



Regione Toscana

Direzione Ambiente ed Energia

Settore Valutazione Impatto Ambientale – Valutazione Ambientale Strategica – Opere pubbliche di interesse strategico regionale

CONFERENZA DI SERVIZI
(artt. 14-ter della L. 241/1990, L.R. 40/2009)

Seduta del 13/04/2021

Oggetto: PAUR ex D. Lgs. 152/2006 art. 27-bis e L.R. 10/2010 art. 73-bis. Progetto di “*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. Proponente: Settore Progettazione e Realizzazione Viabilità Regionale Firenze-Prato-Pistoia.

Visti

- la Direttiva VIA 2011/92/UE *concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati*, modificata dalla Direttiva 2014/52/UE;
- la L. 241/1990 - “*Nuove norme sul procedimento amministrativo*”;
- il R.D. 3267/1923 - “*Riordinamento e riforma della legislazione in materia di boschi e di terreni montani*”;
- il RD 25 luglio 1904, n. 523 – “*Testo unico sulle opere idrauliche*”;
- la LR 41/2018 – “*Disposizioni in materia di rischio di alluvioni e di tutela dei corsi d’acqua*”;
- il D. Lgs. 42/2004 - “*Codice dei beni culturali e del paesaggio*”;
- il D. Lgs. 152/2006 - “*Norme in materia ambientale*”;
- il D.P.R. 357/97 – “*Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche*”;
- il D.L. n. 18 del 17/03/2020 “*Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”, pubblicato in GU Serie Generale n.70 del 17-03-2020 e, in particolare, il comma 1 dell’art. 103 “*Sospensione dei termini nei procedimenti amministrativi ed effetti degli atti amministrativi in scadenza*”;
- il D.L. n. 23 del 08/04/2020 “*Misure urgenti in materia di accesso al credito e di adempimenti fiscali per le imprese, di poteri speciali nei settori strategici, nonché interventi in materia di salute e lavoro, di proroga di termini amministrativi e processuali*” e, in particolare, l’art. 37 “*Termini dei procedimenti amministrativi e dell’efficacia degli atti amministrativi in scadenza*”;

- la L.R. 39/2000 - *“Legge forestale Toscana”*;
- il Regolamento forestale della Toscana D.P.G.R. n. 48/R del 2003;
- la L.R. n. 40/2009 - *“Norme sul procedimento amministrativo, per la semplificazione e la trasparenza dell'attività amministrativa”*;
- la L.R. n.10/2010 - *“Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA), di autorizzazione integrata ambientale (AIA) e di autorizzazione unica ambientale (AUA)”*;
- la L.R. 65/2014 - *“Norme per il governo del territorio”*;
- la L.R. 30/2015 - *“Norme per la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturalistico-ambientale regionale”*;
- Richiamata la propria delibera di G.R. n. 1196 del 01/10/2019 - *“L.R. 10/2010, articolo 65, comma 3: aggiornamento delle disposizioni attuative delle procedure in materia di valutazione di impatto ambientale (VIA)”*;

LA CONFERENZA DI SERVIZI

Visto che:

con nota acquisita al protocollo regionale n. 0031235 del 27/01/2020, il Settore Regionale Progettazione e Realizzazione Viabilità Regionale Firenze-Prato-Pistoia della Regione Toscana (di seguito il proponente) ha depositato istanza di avvio del procedimento finalizzato al rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (di seguito PAUR) presso il Settore “Valutazione di Impatto Ambientale – Valutazione Ambientale Strategica – Opere Pubbliche di interesse strategico regionale” della Regione Toscana (di seguito Settore VIA), ai sensi dell’art. 27-bis del D. Lgs. 152/2006 e dell’art. 73-bis della L.R. 10/2010, relativamente al *“Progetto inerente 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. Il progetto prevede inoltre la realizzazione di una cassa d’espansione in riva sinistra dell’Arno, indicata come San Colombano 2”*, ricade nei comuni di Lastra a Signa (FI) e Signa (FI) ed ha provveduto al deposito della documentazione prevista;

il procedimento comprende anche la Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA) sui seguenti Siti della Rete Natura 2000: *“Stagni della piana fiorentina e pratese”* e *“Parco dei Renai”*;

nell’ambito del PAUR, ai sensi dell’art. 27-bis del D. Lgs. 152/2006, il proponente ha richiesto, oltre al rilascio del provvedimento di VIA, anche il rilascio di:

- Valutazione d’incidenza;
- Autorizzazione Paesaggistica (D. Lgs. 42/2004 e L.R.65/2014);

Dato atto che:

con nota prot. 16561 del 14/1/2019, il Settore VIA è stato individuato quale Ufficio procedente dal Direttore della Direzione Ambiente ed Energia dalla Regione Toscana al fine di assicurare l’unitarietà ed il coordinamento nella gestione dei procedimenti finalizzati al rilascio del Provvedimento autorizzatorio unico regionale ai sensi dell’art. 27-bis del D. Lgs.152/2006;

il Settore VIA, con nota prot. 0036178 del 30/01/2020, ha comunicato alle Amministrazioni ed Enti interessati l’avvenuta pubblicazione sul sito web regionale della documentazione allegata all’istanza ed ha richiesto di verificare l’adeguatezza e la completezza della documentazione presentata;

il Settore VIA, in esito alla verifica di completezza formale della documentazione e visti i contributi dei sog-

getti interessati a tal fine, ha richiesto integrazioni al proponente con nota prot. 0071967 del 24/02/2020;

la documentazione integrativa richiesta a completamento dell'istanza è stata acquisita al protocollo regionale con prot. n. 0118268 del 25/03/2020; a seguito del deposito è stato pubblicato in data 26/03/2020 sul sito web regionale l'avviso al pubblico di cui all'art. 23, c. 1, lettera e) del D. Lgs. 152/2006. Detta forma di pubblicità ha tenuto luogo delle comunicazioni di cui agli artt. 7 e 8, commi 3 e 4 della L. 241/1990;

il procedimento è stato, pertanto, avviato in data 26/03/2020;

a seguito della pubblicazione dell'avviso, è pervenuta una osservazione da parte del pubblico;

il progetto ricade nei territori comunali di Lastra a Signa (FI) e Signa (FI) ed interessa a livello di impatti anche il territorio del Comune di Scandicci (FI);

il progetto di cui trattasi rientra tra quelli di cui al punto 7, lettera h) "*strade extraurbane secondarie non comprese nell'allegato II-bis e strade urbane con lunghezza superiore a 1.500 metri non comprese nell'allegato III*" dell'allegato IV alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/2006 e ricade parzialmente in siti della Rete Natura 2000: "*Stagni della piana fiorentina e pratese*" e "*Parco dei Renai*" e come tale è soggetto alla procedura di VIA di competenza regionale;

a seguito della nota prot. 0119832 del 26/03/2020 di richiesta dei pareri di competenza e dei contributi tecnici istruttori alle Amministrazioni Interessate, agli uffici ed alle Agenzie regionali ed agli altri Soggetti interessati, sono stati acquisiti i seguenti pareri: Comune di Lastra a Signa (prot. n. 0189398 del 29/05/2020), Comune di Signa (prot. n. 0206770 del 15/06/2020), Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Firenze e le Province di Pistoia e Prato – Settore Archeologia (prot. n. 0184738 del 26/05/2020), Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Firenze e le Province di Pistoia e Prato – Settore Paesaggio (prot. n. 0205575 del 12/06/2020); Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale (prot. n.0183883 del 25/05/2020), RFI (prot. n. 0184103 del 25/05/2020), Publiacqua SpA (prot. n. 0180511 del 21/05/2020), nonché i seguenti contributi tecnici istruttori: ARPAT (prot. n. 0182908 del 25/05/2020) e dei seguenti Settori regionali: Forestazione Usi Civici Agroambiente (prot. n. 0183719 del 25/05/2020), Tutela, riqualificazione e valorizzazione del paesaggio (prot. n. 0185082 del 26/05/2020), Genio Civile Valdarno Centrale (prot. n. 0182263 del 22/05/2020), Genio Civile Valdarno Superiore (prot. n. 0187255 del 27/05/2020), Pianificazione e controlli in materia di cave (prot.n. 0185062 del 26/05/2020), Sismica (prot. n. 0180995 del 21/05/2020), Tutela della Natura e del Mare (prot. 0188024 del 28/05/2020);

con nota prot. n. 0211646 del 17/06/2020, il Settore VIA, ai sensi dell'art. 27-bis, c. 5 del D. Lgs. 152/2006, ha richiesto al proponente integrazioni e chiarimenti;

in data 23/06/2020 (nota prot. n. 0218260), il Proponente ha richiesto la sospensione dei termini per la presentazione della documentazione integrativa, ai sensi del D. Lgs. 152/2006 art. 27 bis comma 5, per un periodo pari a 180 giorni, concessa dal Settore VIA con nota prot. n. 0221126 del 25/06/2020;

in data 18/11/2020 (nota prot. n. 0401858), il Proponente, causa la situazione emergenziale dovuta al Covid-19, ha comunicato la propria volontà di sospendere i termini per la presentazione di integrazioni documentali per il periodo previsto dall'art. 103, comma 1 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, così come modificato dall'art.37 del decreto-legge 8 aprile 2020, n.23;

in data 03/02/2021 il proponente ha depositato la documentazione integrativa e di chiarimento richiesta (nota prot. n. 0044742), unitamente alla quale ha trasmesso un nuovo avviso al pubblico, ritenendo le modifiche e le integrazioni sostanziali e rilevanti per il pubblico ai sensi del comma 5 art. 27 bis del D. Lgs. 152/06;

in data 17/02/2021 (nota prot. n. 0068581), il Settore VIA ha comunicato la pubblicazione del nuovo avviso e della documentazione sul sito web della Regione Toscana, riaprendo le consultazioni al pubblico e con medesima nota ha richiesto i pareri di competenza e i contributi tecnici istruttori sulle integrazioni depositate alle Amministrazioni, agli uffici ed alle Agenzie regionali ed agli altri Soggetti interessati, a seguito della quale sono pervenuti i seguenti pareri: Città Metropolitana di Firenze (prot. n. 0115241 del 16/03/2021), Comune di

Lastra a Signa (prot. n. 0118518 del 17/03/2021), Comune di Signa (prot. n. 0125210 del 22/03/2021), Consorzio di Bonifica Medio Valdarno (prot. n. 0111563 del 12/03/2021), Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Firenze e le province di Prato e Pistoia (prot. n. 0132478 del 25/03/2021), Publiacqua SpA (prot. n. 0126368 del 22/03/2021); nonché i contributi tecnici istruttori: ARPAT (prot. n. 0124608 del 22/03/2021); e dei seguenti Settori regionali: Forestazione. Usi civici. Agroambiente (prot. n. 0115056 del 16/03/2021), Sismica (prot. n. 0116868 del 16/03/2021), Tutela, riqualificazione e valorizzazione del paesaggio (prot. n. 0126202 del 22/03/2021), Genio Civile Valdarno Superiore (prot. n. 0102523 del 08/03/2021), Tutela della Natura e del Mare (prot. n. 0131238 del 24/03/2021), Settore Pianificazione e controlli in materia di cave (prot. n. 0093622 del 02/03/2021);

a seguito della pubblicazione della documentazione integrativa, sono pervenute ulteriori ventitrè osservazioni da parte del pubblico;

tutta la documentazione afferente al procedimento, nonché i risultati delle consultazioni svolte, le osservazioni e i pareri sono stati pubblicati sul sito web della Regione Toscana ai sensi dell'art. 24, comma 7 del D. Lgs. 152/2006;

con nota del 26/03/2021 (prot. n. 0135806) il Settore VIA procedente ha indetto e convocato l'odierna seduta della Conferenza dei Servizi (di seguito CdS) da effettuarsi in forma simultanea e in modalità sincrona, alla quale sono state invitate le seguenti Amministrazioni per l'esercizio delle rispettive competenze, di seguito specificate:

<i>Amministrazione</i>	<i>Competenza</i>
Regione Toscana - Settore Tutela della Natura e del Mare	Valutazione d'Incidenza
Comune di Lastra a Signa	Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. n. 42/2004
Comune di Signa	Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. n. 42/2004
Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Siena, Grosseto e Arezzo	Esercizio delle competenze di cui al D. Lgs. n. 42/2004 per quanto concerne l'Autorizzazione Paesaggistica

inoltre, sono stati invitati a partecipare ai lavori della Conferenza gli altri Soggetti coinvolti nel procedimento, ai fini di fornire un supporto tecnico per la verifica della sussistenza delle condizioni di compatibilità ambientale e per il rilascio degli atti di assenso;

a seguito della pubblicazione dell'avviso di CdS sul sito web ai sensi dell'art. 25, comma 3 bis della L.R. 40/2009, in data 22/02/2021 è pervenuta una ulteriore osservazione;

a seguito della convocazione della CdS, sono pervenuti i contributi conclusivi di: Comune di Lastra a Signa (prot. n. 0161572 del 12/04/2021), Comune di Signa (prot. n. 0163762 del 13/04/2021), Comune di Scandicci (anticipato per e-mail dall'ing. Paolo Calastrini il 12/04/2021 alle 16:36), Acquedotto del Fiora Spa (prot. n. 0026957 del 22/01/2021), Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale (prot. n. 0162299 del 12/04/2021), Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Siena, Grosseto e Arezzo (prot. n. 0064465 del 15/02/2021) e dei Settori regionali: Programmazione Viabilità (prot.n. 0017064 del 15/01/2021) e Genio Civile Toscana Sud (prot. n.0078221 del 23/02/2021);

Dato atto che la documentazione complessivamente depositata dal proponente consiste in:

- documentazione iniziale depositata in data 27/01/2020 (protocollo regionale n. 0031235);
- documentazione di integrazione formale depositata in data 25/03/2020 (protocollo regionale n. 0118268)
- documentazione di integrazione e chiarimento depositata in data 03/02/2021 (prot. regionale n. 0044742) comprendente anche le controdeduzioni alle osservazioni del pubblico pervenute fino ad allora;

Rilevato che, in base alla documentazione trasmessa dal proponente, risulta tra l'altro quanto segue:

Il progetto in questione si inserisce nell'ambito degli interventi di competenza regionale del Piano Regionale

Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), approvato con D.C.R. n. 18 del 12.02.2014 e prorogato, su indicazione del PRS 2016-2020, ai sensi dell'Art.10 della L.R. n.1/2015, ad opera dell'Art.94 della L.R. n. 15/2017 ("Disposizioni in materia di programmazione settoriale"). A seguito delle richieste pervenute dai Comuni interessati, con D.G.R. n.274 del 16.03.2015 è stato approvato l'Accordo sottoscritto in data 19/03/2015 da Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, Comune di Scandicci, Comune di Lastra a Signa, Comune di Signa e Comune di Campi Bisenzio per la progettazione di un nuovo ponte sul fiume Arno di collegamento tra lo svincolo di uscita della S.G.C. FI-PI-LI a Lastra a Signa, interessando anche il Comune di Scandicci, con la S.R.T. n.66 e la S.R.T. n.325 in località "Indicatore" fra i Comuni di Signa e Campi Bisenzio, mediante un nuovo tracciato stradale.

