



GIUNTA COMUNALE
ESTRATTO DAL VERBALE DELLE DELIBERAZIONI DEL 13/09/17

DELIBERAZIONE N. 2017/G/00425 (PROPOSTA N. 2017/00521)

Oggetto: Autostrada A11 Firenze - Pisa Nord tratto Firenze Nord – Pistoia. Conferenza di servizi del Progetto definitivo di ampliamento alla terza corsia e opere di miglioramento dello svincolo di Peretola. Presa d'atto del progetto e formulazione di pareri. Art. 81 D.P.R. 616/77 e D.P.R. 383/94 e ss.mm.ii. –

La seduta ha luogo nell'anno duemiladiciasette il giorno 13 del mese di settembre alle ore 15.45 nella sala delle adunanze, posta nella sede comunale, previa convocazione con apposito avviso.

Presiede: Il Sindaco - Dario NARDELLA

Assiste: Il Segretario generale - Vincenzo DEL REGNO

Al momento dell'adozione del presente provvedimento risultano presenti i Sigg.:

Dario NARDELLA	Sindaco
Cristina GIACHI	Vice Sindaco
Stefano GIORGETTI	Assessore
Giovanni BETTARINI	Assessore
Alessia BETTINI	Assessore
Lorenzo PERRA	Assessore
Sara FUNARO	Assessore
Federico GIANASSI	Assessore
Cecilia DEL RE	Assessore
Andrea VANNUCCI	Assessore

Risultano altresì assenti i Sigg.:

Anna Paola CONCIA

,

LA GIUNTA

PREMESSO CHE:

- nell'ambito del progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A11 Firenze-Pisa Nord tratto Firenze-Pistoia, la Soc. Autostrade per l'Italia S.p.A. ha trasmesso all'A.C., con nota ASPI/RM/000073/EU del 16/01/2017, gli elaborati del progetto definitivo denominato "Autostrada A11 Firenze - Pisa Nord tratto Firenze – Pistoia. Ampliamento alla terza corsia e opere di miglioramento dello svincolo di Peretola" per l'esame e l'adozione dei provvedimenti di competenza;

PRESO ATTO:

- che la Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessioni Autostradali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha rilasciato la propria Validazione Tecnica in data 13/06/2012 con nota n. 0083591;
- che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, ha decretato la compatibilità ambientale del progetto con provvedimento n. 134 del 20/05/2016, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni di cui alla Delibera della Giunta Regionale Toscana n. 543 del 08/07/2003 così come modificate con il Parere tecnico del Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale Regionale n. 100 del 20/03/2015;
- che Autostrade per l'Italia S.p.A., con nota 21619 del 23/11/2016, ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il progetto definitivo, richiedendo l'accertamento della conformità urbanistica ai sensi dell'art. 81 D.P.R. 616/77 e del D.P.R. 383/1994;
- che, al fine di procedere all'accertamento della conformità urbanistica, la Direzione Generale per lo sviluppo del territorio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota prot. n. 758 del 24/01/2017 ha dato avvio al procedimento di cui al D.P.R. 383/1994;
- che la Regione Toscana, come Regione interessata ai sensi del DPR 383/1994, ha chiesto alle Amministrazioni e agli Enti interessati dai suddetti interventi, tra i quali il Comune di Firenze, di esaminare il progetto e rilasciare i pareri, le autorizzazioni, i nulla osta di rispettiva competenza;
- che la Regione Toscana, con nota Prot. n. 324144 del 26/06/2017, ha comunicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, a seguito dell'invito da parte della stessa Regione alle Amministrazioni territoriali interessate ad attivare le istruttorie ed assumere gli atti di rispettiva competenza, i Comuni di Prato, Campi Bisenzio (FI), Sesto Fiorentino (FI) ed Agliana (PT) hanno comunicato la non conformità dell'opera in oggetto agli strumenti urbanistici vigenti.
- il Ministero ha pertanto convocato apposita Conferenza dei Servizi, ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 383/1994 e ss.mm.ii. e dell'art. 14 della Legge 07/08/1990 n. 241 che si terrà presso la sede del Ministero in Roma, via Nomentana 2 alle ore 11.00 del giorno 20 settembre 2017;
- con nota Prot. 250395 del 07/08/2017 la Regione Toscana ha invitato le Amministrazioni a trasmettere i risultati delle istruttorie svolte sugli aspetti evidenziati;

RICHIAMATA la Relazione conclusiva, parte integrante del presente provvedimento (Allegato 1) a cui si fa integrale rinvio, nella quale:

1. si dà atto che sono stati acquisiti i seguenti pareri, conservati in atti, dalle Direzioni interessate dell'A. C. e precisamente:
 - a) Direzione Ambiente - Servizio Parchi Giardini ed Aree Verdi – P.O. Gestione del Verde Quartiere 5 - Parere Prot. 69990 del 02/03/2017;

