

4.3

0



*[Handwritten signature]*

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

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

Parere n. 2959 del 01/03/2019

*[Handwritten notes and signatures on the right margin]*

<p><b>Progetto</b></p>	<p><i>Verifica di assoggettabilità a VIA</i></p> <p><b>Autostrada A.11 Firenze - Pisa nord, ampliamento alla III corsia del tratto Firenze - Pistoia, ripristino funzionale della viabilità, modifica via del Casello</b></p> <p><b>IDVIP: 4038</b></p>
<p><b>Proponente:</b></p>	<p><b>Autostrade per l'Italia S.p.A.</b></p>

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]*

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

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

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. 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 ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**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 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. GAB/DEC/2015/242 del 13/11/2015 di nomina del Rappresentante della Regione Toscana;

**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*”;

**VISTO** il D.M. del 10 agosto 2012, n.161 recante “*Regolamento recante la disciplina dell'utilizzo delle terre e rocce da scavo*”;

**VISTO** il D.P.R. del 16 giugno 2017, n.120 recante “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”;

**VISTO E CONSIDERATO** il Decreto di Compatibilità ambientale n. 134 del 20/05/2016 ed il quadro prescrittivo in esso contenuto, relativo all'intervento “*Autostrada A11 Firenze – Prato Nord Ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze – Pistoia*” comprensivo anche del ripristino funzionale di Via del Casello, viabilità che collega la S.R. 66 Pistoiese a Via Bonellina, nel Comune di Pistoia;

**CONSIDERATO** che, nel corso della Conferenza di Servizi per l'approvazione del suddetto progetto, sono emerse la presenza del vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004 e alcune necessità delle attività insistenti sull'attuale Via del Casello, alle quali veniva precluso l'accesso; pertanto, si è resa necessaria, da parte del proponente, la predisposizione della modifica al progetto riguardante Via del Casello in esame;

**CONSIDERATA** la richiesta espressa dalla Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, 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 dell'architetto paesaggista Pietro Porcinai con la realizzazione di un giardino-esposizione di rose, con arredi e manufatti originali, esempio significativo e storicamente consolidato dell'attività vivaistica pistoiese;

**CONSIDERATO** quanto esplicitato, nello Studio Ambientale, dal Proponente, che nel corso della Conferenza di Servizi, si sono messe in evidenza le esigenze di:

- allontanare il tracciato dall'area sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. “*aree di notevole interesse pubblico*”;

- permettere la conservazione della sistemazione paesaggistica definita dall'architetto del paesaggio Pietro Porcinai con la realizzazione di un giardino-esposizione di rose, con arredi e manufatti originali, esempio significativo e storicamente consolidato dell'attività vivaistica pistoiese;
- migliorare la funzionalità e la sicurezza dell'intersezione tra la via del Casello stessa e Via Bonellina;
- ridurre gli impatti territoriali su alcune attività vivaistiche di pregio poste lungo l'attuale via del Casello;

per cui è stato prescritto al Proponente lo spostamento del tracciato di via del Casello a sud dell'A11;

**CONSIDERATO** che il Proponente, in ottemperanza a quanto prescritto dalla Conferenze di Servizi, ha redatto la variante su via del Casello, comprensivo dell'adeguamento dell'interconnessione con la Strada Provinciale 9, secondo un nuovo tracciato a sud dell'A11;

**CONSIDERATO** che il suddetto progetto rappresenta una variante alla soluzione di ripristino funzionale dell'esistente Via del Casello previsto all'interno del progetto "Autostrada A11 Firenze - Prato Nord Ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze - Pistoia" per il quale è stato redatto il progetto esecutivo aggiornando gli studi e le analisi con le modifiche apportate a Via del Casello;

**VISTA** la nota prot. ASPI/RM/2018/9163 del 20/04/2018, acquisita al prot.n.DVA/9948 del 30/04/2018, la società Autostrade per l'Italia S.p.A. ha presentato istanza, corredata degli atti amministrativi e della documentazione progettuale, ai fini dell'avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA relativamente al progetto "Autostrada A11 Firenze - Pisa Nord. Ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze - Pistoia. Modifica Via del Casello", ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.;

**VISTA** la nota prot.n.DVA/10456 del 07/05/2018, acquisita con prot.n.1720/CTVA in data 08/05/2018, con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) ha disposto l'avvio dell'istruttoria tecnica ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. ed ha trasmesso alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale (CTVA) la relativa documentazione;

**PRESO ATTO** che la stima del valore complessivo dell'opera, IVA compresa, è pari ad euro 6.119.093,42;

**PRESO ATTO** che ai fini del contributo dello 0,25 per mille il Proponente ha versato una somma pari ad 1.530,00 € effettuato con bollettino postale del 19 aprile 2018;

**PRESO ATTO** che:

- con l'istanza di esclusione dalla VIA la Società proponente ha trasmesso il progetto, lo studio preliminare ambientale ed il piano di monitoraggio ambientale relativi alla modifica di Via del Casello;
- la Società Autostrade per l'Italia ha trasmesso con nota prot.n.16416 del 31/07/2018 la documentazione integrativa richiesta con la nota prot.n.DVA/14554 del 04/07/2018;
- la Società Autostrade per l'Italia ha trasmesso volontariamente dell'ulteriore documentazione integrativa per chiarire alcuni argomenti emersi durante il confronto istruttorio con il Settore Genio Civile Valdarno Centrale, tale documentazione è stata acquisita dalla DVA al prot.n.DVA/23117 del 15/10/2018;
- con nota prot.n.21452 del 24/10/2018 la Società Autostrade per l'Italia ha richiesto la sospensione dei termini istruttori per una durata di 45 giorni al fine di consentire alle Amministrazioni interessate di esprimere il proprio parere di competenza;

**CONSIDERATO** che non sono pervenute osservazioni da parte del pubblico;

**VISTA e CONSIDERATA** la Delibera n. 1355 del 10/12/2018 con cui la Regione Toscana ha espresso il proprio parere ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e smi e dell'art. 63 della L.R. 10/2010 e smi, favorevole in merito all'esclusione dalla VIA subordinatamente alle prescrizioni e alle raccomandazioni riportate nel parere n. 187 del 23/11/2018 del Nucleo di valutazione dell'impatto ambientale;