Tra le varie soluzioni proposte e studiate, è stato scelto il tracciato che passa ad Ovest dei Renai, si innesta sulla viabilità esistente nei pressi del centro abitato di Signa e raggiunge il nodo dell'Indicatore sfruttando la viabilità esistente (Viale dell'Arte della Paglia). Questa soluzione risulta di sviluppo minore rispetto alle precedenti, mantiene l'origine del tracciato nell'intersezione tra la SGC FI-PI-LI e la SS67, conferma nel primo tratto (tra lo svincolo della FI-PI-LI e Via San Colombano) la soluzione prevista nel progetto originario del 2016 della Regione Toscana e confluisce, in zona Signa, nel nuovo ponte sul Bisenzio della cassa di espansione dei Renai in Comune di Signa, attualmente in fase di realizzazione.

La viabilità in progetto sarà di classe funzionale "C" e sarà costituita da un nuovo attraversamento del fiume Arno, che rappresenterà un'importante alternativa al ponte a Signa, permettendo lo spostamento della maggior parte del traffico veicolare lontano dai centri abitati dei comuni di Signa e Lastra a Signa e portando così un beneficio alla popolazione residente nella zona.

Il progetto stradale comprende, in sintesi, la realizzazione delle **seguenti nuove opere**:

- nuovo asse di collegamento tra lo svincolo esistente di Lastra a Signa della FI-PI-LI ed il nuovo ponte in costruzione sul Bisenzio in località Signa, di classe funzionale "C" (strada extraurbana secondaria) ai sensi dell'art. 2 del Nuovo Codice della Strada. Il tracciato sarà di 2.750 m (diviso in due tratti denominati P0 di 500 m e P1 di 2.250 m, quest'ultimo a sua volta suddiviso nel tratto P1a, tratto del Viadotto sull'Arno e tratto P1b);
- n. 3 nuove rotatorie (Lastra, San Colombano, Renai);
- nuovo percorso ciclo-pedonale di collegamento tra il Parco Fluviale di Lastra a Signa in riva sinistra del fiume Arno e Viale dell'Arte della Paglia in sinistra del fiume Bisenzio;
- rami di collegamento tra le viabilità esistenti interferite in Comune di Signa ed in corrispondenza delle due rotatorie in progetto di Lastra e San Colombano;
- nuovo collegamento tra la rotatoria Renai, in progetto, e la Via dei Renai.

La viabilità in progetto è classificata come Tipo C – Strada extraurbana secondaria, tipo C1, per cui avrà carreggiata larga complessivamente 10,50 m. Nel tratto in viadotto si affiancano ai lati della carreggiata due cordoli di 0,90 m, per il posizionamento delle barriere di sicurezza e quindi l'impalcato sarà tipicamente largo in totale 12,30 m. Nei tratti sovrastanti la ferrovia, per rispettare le indicazioni della Specifica ferroviaria "RFI DTC INC PO SP IFS 002 A", dovranno essere previste reti di protezione alte 3,5 m, con il primo metro di pannello cieco, integrate con la barriera bordo ponte e provviste di sistemi anticaduta o, in alternativa, dovranno essere poste reti di sicurezza oltre la larghezza operativa W della barriera di sicurezza, prevedendo un adeguato allargamento dei cordoli laterali. Il viadotto è costituito da un unico tratto che va da una spalla all'altra e che contiene al suo interno l'opera singolare rappresentata dal ponte sull'Arno.

Il tratto P0 ha inizio dalla connessione con la SS67 e con lo svincolo della S.G.C. FI-PI-LI, tramite la realizzazione di una rotatoria. Il tracciato si sviluppa poi in direzione nord fino a collegarsi, dopo una curva sinistrorsa di raggio 120 m, un rettilineo ed un'ulteriore curva sinistrorsa ($R = 160$ m), con la rotatoria San Colombano.

Il tratto P1 ha inizio dalla rotatoria "San Colombano", il nuovo tracciato si sviluppa procedendo in direzione nord per poi svoltare con un'ampia curva, in modo tale da posizionarsi parallelamente all'Arno e di aggirare il Parco Fluviale di Lastra a Signa, che rimane a sinistra dell'opera. Il tracciato curva poi in direzione opposta, assumendo una traiettoria il più possibile perpendicolare all'Arno, in modo da facilitarne l'attraversamento. Questo andamento planimetrico consente di inserirsi nella rotatoria "Renai" con un rettilineo, così da garantire la completa visibilità dell'intersezione. Questa rotatoria costituisce la transizione tra la strada extraurbana in progetto e l'ambiente urbano, che ha inizio a partire dal nuovo ponte in costruzione sul fiume Bisenzio,

realizzato per ospitare una strada di tipo E (strada urbana di quartiere). Inoltre, la rotonda permette il collegamento alla viabilità esistente a ovest del parco dei Renai.

La nuova soluzione di progetto con l'ampia rotonda che svincola l'accesso al ramo sudorientale di via dei Renai, posta a circa 4,00 mt. sopra alle attuali quote della strada, consente l'imbocco al nuovo ponte sul Bisenzio. La posizione planimetrica consente di non interferire con la zona delle attrezzature presenti nel lotto 1 del Parco dei Renai e di limitare, rispetto alla soluzione precedente l'impiego di suolo con la sede stradale, in questo caso più contenuta.

Il tracciato si sviluppa su quote superiori di oltre il metro rispetto al piano campagna, pertanto è necessario, ai sensi della normativa vigente, l'inserimento di barriere di sicurezza lungo tutto lo sviluppo del tracciato. In particolare, si prevede l'inserimento di:

- barriere tipo H2 bordo laterale per i tratti di P0 e P1 in rilevato;
- barriere tipo H3 bordo ponte per i tratti di P1 su opera d'arte (ponte e viadotto) ad eccezione del tratto in scavalco della ferrovia;
- barriere tipo H4 bordo opera d'arte per il tratto di scavalco della ferrovia.

Nuovo ponte sull'Arno. Nel progetto, inizialmente, è stata esaminata una soluzione strutturale che per il viadotto riprendesse le scelte geometriche e tecniche adottate nel progetto del 2016 e che per l'opera singolare sviluppasse la soluzione strallata con antenna unica a "giglio" oggetto di un approfondimento del suddetto progetto. Ad integrazione, sono state anche proposte altre forme architettoniche diverse per l'antenna che a partire dalla soluzione a "giglio" riproponevano, in forma diversa e stilizzata, lo stesso simbolo. È stata anche predisposta un'ulteriore soluzione architettonica alternativa a quella strallata. La struttura del viadotto è stata scelta a viadotto con impalcato in acciaio-clc. In sintesi sono state studiate, per il ponte, le seguenti soluzioni alternative:

- opera singolare sull'Arno strallata con antenna unica a "giglio" (soluzione 0);
- opera singolare sull'Arno strallata con antenna unica alternativa 1 (soluzione 1);
- opera singolare sull'Arno strallata con antenna unica alternativa 2 (soluzione 2);
- opera singolare sull'Arno ad arco alternativa 3 (soluzione 3);
- opera singolare sull'Arno con soluzione ad arco simile alla soluzione 3 ma con impalcato di altezza costante e ridotta (soluzione 4);
- opera singolare sull'Arno con soluzione a travata continua con campata di 144 m (soluzione 5).

Quest'ultima soluzione, che è stata scelta come preferibile, permette di eliminare gli elementi strutturali in altezza sopra l'impalcato, a prezzo di un appesantimento delle altezze strutturali delle travi, sempre nel rispetto dei franchi idraulici necessari. Questa tipologia di ponte mantiene una campata di 144 m per limitare l'interferenza con il fiume Arno alla presenza delle due pile in area golenale.

Il progetto del nuovo collegamento prevede la **connessione dei percorsi ciclo-pedonali** esistenti in riva destra e in riva sinistra dell'Arno mediante la realizzazione di una pista ciclo-pedonale. Nell'ambito delle integrazioni documentali sono state previste delle modifiche alla pista ciclo-pedonale al livello del piano stradale, disponendola simmetricamente rispetto alla sede stradale in configurazione mono direzionale al fine di razionalizzare e semplificare l'interconnessione del nuovo tratto di pista ciclo-pedonale con i tratti esistenti, eliminando elementi di discontinuità (eliminazione di angoli netti o scivoli) e conferendo caratteristiche di continuità con la rete esistente. In particolare, la pista ciclo-pedonale viene mantenuta continua sui due lati della sede stradale fino alla nuova rotonda dei Renai che è stata traslata di 100 m verso Est rispetto alla soluzione di progetto per consentire anche il collegamento diretto in rotonda della via dei Renai con la relativa pista-ciclabile.

Nell'ambito del procedimento in oggetto, si inserisce anche la realizzazione della **Cassa di espansione** in riva sinistra dell'Arno indicata come "San Colombano 2", già prevista dal Piano di riduzione del rischio idraulico ex D.P.C.M. 5.11.99 ("di tipo B") e confermata dal PGRA vigente. In specie, il progetto prevede la realizzazione di una cassa in derivazione del F. Arno suddivisa in due settori, denominati A2 (quello a monte) e A1 (quello a valle). Il progetto elaborato è conforme al Progetto preliminare del Consorzio di Bonifica Toscana Centrale approvato dall'Autorità di bacino del fiume Arno e del Genio Civile negli anni 2009-2010, teso a garantire una sensibile riduzione del rischio idraulico, sia per quanto riguarda le piene dell'Arno e sia per gli allagamenti causati dalle acque basse;

in merito al **cronoprogramma** dei lavori, il Proponente precisa che provvederà con l'allestimento dell'area di cantiere CV.01 interna alla cava di prestito, con la successiva preparazione della cava per la sua coltivazione.

Contemporaneamente procederà all'allestimento delle aree di cantiere CB.01 e CO.01, così da poter procedere con la realizzazione tratto P0 e delle opere a sud di Via di Stagno e successivamente con il Tratto P1 a sud del fiume Arno. Precedentemente all'impiego totale del materiale proveniente dalla cava di prestito procederà con l'allestimento dell'area di compensazione 1, così da poter avviare l'escavazione dell'area per il reperimento dei volumi di terreno per le opere mancanti a sud dell'Arno. Completati i tratti a sud su rilevato stradale i lavori proseguiranno con l'avvio delle lavorazioni per la realizzazione del Ponte sull'Arno del Viadotto di attraversamento dei Renai. Procederà con la costruzione delle porzioni a Sud fino alla realizzazione del ponte per poi trasferirsi sulla sponda a Nord per il completamento dell'opera stradale con il supporto dell'area di cantiere CB.02. I lavori per la costruzione della Cassa di espansione saranno successivi alla conclusione di tutte le opere del progetto stradale poste a Sud del Fiume Arno. La realizzazione dei nuovi rilevati arginali avverrà con la sequenza indicata, Argine A2, Argine A3, Argine A1, successivamente si procederà con la realizzazione del ringrosso dell'argine esistente e dell'opera idraulica di presa. Anche per la realizzazione della cassa di espansione verrà utilizzato materiale interamente proveniente dalle aree di scavo di progetto, la quantità maggiore sarà approvvigionata dalle aree di compensazione/laminazione AS2 ed SS3, la quantità rimanente verrà fornita dall'area di compensazione precedentemente identificata come Area di compensazione 1. Ha stimato un tempo totale per la realizzazione globale dell'opera pari a circa 3 anni;

in merito alla **cantierizzazione**, il Proponente evidenzia che la realizzazione della porzione nord sarà interamente gestita dall'Area di cantiere CB.02, la porzione a sud invece, in seguito all'estensione dell'opera ed alla morfologia dell'area, sarà gestita mediante l'allestimento di due nuove aree di cantiere, l'area CB.01 e l'Area CO.01. La posizione delle nuove aree è stata definita con l'obiettivo di rimanere il più distante possibile dalle aree edificate, evitare il passaggio dei mezzi di cantiere all'interno del centro abitato di Lastra a Signa e la prossimità alla cava di prestito. La scelta è ricaduta dunque su due appezzamenti di terreno ai lati di Via di Stagno in corrispondenza della curva precedente all'impianto di depurazione di San Colombano, dove è previsto il collegamento da progetto mediante la nuova Rotatoria San Colombano. L'approvvigionamento del materiale necessario alla realizzazione dei rilevati a Sud del fiume Arno (Comune di Lastra a Signa) e degli Argini della Cassa di espansione, sarà approvvigionato interamente dalle aree di scavo di progetto e da una Cava di Prestito situata nel Comune di Scandicci, posizionata in prossimità delle aree di cantiere in zona San Colombano. In seguito all'apertura della Cava di prestito ed alla sua estensione, è stato previsto l'allestimento di un'ulteriore area di cantiere interna alla cava (Area di cantiere CV.01) a servizio e gestione delle attività di scavo e movimentazione del materiale. Saranno dunque dislocate lungo il tracciato 4 aree di cantiere, 2 a servizio della porzione di tracciato ricadente nel Comune di Lastra a Signa ed 1 area di cantiere per quella ricadente nel Comune di Signa;

in merito alla **cava di prestito**, il Proponente evidenzia che la scelta di non ricorrere all'uso di materiali recuperati e/o provenienti da aree estrattive già in essere, ma di ricorrere al reperimento dei materiali necessari alla realizzazione dell'opera, per una quota pari a 159000 mc, dalla cava di prestito individuata nel Comune di Scandicci è motivata dalla volontà di minimizzare gli impatti ambientali e sulla viabilità che il trasporto di una tale quantità di materiale comporterebbe. Infatti, stimando una produttività del processo ciclico di estrazione-transporto-riporto pari a circa 580 mc/gg di materiale (volume in banco) con conseguenti 48 trasporti/gg a mezzo di autocarro a 4 assi, per un'attività giornaliera di 8h, si stima un transito di un mezzo pesante ogni 10 minuti lungo il tragitto tra sito di estrazione e sito di destinazione del materiale. Adirittura, di un mezzo ogni 5 minuti, nel caso in cui il percorso di andata e ritorno dovessero coincidere. All'interno della cava di prestito si identificano due ambiti principali:

- Area di coltivazione attiva: area in cui vengono realizzati gli interventi di prelievo e movimentazione del materiale estrattivo interessato;
- Area di cantiere: parte interna alla cava in continuità funzionale con l'area di coltivazione attiva in cui sono presenti le zone destinate ai diversi servizi di cantiere, quali baracche, aree di ricovero mezzi, aree di stoccaggio ed aree di lavorazione.