- b) Nota del Presidente del Quartiere n. 5 Prot. 73401 del 02/03/2017;
 - c) Direzione Urbanistica - Servizio Edilizia Privata – Parere Commissione per il Paesaggio Pratica 1405/2017 del 08/03/2017;
 - d) Quadrifoglio S.p.A. - Parere Prot. 8162 del 09/03/2017;
 - e) Direzione Urbanistica - Servizio Edilizia Privata – Parere Prot. 84961 del 14/03/2017;
 - f) Consiglio di Quartiere n. 5 – Deliberazione n. 50004/17 del 22/03/2017;
 - g) Direzione Corpo Polizia Municipale – nota Prot. 119411 del 11/04/2017;
 - h) Direzione Ambiente - Servizio Sostenibilità, valutazione Ambientale, Geologia e Bonifiche - Parere Prot. 121034 del 13/04/2017;
 - i) Direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità - Servizio Programmazione Mobilità e Piste Ciclabili - Parere Prot. 127543 del 19/04/2017.
 - j) Direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità - Servizio Mobilità - Parere Prot. 145872 del 08/05/2017;
 - k) Direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità - Servizio Viabilità - Parere Prot. 158356 del 17/05/2017;
 - l) SILFI S.p.A. - Parere Prot. 158356 del 17/05/2017;
2. si esprime parere favorevole al progetto presentato, con prescrizioni, raccomandazioni, richieste di chiarimenti, approfondimenti istruttori, ed infine oneri e indicazioni tecniche da inserire in capitolato per le Imprese esecutrici; come sotto riportate, da ottemperarsi nello sviluppo della progettazione, nella fase di realizzazione e di messa in esercizio:

A) Prescrizioni

a) Verde pubblico:

1. come indicato nella Commissione per il Paesaggio nella decisione n. 342 del 08/03/2017, il filare singolo previsto nell'aiuola di via Palagio degli Spini dovrà essere implementato con altre due file di alberi della stessa specie; tale prescrizione dovrà essere recepita nel progetto esecutivo;
2. per la realizzazione delle opere che interferiscono con alberature pubbliche presenti all'interno dell'area oggetto dell'intervento, al fine di salvaguardare i soggetti arborei, dovranno essere rispettate le prescrizioni contenute nel nuovo regolamento di tutela del patrimonio arboreo approvato con Deliberazione 2016/C/00058 del 06/12/2016; tale prescrizione dovrà essere recepita mediante apposita previsione nei capitolati per le Imprese esecutrici;
3. per quanto concerne le opere a verde all'interno dell'area oggetto dell'intervento, tra via Luder e il prolungamento dell'asse "D", permane una grande aiuola collocata in prossimità del tracciato ferroviario; all'interno dell'aiuola è presente un sistema di irrigazione costituito da centrale di pressurizzazione, pozzo e apparato distributivo; l'impianto di irrigazione dovrà essere adattato alle modifiche del perimetro imposte dai nuovi tracciati della viabilità e reso perfettamente funzionale al termine dell'intervento in tutte le sue parti (pozzo, centrale pressurizzazione e controllo, apparati distributivi, ecc.); tale prescrizione dovrà essere recepita nel progetto esecutivo;
4. per la grande aiuola collocata tra gli assi: prolungamento "D", "H", "G", "F" ecc. l'area dovrà essere collegata all'impianto del punto precedente, oppure dotata d'impianto simile e autonomo di irrigazione; tale prescrizione dovrà essere recepita nel progetto esecutivo;
5. tutte le superfici delle aiuole dovranno essere dotate di allaccio alla rete idrica dell'acquedotto per consentire l'irrigazione di soccorso mediante realizzazione: allaccio, contatore, pozzetto per contatore, pozzetto di prelievo con saracinesca e attacco rapido; tale prescrizione dovrà essere recepita nel progetto esecutivo;

6. per quanto concerne le opere a verde il progetto esecutivo che sarà redatto dovrà riportare: planimetria generale con le specie arboree e arbustive utilizzate; schema tecnico dell'impianto di irrigazione, particolari costruttivi che illustrino la messa a dimora dei soggetti arborei in cui siano evidenziati i sistemi di tutoraggio, sistema di protezione del colletto, sistema di irrigazione in profondità, ampiezza dello scasso, particolari costruttivi del sistema di smaltimento delle acque meteoriche del giardino;
7. si richiede di prevedere la riqualificazione a verde dell'aiuola di proprietà dell'A.C. posta tra la via Francesco Basili, la via Martucci e la rampa di accesso al viadotto dell'Indiano in direzione sud; tale aiuola, anche a seguito delle fasi di cantierizzazione, necessita di una riqualificazione, pertanto si richiede l'inserimento dell'area nell'elenco degli interventi vegetazionali; tale prescrizione dovrà essere recepita nel progetto esecutivo;

b) Mobilità, attraversamenti pedonali e piste ciclabili:

