



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Sottocommissione VIA

* * *

Parere n. 57 del 12 ottobre 2020

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>S.S.330 "di Buonviaggio" - Lavori di costruzione di rampe di collegamento tra la S.S. 330 e l'Autostrada A15 in località Albiano Magra</p> <p>ID_VIP: 5486</p>
Proponente:	<p>ANAS S.p.A.</p>

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Sottocommissione VIA

Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D.lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante *Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante *Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 242 del 13.11.2015 di nomina dell'arch. Carla Chiodini quale rappresentante della Regione Toscana in seno alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

Ricordata la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il d.lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal d.lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
 - l’ art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*”: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*” ;
 - l’art. 19, recante ‘*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*’, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’ autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni*

pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi" (comma 5);

-gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante "*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19*" e V, recante "*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19*";

- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante "Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116";
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164";
- le Linee guida "Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening" (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida Comunità Europea "Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC";
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;
- le linee guida del Sistema nazionale della protezione ambientale sull'applicazione della disciplina per l'utilizzazione delle terre e rocce da scavo SNPA, 22/2019;
- le linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale, ARPA Toscana – Regione Toscana – SNPA, Febbraio 2018

Visto:

- il decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 recante "Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici" e in particolare l'articolo 4, commi 1 e 2 disciplinanti, rispettivamente, l'individuazione degli interventi mediante l'adozione di uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia previo parere delle competenti Commissioni parlamentari e la dimidiazione dei termini dei procedimenti relativi alla tutela ambientale;
- il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 9 giugno 2020, con il quale è stabilito, tra l'altro, che:
- la ricostruzione del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra, tra il km 10+422 e km 10+680, che collega l'abitato di Santo Stefano di Magra (SP) con l'abitato di Albiano, comune di Aulla (MC) è considerato intervento infrastrutturale prioritario per la complessità delle procedure, per i riflessi sullo sviluppo economico del territorio nonché per le implicazioni occupazionali e i connessi effetti sociali;

Verifica di assoggettabilità alla VIA

- il Presidente della Regione Toscana, dott. Enrico Rossi, è nominato Commissario straordinario per la ricostruzione dell'opera di cui all'articolo 1 del medesimo DPCM 9/6/2020, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55;
- l'ordinanza del Commissario Straordinario n. 95 del 23/07/2020, pubblicato sul BURT ai sensi degli articoli 4, 5 e 5 bis della L.R. 23/2007 e sulla banca dati degli atti amministrativi della Giunta regionale ai sensi dell'art. 18 della L.R.23/2007, in cui il commissario straordinario individua ANAS Spa quale Soggetto Attuatore dell'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra e della ricostruzione dell'infrastruttura in questione;

Dato atto:

- che la Società Anas Spa in data 11/08/2020 con nota prot. N. 0412113 ha presentato domanda per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativamente al progetto LAVORI DI COSTRUZIONE RAMPE DI COLLEGAMENTO FRA LA S.S.330 E L'AUTOSTRADA "A15" IN LOCALITA' ALBIANO MAGRA, da realizzarsi nel Comune di Aulla (MS);
- che la domanda è stata acquisita dalla *Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo* (d'ora innanzi *Divisione*) con prot.n. MATTM/0065209 in entrata in data 19/08/2020;
- che la Società Anas Spa con nota prot. N. 0412979 del 12.08.2020, acquisita al prot. MATTM/65087 del 19.08.2020 ha trasmesso la documentazione per la Verifica di Assoggettabilità, dichiarando di voler utilizzare le deroghe e le procedure previste dall'art. 4 del Decreto 18 aprile 2019 n.32;
- che pertanto ai sensi dell'art. 50, comma 3 del D.L. 16 luglio 2020 n.- 76, recante '*Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale*' l'esame della domanda è condotto ai sensi dell'art. 19 d.lgs. n. 152 del 2006 nel testo vigente prima della novella di cui all'art. 50, comma 1, lett.f) dello stesso decreto;
- che la Divisione con nota prot.n.MATTM/ 66733 in uscita in data 28/08/2020, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot.n.CTVA/2612 in entrata in data 31/08/2020 ha comunicato l'avvio della istruttoria e trasmesso, per le necessarie valutazioni, la domanda sopraccitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata; nella medesima nota, la Divisione ha evidenziato ad ANAS l'assenza della quietanza di avvenuto assolvimento dell'onere contributivo previsto all'art. 2, comma 1, lett. b) del Regolamento adottato con decreto interministeriale n. 1 del 04/01/2018 e della dichiarazione sostitutiva di atto notorio, completa del quadro economico debitamente compilato (mod. M3) attestante il valore complessivo dell'opera in questione, ai sensi dell'art. 2, comma 1, lett. b) del Decreto Interministeriale n. 1 del 04/01/2018. Tuttavia in considerazione di quanto dettato dai provvedimenti di somma urgenza sopra, comunicava al Proponente, al Commissario Straordinario ed alle Amministrazioni in indirizzo l'avvio dell'istruttoria, disponendo che qualora l'attestazione di avvenuto pagamento e la dichiarazione sostitutiva di atto notorio, completa del quadro economico debitamente compilato (mod. M3) attestante il valore complessivo dell'opera in questione, ai sensi dell'art. 2, comma 1, lett. b) del Decreto Interministeriale n. 1 del 04/01/2018, non pervengano entro 30 gg dalla data della presente inviata a mezzo posta elettronica certificata, il procedimento in argomento sarà sospeso.
- ai sensi dell'art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell'autorità competente, come comunicato alle Amministrazioni interessate con la nota di cui al punto precedente;

Verifica di assoggettabilità alla VIA

- con la medesima nota prot. MATTM/66733 del 28/08/2020 è stata formalizzata l'assegnazione al Gruppo Istruttore 3 – Referente prof. Ing. Monica Pasca dell'istruttoria in oggetto;
- che con nota acquisita al prot. MATTM / 69321 del 7/09/2020, la Regione Toscana ha manifestato il concorrente interesse regionale nell'ambito del procedimento in oggetto e, pertanto, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS è integrata con l'arch. Carla Chiodini;
- con nota prot. 510750-P del 6/10/2020, acquisita al prot. MATTM-80119 del 9/10/2020, ANAS ha comunicato che *"nell'eventualità che la verifica stabilisca la non assoggettabilità a VIA, in ottemperanza all'art. 19 c.7 del D.Lgs. 152/2006, ove occorra, si richiedono le condizioni necessarie per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi"*;
- su richiesta da parte del Gruppo Istruttore della documentazione mancante di cui alla nota MATTM/66733 del 28/08/2020, la Direzione, in data 9/10/2020 ha chiarito che la documentazione richiesta non è stata ancora trasmessa ma che l'inadempimento di cui sopra *"comporta la sospensione del Decreto Direttoriale finale, ma non esclude che la Commissione possa concludere le sue valutazioni endoprocedimentali al netto delle verifiche amministrative e contabili"*.

