



*Il Ministro dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

**DI CONCERTO CON IL  
MINISTRO DEI BENI E DELLE ATTIVITA' CULTURALI E DEL  
TURISMO**

**VISTO** il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, recante "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale", e dal D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128, recante "Modifiche ed integrazioni al Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152";

**VISTO** il D.P.C.M. 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della Legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377" e successive modifiche ed integrazioni;

**VISTO** l'art. 9 del D.P.R. 14 maggio 2007, n. 90 e successive modifiche di cui all'art. 7, comma 1, del D. L. 23 maggio 2008, n. 90, convertito nella Legge 14 luglio 2008, n. 123, che ha istituito la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS e prevede, per le valutazioni di impatto ambientale di opere per le quali sia riconosciuto un concorrente interesse regionale, l'integrazione della Commissione con un componente designato dalle Regioni e dalle Province Autonome interessate;

**CONSIDERATO** che, in sede di istruttoria tecnica, la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS è stata integrata dal rappresentante della Regione Toscana, nominato con Decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;



**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale presentata da Autostrade per l'Italia S.p.A. per il progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A11 Firenze-Pisa nord nel tratto compreso tra Firenze e Pistoia, con nota n. 14517 del 27 giugno 2011, acquisita al prot. n. DVA-2011-0017407 in data 18 luglio 2011;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione è avvenuta in data 30 giugno 2011, su i quotidiani "Il Resto del Carlino-La Nazione-Il Giorno" e il "Corriere della Sera";

**VISTA** la documentazione trasmessa dal soggetto proponente a corredo dell'istanza di valutazione di impatto ambientale, nonché le integrazioni e i chiarimenti trasmessi nel corso dell'iter istruttorio;

**PRESO ATTO** della pubblicazione dell'annuncio relativo al deposito della documentazione integrativa per la pubblica consultazione sui quotidiani il "Corriere della Sera" e "La Nazione" in data 12 ottobre 2012;

**PRESO ATTO** delle osservazioni pervenute ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii., considerate dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS nel corso dell'istruttoria e nella definizione del quadro prescrittivo;

**PRESO ATTO** delle controdeduzioni alle osservazioni fornite dal proponente, considerate dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS nel corso dell'istruttoria e nella definizione del quadro prescrittivo;

**PRESO ATTO** del parere espresso ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno, prot. n. 1612 del 30 aprile 2013, considerato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS nel corso dell'istruttoria e nella definizione del quadro prescrittivo;

**PRESO ATTO** che il progetto presentato, riferibile alla tipologia di cui al punto 10) dell'allegato II alla parte II del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii., prevede l'ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A11 nel tratto compreso tra Firenze e Pistoia dal km. 0+621 al km. 27+392, per complessivi 26,8 km circa, all'interno del quale è prevista la realizzazione del nuovo svincolo di Pistoia Est. L'intervento comprende, inoltre, l'ampliamento a tre corsie del tratto di A11 ricadente nei Comuni di Monsummano Terme e Pieve a Nievole (tra le progressive km. 36+660 e 38+111), al fine di anticipare la realizzazione delle relative opere di



mitigazione acustica ed il completamento delle opere viarie in corrispondenza del nodo terminale di Peretola, sino al km 0+621 dell'A11;

**CONSIDERATO** che, con riferimento alle aree della Rete Natura 2000, nell'ambito dell'inquadramento di area vasta, è stata effettuata la disamina delle aree sottoposte a tutela ambientale in base alla normativa vigente al fine di segnalare la presenza di aree di pregio naturalistico, e che da tale ricerca è emerso il SIC IT5140011 e SIR 45 "Stagni della Piana Fiorentina", interessato marginalmente dalla realizzazione dell'intervento;

**PRESO ATTO** che, con riferimento alle aree della Rete Natura 2000, il Proponente ha provveduto a redigere lo studio di incidenza ai sensi del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357;

**PRESO ATTO** che, come si evince dall'allegato parere, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, sulla base dell'istruttoria condotta, ha concluso che "gli interventi previsti in progetto, interessando marginalmente il sito, non hanno nel complesso un impatto negativo";

**ACQUISITO** il parere positivo con prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS n. 1314 del 2 agosto 2013, assunto al prot. DVA-2013-18636 del 6 agosto 2013, costituito da n. 52 pagine;