8. si richiede la realizzazione di un attraversamento pedonale e ciclabile semaforizzato in corrispondenza della fermata Guidoni della Linea 2 della Tramvia sul Viale Guidoni; tale prescrizione dovrà essere ottemperata quale aggiornamento del progetto definitivo;
9. si fa presente che esistono delle incongruenze tra quanto rappresentato nell'elaborato (STD 2006-5) e quanto rappresentato ad esempio nell'elaborato (STD 2007-4) in cui il collegamento via Martucci via Gori viene rappresentato; si chiede pertanto di chiarire definitivamente quale sia la soluzione progettuale precisando che nel procedimento di V.I.A. questa A.C. ha richiesto di modificare il collegamento tra viale Gori e via Martucci mentre nella tavola (STD 2006-5) tale collegamento è stato indicato come "asse stradale eliminato dal progetto"; tale ipotesi non è accoglibile perché verrebbe meno il collegamento tra viale Gori e via Pratese essenziale per la mobilità di tutto il quadrante cittadino; si prescrive pertanto di ripristinare il braccio di collegamento previsto fra via Martucci e viale Gori, presente nella precedente versione progettuale; come conseguenza occorre studiare attentamente le intersezioni tra via Martucci e via Basili e tra via Martucci e viale Gori; ad oggi via Martucci, nel tratto tra viale Gori e via Basili, è a senso unico di circolazione, con direzione via Basili, così come viale Gori, che risulta a senso unico con direzione viale degli Astronauti; nello "Studio del Traffico" del Progetto Definitivo sono invece entrambe ipotizzate a doppio senso di circolazione. Si richiede pertanto, per entrambe le intersezioni (Martucci-Basili e Martucci-Gori), di definire delle soluzioni che possano essere geometricamente funzionali con tutte e due le ipotesi di circolazione, senso unico e doppio senso, ed adeguate ai flussi di traffico previsti dallo studio; tale prescrizione dovrà essere ottemperata quale aggiornamento del progetto definitivo;
10. si richiede che via Martucci dall'incrocio con via Francesco Baracca all'incrocio con via Luigi Gori sia corredata da pista ciclabile illuminata, separata sia dal flusso pedonale che veicolare, posta in allargamento lato sud rispetto alla viabilità; tale prescrizione dovrà essere ottemperata quale aggiornamento del progetto definitivo;
11. si richiede inoltre il collegamento ciclabile dall'incrocio Martucci/Gori sino all'attraversamento pedonale ciclabile della fermata Guidoni della Linea 2 della Tramvia sul Viale Guidoni; tale pista ciclabile dovrà percorrere in adiacenza l'ultimo tratto di via Gori, il tratto adiacente all'attuale via degli Astronauti e l'inizio di viale Guidoni (asse G) e dovrà essere illuminata, separata sia dal flusso pedonale che veicolare, posta in allargamento lato sud rispetto alla viabilità; tale prescrizione dovrà essere ottemperata quale aggiornamento del progetto definitivo;
12. con riferimento all'attraversamento pedonale semaforizzato previsto tra l'asse "P" e l'asse "D" su via Palagio degli Spini, si ritiene che questo non sia compatibile in termini di funzionalità e di sicurezza e che non garantisca la necessaria fluidità della circolazione stradale; pertanto, al fine di garantire il necessario collegamento pedonale e veicolare all'abitato esistente e in sostituzione dell'attraversamento pedonale semaforizzato, si richiede la realizzazione di una intersezione semaforizzata a raso tra via del Motrone e via Palagio degli Spini; tale intersezione, dotata di attraversamento pedonale e ciclabile a chiamata e di spire per i veicoli, permetterà di collegare il nucleo abitativo posto nella parte finale di via del Motrone verso nord ed il borgo di Peretola verso sud; tale prescrizione dovrà essere ottemperata quale aggiornamento del progetto definitivo;

13. si richiede inoltre di dotare di marciapiede pedonale il tratto terminale di via del Motrone dall'incrocio con via Palagio degli Spini; tale marciapiede dovrà essere posto sul lato sinistro percorrendo da via del Palagio degli Spini e collegato con il sottopasso pedonale previsto nel Master Plan 2014-2029 dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze il cui progetto risulta attualmente presso il Ministro dell'Ambiente per l'acquisizione della compatibilità ambientale; tale prescrizione dovrà essere ottemperata quale aggiornamento del progetto definitivo;
14. si fa presente che esistono delle incongruenze tra quanto rappresentato nell'elaborato (STD 2006-5) e quanto rappresentato ad esempio nell'elaborato (SUA 2002-6) per la sistemazione dell'incrocio tra via Palagio degli Spini e via Pratese; si chiede pertanto di chiarire definitivamente quale sia la soluzione progettuale precisando che questa A.C., confermando quanto già indicato nel procedimento di V.I.A, ritiene di prevedere la realizzazione della rotatoria in oggetto come rappresentato nell'elaborato (STD 2006-5); tale prescrizione dovrà essere ottemperata quale aggiornamento del progetto definitivo;
15. si fa presente che esistono delle incongruenze tra quanto rappresentato nell'elaborato (STD 2006-5) e quanto rappresentato nell'elaborato (SUA 2002-6) per quanto concerne il collegamento di via Boffito con via Martucci; si chiede pertanto di chiarire definitivamente quale sia la soluzione progettuale precisando che questa A.C., confermando quanto già indicato nel procedimento di V.I.A, ritiene di non realizzare tale collegamento ritenuto non necessario.

c) Conformità alla normativa urbanistica edilizia comunale:

16. con riferimento alla conformità alla normativa urbanistica edilizia comunale, verificato che per la definizione delle fattibilità geologica, idraulica e sismica è necessario consultare le cartografie delle pericolosità allegata alla variante del Piano Strutturale e, conseguentemente, utilizzare la matrice di cui all'art.73.; dalla consultazione della documentazione presentata non risulta definita la fattibilità dell'opera in progetto secondo la matrice riportata all'art.73 delle NTA del RU, seppur alcune carte della pericolosità di supporto alla Variante al PS (carta della pericolosità geologica e carta della pericolosità idraulica) siano riportate nella Relazione Geologica (elaborato GEO2001-2); si richiede pertanto di adeguare gli elaborati progettuali in modo da chiarire perché non sono verificate le condizioni che consentono la corretta progettazione dell'infrastruttura in relazione al grado di pericolosità dell'area e della tipologia della stessa; tale prescrizione dovrà essere ottemperata quale aggiornamento del progetto definitivo.

d) Cantierizzazioni e aree per campo base:

17. con riferimento alla cantierizzazione – fasizzazione dei lavori – planimetria di cantiere e percorsi (elaborato CAP 2002-5) si rileva l'ubicazione di una area di supporto di mq. 8.900,00 in adiacenza di viale XI Agosto; si evidenzia che tale area, di proprietà dell'A.C., risulta interessata da altro intervento prioritario per l'Amministrazione: infatti vi è prevista la realizzazione di parcheggio scambiatore a supporto della fermata "Guidoni" della Linea 2 della Tramvia; si richiede pertanto di non prevedere l'utilizzo di tale area.