Considerato:

- che la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste in :

N°	Titolo Elaborato	Scala
	A - PARTE GENERALE	
A00	ELENCO ELABORATI	-
A01	COROGRAFIA	1:1000
A02.1	RELAZIONE GENERALE DESCRITTIVA	-
A02.2	RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA	-
A03	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA	-
A04	PIANO DI GESTIONE DELLE TERRE	-
A05	RELAZIONE GEOLOGICA	-
A06	PIANO DELLE INDAGINI	-
A07	PLANIMETRIA UBICAZIONE DELLE INDAGINI	1:500
A08	COMPUTO METRICO ESTIMATIVO DELLE INDAGINI	-
A09	RELAZIONE IDRAULICA	-
A10	RELAZIONE SUI SOTTOSERVIZI INTERFERENTI	-
A11	CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI	-
A12	COMPUTO METRICO - STIMA SOMMARIA PRELIMINARE	-
A13	ELENCO PREZZI UNITARI	-
	B -AMBIENTALE	
B01	RELAZIONE PAESAGGISTICA	-
B02	PLANIMETRIA DEI VINCOLI	-
B03	STUDIO DI FATTIBILITA' AMBIENTALE E PAESAGGISTICA	-
B04	VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A V.I.A.	-
	C - PROGETTO STRADALE	
C01	PLANIMETRIA DI RILIEVO	1:500
C02	PLANIMETRIA STATO ATTUALE	1:500

C03	SEZIONI TRASVERSALI - STATO ATTUALE	1:200
C04	PLANIMETRIA DI PROGETTO	1:500
C05	PLANIMETRIA STATO SOVRAPPOSTO	1:500
C06	PROFILO LONGITUDINALE CORSIA DI IMMISSIONE SULLA A15	1:500-1:500
C07	PROFILO LONGITUDINALE CORSIA DI DIVERSIONE DALLA A15	1:500-1:500
C08	SEZIONI TRASVERSALI - PROGETTO	1:200
C09	SEZIONI TIPO E PARTICOLARI - TAV.1/2	Varie
C10	SEZIONI TIPO E PARTICOLARI - TAV.2/2	Varie
C11	PLANIMETRIA SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA	1:500
C12	PLANIMETRIA ILLUMINAZIONE PUBBLICA	1:500
C13	PLANIMETRIA DELLA SEGNALETICA	1:500
C14	PLANIMETRIA DEI SOTTOSERVIZI	1:500
C15	PLANIMETRIA INTERFERENZE E LORO RISOLUZIONI	1:500
C16	PLANIMETRIA DELLE PAVIMENTAZIONI	1:500
C17	PLANIMETRIA DELLE BARRIERE E RECINZIONI	1:500
E - PIANO PARTICELLARE D'ESPROPRIO		
E01	ELENCO DITTE	-
E02	PIANO PARTICELLARE DI ESPROPRIO	1:500
F - BONIFICA ORDIGNI BELLICI		
F01	PLANIMETRIA BONIFICA ORDIGNI BELLICI	1:500

Tra gli elaborati trasmessi e pubblicati è presente anche l'allegato C18 - PLANIMETRIA DELLA ROTATORIA, non presente in elenco. Da una verifica effettuata, l'elaborato si riferisce alla prima soluzione presentata in Conferenza dei Servizi, poi sostituita dallo svincolo a raso. Non deve pertanto considerarsi parte del progetto in esame.

- che la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nella tipologia elencata nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, al punto 10 denominata "autostrade e strade extraurbane principali"
- che in assenza di Quadro Economico redatto in conformità di legge, non è stato possibile verificare la congruità del versamento effettuato quale onere istruttorio relativo al procedimento di assoggettabilità a VIA in assenza, essendo presente solo una Stima Sommaria preliminare; la verifica resta in carico alla Direzione, come dalla stessa comunicato

Evidenziato:

- che in data 8 aprile 2020, è crollato il ponte sul Fiume Magra che collegava la SS 330 "di Buonviaggio" alla S.S.62 "della Cisa", nei pressi dell'abitato di Albiano Magra (MS);
- a seguito di tale evento, su richiesta della Regione Toscana, ANAS ha predisposto il progetto per la realizzazione di un COLLEGAMENTO PROVVISORIO TRA LA SS330 E L'AUTOSTRADA A15 "della Cisa Parma-La Spezia" in corrispondenza di Albiano Magra.
- L'istanza di Assoggettabilità a VIA ha per oggetto i *Lavori di costruzione di rampe di collegamento tra la S.S. 330 e l'Autostrada A15 in località Albiano Magra*;
- che la Società Anas Spa con nota prot. N. 0412979 del 12.08.2020, acquisita al prot. MATTM/65087 del 19.08.2020, ha dichiarato che *"l'intervento sarà rimosso non appena conclusi i lavori di costruzione del nuovo ponte, la cui progettazione è stata già avviata"*.

Evidenziato inoltre:

- che la verifica viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- che gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili:

In ordine alle caratteristiche progettuali

Il progetto riguarda un intervento provvisorio per ripristinare il collegamento tra la SS330 e l'Autostrada A15 "della Cisa Parma-La Spezia" in corrispondenza di Albiano Magra, frazione del Comune di Aulla (MS). L'Autostrada A15 (Concessionaria SALT – Tronco Autocisa) in questo tratto scavalca in quota la S.S.330 nella zona Est del paese, con un viadotto a due carreggiate che dista 250 m circa dal ponte crollato. In tal modo si intende ripristinare il collegamento locale Albiano Magra-Aulla attraverso l'utilizzo dell'Autostrada A15.

Il tratto dell'A15 in questione è compreso tra il viadotto "S.Stefano" sul fiume Magra ed il viadotto "Albiano" di scavalco della S.S.330. Tra le due opere d'arte l'Autostrada A15 presenta un rilevato di altezza pari a 6-7 m circa ove il presente progetto prevede la realizzazione di due rampe aventi una lunghezza di circa 220 m, con pendenza pari a circa $\pm 7\%$. Tale soluzione progettuale prevede l'istituzione nel tratto autostradale di un Limite di Velocità non superiore agli 80 Km/h.

Al fine di meglio disciplinare i veicoli in entrata/uscita dall'Autostrada, aumentando al contempo il grado di sicurezza della circolazione stradale, il progetto propone la realizzazione di una nuova intersezione a raso sotto al viadotto "Albiano" dell'A15, dove le rampe da e per l'autostrada andranno ad intersecarsi con la S.S.330.

Con riferimento al collegamento con la S.S. 330, negli elaborati progettuali presentati è incluso un allegato C-18 Planimetria della rotatoria, non incluso nell'elenco allegati. Dalla Delibera di Giunta della Regione Toscana n. 1293 del 18.09.2020, si riscontra che "*il progetto allegato alla istanza di avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità è lievemente diverso da quello oggetto della seduta di Conferenza del 11.8.2020, con particolare riferimento alla intersezione tra le rampe della A15 e la S.S. 330 (a raso invece che tramite rotatoria)*". La soluzione con rotatoria, inizialmente presentata in Conferenza dei Servizi ma sostituita nel progetto presentato con la intersezione a raso, avrebbe comportato maggiore impegno di suolo rispetto alla soluzione a raso con una conseguente diminuzione della lunghezza delle rampe di esazione ed immissione all'infrastruttura autostradale. L'elaborato C-18 deve considerarsi stralciato.

I lavori, da cronoprogramma, avranno una durata di 120 giorni naturali consecutivi, incluso lo smantellamento del cantiere.

L'area oggetto dell'intervento è ubicata in sponda destra del fiume Magra, lungo la piana alluvionale e si colloca ad una quota di circa 33 m s.l.m., nel Comune di Aulla e più precisamente nella frazione di Albiano Magra. Gli interventi sono localizzati, più precisamente, a Sud della galleria Albiano su entrambe le carreggiate e consistono nella realizzazione di due rampe di accesso all'autostrada A15 alle due differenti carreggiate da realizzarsi su terrapieni con realizzazione di muri di contenimento laddove non è possibile la realizzazione della scarpa dei rilevati.

Allo stato attuale, il progetto non presenta potenziali conflitti nell'uso delle risorse e cumulo con altri progetti in esercizio o in corso di realizzazione. Poiché è in corso di progettazione il nuovo ponte che

andrà a sostituire quello crollato, in tale sede sarà opportuno evidenziare eventuali impatti cumulativi, soprattutto in caso di contemporaneità dei cantieri.

Con riferimento all'utilizzo di risorse naturali, dal Piano di gestione delle terre, denominato A04_Piano_di_Gestione_delle_Terre, si evince che il materiale inerte necessario alla realizzazione dei rilevati e della fondazione stradale, stimato in circa 26.000 mc, potrà essere approvvigionato previa verifica di disponibilità, presso tre siti ivi identificati, come meglio descritto nel seguito

La produzione dei rifiuti, riportata in tabella successiva, sarà gestita secondo normativa.

L'area d'intervento non è caratterizzata da siti o infrastrutture potenzialmente inquinanti. Le aree di intervento previste in progetto interessano tuttavia i terreni limitrofi alla sede Autostradale; non è quindi da trascurare il fatto che in passato, a seguito di incidenti, si possano essere verificati sversamenti di materiale inquinante. Certamente è da tener conto che in questi specifici casi, il Concessionario è tenuto al ripristino dei luoghi, bonificando le parti di terreno eventualmente contaminate.

