



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione Ambiente ed Energia

*SETTORE VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
OPERE PUBBLICHE DI INTERESSE STRATEGICO REGIONALE*

Oggetto: Art. 19 D.Lgs. 152/2006, art. 63 L.R. 10/2010. Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA Statale, relativo al “Progetto S.S. 330 di Buonviaggio, lavori di ricostruzione del ponte sul Fiume Magra, al km 10+422”. in località Albiano Magra, Comune di Aulla (MS). Proponente: ANAS S.p.A - **Notifica Delibera Giunta Regionale.**

Spett.le

ANAS S.p.A.

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile
e la Qualità dello Sviluppo
Divisione V –Sistemi di Valutazione
Ambientale

e p.c.

Comune di Aulla

Provincia di Massa-Carrara

Unione dei Comuni della Lunigiana

ARPAT, Settore VIA -VAS

Consorzio Canale Lunense

Consorzio Albiano Ceparana
c/o Consorzio Canale Lunense

IRPET

Azienda USL Toscana Nord Ovest,
Dipartimento della prevenzione di Massa-
Carrara

Autorità di Bacino distretto Appennino
settentrionale

Autorità Idrica Toscana

Consorzio di Bonifica Toscana Nord

GAIA Spa

Settore Tutela, riqualificazione e valorizzazione
del paesaggio



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione Ambiente ed Energia

*SETTORE VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
OPERE PUBBLICHE DI INTERESSE STRATEGICO REGIONALE*

Settore Tutela della natura e del mare
Settore sismica
Settore autorizzazioni ambientali
Genio Civile Toscana Nord
Settore Tutela acqua e costa
Settore Programmazione Viabilità

Direttore Ambiente ed Energia

Con la presente

si notifica

la Delibera della Giunta Regionale n. **1628** del **21/12/2020**, di espressione del parere in oggetto.

L'atto è consultabile sul sito della Regione Toscana, seguendo il percorso:

- Regione / Leggi, atti e normative / Atti regionali / Banca dati atti della Giunta Regionale/
Ricerca Atti della Giunta

raggiungibile mediante il seguente *link*: <http://www301.regione.toscana.it/bancadati/atti/indexAttiG.xml>

La presente nota viene trasmessa per opportuna conoscenza alle Amministrazioni e ai Soggetti interessati.

Distinti saluti.

LA RESPONSABILE
Arch. Carla Chiodini



REGIONE TOSCANA
UFFICI REGIONALI GIUNTA REGIONALE

ESTRATTO DEL VERBALE DELLA SEDUTA DEL 21/12/2020 (punto N 48)

Delibera

N 1628

del 21/12/2020

Proponente

MONIA MONNI

DIREZIONE AMBIENTE ED ENERGIA

Pubblicità / Pubblicazione Atto pubblicato su BURT e Banca Dati (PBURT/PBD)

Dirigente Responsabile Carla CHIODINI

Direttore Edo BERNINI

Oggetto:

Art. 19 del D.Lgs. 152/2006 ed art. 63 della l.r. 10/2010: procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA di competenza statale relativo al progetto "S.S. 330 di Buonviaggio, lavori di ricostruzione del ponte sul Fiume Magra, al km 10+422", in località Albiano Magra, Comune di Aulla (MS). Proponente: ANAS S.p.a.

Espressione parere.

Presenti

Eugenio GIANI

Stefania SACCARDI

Stefano BACCELLI

Simone BEZZINI

Stefano CIUOFFO

Leonardo MARRAS

Monia MONNI

Alessandra NARDINI

Serena SPINELLI

Assenti

ALLEGATI N°1

ALLEGATI

<i>Denominazione</i>	<i>Pubblicazione</i>	<i>Riferimento</i>
A	Si	Buone pratiche per la mitigazione degli impatti e la sostenibilità ambientale dell'intervento