L'area di cantiere sarà a sua volta suddivisa nelle seguenti distinte zone:

- Area di manovra: spazio per l'ingresso/uscita dal cantiere che permette lo smistamento dei mezzi all'interno delle differenti sotto-aree. L'area di manovra consiste praticamente in una pista di cantiere in cui verrà allestita una guardiania di controllo degli accessi in prossimità del cancello di cantiere ed un impianto di lavaggio ruote a servizio dei mezzi in uscita dalle aree "sporche";
- Area logistica: spazio destinato all'alloggiamento dei servizi igienico assistenziali come servizi igienici, docce, spogliatoi e mensa e delle baracche destinate agli uffici di cantiere,
- Area operativa: spazio riservato alle imprese, destinato allo stoccaggio delle attrezzature, degli appresta-

menti, al deposito di acqua e carburanti;

- Area di stoccaggio: spazio destinato allo stoccaggio dei materiali in ingresso/uscita dal Cantiere;
- Area ricovero mezzi: spazio riservato all'officina per il rimessaggio ed il parcheggio dei mezzi di cantiere;

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 e dal quale si rileva quanto segue:

nell'ambito del **PIT** con valenza di piano paesaggistico, approvato con D.C.R. 27 marzo 2015, n.37, l'intero territorio dei Comuni di Signa e Lastra a Signa, ove si estende l'opera infrastrutturale in progetto, è ricompreso nell'Ambito 6 "Firenze - Prato - Pistoia", in particolare l'area coinvolta dall'intervento infrastrutturale si colloca in un paesaggio diversificato: ad iniziare da Nord, ove il tracciato viario si innesta sul nuovo ponte sul Bisenzio di collegamento tra Via dell'Arte della Paglia e Via dei Renai, si osservano insediamenti e infrastrutture (viarie e ferroviarie) che si alternano a zone agricole eterogenee, aree umide e corsi d'acqua (il Bisenzio e l'Arno), con la presenza di vegetazione ripariale. Il sito di progetto della cassa di espansione ricade in area umida e seminativi di pianura. Il sito di progetto è altresì totalmente inserito nell'ambito dell'area critica per processi di artificializzazione che il PIT-PPR individua in corrispondenza della pianura alluvionale di Firenze Prato-Pistoia, in qualità di "una delle zone della Toscana più critiche per i processi di artificializzazione, urbanizzazione e di consumo di suolo";

nell'ambito del **PTCP** approvato con D.C.P. n.1 del 10.01.2013 della Provincia di Firenze, l'area oggetto di intervento ricade nel Sistema territoriale "Area fiorentina" e ricade interamente in Ambito di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e ANPIL. Gli ambiti di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e ANPIL, sono riconosciuti come invariati strutturali del PTCP, sono ritenuti meritevoli di uno specifico livello di tutela ambientale e, pertanto, richiedono, oltre alle norme generali, forme particolari di salvaguardia;

nell'ambito del **Piano Strutturale del Comune di Signa**, approvato con D.C.C. n. 54 del 04/07/2005; l'opera viaria in questione ricade nel Sub-sistema territoriale dei Renai, che contiene una sola unità omonima. Il Proponente evidenzia che l'Art.24 delle Norme, pone come obiettivo strategico la trasformazione di tutto il sub sistema dei Renai in parco, con le stesse caratteristiche e funzioni della parte interessata dal piano vigente. Riporta, inoltre, che il Parco dei Renai verrà attraversato dalla strada di collegamento della viabilità in sinistra d'Arno, nei Comuni di Scandicci e di Lastra a Signa, con quella in destra d'Arno, nei Comuni di Signa e Campi Bisenzio;

nell'ambito del **Piano Strutturale del comune di Lastra a Signa**, approvato con D.C.C. n. 75 del 19/12/2018, il Proponente evidenzia che è riportata la Cassa di esondazione come prevista dal Piano di riduzione del rischio idraulico ex D.P.C.M. 5.11.99 ("di tipo B") e confermata dal PGRA vigente. Evidenzia, altresì, che il sito di progetto della Cassa permane, per una minima porzione (lato sud ovest) in zona di rispetto delle acque destinato a consumo umano erogate mediante impianto di acquedotto (Art.94 D. Lgs. 152/2006) e in un'area a vegetazione boschiva e arbustiva in evoluzione "con possibilità di presenza di vincolo idrogeologico per legge" e "con possibilità di presenza di beni paesaggistici per legge" ed una parte di tracciato viario ricada in "fascia di rispetto impianti di depurazione" (impianto di San Colombano);

il Proponente evidenzia che l'opera in oggetto è ricompresa nell'ambito del **Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM)**, approvato con D.C.R. n.18 del 12 febbraio 2014, ai sensi dell'Art.3, co.2 della L.R. 55/2011;

nell'ambito del **Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA)** del distretto idrografico dell'Appennino settentrionale, il Proponente evidenzia che il primo tratto del tracciato stradale e l'interno delle due zone della Cassa di espansione ricadono in classe di pericolosità elevata "P3", mentre la parte finale dell'infrastruttura viaria, ricade in classe di pericolosità media "P2";

il progetto ricade nel **sito Natura 2000** (cod. IT5140011) "Stagni della Piana Fiorentina e Pratese", designato ZSC e ZPS e a tal riguardo è stata predisposta la relazione d'incidenza;

il progetto ricade in aree a **vincolo paesaggistico** ai sensi dell'Art.142 del D. Lgs. n.42/2004 lett. c) e lett. g);

per quanto riguarda gli **ASPETTI AMBIENTALI**, si precisa che il Proponente ha predisposto un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) nel quale ha esaminato le componenti ambientali maggiormente impattate dal tipo di opera, valutando dei monitoraggi Ante-Operam, in corso d'opera e Post-Operam in merito alle seguenti componenti ambientali: atmosfera; acque superficiali; acque sotterranee; rumore; vibrazioni.

in merito alla **componente atmosfera**, si evidenzia che il Proponente ha predisposto uno studio traffico veicolare, nel quale sono stati analizzati, attraverso l'implementazione di un modello di micro-simulazione dinamica (Cube Dynasim) i nodi di Indicatore, su cui andrà a connettersi attraverso il completamento di Via Arte della Paglia il traffico veicolare attratto dalla bretella di progetto, e la rotonda di progetto prevista all'altezza del Parco dei Renai per connettere la bretella di progetto con Via Arte della Paglia. Questi costituiscono indubbiamente i nodi più importanti della viabilità di progetto e quindi sono potenzialmente i più significativi per verificarne in modo puntuale sotto il profilo prestazionale il livello di servizio atteso. In particolare, sono state effettuate con l'impiego di un drone le riprese dello stato attuale dei flussi veicolari con le relative manovre di svolta nella fascia oraria di punta del mattino 7÷8, utilizzata per l'elaborazione del modello regionale; questi dati raccolti sono stati quindi successivamente utilizzati per integrare i dati del modello regionale e implementare il modello di micro-simulazione dinamica.

A tal proposito, si rileva che il Proponente ha fornito una modellazione della qualità dell'aria; al fine di simulare al meglio lo scenario di progetto, per l'elaborazione della stessa è stata modificata la composizione del parco auto fissando come orizzonte temporale l'anno 2030. La modifica del parco auto circolante lungo gli archi stradali analizzati, è stata effettuata sulla base dei dati forniti dalla banca dati Open Parco Veicoli (OPV) dell'ACI1. In particolare, sono stati elaborati i dati relativi alla provincia di Firenze nel periodo 2015 – 2019 (periodo reso disponibile). Estrapolando gli andamenti lineari è stata valutata la variazione percentuale da considerare per ciascuna classe di veicolo secondo la Norma Euro. Inoltre, è stata effettuata una valutazione differenziata fra veicoli leggeri e veicoli pesanti, di modo da rendere maggiormente attendibile la stima dei fattori emissivi, suddivisi nella stessa classe di veicoli. Sono stati quindi tenuti in considerazione gli andamenti nel tempo di autovetture per la stima della variazione dei veicoli leggeri, e autocarri trasporto merci per la stima della variazione dei veicoli pesanti. Il Proponente rileva che dalla modellazione effettuata si evince che la configurazione stradale prevista dal progetto in esame non determina alcun superamento dei limiti di qualità dell'aria previsti dalla normativa vigente;

in merito alla **componente rumore** il Proponente ha redatto una valutazione previsionale dell'impatto acustico in fase di esercizio dell'opera ed è stata impostata con riferimento al confronto fra Stato Attuale e Stato di Progetto, al fine di valutare il rispetto dei limiti normativi vigenti e di verificare l'effettivo miglioramento del clima acustico diminuendo la quantità di popolazione esposta ad alti livelli di rumore generati dalle infrastrutture lineari, con particolare attenzione ai centri abitati di Signa e Lastra a Signa. Dall'analisi dello stato attuale sono state rilevate criticità per diversi ricettori nell'area di interesse in corrispondenza delle infrastrutture esistenti a causa della forte influenza del traffico veicolare. Dall'analisi effettuata nello scenario di progetto sono stati rilevati superamenti dei limiti normativi di riferimento per diversi ricettori nell'area di interesse, aspetto che ha reso necessaria la previsione di idonei interventi di mitigazione. Considerate le azioni di mitigazione, il Proponente ritiene che, in riferimento al periodo diurno, il raffronto fra stato attuale e stato di progetto mette in evidenza una riduzione di circa il 23% della popolazione esposta a rumorosità superiore ai 70 dB(A). Tale risultato è imputato alla delocalizzazione dei volumi di traffico veicolare, garantita dalla realizzazione dell'infrastruttura di progetto, verso zone a bassa densità abitativa. In riferimento al periodo notturno, evidenzia un miglioramento diffuso sul numero di abitanti esposti a livelli di rumorosità apprezzabile (> 40 dB(A)).

In fase di cantiere, il Proponente dichiara che l'attuale fase di approfondimento progettuale non permette di disporre di dati sufficientemente attendibili per un coerente aggiornamento della valutazione previsionale di impatto acustico relativo alla fase di cantiere e che tale aggiornamento sarà redatto da tecnico competente in acustica ambientale in una fase successiva quando le modalità di cantierizzazione e di realizzazione delle opere potranno permettere di definire con sufficiente approssimazione: numero e tipologia di mezzi d'opera impiegati ai fini della caratterizzazione puntuale delle sorgenti sonore all'interno dei modelli di analisi previsionale; scansione temporale delle emissioni sia a livello di tasso di attività delle sorgenti acustiche (h/gg di attività dei mezzi nelle aree di lavoro tipo) che a livello globale dell'intera opera per determinare la contemporaneità di emissioni legate a lavorazioni svolte in aree diverse; stima e quantificazione dei volumi di traffico indotti sia internamente alle aree di cantiere che sulle viabilità esterne legate alla movimentazione dei materiali ed agli approvvigionamenti e localizzazione delle conseguenti emissioni in funzione delle viabilità in-

terne progettate (piste di cantiere) o esterne previste (viabilità locali). Inoltre precisa che le valutazioni di impatto acustico sui recettori individuati in funzione delle verifiche di rispetto di tutti i limiti di zona (immissione assoluta, emissione, immissione differenziale) in funzione della relativa classe acustica, il dimensionamento e la verifica degli interventi di mitigazione, già dall'analisi precedente emersi come necessari, e la determinazione dell'eventuale necessità per determinate fasi lavorative di una richiesta di deroga acustica, verranno pertanto approfondite e giustificate da simulazioni complete e basate sui dati sopraccitati. Cionondimeno, si provvederà a predisporre anche la richiesta verifica in campo delle valutazioni emerse dallo studio al fine di valutare gli effettivi impatti e modulare gli interventi di mitigazione;

in merito alle **acque superficiali** il Proponente per la definizione della qualità delle acque superficiali ha riportato i dati raccolti da ARPAT nel triennio 2016-2018, sia per quanto riguarda lo stato ecologico che quello chimico, di alcune stazioni di monitoraggio del bacino del F. Arno comprensivo degli affluenti. La più vicina all'area di intervento è la stazione MAS-126 Bisenzio - Renai a monte confluenza Arno, ubicata nel tratto a valle del F. Bisenzio nel Comune di Signa (stato ecologico scarso e stato chimico buono per il triennio considerato). Per quanto riguarda le lavorazioni legate alla costruzione delle pile del viadotto, si riporta che queste potranno originare puntuali interferenze col regime idraulico e con lo stato qualitativo dei corsi d'acqua, per lo più riconducibili ad eventuali ingombri in prossimità delle sponde fluviali ed alla movimentazione di materiali all'interno delle stesse aree. Il Proponente ritiene che le interferenze di tipo idraulico siano minimali e non siano previste alterazioni significative dello stato chimico e biologico del reticolo idrografico superficiale. Si riporta comunque che, nel corso delle lavorazioni, sarà possibile la comparsa di lievi e temporanei fenomeni di intorbidimento delle acque superficiali, dovuti alla movimentazione dei materiali, agli scavi e all'attività dei mezzi d'opera;

in merito alle **acque sotterranee** il Proponente ha prodotto uno studio idrogeologico di dettaglio dal quale si evince che, una volta effettuati gli scavi, la falda sarà molto prossima al piano campagna soprattutto nei periodi di morbida e rileva che i potenziali impatti, nella fase di cantiere, sono da ricercarsi nei seguenti fattori:

- acque di lavorazione, di dilavamento e acque reflue;
- consumi idrici a fini industriali (attività di cantiere) e idropotabili in corrispondenza delle aree di cantiere e di lavorazione;
- esecuzione delle lavorazioni in prossimità di ambienti acquatici e umidi;
- alterazione del normale deflusso in fase di realizzazione degli scavi e delle opere.