Il proponente riporta, nel Piano di gestione delle terre (all. A04), che nel caso che il test di cessione e caratterizzazione delle terre, evidenzi la presenza di inquinanti, si deciderà la procedura da seguire in funzione del tipo di inquinante, della sua concentrazione e di tutti gli altri fattori che potrebbero determinare la fattibilità di conferimento. In questo particolare caso specifico, si attiveranno anche le procedure definite dal SISTRI.

Per quanto riguarda il rischio di gravi incidenti e/o calamità, l'area interessata dall'intervento ricade all'interno della Classe di Pericolosità geomorfologica "G1" – Bassa ed in Classe di Pericolosità idraulica "I1" – Irrilevante per la maggior parte dell'area, mentre la porzione più a Sud, potrebbe andare ad interferire con le aree a pericolosità idraulica Elevata e Molto elevata.

Relativamente alla cartografia del PGRA - Appennino Settentrionale, l'area ricade al di fuori delle aree a pericolosità idraulica per quasi tutta l'area di intervento, mentre il rilevato stradale nella porzione Sud dell'area di intervento lambisce le aree a pericolosità idraulica. Il Proponente riporta che, in fase definitiva, qualora si prevedano di allargare i rilevati in tale area dovranno essere adottate misure compensative ai sensi dell'art. 8 c. 1 della L.R.41 - 2018.

L'area non ricade nelle aree sottoposte a tutela del Vincolo Idrogeologico (R.D. n.3267/1923 –D.P.G.R. N° 48/R del 2003). Relativamente alla pericolosità idraulica, viene indicato che "*il progetto definitivo dovrà porre attenzione ad evitare la realizzazione di volumi in aree a pericolosità idraulica individuate nel margine sud dell'area di intervento*".

La classificazione sismica (D.G.R.T. n. 878 del 8/10/2012) colloca il territorio dell'intervento in "Zona 2" cioè ad elevato rischio sismico ad un rischio sismico elevato, con accelerazione convenzionale compresa tra 0,15-0,25 g. con accelerazione convenzionale compresa tra 0,15-0,25 g. Dal punto di vista geologico-geomorfologico si rende necessario realizzare una campagna di indagine sismica e geognostica al fine di evitare imprevisti in fase di esecuzione e permettere una progettazione ad Hoc, andando a conoscere gli spessori e le caratteristiche meccaniche dei terreni del sottosuolo individuati dalla consultazione delle indagini a disposizione.

Secondo il D.P.G.R. n. 36/R - "Regolamento di attuazione dell'art. 117, commi 1 e 2 della legge regionale 03/01/2005 n.1 (Norme per il governo del territorio)" gli interventi in progetto si collocano in Classe di Indagine "3", quindi dovranno essere eseguite indagini geofisiche approfondite, a monte del progetto definitivo.

La nuova viabilità andrà ad interessare una zona che non presenta particolare densità abitativa ma che per effetto del crollo del ponte sulla SS330 ha risentito di un notevole disagio negli spostamenti veicolari verso le zone limitrofe precedentemente facili da raggiungere. La nuova viabilità potrà incidere positivamente sul disagio del traffico veicolare attualmente rallentato ed obbligatoriamente dirottato su reti stradali minori e porterà benefici sia dal punto di vista delle emissioni che da quello del clima acustico.

Il progetto in questione estende l'obiettivo della mitigazione degli impatti da traffico sulla SS330. Per il tratto della SS330 in cui è previsto lo svincolo con la A12 è infatti prevista nel progetto la realizzazione

di una rotonda e di due rampe di accesso all'autostrada, con rifacimento del manto di usura con caratteristiche fonoassorbenti mediante un conglomerato bituminoso di tipo speciale modificato con argilla espansa ad alto assorbimento acustico. Questa soluzione tecnica innovativa è, secondo quanto affermato dal Proponente, in grado di assicurare degli abbattimenti di circa 3 volte superiori del livello di rumore immesso dal traffico nell'ambiente. Inoltre, riguardo al rumore, bisogna tener conto anche che il progetto dello svincolo richiede che sull'A15 sia posto il limite tassativo di 80 km/h per un tratto di circa 1000 mt a cavallo dello svincolo stesso. Da ciò una riduzione del rumore immesso dai veicoli in transito sull'autostrada, quantomeno per la componente di resistenza all'aria.

Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo

In merito al Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, il Proponente allega alla documentazione progettuale e ambientale, l'elaborato Piano di gestione delle terre (codice elaborato A04), nel quale l'impostazione dell'elaborato risulta essere molto generale ed è basata principalmente sull'ipotesi di smaltimento a discarica dei materiali di scavo derivanti dai lavori di costruzione. Pertanto, non fornisce un quadro dettagliato in merito al bilancio complessivo dei movimenti di materie, al netto dei volumi reimpiegati e degli esuberanti di materiali di scarto provenienti dagli scavi.

A tal proposito, i quantitativi e codici CER previsti dal progetto sono i seguenti:

Rifiuti inerti da attività di demolizione cemento armato	Rifiuti inerti da attività di demolizione pavimentazione stradale	Rifiuti inerti da attività di scavi contenente sostanze pericolose	Rifiuti inerti da attività di scavo
CER 17 01 01	CER 17 03 02	CER 17 05 03	CER 17 05 04
Qli 1.633,50	Qli 7.105,30	Qli. 0,00	Qli 166.846,86

Gli impianti di smaltimento/recupero di detti rifiuti non pericolosi allo stato attuale individuati sul territorio, ma da verificare per l'effettiva disponibilità al momento dei lavori, sono i seguenti:

- Piattaforma VARIA VERSILIA AMBIENTE srl, Pietrasanta (LU);
- Piattaforma INERTECO srl, S.Stefano Magra (SP);
- Piattaforma EDILTECNICA srl, Carrara (MS).

In tal senso è previsto l'approvvigionamento da cava di materiale tecnicamente più idoneo alla realizzazione e stabilizzazione dei rilevati e degli interventi considerati in progetto.

Il materiale inerte necessario alla realizzazione dei rilevati e della fondazione stradale è stato stimato in circa 26.000 m³ e potrà essere approvvigionato, previa verifica di disponibilità, presso i seguenti siti:

- Piattaforma VARIA VERSILIA AMBIENTE srl, Pietrasanta (LU);
- Piattaforma INERTECO srl, S.Stefano Magra (SP);
- Piattaforma EDILTECNICA srl, Carrara (MS).

La gestione dei materiali di scavo avverrà nell'ambito della Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. in riferimento alle definizioni contenute nell'art. 183. Le attività di smaltimento in discarica dei materiali di risulta, o di un loro recupero, seguiranno la normativa di individuazione e classificazione dei rifiuti ed i criteri di gestione e trasporto in discarica.

Nella relazione non vengono individuate né le aree di deposito per lo smaltimento delle terre di scarto né quelle di deposito dei rifiuti prodotti.

Il Proponente si riserva di valutare, nella fase di progettazione successiva, l'inquadramento dei materiali da scavo, o di una loro parte, alla luce di più approfondite valutazioni in sito sulla base di ulteriori indagini a carattere geotecnico e ambientale. Infatti, non si può al momento escludere, la possibilità

anche di un parziale riutilizzo nell'ambito di una gestione come sottoprodotti (art. 184 bis) o come materiali riutilizzati nello stesso sito di escavazione allo stato naturale (art 185). Come principio generale si raccomanda di preferire, quando vi siano le condizioni, il riutilizzo del materiale scavato all'interno della stessa opera o il recupero come rifiuto, con lo scopo di favorirne il reimpiego e limitare il più possibile il ricorso a materie prime di nuova estrazione.

In merito all'inquadramento normativo si rimanda a quanto previsto dalla Parte Quarta del D. Lgs.n. 152/2006 e dal D.P.R. n. 120/2017, entrato in vigore il 22/08/2017, che definisce le modalità di gestione delle terre e rocce da scavo provenienti da piccoli o grandi cantieri e le relative procedure di campionamento e caratterizzazione ai fini del riutilizzo.