**VISTO e CONSIDERATO** il parere favorevole del Ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo espresso con nota prot. 27202-P del 12/10/2018;

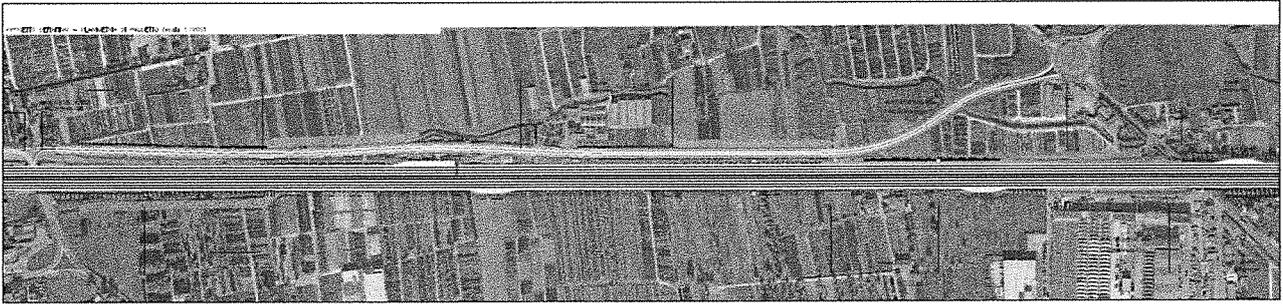


**ESAMINATA** la documentazione progettuale trasmessa dal proponente che si compone di:

- Elaborati di progetto;
- Studio preliminare ambientale;

**Per quanto riguarda le caratteristiche progettuali**

**CONSIDERATO** che il tracciato parte dalla nuova rotonda sulla SP9, prosegue parallelamente alla A11 con una sezione tipo F2 extraurbana, con larghezza totale pavimentata pari a 8.50 m. Supera l'autostrada con un cavalcavia da 42 m di luce circa e poi proseguendo si congiunge alla rotonda sulla statale fiorentina. In quest'ultima parte il tracciato interferisce con il fosso Brusigliano, il cui percorso viene deviato per un tratto. Più avanti è presente un nuovo ponte i cui rilevati raggiungono i 2 m di altezza;



**CONSIDERATO** quindi che lo schema funzionale del progetto di adeguamento di Via del Casello prevede le seguenti componenti:

- nuovo innesto sulla rotonda esistente ubicata sulla Strada Statale fiorentina;
- nuova asta di collegamento tra il nuovo innesto ed il nuovo cavalcavia lunga circa 315 m;
- nuovo cavalcavia autostradale con luce pari a circa 42 m;
- nuova asta di collegamento tra il nuovo cavalcavia e l'innesto sulla SP 9 lunga circa 1.020 m;
- riqualificazione dell'intersezione esistente tra SP 9 esistente
- opere di deviazione del fosso Brusigliano e rifacimento confluenza fosso Brusiglianello;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che la soluzione progettuale proposta è finalizzata a:

- minimizzare l'interferenza con il vincolo per decreto ex D.lgs 42/2004 (G.U. n°145 del 12/06/1965) denominato come "Zone belvedere a sud di Pistoia dalle quali si può godere la visuale dell'antico nucleo cittadino con il Duomo e la cupola della chiesa dell'Umiltà";
- garantire l'accessibilità alle aziende vivaistiche aventi come unico accesso quello sull'attuale Via del Casello;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che la soluzione progettuale proposta permette di limitare gli interventi di deviazione del torrente Brusigliano. Infatti, mentre nella soluzione originaria indicata nella documentazione progettuale agli atti della procedura di VIA del progetto "Autostrada A11 Firenze – Prato Nord Ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze – Pistoia" si prevedevano interventi su tre tratti del Torrente per complessivi 713 m circa, la soluzione oggetto della presente procedura prevede una sola deviazione per complessivi 290 m circa;

**VISTA e CONSIDERATA** la documentazione integrativa trasmessa dal Proponente a seguito della richiesta della DVA, in cui oltre al chiarimento in merito alla competenza gestionale della futura via del Casello che sarà competenza della Provincia di Pistoia sono stati specificati i seguenti aspetti:

#### ASPETTI DI PROGETTAZIONE STRADALE

- il progetto della nuova strada è inquadrato come adeguamento di una viabilità esistente, ovvero l'attuale Via del Casello, pertanto il DM 5/11/2001 non è cogente ma di riferimento. L'inserimento di un limite di 40 km/h in corrispondenza dello scavalco della A11 si è reso necessario per il salto di velocità tra  $V_{pmax}$  e la velocità di progetto della curva a cavallo del cavalcavia, sulla base delle analisi di rispondenza al succitato DM;
- nell'ambito della progettazione esecutiva delle viabilità interferite sono state svolte le verifiche funzionali delle intersezioni e l'analisi di congruenza geometrica delle rotatorie con esiti positivi;
- i flussi di traffico utilizzati nelle verifiche progettuali e nelle analisi ambientali sono quelli dello scenario progettuale al 2025 dello Studio di Traffico redatto per il Progetto dell'Ampliamento alla terza corsia della A11 nella tratta Firenze – Pistoia;