STRUTTURE INTERESSATE

<i>Denominazione</i>
DIREZIONE AMBIENTE ED ENERGIA

LA GIUNTA REGIONALE

VISTI:

la Direttiva VIA 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, modificata dalla Direttiva 2014/52/UE;

il D.Lgs. 152/2006, "*Norme in materia ambientale*" ed in particolare la parte seconda, relativa alle procedure in materia di valutazione di impatto ambientale (VIA);

il D.M. 30/03/2015, in materia di verifica di assoggettabilità a VIA;

la L.R. 10/2010, "*Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA), di autorizzazione integrata ambientale (AIA) e di autorizzazione unica ambientale (AUA)*" ed, in particolare l'art. 63;

la D.G.R. n. 1196 del 1.10.2019, recante disposizioni attuative delle procedure in materia di VIA;

la L. 241/1990, "*Nuove norme sul procedimento amministrativo*";

la L.R. 40/2009, "*Norme sul procedimento amministrativo, per la semplificazione e la trasparenza dell'attività amministrativa*";

VISTI altresì:

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;

in particolare l'articolo 4 del predetto decreto legge n. 32 del 2019 che prevede misure per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali e, in particolare, il comma 1 concernente 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. Inoltre il comma 2 del suddetto articolo 4 prevede che i termini dei procedimenti relativi alla tutela ambientale sono dimezzati;

RICORDATO che:

il giorno 8 aprile 2020, nei pressi dell'abitato di Albiano Magra (MS), è crollato il ponte sul Fiume Magra, opera che collegava la S.S.330 "*di Buonviaggio*" alla S.S.62 "*della Cisa*";

con il crollo del ponte di Albiano si è interrotto il collegamento fra l'abitato di Albiano Magra e la restante parte del territorio comunale e toscano, obbligando la popolazione e le attività economiche insistenti sul territorio ad utilizzare un percorso alternativo che richiede lunghi tempi di percorrenza;

VISTI:

il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 9 giugno 2020, trasmesso dalla Presidenza

del Consiglio dei Ministri in copia conforme e debitamente registrato presso i competenti organi di controllo e acquisito al protocollo regionale il 16 luglio 2020, con il quale viene 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 (MS) 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;

- il Presidente Enrico Rossi, è nominato Commissario straordinario per la ricostruzione dell'opera di cui all'articolo 1 del medesimo DPCM 09/06/2020, 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;

le Ordinanze del Commissario n.95 del 23.7.2020 e n. 106 del 14.8.2020. L'Ordinanza n. 95/2020 individua ANAS Spa quale “*Soggetto Attuatore*” dell'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del viadotto di Albiano sul fiume Magra;

DATO ATTO che è in corso la nomina del dott. Fulvio Maria Soccodato dirigente di ANAS Spa, a nuovo Commissario e in sostituzione del Commissario nominato con DPCM 09/06/2020 sopra richiamato per la ricostruzione del ponte in esame;

RILEVATO che è in corso di svolgimento la Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto definitivo dell'intervento di ricostruzione del ponte in esame;

DATO ATTO che:

con nota del 26/10/2020, il proponente ANAS Spa ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs 152/2006, istanza di avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA relativamente al progetto di realizzazione di un nuovo ponte sul fiume Magra e di riorganizzazione funzionale della viabilità dell'area, posto in località Albiano Magra, frazione del Comune di Aulla (MS);

con nota del 10/11/2020, pervenuta al protocollo regionale n 0389198 del 10/11/2020, il MATTM ha comunicato la procedibilità dell'istanza e la pubblicazione della documentazione relativa al procedimento in oggetto sul proprio sito web. Il Ministero ha avviato il procedimento il 10.11.2020;

la Regione Toscana, con nota prot. 0397078 del 16/11/2020 ha manifestato il concorrente interesse regionale ai fini della partecipazione del rappresentante regionale nell'ambito dell'istruttoria ministeriale di verifica di assoggettabilità;

il Settore regionale VIA – VAS – Opere pubbliche di interesse strategico regionale (Settore VIA), al fine di consentire alla Giunta regionale di esprimere un parere al MATTM, nell'ambito del procedimento in oggetto, ha compiuto un'istruttoria sul progetto in esame;

con riferimento alla documentazione presentata dal proponente all'avvio del procedimento, il Settore VIA ha acquisito i contributi tecnici istruttori dei seguenti Soggetti competenti in materia ambientale: Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale, Gaia Spa, ARPAT, Settori regionali: Autorizzazioni Ambientali, Tutela, riqualificazione e valorizzazione del paesaggio, Programmazione Viabilità, Sismica, Tutela della natura e del mare;