**ACQUISITO** il parere positivo con prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo n. 28993 del 7 novembre 2013, assunto al prot. DVA-2013-25492 del 7 novembre 2013, costituito da n. 10 pagine;

**ACQUISITO** il parere positivo con prescrizioni espresso dalla Regione Toscana con Delibera di Giunta Regionale n. 543 del 8 luglio 2013, assunto al prot. DVA-2013-16702 del 16 luglio 2013, costituito da n. 69 pagine;

**VISTA** la nota prot. ASPI/8540 di Autostrade per l'Italia S.p.A., assunta al prot. DVA-2014-13209 del 8 maggio 2014, con la quale, alla luce dei pareri espressi dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e dalla Regione Toscana, avendo riscontrato "alcune criticità nell'ambito delle prescrizioni contenute nei pareri esaminati, che potrebbero causare difficoltà e ritardi, fino anche l'impossibilità di procedere alla verifica di ottemperanza di alcune prescrizioni", ha richiesto di "sospendere l'iter di emanazione del Decreto di Compatibilità Ambientale";

**VISTA** la nota prot. DVA-2014-16392 del 28 maggio 2014 con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, nel sospendere l'iter di emanazione del decreto di compatibilità ambientale, ha chiesto alla Commissione

Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS un approfondimento istruttorio teso a *“valutare l'opportunità di rivedere il parere n. 1314/2013, nonché di coordinare il quadro prescrittivo con quello della Regione Toscana e, ove necessario, con quello del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo”*;

**VISTA** la nota prot. ASPI/25881, assunta al prot. DVA-2014-0042669 del 30 dicembre 2014, con la quale di Autostrade per l'Italia S.p.A. ha trasmesso il documento *“Modalità attuative delle prescrizioni contenute nei pareri emessi nell'ambito della procedura di V.I.A.”*;

**ACQUISITO** il parere n. 100 del 20 marzo 2015, assunto al prot. DVA-2015-13735 del 22 maggio 2015, e costituito da n. 8 pagine, con il quale il Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale della Regione Toscana ha condiviso i contenuti del documento *“Modalità attuative delle prescrizioni contenute nei pareri emessi nell'ambito della procedura di V.I.A.”*, rimanendo *“in attesa che la società produca ed invii una bozza di protocollo tecnico sui trattamenti a calce”*;

**ACQUISITO** il parere n. 1830 del 3 luglio 2015, assunto al prot. DVA-2015-17909 del 8 luglio 2015, costituito da n. 17 pagine, con il quale la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS ha provveduto a modificare parzialmente il quadro prescrittivo del precedente parere n. 1314 del 2 agosto 2013, ed ha ritenuto condivisibile il Parere Tecnico del Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale Regionale, n. 100 del 20 marzo 2015, per quanto riguarda le prescrizioni del Parere della Regione Toscana;

**VISTA** la nota in data 3 luglio 2015, assunta al prot. DVA-2015-0017568 del 6 luglio 2015, con cui la Regione Toscana ha inviato il Protocollo tecnico, condiviso con il Proponente, per la definizione delle modalità realizzative della *“lavorazione di stabilizzazione a calce”*, sviluppato a seguito delle prescrizioni fornite durante l'iter approvativo dalla stessa Regione e da ARPAT;

**PRESO ATTO** del parere n. 1987 del 12 febbraio 2016, assunto al prot. n. 4665/DVA del 23 febbraio 2016, costituito da n. 6 pagine, con il quale la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS ha ritenuto *“di approvare e di condividere i contenuti della “Procedura di trattamento o stabilizzazione a calce delle terre” proposto dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A.”*;

**ACQUISITO** il parere n. 5974 del 2 marzo 2016, acquisito al prot. n. 5743/DVA del 2 marzo 2016, costituito da n. 4 pagine, con cui il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, ha confermato il precedente parere positivo con prescrizioni, n. 28993 del 7 novembre 2013;