#### ASPETTI IDRAULICI

- il recupero dei volumi per le nuove superfici pavimentate avviene nei fossi di guardia al piede del rilevato autostradale. Prima dei recapiti finali delle acque drenate è infatti stato inserito un manufatto di laminazione/trattamento dotato di bocca tarata in analogia a quanto fatto per la gestione delle acque di dilavamento autostradale. Lungo la Via del Casello, sono stati previsti dei fossi rivestiti a piede rilevato che recapitano le acque meteoriche in un'ulteriore vasca del volume di 400 mc. Quest'ultima scarica poi le acque, attraverso un manufatto dotato di bocca tarata, in un tombino che convoglia le stesse nel recapito finale costituito dal fosso Brusigliano;
- in relazione ai battenti per tempo di ritorno di duecento anni attesi nell'area, è stato sviluppato lo studio idrologico-idraulico del progetto che ha evidenziato la necessità di recuperare un volume pari a circa 19.500 mc, ciò sarà fatto nella cassa d'espansione sul torrente Brana;
- sono stati esplicitati i dettagli delle sistemazioni idrauliche del torrente Brusigliano correlate alla sistemazione di via del Casello, evidenziando tra l'altro che la confluenza tra Brusigliano e Brusiglianello avverrà in maniera più graduale rispetto l'esistente al fine di risolvere le criticità idrauliche riscontrate durante i fenomeni di piena. La soluzione che prevede un tracciato ad S al posto dell'attuale doppia curva a 90° e l'immissione del Brusiglianello a favore di corrente, è stata condivisa con il Genio Civile;
- relativamente al Piano di Tutela delle Acque (PTA) preso a riferimento in progetto è stato specificato che l'aggiornamento del PTA regionale del 2005 risulta tuttora in corso e che nello Studio preliminare ambientale sono riportati anche i dati del Piano di Gestione delle Acque del Distretto Appennino Settentrionale, Aggiornamento del Piano, Il ciclo che è stato indicato dalla Regione Toscana come il quadro di riferimento programmatico più aggiornato e sovraordinato al PTA;
- in merito alla gestione delle acque meteoriche in fase di lavori è stato specificato che la realizzazione della sistemazione di Via del Casello è prevista nell'ambito dei lavori di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A11 nel tratto Firenze – Pistoia. Pertanto, come previsto nel relativo Studio di Impatto Ambientale e a seguito di specifiche prescrizioni contenute nel DM 134/2016 di conclusione della procedura VIA, per la gestione delle acque meteoriche in fase di cantiere si farà riferimento ai principi indicati nel regolamento regionale n. 46R/2008 e s.m.i.;
- in merito alla trasparenza idraulica dell'opera si specifica che nel tratto della nuova Via del Casello, in particolare tra i due attraversamenti della A11 da parte del Fosso Brusigliano, non risultano tombini esistenti di collegamento. Per quel che riguarda il rilevato della Via del Casello, è prevista la realizzazione di tombini con funzione di drenaggio idraulico delle acque di piattaforma che collegano le zone a nord e sud della nuova viabilità. Pertanto il progetto dell'A11 e di via del Casello garantiscono adeguate condizioni di trasparenza idraulica;

#### ASPETTI AMBIENTALI - RUMORE

- lo studio acustico presentato deriva direttamente da quello sviluppato a supporto della progettazione dell'ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A11. Nel modello sono stati simulati complessivamente gli impatti acustici derivanti sia dall'autostrada, sia dalla nuova infrastruttura stradale di via del Casello nella nuova configurazione proposta, e quindi si è fatto

f m s' 5

direttamente riferimento ai limiti previsti dal DPR142/04, eventualmente ridotti per effetto della concorsualità di altre infrastrutture con l'autostrada A11. Il contributo acustico derivante da via del Casello è marginale rispetto a quello autostradale e per questo motivo si è scelto di potenziare le mitigazioni previste lungo l'autostrada A11, piuttosto che valutarne nuove sulla viabilità. A seguito delle richieste d'integrazione è stato simulato il contributo della sola via del Casello, confrontando i risultati con i limiti previsti per la nuova viabilità di categoria F, ovvero i limiti di classificazione acustica eventualmente ridotti per effetto della concorsualità con l'autostrada A11. Ciò ha evidenziato il sostanziale rispetto dei limiti, a conferma della scelta in merito al progetto di mitigazione acustica;

- la realizzazione della sistemazione di Via del Casello è prevista nell'ambito dei lavori di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A11 nel tratto Firenze – Pistoia. Nell'ambito del progetto esecutivo dell'ampliamento autostradale è stato aggiornato lo Studio di impatto acustico della fase di cantiere che contiene valutazioni relative a cantieri fissi (non presenti lungo il tracciato di Via del Casello) e ai cantieri mobili. Per questi ultimi sono state analizzate una serie di situazioni cantieristiche tipologiche e individuate l'entità degli impatti e le modalità di mitigazione e contenimento degli stessi applicabili a tutto l'intervento. I lavori necessari alla realizzazione della sistemazione di Via del Casello sono riconducibili alle lavorazioni considerate nello studio.
- la realizzazione della sistemazione di Via del Casello è prevista nell'ambito dei lavori di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A11 nel tratto Firenze – Pistoia. Come previsto nel relativo Studio di Impatto Ambientale e a seguito di specifiche prescrizioni contenute nel DM 134/2016 di conclusione della procedura VIA è prevista l'esecuzione di uno specifico Piano di Monitoraggio che prevede l'esecuzione di indagini acustiche per le fasi di ante operam, corso d'opera e post operam. Nel corso delle procedure approvative non sono state segnalate specifiche esigenze di monitoraggio acustico per i ricettori posti in prossimità di via del Casello, per i quali al momento non sono quindi previsti specifici punti di misura, anche in considerazione dei livelli acustici stimati, complessivamente analoghi a quelli della configurazione progettuale precedente contenuta nello Studio di Impatto Ambientale dell'intervento di ampliamento autostradale.

#### ASPETTI AMBIENTALI - PAESAGGIO

Nelle integrazioni sono ulteriormente richiamati gli aspetti legati al vincolo paesaggistico. L'area oggetto dell'intervento ricade all'interno del DM 07/09/2005 (G.U. 224 del 2005, estensione del vincolo dell'area già dichiarata di notevole interesse pubblico con D.M. 20/05/1965). Il suddetto vincolo contiene le seguenti motivazioni:

- preservare la visuale dall'autostrada Firenze – Mare che costituisce un belvedere continuo verso nord dello skyline dell'antico nucleo di Pistoia, con i suoi principali monumenti cittadini come la cupola della chiesa della Madonna dell'Umiltà, il Duomo, il campanile ed altri, disegnato contro la scenografica quinta della montagna pistoiese;
- mantenere le caratteristiche di area verde di notevole pregio naturalistico ancora possedute dalla zona e di fascia di rispetto tra la città e l'antistante paesaggio pedecollinare e collinare;
- perché costituisce un'area di belvedere verso quadri naturali di grande pregio a sud verso le colline del Montalbano, ad ovest verso la valle dell'Ombrone e la fascia collinare antistante Serravalle Pistoiese, già tutelata ai sensi della legge 1497/'39, punteggiata da rilevanti edifici storici come il convento del Giaccherino.