VISTO che, dalla documentazione agli atti della Regione Toscana, emerge – tra l'altro – quanto segue:

il territorio della Lunigiana e specificatamente del Comune di Aulla, nella frazione di Albiano Magra, a seguito del crollo del ponte che collegava la S.S.330 “di Buonviaggio” alla S.S.62 “della Cisa” avvenuto il giorno 8 aprile 2020, ha subito e subisce notevoli disagi nella circolazione viaria tra i Comuni presenti nell'area. Il crollo del ponte ha generato notevoli impatti significativi negativi (aumento delle emissioni sonore e di sostanze inquinanti sugli abitati attraversati), con riferimento alla viabilità locale di attraversamento dei centri abitati, soprattutto nei tratti S. Stefano Magra-Aulla, Albiano-Prati di Vezzano, Prati di Vezzano-S. Stefano Magra. Il traffico veicolare, sia leggero che pesante, è stato infatti dirottato su arterie stradali minori che non riescono, per propria conformazione, a sopportare un aumento significativo del flusso automobilistico;

per tali motivazioni, il nuovo ponte sul Fiume Magra ha lo scopo, attraverso una rapida realizzazione dell'opera principale e degli interventi di riorganizzazione sulla viabilità esistente, di mitigare gli effetti negativi conseguenti al crollo del ponte esistente. Il progetto in esame è posto a poche decine di metri dal ponte crollato, realizzato nel 1908;

in merito alle alternative progettuali, il proponente ha preso in esame tre soluzioni localizzative ed architettoniche del nuovo ponte e le relative connessioni con la S.S. 62 della Cisa. Il proponente ha poi approfondito la soluzione n. 2 per il profilo del ponte, avente andamento rettilineo e tipologia a travata continua con tre pile in alveo, e la soluzione n. 1 per il nuovo tracciato di innesto con la S.S. 62 in riva sinistra del Fiume Magra. Inoltre ha previsto la sistemazione della viabilità locale, con l'inserimento di una rotatoria di innesto a nord della spalla in sinistra idraulica, in corrispondenza di un fabbricato servizi della linea ferroviaria dismessa;

il ponte ha lunghezza pari a circa 288 mt al netto del retrotrave. E' costituito da 4 campate con scansione di luci pari a 54mt+90mt+90mt+54mt, con schema statico a trave continua. La sezione trasversale di larghezza complessiva pari a 15.70 mt, prevede una carreggiata stradale a due corsie di larghezza pari a 3.50 mt, banchina di larghezza pari a 1,2m; cordoli che ospitano i guard-rail di larghezza pari a 0.60 m, oltre che due piste ciclopedonali poste su entrambi i lati di larghezza pari a 2.50 mt;

- gli interventi interessano inoltre la viabilità locale: è prevista infatti la realizzazione di una rotatoria, posta sulla S.S.62 “della Cisa”, in sostituzione dell'attuale intersezione a “T”. Il progetto, in aggiunta, prevede la realizzazione di un nuovo asse stradale di lunghezza pari a circa 330 mt, con sezione trasversale pari a circa 9,50 mt, classificata come categoria C2 ai sensi del DM 05/11/2001 (strada extraurbana secondaria), ed infine una riorganizzazione della viabilità locale con la realizzazione di una strada di servizio per gli accessi privati rimasti interclusi dalla nuova viabilità;

il progetto in esame riguarda il collegamento tra due strade di rilievo nazionale (S.S.330 e S.S. 62); l'Autorità Competente in materia di VIA è il Ministero; l'intervento rientra infatti nell'allegato II-bis alla parte seconda del D.lgs.152/2006);

oltre all'opera d'arte principale, il progetto prevede:

- operazioni di riprofilazione del terreno in corrispondenza del versante collinare e consolidamento con micropali e muri di retta rivestiti in pietra.