A

**CONSIDERATO** quindi che sono allegati al presente Decreto e ne costituiscono parte integrante, i seguenti pareri:

1. parere della Commissione Tecnica VIA/VAS n. 1314 del 2 agosto 2013, assunto al prot. DVA-2013-18636 del 6 agosto 2013;
2. parere del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo prot. n. 28993 del 7 novembre 2013, assunto al prot. DVA-2013-25492 del 7 novembre 2013;
3. parere della Regione Toscana espresso con D.G.R. n. 543 del 8 luglio 2013, assunto al prot. DVA-2013-16702 del 16 luglio 2013;
4. parere della Commissione Tecnica VIA/VAS n. 1830 del 3 luglio 2015, assunto al prot. DVA-2015-17909 del 8 luglio 2015;
5. parere della Regione Toscana n. 100 del 20 marzo 2015, assunto al prot. DVA-2015-13735 del 22 maggio 2015;
6. parere del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo n. 5974 del 2 marzo 2016, acquisito al prot. n. 5743/DVA del 2 marzo 2016;

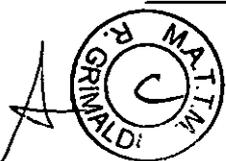
**CONSIDERATO** che, con nota n. 5909 del 27 marzo 2013, acquisita al prot. n. DVA-2013-8164 del 5 aprile 2013, Autostrade per l'Italia S.p.A. ha presentato istanza di approvazione del Piano di utilizzo terre redatto ai sensi del D.M. 10 agosto 2012, n.161;

**VISTO** il Provvedimento Direttoriale di approvazione del Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 10 agosto 2012, n.161, prot. n. DVA-2013-17407 del 24 luglio 2013, espresso sulla base del parere positivo con prescrizioni della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS n. 1280 del 28 giugno 2013;

**PRESO ATTO** che il citato provvedimento direttoriale n. DVA-2013-17407 del 24 luglio 2013 dispone che la durata di validità del Piano di Utilizzo è di 40 mesi dall'inizio dei lavori, che dovrà avvenire entro 2 anni dall'emanazione del decreto di compatibilità ambientale relativo al progetto oggetto del presente provvedimento;

**CONSIDERATO** che, ai sensi dell'art. 26, comma 4, del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, così come modificato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, il provvedimento di valutazione di impatto ambientale sostituisce o coordina tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale;

**CONSIDERATO** che ai sensi dell'art. 26, comma 4, del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii., sulla base di quanto indicato dal proponente, si è provveduto ad una ricognizione delle autorizzazioni, intese; concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale e relativi al livello di progettazione oggetto del procedimento di VIA.



Sulla base di tale ricognizione è stato acquisito il parere dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno, prot. n. 1612 del 30 aprile 2013, che è stato considerato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS nel corso dell'istruttoria e nella definizione del quadro prescrittivo.

Eventuali ulteriori autorizzazioni ambientali relative al livello progettuale oggetto della presente valutazione, dovranno essere acquisite prima della conclusione della conferenza dei servizi decisoria.

Sono fatte salve, e quindi non comprese nel presente provvedimento, le ulteriori autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi in tema di patrimonio culturale eventualmente da rilasciare da parte del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e della Regione;

**RITENUTO** di dover provvedere alla omogeneizzazione dei quadri prescrittivi contenuti nei pareri allegati, in merito alle competenze degli enti coinvolti nelle verifiche di ottemperanza delle prescrizioni;

**RITENUTO** sulla base di quanto premesso, di dover provvedere ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, alla formulazione del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale;

## DECRETA

la compatibilità ambientale del "Progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A11 Firenze-Pisa nord nel tratto compreso tra Firenze e Pistoia" presentato da Autostrade per l'Italia S.p.A., subordinata al rispetto delle prescrizioni di cui all'art. 1.

### Art. 1 (Quadro Prescrittivo)

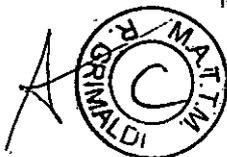
#### Sez. A)

#### Prescrizioni della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS:

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.
2. Al fine di garantire la più idonea qualità dell'aria per i tratti in cui l'Autostrada A11 attraversa i comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Prato, interessati dal parco della piana e dalla qualificazione aeroportuale e il Comune di Pistoia, dovrà essere stipulato un protocollo operativo tra Autostrade per l'Italia S.p.A., Regione Toscana, ARPAT ed EE.LL interessati, in coerenza con quanto previsto dai piani d'azione a breve termine come definito dall'art. n.10 del D.Lgs. 155/2010.