Rispetto alla realizzazione dell'intervento, il Piano di Indirizzo Territoriale prescrive che:

#### 3 Struttura antropica

*Viabilità contemporanea, impianti ed infrastrutture*

3.c.1. *Gli interventi di trasformazione urbanistica sono ammessi a condizione che:*

- *siano mantenuti i coni e i bersagli visivi (fondali e panorami, skylines);*
- *siano armonici per forma, dimensioni, orientamento, con le caratteristiche morfologiche proprie del contesto territoriale;*

#### 4 Elementi della percezione

*Visuali panoramiche 'da' e 'verso', percorsi e punti di vista panoramici e/o di belvedere*

4.c.1. *Gli interventi di trasformazione sono ammessi a condizione che:*

- non interferiscano negativamente con le visuali panoramiche, limitandole o occultandole e sovrapponendosi in modo incongruo con gli elementi e le relazioni visive significative del paesaggio;
- la realizzazione di eventuali barriere antirumore nei tratti autostradali consenta il mantenimento almeno delle visuali di maggior pregio paesaggistico;
- siano mantenuti i punti di sosta di interesse panoramico accessibili al pubblico dislocati lungo l'autostrada, evitando la realizzazione di barriere visive che limiti la percezione.

4.c.4. L'inserimento di manufatti non dovrà interferire negativamente o limitare le visuali panoramiche. Le strutture per la cartellonistica e la segnaletica non indispensabile per la sicurezza stradale dovranno armonizzarsi per posizione, dimensione e materiali con il contesto paesaggistico e mantenere l'integrità percettiva delle visuali panoramiche che si aprono da e verso le colline e la campagna.

4.c.5. Sono da escludere altresì gli interventi di trasformazione, compresi i muri di recinzione o altre barriere visive, tali da occultare i varchi visuali verso le emergenze valoriali riconosciute dalla scheda di vincolo.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che la variante oggetto della presente procedura permette di spostare gran parte del tracciato all'esterno dell'area vincolata, l'unica interazione riguarda il cavalcavia d'attraversamento trasversale dell'autostrada, il quale segna il punto di accesso percettivo a Pistoia, al Duomo e alla cupola di S.ta Maria dell'Umiltà per chi viaggia in direzione Pisa (mare) mantenendo intatti ed evidenziando i coni e i bersagli visivi (fondali e panorami, skylines). Per la sua conformazione e giacitura non inficia i quadri naturali di grande pregio a sud verso le colline del Montalbano, ad ovest verso la valle dell'Ombrone e la fascia collinare antistante Serravalle Pistoiese, già tutelata ai sensi della legge 1497/39, punteggiata da rilevanti edifici storici come il convento del Giaccherino. L'intervento risulta complessivamente armonico per forma, dimensioni, orientamento, con le caratteristiche morfologiche proprie del contesto territoriale, proponendo l'acciaio corten per la struttura del cavalcavia (che richiama il materiale scelto per le barriere acustiche) senza costituire elemento di detrazione del paesaggio.

**VISTA e CONSIDERATA** la documentazione integrativa volontaria trasmessa dal Proponente per recepire la richiesta avanzata dal Settore Genio Civile Valdarno Centrale in fase istruttoria, secondo il quale per Via del Casello risulta necessario garantire che la distanza tra corso d'acqua Brusigliano e infrastruttura sia sempre pari o superiore a 10 m, come stabilito dall'art. 96 del R.D. 523/1904 e dall'art. 3 della L.R. 41/2018. In particolare, per rispettare la distanza minima il tracciato è stato ottimizzato attraverso:

1. lo spostamento locale d'asse fino ad un massimo di circa 5.25 m, per circa 650m di sviluppo;
2. l'inserimento lato fosso Brusigliano deviato, di un muro di sostegno ubicato al filo pavimentato di Via del Casello. Tale muro risulta di altezza massima pari a circa 2.50 m ed uno sviluppo pari a circa 140 m;
3. la modifica del sistema di drenaggio di piattaforma con l'inserimento di caditoie e collettore in luogo del sistema di embrici e fosso attualmente previsto. Anche lato sud è previsto un muro di sostegno di geometrie analoghe a quello descritto al punto precedente ma di estensione pari a 440 m circa.

**VALUTATO** che tali variazioni non hanno comportato modifiche significative agli impatti ambientali descritti nella documentazione già trasmessa nell'ambito della procedura in oggetto. In particolare per le componenti Atmosfera, Suolo, Vegetazione, Flora, Fauna e Salute Pubblica non si riscontra alcuna variazione rispetto a quanto esposto per la soluzione iniziale. Per le componenti Ambiente idrico, Rumore e Paesaggio sono state evidenziate le modifiche apportate, comunque non significative in termini di impatto, ed aggiornati laddove necessario gli elaborati già trasmessi.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il sistema di smaltimento delle acque di piattaforma prevede embrici, fosso al piede e recapito nel ricettore finale (fosso Brusigliano) attraverso un manufatto di controllo che provvede alla sedimentazione e disoleazione delle acque;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che in riferimento alla gestione dei materiali per realizzare le nuove opere, la stessa sarà organica con il resto del progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A11. In particolare, gli scavi del piano di imposta della nuova viabilità e le terre per la formazione dei rilevati di approccio al nuovo cavalcavia saranno integrati nella gestione delle terre che avverrà secondo il Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/2012 approvato in sede di VIA con Determinazione Direttoriale del MATTM n. DVA-2013-0017407 del 24 luglio 2013. Complessivamente per la creazione del piano di imposta è

f m kus d s' n 7

previsto uno scavo di scotico e terreno per bonifica superficiale per circa 4.800 mc e 7.200 mc rispettivamente. Per la formazione dei nuovi rilevati è stimato un fabbisogno di terre di circa 38.500 mc. Le quantità sopra indicate risultano modeste rispetto al totale degli scavi (1.272.000 mc circa) e ai fabbisogni (1.606.000 mc circa) dell'opera complessiva, pertanto le variazioni apportate dalla nuova viabilità in studio non costituiscono modifica rilevante del Piano di Utilizzo approvato;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda la cantierizzazione, il progetto prevede che come aree di cantiere siano utilizzate quelle già previste nel progetto di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A11;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che lo studio della barriere acustiche ha tenuto in considerazione anche la tipologie di pannellature (opache/fonoassorbenti e trasparenti/fonoriflettenti) definite in base alle richieste della Soprintendenza per il Paesaggio e le mitigazioni degli edifici industriali come prescritto nel Decreto VIA relativo all'ampliamento autostradale;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che nella documentazione integrativa depositata, la Società proponente chiarisce che, per quanto riguarda la competenza della gestione della viabilità proposta, la nuova via del Casello sarà gestita dalla Provincia di Pistoia;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda gli aspetti programmatici, il proponente ha preso in esame gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale, ambientale e settoriale, nonché il quadro vincolistico, pertinenti al progetto in esame;