- nell'area interessata dalla viabilità locale in uscita della rotatoria sulla SS62, la realizzazione di un nuovo ponticello a superamento del Canale Lunense, che in questo tratto sarà inalveato con scatolare in cls;

-a superamento della criticità del sottopasso ferroviario, una variante di tracciato della S.S.62

mediante lo sfruttamento dell'attuale livello altimetrico e di una parte del tracciato della linea ferroviaria dismessa passando tra fabbricati esistenti lungo la linea, per raccordarsi - oltre l'abitato - con il tracciato esistente in corrispondenza dell'intersezione con la strada locale;

- sottoattraversamenti pedonali a superamento della barriera stradale all'interno dell'abitato;
- miglioramento dell'intersezione stradale esistente tra la S.S.62 e la strada "Via Nuova" che funge da viabilità di accesso all'abitato di Caprigliola;

in riferimento alla cantierizzazione dell'opera sono previste tre aree di cantiere, una in destra idraulica, lato Albiano, e due in riva sinistra, località Bettola: una nei pressi della nuova rotatoria ed una tra il Canale Lunense e la sponda fluviale, in aree demaniali;

preliminarmente o contestualmente alla realizzazione del nuovo ponte, il proponente dovrà provvedere alla demolizione e allontanamento delle macerie del ponte crollato;

nelle aree in cui sono presenti i recettori maggiormente esposti, sono previste barriere anti-rumore di varia altezza, al fine di mitigare gli impatti del traffico indotto sia del ponte che della S.S. 62 durante la fase di esercizio;

il cronoprogramma degli interventi prevede l'inizio delle attività di cantiere nel mese di aprile 2021 e la conclusione dei lavori nel mese di agosto 2022 (per una durata di circa 18 mesi);

per quanto riguarda il Piano regionale di indirizzo territoriale con valenza di piano paesaggistico (PIT-PPR), l'area ricade nell'ambito di paesaggio "Lunigiana";

l'area in esame è interessata dal vincolo paesaggistico e dal vincolo idrogeologico; non ricade all'interno di Siti della rete Natura 2000 né di Aree naturali protette;

DATO ATTO dei contributi istruttori acquisiti dai Soggetti competenti in materia ambientale, dai quali emerge tra l'altro quanto segue:

l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'appennino Settentrionale (contributo del 26/11/2020) comunica che non è prevista l'espressione di un proprio parere per la realizzazione dell'opera di attraversamento, la cui autorizzazione rientra nelle funzioni dell'autorità idraulica (Genio Civile Toscana Nord). La stessa Autorità tuttavia richiama gli indirizzi tecnici di cui all'art.8, c.1, lett. f delle Norme di Piano (*"i ponti e gli attraversamenti devono essere di norma realizzati ad arcata unica, qualora ciò non sia tecnicamente fattibile, essi devono comunque essere realizzati con il minor numero possibile di arcate"*), nonché la necessità di verificare il non aggravio delle condizioni di pericolosità idraulica e rischio idraulico. Per tali motivazioni raccomanda di valutare la possibilità di disporre le pile in alveo del nuovo ponte, parallelamente all'attuale direzione del corso del fiume e non perpendicolarmente all'asse dell'infrastruttura, ciò al fine di minimizzare gli effetti della presenza dell'opera sulle condizioni di deflusso del fiume Magra.

Per quanto riguarda le opere stradali accessorie, l'Autorità evidenzia che queste ricadono quasi completamente al di fuori delle aree perimetrate nelle cartografie del PAI (Piano per l'assetto idrogeologico) ad eccezione dei seguenti due casi:

- parte delle opere accessorie in sinistra idraulica ricadono in un'area perimetrata a pericolosità geomorfologica media (PG2);

- parte della viabilità locale in sinistra, comprendente anche la realizzazione di un nuovo attraversamento del canale Lunense, ricade in un'area a pericolosità idraulica molto elevata PI4. Su tali aree sono consentiti, previo parere dell'Autorità, gli interventi di adeguamento e ristrutturazione delle reti trasportistiche che non aggravino le condizioni di pericolosità idraulica e non compromettano la possibilità di realizzare interventi di sistemazione idraulica. Sulla

realizzazione di tali interventi l'Autorità esprime parere favorevole.

