



Allegati

Risposta al foglio del
numero

**Regione Toscana
Settore VIA – VAS – Opere pubbliche di
interesse strategico regionale**

Oggetto: *Istanza per il rilascio del provvedimento autorizzatorio unico regionale ai sensi dell'art. 27 bis del D.Lgs. 152/2006 e art.73 bis della L.R. 10/2010 relativamente al progetto "Realizzazione di un nuovo tracciato stradale tra lo svincolo del SGC Fi-Pi-Li di Lastra a Signa e Signa, attraversando il Fiume Arno e la realizzazione di una cassa d'espansione in riva sinistra dell'Arno, nei Comuni di Lastra a Signa e Signa".* **Invio di integrazioni e chiarimenti in risposta alla comunicazione del Settore VIA-VAS prot.71967 del 24/02/2020.**

Il Settore Progettazione e Realizzazione Viabilità Regionale Firenze - Prato e Pistoia della Dir. Politiche Mobilità Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale della Regione Toscana, a firma del responsabile del procedimento Ing. Antonio De Crescenzo, ha presentato all'Ufficio in indirizzo Istanza per il rilascio del provvedimento autorizzatorio unico regionale ai sensi dell'art. 27 bis del D.Lgs. 152/2006 e art.73 bis della L.R. 10/2010 relativamente al progetto: "Realizzazione di un nuovo tracciato stradale tra lo svincolo del SGC Fi-Pi-Li di Lastra a Signa e Signa, attraversando il Fiume Arno e la realizzazione di una cassa d'espansione in riva sinistra dell'Arno, nei Comuni di Lastra a Signa e Signa".

L'istanza è stata presentata dal proponente con nota prot.31235 del 27/01/2020. La documentazione, priva dei dati sensibili ed in modalità protetta, è stata pubblicata sul sito web regionale il 29/01/2020 all'indirizzo: www.regione.toscana.it/via

Con nota prot.71967 del 24/02/2020 il Settore in indirizzo, in relazione all'esame della documentazione presentata e dei contributi tecnici istruttori dei Soggetti interessati pervenuti, al fine di rendere possibile la complessiva valutazione del progetto, ha trasmesso richiesta di integrazioni per il completamento formale dell'istanza (comma 3 art. 27 bis Dlgs. 152/06).

Il termine per la presentazione degli elaborati integrativi e di chiarimento è di 30 gg (25/03/2020).

Ai fini della redazione dei medesimi si suggerisce, altresì, di fare riferimento anche ai contributi tecnici istruttori pervenuti da parte dei soggetti competenti in materia ambientale, pubblicati sul sito web dedicato della Regione Toscana.

Entrando, dunque, nello specifico delle richieste di integrazioni e chiarimenti in oggetto, si risponde come segue.

In relazione a quanto indicato al punto 1) con riferimento al contributo pervenuto dalla Direzione Ambiente ed Energia – Settore VIA – VAS Opere pubbliche di interesse regionale in data 24/02/2020:

Richiesta n.1.

"chiarire, nell'ambito del piano di utilizzo delle terre, la differenziazione tra le tre tipologie di aree individuate per il reperimento delle terre: cava di prestito, aree di compensazione ed area di prestito;"

Relativamente a quanto richiesto, si risponde che a seguito dello Studio di incidenza sono state individuate le due opere di compensazione seguenti:

- Opera di compensazione n. 1
Costruzione di una nuova zona umida dedicata alla conservazione delle locali popolazioni di Anfibi e quindi caratterizzata da un regime di allagamento spiccatamente stagionale, nell'area del Parco Fluviale di Lastra a Signa. Da realizzarsi in corrispondenza dell'Area di compensazione 1;
- Opera di compensazione n. 2
Costruzione di una nuova zona umida, caratterizzata da una vasta estensione di canneto, immediatamente a nord della 'Riserva Integrale Lago Casanuova' (Renai di Signa, Porzione 8 della ZSC). Da realizzarsi in corrispondenza delle Aree di compensazione 2 e 3;



dettagliatamente descritte all'interno dello Studio di incidenza "V.SA.07.01.0 Valutazione_di_incidenza".

