



## **ELABORATO B**

OGGETTO: Bretella autostradale Lastra a Signa-Prato.

**Relazione di sintesi** di cui all'art.10 del Decreto del Presidente della GRT n.4/R del 4/2/2007, per gli esiti in merito alle valutazioni integrata e ambientale.

Con delibera di Giunta Comunale n. 167 del 15.09.2008 è stato approvato l'inizio del procedimento relativo al **documento di valutazione integrata** con la relazione descrittiva della variante al RUC in riferimento all'autostrada in oggetto. Tale atto è stato pubblicato sul sito del Comune di Campi Bisenzio e dell'argomento sono state informate le istituzioni competenti (Regione Toscana, Provincia di Firenze, Consorzi di Bonifica, Autorità di Bacino, ARPAT, Enti erogatori di servizi, ecc.), i Comuni contermini, le associazioni ambientaliste presenti nel territorio comunale (n.15), le associazioni economiche (n.16), le associazioni sportive, ricreative e culturali (n.96), gli ordini professionali (n.7), le forze politiche e consiglieri comunali (n.31), le associazioni sindacali dei lavoratori (n.5). La notizia della pubblicazione del documento di valutazione integrata e sulla possibilità di inviare contributi in merito al Comune entro il 2/10/2008, è stata riportata sulle pagine locali del quotidiano "La Nazione" del 23 settembre 2008.

La valutazione integrata, in attuazione del 4° comma, art.4 del DPGR n. 4/R del 9/2/2007, è stata svolta in un'unica fase per scelta intercomunale anche perché si è sovrapposta al procedimento della VIA curato dalla Regione Toscana.

Entro la scadenza della pubblicazione (2.10.2008) sono pervenute le seguenti annotazioni:

- 1)-Autorità di Bacino del fiume Arno, protoc.n. 59317 del 30.09.2008;
- 2)-Cantiere Sociale Camilo Cienfuegos, protoc.n. 59410 del 30.09.2008;
- 3)-Sezione soci Coop di Campi Bisenzio, protoc.n.59498 del 01.10.2008;
- 4)-Signora Livia Lazzarotto, protoc. n. 59501 del 02.10.2008;
- 5)-Comitato civico "No inceneritore", protoc.n. 59809 del 02.10.2008;
- 6)-Cruppo consiliare "la Sinistra, l'Arcobaleno", protoc. n.59963 del 02.10.2008.

Fuori dei termini sono pervenute inoltre le seguenti annotazioni:

- 7)-Provincia di Firenze, protoc. n. 60331 del 06.10.2008;
- 8)-Signora Falcini Albarosa, protoc. n. 61901 del 13.10.2008.

Facciamo una sintesi di massima dei contenuti delle suddette osservazioni (annotazioni), per definire di conseguenza le relative proposte di controdeduzione:

**Nella osservazione n.1-** si sottolinea la necessità di formulare una "proposta coerente di modifica e di integrazione della cartografia "Carta degli interventi per la riduzione del rischio idraulico nel bacino dell'Arno" del Piano di Bacino; si sottolinea che "sino all'approvazione da parte del Comitato Istituzionale delle modifiche cartografiche, sul territorio interessato dall'attuale perimetrazione di piano vige il vincolo di inedificabilità ex norma 3".

### **PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONE:**

La problematica relativa alla eventuale modifica degli scolmatori di piena del fiume Bisenzio, a nord e a sud del centro abitato come definito nel PS e nel RUC, è ancora argomento di studio del Prof. Pagliara e degli enti competenti, per cui l'argomento è stata rinviato ad un successivo

provvedimento di variante per la eventuale modifica del Piano Strutturale e del Regolamento Urbanistico, insieme.

Le attuali modifiche marginali al RUC sono relative alle opere collaterali del progetto di autostrada: aree verdi, viabilità comunale, intersezioni varie, parcheggi pubblici, ecc. e non incidono sostanzialmente sulle opere idrauliche definite nel PS e nel RUC. Contestualmente al procedimento di variante verrà inviata all'Autorità di Bacino una formale richiesta di revisione delle soluzioni dei canali di derivazione delle piene del Bisenzio e della cassa di espansione idraulica prevista in località Le Miccine. La revisione del PS e del RUC, per la parte relativa alla problematica idraulica, sarà attuata sulla base degli studi di area vasta in corso di definizione da parte del Consorzio di Bonifica e degli studi ancora in atto del Prof. Pagliara.