In generale, dichiara che il recapito di acque di lavorazione, di piazzale, di lavaggio mezzi, ecc. nei corpi idrici può comportare eventuali modifiche delle caratteristiche chimico-fisiche delle acque, oltre alla possibile alterazione del regime di afflussi-deflussi generato dalle maggiori portate liquide in transito. Queste variazioni sono legate a:

- alterazione del pH;
- temporanei e localizzati aumenti della torbidità;
- possibili sversamenti di oli ed idrocarburi;
- rilascio accidentale di fanghi bentonitici, calcestruzzo e altre comuni sostanze impiegate nell'ambito delle lavorazioni.

Afferma che nel corso della fase di costruzione verranno realizzate alcune tipologie di opere che potrebbero avere interferenze dirette e indirette con l'ambiente idrico, sia superficiale che sotterraneo, ossia il tracciato su viadotto che comprende anche il ponte sul F. Arno. Rimanda alle successive fasi di progettazione la valutazione di possibili interferenze degli interventi con il campo pozzi ad uso acquedottistico e con gli altri pozzi, anche privati, così come la valutazione di "adeguati accorgimenti nella fase di realizzazione della cassa e delle fondazioni delle pile del viadotto. Rispetto alle acque sotterranee, non sono previsti impatti significativi in fase di esercizio, poiché gli unici interventi individuati con possibili interferenze sono le palificate per le fondazioni del viadotto-ponte e delle opere di contenimento, composte da opere puntuali ed estremamente localizzate, per le quali riporta che non comporteranno alcuna modifica al regime idrodinamico e alla qualità delle acque di falda. Per la fase di esercizio della Cassa d'espansione San Colombano 2 non sono previsti impatti negativi;

in merito alle **AMD** delle aree di cantiere, il Proponente evidenzia che le acque meteoriche provenienti dalle aree esterne ("acque pulite") e che non interferiscono con l'area di cantiere, verranno raccolte lungo i limiti del cantiere mediante fossi di guardia e convogliate direttamente al recapito finale. Per quanto riguarda lo smaltimento delle acque meteoriche dell'area di cantiere sono state previste tre reti distinte. Le acque meteo-

riche che ricadono nelle aree delle baracche (tetti e superfici intorno agli edifici) saranno raccolte mediante le canalette ed i collettori ed immesse direttamente nel collettore di scarico. Le acque meteoriche che ricadono nei piazzali dell'area logistica e di stoccaggio saranno raccolte mediante collettori ed immesse in un pozzetto selezionatore da dove le acque meteoriche relative alla quantità di "prima pioggia" saranno inviate all'impianto Prime Piogge. Le acque meteoriche successive alla "prima pioggia", insieme a quelle di prima trattate, saranno convogliate mediante un collettore allo scarico. Le acque di dilavamento dei piazzali dei percorsi sporchi, ovvero le zone di cantiere relative alle aree di manovra ed area operativa in cui è situato il ricovero mezzi, saranno raccolte e convogliate nella vasca di stoccaggio (che dovrà contenere il volume di AMPP e di un'ulteriore aliquota di AMD e successivamente, nell'arco di 24 ore, inviate all'impianto di trattamento. Una volta trattate, queste acque saranno riutilizzate per le attività di cantiere. È prevista l'installazione di un impianto di lavaggio ruote per ciascuna area di cantiere, situato lungo il percorso sporco nell'area di manovra. I lavaggi saranno distribuiti modo uniforme durante la giornata con periodi in cui si possono verificare delle situazioni di picco in cui verranno scaricati notevoli volumi di acque da trattare. Queste acque di lavaggio saranno scaricate nelle vasche dell'impianto di lavaggio, con funzione di accumulo, laminazione e sedimentazione grossolana, e successivamente inviate all'impianto di trattamento. Le acque utilizzate per il lavaggio dei mezzi saranno raccolte mediante i collettori delle aree di parcheggio mezzi e convogliate in un pozzetto di raccolta per l'invio all'impianto di trattamento reflui industriali. Le acque utilizzate per i servizi igienico assistenziali forniti dall'area logistica per i quali è prevista la raccolta ed il trattamento attraverso Fossa Imhoff e depuratore ad ossidazione totale.

Invece, per quanto riguarda lo smaltimento idraulico delle acque meteoriche di piattaforma della nuova infrastruttura viaria, il Proponente dichiara che verrà realizzato convogliando verso l'esterno della piattaforma stradale delle acque meteoriche per mezzo della pendenza del piano viabile; le acque vengono successivamente convogliate longitudinalmente dall'arginello dei rilevati o dal cordolo di coronamento degli impalcati delle opere d'arte e fatti, quindi, confluire tramite doccioni o pluviali, nei fossi di guardia posti alla base delle scarpate. Questi provvederanno a convogliare l'acqua nei recapiti naturali;

in merito alla **componente suolo**, il Proponente evidenzia che lo studio dei possibili impatti si concentrerà sulle fasi di allestimento dei cantieri e di realizzazione dell'opera (fase di cantiere), in corrispondenza delle quali viene ritenuto che si manifesteranno le maggiori criticità. Gli impatti saranno legati principalmente all'occupazione temporanea dei suoli, necessaria alla realizzazione delle varie aree di cantiere (campi base, cantieri operativi, aree tecniche, aree di stoccaggio, cantieri mobili) e alle attività di lavorazioni previste in tali aree, oltre che al traffico veicolare indotto. In particolare, un potenziale impatto per la componente analizzata è stato individuato nell'impiego di mezzi meccanici per la realizzazione delle opere da cui potrebbe originarsi inquinamento per sversamenti accidentali, soprattutto in corrispondenza di terreni permeabili.

Per quanto riguarda la fase di esercizio si afferma che gli interventi in progetto modificheranno il profilo morfologico delle aree attraversate mentre la realizzazione del nuovo tracciato stradale e della nuova Cassa d'espansione comporterà l'irreversibile trasformazione d'uso del suolo. Un'ulteriore interferenza individuata in fase di esercizio è rappresentata sia dall'infiltrazione delle acque di piattaforma nei terreni dell'immediato sottosuolo sia da eventuali sversamenti accidentali. A tal proposito, nella documentazione presentata si specifica che per la strada in progetto, essendo di categoria C1-Strada extraurbana secondaria, sarà prevista la regimazione delle acque di piattaforma ma non il relativo trattamento, in conformità con quanto indicato dall'art.8, comma 2 della L.R. 20/2006. I principali accorgimenti e le cautele previste come mitigazione riguardano essenzialmente soluzioni progettuali e procedure gestionali per le aree di cantiere e per il trasporto del calcestruzzo.

Il Proponente nel mese di novembre 2020 ha condotto una **campagna di indagini ambientali volta alla definizione dello stato qualitativo dei terreni** che saranno scavati nel corso della realizzazione dell'opera in oggetto. Su tutti i campioni di terreno prelevati è stato ricercato il set analitico minimo previsto in Tabella 4.1 dell'Allegato 4 al D.P.R. 120/2017, comprensivo dei parametri idrocarburi leggeri, BTEX e IPA. Le indagini svolte sulle terre e rocce, che deriveranno dagli scavi previsti per la realizzazione delle opere in oggetto, non hanno mostrato la presenza di materiale antropico in nessuno dei sondaggi/saggi esplorativi realizzati, ad eccezione dei punti eseguiti in corrispondenza del cumulo limitrofo al sito di bonifica FI337 e dei primi 10/20 cm dei sondaggi S01 e S04 realizzati in prossimità di viabilità esistenti, che hanno mostrato la presenza di qualche sporadico frammento di malta e laterizio (quantità inferiore al 20% in peso). Viene comunque precisato che nel caso in cui, durante le operazioni di scavo delle terre e rocce, si rilevi la presenza di materiali di riporto, sarà verificato il non superamento del 20% in peso dei materiali di origine antropica secondo la metodologia di cui all'Allegato 10 del D.P.R. 120/2017 e sarà effettuato il test di cessione, secondo le metodiche di cui al D.M. del 05/02/1998, al fine di accertare il rispetto delle concentrazioni soglia di contaminazione delle

acque sotterranee, di cui alla Tabella 2, Allegato 5, al Titolo 5 della Parte Quarta del D. Lgs. 152/2006. Inoltre, il Proponente precisa che il progetto non prevede più lo scavo delle Aree di Compensazione 2 e 3 poste all'interno della Cassa d'espansione I Renai, pur mantenendo le stesse quali Aree di Compensazione Ambientale. Il quantitativo di terra che era previsto escavare in queste aree verrà recuperato incrementando la superficie e la profondità di scavo della Cava di Prestito area 4. Nelle integrazioni, si precisa inoltre che il quantitativo di terreno necessario alla realizzazione dell'opera a nord del F. Arno (parte del Tratto P1, il tratto RU, il tratto RE e la Rotatoria Signa) verrà approvvigionato da cava esterna. Pertanto, le aree di reperimento del terreno necessario saranno le seguenti: - Area di compensazione 1; - Area di compensazione AS2; - Area di compensazione SS3; - Area Cava di Prestito 4. Infine, il Proponente evidenzia che la Cassa d'espansione San Colombano 2 in progetto, già inserita tra gli interventi per la riduzione del rischio di alluvioni del PGRA, risulta esterna al perimetro del sito interessato da procedimento di bonifica denominato "FI-337: Discarica Eredi Guido Carlini". Inoltre si evidenzia che la realizzazione dell'argine 1 prevede lo sbancamento di un cumulo fuori terra ubicato esternamente al sito di bonifica identificato con il Codice FI-337 e su di esso, nell'ambito delle indagini svolte, sono stati individuati n. 2 punti di indagine (S29 e S30 con campionamenti a profondità 0-1m, 1-2m, 2-3m, 3-3.5m) per la caratterizzazione delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'Allegato 4 del D.P.R. 120/2017 e i risultati delle analisi chimiche hanno mostrato il rispetto delle CSC di cui alla Colonna A, Tabella 1, dell'Allegato 5, Titolo 5 alla Parte Quarta del D. Lgs. 152/2006. Precisa comunque che, nell'ambito degli scavi di sbancamento da realizzare i materiali provenienti da tale cumulo verranno gestiti secondo il regime dei rifiuti e non nell'ambito applicativo di sottoprodotto previsto dal Piano di Utilizzo delle Terre;

in merito agli **aspetti archeologici**, il Proponente rileva che nell'ambito delle operazioni di indagine preventiva geologica legate alla realizzazione dell'opera, le medesime hanno interessato nei mesi di Ottobre-Dicembre 2020 i comuni di Scandicci, Signa e Lastra a Signa, ha provveduto ad attivare una assistenza archeologica alla campagna di campionamento per la caratterizzazione delle terre da scavo realizzata in tutte le aree sottoposte a future escavazioni e un survey archeologico dell'area denominata "Cava di Prestito 4", non inserita all'interno della Valutazione di Impatto Archeologico. Il lavoro eseguito dall'archeologo Dott. PhD Andrea Arrighetti, ha previsto l'assistenza archeologica di 50 campionamenti di dimensioni e profondità eterogenee realizzati tra il 27 ottobre e il 4 novembre 2020 con carotaggio a sonda, manuale e con bobcat. I saggi con bobcat, in particolare, sono stati progettati in modo da poter coprire con almeno due o tre sondaggi tutte le aree che verranno interessate da future escavazioni in modo da poter fornire un quadro iniziale di massima il più completo possibile della stratigrafia presente in ogni area. I sondaggi effettuati all'interno delle aree di progetto non hanno restituito materiale archeologico o piani di frequentazione antichi, tuttavia, in nessuno scavo o carotaggio è stato riscontrato il terreno sterile. Non si esclude, dunque, che al di sotto di quanto emerso dalle presenti indagini possano celarsi evidenze di interesse. I risultati dell'indagine sono risultati sostanzialmente negativi ma, almeno per quanto concerne i saggi di profondità, di parziale affidabilità poiché effettuati a profondità molto contenute e con una copertura percentuale delle aree molto bassa. Integrando queste valutazioni con quelle proposte dalla precedente relazione di Valutazione di Impatto Archeologico, che non metteva in evidenza particolari criticità nelle aree interessate dal progetto e in quelle vicine proponendo un rischio archeologico medio per la parte di territorio inclusa nel comune di Lastra a Signa e Scandicci e un livello basso per quella nel comune di Signa, non è al momento possibile arrivare a conclusioni soddisfacenti dal punto di vista archeologico che possano escludere o meno la presenza di depositi sotterranei.