Il protocollo operativo dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando la rete di monitoraggio della qualità dell'aria rilevi il superamento dei valori di attenzione e di intervento per almeno gli inquinanti PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, NO<sub>2</sub> e CO.

Dovrà essere attuata una sperimentazione per la definizione del contributo emissivo autostradale all'inquinamento dell'aria rispetto ai livelli di fondo e per verificare le concentrazioni stimate nell'area di dominio afferente al modello di ricaduta utilizzato nello SIA.

In accordo con l'Osservatorio ambientale di cui alla Sezione E) e con costi di impianto e di esercizio a carico di Autostrade per l'Italia S.p.A., almeno sei mesi prima inizio lavori, dovrà essere posizionata una centralina dedicata di rilevamento qualità dell'aria da ubicarsi nell'intorno Casello Autostradale Stagni di Focognano-Oasi WWF.

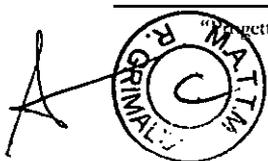
Al termine del primo anno di esercizio III Corsia, qualora il contributo emissivo autostradale al valore di fondo sia superiore ai valori stimati dal modello dello SIA e contribuisca significativamente al superamento dei valori di intervento, dovranno essere applicate le misure ed i provvedimenti definiti nel protocollo operativo, coerenti con la normativa per la tutela della salute, idonei a ridurre le emissioni di competenza Autostrade per l'Italia S.p.A. in tutti i territori dei Comuni attraversati dalla nuova opera.

3. Per quanto riguarda il piano di utilizzo si dovrà tenere conto di quanto già indicato nel parere n. 1280 del 28 giugno 2013. In riferimento al C. 6 dell'art. 5 del D.M. 161/2012 si precisa che la durata di validità del PdU è di 40 mesi dall'inizio dei lavori, che devono avvenire entro due anni dalla data di emanazione del Decreto di compatibilità ambientale.
4. In merito agli aspetti idraulici si dovrà:
  - 4.1. ai fini della sicurezza idraulica, si dovrà dare seguito alla soluzione gestionale indicata dalla Società proponente tramite l'attivazione di procedure riconducibili all'ambito della protezione civile e dovranno essere debitamente informati i soggetti competenti in materia di protezione civile in merito alle condizioni connesse alla pericolosità idraulica ai fini dell'indispensabile aggiornamento dei piani di protezione civile per la corretta pianificazione d'evento prevista dalla normativa vigente;
  - 4.2. in merito al recupero dei volumi sottratti alla libera esondazione dovuto alla realizzazione del rilevato autostradale, si richiede al proponente di effettuare il calcolo di detti volumi con riferimento a tutta la superficie interessata da esondazione per evento duecentennale. Si richiede inoltre di redigere, nelle successive fasi approvative dell'opera, uno specifico accordo con le autorità idrauliche competenti, al fine di definire le modalità di finanziamento da parte del Proponente per l'intervento di recupero dei suddetti volumi.



L'approvazione del progetto di detto intervento sarà a cura dell'autorità idraulica competente;