**Nella osservazione n.2-** Si chiede di fare più assemblee pubbliche sull'argomento.

Nel merito si fa osservare che la nuova autostrada Signa-Prato trasferisce su di sé il traffico attuale dell'A1, con tutti i problemi di "impatto ambientale, di devastazione dei parchi naturali e di inquinamento che ne conseguono". L'osservante ritiene che pur di aumentare il traffico sulla nuova struttura viaria si possa pensare di realizzare anche nuovi centri commerciali, o altro causando consistenti spostamenti di autovetture. Si afferma che anche la nuova "cittadella industriale" di via Tosca Fiesoli possa servire a tal fine. Gli effetti saranno un impatto ambientale "terrificante" con un elevato rischio idraulico. Si sottolinea l'inquinamento causato dai 40.000 mezzi che sono stati stimati per il pagamento del pedaggio.

Tutto questo si aggiunge all'ipotesi dell'inceneritore, al raddoppio dell'A1, all'aeroporto, all'incremento dei centri commerciali; il tutto può far diventare Campi Bisenzio, si sostiene, la pattumiera della Provincia di Firenze, peggiorando complessivamente la qualità della vita. Si sostiene inoltre che l'Indicatore sarà deturpato da un viadotto di altezza 7 mt..

Si sostiene altresì che all'autostrada Signa-Prato vi possono essere delle alternative:

- un potenziamento dell'autostrada A1;
- una nuova viabilità di scorrimento Signa-Prato, più adatta alle esigenze del territorio;
- un nuovo ponte sull'Arno, per decongestionare Ponte a Signa.

#### **PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONE:**

Gli argomenti contenuti nel Documento di Valutazione Integrata sono molto definiti in proposito, sulle motivazioni che sono alla base della necessità di questa nuova arteria:

- costruire un collegamento funzionale diretto tra l'interporto di Gonfienti e il porto di Livorno, evitando di interferire sul complesso sistema autostradale A1-A11;
- decongestionare i centri abitati, soprattutto di Signa e Lastra a Signa, dal traffico di attraversamento.

La soluzione maturata tra gli Enti competenti è stata quella della tipologia autostradale, a parziale pagamento di pedaggio, al fine di poter integrare il finanziamento pubblico regionale, non sufficiente da solo per realizzare una soluzione viaria di tipo "C" come previsto nel PTC.

Devo ricordare che per quanto riguarda il territorio campigiano, il Documento definisce un impatto ambientale di livello 1 (accettabile) nel tratto da Gonfienti alla zona nei pressi dell'Indicatore; in questa ultima zona invece, l'impatto ambientale viene definito di livello 2, per la presenza dell'area ex dirigibili, caratterizzata da un particolare livello di naturalità. In riferimento a questo tratto, viene specificata la soluzione per la compensazione ambientale con un' apposita area di espansione idraulica da realizzare nel Comune di Signa.

Il territorio del Comune di Campi Bisenzio contribuisce quindi in maniera significativa alla risoluzione di una problematica relativa alla mobilità di livello metropolitano e regionale.

**Nella osservazione n.3-** Si afferma che l' "attraversamento, non vi è dubbio, crea notevoli disagi ai cittadini interessati", soprattutto per il taglio delle strade di campagna, per cui si invitano tecnici e amministratori a ridurre al minimo "i disagi che l'opera, nonostante sia pregevole, si porta dietro".

**PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONE:**

In più occasioni i tecnici e le strutture amministrative dell' A.C. hanno contribuito alla modifica degli elaborati progettuali, al fine di ottenere un risultato il più possibile rispettoso della struttura viaria comunale esistente, anche di quella secondaria fatta di strade vicinali e poderali, sia con soluzioni di sottopasso, sia con soluzioni di sovrappasso della nuova autostrada. In tal senso le strutture comunali si sono comportate anche per il rispetto della pregevole rete idraulica di scolo e per la definizione delle estese aree verdi di corredo, come definito nella cartografia 1:2.000 del RUC, modificato in proposito.