e) Viabilità, manufatti e opere d'arte:

18. per quanto concerne la realizzazione dei conglomerati bituminosi, si prescrive una campagna di indagini sulle sovrastrutture esistenti da eseguire secondo le modalità previste nelle linee guida allegate; in tali linee guida si individuano due casistiche sulla base delle quali sarà necessario verificare la portanza dei sottofondi stradali adeguando i pacchetti di progetto ai risultati delle suddette verifiche; tali indagini si rendono necessarie in considerazione del fatto che saranno numerosi i tratti di "transizione" in cui inevitabilmente la quota di progetto potrà differire dalla quota esistente di alcuni centimetri; sarà onere del progettista di dimensionare le sovrastrutture in funzione del traffico di progetto; tale prescrizione dovrà essere recepita nel progetto esecutivo;
19. nel caso siano previste sulla sede stradale esistente l'esecuzione di opere di scavo e riempimento, il richiedente, per la loro realizzazione, si dovrà attenere al rispetto di tutte le prescrizioni tecniche previste dai Disciplinari Tecnici per i ripristini stradali e delle relative pertinenze di cui alla D.D. 8694/2016 con particolare riferimento alla profondità di posa dei cavidotti, ai materiali di riempimento ed all'esecuzione dei relativi ripristini superficiali; tale prescrizione dovrà essere recepita nel progetto esecutivo;

20. per quanto concerne ponti e viadotti previsti in progetto, si richiama integralmente quanto prescritto dalle Nuove Norme Tecniche sulle Costruzioni nei paragrafi 5.1.6 e 5.1.7; nella redazione del progetto esecutivo e nell'esecuzione dei lavori si richiede di porre la massima attenzione affinché: le opere di impermeabilizzazione e di pavimentazione, i giunti e tutte le opere accessorie, siano progettati ed eseguiti con materiali di qualità e con cura esecutiva tali da garantire la massima durata e tali da ridurre interventi di manutenzione e rifacimenti; le opere di impermeabilizzazione siano tali da evitare che infiltrazioni d'acqua possano arrecare danno alle strutture portanti; le pavimentazioni stradali siano tali da sottrarre all'usura e alla diretta azione del traffico l'estradosso del ponte e gli strati di impermeabilizzazione che proteggono le strutture portanti; in corrispondenza dei giunti sia impedita la percolazione delle acque meteoriche o di lavaggio attraverso i giunti stessi; nel caso in cui si preveda l'impiego di giunti che consentano il passaggio delle acque, queste dovranno confluire in appositi dispositivi di raccolta, collocati immediatamente sotto il giunto e devono essere convogliate a scaricarsi senza possibilità di ristagni o dilavamenti che interessino le strutture; tale prescrizione dovrà essere recepita nel progetto esecutivo;
21. sempre per quanto concerne ponti e viadotti previsti in progetto, con riferimento allo smaltimento dei liquidi provenienti dall'impalcato si prescrive che questo sia effettuato in modo da non arrecare danni o pregiudizio all'opera stessa, alla sicurezza del traffico e a eventuali opere ed esercizi sottostanti i ponti in progetto; a tale scopo, il progetto esecutivo dei ponti dovrà essere corredato dallo schema delle opere di convogliamento e di scarico; vista la particolare importanza delle opere in progetto, dovrà essere valutata l'opportunità di prevedere la realizzazione di un apposito impianto di depurazione e/o di decantazione; si prescrive che siano previste opere di camminamento (piattaforme, scale, passi d'uomo, ecc.) tali da consentire l'accesso alle parti più importanti delle strutture sia ai fini ispettivi, sia ai fini manutentivi; le zone nell'intorno di parti destinate alla sostituzione periodica, quali ad esempio gli appoggi, dovranno essere corredate di punti di forza, chiaramente individuabili e tali da consentire le operazioni di sollevamento e di vincolamento provvisorio; le strutture dei ponti dovranno comunque prevedere la possibilità di passaggio di cavi e di una condotta di acquedotto; le dimensioni dei vani dovranno essere rapportate alle prevedibili esigenze da valutare con riferimento a quanto presente in prossimità del ponte; tale prescrizione dovrà essere recepita nel progetto esecutivo;
22. per quanto concerne i dispositivi di ritenuta previsti in progetto, alla fine dei lavori dovranno essere consegnate a questo ufficio tutte le certificazioni, nonché le dichiarazioni di corretta installazione previste dalla normativa di settore; tale prescrizione dovrà essere recepita nel progetto esecutivo.

B) Raccomandazioni, richieste chiarimenti, approfondimenti istruttori, oneri e indicazioni tecniche da inserire in Capitolato per le Imprese esecutrici