In riferimento al Piano di Gestione delle Acque (PGA), l'Autorità di bacino evidenzia che l'opera in progetto non ricade in area perimetrata come "Corpo idrico Sotterraneo"; il Fiume Magra nel punto in esame è invece classificato "Corpo Idrico Superficiale", (Fiume Magra – valle), attualmente definito "Corpo Idrico Fortemente Modificato" a stato ecologico "sufficiente" con obiettivo "buono" al 2021 e stato chimico "non definito";

la Società GAIA Spa (contributo del 01/12/2020) evidenzia che sul ponte crollato era posizionata una condotta idrica e che, al fine di garantire il pubblico servizio, è necessario che all'interno del nuovo ponte debba ritrovarne collocazione e ricollegamento alla linea pre-esistente. La Società segnala inoltre che durante le lavorazioni del ponte e della viabilità correlata è necessario che venga richiesta, da parte dell'impresa esecutrice, puntuale segnalazione dei sottoservizi di competenza e infine conclude che gli oneri necessari alla realizzazione di quanto sopra dovranno essere previsti all'interno del quadro economico dell'intervento in oggetto;

ARPAT (contributo del 10/12/2020), preso in esame il progetto e la relativa documentazione, evidenzia che: trattandosi di un ripristino di una infrastruttura pre-esistente, ritenendo adeguati gli accorgimenti e le mitigazioni proposte (delle quali tuttavia, l'agenzia sottolinea la necessità della corretta esecuzione da parte della ditta appaltante), il progetto può essere escluso dalla procedura di VIA. Formula inoltre alcune indicazioni nei confronti del proponente, che riguardano prevalentemente l'implementazione delle misure di mitigazione e la corretta esecuzione del Piano di Monitoraggio Ambientale;

il Settore Autorizzazioni ambientali (contributo del 30.11.2020) evidenzia che il proponente ha individuato i principali impatti sia in fase di cantiere che in fase di esercizio ed ha determinato le corrispondenti misure di mitigazione; ricorda le norme di riferimento per la corretta gestione delle acque meteoriche di cantiere (AMD), di cui al regolamento adottato con D.P.G.R. 46R/2008, art. 40-ter, in cui vengono esplicitati i casi in cui è necessaria la redazione del Piano di gestione delle AMD. Al riguardo osserva che il comma 5 prevede l'esclusione dagli obblighi in materia nel caso di *"aree operative permeabili, utilizzate limitatamente al tempo necessario all'esecuzione di singole lavorazioni o alla realizzazione di manufatti costituenti parti di opere, infrastrutture od impianti, tra i quali costruzione di rilevati, scavi di trincee e fondazioni, costruzioni di piste e viabilità di area operativa, ivi compresi gli spazi provvisoriamente occupati da mezzi operativi o apprestamenti occorrenti a tali esecuzioni e realizzazioni"*.

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.

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;

il Settore Tutela della natura e del mare (contributo del 30.11.2020), 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 che la distanza dai 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. Prende in esame gli effetti determinati dal progetto sulla coerenza della rete ecologica regionale individuata dal PIT/PPR (Piano paesaggistico regionale);

il Settore Tutela riqualificazione e valorizzazione del paesaggio (contributo del 17.11.2020), dopo avere preso in esame le caratteristiche del progetto, i beni paesaggistici presenti nell'area di interesse, le disposizioni del piano paesaggistico regionale, esprime parere favorevole alla realizzazione dell'opera e conclude come segue: “[...] *Nel prendere atto che i limiti morfologici e strutturali della sponda sinistra del Fiume Magra condizionano inevitabilmente le scelte progettuali, si determina che quelle definite per il progetto in valutazione di fatto contribuiscono alla riqualificazione e valorizzazione del rapporto abitato-fiume spostando verso quest'ultimo le relazioni urbane a discapito però della parte dell'abitato più a monte; quest'ultimo, già incluso tra due barriere - la SS62 e la vecchia linea ferroviaria - ha però nel tempo raggiunto un suo equilibrio estetico con preponderanza di verde spontaneo o coltivato e muri a retta in pietra*”.