La realizzazione di dette opere comporterà delle operazioni di scavo con un esubero di terre che saranno riutilizzate nella costruzione dei rilevati arginali e stradali di progetto; la restante parte, circa 76.425 mc, sarà reperita attraverso la cava di prestito già individuata, che è parte integrante delle opere di progetto.

Alla luce di quanto detto, quindi, le aree da cui approvvigionare il materiale utile alla realizzazione dei rilevati stradali, saranno essenzialmente di due tipi: Aree di compensazione e Cava di prestito. La loro localizzazione è meglio rappresentata negli elaborati grafici di progetto aggiornati e inviati in "Rev.1" elencati nel § 1.1.1 del "V.SA.10.01.0 SIA_Relazione_integrativa".

Richiesta n.2.

"per quanto riguarda la cava di prestito, deve essere predisposto un piano di coltivazione;"

Come richiesto, è stato sviluppato il piano di coltivazione per la Cava di prestito, comprensivo della valutazione degli impatti. Gli elaborati di riferimento, che si allegano a integrazione della documentazione presentata in prima istanza, sono la relazione "V.CV.01.01.0_Studio_preliminare_ambientale_e_Piano_di_coltivazione" e gli elaborati grafici dedicati "V.CV.02.01.0_Piano_di_coltivazione" e "V.SA.06.04.0 Miti_ambientale_cava_di_prestito".

La cava di prestito è finalizzata all'approvvigionamento del materiale necessario alla costruzione di quota parte dei rilevati stradali del progetto viario e l'ubicazione dell'intervento è motivata da una precisa scelta progettuale che si pone l'obiettivo di minimizzare gli impatti ambientali generati dall'attività di cava. Per maggiori dettagli si rimanda al §1.2.1 del "V.SA.10.01.0 SIA_Relazione_integrativa".

Richiesta n.3.

"in riferimento a tutte le opere connesse, si ricorda che è necessario prevedere e valutare gli impatti nell'ambito del presente procedimento."

Relativamente alla medesima richiesta, si precisa che la scelta che era già stata effettuata in termini di posizionamento e dimensione dell'area, permetterà di:

- ridurre al minimo gli impatti ambientali legati all'approvvigionamento di materiale idoneo alla costruzione dei rilevati. In questo senso, in considerazione della localizzazione delle cave esistenti più prossime, la realizzazione della nuova cava di prestito consentirà un sensibile alleggerimento dell'impatto legato al traffico dei mezzi pesanti sulla viabilità locale e la conseguente riduzione delle emissioni polveri, gas inquinanti, rumore e vibrazioni legate al trasporto del materiale;
- restituire l'area in oggetto alle condizioni precedenti di utilizzo, grazie all'effettuazione di una escavazione limitata in profondità ma estesa in superficie. Infatti, grazie a questo, al termine della coltivazione, il terreno individuato verrà restituito alla sua destinazione d'uso precedente, consentendo di minimizzare anche l'impatto sulla componente paesaggio e sulle attività umane svolte nella zona, le quali potranno essere ripristinate alle condizioni precedenti all'intervento.

Nell'elaborato allegato a integrazione dell'istanza "V.CV.01.01.0_Studio_preliminare_ambientale_e_Piano_di_coltivazione", vengono dettagliatamente descritti gli impatti ambientali legati all'attività di coltivazione della cava di prestito, analizzando i singoli effetti sulle diverse matrici ambientali, con particolare riguardo all'atmosfera, al suolo, alle acque superficiali e sotterranee, al paesaggio.

In relazione a quanto indicato al punto 2) con riferimento al contributo pervenuto da Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale in data 14/02/2020:

Richiesta n.1.