23. il terreno delle aiuole dovrà essere costituito da terra agraria del primo strato di coltivo; la terra da apportare per la sistemazione, per essere definita agraria, dovrà essere chimicamente neutra, dovrà contenere nella giusta proporzione e sotto forma di Sali solubili tutti gli elementi minerali indispensabili alla vita delle piante nonché una sufficiente quantità di microrganismi e di sostanza organica (Humus), dovrà essere esente da Sali nocivi e da sostanze inquinanti, e dovrà rientrare per composizione granulometrica media nella categoria della "terre fine" in quanto miscuglio ben bilanciato e sciolto di argilla, limo e sabbia (terreno di "medio impasto"); non è ammessa nella terra la presenza di pietre (di cui saranno tuttavia tollerate minime quantità purché con diametro inferiore a 4,5 cm.), materiale lapideo di origine antropica, di tronchi, di radici o di qualunque altro materiale dannoso per la crescita delle piante; nei primi 30 cm. Del profilo verticale il suolo non dovrà contenere residui delle lavorazioni, materiale lapideo, inerti, rifiuti o materiali di varia natura, normalmente assenti nel suolo o di qualunque altro materiale dannoso per la crescita delle piante;
24. la realizzazione delle nuove superfici delle aiuole dovrà prevedere la realizzazione di sistemi che incrementino la quantità di acqua trattenuta dal sistema "area verde" mediante la realizzazione di accorgimenti che prediligano lo smaltimento delle acque meteoriche attraverso il suolo in modo

di agevolare il ricarica delle falde, rallentandone al contempo il deflusso verso i collettori idraulici;

25. per quanto concerne le opere a verde la realizzazione dovrà prevedere per l'operatore i seguenti obblighi: cura e manutenzione del nuovo giardino per un periodo minimo di tre anni dalla data dell'approvazione del collaudo; la cura e manutenzione del giardino e delle aiuole dovrà essere esplicitata in un piano di manutenzione in cui dovranno essere riportate le singole pratiche operative e la loro ripartizione temporale (taglio del manto erboso, concimazione, potatura, allevamento dei cespugli e degli alberi, ecc.); l'inserimento dell'area e di tutte le sue componenti (alberi, siepi, impianti) all'interno del SIT dell'Amministrazione comunale mediante l'elaborazione di uno specifico elaborato tecnico informatico secondo le modalità della Direzione Sistemi Informativi del Comune di Firenze; il collaudo delle opere a verde dovrà prevedere la valutazione dello stato di attecchimento delle piante di progetto e del loro stato di salute generale;
26. si evidenzia che la particella 351 del foglio 19, individuata come "area di supporto" dall'elaborato CAP2005-5 (cantierizzazione, fasizzazione dei lavori, planimetria fase 2), è interessata dalla scheda del vigente Regolamento Urbanistico AT 10.01 denominata Centro Alimentare Polivalente (CAP), con possibile conflittualità nei tempi di attuazione;
27. verificati gli elaborati componenti il progetto definitivo, la valutazione della Direzione Corpo Polizia Municipale verrà effettuata a seguito della presentazione degli elaborati componenti il progetto esecutivo relativi all'assetto viario e alla segnaletica;
28. con riferimento alle indicazioni per la definizione della fattibilità dell'infrastruttura, per la definizione della fattibilità geologica, idraulica e sismica, l'intervento dovrà essere identificato nella categoria "Realizzazione di infrastrutture per la mobilità (strade, ferrovie, piste ciclabili, ecc.) o modifiche alle esistenti ...", presente in elenco nella matrice di cui all'art.73 delle NTA del RU; per tale categoria ed in particolare per alcune tipologie di opere d'arte previste in progetto (cavalcavia e sottovia/trincee), si dovrà considerare quanto indicato in calce alla matrice: "... qualora si debba definire la fattibilità di interventi che prevedano manufatti sotterranei e/o in viadotto si deve considerare la fattibilità peggiore"; ferme restando le condizioni generali di fattibilità connesse al sistema infrastrutturale previsto, si evidenziano di seguito particolari condizioni associate ad alcune tipologie di opere rilevanti presenti in progetto: sottovia, trincee, viadotti; tali condizionamenti sono desunti dalle NTA del RU e vengono esposti al fine di indirizzare correttamente la progettazione dell'intervento stesso;
29. si richiede un approfondimento istruttorio per quanto concerne le particolari condizioni di fattibilità idraulica per le opere d'arte maggiori: tratto in sottovia (asse M) e in trincea (asse E): per l'aspetto idraulico, data la pericolosità idraulica I3 - elevata dell'area, l'applicazione della matrice porta ad assegnare al sottovia (asse M) e alla trincea (asse E) la classe di fattibilità IV (fattibilità peggiore), per la quale valgono le condizioni di cui all'art. 75.2 delle NTA del RU, oltre che le norme comuni (art.75.1); si rimanda alle considerazioni l'Autorità di Bacino del fiume Arno e la Regione Toscana, quali Enti sovraordinati e con competenze sul rischio idraulico, sono chiamate ad esprimersi sull'intervento; per il caso specifico si ritiene congruo prevedere la messa a punto di un idoneo sistema di allarme, come già indicato in sede di VIA, che comporti l'interdizione del passaggio veicolare e pedonale durante episodi di potenziale pericolo per allagamento;
30. si richiede un approfondimento istruttorio per quanto concerne le particolari condizioni di fattibilità geologica per le opere d'arte maggiori: tratto in sottovia (asse M) ed i tratti in viadotto (assi B, C, F) e viadotto Palagio (asse D); nella zona è presente una pericolosità geologica G2 – media; per le opere in sottovia e in viadotto, l'applicazione della matrice di cui all'art. 73 delle NTA del RU porta ad assegnare la classe di fattibilità geologica III (fattibilità peggiore), per cui si applica quanto indicato all'art. 74.3 delle NTA;
31. si richiede un approfondimento istruttorio per quanto concerne le particolari condizioni di fattibilità sismica per le opere d'arte maggiori: tratto in sottovia (asse M) ed i tratti in viadotto (assi B, C, F) e viadotto Palagio (asse D): nella zona è presente una pericolosità sismica S3 – elevata; per le opere in sottovia e in viadotto, l'applicazione delle matrice di cui all'art.73 delle