In ordine alla localizzazione del progetto:

L'area di intervento non è interessata dalla presenza di Aree naturali protette o di Siti della rete Natura 2000.

Una parte significativa dell'area di intervento ricade nell'area di rispetto dell'infrastruttura autostradale cui afferisce, andando altresì ad occupare l'area sotto il viadotto della medesima autostrada. Le aree adiacenti non presentano particolari sensibilità ambientali. Come evidenziato in precedenza la vicinanza del fiume Magra nella zona Sud richiederà una particolare attenzione sin dalla fase di cantiere

La densità demografica dell'area di intervento non è elevata, ma il sistema di viabilità interessato collega aree a maggiore densità, al momento interessate, per l'assenza del ponte sul fiume magra, da elevato traffico veicolare. Secondo il Piano comunale di classificazione acustica (PCCA), l'area ricade in classe IV (aree ad intensa attività umana) e V (aree prevalentemente industriali).

Una delle due rampe previste ricade in area soggetta al vincolo cimiteriale, di cui all'art.338 del r.d. n.1265/1934 e di cui al Regolamento urbanistico di Aulla; l'Amministrazione Comunale ha comunicato il suo assenso in sede di Conferenza dei Servizi sulla base di assenso preliminare della ASL competente. Dovranno essere completate le relative attività amministrative.

In ordine alle caratteristiche dell'impatto potenziale

Atmosfera:

Fase di cantiere: Le modalità esecutive della fase di cantiere prevedono la realizzazione di un pacchetto di opere distribuite lungo il tracciato autostradale esistente della A15 e di intersezione con la SS330. Tutto ciò non comporterà, però, interventi particolarmente intensi che, per la loro stessa natura, saranno limitati a contenuti movimenti di terra e alla realizzazione del manto stradale, oltre che della rotonda di intersezione con la SS330 e dei caselli di accesso alla autostrada. Gli impatti saranno limitati a contenuti sollevamenti di polveri, accompagnate da temporanee emissioni di gas di scarico dovute all'operatività dei mezzi meccanici.

Fase di esercizio: Si realizzerà certamente una agevolazione del volume di traffico transitante nella zona. Va considerato comunque che il nuovo svincolo rappresenterà un percorso risolutivo per il disagio creato dal crollo del ponte sulla SS330 e che potrà ricollegare la zona abitativa di Albiano Magra con le zone urbanizzate a lato Est del fiume Magra, senza incidere nel complessivo stato delle emissioni dell'area. In merito alle emissioni gassose la riduzione degli impatti per le stesse è attesa, a parità dei volumi di traffico in gioco, essenzialmente per i seguenti fattori:

- Maggiore velocità di deflusso che equivale ad una fluidificazione del traffico per riduzione dei tempi di percorrenza ciò corrisponderà ad una minore quantità nell'ambiente di emissioni gassose e di polveri sottili da traffico.
- Riduzione delle code di attesa in quanto nelle condizioni di folle si hanno i più alti livelli di emissione di gas di combustione da parte di un veicolo.

Ambiente idrico

Fase di cantiere: Per i lavori ricadenti nell'area di pertinenza del progetto, anche se esterne alle aree di ambiente idrico, saranno adottati tutti gli accorgimenti tecnici e gestionali, al fine di evitare sversamenti di idrocarburi dai mezzi meccanici. Data la posizione della zona dell'intervento rispetto all'area di bacino del Fiume Magra, complessivamente non risultano particolari rischi di inquinamento per l'ambiente idrico.

Fase di esercizio: In considerazione, come già detto, dello smaltimento di parte del traffico precedentemente destinato al ponte crollato sulla SS330, anche per gli impatti sull'ambiente idrico non si prevedono incrementi. Le rete idraulica stradale di nuova realizzazione allontanerà adeguatamente le acque di pioggia ricadenti sulla sede stradale.

Suolo e sottosuolo

Fase di cantiere: Durante la fase di cantiere gli impatti connessi alle lavorazioni saranno modesti vista la tipologia delle opere ed il contenuto movimento terra. Gran parte dell'area di intervento è già urbanizzata destinata a tratti stradali, non si andrà perciò ad utilizzare in maniera sensibile, suolo attualmente con altra destinazione. Non ci saranno opere che necessiteranno di scavi profondi.

Saranno adottati tutti gli accorgimenti necessari per evitare che gli scavi e i movimenti terra, per la loro realizzazione costituiscano via preferenziale per il diffondersi di agenti inquinanti nel sottosuolo.

Fase di esercizio: L'impermeabilizzazione della sede stradale non causerà problematiche al suolo circostante, per la presenza in progetto di una rete di smaltimento acque correttamente dimensionata, che allontanerà adeguatamente le acque di pioggia.

Flora e Fauna

Gli interventi non avranno incidenza né sulla fauna né sulla flora, andando ad interessare quasi esclusivamente superfici già urbanizzate e sede di infrastruttura autostradale.

La ricerca effettuata su cartografia e documentazione ambientale disponibile, comunque, non evidenzia elementi di rilievo, proprio in considerazione delle caratteristiche generali e particolari dell'area.

Paesaggio

In riferimento alla componente paesaggio, l'intervento è pressoché ininfluenza rispetto alla situazione attuale. Nelle aree interessate dal progetto non si riscontrano particolari ecosistemi sia naturalistici che paesaggistici assoggettati a specifici vincoli di carattere regionale o comunitario.

Salute Pubblica

La nuova viabilità andrà ad interessare una zona che non presenta particolare densità abitativa ma che per effetto del crollo del ponte sulla SS330 ha risentito di un notevole disagio negli spostamenti veicolari verso le zone limitrofe precedentemente facili da raggiungere. La nuova viabilità potrà incidere positivamente sul disagio del traffico veicolare attualmente rallentato ed obbligatoriamente dirottato su reti stradali minori e porterà benefici sia dal punto di vista delle emissioni che da quello del clima acustico.

Emissione acustica

Il progetto in questione estende l'obiettivo della mitigazione degli impatti da traffico sulla SS330.

Per il tratto della SS330 in cui è previsto lo svincolo con la A15 è infatti prevista nel progetto la realizzazione di una rotatoria e di due rampe di accesso all'autostrada, con rifacimento del manto di usura con caratteristiche fonoassorbenti mediante un conglomerato bituminoso di tipo speciale modificato con argilla espansa ad alto assorbimento acustico.

Questa soluzione tecnica innovativa è infatti in grado di assicurare degli abbattimenti di circa 3 volte superiori del livello di rumore immesso dal traffico nell'ambiente.

Inoltre riguardo al rumore, bisogna tener conto anche che il progetto dello svincolo richiede che sull'A15 sia posto il limite tassativo di 80 km/h per un tratto di circa 1000 mt a cavallo dello svincolo stesso. Da ciò una riduzione del rumore immesso dai veicoli in transito sull'autostrada, quantomeno per la componente di resistenza all'aria.