"Considerato che nella Vs. nota prot. 36178/2020 suddetta è dichiarato che il progetto oggetto del procedimento di Autorizzazione Unica regionale riguarda:

- *la realizzazione di un nuovo tracciato stradale tra lo svincolo esistente di Lastra a Signa della S.G.C. Fi-Pi-Li e il nuovo ponte in costruzione sul Bisenzio in località Signa;*
- *la realizzazione di un nuovo attraversamento del fiume Arno;*



- *la realizzazione di una cassa d'espansione in riva sinistra dell'Arno, indicata come "San Colombano 2";*

Rilevato viceversa che, dalla documentazione depositata dal proponente, emerge che il progetto presentato non riguarda la realizzazione della cassa di espansione in riva sinistra del fiume Arno denominata "San Colombano 2", ma analizza l'interferenza della nuova viabilità con il progetto preliminare di tale cassa;

Ciò premesso si chiede di chiarire se la cassa in riva sinistra del fiume Arno denominata "San Colombano 2" rientra effettivamente tra le opere oggetto del procedimento di Autorizzazione Unica regionale di cui alla suddetta nota;"

In risposta a quanto sopra richiesto, si afferma che il progetto prevede la realizzazione di un nuovo Ponte sull'Arno e della relativa viabilità per il collegamento tra lo svincolo della Strada di Grande Comunicazione FI-PI-LI di Lastra a Signa e il nuovo ponte in costruzione sul fiume Bisenzio a Signa, funzionale al decongestionamento di tale nodo a Nord della piana fiorentina, e della Cassa di espansione "San Colombano 2", già prevista dal Piano di riduzione del rischio idraulico ex D.P.C.M. 5.11.99 ("di tipo B") e dal PAI approvato con D.P.C.M. 6 maggio 2005, come confermata dal PGRA vigente, sita nel comune di Lastra a Signa. Per i chiarimenti in merito si rimanda al § 2.1.1 dell'elaborato "V.SA.10.01.0 SIA_Relazione _integrativa".

Richiesta n.2.

"Rilevato inoltre che le opere oggetto di Autorizzazione Unica regionale ricadono in aree classificate a pericolosità da alluvione elevata (P3) e media (P2) di cui alle mappe del vigente Piano di Gestione del rischio di Alluvioni (PRGA) del Distretto idrografico dell'Appennino Settentrionale, approvato con DPCM 27 ottobre 2016 (pubblicato in G.U. n. 28 del 3 febbraio 2017), si segnala che per la loro realizzazione è necessario acquisire il parere di questa Autorità di bacino ai sensi degli articoli 7 e 9 della disciplina di tale Piano;

Si segnala che per l'acquisizione di tale parere la documentazione a supporto della progettazione delle opere in oggetto deve essere conforme alle indicazioni riportate nell'allegato 3 del suddetto PGRA. Si richiede pertanto che quanto presentato venga integrato con shapefile e raster delle aree di potenziale esondazione, dei battenti e delle velocità nella situazione ante e post operam".

Relativamente a quanto richiesto si rimanda al § 2.2.1 dell'elaborato "V.SA.10.01.0 SIA_Relazione _integrativa".

In relazione a quanto indicato al punto 3) con riferimento al contributo pervenuto dal Comune di Lastra a Signa in data 17/02/2020:

Richiesta n.1.

"In riferimento alla Vostra AOOGR/0036178 del 30/01/2020, si comunica, a seguito di verifica, che la documentazione prodotta ai fini del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica risulta completa ed è necessario controllare ed adeguare alcuni fotoinserimenti (ad es. quello delle opere maggiori) in cui le dimensioni del nuovo ponte risultano non proporzionate".

Si è provveduto a correggere l'elaborato in questione, rimettendo lo stesso in versione "Rev. 1" "V.SA.01.07.1 SIA_Fotoinserimenti_opere_maggiori"

Richiesta n.2.

"Inoltre, si fa presente la necessità di approfondire specifiche problematiche locali integrandole nel progetto, quali ad es. la messa in sicurezza (vie di fuga) in caso di esondazione dei residenti nell'edificio residenziale sito in via del Piano 31/33. Infatti, dalla documentazione prodotta non è stato possibile verificare un'eventuale soluzione a riguardo".