- 4.3. le successive fasi progettuali dovranno consentire di accertare che non venga ridotto l'attuale livello di sicurezza idraulica e conformarsi alle indicazioni del PAI ovvero dalle norme regionali in materia (LR 21/2012, regolamento 53/R/2012 ecc);
  - 4.4. nelle successive fasi di approvazione dell'opera in oggetto il Proponente dovrà coordinare le fasi progettuali delle sezioni di attraversamento dei corsi d'acqua in adeguamento alle condizioni di deflusso di monte dei corpi idrici attraversati per i quali l'Autorità idraulica competente abbia già provveduto ad adeguare od abbia finanziato ed approvato i progetti di adeguamento alla piena duecentennale;
  - 4.5. attraverso le attività dell'Osservatorio ambientale dovranno essere definite le attività per la gestione idraulica del "nodo di Peretola" e la loro ripartizione tra il proponente, per i tratti di competenza autostradale, e il Comune di Firenze;
  - 4.6. in merito all'interferenza dell'ampliamento autostradale con le quattro casse d'espansione per la laminazione delle piene del fiume Bisenzio e dei torrenti Marina e Marinella, segnalate dalla Provincia di Firenze nel proprio parere e individuate dal PAI del fiume Arno Stralcio riduzione del rischio idraulico (DPCM 5/11/99), codificate con le sigle BISENZIO 027, MARINELLA 006, BISENZIO 028 e MARINA 004 nelle successive fasi di approvazione dell'opera, dovranno prendere contatti con l'autorità idraulica competente al fine di coordinare le progettazioni e di inviare all'Autorità di Bacino del Fiume Arno le risultanze di tali contatti.
5. Dovrà essere costituito un "Comitato di Controllo" per gli aspetti ambientali e socio-economici che dovrà essere attivato dal Proponente a propria cura e spese con la partecipazione di rappresentanti che saranno segnalati dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dalla Regione Toscana, dall'ARPAT e dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno. Detto Comitato avrà il compito di verificare l'attuazione delle prescrizioni in fase di progettazione esecutiva e di realizzazione dell'opera e di verifica rispetto all'attuazione del Sistema di monitoraggio ambientale. In sede di istituzione del Comitato dovranno essere concordate specifiche fidejussioni a garanzia della realizzazione delle opere di mitigazione ambientale degli impatti in fase di cantiere, nonché delle opere di ripristino ambientale (superata dalle prescrizioni di cui alla lettera E, punti 1, 2, 3 e 4).
  6. Dovrà essere aggiornato il Piano di Monitoraggio Ambientale dell'opera, che dovrà essere concordato con l'Osservatorio ambientale e dovrà porre particolare attenzione ai seguenti aspetti:



- 6.1. campagna di rilevazioni da effettuarsi prima dei lavori sullo stato di consistenza degli edifici limitrofi alle opere relative allo svincolo urbano di Peretola e successivamente con una campagna di rilevazioni delle eventuali deformazioni indotte sugli edifici stessi;
- 6.2. in relazione alla componente atmosfera, dovranno essere precisati punti di misura anche nelle zone interessate dalle attività di cantiere, laddove sia anche presente una elevata concentrazione di recettori sensibili;
- 6.3. si dovrà verificare l'adozione di dispositivi e sistemi di informazione, in corrispondenza degli accessi alla rete, sullo stato del traffico dell'infrastruttura e dei dispositivi e sistemi di informazione lungo la rete autostradale utili a sensibilizzare l'utenza sui temi del risparmio, dell'ambiente e della sicurezza;
- 6.4. dovranno essere costantemente garantite le verifiche delle operazioni tese a minimizzare i disagi per la popolazione originati dalla polverosità, come ad es. il lavaggio delle ruote e la bagnatura delle strade interne ed esterne ai cantieri, l'eventuale asfaltatura di strade e piste, la copertura del carico, l'utilizzazione di automezzi regolamentari, idonei sistemi di trasferimento del materiale, il monitoraggio degli impianti di abbattimento;
- 6.5. relativamente all'ambiente idrico:
  - 6.5.1. nel set di Misure A3 deve essere inserito anche il parametro pH;
  - 6.5.2. nei punti a valle dei possibili impatti sui corsi d'acqua in monitoraggio deve essere previsto il posizionamento di un analizzatore in continuo di torbidità e pH con segnalatore per eventuali anomalie;
  - 6.5.3. il piano di monitoraggio deve prevedere l'identificazione di valori di soglia, di "attenzione" e di "intervento". I valori stessi saranno definiti a seguito dei risultati dell'ante operam, insieme ai comportamenti da assumere in caso di superamento delle soglie medesime;
  - 6.5.4. anche per i due punti individuati sul Torrente Brana, uno a monte (A11-FP-AG-SU-BR-11) e l'altro a valle (A11-FP-AG-SU-BR-12) dell'intervento previsto, deve essere effettuata la determinazione dell'indice STAR\_ICMi - Metodo MacrOper (Set di Misure A6) e dell'Indice di Qualità Morfologica (Set di Misure A7);
  - 6.5.5. devono essere individuati due punti di monitoraggio anche sul Fosso Settola, uno a monte e l'altro a valle dell'intervento previsto;
  - 6.5.6. tra i parametri per il monitoraggio delle acque sotterranee, devono essere considerati nel set di Misure B3 anche gli idrocarburi, in modo da verificare le eventuali interferenze tra l'acquifero e le opere in sottoterraneo previste;
- 6.6. relativamente alla componente Fauna dovrà essere prevista un'attività di monitoraggio inerente la corretta esecuzione e la verifica finale dei ripristini ambientali previsti;
- 6.7. con riferimento al rumore e in considerazione dell'entità delle lavorazioni previste nell'ambito dello svincolo urbano di Peretola, dovrà essere prevista