Tenuto conto dei seguenti pareri:

- ✓ *Regione Toscana – Uffici Regionali Giunta Regionale - Delibera n.1293 del 18/09/2020 : 1) di esprimere al Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi dell'art.19 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 63 della L.R.10/2010, parere favorevole alla esclusione dalla procedura di VIA del progetto dei lavori di costruzione di rampe di collegamento tra la strada statale n.330 e l'Autostrada A15, in località Albiano Magra, Comune di Aulla (MS), proposto dalla Società ANAS S.p.a.; 2) di porre all'attenzione del Ministero dell'Ambiente e del Soggetto attuatore ANAS Spa le indicazioni riportate in premessa al presente atto, fornite dai Soggetti competenti in materia ambientale consultati, con riferimento alla corretta realizzazione e gestione ambientale dell'intervento previsto, nonché le seguenti ulteriori indicazioni:*
 - *qualora, durante la gestione del cantiere, dovessero verificarsi sversamenti accidentali, l'attivazione delle procedure di bonifica ai sensi dell'art. 242 del D.lgs. 152/2006 e seguenti. In caso di ritrovamento di terreni inquinati, l'attivazione delle misure di prevenzione di cui alla parte quarta del d.lgs. 152/2006;*
 - *il rispetto dei valori limite previsti dal Piano comunale di classificazione acustica in fase di cantiere, fatta salva la possibilità per il proponente di chiedere al Comune una deroga acustica per lo specifico cantiere e per la specifica attività rumorosa, privilegiando comunque la messa in opere di misure di mitigazione;*
 - *le misure di mitigazione e controllo della produzione e propagazione di polveri in fase di cantiere, di cui alla parte quinta del d.lgs. 152/2006 ed al Piano regionale della qualità dell'aria, allegato 2, paragrafo 6;*
 - *al termine dei lavori, il ripristino dell'area di cantiere e la rimozione di macchinari o attrezzature o installazioni utilizzate;*
 - *le immissioni della viabilità di cantiere sulla viabilità ordinaria devono avvenire nel rispetto del Codice della strada e del relativo regolamento attuativo, senza creare pericolo o intralcio alla circolazione;*
 - *fatto salvo quanto previsto dal D.P.R. 120/2017 in materia di terre e rocce da scavo, le indicazioni di cui alle specifiche Linee guida del Sistema nazionale della protezione ambientale (SNPA, 22/2019);*
 - *fatto salvo il previsto parere della competente Autorità di Bacino, con riferimento ai relativi strumenti di piano in materia idraulica, la necessità che l'intervento sia realizzato ed esercito in condizioni di gestione del rischio idraulico, in applicazione della L.R.41/2018;*
 - *con riferimento alla fase di esercizio, l'opportunità di adottare, per i caselli di esazione, una forte automatizzazione degli stessi, al fine di evitare possibili incolonnamenti sia in entrata che in uscita dell'autostrada A15;*

di seguito si riportano i contributi istruttori che la Regione Toscana ha acquisito dai soggetti competenti in materia ambientale per il progetto in questione:

- a) il Comune di Aulla (contributo del 15.9.2020), sentita l'azienda sanitaria, non manifesta motivi ostativi alla realizzazione di parte di una rampa nell'area a vincolo cimiteriale. Comunica la conformità urbanistica dell'intervento. Conclude ritenendo che, per tipologia progettuale, caratteristiche costruttive e per la natura provvisoria dell'opera, è possibile escludere che la stessa abbia impatti ambientali significativi e sostanziali e chiede che il progetto non venga

assoggettato alla procedura di VIA. Allega una nota della Azienda USL toscana nord-ovest, in cui si esprime posizione favorevole al progetto in esame e si suggeriscono cautele in materia di emissioni acustiche e pulverulente;

- b) ARPAT (contributo del 14.9.2020), preso in esame il progetto presentato da ANAS Spa, ritiene che, visto anche il carattere temporaneo, il medesimo non debba essere assoggettato alla procedura di VIA. Terminata la realizzazione del nuovo ponte sul Fiume Magra l'opera oggetto del presente procedimento sarà infatti rimossa ed il soggetto attuatore dovrà procedere al ripristino dello stato dei luoghi. Non ritiene necessario provvedere al monitoraggio di impatti specifici sulle matrici ambientali (fatto salvo per la componente rumore), ma chiede che prima dell'avvio dei lavori sia documentato lo stato attuale delle aree di lavorazione e di cantiere in modo tale da poter verificare le operazioni di ripristino dei luoghi, che dovranno concludersi orientativamente entro 6 mesi dall'entrata in esercizio del nuovo ponte sul Fiume Magra.

Il proponente si riserva di valutare il possibile riutilizzo delle terre e rocce da scavo prodotte nello stesso sito di escavazione allo stato naturale e/o la gestione come sottoprodotti così come previsto dal D.P.R. 120/2017: ARPAT ricorda in merito gli adempimenti previsti dagli artt. 21 e 24 del suddetto decreto, in particolare in merito alla caratterizzazione delle terre; ricorda inoltre che in caso di riutilizzo in sito (art. 24) la documentazione attestante l'idoneità dei materiali reimpiagati deve essere tenuta a disposizione presso il cantiere per eventuali controlli.

In merito alla corretta gestione ambientale del cantiere, l'Agenzia raccomanda l'adozione delle buone pratiche contenute nelle "Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale" (2018) redatte da ARPAT e pubblicate sul relativo sito istituzionale.

Per quanto riguarda il rumore, l'agenzia, preso atto del carattere di provvisorietà, urgenza e necessità delle opere e considerati l'ambito ristretto dell'area di possibile influenza acustica, il ridotto numero di ricettori potenzialmente impattati, le stime dei flussi veicolari previsti sulle tratte coinvolte riportate nello studio trasportistico (elaborato B04 presentato dal proponente), ritiene si possono considerare non significativi gli impatti sulla componente acustica a condizione che il proponente attui le mitigazioni previste nella documentazione presentata (elaborato B03) ovvero: sia realizzata, nei nuovi tratti e nei tratti esistenti indicati, la stesura del manto stradale con caratteristiche fonoassorbenti del tipo conglomerato bituminoso di tipo speciale modificato con argilla espansa ad alto assorbimento acustico; sia posto il limite di velocità di 80 km/h per un tratto di almeno 1.000 m della A15, a cavallo dello svincolo in esame (fatte salve eventuali diverse determinazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici).

ARPAT raccomanda inoltre quanto segue:

1. sia ridotto al minimo indispensabile per la sicurezza stradale qualunque intervento di rimozione o ridimensionamento delle barriere acustiche attualmente presenti lungo il tratto della A15 interessato;
 2. siano eseguite specifiche indagini fonometriche strumentali ante e post-operam, da concordare preventivamente con ARPAT, al fine di verificare l'eventuale peggioramento della situazione acustica presso i ricettori interessati e di individuare la necessità di eventuali e possibili interventi di mitigazione acustica da attuare per la riduzione dei livelli di rumore prodotti;
 3. quando sarà messo in esercizio il nuovo ponte sul Fiume Magra, si dovrà procedere alla rimozione o inibizione delle rampe provvisorie qui in esame ed al ripristino di eventuali tratti di barriera acustica rimossi qualora dalle indagini di cui al punto precedente si rilevasse l'effettivo peggioramento delle condizioni acustiche dell'area rispetto all'ante-operam e l'efficacia non risolutiva degli interventi di mitigazione posti in atto;
- c) il Genio Civile Toscana nord (contributo del 3.9.2020) esprime posizione favorevole;
- d) il Settore Autorizzazioni ambientali (contributo del 4.9.2020) ricorda le norme di riferimento per la corretta gestione delle acque meteoriche di cantiere (AMD), di cui al regolamento DPGR

Toscana 46R/2008, art. 40-ter, in cui vengono esplicitati i casi in cui è necessaria la redazione del Piano di gestione delle AMD.

Ricorda inoltre quanto previsto dal Piano regionale della qualità dell'aria DCR Toscana. n.72/2018), art.12, in materia di prevenzione della produzione e propagazione di polveri in fase di cantiere. Ricorda la vigente normativa di riferimento per la richiesta, da parte della impresa appaltatrice, dell'AUA (autorizzazione unica ambientale, d.p.r. 59/2013): DGR Toscana 1332/2018.

Per quanto riguarda l'esercizio delle opere previste, ricorda che ai sensi dell'art. 8, comma 2, della L.R.20/2006, lo scarico di acque di prima pioggia (AMPP) derivanti dalle aree pubbliche fuori dalla pubblica fognatura è ammesso e non necessita di autorizzazione allo scarico; devono essere previsti idonei trattamenti delle AMPP ove necessari al raggiungimento e/o al mantenimento degli obiettivi di qualità, per le autostrade e le strade extraurbane principali di nuova realizzazione e nel caso di loro adeguamenti straordinari. Nel caso in questione il progetto è un collegamento tra un'Autostrada ed una Strada Statale pertanto dovranno essere previsti i trattamenti richiesti;

- e) il Settore Tutela della natura e del mare (contributo del 11.9.2020), dopo avere preso in esame la normativa e gli strumenti di piano afferenti alle aree naturali protette, alla Rete natura 2000 ed alla Rete ecologica regionale, conclude come segue: la distanza da siti Natura 2000 ricadenti nel territorio regionale porta ragionevolmente ad escludere interferenze con i siti stessi e quindi a reputare non necessaria la presentazione di uno specifico studio di incidenza ambientale; rispetto alla verifica di eventuali effetti determinati dal progetto sulla coerenza della rete ecologica regionale individuata dal PIT/PPR, si riscontra che l'area di progetto ricade nella matrice agroecosistemica di pianura urbanizzata ed è in parte ricompresa all'interno di un elemento funzionale della rete quale il corridoio fluviale da riqualificare rappresentato dal fiume Magra e vicino a direttrice di connettività extra regionale da mantenere. In tal senso è importante, che sia assicurata nella fase di esecuzione delle opere e del successivo eventuale smantellamento una corretta realizzazione degli interventi, per contenere al massimo eventuali impatti sulle componenti ambientali e naturali, sia nella loro singolarità che in relazione alle connessioni ecosistemiche.