Relativamente a quanto richiesto si rimanda al §3.2.1 dell'elaborato "V.SA.10.01.0 SIA_Relazione _integrativa" in cui si mostra la posizione del condominio in esame (in golena sinistra del Fiume Arno, immediatamente sotto il piede del rilevato arginale del Fiume stesso) con il dettaglio delle due vie di fuga attualmente esistenti e si evidenzia come, a lavori ultimati, le vie di fuga del condominio saranno variate (nuove rampe maggiormente fruibili rispetto allo stato attuale; la costruzione di un sottopasso carrabile, di una nuova viabilità carrabile e delle rampe in zona locanda Parco Fluviale).

Analizzando le vie di fuga ante e post operam, risulta come queste percorrono i medesimi tragitti.



Inoltre, le aree in cui sono ubicate le vie di fuga sono attualmente soggette ad inondazioni anche con bassi Tempi di ritorno (TR 30). L'ipotesi progettuale non andrebbe, in ogni caso, ad aggravare questa situazione, visto che prevede l'allagamento delle zone interne alla cassa per eventi con il medesimo Tempo di ritorno, non andando a modificare, quindi, lo scenario di rischio per il condominio.

È evidente che comunque stante l'ubicazione del condominio, in golena del Fiume Arno, e in aree allagabili sia ante che post operam, dovranno essere prese misure di Protezione Civile per l'evacuazione dello stesso in caso di allerta meteo.

In relazione a quanto indicato al punto 4) con riferimento al contributo pervenuto dal Consorzio di Bonifica 3 "Medio Valdarno" in data 14/02/2020:

Richiesta n.1.

"Si precisa in particolare che il collettore sinistro di acque basse ha funzione di "Bonifica Idraulica", pertanto ogni intervento dovrà essere realizzato nel rispetto del R.D. 08/05/1904, n. 368 "Regolamento sulle bonificazioni delle paludi e dei terreni paludosi" e nel rispetto del "regolamento consortile per la conservazione e la polizia delle opere di bonifica e loro pertinenze" del 28.02.2016.

Dagli elaborati progettuali non risulta essere sufficientemente definita la posizione dei piloni del nuovo viadotto rispetto collettore sinistro di acque basse.

Si richiedono pertanto integrazioni e elaborati progettuali maggiormente dettagliati, da cui si possa desumere l'eventuale interferenza tra le opere di nuova realizzazione ed il suddetto corso d'acqua e in cui vi siano specificate le distanze dal canale di bonifica."

Da approfondimenti, pare essere presente una possibile interferenza, soprattutto in fase di cantiere e a livello delle fondazioni, tra la pila n.8 e la fascia di rispetto del collettore in questione. Non pare invece presente un'interferenza diretta tra il fusto della pila e il canale stesso.

Precisamente, l'elaborato grafico "V.SA.07.01.0 - *Dettagli interferenza collettore sinistro acque basse e scarico lago Borgioli*", nella sezione longitudinale al tracciato stradale, in corrispondenza dell'attraversamento del fiume Arno e del fosso collettore sinistro di acque basse (ID reticolo: MV34020), evidenzia la distanza tra la pila n. 8 in questione e il ciglio del collettore stesso, che risulta essere > 8,00 m.

Come meglio dettagliato nel § 4.1.1 dell'elaborato "V.SA.10.01.0 SIA_Relazione _integrativa, allo stato attuale, non si hanno a disposizione rilievi di dettaglio sufficientemente affidabili da valutare con certezza la possibilità di risoluzione dell'interferenza attraverso uno spostamento della pila in oggetto. Nelle fasi successive di progettazione, avendo a disposizione rilievi di maggior dettaglio, verrà valutata la possibilità di risolvere o migliorare l'interferenza con piccole modifiche delle luci delle due campate afferenti alla pila n.8 e con il suo riposizionamento.