#### Per quanto riguarda gli aspetti ambientali

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il progetto di modifica di Via del Casello si configura come variante del progetto di ripristino di una viabilità contenuta nel progetto "Autostrada A11 Firenze – Prato Nord Ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze – Pistoia";

**VALUTATO** che il proponente ha preso in esame le componenti ambientali interessate dalle attività previste ed i possibili impatti determinati dal progetto anche in considerazione delle modifiche progettuali occorse con le integrazioni volontarie;

**VALUTATO in particolare che per la:**

- **COMPONENTE RUMORE**

lo studio acustico ha consentito di definire la localizzazione, la geometria e la tipologia di barriere antirumore più idonee a mitigare l'impatto sui ricettori. In particolare il dimensionamento delle barriere acustiche previste nel progetto definitivo dell'ampliamento dell'autostrada A11 è stato analizzato ed aggiornato al fine di verificare la situazione di rispetto dei limiti normativi ai ricettori anche a seguito della diversa localizzazione di via del Casello e dei relativi flussi di traffico. Pertanto le valutazioni relative alla modifica di Via del Casello sono in linea con quanto già analizzato nell'ambito del SIA del progetto "Autostrada A11 Firenze – Prato Nord Ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze – Pistoia" in quanto **la modifica della sistemazione di Via del Casello non apporta variazioni significative agli scenari di immissione di rumore;**

- **COMPONENTE ATMOSFERA**

l'intervento di sistemazione/riqualificazione di Via del Casello consente di collegare in condizioni di sicurezza la S.P. 9 di Montalbano, all'altezza dell'abitato di Bonelle, con la rotatoria di via Fiorentina S.S. 66, permettendo quindi una migliore redistribuzione del traffico. Tenuto conto della funzione della nuova viabilità in progetto, i relativi flussi di traffico sulla stessa insistenti sono notevolmente inferiori a quelli che transitano sull'autostrada A11; pertanto, anche il contributo in termini emissivi risulta poco significativo. Di conseguenza **la modifica di Via del Casello non apporta variazioni agli scenari emissivi e di dispersione degli inquinanti analizzati nell'ambito del SIA**, che prefigurano uno scenario di qualità dell'aria compatibile con i limiti normativi;

- **COMPONENTE AMBIENTE IDRICO**

in merito alla realizzazione dell'opera infrastrutturale, in coerenza con la disciplina del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA), il progetto ha previsto la realizzazione di un sovrappasso in corrispondenza dell'attraversamento del tracciato autostradale. Tutto il tracciato di nuova realizzazione è comunque previsto in sicurezza idraulica essendo posto a quote superiori a quelle di esondazione per eventi di piena sul territorio con tempo di ritorno duecentennale. Tale soluzione è stata trasmessa formalmente a tutti gli enti interessati nel corso della Conferenza dei servizi per la localizzazione dell'opera ex art 81 del DPR 616/77 ed è pertanto da considerarsi approvata sotto tutti i profili di competenza.

Il recupero dei volumi per le nuove superfici pavimentate avverrà nei fossi di guardia al piede del rilevato che recapitano le acque meteoriche un manufatto di laminazione/trattamento dotato di bocca tarata.

Per quanto riguarda invece i volumi sottratti all'esondazione, il loro recupero avverrà nella cassa di espansione sul T. Brana congiuntamente a parte dei volumi riferiti al recupero complessivo di ampliamento autostradale. Pertanto **le modifiche apportate al progetto non modificano le condizioni di trasparenza idraulica del progetto originario né apportano impatti ulteriori a quanto già valutato.**

Inoltre lo spostamento di Via del Casello sul lato opposto dell'autostrada permette di limitare gli interventi di deviazione del torrente Brusigliano, infatti, mentre nella soluzione originaria indicata nella documentazione progettuale agli atti della procedura di VIA del progetto "Autostrada A11 Firenze - Prato Nord Ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze - Pistoia" era necessario effettuare interventi su tre tratti del Torrente per complessivi 713 m circa, la soluzione oggetto della presente procedura prevede una sola deviazione per complessivi 290 m circa;

#### • COMPONENTI SUOLO E SOTTOSUOLO

i potenziali impatti del progetto in esame sulla componente suolo e sottosuolo sono minimi e principalmente riconducibili a modifiche sull'uso attuale del suolo e a modifiche dell'assetto geomorfologico. Dal punto di vista del consumo di suolo, la realizzazione della nuova infrastruttura di progetto, comporta la sottrazione di una superficie di terreno che rientra prevalentemente nella categoria "vivaia". Il tracciato è stato studiato con l'intento di minimizzare la sottrazione di superficie da destinare al vivaismo.

In particolare la soluzione originaria di sistemazione di Via del Casello, contenuta nel progetto "Autostrada A11 Firenze - Prato Nord Ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze - Pistoia" prevedeva l'occupazione di una superficie pari a 27.500 mq per la ricollocazione della viabilità, detta superficie si sviluppa interamente all'interno dell'area vincolata; la soluzione oggetto della presente procedura prevede l'occupazione di circa 35.000 mq quasi interamente all'esterno del perimetro vincolato.

Inoltre il progetto di modifica prevede la sistemazione a verde delle aree intercluse tra l'autostrada ed il nuovo tracciato di Via del Casello, pari a circa 5.000 mq, con l'installazione di filari arborei e arbustivi.