Nel complesso si ritiene inoltre importante che siano messe in atto specifiche misure di mitigazione, di seguito riportate:

- *Mettere in atto sistemi di controllo e abbattimento delle polveri derivanti dai macchinari impiegati e dagli autocarri; a tale proposito si suggerisce di fare riferimento alle "Linee Guida, redatte da ARPAT, per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali polverulenti";*
- *Mettere in atto tutti gli accorgimenti necessari al fine di evitare fuoriuscita o sversamento di materiale di qualunque entità e tipologia, quali:*
 - *non risciacquare cisterne, autocisterne o simili in loco;*
 - *non sversare carburanti e simili durante le operazioni di rifornimento dei mezzi, individuando per queste operazioni specifiche aree di cantiere dotate di sistemi impermeabili a terra che consentano il recupero delle sostanze sparse accidentalmente;*
 - *non versare/disperdere olii, grassi e simili in occasione delle operazioni di manutenzione (lubrificazione, ingrassaggio, etc.), individuando per queste operazioni specifiche aree di cantiere dotate di sistemi impermeabili a terra che consentano l'eventuale recupero delle sostanze sversate;*
 - *a fine lavori, provvedere a rimuovere dall'area le attrezzature impiegate e i materiali, operando la pulizia delle aree di lavoro e di deposito.*

In linea con gli indirizzi del PIT/PPR e con quanto riportato nella stessa documentazione di progetto a mitigazione degli impatti delle opere stradali, si dovrà provvedere alla piantumazione di specie arboree/ arbustive autoctone; a tale riguardo si concorda con la scelta delle specie, ad eccezione della Robinia pseudoacacia, in quanto specie esotica infestante, facendo altresì presente che l'inserimento di vegetazione autoctona dovrà ostacolare la ricrescita di specie esotiche, con l'adozione di efficaci misure di contenimento di tali specie (in particolare proprio la robinia). Si rileva infine che dovranno essere previste cure colturali in grado da garantirne l'attecchimento e la sostituzione di eventuali fallanze.

Il Settore richiama in proposito l'art. 80 della L.R.30/2015, ed in particolare:

comma 7: ai fini della realizzazione di opere di riforestazione, rinverdimento e consolidamento, è vietata l'utilizzazione di specie vegetali non autoctone o autoctone ma particolarmente invasive, ed in particolare delle seguenti specie: Ailanto (Ailanthus altissima), Fico degli Ottentotti (Carpobrotus sp.pl.), Fico d'india (Opuntia ficus- indica), Amorfa (Amorpha fruticosa), Robinia (Robinia pseudoacacia) ed Eucalipto (Eucalyptus);

comma 8: in deroga a quanto previsto al comma 7, l'utilizzo della Robinia pseudoacacia è consentito esclusivamente ove necessario ad assicurare la stabilità e il consolidamento dei versanti nelle zone sottoposte a fenomeni di dissesto idrogeologico, in mancanza di soluzioni alternative. In tal caso l'ente competente all'autorizzazione delle opere prescrive misure adeguate per contenere la propagazione della specie al di fuori delle aree di intervento;

comma 9: negli interventi di ingegneria naturalistica, in quelli di rinverdimento e di consolidamento, nonché, in generale, negli interventi di recupero ambientale di siti degradati, sono utilizzati prioritariamente ecotipi locali;

- f) *il Settore Tutela riqualificazione e valorizzazione del paesaggio (contributo del 11.9.2020), dopo avere preso in esame le caratteristiche del progetto in esame, i beni paesaggistici presenti nell'area di interesse, le disposizioni del piano paesaggistico regionale, conclude come segue:*

"[...] In considerazione della tipologia e del carattere di urgenza e utilità pubblica dell'opera a seguito del crollo del vicino ponte sul Fiume Magra lo scorso aprile 2020, si esprime parere favorevole non ravvisando profili di contrasto con il PIT-PPR. Tuttavia, nel rispetto della prescrizione sopra richiamata relativa all'art. 142, comma 1 lettera c) fiumi e quanto disposto dall'art. 19 della Disciplina di Piano ed in riferimento ai contenuti valoriali espressi dal PIT-PPR per l'ambito paesaggistico di riferimento, al fine di garantire il migliore inserimento dell'opera nel contesto, si chiede che nelle fasi esecutive vengano garantite le mitigazioni a verde curando in particolare l'area verso il cimitero con l'obiettivo altresì di riqualificare l'area marginale. Inoltre, per la nuova strada podereale di accesso ai fondi, si indica l'impiego di un manto stradale permeabile drenante o in terra battuta";

Inoltre, nella Delibera viene riportato quanto segue:

VISTO che:

per il giorno 11.08.2020, la Società ANAS (soggetto attuatore dell'intervento) ha convocato la prima seduta della Conferenza dei Servizi decisoria per l'approvazione del progetto in esame, nell'ambito della quale i Soggetti competenti hanno espresso le proprie considerazioni. Nessuno dei Soggetti partecipanti ha manifestato motivi ostativi alla approvazione dell'intervento in esame;

il progetto allegato alla istanza di avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità è lievemente diverso da quello oggetto della seduta di Conferenza del 11.8.2020, con particolare riferimento alla intersezione tra le rampe della A15 e la S.S. 330 (a raso invece che tramite rotonda);

dai pareri e dai contributi istruttori acquisiti in conferenza emerge, tra l'altro, quanto segue:

- nel caso in esame gli adempimenti in materia sismica non sono di competenza regionale ma statale;
- il Ministero delle Infrastrutture ritiene necessario sia acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, con riferimento alla sicurezza stradale;
- il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche suggerisce la necessità di un approfondimento inerente la sicurezza stradale;
- l'Autorità di Bacino del distretto Appennino settentrionale segnala che la porzione di progetto ubicata più a valle (ovvero più a sud) lambisce la fascia di riassetto fluviale e l'area a pericolosità PI3, inondabile per tempo di ritorno di 200 anni; nella stessa situazione ricade la strada poderale di accesso ai fondi. Ai fini della espressione del parere di competenza, di cui all'art.17 comma 5 lettera b) delle Norme di piano, chiede alcuni approfondimenti di natura idraulica;
- la Commissione del paesaggio, istituita presso la Unione dei Comuni della Lunigiana, si è espressa favorevolmente ed ha suggerito una prescrizione afferente alle caratteristiche costruttive ed estetiche del muro prefabbricato Tensiter previsto a lato della corsia di diversione;
- SALT Spa (concessionaria della A15, che sarà chiamata a prendere in gestione le previste rampe), indica in maniera analitica i necessari requisiti di sicurezza delle opere previste nonché i necessari accorgimenti costruttivi finalizzati alla razionale gestione dei flussi di traffico;

DATO ATTO che, con riferimento alla osservazione pervenuta, il Soggetto attuatore ANAS Spa è tenuto all'adeguato svolgimento delle procedure espropriative e – in generale – delle procedure di cui al d.p.r. n.327/2001, ivi inclusi gli obblighi informativi nei confronti dei Soggetti interessati;

I pareri di cui sopra sono stati tenuti in debita considerazione nella presente analisi e si intendono qui condivisi, per quanto di pertinenza ambientale. Si demanda alla competenza del Ministero delle Infrastrutture e/o altri enti competenti per quanto riguarda la sicurezza stradale e gli adempimenti per zona sismica, nonché alla Autorità di Bacino del Distretto Appennino settentrionale per quanto di competenza idraulica e di relativo rischio.