Dato Atto che:

con nota prot. n. 0004480 del 07/01/2021 è stata convocata alle ore 10:00 in modalità di videoconferenza, la prima Riunione della Conferenza di Servizi, alla quale sono stati invitati i seguenti Soggetti, al fine di effettuare un esame contestuale dei vari interessi pubblici coinvolti nel procedimento amministrativo in esame, acquisire pareri, valutazioni ed elementi informativi dei Soggetti interessati: Comune di Signa, Comune di Lastra a Signa, Città Metropolitana di Firenze, Comune di Scandicci, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Firenze e le province di Prato e Pistoia, Autorità Bacino Distr. dell'Appennino Settentr. - *Bacino Arno*, IRPET, ARPAT, Azienda USL Toscana Centro, Publiacqua SpA, Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno, Autorità Idrica Toscana, RFI, ANAS Spa e per la Regione Toscana i seguenti settori: Programmazione Viabilità, Sismica, Tutela della Natura e del Mare, Idrologico e Geologico Regionale, Tutela Acqua e Costa, Pianificazione del territorio, Tutela, riqualificazione e valorizzazione del paesaggio, Forestazione. Usi Civici. Agroambiente, Attività Faunistico Venatorio, Pesca dilettant. e Pesca in Mare, Genio Civile Valdarno Centrale, Genio Civile Valdarno Superiore;

è stato altresì convocato il proponente il Settore regionale Progettazione e Realizzazione Viabilità Regionale Firenze-Prato-Pistoia;

Dato Atto che

l'odierna Riunione della Conferenza, avente luogo in data **13/04/2021** in modalità di videoconferenza, è stata aperta alle ore 10:10 da Ing. Alessio Nenti delegato a presiedere dal Responsabile del Settore VIA, arch. Carla Chiodini con delega prot. 0162691 del 12/04/2021, verificando la validità delle presenze, nonché delle deleghe prodotte, con i seguenti risultati:

Soggetto	Rappresentante	Funzione
Città Metropolitana di Firenze	Michele Rosi	Responsabile
Comune di Lastra a Signa	Luca Betti	Delegato
Comune di Signa	Filippo Falaschi	Responsabile
Comune di Scandicci - Ufficio Lavori Pubblici	Paolo Calastrini	Responsabile
Comune di Scandicci - Ufficio urbanistica	Lorenzo Paoli	Responsabile
Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno	Francesco Confalone	Delegato
Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Firenze, Prato e Pistoia	Gabriele Nannetti	Delegato
ARPAT	Sandro Garro	Responsabile
Settore Tutela della Natura e del Mare	Gilda Ruberti	Responsabile
Settore Genio Civile Valdarno Superiore	Michele Catella	Delegato

in rappresentanza del proponente è presente il RUP Antonio De Crescenzo e il funzionario Stefano Mattei del settore regionale Viabilità, accompagnati dai seguenti tecnici e consulenti: Carlo Scoccianti, Matteo Bertoneri e Daniele Desii

sono altresì presenti:

- per il Comune di Signa: Assessore Andrea Di Natale urbanistica e lavori pubblici.
- per il Comune di Lastra a Signa: Marina Gargiulo
- per il Comune di Scandicci: è presente il sindaco Sandro Fallani ed il vicesindaco Andrea Giorgi
- per le Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Firenze, Prato e Pistoia: è presente Lucrezia Cuniglio
- per ARPAT: sono presenti Camilla Pasqualetti, Cristina Conti e Andrea Lupi

sono infine presenti il funzionario regionale: Daniela Quirino del Settore VIA;

con nota prot. n. 0152980 del 07/04/2021, il Settore regionale Forestazione. Usi civici. Agroambiente comunica la non partecipazione alla conferenza di servizi;

la Presidente inquadra le caratteristiche del procedimento in oggetto e ricorda che i lavori della conferenza prevedono: una prima fase di valutazione della compatibilità ambientale del progetto e successivamente, in caso di proposta di pronuncia favorevole di compatibilità ambientale, l'acquisizione delle determinazioni delle Amministrazioni competenti al rilascio dei titoli abilitativi richiesti dal proponente;

la Presidente procede poi ad informare dei pareri, dei contributi tecnici pervenuti, già pubblicati e disponibili sul sito internet della Regione Toscana, riassumendoli come di seguito riportato:

la **Città Metropolitana di Firenze**, con nota prot. n. 0115241 del 16/03/2021, evidenzia che ci sono ancora carenze progettuali da integrare come segue:

- “1. Tratto tra il Tracciato di Progetto, Svincolo Lastra della FIPILI e Raccordo A1, esito degli approfondimenti eseguiti in merito ai flussi di traffico attesi in funzione della nuova soluzione progettuale;
2. Rotatoria Lastra, riscontro sui livelli di servizio e sulle verifiche di capacità della rotatoria e dei singoli rami, in particolare del ramo in uscita dalla carreggiata in direzione mare della SGC nelle ore di punta. Si fa presente, per le verifiche di traffico, che storicamente i maggiori disagi per l’utenza sulla S.G.C. FI.PI.LI., con formazione di consistenti fenomeni di incolonnamento (circa un km), si registrano in uscita dalla carreggiata in direzione mare nell’ora di punta della sera;
3. Rotatoria Lastra, esito delle verifiche previste al punto 4.5.3 e 4.6 del DM 19/04/2006;
4. Ri-geometrizzazione del braccio di ingresso/uscita che si innesta sulla rotatoria Lastra che proviene dalla rotatoria della SS 67.”;

il **Comune di Lastra a Signa**, con nota prot. n. 0161572 del 12/04/2021; in merito agli aspetti ambientali, rileva che con le integrazioni fornite il progetto è stato oggetto di una rivisitazione ed ottimizzazione volta a migliorarne sensibilmente gli impatti, sia in fase di cantiere che di esercizio, nonché gli aspetti di natura paesaggistico-ambientale. In definitiva esprime una posizione favorevole con la prescrizione di chiarire nella successiva fase di progettazione definitiva i seguenti aspetti al fine che sia garantita la sicurezza dell’esodo in caso di piena degli abitanti delle case in golena, per il relativo adeguamento del Piano Comunale di Protezione Civile, per mantenere quanto attualmente a servizio del Parco fluviale e al fine di non avere nuovo consumo di suolo:

1. la nuova viabilità di esodo per gli abitanti delle case in golena (da prevedere come strada carrabile bianca con soluzioni di sottofondazione e fondazione stradale che garantiscono la tenuta a ripetuti allagamenti per la sua collocazione in una cassa di esondazione e con dimensioni delle carreggiate per la percorrenza nei due sensi di marcia, anche solo con la predisposizione di alcune piazzole di scambio) con i seguenti approfondimenti:

- l’indicazione della quota di livello di piena del Fiume Arno, come rilevabile dalla stazione di rilevamento idrografico di Ponte a Signa, a cui la nuova via di esodo inizia ad allagarsi
 - l’indicazione della quota alla quale inizia l’esondazione della cassa A1 e se viene mantenuta “l’opera di presa (...) ubicata a valle della sezione 518 (...) caratterizzata da uno sfioratore a soglia libera a quota 38.00 mslm di lunghezza 50.0m che si raccorda all’argine dell’Arno” prevista nel preesistente progetto del Consorzio di Bonifica
 - la previsione o meno dell’allagamento dell’area di prestito e il relativo sistema di deflusso previsto
 - come liberare dalle acque la superficie il terreno che rimarrebbe esondato a seguito di piena con il sistema di deflusso naturale delle casse di esondazione, in quanto nel progetto non si fa riferimento a sistemi meccanici di smaltimento delle acque
 - l’indicazione della quota di intradosso e del dimensionamento dello scatolare previsto per lo scarico idraulico del canale di drenaggio a servizio della cassa A1 e chiarimento circa la presenza o meno sullo stesso canale di scolo di valvola di tenuta
2. il sistema di fontanelle di acqua potabile esistente (da ripristinare con le stesse caratteristiche e dimensioni all’interno della cassa A1 e lungo le percorrenze pedonali)
3. la possibilità di verificare e prevedere, in corso d’opera, reperimento alternativo nell’ambito di "sottoprodotti" o "end of waste" (cava di prestito ipotizzata)

Inoltre riporta la posizione della Commissione per il Paesaggio, che si è espressa nella seduta N. 31 seduta n° 4 del 07/05/2020 come di seguito riportato:

“La Commissione per il Paesaggio, esaminata la documentazione presentata, trattandosi di opera pubblica solo in minima parte interferente con un’area caratterizzata dalla presenza di vegetazione boschiva in evoluzione con probabile presenza di vincolo paesaggistico ex art. 142 D.Lgs. 42/2004, esprime parere favorevole. Si suggerisce comunque di valutare opportune misure di mitigazione nel caso in cui la realizzazione dell’opera dovesse comportare la manomissione significativa della suddetta area boscata in evoluzione.”

il **Comune di Signa**, con nota prot. n. 0163762 del 13/04/2021, esprime parere favorevole con indicazioni da affrontare nella fase successiva di progettazione definitiva ed evidenzia quanto segue: *“Con riferimento alle ultime integrazioni progettuali del 18 febbraio 2021, in particolare quelle relative ai due nodi alle estremità del nuovo ponte sul Bisenzio, si ritengono migliorative le modifiche apportate rispetto all’iniziale soluzione proposta. In particolare, la diversa collocazione della rotatoria su Via dei Renai ed il nuovo studio dei rapporti tra la nuova strada, Via dei Renai, le piste ciclabili e la sponda sinistra del Bisenzio non solo vanno pienamente incontro alle indicazioni in materia paesaggistica fornite precedentemente dalla Commissione Comunale per il Paesaggio (parere del 28/05/2020), ma riducono notevolmente le interferenze e gli impatti*

con la zona di ingresso del Parco dei Renai. Si rileva, inoltre, che la nuova infrastruttura non solo riduce al minimo gli impatti con il Parco dei Renai, ma ne costituisce altresì un'occasione di sviluppo e ampliamento, considerando i miglioramenti sull'accessibilità, sul collegamento ciclabile diretto tra il Parco dei Renai di Signa ed il Parco Fluviale di Lastra a Signa, sull'integrazione tra le reti ciclabili dei due Comuni. Per quanto concerne l'innesto del nuovo tracciato stradale su Via Arte della Paglia, si rileva che le integrazioni del 18 febbraio 2021 prevedono la realizzazione di una rotatoria al posto dell'intersezione a "T" originariamente prevista, ed aggiornano lo studio di traffico per valutarne gli effetti sulla circonvallazione di Signa fino alla circonvallazione di Signa fino al nodo dell'Indicatore, venendo incontro in tal senso alle richieste del Comune. Si ritiene, tuttavia, che la criticità del nuovo nodo, prevista dai nuovi studi di traffico e confermata dagli studi preliminari attualmente in corso di esecuzione nell'ambito della redazione del nuovo Piano del Traffico del Comune di Signa, non sia stata adeguatamente affrontata e superata, ma che sia risolvibile, ma che sia risolvibile con opportuni approfondimenti progettuali sulle caratteristiche geometriche della rotatoria volti ad incrementarne la capacità, con alcuni provvedimenti sui sensi di circolazione del sistema stradale urbano e con la realizzazione dei completamenti della rete stradale comunale già pianificati.

Infine sarà inoltre necessario prevedere ulteriori opere di mitigazione tra la nuova rotatoria su Via Arte della Paglia e gli edifici più prossimi ad essa, tenendo conto anche della disponibilità di spazi inediti posti tra la stessa viabilità e l'abitato in adiacenza al nuovo nodo.

Si ribadisce quanto già detto nel precedente parere del 12/06/2020, e cioè che:

- la progettazione non tiene conto del tratto di viabilità dal ponte dei Renai sul Bisenzio fino all'Indicatore; si ritiene che quando si parla di nuova infrastruttura dobbiamo riferirci all'intero collegamento che va dallo svincolo FI PI LI a Lastra a Signa fino all'Indicatore di Signa senza dover interromperlo all'altezza del ponte del Bisenzio; naturalmente il tratto che va dal ponte del Bisenzio all'indicatore è già presente ma dovrà necessariamente essere adeguato per poter supportare un flusso di traffico assai più consistente sia dal punto di vista del numero di autoveicoli che dalla tipologia degli stessi (mezzi pesanti) come peraltro già previsto nell'art. 2 dell'accordo sottoscritto dalla Regione Toscana, Comune di Signa e Lastra a Signa avente ad oggetto " Accordo fra la Regione Toscana il Comune di Lastra a Signa e il Comune di Signa per la realizzazione di un nuovo ponte sull'Arno per il collegamento fra lo svincolo della SGC FIPILI di Lastra a Signa e la SR 66 Pistoiese in località Indicatore " dove si riporta che nell'ambito delle successive fasi progettuali saranno inoltre valutati eventuali adeguamenti dei tratti di collegamento dall'innesto del ponte fino a Via Amendola.

- In merito alle barriere antirumore si prende atto della nuova documentazione prodotta (allegato 1 V.SA.10.02.0 SIA Relazione integrativa II) e si evidenzia che le verifiche svolte riguardano solamente il tratto nord della circonvallazione di Signa (da via dei Macelli all'Indicatore) e non il restante tratto più a sud verso via Santelli; di conseguenza si riconferma le valutazioni richieste con il precedente parere in quanto il "rumore" del traffico lo avremo, una volta attraversato il Bisenzio, sia verso la direzione Indicatore che verso direzione la stazione di Signa. Preso atto comunque che dagli ulteriori studi non emergono particolari criticità, si rimanda al monitoraggio acustico, successivamente alla realizzazione delle opere, per valutare la veridicità o meno delle ipotesi assunte e nel caso emergessero criticità di intervenire con la messa in atto della miglior soluzione di mitigazione (opere naturali o artificiali).";

il **Comune di Scandicci**, con nota anticipata per e-mail dall'ing. Paolo Calastrini il 12/04/2021 alle 16:36, rilascia parere favorevole con le seguenti prescrizioni:

"1) sia adottato un iter procedimentale di livello regionale che determini contestuale variante negli strumenti comunali mediante semplice atti di recepimento da parte degli organi consiliari comunali della specifica variante urbanistica;

2) sia rivista l'intersezione stradale in prossimità dell'abitato di San Colombano in maniera da allontanarlo il più possibile dal centro abitato privilegiando il collegamento con la zona industriale; a tale fine si suggerisce di verificare la fattibilità di sostituire la rotatoria con un innesto a raso sulla nuova viabilità e il suo proseguimento su via Barontini direzione zona industriale (viale Europa);

3) sia previsto un sistema di mitigazione visiva dell'abitato di San Colombano costituito da opere a verde ed alberature, integrative di eventuali opere di mitigazione acustica;

4) sia verificata ed eventualmente adeguata via Barontini dalla nuova viabilità fino a viale Europa per il transito di mezzi pesanti;"

la **Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Firenze e le province di Firenze, Prato e Pistoia**, con nota prot. n. 0132478 del 25/03/2021, prende atto delle modifiche e integrazioni apportate al progetto, comprensive dell'elaborazione di sezioni ambientali e fotosimulazioni che

consentono di valutare i cambiamenti che saranno introdotti dall'intervento nel paesaggio, e si riserva di formulare i pareri definitivi di competenza per il rilascio del provvedimento VIA e dell'autorizzazione paesaggistica, ex art. 146 del Codice, nell'ambito della Conferenza di Servizi e rileva anche quanto segue: “**COMUNE DI SIGNA**

Premesso che il territorio interessato dall'intervento intercetta il vincolo ex art. 142 co. 1 lett. c) del D. Lgs 42/2004 (fiume Bisenzio) ed è ubicato nell'ambito del sito di interesse regionale Parco dei Renai. Visto che la documentazione integrativa ha apportato alcune modifiche, in particolare:

- il tratto viario dello svincolo, nella parte corrispondente alla porzione in rilevato e ai rami di collegamento tra le viabilità esistenti, è stato semplificato e razionalizzato nella modalità di accesso al nuovo ponte sull'Arno da viale Arte della Paglia, via dei Renai e dal nuovo ponte sul Bisenzio (escluso dal progetto in analisi) riducendo l'uso di suolo destinato a sede stradale;

- la rotonda Renai – invariata dal punto di vista dimensionale - è stata spostata di circa 100 metri verso sud-est al fine di contribuire a consentire una semplificazione della viabilità;

- la pista ciclo-pedonale segue il tratto viario e i rami di collegamento alla viabilità esistente, sdoppiandosi ai due lati della carreggiata anche in corrispondenza del viadotto; è stata posizionata alla stessa quota della sede stradale e questo ha consentito di semplificarne lo sviluppo e di non avere attraversamenti aerei.