**Nella osservazione n.4-** Si fa notare come , contrariamente a quanto si diceva nelle diverse riunioni, l'autostrada è in rilevato rispetto alla quota di campagna. Si chiede all'A.C. di condizionare il parere:

- all'installazione di barriere anti-rumore, lungo tutto il percorso;
- alla messa a dimora di consistenti quantità di alberature;
- alla realizzazione di opere per contenere l'inquinamento dell'aria dalle polveri;
- alla realizzazione di una pista ciclabile dall'Esselunga all'Indicatore.

Si chiede inoltre un semaforo per i pedoni a chiamata in corrispondenza del numero civico 234 di via Barberinese e di pulire periodicamente i bordi della strada; si chiede inoltre di fare più assemblee pubbliche per informare i cittadini sull'argomento.

**PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONE:**

La soluzione adottata di realizzare l'autostrada parzialmente in rilevato rispetto alla quota di campagna, risulta positiva, per il rispetto della rete idraulica esistente; per il mantenimento parziale della rete viaria comunale e vicinale, là dove le quote consentono di realizzare i sottopassi.

Il progetto prevede già la installazione delle barriere anti-rumore, che il Comune ha chiesto di integrare dove non erano previste. In tal senso è stato chiesto inoltre di integrare il progetto con la previsione di consistenti fasce (spesso larghe 60 mt.) alberate, utili anche per contenere l'inquinamento dell'aria, oltre al rumore. Sempre nel merito delle richieste la variante di Ruc contiene la previsione di una pista ciclopedonale da S.Martino all'Indicatore.

Alcune delle opere collaterali per il verde, i parcheggi e le modifiche alla viabilità comunale, potranno essere argomenti per la redazione di una progettazione edilizia separata dal progetto specifico dell'autostrada.

**Nella osservazione n.5-** Si menzionano gli effetti devastanti connessi alla realizzazione dell'infrastruttura: essa sarà disastrosa per l'ambiente; vi si afferma inoltre che questa nuova autostrada non risolverebbe affatto i problemi della viabilità ordinaria ma "...servirebbe esclusivamente ad alleggerire il traffico sulla A1". La sua realizzazione comporterà "...la perdita di valore degli edifici esistenti nelle vicinanze dell'autostrada" e addirittura "...imporrà di dover espropriare porzioni immobiliari dei cittadini che, con il sacrificio del lavoro di una vita, hanno acquistato piccoli immobili da adibire per le loro abitazioni principali".

**PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONE:**

Non vi è dubbio che questa nuova struttura serva per alleggerire il nodo autostradale A1-A11 esistente, ma risolve anche il problema dell'attraversamento dei centri abitati di Signa e Lastra a Signa, contribuendo al loro decongestionamento. E' altrettanto chiaro che la realizzazione della nuova autostrada comporti purtroppo la necessità di espropriare le aree necessarie, come qualsiasi

altra nuova viabilità pubblica, ma occorre anche specificare che l'opera esiste nel PRG di Campi Bisenzio dal 1981/83 con riferimenti anche nel PRG del 1971, per cui i cittadini interessati conoscono questa previsione da oltre 30 anni.

**Nella osservazione n. 6-** Vengono fatte alcune osservazioni rispetto al fatto che la nuova opera, che avrebbe dovuto liberare i centri abitati di Signa e Lastra a Signa, è diventata invece, con la soluzione di autostrada a pedaggio, il collegamento tra le autostrade A1, A11 e la SGC Firenze-Pisa-Livorno; essa è diventata di fatto una risposta alla necessità di collegamento Livorno-Prato. Per recuperare il capitale investito dai privati vi sarà tutto l'interesse ad aumentare i volumi di traffico (400.000 passaggi al giorno), "...che potrebbero aumentare, considerati i progetti e le ipotesi relative alla zona" (area Fratini, cittadella industriale di via Tosca Fiesoli). Di fatto questa nuova arteria potrebbe essere di incentivo "...alla realizzazione di nuove funzioni lungo il tracciato, contribuendo ad accrescere lo squilibrio ambientale, ad aumentare il traffico..." a conferma di un modello di sviluppo che invece occorrerebbe mettere in discussione. Essa comporta un consistente impatto ambientale, l'inquinamento acustico e dell'aria. "L'unica azione efficace di mitigazione dell'impatto ambientale dell'opera, consiste nel ridimensionare il progetto attuale a 'strada di scorrimento' a due corsie Lastra a Signa-Prato", utilizzando i soldi pubblici disponibili per fare il Ponte sull'Arno e i raccordi. "...accantonando l'idea di fare una vera e propria autostrada, considerato il contesto fortemente antropizzato e caratterizzato da aree fragili". Ciò consentirà di ridurre i costi, eliminare il pedaggio che è stato contestato nei comuni di Signa e Lastra a Signa. Si coglie l'occasione per ribadire l'importanza di realizzare la rete ferroviaria: Prato-Campi Bisenzio-Signa, Rifredi-Osmannoro-Campi Bisenzio, con riapertura della stazione di S.Donnino.