L'interferenza potrà comunque essere mitigata con una scelta appropriata della quota di imposta della fondazione, le modalità esecutive della stessa e del relativo scavo. Una volta che si sarà fatto tutto il possibile per mitigare la problematica evidenziata e assunto che non si avranno interferenze dirette tra il fusto della pila e il collettore, relativamente alla fascia di rispetto di 10 m potrà essere necessario perseguire la strada della richiesta di deroga.

In relazione a quanto indicato al punto 5) con riferimento al contributo pervenuto dal Settore Genio Civile Valdarno Centrale in data 18/02/2020:

Richiesta n.1.

"interferenza con il reticolo idrografico:

a) il nastro stradale in progetto attraversa il fosso Collettore sinistro di acque basse (ID reticolo: MV34020). Tale attraversamento è soggetto a concessione ai sensi della L.R. 80/15 e D.P.G.R. 60/R/16. Ai fini del PAUR tale atto non risulta in elenco e non vi sono tutti gli elaborati necessari per il rilascio;

b) la pila del viadotto n. 8, compresa la sua fondazione, sembra interferire con la fascia di larghezza di 10 m dal ciglio di sponda del fosso Collettore sinistro di acque basse. Occorre verificare tale interferenza sia a opera finita che in fase di cantiere".

Relativamente al **Punto a)**, il soggetto proponente ha ritenuto di procedere con l'avvio del procedimento finalizzato al rilascio del provvedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR) di cui agli art. 27 bis del D.Lgs. 152/2006 e art.73 bis della L.R. 10/2010 del progetto in questione, unitamente alle istanze per il rilascio dei soli titoli autorizzativi di incidenza e



paesaggistico, per i quali si è provveduto in prima istanza ad allegare la seguente documentazione prevista dalla normativa di settore:

Valutazione di incidenza

- V.SA.07.01.0 Valutazione_di_incidenza

Autorizzazione paesaggistica

- V.SA.05.01.0 Paesaggio - Relazione_paesaggistica
- V.SA.05.02.0 Paesaggio - Inquadramento_territoriale
- V.SA.05.03.0 Paesaggio - Sist_territoriali_e_mobilità_attuale
- V.SA.05.04.0 Paesaggio - Uso_del_suolo_attuale
- V.SA.05.05.0 Paesaggio - Sistemi_territoriali_e_mobilità_progetto
- V.SA.05.06.0 Paesaggio - Uso_del_suolo_progetto
- V.SA.05.07.0 Paesaggio - Fotoinserimento_progetto
- V.SA.05.08.0 Paesaggio - Morfologia_e_intervisibilità

rimandando ogni altra richiesta alle successive fasi di progettazione.

Relativamente al **Punto b)**, vale quanto già detto in risposta al Contributo pervenuto dal Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno. Si rimanda per ulteriori dettagli al § 5.1.1 dell'elaborato "V.SA.10.01.0 SIA_Relazione_integrativa".

Richiesta n.2.

"interferenza con la cassa di espansione dei Renai:

per tale opera è stata decretata l'aggiudicazione definitiva dell'appalto ed è stata fissata la stipula del contratto; la durata dei lavori sarà di circa 3 anni:

- a) le aree per la cantierizzazione e le fasi di realizzazione delle opere che ricadono all'interno della cassa dei Renai dovranno risultare compatibili con il rischio di allagamento;*
- b) tavola V.CA.02.01.0 Organizzazione territoriale di cantiere Tracciato stradale - il cantiere operativo CO.02 è stato posizionato sull'opera di scarico della cassa di espansione; dovrà essere delocalizzato;*
- c) tavola V.CA.05.01.0 Aree di reperimento delle terre - le aree di compensazione 2 e 3, sono state posizionate sull'area dove sorgerà l'argine perimetrale della cassa di espansione in sinistra fiume Bisenzio; eventuali escavazioni potranno avvenire a distanza non inferiore a 10 m dal piede argine; tale distanza potrà essere aumentata in funzione della profondità di escavazione; tali aree dovranno essere ripermite escludendo la zona di impronta dell'argine e la relativa fascia di rispetto;*
- d) si segnala la possibile interferenza tra il pilone n. 14 del viadotto e lo scarico di esaurimento del lago Borgioli;*
- e) si segnala l'interferenza tra la rotonda ed il rilevato stradale con l'opera di scarico della cassa di espansione; tale interferenza dovrà essere risolta."*