una o più postazioni per il monitoraggio del rumore nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam, con modalità di dettaglio da concordare con l'Osservatorio ambientale e con il Comune di Firenze. I dati di monitoraggio devono essere inviati al Comune stesso ed all'Osservatorio ambientale, affinché possa essere verificata l'efficacia delle barriere acustiche previste e quindi la validità del modello acustico presentato dalla società proponente;

6.8. in merito alla gestione delle emergenze in ambito acustico in fase di cantiere, dovranno essere inserite nel Piano di Monitoraggio Ambientale le condizioni relative alle tempistiche d'intervento e di verifica;

6.9. si dovrà prevedere l'istituzione di un programma di gestione dell'impatto acustico delle attività di cantiere supportato da uno specifico piano;

6.10. il Piano di monitoraggio ambientale aggiornato dovrà essere trasmesso al MATTM per la verifica e dovrà essere creata un'idonea banca dati per la raccolta, sistematizzazione, analisi e diffusione dei dati che dovranno essere resi disponibili in tempo reale all'ARPAT ed all'Osservatorio ambientale.

7. Dovranno essere ottemperate con le modalità di cui al successivo art. 2 tutte le prescrizioni di cui al parere n. 92, così come rielaborate nel Parere Tecnico del Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale Regionale n. 100 del 20/03/2015.

8. Dovranno essere ottemperate presso il MATTM tutte le prescrizioni richieste dall'Autorità di Bacino ove non espressamente comprese nel presente quadro prescrittivo.

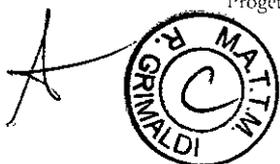
## Sez. B)

### Prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo:

1. Dovrà essere previsto il controllo da parte di archeologi delle escavazioni previste in corrispondenza della costruzione di sottopassi, piloni di sostegno per cavalcavia, ponti e altre opere simili, aree di servizio, svincoli, rete fognaria, sotto servizi in genere, etc.

2. Dovranno essere previsti saggi preventivi da effettuarsi in corrispondenza di anomalie geomorfologiche, dove è ipotizzabile una antropizzazione antica. I saggi dovranno essere di ampiezza commisurata a quella dell'anomalia evidenziata, come da documentazione fornita (v. All. 1, AG 1-11 disponibile anche presso la Soprintendenza per i beni archeologici della Toscana e presso la Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Toscana).

3. Dovranno essere previsti saggi preventivi da effettuarsi in corrispondenza di carotaggi con anomalie stratigrafiche, dove devono essere chiarite le cronologie



delle presenze antropiche evidenziate. I saggi dovranno essere di dimensioni m. 5 x 5, fino ad una profondità ipotizzabile fra i 3 e i 4 metri, in ogni caso fino ai livelli non antropizzati. Le localizzazioni dei carotaggi che presentano tali anomalie stratigrafiche sono indicate nell'All.1 con la sigla S (saggio) e numerate come segue: 1-10, 10a, 11, 12.

4. Qualora durante i lavori di escavazione si verificassero scoperte archeologiche fortuite, è fatto obbligo, ai sensi della normativa vigente in materia (art. 90 e ss. D.Lgs. 42/2004), degli artt. 822, 823 e, specialmente, 826 del Codice Civile, nonché dell'art. 733 del Codice Penale, di sospendere i lavori e avvertire entro 24 ore questo Ufficio, il Sindaco o l'Autorità di Pubblica Sicurezza competente per territorio, e provvedere alla conservazione temporanea dei beni rinvenuti.
5. L'eventuale rinvenimento di emergenze archeologiche nell'area oggetto del presente intervento potrebbe comportare l'imposizione di varianti anche sostanziali al progetto e/o alle caratteristiche tecniche del manufatto, nonché l'effettuazione di indagini archeologiche approfondite finalizzate alla documentazione delle eventuali emergenze antiche ed ai relativi interventi di tutela".
6. Le prescrizioni elencate dal n. 1 al n. 5 dovranno essere disciplinate dall'Accordo da sottoscrivere preliminarmente alla redazione del progetto esecutivo, come previsto dagli artt. 95-96 comma 7 del D.lgs. 163/2006 (Archeologia preventiva).