Si chiede inoltre di verificare che in tutti gli elaborati planimetrici sia rappresentata la nuova soluzione prevista in corrispondenza della rotonda dei Renai, come descritta nella “Relazione paesaggistica - integrazione” (VSA05100)

COMUNE DI LASTRA A SIGNA

La sistemazioni dei margini rurali, con particolare riguardo all'area compresa tra il raccordo di uscita della SGC FI-PI-LI e il depuratore di San Colombano e i dettagli della sistemazione del parco fluviale (soluzioni morfologiche, tecniche esecutive e materiali), siano oggetto di opportuni approfondimenti progettuali, da trasmettere alla Scrivente per le valutazioni di competenza.

PANNELLI FONOASSORBENTI

Si ribadisce che nel posizionamento dei pannelli fonoassorbenti siano prese in considerazione soluzioni alternative a quella prospettata di completa non-trasparenza, con l'introduzione della possibile trasparenza dei medesimi, con particolare riferimento anche ai possibili bersagli visivi presenti nel contesto paesaggistico.

VIADOTTO

Per il viadotto, nelle successive elaborazioni progettuali, si chiede sia affrontato il tema del contenimento delle sezioni dei relativi piloni e siano forniti elaborati di approfondimento delle opere di configurazione e mitigazione del rilevato stradale e della finitura dei muri di contenimento, in particolare di quello previsto in corrispondenza della viabilità fra la nuova rotonda e il ponte sul Bisenzio, per cui si stimano altezze comprese fra 4 e 7 m.

NUOVO PONTE SULL'ARNO

Per quanto riguarda il nuovo ponte sull'Arno, visto gli esiti degli approfondimenti effettuati dal Proponente nella direzione di trovare una soluzione, alternativa a quelle con stralli e ad arco, che perseguisse una adeguata integrazione paesaggistica, anche in grado di evitare interferenze visive con gli elementi del sistema insediativo storico, considerate le fotosimulazioni redatte, si ritiene che la soluzione a travata continua con campata unica, come già anticipato nel corso dei recenti tavoli tecnici, sia quella che meglio corrisponde alle esigenze espresse dagli indirizzi individuati dalla Scheda Ambito di Paesaggio 06 “Firenze Prato Pistoia”, all'interno del quale si colloca l'intervento, e maggiormente rispettosa delle prescrizioni contenute nell'art. 8.3 dell'Elaborato 8B del PIT-PPR.”;

l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale, con nota prot. 0162299 del 12/04/2021 richiama quanto espresso con la nota prot. n. 0183883 del 25/05/2020, prende atto che gli studi sono stati redatti tenendo conto delle mappe di pericolosità del PGRA e del quadro conoscitivo ad esse correlato. Inoltre, il tracciato stradale è stato previsto a quota superiore al battente duecentennale atteso e il progetto prevede soluzioni che, secondo quanto affermato dai progettisti, non determinano incrementi di pericolosità nelle aree contermini e garantiscono la sua realizzazione in condizioni di invarianza idraulica e ritiene che per quanto riguarda i soli aspetti connessi con la realizzazione del tracciato stradale l'intervento nella configurazione attuale, sia compatibile con il raggiungimento degli obiettivi previsti dal PGRA, purché venga realizzato in condizione di gestione del rischio, così come disciplinato dalla disciplina regionale vigente. In merito alla cassa di espansione di San Colombano 2, rileva che costituisce una misura di protezione (M32) per l'area omogenea 3 (area metropolitana). Come premesso, gli interventi previsti nel progetto ricadono in aree classificate come P3 (pericolosità da alluvione elevata) e P2 (pericolosità da alluvione media) pertanto, sulla base di quanto

previsto dalla Disciplina di Piano, il parere verrà rilasciato ai sensi degli artt. 7 e 9 della Disciplina di Piano e a tale riguardo prende atto che molti degli aspetti in questione sono stati presi in considerazione all'interno della "Relazione tecnica Cassa di San Colombano", ma, al tempo stesso a detta degli stessi progettisti, sono necessari ulteriori approfondimenti di natura topografica, modellistica e geotecnica, da effettuarsi necessariamente nelle successive fasi di sviluppo progettuale. Infine, per quanto riguarda il PRI, evidenzia quanto segue:

➤ *in riferimento all'interferenza con la Cassa di espansione dei Renai:*

L'infrastruttura viaria ha le caratteristiche per rientrare tra i casi di esclusione di cui alla Norma 2 del DPCM 5 novembre 1999 alle condizioni sopra riportate. In particolare, per accertare che la stessa non condizioni in alcun modo la realizzazione della Cassa d'espansione dei Renai (sia per il I che per il II lotto), dovrà essere acquisito il parere favorevole da parte della Regione Toscana (Ufficio del Genio Civile Valdarno Centrale) in qualità di ente attuatore alla progettazione e realizzazione degli interventi previsti dal Piano di Bacino. In particolar modo per quanto riguarda eventuali interferenze con i lavori del I lotto sarà necessario coordinarsi anche con il R.U.P. dell'intervento, ormai in fase di prossima realizzazione.

➤ *in riferimento all'interferenza con l'area della Cassa di espansione San Colombano 2:*

Anche in questo caso l'infrastruttura viaria potrebbe avere le caratteristiche per rientrare tra i casi di esclusione di cui alla Norma 2 del DPCM 5 novembre 1999 alle condizioni sopra riportate. A tale riguardo si prende atto che il progetto della strada ha cercato di coordinarsi con il progetto preliminare della cassa redatto a suo tempo dal Consorzio di Bonifica Toscana Centrale (ente individuato di concerto tra l'Autorità di Bacino e la Regione Toscana per redigere la progettazione preliminare degli interventi previsti dal Piano di Bacino in tale area).

Dal momento che con l'attuale quadro normativo la competenza per l'attuazione e la realizzazione degli interventi previsti dal Piano di Bacino è passata direttamente alla Regione Toscana (in questo caso Ufficio del Genio Civile Valdarno Superiore), considerato anche che la progettazione preliminare redatta dal Consorzio è stata realizzata oltre un decennio fa, si ritiene necessario procedere preliminarmente a un coordinamento tra questa Autorità di Bacino e la Regione Toscana, al fine di valutare la fattibilità della strada alle condizioni previste dalla normativa di Piano. Pertanto, il parere di competenza in merito a questo aspetto verrà reso nelle successive fasi progettuali e autorizzative.

➤ *In riferimento alla realizzazione della Cassa di espansione San Colombano 2:*

Come già precedentemente indicato per quanto riguarda la cassa in oggetto è stato redatto il progetto preliminare, a suo tempo approvato da questa Autorità di Bacino. Come previsto dalla normativa del Piano (Norme 2 e 3 e Direttiva 3 del DPCM 5 novembre 1999), si ricorda che ogni singolo progetto dovrà essere valutato dall'Autorità, che si esprimerà in conformità con i propri strumenti di pianificazione. Per quanto sopra riportato, tale parere verrà rilasciato nelle successive fasi progettuali e autorizzative";

l'ARPAT, con nota prot. n. 0124608 del 22/03/2021, ritiene che il Proponente abbia ottemperato con le integrazioni ad alcune richieste e criticità evidenziate, ma che permangono ancora alcune criticità da risolvere nel presente procedimento ed inerenti i seguenti aspetti:

- impatti acustici in fase di cantiere;
- il piano di utilizzo delle terre;
- cantierizzazione

Publiacqua, con nota prot. n. 0126368 del 22/03/2021, evidenzia che le opere in oggetto interferiscono con la rete idrica e fognaria, pertanto l'opera ricade in fascia di rispetto a protezione dei pozzi che riporta limitazioni sull'utilizzo dell'area circostante la captazione e rilascia alcune prescrizioni;

RFI, con nota prot. n. 0184103 del 25/05/2020, rilascia alcune prescrizioni inerenti principalmente l'interferenza dell'opera con la linea lenta Pisa-Firenze all'altezza della pila 8;

il **Consorzio di Bonifica Medio Valdarno**, con nota prot. n. 0111563 del 12/03/2021, prende atto delle dichiarazioni del Proponente in merito alla pila n.8 e all'interferenza con la ferrovia e a tal riguardo rilascia alcune prescrizioni al fine di garantire l'accesso al canale Collettore Sinistro delle Acque Basse;

il **Settore Forestazione. Usi civici. Agroambiente**, con nota prot. n. 0115056 del 16/03/2021, ribadisce le raccomandazioni espresse con nota prot. n. 0183719 del 25/05/2020;

il **Settore Tutela, riqualificazione e valorizzazione del paesaggio**, con nota prot. n. 0126202 del

22/03/2021, evidenza che gli approfondimenti e le nuove proposte progettuali sono migliorative e maggiormente rispondenti ai contenuti ed alle prescrizioni del PIT-PPR;

Il Settore Tutela della Natura e del Mare, con nota prot. n. 0131238 del 24/03/2021, conclude rilevando che permangono incidenze negative significative rispetto agli obiettivi di conservazione del Sito Natura 2000 ed al mantenimento dell'integrità del Sito determinate dall'opera di cui in oggetto. Ai fini dell'approvazione del progetto richiama pertanto quanto previsto dall'art. 5 c. 9 del D.P.R. 357/97: *“in assenza di soluzioni alternative possibili, risulta necessario attestare la sussistenza di motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale ed economica, nonché definire con dettaglio progettuale adeguato misure compensative necessarie a garantire la coerenza globale della Rete Natura 2000.”*;

il Settore Pianificazione e controlli in materia di cave, con nota prot. n. 0093622 del 02/03/2021, ricorda gli adempimenti normativi per l'apertura di una cava di prestito a servizio di un'opera pubblica;

il Settore Sismica, con nota prot. n. 0116868 del 16/03/2021, ritiene che al momento, visto che la progettazione non è a livello esecutivo, non possa esprimere alcun parere in merito e fornisce le seguenti considerazioni:

- “1. la documentazione esaminata non risulta contenere al momento una parte specifica dedicata agli aspetti di pericolosità e rischio sismico del territorio oggetto dell'intervento;*
- 2. si ricorda che il territorio in cui ricade l'intervento è classificato sismico, e quindi la progettazione delle opere dovrà avvenire nel pieno rispetto della normativa antisismica;*
- 3. negli elaborati trasmessi non c'è alcuna relazione che riguardi le strutture, o una relazione geologica di fattibilità;*
- 4. per tutto quanto sopra enunciato, si ritiene che non sia possibile al momento esprimere alcun parere in merito;*
- 5. si ricorda che dovrà essere individuata attentamente la classe d'uso delle opere in conformità con il cap. 2.4.2 delle NTC 2018, e con l'elenco regionale delle opere strategiche e rilevanti di cui alla Del. G.R. n. 663 del 20/5/2019 allegato A (se la strada rientra fra le infrastrutture strategiche, previste nei piani di emergenza ai sensi della citata Del. G.R. n. 663/2019 allegato A, dovrà essere assunta la classe d'uso IV);*
- 6. per quanto riguarda le opere che caratterizzano la cassa d'espansione di cui in oggetto dovrà comunque essere assunta classe d'uso III, in quanto 'rilevante' in base alla Del. G.R. 144/2019.”*;

il Settore Genio Civile Valdarno Superiore, con nota prot. n. 0102523 del 08/03/2021, esprime parere favorevole con prescrizioni da ottemperare nelle successive fasi progettuali;

il Settore Genio Civile Valdarno Centrale, con nota prot. n. 0182263 del 22/05/2020, rileva che il proponente, nella documentazione integrativa, ha analizzato le osservazioni apportando le modifiche necessarie o rimandando le verifiche di dettaglio alle successive fasi progettuali e non evidenzia ulteriori elementi di criticità da dover riscontrare in questa fase progettuale.

Dato atto che nel corso dell'istruttoria sono pervenute n. 25 osservazioni da parte del pubblico interessato. Di queste, vi sono 15 osservazioni uguali firmate da soggetti diversi e 10 osservazioni differenti. In particolare, nelle osservazioni gli osservanti rilevano sinteticamente i seguenti aspetti:

- la modifica del tracciato ai fini di tutelare la salubrità della pista ciclo pedonale afferente il Comune di Lastra a Signa e al fine di sottrarre meno suolo al parco fluviale di Lastra;
- il tracciato nasce dall'esigenza di superare l'interferenza della bretellina (progettata) con il masterplan dell'aeroporto, ma gli osservanti ritengono che visto che la sentenza del TAR ha bocciato la VIA dell'aeroporto, ritengono non esserci i requisiti per la realizzazione della suddetta opera;
- lamentano un aumento del carico inquinante (PM10, NO2, O3) causa aumento del traffico a discapito delle aree verdi frequentate da anziani e bambini;
- le aree residuali che si creano di annetterle al parco fluviale di Lastra;
- l'opera è incompatibile con la preesistenza dei parchi sull'Arno, ambiente consolidato da un uso sociale trentennale;

- perdita del parco realizzato quale compensazione della costruzione del depuratore dell'area fiorentina,
- il tracciato porta a lambire nuovamente il territorio densamente urbanizzato ed il tracciato così come progettato non è idoneo a supportare il traffico veicolare che si determinerà;
- il ponte sull'Arno, visto anche l'attraversamento ferroviario, è molto alto (poco sicuro) e troppo impattante paesaggisticamente

Le suddette osservazioni sono state pubblicate sul sito internet della Regione Toscana e segnalate al Propo-
nente al fine di fornire le proprie controdeduzioni.

DATO ATTO che sono stati presi in esame gli elaborati progettuali ed ambientali presentati finora dal propo-
nente, nonché i pareri ed i contributi tecnici, pervenuti nel corso dell'istruttoria e dall'analisi della stessa do-
cumentazione, ai fini della completa conclusione dell'istruttoria interdisciplinare finalizzata alla verifica di
compatibilità ambientale dell'opera, alla valutazione di incidenza della stessa ed al rilascio dell'autorizzazio-
ne paesaggistica, **emerge che permangono ancora da chiarire alcuni aspetti:**

1- Aspetti progettuali

1a - Tipologia e aspetto definitivo del ponte sull'Arno che verrà realizzato.