Relativamente al **Punto a)**, le aree di cantiere ricadenti all'interno della cassa dei Renai saranno oggetto di una progettazione di dettaglio finalizzata alla loro messa in sicurezza compatibilmente al rischio di allagamento, verosimilmente grazie ad una progettazione delle aree sopraelevate su terrapieno fino ad una quota di sicurezza che garantirà il ricovero sicuro di mezzi e attrezzature, verificando che non si creino aggravio del rischio idraulico, nel progredire della realizzazione dell'opera. Si potranno quindi adottare delle procedure atte a prevenire o ridurre danni a cose o persone, che contemplino adeguate misure di allontanamento sulla base di diversi di livello di rischio (frutto di approfondimenti previsionali) che dovranno essere approfondite nelle successive fasi di progettazione.

Relativamente al **Punto b)**, il cantiere operativo CO.02, alla luce della sua interferenza con l'opera di scarico della cassa di espansione, non è stato delocalizzato, ma eliminato in quanto la sua delocalizzazione non restituirebbe lo stesso beneficio cantieristico all'opera.



Nelle fasi successive di progettazione si lavorerà sulla sequenza di costruzione per avere disponibilità di zone direttamente sul sedime di realizzazione del tracciato.

Si veda la Tavola in versione "Rev.1" "V.CA.02.01.1 - Organizzazione territoriale di cantiere/Tracciato stradale" aggiornata.

Relativamente al **Punto c)**, si è provveduto ad una ripermetrazione delle Aree di compensazione 2 e 3, procedendo ad un ricalcolo dei volumi di terre da recepire, con il conseguente abbassamento delle quote di scavo di tutte le aree. Si è quindi provveduto ad aggiornare l'elaborato grafico di riferimento, che viene allegato in versione "Rev.1" recependo tutte le indicazioni e i cambiamenti. (Si veda il documento "V.CA.05.01.1 - Aree di reperimento delle terre").

Relativamente al **Punto d)**, si assicura che non vi è alcuna interferenza tra la pila n.14 e l'opera di scarico del lago Borgioli posizionata così come è riportata nel Progetto Esecutivo della "Cassa di espansione dei Renai nel comune di Signa - I Lotto", come si può meglio constatare dall'elaborato "V.SA.07.01.0_Dettagli interferenza collettore sinistro acque basse e scarico lago Borgioli". Ad ogni modo, qualora si evidenziassero interferenze in fase più avanzata del presente progetto, queste potranno essere facilmente risolte con una leggera modifica della posizione del canale o delle pile interessate.

Relativamente al **Punto e)**, l'interferenza tra la rotonda ed il rilevato stradale con l'opera di scarico della cassa di espansione è stata risolta. A tale proposito, al fine di rendere evidenti le soluzioni adottate si è provveduto a redigere la tavola di dettaglio "V.VP.08.01.0_Dettaglio rotonda Renai e relative interferenze", a cui si rimanda per maggiori approfondimenti. In sintesi, si prevede la realizzazione di un muro di sostegno lungo la parte sud del tracciato stradale (lato dell'opera di scarico) in modo tale che sia posizionato ad una distanza minima di 4 m dal margine più vicino dell'opera di scarico. La rotonda andrà ad occupare l'area in cui il progetto della nuova cassa di espansione dei Renai prevede la realizzazione di un'intersezione a 3 braccia. Il maggiore ingombro della rotonda comporta un aumento di occupazione del suolo nella parte a sud della stessa, per la quale tuttavia non saranno presenti interferenze con l'accessibilità ed il funzionamento dell'opera di scarico, le cui rampe saranno tutte completamente fruibili.

Inoltre, visto che l'ingombro della nuova rotonda interferisce con l'ubicazione della rampa di accesso prevista nel progetto dell'opera di scarico, il progetto della nuova viabilità ha spostato la rampa a Nord, lungo Via dei Renai.