*Per quanto attiene agli aspetti paesaggistici:*

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:
  - prevedere un'adeguata schermatura a verde che dovrà essere esplicitata attraverso adeguati elaborati grafici e fotosimulazioni;
  - 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 Contemporanea 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.

10. La morfologia dei luoghi utilizzati per le aree di cantiere dovrà essere ricondotta al suo aspetto originario contestualmente alla conclusione dei singoli cantieri. Ogni opera di sistemazione che si dovesse rendere necessaria sarà realizzata con tecniche proprie dell'ingegneria naturalistica.
11. Il taglio della vegetazione e i movimenti di terra necessari per l'esecuzione delle opere dovranno essere limitati in relazione alle mere esigenze di cantiere.
12. Tutte le opere di mitigazione vegetale e di reimpianto previste nel Progetto Definitivo dovranno essere realizzate con l'assistenza continua di esperti botanici e agronomi e con l'obbligo di una verifica dell'attecchimento e vigore delle essenze piantate entro tre anni dall'impianto. Le essenze trovate seccate alla verifica di cui sopra saranno sostituite con altre di uguale specie con successivo obbligo di verifica triennale. Si intende che le opere di mitigazione vegetale dovranno essere realizzate il più possibile in contemporanea con il procedere dei cantieri al fine di giungere al termine degli stessi con uno stato vegetativo il più avanzato possibile e vicino quindi a quello previsto a regime dal progetto.
13. Le prescrizioni nn. 7, 8 e 9 dovranno essere ottemperate dal proponente prima dell'approvazione del progetto in sede di Conferenza di Servizi, ai sensi del DPR 383/1994 e s.m.i., e i relativi elaborati progettuali di recepimento andranno sottoposti alla verifica di ottemperanza da parte della Soprintendenza di settore competente e della Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee.

#### Sez. C)

##### Prescrizioni della Regione Toscana:

Sono da ottemperare le prescrizioni dettate dalla Regione Toscana, nel parere di cui alla Delibera di Giunta Regionale n. 543 del 8 luglio 2013, così come modificate con il Parere Tecnico del Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale Regionale n. 100 del 20/03/2015, qualora non già ricomprese o non in contrasto con il presente quadro prescrittivo.



A

## Sez. D)

### Prescrizioni dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno:

Sono da ottemperare le prescrizioni dettate dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno, nel parere prot. n. 1612 del 30 aprile 2013 ove non espressamente comprese nel presente quadro prescrittivo.

## Sez. E)

### Prescrizioni della Direzione generale per le valutazioni ambientali del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare:

1. In recepimento di quanto prescritto nella Delibera di Giunta Regionale n. 543 dell'8 luglio 2013, in premessa richiamata, ed in luogo del Comitato di Controllo prescritto alla lettera A, punto 5 del presente decreto, è istituito presso la Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali di questo Ministero, l'Osservatorio Ambientale "Autostrada A11 Firenze-Pisa nord - tratto Firenze-Pistoia", composto dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (n. 2 rappresentanti) che lo presiederà, dalla Regione Toscana (n. 1 rappresentante), dall'ISPRA (n. 1 rappresentante), e dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno (n. 1 rappresentante), e sarà integrato, relativamente agli ambiti e ai temi di loro specifico interesse o competenza, dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e dai Comuni interessati. L'Osservatorio si avvarrà del supporto tecnico di Arpa Toscana. Con successivo provvedimento ministeriale della Direzione Generale competente si provvederà alla costituzione dell'Osservatorio Ambientale, i cui oneri di funzionamento sono posti a carico della Società Autostrade per l'Italia S.p.A.
2. Il predetto Osservatorio Ambientale provvederà a verificare la corretta esecuzione dell'intervento, il rispetto delle prescrizioni nelle fasi di progettazione esecutiva e di realizzazione dell'opera e l'attuazione del piano di monitoraggio ambientale. In tal caso, la società proponente dovrà inviare all'Osservatorio i necessari documenti progettuali.
3. L'Osservatorio provvederà a tenere costantemente informato il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare sull'avvio e sulla conclusione delle singole verifiche di ottemperanza, comunicandone gli esiti.
4. In sede di istituzione dell'Osservatorio Ambientale dovranno essere concordate specifiche fidejussioni a garanzia della realizzazione delle opere di mitigazione ambientale degli impatti in fase di cantiere, nonché delle opere di ripristino ambientale.