Suggerisce alcune prescrizioni;

il Settore Sismica (contributo del 24/11/2020) evidenzia che ai sensi dell'art. 157 della L.R. n. 65/2014, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 98 del D.Lgs. n.112/1998, le attività di vigilanza ed i controlli per la sicurezza sismica sulle strade ed autostrade la cui programmazione, progettazione, esecuzione e manutenzione è di competenza dello Stato, sono svolte dalle competenti amministrazioni statali e pertanto non si applicano gli articoli 167, 168, 169 e 170 della medesima Legge Regionale. Inoltre fa presente che nelle competenze del Settore Sismica rientra l'autorizzazione ed il controllo esclusivamente di progetti esecutivi ai sensi del D.P.R. 380/2001;

il Settore Programmazione viabilità (contributo del 25/11/2020) evidenzia che la realizzazione del ponte sulla S.S. 330 è commissariato con DPCM del 9/06/2020, e pertanto, sul piano delle competenze, trattandosi di strada statale, non rileva elementi da segnalare correlati alle strade regionali;

VISTO che per il giorno 13.11.2020, la Società ANAS Spa, in qualità di soggetto attuatore dell'intervento, ha convocato la prima seduta della Conferenza dei Servizi decisoria per l'approvazione del progetto definitivo, nell'ambito della quale i Soggetti competenti hanno espresso le proprie considerazioni. Nessuno dei Soggetti partecipanti ha manifestato motivi ostativi alla approvazione del progetto in esame, come risulta dal relativo verbale, acquisito agli atti regionali al prot. 0403483 del 19/11/2020;

RILEVATO che:

all'esito delle consultazioni svolte dal Settore VIA, nonché in sede di Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto, i Soggetti competenti in materia ambientale consultati si sono espressi favorevolmente sul progetto in esame e non hanno manifestato motivi ostativi alla sua esclusione dalla procedura di VIA;

i suddetti Soggetti hanno manifestato l'esigenza di impartire alcune condizioni ambientali o prescrizioni, di suggerire alcune raccomandazioni, di richiamare le pertinenti norme e disposizioni di piano, con riferimento alle specifiche competenze ambientali di ciascuno di essi, come riportate nel documento in allegato A) alla presente;

DATO ATTO che, nel caso in esame, rientrano nella competenza di Organi ed Autorità di livello statale le valutazioni in merito alla sicurezza stradale ed alla autorizzazione sismica;

Ciò premesso e considerato,

A voti unanimi,

DELIBERA

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: S.S. 330 "di Buonviaggio", Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422» 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 S.p.a. le indicazioni riportate nell'elaborato denominato "*Buone pratiche per la mitigazione degli impatti e la sostenibilità ambientale dell'intervento*", allegato A) al presente atto, parte integrante e sostanziale, come emerse in sede istruttoria, finalizzate alla mitigazione degli impatti e ad assicurare la sostenibilità dell'intervento;

3) di notificare il presente atto, a cura del Settore VIA, al Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare;

4) di notificare il presente atto, a cura del Settore VIA, alla Società ANAS S.p.a. e di trasmettere alla medesima i contributi tecnici istruttori acquisiti, per i fini di cui al precedente punto 2) del deliberato;

5) di comunicare il presente atto, a cura del Settore VIA, ai Soggetti competenti in materia ambientale.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso nei confronti dell'autorità giudiziaria competente nei termini di legge.

Il presente atto è pubblicato integralmente sul BURT ai sensi degli articoli 4, 5 e 5bis 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.

SEGRETERIA DELLA GIUNTA
IL DIRETTORE GENERALE
ANTONIO DAVIDE BARRETTA

Il Dirigente Responsabile
CARLA CHIODINI

Il Direttore
EDO BERNINI

Buone pratiche per la mitigazione degli impatti e la sostenibilità ambientale dell'intervento

1. Si ricordano le previsioni degli strumenti di piano dell'Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino settentrionale, come richiamate nel contributo istruttorio del 26.11.2020, citato in delibera.
2. Si ricorda la necessità che siano risolte le interferenze con le infrastrutture ed i sottoservizi, con particolare riferimento alle infrastrutture dei servizi idrico integrato, come indicato dal Gestore Gaia Spa, nel contributo del 1.12.2020, citato in delibera.
3. Si ricordano le indicazioni per la corretta gestione delle acque meteoriche dilavanti, in fase di costruzione e di esercizio, nonché per la mitigazione delle polveri in fase di costruzione, come evidenziate nel contributo del competente Settore regionale, citato in delibera.

