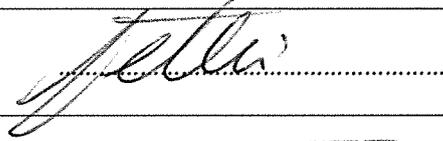
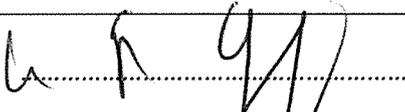
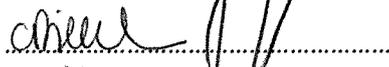
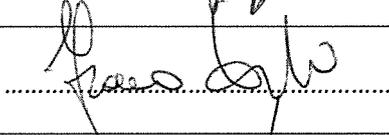
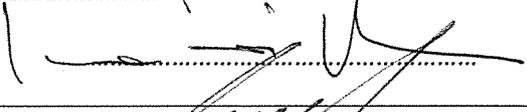
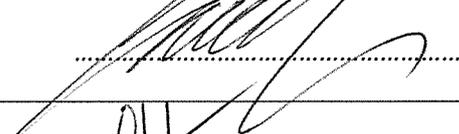
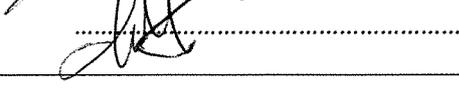
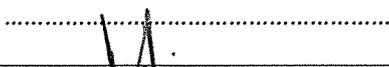
La prescrizione lettera B) n. 9 è parzialmente ottemperata. La sua completa ottemperanza viene rinviata alla fase di progettazione esecutiva.

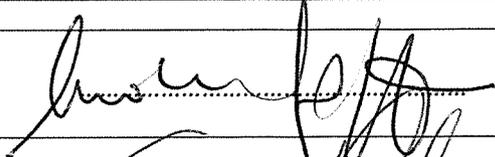
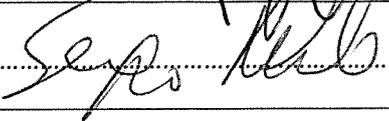
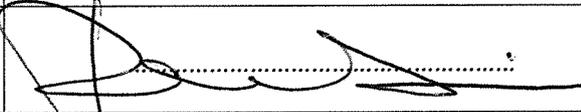
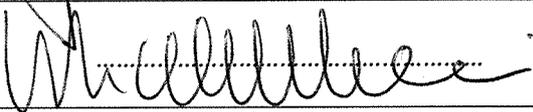
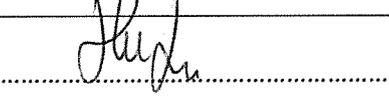
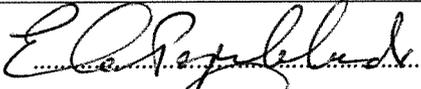
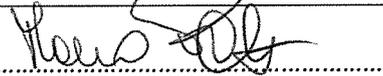
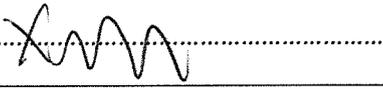
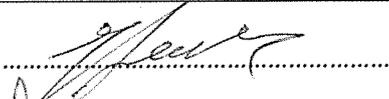
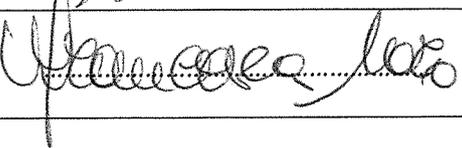
Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

RITIENE

le seguenti prescrizioni contenute nel DVA/DEC/134 del 20/05/2016, concernente il progetto relativo all'Autostrada A11 Firenze – Pisa Nord – Ampliamento alla terza corsia nel tratto Firenze – Pistoia lettera A) di cui al numero 1.1.1; 1.1.2; 1.1.3; 1.2; 1.3, 1.4.1; 1.4.2 Ottemperate; lettera B) di cui al numero 7 Ottemperata; lettera B) di cui al numero 9 Parzialmente Ottemperata e rinviata alla fase di progettazione esecutiva.

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	ASSENTE
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	

Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	ASSENTE
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	ASSENTE
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	ASSENTE
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	

Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo ASSENTE
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno ASSENTE
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	

Dott. Francesco Carmelo VazzanaASSENTE.....
Ing. Roberto VivianiASSENTE.....