Infine vi si richiama il dovere di attenersi ai principi dello "sviluppo sostenibile" ed in tal senso si esprime "parere negativo" al progetto di autostrada.

#### **PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONE:**

Rispetto alla soluzione di una strada di scorrimento, per la quale non erano sufficienti le risorse finanziarie pubbliche disponibili, la Regione Toscana ha scelto la soluzione del projet finacing, con l'ingresso dei capitali privati e, conseguentemente, con la definizione della tipologia autostradale a pagamento. Il Comune di Campi Bisenzio non poteva non accogliere tale decisione. Per le reti ferroviarie e metropolitane, restano ferme le coerenti previsioni contenute nel RUC e la decisione di riattivare entro l'anno la stazione F.S. di S.Donnino. L'A.C. vigilerà affinché sia contenuto il danno ambientale della nuova struttura autostradale, limitatamente al tratto che attraversa il territorio del Comune di Campi Bisenzio.

**Nella osservazione n.7-** Vi si conferma, da parte della Provincia, la necessità di "...visionare le tavole del Regolamento Urbanistico nello stato modificato". Nel frattempo si riaffermano i pareri del 07/12/2007, del 10/06/2008 e del 02/09/2008. I suddetti pareri sono stati espressi all'interno della procedura di VIA ai sensi dell'art.14 della Legge Regionale n.79/1998.

Nei suddetti pareri, in riferimento al territorio campigiano, vi si afferma:

-che il tracciato della nuova autostrada risulta parzialmente conforme con quanto riportato nella Carta dello Statuto del territorio del PTC;

-che il PTCP dovrà essere aggiornato per recepire la nuova categoria della strada, in quanto nel vigente PTC essa risulta del di tipo "C";

-per il territorio del Comune di Campi Bisenzio, la nuova strada ricade per il PTCP nelle seguenti zone: ambito urbano, area di tutela paesaggistica e ambientale del territorio aperto, abitati minori ed edifici sparsi, un tratto di area sensibile, una porzione del SIC, area per il contenimento del rischio idraulico. Inoltre "il tracciato interseca un elettrodotto e due metanodotti".

La Provincia chiede di fare attenzione durante la cantierizzazione per evitare sversamenti, rischiando di inquinare le falde acquifere. Il progetto, si afferma nel parere, corrisponde

sostanzialmente al tracciato definito nel P.S. di Campi Bisenzio. Sempre nel parere della Provincia, si fa riferimento alla necessità di mantenere gli spazi per le linee tranviarie o ferroviarie.

In riferimento alla cassa di espansione idraulica di le Miccine, nel parere si afferma che vi è una "...non rilevante interferenza planimetrica che non inficia la fattibilità dell'opera".

In merito al paesaggio, vi si auspica un maggiore intervento di mitigazione, con un incremento del verde, una diminuzione del disturbo visivo, auspicando una soluzione innovativa per caratterizzare il manufatto stradale nei pressi dell'Indicatore. Si chiede in generale di prevedere forti interventi di mitigazione e compensazione: barriere antirumore, ampi spazi verdi, sottoattraversamenti faunistici. Da definire una forte azione compensativa ambientale: casse idrauliche per gli uccelli, aberature di alto fusto (leccio, pino domestico, cipresso, farnia, platano, bagolaro, ecc.) perimetrali per innalzare le traiettorie di volo. Vi si auspica una corretta gestione delle terre e rocce da scavo.