4. Indicazioni ai fini della tutela della natura.

Rispetto alla verifica di eventuali effetti determinati dal progetto sulla coerenza della rete ecologica regionale individuata dal PIT/PPR (Piano paesaggistico regionale), l'area di progetto ricade in corrispondenza di un elemento funzionale della rete rappresentata da *corridoio fluviale da riqualificare* rappresentato dal fiume Magra e da una *diretrice di connettività extra regionale da mantenere*. In tal senso è importante, per assicurare una corretta realizzazione degli interventi e contenere al massimo eventuali impatti sulle componenti ambientali e naturali sia nella loro singolarità che in relazione alle connessioni ecosistemiche, che le fasi successive vedano affiancare alle professionalità chiave, progettisti e direttore lavori, un esperto in materia ecologica e faunistica. Anche la tempistica con cui si eseguono i lavori assume un ruolo significativo, al fine di contenere eventuali impatti. In particolare è necessario evitare, per quanto possibile, di compiere le operazioni che riguardano le principali trasformazioni degli habitat e della vegetazione nei periodi più delicati della vita degli animali, quali ad esempio la nidificazione degli uccelli che avviene nei mesi primaverili.

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

per quanto riguarda la fase di cantiere:

- 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;
 - 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;
- evitare fonti di illuminazione notturna che vadano a interessare la parte bassa, cioè l'alveo del fiume, le sue
- immediate rive e le sponde;
- a fine lavori, provvedere a rimuovere dall'area le attrezzature impiegate e i materiali, operando la pulizia delle aree di lavoro e di deposito.

per la fase di esercizio:

- nella realizzazione delle zone a verde, utilizzare esclusivamente specie autoctone tipiche dell'ambiente naturale circostante di provenienza da vivai locali, prevedendo cure adeguate per

l'attecchimento (in particolare con irrigazione nei periodi siccitosi) per un periodo non inferiore ai tre anni dopo la piantumazione, con l'eventuale sostituzione delle fallanze.

Per l'inerbimento delle scarpate stradali, si suggerisce l'utilizzo della tipologia cosiddetta di "wildflowers" locali o incolto, con l'impiego di tecniche e specie indicate all'interno del manuale "Specie erbacee spontanee mediterranee per la riqualificazione di ambienti antropici", pubblicato da ISPRA e Ministero dell'Ambiente: (http://www.isprambiente.gov.it/files/pubblicazioni/manuali-lineeguidamanuale_86_2013.pdf);

- per la mitigazione dell'impatto acustico, in caso di utilizzo di pannelli fonoisolanti trasparenti, mettere in atto specifici accorgimenti tecnici e costruttivi in grado di ridurre sensibilmente il rischio di collisione per l'avifauna, quali, ad esempio l'utilizzo di schermi con sottili strisce verticali di colore chiaro larghe 2-2,5 cm e poste a 10 cm di distanza che risultano più efficaci rispetto all'applicazione di sagome scure a forma di volatile (Capitani F. et al., 2007, Dinetti M., 2000, Schmid H., 2004, Trocmé M. et al. 2003.);
- prevedere la costruzione di passaggi per la fauna di piccola/media taglia (mitigazioni attive) o la realizzazione di misure destinate ad impedire l'accesso degli animali alla carreggiata (mitigazioni passive), al fine di consentire gli spostamenti della fauna in sicurezza. A titolo puramente esemplificativo si fa presente che i tombini idraulici, che hanno la funzione di drenaggio delle acque di ruscellamento, possono essere modificati per favorirne l'uso anche come passaggio per la fauna, purché siano adeguati come dimensione e tipologia, in relazione alle specie presenti, al fine di garantirne la massima funzionalità ed evitare che gli animali restino intrappolati e soccombano entro pozzetti, canalizzazioni, tubature;
- evitare fonti di illuminazione notturna che vadano a interessare la parte bassa, cioè l'alveo del fiume, le sue immediate rive e le sponde.