NTA del RU, definisce una fattibilità sismica III, per cui si applica quanto indicato all'art. 76.3 delle NTA, oltre che le norme comuni di cui all'art.76.1; l'art.76.3 delle NTA del RU;

32. si richiede un approfondimento istruttorio per quanto concerne l'aspetto geologico e sismico, nel contesto della Relazione Geologica "S0 - Adeguamento nodo urbano di Peretola" (elaborato GEO2001-2) si cita testualmente che: "la definizione dell'accelerazione sismica di riferimento, della quota di falda di progetto, delle interferenze fra infrastruttura e la falda idrica, la definizione degli interventi di minimizzazione/stabilizzazione, la caratterizzazione delle terre provenienti dagli scavi in ordine alla loro possibile riutilizzabilità, la definizione del modello geotecnico, i criteri per la scelta delle fondazioni delle opere non sono oggetto della presente relazione geologico – geomorfologica, qualora la progettazione delle opere in argomento e/o i vincoli territoriali implicassero la definizione dei tematismi sopra elencati, essi sarebbero sviluppati nell'ambito di specifiche relazioni ingegneristiche"; in merito a quanto indicato si fa presente che ai sensi del D.M. 14/01/2008 – Norme Tecniche sulle Costruzioni e relativa Circolare del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 617 del 02/02/2009 (in particolare punto 6.1.2. – Prescrizioni Generali);
33. si richiede un approfondimento istruttorio sempre per quanto concerne l'aspetto geologico e sismico la Relazione Geotecnica "S0 - Adeguamento nodo urbano di Peretola" (elaborato APE 2001-3) illustra ed interpreta i risultati di indagini geotecniche relative alle principali opere d'arte relative allo Svincolo di Peretola: realizzazione del Viadotto denominato "Palagio"; realizzazione del Viadotto denominato "Indiano"; realizzazione del Sottovia denominato "rampa asse M"; in merito alla definizione dell'azione sismica ed in particolare alla valutazione dell'azione sismica locale, data la complessità dell'opera, che prevede la realizzazione di viadotti ed assi viari in sottovia, si riterrebbe più adeguato ricorrere all' Analisi di Risposta Sismica Locale (punto 7.11.3 D.M. 14/01/2008), piuttosto che all'approccio semplificato (definizione della categoria di sottosuolo), metodologia impiegata invece nell'elaborato in oggetto che comunque avrebbe dovuto esplicitarsi con la misura diretta della velocità di propagazione delle onde di taglio, come fortemente raccomandato dal D.M. 14.01.2008 al paragrafo 3.2.2..
34. si richiede un approfondimento istruttorio per quanto concerne l'aspetto idraulico, dalla lettura della Relazione idrologico-idraulica del sistema di drenaggio (elaborato IDR2001-5) e dalla tavola di supporto Planimetria idraulica (elaborato IDR 2100-5) sono emersi i seguenti elementi: la Relazione idrologico-idraulica (IDR2001-5) riporta erroneamente il vecchio Piano di Assetto Idrogeologico (PAI), elaborato dall'Autorità di bacino del fiume Arno, che allo stato attuale, per l'aspetto idraulico, è sostituito dal Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA), redatto dalla stessa Autorità; nella tavola Planimetria idraulica (IDR 2100-5), il canale dell'Aeroporto è rappresentato erroneamente come "fosso di guardia" e nello stesso vengono immesse le acque meteoriche della piattaforma stradale, a valle della laminazione svolta dai "presidi idraulici" costituiti da due vasche di accumulo; si evidenzia che il canale dell'Aeroporto fa parte del reticolo idrografico e del reticolo di gestione, come individuato ai sensi della LR 79/2012. Esso rappresenta nella zona un elemento primario della rete di drenaggio e risulta gestito dal Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno. A tale Consorzio, secondo quanto previsto dalla LR 79/2012, dovranno essere richieste le necessarie autorizzazioni per l'immissione delle acque meteoriche. Relativamente al calcolo per l'autocontenimento delle portate delle acque meteoriche connesse alle superfici stradali da recapitare nel sistema idrografico esistente, in particolare nel canale dell'Aeroporto, risulta assunto un coefficiente di restituzione pari a 6 l/s per ettaro. Tale coefficiente, da informazioni acquisite per altri interventi nella zona, risulta più elevato di quello normalmente in uso in questo ambito da parte del Consorzio di Bonifica, pari a 2,6 l/s per ettaro. Considerate le attuali carenze dimensionali del canale dell'Aeroporto che hanno comportato l'assegnazione della classe di pericolosità idraulica I4 – molto elevata (rif. carta della pericolosità idraulica della Variante al PS) e P3 – elevata nel PGRA, si ritiene opportuna una riconsiderazione del coefficiente di restituzione o l'adeguamento del canale stesso; si evidenzia la problematica e si rimanda comunque alle valutazioni che saranno svolte dal Consorzio di Bonifica che gestisce la rete di bonifica della zona;
35. si richiede un approfondimento istruttorio sempre per quanto concerne l'aspetto idraulico alla Relazione idrologico-idraulica (IDR2001-5) risulta che per il dimensionamento delle vasche di

accumulo è stato scelto un tempo di ritorno di 10 anni; tale tempo di ritorno non sembra adeguato in ragione delle problematiche idrauliche riscontrate per il canale dell'Aeroporto e per il fatto che, secondo quanto in nostra conoscenza, la rete di bonifica è progettata per tempo di ritorno di 50 anni; si evidenzia la problematica e si rimanda comunque alle valutazioni che saranno svolte dal Consorzio di Bonifica che gestisce la rete di bonifica della zona;