Un intervento compensativo sotto il profilo ambientale, viene definito anche l' eventuale ponte pedociclabile da realizzare sull'Arno, nei pressi della stazione FS di S.Donnino;

Sulla problematica idraulica, dopo la presentazione delle integrazioni, la Provincia ha espresso un parere di massima favorevole.

Sulla "qualità del paesaggio", ovvero sulle previsioni del documento integrativo, essa ha espresso un parere favorevole.

La Provincia ha preso atto inoltre delle precisazioni riguardanti la compatibilità del progetto rispetto alle opere viarie già realizzate in località Indicatore.

In riferimento alle risorse naturali, alla conservazione della natura ed alla biodiversità, si conferma la necessità di mantenere i corridoi per gli animali nelle aree circostanti il SIC; i sovrappassi delle strade devono avere una larghezza minimo 10 mt in alcuni casi e mt.5 per altri; infine vi si auspica la "...partecipazione del proponente per la realizzazione e la gestione di un adeguato sistema di mitigazioni e compensazioni per i danni arrecati agli habitat delle specie tutelate e gravitanti entro e all'intorno della ZPS; in particolare per la realizzazione di un sistema di approvvigionamento idrico a favore dei laghetti presenti all'interno e nell'immediato intorno della ZPS, e ricadenti anche parzialmente entro una distanza di 1000mt dal progettato asse autostradale".

#### **PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONE:**

I suddetti pareri della Provincia di Firenze sono stati espressi in occasione del procedimento di VIA ancora in corso presso la Regione Toscana. Gran parte degli argomenti sono stati accolti nelle diverse stesure del progetto e negli elaborati definitivi.

Si prende atto della definizione di conformità del progetto autostrada al Piano Strutturale di Campi Bisenzio e al PTC, giusta la modifica della categoria della strada, da "C" ad "A". In riferimento ai richiami sulle previsioni delle linee ferroviarie e tranviarie, si conferma il mantenimento sia nel PS, che non viene modificato, che nel RUC.

Nei diversi pareri, la Provincia auspica un maggiore intervento di mitigazione; nel merito la soluzione prospettata nella variante al RUC prevede la realizzazione di fasce di verde di rispetto larghe fino a 60 mt. e sistemate con alberature di alto fusto. Su richiesta del Comune sono state incrementate le barriere antirumore, gli spazi verdi, i sottoattraversamenti faunistici: argomenti contenuti nella memoria della Provincia.

**Nella osservazione n.8-** si chiede di escludere le aree di proprietà, identificate catastalmente con le particelle nn. 290 (per mq. 76) e 300 (per mq.2) del foglio n.9, dall'esproprio, in quanto pertinenze di fabbricati esistenti. Si chiede quindi di definire un altro tracciato per la Bretella, in modo da salvare il muro di recinzione esistente, il cancello su via Tosca Fiesoli, le utenze di acqua, luce e gas localizzate sul muro di cinta.

#### **PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONE:**

Credo che la richiesta possa essere accolta come raccomandazione, ai tecnici che dovranno redigere il progetto esecutivo, per salvare la recinzione, il cancello e le utenze esistenti, con eventuali accorgimenti costruttivi che non necessitino della traslazione del tracciato dell'autostrada.

Per la Valutazione di Impatto Ambientale invece, di cui agli artt.14 e seguenti della L.R. 79/98, il procedimento in atto presso la Regione Toscana risulta ancora in corso. Nel merito sono state presentate in Regione oltre venti osservazioni di cui una decina riguardanti il territorio del Comune di Campi Bisenzio. Queste ultime confermano la richiesta di installazione delle barriere antirumore; di mantenere l'accessibilità alle aree di proprietà; di migliorare la mitigazione (con piantumazione di alberi di alto fusto) della nuova struttura rispetto al paesaggio esistente; di rivedere la soluzione tipologica del nuovo manufatto nella zona urbana dell'Indicatore. Gli argomenti delle suddette osservazioni sono stati menzionati nei diversi pareri dell'Amministrazione Comunale ed in parte sono stati recepiti. In ogni caso la soluzione riportata nella variante del RUC consente di accogliere le ulteriori richieste e quindi migliorare, in fase di progettazione esecutiva e realizzazione dell'opera, gli aspetti di inserimento della nuova struttura nel territorio.

Novembre 2008

Il dirigente del V° Settore-Progettazione  
Arch.Pietro Pasquale Felice