Tenuto conto delle seguenti osservazioni, espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte delle regioni, delle province autonome, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati:

1. Osservazioni Sig. Luigi GATTO, nota del 26/09/2020 acquisita con prot.n.MATTM/0076814 in entrata in data 01/10/2020 con la quale viene chiesto di inviare il procedimento a VIA per le seguenti ragioni:
 - il progetto presentato dalla società ANAS SpA è mancante della relazione riguardante le misure di contenimento dei possibili effetti conseguenti a incidenti stradali rilevanti che potrebbero accadere in luogo dove vi è presenza di abitazioni. Le rampe, infatti, si trovano all'interno del perimetro residenziale misto indicato, nel Piano Strutturale del comune di Aulla, come "UTOE Albiano".
 - Il progetto, inoltre, appare in contrasto con l'obiettivo 3 del paragrafo 6.1 "Obiettivi di qualità e direttive" della scheda "Lunigiana 01" del PIT Toscana recepiti nel sopra citato Piano. Gli aspetti indicati dallo scrivente sono stati solamente accennati nell'elaborato "B_03 Studio di fattibilità ambientale e paesaggistica";

- per i motivi sopra esposti ritiene, che, qualora l'ANAS volesse realizzare il progetto, dovrebbe richiedere l'apertura di un procedimento di variante urbanistica a detto Piano. Tale convinzione è rafforzata dal fatto che la pronuncia di compatibilità ambientale, di un procedimento di VIA o di assoggettabilità a VIA, costituisce variante agli strumenti urbanistici comunali.

2. Osservazioni del Comitato Spontaneo NORAMPEVOGLIAMOILPONTE, nota del 29/09/2020 acquisita con prot. n. MATTM/0075611 del 29/09/2020

- esiste una petizione popolare per evitare la rampa perché inutile e comporta un dispendio di tempo e risorse economiche non indifferente;
- manca deroga al vincolo cimiteriale perché rilevano che l'opera si trova all'interno della zona di Vincolo cimiteriale e che l'ente proponente dovrebbe richiedere il nulla osta preventivo del consiglio comunale;
- rilevano criticità progettuali in quanto il progetto risulta affetto da criticità geometriche dovute alla peculiare conformazione dei luoghi interessati che impongono delle condizioni penalizzanti che impediscono il pieno rispetto della normativa di riferimento;
- rilevano l'assenza delle opere di ripristino e mitigazione.

Valutato il progetto:

Con riferimento agli elaborati progettuali:

Gli elaborati presentati quali progetto definitivo, individuano le caratteristiche geometriche dell'opera e le caratteristiche generali dell'intervento permettendo di individuare e valutare gli effetti sull'ambiente connessi alla realizzazione del progetto nel suo complesso. Alcuni aspetti necessiteranno dei necessari approfondimenti propri della fase di progettazione esecutiva.

Si rileva l'assenza del progetto di dismissione e ripristino, tanto più rilevante considerata la "temporaneità" dell'opera.

Con riferimento alle osservazioni espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.

Le osservazioni non sono state controdedotte dal Proponente.

La Commissione esprime le seguenti valutazioni:

Con riferimento alla Osservazione n.1:

- si riscontra l'indicazione di assenza della relazione riguardante le misure di contenimento dei possibili effetti conseguenti a incidenti stradali rilevanti; purtuttavia si riscontrano alcune indicazioni all'interno degli elaborati e si ritiene, vista la esiguità dell'intervento rispetto alla preesistenza della autostrada, che tali misure possano essere approfondite in sede di progetto esecutivo in accordo con il soggetto gestore della A15.
- Si ritiene che la natura temporanea dell'opera, le dimensioni della stessa e la sua localizzazione non la pongano in contrasto con l'obiettivo 3 " Contenere il consumo di suolo nelle pianure alluvionali, nelle conoidi e nei sistemi di fondivalle tributari" del paragrafo 5.1 "Obiettivi di qualità e direttive" della scheda "Lunigiana 01" del PIT Toscana. In ogni caso, il PIT è Piano di indirizzo territoriale con valenza di piano paesaggistico e non piano urbanistico e il documento cui fa riferimento la osservazione rientra nella disciplina a livello di ambito contenuta nelle "Schede degli ambiti di paesaggio" costituita da "obiettivi di qualità con valore di indirizzo e direttive" e non di localizzazione puntuale di interventi. In linea con gli indirizzi del PIT/PPR e con quanto riportato nella documentazione di progetto a mitigazione degli impatti delle opere

stradali, il Proponente dovrà provvedere alla piantumazione di specie arboree/ arbustive autoctone.

Con riferimento alla Osservazione n.2:

- la presenza di una petizione popolare in merito a tempi e risorse economiche non rientra tra i parametri di valutazione in Verifica di assoggettabilità come definite dal D.L.vo 152/2006 e s.m.i. ;
- la problematica del vincolo cimiteriale è stata già affrontata e superata da ASL e Comune ;
- le problematiche relative alla geometria ed alla sicurezza stradale sono competenza di altra amministrazione che è già stata interessata in merito come sopra riportato;
- l'assenza di opere di ripristino e mitigazione è stata rilevata da questa Commissione e sarà oggetto di apposite prescrizioni e raccomandazioni nel presente parere.

Con riferimento alle caratteristiche ed alla localizzazione del progetto, nonché delle caratteristiche dell'impatto potenziale

Le caratteristiche del progetto e la sua localizzazione rappresentano una scelta adeguata per la risoluzione del problema temporaneo in attesa della realizzazione del nuovo ponte.

I potenziali impatti hanno tutti caratteristica temporanea, ad esclusione di quelli sul suolo che dovranno però essere resi reversibili con adeguato progetto di ripristino delle aree a seguito della dismissione dell'opera.

In generale, la descrizione degli impatti e delle conseguenti misure permette di formulare un giudizio nel merito.

Come sopra riportato, nell'obiettivo di ridurre il consumo di suolo e nella esiguità dell'area disponibile, il progetto presenta alcune caratteristiche geometriche in verifica da parte degli organi competenti e che impongono limitazioni alla velocità di veicoli sulla Autostrada. Questo vincolo riduce l'impatto aggiuntivo delle rampe in materia di rumore e di emissioni, anche se la realizzazione degli imbocchi comporterà la rimozione di un tratto di barriere antirumore; l'applicazione di pavimentazione fono assorbente riduce comunque il livello emissivo. Si ritiene si possono considerare non significativi gli impatti sulla componente acustica a condizione che il proponente attui le mitigazioni previste nella documentazione presentata (elaborato B03). Dovrà comunque essere approfondita la valutazione l'impatto sui ricettori più prossimi come da raccomandazioni ARPAT.

Con riferimento alla componente natura, si richiamano le raccomandazioni espresse dal Settore Tutela della natura e del mare in merito alla necessità di assicurare nella fase di esecuzione delle opere e del successivo smantellamento una corretta realizzazione degli interventi, per contenere al massimo eventuali impatti sulle componenti ambientali e naturali, sia nella loro singolarità che in relazione alle connessioni ecosistemiche, con specifiche misure di mitigazione prima riportate. Per quanto riguarda la piantumazione di specie autoctone per la realizzazione di opere di riforestazione, rinverdimento e consolidamento, si rinvia al competente Settore Regionale la verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni e raccomandazioni qui rappresentate.

Non si rilevano particolari impatti irreversibili sul paesaggio; in ogni caso, dovrà essere curata, nelle successive fasi di progettazione la definizione delle opere di mitigazione e di riqualificazione delle aree marginali

Il contributo della Regione Toscana alla presente istruttoria, come da Delibera di Giunta Regionale - n.1293 del 18/09/2020 è recepito dalla Commissione. Le indicazioni ivi riportati sono da intendersi indicazioni del presente parere. delle amministrazioni.

Eventuali approfondimenti progettuali richiesti dovranno essere svolti in sede di progetto esecutivo.