36. si chiedono chiarimenti in merito a quanto rappresentato nella sezione 3 della tavola STD 2007-4; in particolare guardando quanto rappresentato nella tavola STD 2006-5 in detta sezione dovrebbe essere rappresentato un cordolo a separazione di una delle corsie di marcia; si chiedono pertanto chiarimenti in merito ed un particolare planimetrico/costruttivo che indichi la tipologia di cordolo che si intende adottare nonché le modalità che si intendono utilizzare per evidenziarne il punto iniziale e terminale;
37. si chiedono chiarimenti in merito al cordolo rappresentato nella sezione 2 della tavola STD 2007-4 ed un particolare planimetrico/costruttivo che indichi la tipologia di cordolo che si intende adottare nonché le modalità che si intendono utilizzare per evidenziarne il punto iniziale e terminale; fermo restando quanto sopra evidenziato, si ritiene che tale elemento costituisca una criticità per la sicurezza dei veicoli considerato che lo stesso – da quanto emerge dalle planimetrie - non sarebbe segnalato, risulta inoltre a ridosso della curva per i veicoli provenienti dal V.le Luder e pertanto poco percepibile dai veicoli che viaggiano a distanza ridotta all'interno di uno svincolo la cui impostazione infrastrutturale è basata in larga parte su manovre di scambio delle corsie;
38. per quanto riguarda gli studi di traffico di supporto alla scelta progettuale ed alla conseguente individuazione dei livelli di servizio degli archi del nodo si rileva che a livello di macrosimulazione sono state effettuate delle considerazioni di carattere generale che investono il complesso delle infrastrutture viarie regionali: tuttavia ai fini della costruzione della domanda Origine/Destinazione del nodo di Peretola si riterrebbe opportuno l'utilizzo/supporto del modello di assegnazione multimodale in possesso del Comune di Firenze, modello calibrato con flussi all'anno 2012 che ha una dimensione limitata all'area urbana di Firenze; a livello di microsimulazione: si chiedono chiarimenti se si è tenuto conto dell'incremento del traffico veicolare indotto dal previsto intervento dello stadio nell'area compresa tra Viale Guidoni e Viale XI Agosto e, in caso negativo, di procedere in tal senso, in modo da rilevare i potenziali livelli di criticità del nodo in concomitanza degli eventi dello stadio nonché gli eventuali correttivi infrastrutturali del nodo;
39. si richiede la possibilità di valutare congiuntamente con la Polizia Municipale e l'Ufficio per la sicurezza stradale, la possibilità di installare sistemi di controllo delle infrazioni presso il semaforo per la regolazione dell'attraversamento pedonale di via del Motrone nonché di sistemi di controllo della velocità (postazioni autovelox, sistema Tutor, ecc.) in modo da limitare la velocità di esercizio del nodo all'intervallo "40-60 km/h", che è alla base delle ipotesi della progettazione stradale dello svincolo.
40. si richiede di inserire nei CSA allegati ai contratti con le imprese realizzatrici la disposizione che l'Impresa dovrà sottoporre il dettaglio delle cantierizzazioni alla direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità del Comune di Firenze per i relativi rilasci delle ordinanze di traffico; il Comune di Firenze, anche mediante l'istituzione di uno specifico ufficio di coordinamento, provvederà ad emettere tali ordinanze indicando le prescrizioni necessarie alle quali le Imprese dovranno adeguarsi.

C) Prescrizioni e raccomandazioni da parte di società partecipate che svolgono servizi nel territorio fiorentino:

41. la società Quadrifoglio S.p.A. (ora A.L.I.A. S.p.A.) erogatrice di servizi ambientali nell'area fiorentina, al fine di garantire il servizio di raccolta dei rifiuti nelle condizioni ottimali, ha rilasciato parere favorevole con le seguenti condizioni: nel tratto prospiciente l'area interessata vengano lasciate le condizioni per confermare le attuali posizioni dei cassonetti poste in via Pratese angolo via Sebastiano del Buono, SMS Peretola (6 contenitori), in via Pratese civ. 58/58a (4 contenitori); le postazioni dovranno essere realizzate nel rispetto del "Nuovo Codice della

Strada” (D.Lgs. 285/92 e ss.mm.ii.) e del “Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del Nuovo Codice della Strada” (D.P.R. 495/92); le asole o le delimitazioni in oggetto dovranno misurare: la prima c.ca 15x2,50 m, la seconda c.ca 10x2,50 m.

42. la società SILFI S.p.A. richiede un approfondimento progettuale (in fase esecutiva) con le indicazioni specifiche sugli impianti di illuminazione pubblica; indica inoltre che: tutte le aree dovranno essere illuminate; in data 12/09/2016 con deliberazione del Consiglio Comunale n. 39 è stato approvato il Piano Comunale della Pubblica Illuminazione (P.C.I.P); tale piano, consultabile in rete civica del Comune di Firenze, si affianca agli strumenti di pianificazione operativa del territorio (Regolamento Urbanistico); le disposizioni elaborate nel P.C.I.P. trovano applicazione su tutto il territorio comunale per gli impianti di illuminazione di futura realizzazione e per quelli già esistenti; in riferimento alla Deliberazione n. 2015/C/00035 del 29/06/2015, dovranno essere installati corpi illuminanti con sorgente luminosa a LED integrati di regolatore di flusso luminoso a bordo per il conseguimento del risparmio energetico.
3. si ritiene di sottoporre alla valutazione della Giunta Municipale, visto il parere del Consiglio di Quartiere n.5, l'opportunità di richiedere l'opera compensativa consistente nella realizzazione di un intervento di ottimizzazione dell'inserimento nel territorio e nell'ambiente della nuova opera infrastrutturale. Con l'obiettivo di minimizzare l'impatto locale della nuova opera, si suggerisce di richiedere la previsione di un'area destinata a mitigazione ambientale e acustica per ulteriore tutela degli impatti sul borgo storico minore di Peretola. Tale mitigazione dovrà essere eseguita in corrispondenza del terreno rappresentato catastalmente al Foglio 18 mappali 127, 712 e 713 posto tra la via Basili e la via Gianni Piantanida e potrà essere attuata anche separatamente dall'opera principale mediante sottoscrizione di apposita convenzione con l'A.C.;
4. si richiede di sottoporre all'esame dell'Amministrazione Comunale il progetto esecutivo, al fine di verificare il corretto recepimento delle prescrizioni, raccomandazioni, chiarimenti approfondimenti istruttori scaturiti dalla Conferenza dei Servizi.