Per quanto riguarda invece le modifiche dell'assetto geomorfologico, si fa presente che l'infrastruttura sarà realizzata prevalentemente a raso. Le uniche parti in rilevato si hanno in corrispondenza del viadotto autostradale e del ponte di attraversamento del fosso di Brusigliano;

#### • COMPONENTI VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA

per quanto riguarda la funzionalità ecologica dell'area in esame il proponente indica che la realizzazione dell'opera viaria non comporta una modifica del territorio dal punto di vista dell'equilibrio degli ecosistemi dal momento che l'ambito di intervento in quanto:

- non interferisce con i Siti della Rete Natura 2000 e con gli elementi chiave di questi, ovvero habitat di interesse comunitario, in quanto l'area di intervento risulta esterna ad essi ed i Siti Rete Natura 2000 più vicini sono ubicati a nord del territorio comunale di Pistoia e distano dal progetto più di 9 km;
- non è localizzato all'interno del perimetro di Parchi naturali nazionali e regionale e di Riserve Naturali;
- è localizzato in adiacenza al tracciato autostradale dell'A11 che costituisce di per sé una barriera infrastrutturale;
- non interferisce con gli elementi funzionali della rete ecologica regionale.

f m s k Des' m

Per quanto riguarda gli aspetti vegetazionali, il proponente evidenzia che il tracciato di progetto interessa prevalentemente la vegetazione artificiale che rientra nella categoria "vivai". La sottrazione di elementi vegetazionali è minima e riguarda le aree interessate dalla realizzazione del ponte sul fosso di Brusigliano e del viadotto di attraversamento autostradale.

Pertanto le **modifiche apportate risultano non significative rispetto alla soluzione progettuale già valutata** nell'ambito della procedura di VIA dell'intervento "Autostrada A11 Firenze – Prato Nord Ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze – Pistoia”;

• **COMPONENTI PAESAGGIO, BENI CULTURALI ED ARCHEOLOGICI**

L'area di intervento si inserisce in un contesto fortemente antropizzato per la presenza, innanzitutto, del tracciato autostradale dell'A11 che costituisce di per sé un elemento di frammentazione paesaggistica e che il tracciato si trova a più di 2 km dal duomo di Pistoia e dalla cupola di S. Maria dell'Unità.

Dall'analisi del sistema di vincoli emerge che l'area di intervento ricade nell'ambito paesaggistico n° 6 del nuovo PIT della Toscana con valenza di Piano Paesaggistico. L'ambito toscano è quello di Firenze, Prato e Pistoia, il sottoambito è il n° 16 di Pistoia.

Il PIT riporta l'individuazione cartografica dei vincoli di natura paesaggistica presenti sul territorio. In corrispondenza delle aree interessate dal progetto in particolare si riconoscono:

- un'area di notevole interesse pubblico (art. 136 D Lgs. 42/2004): Vincolo ex D.Lgs. 42/2004 (G.U. n. 145 del 12/06/1965) – “Zone belvedere a sud di Pistoia dalle quali si può godere la visuale dell'antico nucleo cittadino con il Duomo e la cupola della chiesa dell'Umiltà”;
- territori coperti da foreste e da boschi (vincolo D. Lgs. 42/2004 – art. 142), interferiti dalla deviazione del Fosso di Brusigliano.

Il progetto di modifica oggetto della presente procedura, a differenza del progetto autorizzato che ricadeva interamente in area vincolata, non interessa la zona di vincolo ad eccezione della porzione di viabilità ubicata a nord del tracciato autostradale.

L'interazione riguarda il cavalcavia d'attraversamento trasversale dell'autostrada segna il punto di accesso percettivo a Pistoia, al Duomo e alla cupola di S.ta Maria dell'Umiltà per chi viaggia in direzione Pisa (mare). Tuttavia per la sua conformazione e giacitura non inficia i quadri naturali di grande pregio a sud verso le colline del Montalbano, ad ovest verso la valle dell'Ombrone e la fascia collinare antistante Serravalle Pistoiese, già tutelata ai sensi della legge 1497/'39, punteggiata da rilevanti edifici storici come il convento del Giaccherino. L'intervento risulta complessivamente armonico per forma, dimensioni, orientamento, con le caratteristiche morfologiche proprie del contesto territoriale, proponendo l'acciaio corten per la struttura del cavalcavia (che richiama il materiale scelto per le barriere acustiche) senza costituire elemento di detrazione del paesaggio.

Infatti le sezioni realizzate per la valutazione del contesto paesaggistico evidenziano che l'intervento di sistemazione di Via del Casello:

- non interferisce in maniera significativa con la visuale dell'antico nucleo storico in quanto la strada, ad eccezione del viadotto, sarà realizzata prevalentemente a raso;
- l'altezza del viadotto di attraversamento del tracciato dell'A11 è comunque coerente con il profilo esistente e non va quindi ad alterare in maniera significativa il contesto paesaggistico attuale;
- in aggiunta, la percezione del muro di sottoscarpa in approccio al viadotto risulterà comunque trascurabile per l'utente stradale che percorre l'infrastruttura nella carreggiata in direzione Firenze (per i coni visuali peraltro non sottesi al vincolo di tutela) sia per la presenza della barriera di sicurezza di bordo carreggiata, sia per la presenza di una quinta arbustiva posta a mascheramento del fronte del muro medesimo.

Il tracciato di progetto inoltre non interferisce con elementi vegetazionali naturali di pregio, essendo inserito in una zona destinata alle colture vivaistiche.

Il contesto paesaggistico presenta quindi una sensibilità medio/bassa in quanto non si evidenziano elementi areali di interesse paesaggistico/ambientale, mentre gli elementi puntuali sono di media qualità architettonica.

La percepibilità dell'opera risulta inoltre medio – bassa dal momento che l'intervento si inserisce in un contesto fortemente infrastrutturato.

Per quanto esposto emerge che **la modifica progettuale migliora significativamente gli impatti paesaggistici rispetto alla soluzione progettuale originaria**, contenuta nel progetto "Autostrada A11 Firenze – Prato Nord Ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze – Pistoia”.

• **COMPONENTE SALUTE PUBBLICA**

le tematiche relative all'impatto sulla salute pubblica rilevanti sono l'inquinamento atmosferico e l'inquinamento acustico.