In relazione a quanto indicato al punto 6) con riferimento al contributo pervenuto dalla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Firenze e per le province di Pistoia e Prato in data 20/02/2020:

Richiesta n.1.

"studio di una diversa soluzione strutturale architettonica del nuovo ponte, in alternativa a quella proposta di tipo strallato, con il supporto di adeguate fotosimulazioni contestualizzate;"

In merito a quanto richiesto, si è provveduto a studiare una soluzione alternativa che consiste nella realizzazione di un ponte ad arco a via inferiore per il superamento dell'Arno, come meglio dettagliato nel § 6.1.1 del "V.SA.10.01.0 SIA_Relazione_integrativa". Ad ogni modo si rimanda alla documentazione integrativa allegata, Tavole "V.SA.06.01.0 Sol3 - Plan tracciato e profilo long. Viadotto" e "V.SA.06.02.0 Sol3 - Prospetti e sezioni viadotto" e "V.SA.11.01.0 Albo_fotoinserimenti_ponte_Arno".

Richiesta n.2.

"sezioni ambientali che intercettino le zone delle principali trasformazioni rispetto al paesaggio tutelato (stato attuale, di progetto e sovrapposto);"

Si è provveduto a elaborare la tavola "V.SA.06.05.0 Sezioni_territoriali" con le sezioni territoriali richieste, che viene inoltrata a integrazione della documentazione inviata in prima istanza.

Richiesta n.3.

"studio di soluzioni architettoniche di maggiore qualità estetico-percettiva dei piloni di sostegno del viadotto;"

In quanto all'impalcato del viadotto si è optato per una struttura mista acciaio-clc che ha come vantaggio evidente la riduzione dei pesi strutturali, con conseguente riduzione degli effetti sulle sottostrutture sia in termini di carichi verticali



che orizzontali, per effetto della riduzione delle masse sismiche di impalcato; ne consegue che le pile in cls potranno assumere dimensioni minori, risultando pertanto più snelle e proporzionate. La stessa sezione adottata, con angoli smussati, contribuirà a diminuirne l'impatto visivo. Si rimanda al § 6.3.1 dell'elaborato "V.SA.10.01.0 SIA_Relazione _integrativa".

Richiesta n.4.

"studio delle possibili soluzioni di alleggerimento visivo dell'impalcato comprensivo dei manufatti accessori;"

Anche per lo studio di possibili soluzioni di alleggerimento visivo dell'impalcato e dei manufatti accessori, valgono le considerazioni già espresse al punto precedente, tuttavia si osserva che l'impalcato stradale, date le luci e le soluzioni adottate, presenta già una dimensione ridotta e snella che difficilmente potrà essere ulteriormente ridotta dimensionalmente; l'effetto d'impatto derivante dalla presenza di alcuni accessori (barriera stradale, struttura ciclo-pedonale pensile) può trovare una soluzione di mitigazione attraverso l'impiego di materiali chiari per perseguire un effetto più leggero dell'insieme. Si ribadisce l'intenzione del soggetto proponente di fare quanto possibile nel perseguire le richieste della Soprintendenza, affinando la progettazione sulla base dei calcoli strutturali già in sede di progetto definitivo. Si rimanda al § 6.4.1 dell'elaborato "V.SA.10.01.0 SIA_Relazione _integrativa".

Gli elaborati integrativi richiamati nella presente nota sono scaricabili al seguente link:

<https://drive.google.com/open?id=1I3OUWkR9Ej8xYybMXDH8HwbFAOz8Hioc>

Per eventuali comunicazioni relative alla procedura in esame contattare:

Ing. Antonio De Crescenzo (tel. 055 4382647 antonio.decrescenzo@regione.toscana.it)

Ing. Stefano Mattei (tel. 055 4386022 stefano.mattei@regione.toscana.it)

Prato, 25 marzo 2020

Il Dirigente Responsabile del Procedimento
Ing. Antonio De Crescenzo