Con riferimento alla gestione delle terre e rocce da scavo, il progetto dovrà essere oggetto di specifico Piano di utilizzo, che, trattandosi di procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA, non rientra tra le competenze della valutazione ambientale, rientrando negli obblighi del Proponente e/o della Ditta Appaltatrice le procedure di verifica previste dalla normativa vigente. Pertanto, dovrà essere effettuata la gestione delle terre e rocce da scavo in conformità alle disposizioni previste dal Decreto del Presidente della Repubblica 13 giugno 2017, n. 120, pubblicato in G.U. n. 183 del 7/08/2017, serie generale, ed il relativo Piano di utilizzo dovrà essere assentito dall'Autorità competente.

Considerate le risultanze dell'istruttoria,

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento,

che il progetto non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. con le seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale	1.
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali / mitigazioni
Oggetto della prescrizione	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo dovrà essere predisposto progetto per la rimozione dell'intervento e di ripristino delle aree interessate dall'intervento medesimo, con chiara indicazione delle opere di ripristino ambientale delle aree. Il progetto dovrà definire modalità, tempi e quanto altro necessario a garantire una restituzione delle aree alla loro naturale condizione. Il costo di tali interventi dovrà essere evidenziato nel quadro economico di progetto, anche se oggetto di un diverso appalto
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	Regione Toscana
Enti coinvolti	

Condizione ambientale	2.
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali / Componenti ambientali suolo, vegetazione Componente culturale paesaggio
Oggetto della prescrizione	Si chiede che siano garantite le mitigazioni a verde curando in particolare l'area verso il cimitero con l'obiettivo altresì di

Condizione ambientale		2.
		riqualificare l'area marginale. Inoltre per la nuova strada podereale di accesso ai fondi, si indica l'impiego di un manto stradale permeabile drenante o in terra battuta
Termine avvio Ottemperanza	Verifica	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante		Regione Toscana
Enti coinvolti		Comune di Aulla

Condizione ambientale		3.
Macrofase		ANTE OPERAM
Fase		Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione		Aspetti progettuali / Componenti ambientali rumore e vibrazioni
Oggetto della prescrizione		Si chiede, sia per i nuovi tratti che per quelli esistenti, la realizzazione del manto stradale con caratteristiche fonoassorbenti del tipo conglomerato bituminoso di tipo speciale modificato con argilla espansa ad alto assorbimento acustico proposto o altro materiale di caratteristiche equivalenti o migliorative
Termine avvio Ottemperanza	Verifica	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante		Regione Toscana
Enti coinvolti		

Condizione ambientale		4.
Macrofase		ANTE OPERAM
Fase		Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione		Aspetti progettuali / Componenti ambientali rumore e vibrazioni
Oggetto della prescrizione		Si chiede che sia ridotto al minimo indispensabile per la sicurezza stradale qualunque intervento di rimozione o ridimensionamento delle barriere acustiche attualmente presenti lungo il tratto dell'A 15 interessato
Termine avvio Ottemperanza	Verifica	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante		Regione Toscana –
Enti coinvolti		ARPAT - Comune di Aulla

Condizione ambientale		5.
Macrofase		ANTE OPERAM
Fase		Progettazione esecutiva

Condizione ambientale		5.
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali / Componenti ambientali acque superficiali	
Oggetto della prescrizione	Relativamente alla pericolosità idraulica, il progetto esecutivo dovrà porre attenzione ad evitare la realizzazione di volumi in aree a pericolosità idraulica individuate nel margine sud dell'area di intervento qualora si prevedano di allargare i rilevati in tale area dovranno essere adottate misure compensative ai sensi dell'art. 8 c. 1 della L.R.41 - 2018.	
Termine avvio Ottemperanza	Verifica	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	Regione Toscana –	
Enti coinvolti	Autorità di Bacino Distretto Appennino Settentrionale	

Condizione ambientale		6.
Macrofase	ANTE OPERAM	
Fase	Progettazione esecutiva	
Ambito di applicazione	Componenti ambientali rumore – Monitoraggio	
Oggetto della prescrizione	Nell'ambito del progetto esecutivo, dovrà essere redatto un Piano di Monitoraggio ambientale per la componente acustica, da concordare con l'ARPA	
Termine avvio Ottemperanza	Verifica	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	Regione Toscana	
Enti coinvolti	ARPAT	

Condizione ambientale		7.
Macrofase	ANTE OPERAM	
Fase	Precedente la cantierizzazione	
Ambito di applicazione	Componente ambientale rumore - Monitoraggio	
Oggetto della prescrizione	Si chiede che siano eseguite specifiche indagini fonometriche strumentali ante e post-operam, da concordare preventivamente con ARPAT, al fine di verificare l'eventuale peggioramento della situazione acustica presso i ricettori interessati e di individuare la necessità di eventuali e possibili interventi di mitigazione acustica da attuare per la riduzione dei livelli di rumore prodotti.	
Termine avvio Ottemperanza	Verifica	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	ARPAT	
Enti coinvolti		

Condizione ambientale		8.
Macrofase		CORSO D'OPERA
Fase		Fase di cantiere
Ambito di applicazione		Componenti ambientali suolo, vegetazione Componente culturale paesaggio
Oggetto della prescrizione		Le piantumazioni dovranno essere concordate e verificate con il competente Settore della Regione Toscana
Termine avvio Verifica Ottemperanza		Inizio attività specifiche in cantiere
Ente vigilante		Regione Toscana
Enti coinvolti		

Condizione ambientale		9.
Macrofase		POST OPERAM
Fase		Precedente la messa in esercizio
Ambito di applicazione		Componenti ambientali rumore e vibrazioni
Oggetto della prescrizione		Si dovrà verificare la effettiva realizzazione del manto stradale con caratteristiche fonoassorbenti come previsto in progetto
Termine avvio Verifica Ottemperanza		Prima dell'entrata in esercizio dell'opera
Ente vigilante		Regione Toscana
Enti coinvolti		Direzione Lavori - Collaudatore

Condizione ambientale		10.
Macrofase		POST OPERAM
Fase		Esercizio
Ambito di applicazione		Aspetti di esercizio Componenti ambientali rumore e atmosfera
Oggetto della prescrizione		Si chiede che sul tratto autostradale interessato dal progetto di modifica, sia posto il limite di velocità di 80 km/h per un tratto di almeno 1.000 m a cavallo dello svincolo in esame (fatte salve eventuali diverse determinazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici).
Termine avvio Verifica Ottemperanza		Esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo
Ente vigilante		SALT Spa
Enti coinvolti		Regione Toscana – Comune di Aulla

--

Condizione ambientale		11.
Macrofase	POST OPERAM	
Fase	Esercizio	
Ambito di applicazione	Componente ambientale rumore - Monitoraggio	
Oggetto della prescrizione	Si chiede che siano eseguite specifiche indagini fonometriche strumentali ante e post-operam, da concordare preventivamente con ARPAT, al fine di verificare l'eventuale peggioramento della situazione acustica presso i ricettori interessati e di individuare la necessità di eventuali e possibili interventi di mitigazione acustica da attuare per la riduzione dei livelli di rumore prodotti	
Termine avvio	Verifica	Entrata in esercizio dell'opera
Ottemperanza		
Ente vigilante	ARPAT	
Enti coinvolti		

Condizione ambientale		12.
Macrofase	CORSO D'OPERA – POST OPERAM	
Fase	Cantiere - Esercizio	
Ambito di applicazione		
Oggetto della prescrizione	Quando sarà messo in esercizio il nuovo ponte sul Fiume Magra, si dovrà procedere alla rimozione delle rampe provvisorie qui in esame ed al ripristino di eventuali tratti di barriera acustica rimossi qualora dalle indagini di cui al punto precedente si rilevasse l'effettivo peggioramento delle condizioni acustiche dell'area rispetto all'ante-operam e l'efficacia non risolutiva degli interventi di mitigazione posti in atto.	
Termine avvio	Verifica	
Ottemperanza		
Ente vigilante	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio – Regione Toscana – Arpat - Comune di Aulla	
Enti coinvolti		