## Art. 2 (Verifiche di Ottemperanza)

Alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni riportate all'art. 1 si provvederà, con oneri a carico del Proponente, laddove le attività richieste ai soggetti coinvolti non rientrino tra i compiti istituzionali, come indicato di seguito:

### Sez. A)

Prescrizione: A) 1

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE-OPERAM – Fase propedeutica all'approvazione del progetto in sede di Conferenza di Servizi ai sensi del DPR 383/1994 e ss.mm.ii.

Enti Vigilanti: Osservatorio Ambientale; Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (nn. 1.1.1, 1.2, 1.3, 1.4.1)

Prescrizione: A) 2

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: Post operam – Prima dell'entrata in esercizio

Ente Vigilante: Osservatorio Ambientale

Prescrizioni: A) 3, 8

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA – Fase di cantiere

Ente Vigilante: Osservatorio Ambientale

Indicazioni: sono fatte salve le disposizioni di cui al DM 161/2012, anche in merito alle attività di verifica e di controllo di cui all'art. 14 e dell'allegato 8 di competenza dell'ARPA Toscana

Prescrizioni: A) 4, 5, 6

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE-OPERAM – Fase di progettazione esecutiva

Ente Vigilante: Osservatorio Ambientale

### Sez. B)

Prescrizioni: B)1, 2, 3, 4, 5, 6

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE-OPERAM – Fase di progettazione esecutiva

Ente Vigilante: Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo



Prescrizioni: B) 7, 9

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE-OPERAM – Fase propedeutica all'approvazione del progetto in sede di Conferenza di Servizi ai sensi del DPR 383/1994 e ss.mm.ii.

Ente Vigilante: Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e Osservatorio Ambientale, ciascuno per quanto di competenza

Prescrizione: B) 8

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE-OPERAM – Fase propedeutica all'approvazione del progetto in sede di Conferenza di Servizi ai sensi del DPR 383/1994 e ss.mm.ii.

Ente Vigilante: Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

Prescrizioni: B) 10, 11, 12

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE-OPERAM – Fase di cantiere

Ente Vigilante: Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e Osservatorio Ambientale, ciascuno per quanto di competenza

### **Sez. C)**

Alla Verifica di Ottemperanza delle prescrizioni di cui alla sez. C) provvederà l'Osservatorio Ambientale.

### **Sez. D)**

Alla Verifica di Ottemperanza delle prescrizioni di cui alla sez. D) provvederà l'Osservatorio Ambientale previo coinvolgimento dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno.

Gli esiti saranno comunicati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

## **Art. 3 (Disposizioni Finali)**

Il presente provvedimento sarà comunicato a Autostrade per l'Italia, al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, all'Autorità di Bacino del Fiume Arno, all'ARPA Toscana e alla Regione



Toscana, la quale provvederà a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Il Proponente provvederà alla pubblicazione del presente provvedimento per estratto nella Gazzetta Ufficiale, ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, notiziandone il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Direzione generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali, e trasmetterà al medesimo e al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 11, comma 10 della Legge 24 novembre 2000, n. 340.

Ai sensi dell'art. 26, comma 6, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., il progetto di cui al presente decreto dovrà essere realizzato entro cinque anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale; trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale dovrà essere reiterata.

Il presente decreto è reso disponibile, unitamente ai pareri della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, e della Regione Toscana, sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE E  
DELLA TUTELA DEL  
TERRITORIO E DEL MARE

IL MINISTRO DEI BENI E DELLE  
ATTIVITÀ CULTURALI E DEL  
TURISMO