RITENUTO pertanto di procedere all'approvazione della Relazione conclusiva pareri (Allegato 1) redatta nell'ambito della Conferenza dei Servizi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 20/09/2017 sul progetto definitivo “Autostrada A11 FIRENZE –PISA NORD – Tratta FIRENZE – PISTOIA Ampliamento a terza corsia ed opere di adeguamento dello svincolo terminale urbano di Peretola”, con tutte le prescrizioni, raccomandazioni, richieste di chiarimenti, approfondimenti istruttori, ed infine oneri e indicazioni tecniche citate;

RITENUTO NECESSARIO trasmettere la suddetta Relazione tecnica unitaria, secondo quanto stabilito dall'art.63 della L.R. 10/2010 e smi, alla Regione Toscana – Giunta Regionale – Direzione Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale - Settore Programmazione Viabilità, ai fini dell'espressione del parere regionale nell'ambito della procedura ex D.P.R. 383/1994 e ss.mm.ii. di competenza statale, avviata per il progetto denominato “Autostrada A11 Firenze-Pisa Nord. tratto Firenze – Pistoia. Ampliamento alla terza corsia e opere di miglioramento dello svincolo di Peretola;

VISTO l'art. 49 del D. Lgs n. 267/2000 e preso atto del parere di regolarità tecnica reso in ordine al presente atto, precisando che da questo non deriveranno diretti effetti contabili consistenti in impegni di spesa o riduzione di entrata a carico del Comune;

RITENUTO di adottare un provvedimento immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art.134 del D. Lgs 18 agosto 2000 n.267 (*Testo Unico degli Enti Locali*), per la necessità di assicurare massima celerità a un procedimento speciale rientrante per sua natura fra le misure di accelerazione e di semplificazione amministrativa;

DELIBERA

per i motivi espressi in narrativa

1. di prendere atto del progetto definitivo denominato “Autostrada A11 Firenze - Pisa Nord tratto Firenze – Pistoia. Ampliamento alla terza corsia e opere di miglioramento dello svincolo di Peretola”, trasmesso da Soc. Autostrade per l'Italia S.p.A., con nota ASPI/RM/000073/EU del 16.01.2017.
2. di prendere atto, al fine di contribuire alla formazione del parere regionale nell'ambito della pronuncia dell'accertamento, di competenza statale, della conformità urbanistica ai sensi dell'art. 81 D.P.R. 616/77 e del D.P.R. 383/1994, del progetto definitivo denominato “Autostrada A11 Firenze - Pisa Nord tratto Firenze – Pistoia. Ampliamento alla terza corsia e opere di miglioramento dello svincolo di Peretola”, delle risultanze dell'attività istruttoria degli Uffici coinvolti, contenute nella Relazione unitaria conclusiva pareri della Conferenza di servizi (Allegato 1 quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento) presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 20/09/2017 su progetto definitivo;
3. di approvare la suddetta Relazione che esprime parere favorevole con le prescrizioni, raccomandazioni, richieste chiarimenti, approfondimenti istruttori, ed infine oneri e indicazioni tecniche da inserire in capitolato per le Imprese esecutrici, di cui in premessa;
4. di ritenere opportuno chiedere ad Autostrade la previsione di un'opera compensativa consistente nella realizzazione di un intervento di ottimizzazione dell'inserimento nel territorio e nell'ambiente della nuova opera infrastrutturale, di cui in premessa;
5. di trasmettere la Relazione Conclusiva pareri alla Regione Toscana per gli opportuni adempimenti;
6. di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile.

ALLEGATI INTEGRANTI

- RELAZIONE CONCLUSIVA PARERI EMESSA NELL'AMBITO DELLA CONFERENZA DI SEVIZI

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Si esprime parere di regolarità tecnica favorevole ai sensi dell'art.49 c.1 del T.U.E.L.
--

Data 13/09/2017

Il Dirigente/Direttore
Michele Priore

LA GIUNTA APPROVA COL SEGUENTE RISULTATO

favorevoli	10:
contrari	0:
astenuiti	0:
non votanti	0:

E CON IDENTICO RISULTATO HA DICHIARATO IMMEDIATAMENTE ESEGUIBILE IL PROVVEDIMENTO

IL SEGRETARIO GENERALE
Vincenzo Del Regno

IL PRESIDENTE
Dario Nardella

Le firme, in formato digitale, sono state apposte sull'originale del presente atto ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 7/3/2005, n. 82 e s.m.i. (CAD). La presente deliberazione è conservata in originale negli archivi informatici del Comune di Firenze, ai sensi dell'art.22 del D.Lgs. 82/2005.