Dalle valutazioni sviluppate negli elaborati di progetto gli impatti ambientali riferiti alla modifica di Via del Casello risultano in generale inferiori rispetto a quelli previsti per il complessivo intervento di ampliamento dell'autostrada A11, nell'ambito della procedura di VIA del quale è stato valutato che gli effetti sulla salute derivanti sono sostanzialmente trascurabili per l'inquinamento atmosferico, o positivi per quello acustico grazie alle mitigazioni acustiche inserite in progetto, tali mitigazioni sono ulteriormente incrementate per la modifica di Via del Casello.

**Le modifiche apportate al progetto non comportano alcuna variazione degli impatti previsti sulla componente salute con la realizzazione della nuova viabilità.**

**CONSIDERATO e VALUTATO** che via del Casello costituisce parte dell'intervento dell'ampliamento della A11 nel tratto Firenze – Pistoia, soggetto al quadro prescrittivo di cui al DEC VIA al quale occorre che si armonizzi;

**RITENUTO** opportuno raccomandare al proponente quanto segue:

- l'adozione delle Linee Guida redatte da ARPAT per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale, laddove non in contrasto con quanto già prescritto nel Decreto n. 134 del 20 maggio 2016;
- programmare anticipatamente gli interventi e di avvisare tempestivamente le aziende agricole dell'inizio dei lavori, al fine di dare la possibilità ai titolari dei terreni di operare le scelte colturali e le azioni di adattamento più appropriate per limitare l'impatto dei lavori connessi alla costruzione delle opere previste. Al termine dei lavori, è necessario che i cantieri siano tempestivamente smantellati, le aree di cantiere e quelle eventualmente destinate allo stoccaggio dei materiali ripristinate al fine di ricreare le condizioni di originaria idoneità alla coltivazione;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che con nota prot.n.16416 del 31/07/2018 la Società Autostrade per l'Italia ha richiesto, ai sensi dell'art. 19 comma 8 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., che il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ove necessario, specifichi condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi;

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

**RITIENE**

di non assoggettare al procedimento di VIA l'intervento "Ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze – Pistoia. Modifica di Via del Casello" presentato da Autostrade per l'Italia S.p.A. a condizione che si ottemperi alle seguenti condizioni ambientali, al fine di una armonizzazione con il quadro prescrittivo del DEC VIA n. 134 del 20/05/2016 e del parere n. 187 del 23/11/2018 del Nucleo di valutazione dell'impatto ambientale, allegato alla Delibera n. 1355 della Regione Toscana.

Le condizioni ambientali da ottemperare sono le seguenti:

Prescrizione n. 1	
Macrofase	Ante Operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti idraulici e idrogeologici
Oggetto della prescrizione	a) lo spostamento del corso d'acqua dovrà essere sottoposto a procedura di omologazione ai sensi del regolamento regionale n. 42/R/2018; b) per quanto riguarda il nuovo attraversamento del fosso Brusigliano, la scogliera a salvaripa, posizionata a monte ed a valle del nuovo tombino, dovrà essere raccordata gradualmente

*[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]*

<b>Prescrizione n. 1</b>		
		<p>con la sponda in terra compatibilmente con la dimensione dei massi previsti in progetto e il rivestimento del fondo alveo, laddove progettualmente previsto, a valle del tombino dovrà terminare con un dente che penetri all'interno dell'alveo per una profondità di almeno un metro, al fine di evitare lo scalzamento della platea ad opera dei fenomeni erosivi della corrente;</p> <p>c) a seguito delle modifiche morfologiche che si verificheranno con la realizzazione degli interventi in progetto, dovrà essere posta particolare attenzione nel raccordare il reticolo idrografico ed agrario esistente, al fine di assicurare sempre una buona regimazione delle acque;</p> <p>d) i tratti di relitto del fosso Brusigliano che si formeranno a seguito delle deviazioni/nuove inalveazioni, dovranno essere tutti riempiti con idonei materiali terrosi;</p> <p>e) la superficie relativa al nuovo tracciato del fosso Brusigliano dovrà essere intestata al Demanio dello Stato ramo idrico; a seguito della dismissione del vecchio tracciato, i tratti relitti potranno essere oggetto di trasferimento di proprietà secondo le procedure da concordare con l'Agenzia del Demanio;</p> <p>f) la realizzazione della cassa di espansione sul torrente Brana dovrà avvenire contestualmente alla realizzazione dell'infrastruttura viaria;</p> <p>g) durante la fase di cantierizzazione del complessivo intervento di adeguamento alla terza corsia dovranno essere rispettate le disposizioni di gestione delle acque meteoriche di cui al regolamento regionale n. 46R/2008 e s.m.i.;</p>
Termine avvio	Verifica	Progettazione esecutiva
Ottemperanza		
Ente vigilante		Regione Toscana - Settore "Genio Civile Valdarno Centrale e Tutela dell'acqua"
Enti coinvolti		--

<b>Prescrizione n. 2</b>		
Macrofase		Ante Operam
Fase		Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione		Rumore, Mitigazioni, Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione		<p>a) prevedere un intervento di mitigazione acustica, in fase di esercizio, per limitare il rumore dovuto alla nuova rotonda di interconnessione con la S.P. 9 in modo da garantire il rispetto del criterio di concorsualità presso i ricettori, con margine sufficiente di cautela, nel rispetto dell'art. 6 del D.P.R. n. 142/2004;</p> <p>b) nel Capitolato Speciale di Appalto prevedere la presentazione di una valutazione di impatto acustico di dettaglio conforme alla D.G.R.T. n. 8572 del 21 ottobre 2013, anche al fine di un'eventuale richiesta di deroga;</p> <p>c) relativamente al Piano di Monitoraggio Ambientale, includere via del Casello nell'ambito del progetto di monitoraggio/collaudato per la fase post operam del complessivo intervento di terza corsia;</p>
Termine avvio	Verifica	Progettazione esecutiva
Ottemperanza		