1b - Valutare la possibilità di rivedere l'intersezione stradale in prossimità dell'abitato di San Colombano
in maniera da allontanarlo il più possibile dal centro abitato privilegiando il collegamento con la zona in-
dustriale; a tale fine si suggerisce di verificare la fattibilità di sostituire la rotatoria con un innesto a raso
sulla nuova viabilità e il suo proseguimento su via Barontini direzione zona industriale (viale Europa);

1c - verificare ed eventualmente adeguare via Barontini dalla nuova viabilità fino a viale Europa per il
transito di mezzi pesanti;"

1d - in merito alla nuova viabilità di esodo per gli abitanti delle case in golena (da prevedere come strada
carrabile bianca con soluzioni di sottofondazione e fondazione stradale che garantiscono la tenuta a ripe-
tuti allagamenti per la sua collocazione in una cassa di esondazione e con dimensioni delle carreggiate
per la percorrenza nei due sensi di marcia, anche solo con la predisposizione di alcune piazzole di scam-
bio) valutare i seguenti approfondimenti:

- l'indicazione della quota di livello di piena del Fiume Arno, come rilevabile dalla stazione di rile-
vamento idrografico di Ponte a Signa, a cui la nuova via di esodo inizia ad allagarsi;
- l'indicazione della quota alla quale inizia l'esondazione della cassa A1 e se viene mantenuta
"l'opera di presa (...) ubicata a valle della sezione 518 (...) caratterizzata da uno sfioratore a soglia
libera a quota 38.00 mslm di lunghezza 50.0m che si raccorda all'argine dell'Arno" prevista nel pre-
esistente progetto del Consorzio di Bonifica
- la previsione o meno dell'allagamento dell'area di prestito e il relativo sistema di deflusso previsto
- come liberare dalle acque la superficie il terreno che rimarrebbe esondato a seguito di piena con il
sistema di deflusso naturale delle casse di esondazione, in quanto nel progetto non si fa riferimento a
sistemi meccanici di smaltimento delle acque
- l'indicazione della quota di intradosso e del dimensionamento dello scatolare previsto per lo scari-
co idraulico del canale di drenaggio a servizio della cassa A1 e chiarimento circa la presenza o meno
sullo stesso canale di scolo di valvola di tenuta.

1e - la progettazione non tiene conto del tratto di viabilità dal ponte dei Renai sul Bisenzio fino all'Indica-
tore; si ritiene che quando si parla di nuova infrastruttura dobbiamo riferirci all'intero collegamento che
va dallo svincolo FI PI LI a Lastra a Signa fino all'Indicatore di Signa senza dover interromperlo
all'altezza del ponte del Bisenzio; naturalmente il tratto che va dal ponte del Bisenzio all'indicatore è già
presente ma dovrà necessariamente essere adeguato per poter supportare un flusso di traffico assai più
consistente sia dal punto di vista del numero di autoveicoli che dalla tipologia degli stessi (mezzi pesanti)
come peraltro già previsto nell'art. 2 dell'accordo sottoscritto dalla Regione Toscana, Comune di Signa e
Lastra a Signa avente ad oggetto "Accordo fra la Regione Toscana il Comune di Lastra a Signa e il Co-
mune di Signa per la realizzazione di un nuovo ponte sull'Arno per il collegamento fra lo svincolo della
SGC FIPILI di Lastra a Signa e la SR 66 Pistoiese in località Indicatore" dove si riporta che nell'ambito
delle successive fasi progettuali saranno inoltre valutati eventuali adeguamenti dei tratti di collegamento
dall'innesto del ponte fino a Via Amendola.

1f - In merito alle barriere antirumore si prende atto della nuova documentazione prodotta (allegato 1
V.SA.10.02.0 SIA_Relazione_integrativa II) e si evidenzia che le verifiche svolte riguardano solamente il

tratto nord della circoscrizione di Signa (da via dei Macelli all'Indicatore) e non il restante tratto più a sud verso via Santelli; di conseguenza si riconferma le valutazioni richieste con il precedente parere in quanto il "rumore" del traffico lo avremo, una volta attraversato il Bisenzio, sia verso la direzione Indicatore che verso direzione la stazione di Signa. Preso atto comunque che dagli ulteriori studi non emergono particolari criticità, si rimanda al monitoraggio acustico, successivamente alla realizzazione delle opere, per valutare la veridicità o meno delle ipotesi assunte e nel caso emergessero criticità di intervenire con la messa in atto della miglior soluzione di mitigazione (opere naturali o artificiali).

2- Modellazione idraulica: il Genio Civile VS osserva quanto segue:

2a - La dinamica delle esondazioni schematizzata con il modello dello stato di progetto non rappresenta correttamente la reale propagazione delle acque esondate nel transitorio in seguito alla realizzazione delle opere in oggetto. In particolare, non è possibile comprendere quali saranno le direzioni e le modalità di deflusso delle esondazioni per effetto dei rilevati di progetto con particolare riferimento all'intensità dei flussi in corrispondenza degli scolarari. Inoltre, se per le alluvioni poco frequenti è dimostrato per le opere in oggetto il non aggravio del rischio nelle aree contermini a quelle dell'intervento, per le alluvioni frequenti dovute alle insufficienze del reticolo costituito dal Torrente Vingone, dal Fosso Stagnolo e dal Fosso Stagno non viene eseguita alcuna analisi o considerazione in merito, a cui si rimanda alle successive fasi progettuali.

2b - Per quanto riguarda il sistema delle acque basse, non sono eseguite analisi idrologiche e idrauliche di dettaglio del sistema costituito dal Torrente Vingone, Fosso Stagnolo e Fosso Stagno, col fine di verificare l'efficacia delle opere progettate in relazione al trasferimento del rischio per le alluvioni frequenti nelle aree di laminazione realizzate, in grado di invasare complessivamente 97'000 mc, nonché di valutare l'efficienza della deviazione del Fosso Stagnolo e dell'opera di scarico del Fosso Stagno nel Torrente Vingone con i nuovi contributi.

2c - Non vengono valutati gli effetti idraulici indotti dal ponte. In particolare non viene valutata l'interazione delle pile con le condizioni di deflusso della corrente, l'entità dello scavo localizzato con riferimento alla forma, alle dimensioni e alla posizione delle pile e delle relative fondazioni, tenendo conto altresì della possibile formazione di ammassi di detriti galleggianti, nonché gli effetti sugli interventi di mitigazione del rischio idraulico in corso di realizzazione e in fase di progettazione (le verifiche idrauliche di cui all'elaborato V.ID.03.01.0 non tengono in considerazione il nuovo attraversamento).

Su questo punto 2, il Proponente rimanda alle successive fasi progettuali specificando che:

a) relativamente al compenso dei volumi sottratti alle esondazioni dalle nuove infrastrutture, fornirà una stima accurata sia per le alluvioni poco frequenti che per quelle frequenti dovute al reticolo idraulico sia principale che secondario costituito dal Torrente Vingone, dal Fosso Stagnolo e dal Fosso Stagno;

b) verifica, per le alluvioni frequenti e poco frequenti, dovute alle insufficienze del reticolo idrografico interferente con l'opera, la trasparenza idraulica della nuova infrastruttura, in relazione alle modalità di riempimento dell'area di esondazione. La verifica deve essere condotta attraverso un modello idraulico da implementare sulla base di quello già predisposto nell'ambito del PGRA dall'Autorità di Distretto Appennino Settentrionale che consideri, peraltro, la realizzazione di tutti gli interventi previsti dal progetto in oggetto (i.e. infrastrutture viarie; attraversamento del Fiume Arno; cassa di espansione San Colombano 2; opere di regimazione sul reticolo di acque basse). La modellazione idraulica di tale porzione di territorio dovrà essere in grado di descrivere le caratteristiche del campo di moto in prossimità dei tombini, il cui numero e dimensioni dovranno essere concordati con il Settore Genio Civile Valdarno Superiore."

3- Verifica della non interferenza della fondazione della pila n.8 con il rilevato ferroviario della linea Firenze-Pisa (linea lenta) e la definizione della tipologia e la modalità realizzativa in relazione alla vicinanza della linea ferroviaria in esercizio. *Il Proponente risponde che l'eventuale interferenza tra il rilevato ferroviario e la fondazione della pila n.8 verrà approfondita nelle successive fasi di progettazione in cui si affronteranno tali aspetti anche a seguito del maggior dettaglio nella definizione degli ingombri e delle posizioni degli elementi strutturali. L'interferenza verrà minimizzata limitando la profondità del piano di posa delle fondazioni e con il contenimento dell'ingombro del plinto della pila. Le modalità realizzative potranno contemplare, se necessario, anche l'esecuzione di opere provvisorie di sostegno per escludere ogni rischio di indebolimento del rilevato ferroviario durante le fasi di scavo per la costruzione della fondazione.*

- 4- In merito alla componente ambiente idrico ed in particolare la problematica connessa all'interferenza prodotta sull'idrografia superficiale (possibili alterazioni quali-quantitative delle acque) dalla realizzazione del tracciato stradale (fase di cantiere), gli eventuali impatti che l'intervento di costruzione del tracciato stradale potrà avere sulle acque del Fosso Stagnolo. *Il Proponente risponde che in sede di progettazione definitiva ed esecutiva, infatti, verranno approfonditi tutti gli aspetti legati alla realizzazione del tracciato stradale, fino alla definizione degli ingombri e delle posizioni definitive degli elementi strutturali, quali appunto le pile. Le tecniche costruttive e le modalità realizzative che si valuterà di adottare nel corso delle fasi progettuali successive, impatteranno in maniera differente sull'idrografia superficiale, pertanto solo alla luce di questi elementi si sarà in grado di produrre un accurato Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC) che tenga conto di tutti gli impatti causati dall'attività di cantiere e non solo quelli riguardanti la componente Acque Superficiali. Il Proponente dichiara che il Piano di Gestione delle Acque meteoriche per le attività di cantiere, di cui al D.P.R.T. 46/R/2008 e s.m.i., verrà presentato in fase di progetto definitivo. In questa fase progettuale, nella definizione del progetto delle aree di cantiere, e nella loro organizzazione sono state osservate tutte le disposizioni da normativa in merito alla Gestione delle acque meteoriche e vengono fornite le prescrizioni progettuali per il successivo progetto e definizione dei sistemi e delle componenti tecnologiche che avverrà nelle fasi più avanzate della progettazione.*

- 5- Elaborazione del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo come definito dall'All.5 del D.P.R. 120/17.
- Relativamente al suddetto piano, si evidenzia la necessità di chiarimenti ed approfondimenti su quanto presentato, per quanto di seguito indicato:
- 5a. deve essere indicata chiaramente la durata di validità del Piano ai sensi dell'art. 14 del D.P.R. 120/2017;
 - 5b. nell'elaborato Valutazione di Impatto Ambientale-Relazione Integrativa si precisa (pag. 34) che «le aree di reperimento del terreno necessario saranno le seguenti: - Area di compensazione 1; - Area di compensazione AS2; - Area di compensazione SS3; - Area Cava di Prestito 4. Il quantitativo di terreno necessario alla realizzazione dell'opera a nord del F. Arno (parte del Tratto P1, il tratto RU, il tratto RE e la Rotatoria Signa) verrà approvvigionato da cava esterna. La scelta è stata condotta con l'obiettivo di evitare l'attraversamento dell'Arno e dunque dei Comuni di Lastra a Signa e Signa da parte dei mezzi pesanti per il trasporto del materiale provenienti dalle aree di produzione, individuate precedentemente, poste a Sud dell'Arno». Si presume pertanto che la "cava esterna" a cui si fa riferimento non sia la Cava di prestito-Area 4 posta a sud del fiume Arno, individuata nel progetto, e si chiede di chiarire quale sia la "cava esterna" a cui si fa riferimento. Inoltre, alla luce di quanto asserito, si rileva che non risulta più corretto il bilancio dei volumi riportato nel PUT e si chiedono chiarimenti al riguardo;
 - 5c. devono essere fornite indicazioni precise sulla destinazione delle terre e rocce da scavo per ciascuna area di prelievo, indicandone anche i quantitativi;
 - 5d. a pag. 10 dell'elaborato V.CA.06.01.2_Piano Utilizzo Terre si riporta che «cautelativamente tutte le aree di cantiere sono state dotate di aree di stoccaggio appositamente progettate che, in caso di necessità durante le fasi di costruzione del rilevato, possono essere adibite ad aree di deposito del terreno in attesa del riutilizzo e di stoccaggio del materiale di risulta». Si ritiene necessario che sia indicata in maniera precisa se sarà prevista o meno la presenza di depositi intermedi e, in caso affermativo, dovranno essere fornite tutte le informazioni evidenziate all'art. 5 e all'Allegato 5 del D.P.R. 120/2017;
 - 5e. nelle tabelle di pagg. 8-9 dell'elaborato V.CA.06.01.2_Piano Utilizzo Terre, con riportati i volumi di terre e rocce che saranno scavate, pare che sia ricompreso anche il quantitativo di scotico (terreno vegetale). Pertanto, oltre alle tabelle dei volumi complessivi, dovranno essere indicati in maniera separata i quantitativi di terreno vegetale e i quantitativi di terre scavati per ciascun sito di produzione;
 - 5f. sempre per il terreno vegetale, asportato dai siti di produzione delle terre e rocce da scavo, dovranno essere fornite informazioni sui siti di destinazione finale per ciascun quantitativo, sui tempi previsti per il reimpiego nei siti di destinazione finale, sugli eventuali luoghi di stoccaggio temporaneo e sulle tempistiche di stoccaggio temporaneo;
 - 5g. dovrebbe essere indicato se è previsto o meno il trattamento di stabilizzazione a calce, al solo fine del miglioramento delle caratteristiche costruttive dei materiali senza modifica dei requisiti ambientali ed in caso affermativo indicare le procedure da adottare per evitare inquinamenti alla diverse componenti ambientali;
 - 5h. nella tabella di pag. 17 dell'elaborato V.CA.06.01.2_Piano Utilizzo Terre, tra i "settori di intervento", si riportano l'Area di compensazione 2 (individuata nell'area a nord del fiume Arno, nella Cassa di espansione dei Renai, come indicato nell'elaborato V.CA.07.01.0_Ubicazione sondaggi PUT) e l'Area di compensazione 3 (individuata nell'area a nord del fiume Arno, nella Cassa di espansione dei Renai, come indicato nel medesimo elaborato). Ma nelle integrazioni si dichiara che non verranno più utilizzate come zone di scavo per reperimento terre «pur mantenendo la funzione di Aree di Compensazione Ambientale» (pag. 34 dell'elaborato Valutazione di Impatto Ambientale-Relazione Integrativa); quindi si chiede di chiarire l'impiego di tali aree e in cosa consista il "mantenimento della funzione di aree di compensazione ambientale";
 - 5i. visti gli elaborati V.CA.05.01.2_Aree di reperimento terre e V.CA.07.01.0_Ubicazione sondaggi PUT non è chiaro dove siano posizionati i n. 5 punti di campionamento delle terre per l'Area di compensazione 1 e i n. 5 punti di campionamento terre per l'Area sbancamento. Si chiede pertanto di chiarire quanto evidenziato;
 - 5j. a pag. 17 dell'elaborato V.CA.06.01.2_Piano Utilizzo Terre di riporta che «il dimensionamento delle indagini ha previsto una caratterizzazione esaustiva nelle zone ricomprese all'interno della cassa di espansione ed una caratterizzazione preliminare delle terre e rocce che verranno scavate nelle altre zone» tuttavia non è stato fornito un programma sulle indagini previste in fase successiva. Si chiedono pertanto dettagli al riguardo.

Il Proponente chiede di rimandare tale elaborazione, comunque ha proceduto nella valutazione preliminare del sistema di gestione delle terre e rocce da scavo.

6- In merito all'impatto acustico in fase di cantiere, ARPAT evidenzia:

Il tecnico ritiene di non possedere allo stato attuale della progettazione gli elementi che gli consentano di dare risposta agli approfondimenti richiesti, rimandando tale analisi ad una fase successiva. Si prende atto di quanto dichiarato, evidenziando come per la fase di cantiere rimangano pertanto da valutare nel dettaglio gli impatti acustici attesi, il numero, tipologia e localizzazione delle opere di mitigazione e la necessità di deroga acustica per determinate fasi lavorative, rimandando alle considerazioni già espresse con precedente parere ARPAT del 25/05/2020 prot. n. 34253. Il piano di monitoraggio relativo alla fase di cantiere risulta ben strutturato per quanto attiene le rilevazioni in campo ma risulta carente per quanto concerne eventuali controlli di tipo "indiretto" (controllo dati di targa e specifiche tecniche, corretto utilizzo di eventuali dispositivi di contenimento del rumore, ottemperanza eventuali prescrizioni impartite, ecc) e per quanto riguarda la gestione delle situazioni di non conformità e di emergenza (tra cui da annoverare anche possibili esposti per disturbo acustico provenienti dalla cittadinanza). A tal riguardo ritiene che la documentazione presentata non sia sufficiente a quantificare l'entità e la distribuzione degli impatti acustici attesi, né pertanto a valutare la necessità di richiesta di una deroga acustica per determinate fasi lavorative. Ritiene quindi necessario che, nell'ambito del presente procedimento o comunque prima dell'esecuzione dei lavori (trattandosi di impatti transitori e presumibilmente mitigabili), debba essere prodotto un aggiornamento della valutazione previsionale dell'impatto acustico della fase di cantiere, redatta da tecnico competente in acustica ambientale sulla base dei contenuti minimi previsti dalla D.G.R. 21 ottobre 2013 n. 857. A seguito delle risultanze della valutazione previsionale, dovrà essere debitamente integrato e aggiornato anche il piano di monitoraggio acustico della fase di cantiere.

7- Per quanto riguarda la cantierizzazione, ARPAT rileva che il Proponente rimanda alle fasi di progettazione successive, pertanto non è possibile effettuare una valutazione completa al riguardo. In particolare, rileva quanto segue:

7a nella fase progettuale successiva dovranno essere presentati piani e procedure emergenziali per impatti improvvisi sulla componente ambientale, visto che è stata rimandata l'analisi a tale fase;

7b nella successiva fase progettuale dovrà essere presentato il Piano di Gestione delle Acque meteoriche per le attività di cantiere, di cui al D.P.R.T. 46/R/2008 e smi, per ciascuno dei cantieri previsti dal progetto;

7c in fase di progettazione successiva dovranno essere forniti dettagli sul posizionamento e sul funzionamento dell'impianto di lavaggio ruote con dettagli sulla gestione delle acque di lavaggio, comprensiva dell'impianto di trattamento acque e dei fanghi accumulati. Si precisa comunque che l'impianto lavar ruote dovrà essere posizionato su pavimentazione impermeabile e le acque di lavaggio dovranno essere opportunamente trattate. I fanghi accumulati nell'impianto dovranno essere gestiti come rifiuti ai sensi della Parte Quarta del D.lgs. 152/2006 e smi;

7d in fase di progettazione successiva dovranno essere fornite maggiori informazioni sull'area di lavaggio degli automezzi nonché sull'impianto di trattamento delle acque, per ciascuno dei cantieri nei quali saranno previsti. Si precisa comunque che il lavaggio degli automezzi dovrà essere effettuato presso un'area di cantiere, lontana da corsi d'acqua o altri recettori ambientali sensibili, esclusivamente su pavimentazione impermeabile dotata di idoneo sistema di raccolta e trattamento delle acque dilavanti la superficie (sedimentatore e disoleatore);

7e non è chiaro se, nei cantieri, è previsto l'impianto di produzione del calcestruzzo e pertanto in fase di progettazione successiva dovranno essere forniti chiarimenti al riguardo. Si precisa comunque che, qualora fosse previsto, dovrà essere posizionato presso un'area di cantiere, lontana da corsi d'acqua o altri recettori ambientali sensibili, esclusivamente su pavimentazione impermeabile dotata di idoneo sistema di raccolta e trattamento delle acque dilavanti la superficie (sedimentatore e disoleatore);

7f non è chiaro se nelle aree di cantiere è prevista la manutenzione dei mezzi d'opera e/o dei macchinari e pertanto in fase di progettazione successiva dovranno essere forniti chiarimenti al riguardo. Si precisa comunque che, qualora fosse prevista, dovrà avvenire solo su area con pavimentazione impermeabile dotata di idoneo sistema di trattamento delle acque dilavanti la superficie (sedimentatore e disoleatore).

Al riguardo si riporta inoltre che nel caso in cui l'Autorità Competente ritenga opportuna, in questa fase procedimentale, la valutazione di quanto relativo alla cantierizzazione con trattazioni di maggior dettaglio si evidenzia che dovrà essere fornita risposta a quanto indicato ai punti da 7a a 7f.

8- In merito alla Cava di prestito si rilevano alcuni aspetti da chiarire:

- 8a. non sono stati presentati tutti gli elaborati previsti all'art. 44 e all'art. 17 della L.R. 35/2015, in particolare si evidenzia la mancanza del Piano di Gestione dei Rifiuti di estrazione da redigere ai sensi del D. Lgs. 117/2008 e smi e del Piano di Gestione delle Acque Meteoriche dilavanti da redigere ai sensi del D.P.G.R.T. 46/R/2008 e smi;
- 8b. nell'elaborato V.CA.14.01_Studio idrogeologico di dettaglio, si riporta che la profondità di scavo è prevista di 1,7 m (pag. 28) mentre a pag. 23 si indica una profondità media di scavo 1,0 m da p.c. e infine nell'elaborato V.CA.09.01.0_Relazione sul Piano di coltivazione della Cava di prestito (pag. 13 e pag. 15) si riporta una profondità di scavo di 1,50 m da piano campagna;
- 8c. non sono state fornite planimetrie sulle diverse fasi di avanzamento dell'attività di coltivazione e recupero ambientale dell'area e per i diversi lotti previsti;
- 8d. nella Fase 1, riportata nell'elaborato V.CA.09.01.0_Relazione sul Piano di coltivazione della Cava di prestito, è indicata l'attività di scotico per uno spessore di 20 cm e il riposizionamento del materiale vegetale durante la Fase 3 ma non è chiaro dove verrà stoccato tale materiale prima del reimpiego finale, quale sarà il dimensionamento dei cumuli provvisori e per quanto tempo saranno previsti i singoli cumuli.

9- In merito alla Valutazione d'incidenza negativa, il Settore regionale competente richiede che siano riviste le opere di compensazione e, al fine dell'applicazione dell'art. 5 c. 9 del D.P.R. 357/97, rileva la necessità che debba esserci la dichiarazione di pubblico interesse relativamente all'opera.

Il Presidente della Conferenza, Alessio Nenti, invita i presenti a esporre i propri interventi e le proprie osservazioni.

In merito ai pannelli fonoassorbenti, per conto del Proponente il consulente Carlo Scoccianti, precisa che i medesimi a tutela della fauna volatile non dovranno essere assolutamente realizzati in trasparenza, le motivazioni sono dettagliate nell'ambito della documentazione inerente la valutazione d'incidenza.

Il Settore Tutela della Natura e del Mare precisa la necessità di elementi di mitigazione atti ad evitare la collisione dell'avifauna con i pannelli.

In particolare si conferma la scelta delle opere di compensazione individuate all'interno del sito mentre pur riconoscendone la validità sul piano ambientale si ritiene che l'opera individuata esternamente al sito non abbia le caratteristiche localizzative per essere designata quale sito natura 2000 in quanto localizzata nei pressi di un centro urbano. Si suggerisce pertanto, di effettuare i dovuti approfondimenti atti a commisurare le compensazioni con gli effettive incidenze su specie ed habitat presenti nel sito natura 2000.

In merito ai pannelli, la Soprintendenza precisa che non hanno richiesto la totale trasparenza, perché conoscono bene il problema inerente l'impatto sulla avifauna, ma richiedono dei pannelli serigrafati quanto più possibile trasparenti.

La Soprintendenza evidenzia che in merito ai saggi di archeologia preventiva, sopra menzionati, il lavoro non è ancora iniziato. I circa 50 saggi di cui si parlava sono inerenti ad attività di assistenza archeologica riconducibili alle indagini geologiche; pertanto ricorda che finché non si saranno acquisiti gli esiti della citata archeologia preventiva le valutazioni di carattere autorizzativo si intendono sospese. La localizzazione delle opere e la soluzione del ponte si ritengono condivise, come indicato non vi sono, a priori, motivi ostativi ma servono alcuni approfondimenti di dettaglio che migliorino la qualità del progetto.

Per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici al fine dell'autorizzazione paesaggistica la Soprintendenza evidenzia la necessità di avere approfondimenti tali da poter esprimersi ai fini dell'autorizzazione.

Nannetti precisa che non è stato indicato un livello di approfondimento progettuale, anche se alcuni approfondimenti richiesti si avvicinano ad un definitivo e precisa che comunque la loro espressione dovrà essere comprensiva sia degli aspetti paesaggistici che archeologici e quindi della necessità di acquisire anche gli studi di archeologia preventiva.

Lorenzo Paoli, Comune di Scandicci, evidenzia che nel proprio contributo ha segnalato la necessità della variante urbanistica al fine della realizzabilità del progetto. Richiama l'attenzione alle competenze politiche, al fine di scegliere l'iter più lineare evitando se possibile il ricorso a singole varianti urbanistiche di livello comunale.

Marina Gargiulo del Comune di Lastra a Signa, evidenzia che dalle prime riunioni effettuate è emersa la necessità delle varianti urbanistiche giungendovi con un progetto il quanto più definitivo possibile, facendo riferimento all'art. 34 della L.R. 65/2014.

Filippo Falaschi del Comune di Signa, evidenzia che anche nel caso del Comune in questione sarà necessaria la variante urbanistica. Conferma il parere favorevole della Commissione del Paesaggio e conferma che il livello di dettaglio del progetto è esaustivo.

Nannetti precisa che gli amministratori dei Comuni di Lastra a Signa e Signa avevano già ratificato un accordo in merito alla necessità delle varianti urbanistiche.

Consorzio di Bonifica: in merito all'interferenza tra il rilevato ferroviario e la fondazione della pila n.8, Francesco Confalone precisa che tra il canale Collettore Sinistro delle Acque Basse e la Linea Ferroviaria vi è l'unico accesso utile al transito dei mezzi consortili impegnati nella manutenzione e sorveglianza del suddetto corso d'acqua, che pertanto deve essere mantenuto, garantendo inoltre la distanza di rispetto di 10 mt. dal ciglio del canale.

Genio Civile Valdarno Superiore: precisa che ai fini della valutazione di impatto ambientale gli studi presentati finora sono sufficienti. Le integrazioni e prescrizioni, da ottemperare nelle successive fasi progettuali, sono volte all'acquisizione delle necessarie autorizzazioni idrauliche.

Arpat, per quanto riguarda l'impatto acustico si conferma il parere dato.

Per quanto riguarda l'impatto sull'atmosfera con le integrazioni la problematica relativa agli ossidi di azoto in fase di esercizio dell'opera è stata risolta. Per la fase di cantiere permane la necessità del dimensionamento nel dettaglio delle misure e azioni di mitigazione che potrà essere effettuato nella successiva fase progettuale.

Dato Atto che sono stati presi in esame gli elaborati progettuali ed ambientali presentati finora dal proponente, nonché i pareri ed i contributi tecnici, pervenuti nel corso dell'istruttoria;

Valutata la necessità di acquisire la documentazione integrativa volontaria riguardante gli aspetti sopra evidenziati e come meglio riportati nei contributi pervenuti dai soggetti coinvolti;

Ricordata, inoltre, la necessità di acquisire le controdeduzioni da parte del Proponente alle osservazioni pervenute e pubblicate sul sito della Regione Toscana;

PER TUTTO QUANTO SOPRA esposto, visto e considerato, **la Conferenza decide di aggiornare i propri lavori, ad una nuova seduta** che sarà convocata con separata nota a cura del Settore VIA in seguito al recepimento delle suddette integrazioni volontarie.

Il Presidente, data lettura del verbale, conclude i lavori della Conferenza alle ore 14:15 e dispone la trasmissione in via telematica a tutti i Soggetti che hanno partecipato ai lavori in videoconferenza per la sottoscrizione del presente verbale.

Firenze, 13 Aprile 2021

I partecipanti alla Conferenza	Firma
Gabriele Nannetti	Firma digitale
Lorenzo Paoli	Firma digitale
Michele Rosi	Firma digitale
Luca Betti	Firma digitale
Filippo Falaschi	Firma digitale
Paolo Calastrini	Firma digitale
Francesco Confalone	Firma digitale
Sandro Garro	Firma digitale
Gilda Ruberti	Firma digitale
Michele Catella	Firma digitale

Il Presidente della Conferenza
Alessio Nenti
(firmato digitalmente)