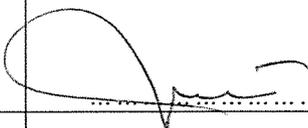
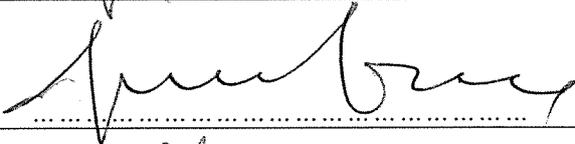
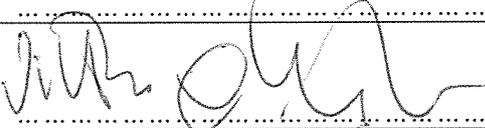
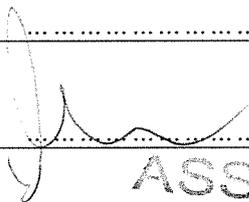
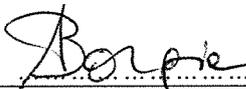
<b>Prescrizione n. 2</b>	
Ente vigilante	Regione Toscana - Settore VIA, VAS, Opere pubbliche di interesse strategico regionale
Enti coinvolti	ARPAT

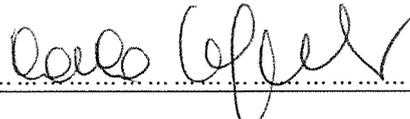
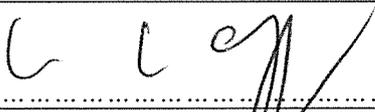
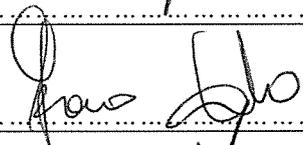
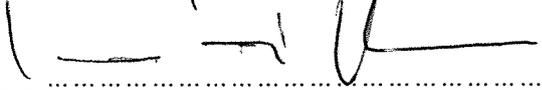
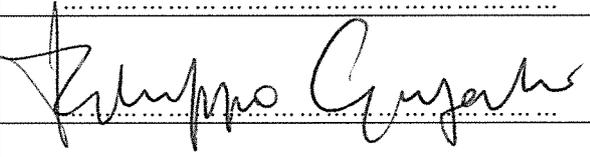
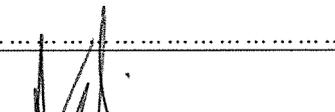
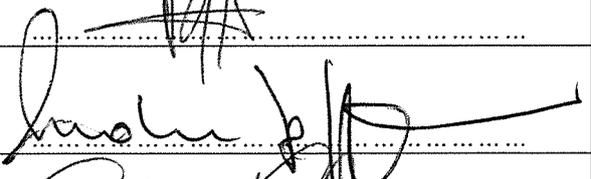
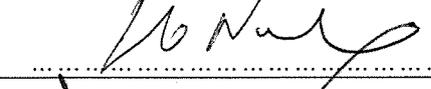
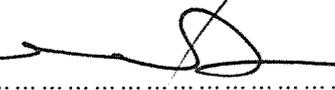
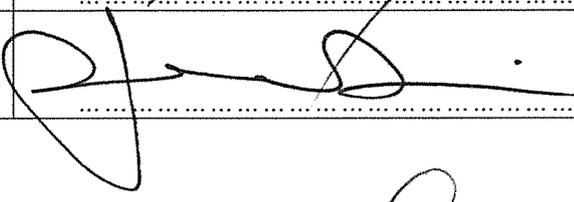
<b>Prescrizione n. 3</b>	
Macrofase	Ante Operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Flora, vegetazione, fauna ecosistemi
Oggetto della prescrizione	Il proponente dovrà evidenziare l'eventuale presenza locale di specie vegetali alloctone invasive nell'area interessata dal progetto e in caso affermativo, i lavori di scavo e movimentazione terra inerenti la deviazione del Fosso Brusigliano dovranno essere condotti sotto la supervisione di un tecnico esperto in materie naturalistiche o forestali. Inoltre si raccomanda che il fosso modificato sia mantenuto nelle condizioni più naturali possibili;
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	Regione Toscana - Settore Tutela della Natura e del Mare
Enti coinvolti	--

<b>Prescrizione n. 4</b>	
Macrofase	Ante Operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Gestione delle terre
Oggetto della prescrizione	Nell'ambito del piano di utilizzo ex DM 161/2012, già autorizzato nel Decreto della terza corsia della A11, prima dell'inizio dei lavori, dovrà essere eseguita la caratterizzazione ambientale delle aree del nuovo tracciato di via del Casello oggetto di scavo. Inoltre le viabilità e le aree di deposito, da utilizzare per il materiale da scavo originato dall'intervento di via del Casello, dovranno essere quelli previsti dal piano di utilizzo del complessivo intervento di ampliamento della A11.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

<b>Prescrizione n. 5</b>	
Macrofase	Ante Operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Paesaggio
Oggetto della prescrizione	Dovrà essere predisposto un progetto che preveda la sistemazione a verde delle aree intercluse tra l'autostrada ed il nuovo tracciato di Via del Casello, pari a circa 5.000 mq, con l'installazione di filari arborei e arbustivi.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	Regione Toscana - Settore VIA, VAS, Opere pubbliche di interesse strategico regionale
Enti coinvolti	Comune di Pistoia

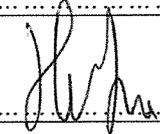
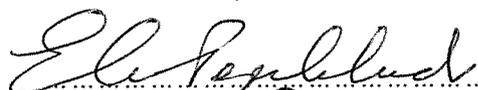
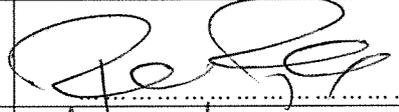
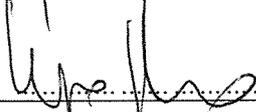
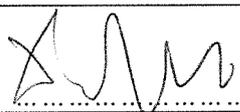
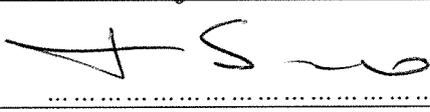
*[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]*

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)	ASSENTE
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	ASSENTE
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE

Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	ASSENTE
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	ASSENTE
Arch. Antonio Gatto	ASSENTE
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	



 15

Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	ASSENTE
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	ASSENTE
Arch. Francesca Soro	ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE
Arch. Carla Chiodini (Rappresentante Regione Toscana)	ASSENTE