Il Piano di Monitoraggio dovrà includere anche la componente "flora, fauna ed ecosistemi", prevedendo un monitoraggio consistente nella documentazione dello stato attuale nella fase ante operam al fine di definire, nelle fasi successive del monitoraggio (in corso e post operam) l'evolversi e quindi il variare delle caratteristiche che connotano le componenti stesse, in modo da rilevare tempestivamente eventuali situazioni non previste e predisporre le necessarie azioni correttive. Tale Piano dovrebbe inoltre consentire la verifica dell'adeguatezza e dell'efficacia degli interventi di rinaturalizzazione effettuati, nonché, in relazione alla fauna, della funzionalità dei passaggi per la fauna e la manutenzione della pervietà degli stessi, che dovrà essere adeguatamente garantita, e dell'efficacia delle misure di mitigazione adottate per i pannelli fonoisolanti trasparenti. In relazione ai possibili impatti sugli ecosistemi si segnalano infine le pubblicazioni di ISPRA "Tutela della connettività ecologica del territorio e infrastrutture lineari" (anno 2008) e "Frammentazione del territorio da infrastrutture lineari" (2011), nei quali sono contenuti indirizzi e buone pratiche per la loro prevenzione e mitigazione.

5. Condizioni ambientali (prescrizioni) ai fini della tutela del paesaggio. Ai fini della autorizzazione paesaggistica, il proponente deve dare conto di quanto segue:

- a) l'inserimento di barriere antirumore, a protezione delle abitazioni che fronteggiano il nuovo tracciato stradale della SS62, deve garantire una progettazione integrata e di minore impatto al fine di attenuare l'effetto barriera; oltre alla trasparenza, indicata in relazione, si invita ad adottare anche colori e finiture maggiormente integrate con il contesto, suggerendo una finitura tipo corten per le parti opache e montanti;
- b) in relazione al carattere ricognitivo del vincolo di cui all'art. 142, c.1, lettera g) del D.Lgs. 42/2004 (aree boscate), deve essere approfondita la consistenza e sussistenza delle aree boscate allo stato attuale, da effettuare secondo i criteri descritti nell'Elaborato 7B del Piano paesaggistico regionale (Ricognizione, delimitazione e rappresentazione delle aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del Codice) al fine di quantificare le aree interessate, con riferimento alle previste opere di mitigazione, in considerazione anche della caratterizzazione a 'bosco planiziale' di gran parte del verde ripariale coinvolto;
- c) per ciò che attiene le mitigazioni proposte per le sistemazioni del verde in riva destra, si consiglia la ricostituzione del verde ripariale (vedi prescrizioni art. 8.3 Disciplina dei Beni paesaggistici e Seconda Invariante strutturale del PIT-PPR che individua un solido corridoio ripariale all'interno di

un corridoio ecologico da riqualificare per il fiume Magra) e di limitare l'inserimento di elementi di arredo e svago (area giochi, panchine/solarium) che aggiungono artificialità all'ambito fluviale e limitano la ricostituzione di habitat naturali, che resterebbero ugualmente fruibili;

- d) per le mitigazioni relative alla realizzazione/ampliamento delle strade locali in riva sinistra, vista l'interclusione degli spazi coltivati che si verrà a creare e la prevista localizzazione di un'area cantiere di notevoli dimensioni nel lato sud, si chiede di ripristinare la coltura ad oliveto al termine dei lavori;
- e) per la scelta della finitura del nuovo ponte si suggerisce di valutare anche tonalità di minore impatto o finitura tipo corten, ritenendo che il colore bianco rappresenti un segno molto forte per l'ambito di paesaggio in cui si inserisce.

(la presente prescrizione è soggetta a verifica di ottemperanza a cura del Comune di Aulla, che ne comunicherà gli esiti anche alla Regione Toscana ed al Ministero Ambiente. Sono fatte salve le competenze della Soprintendenza, ai sensi dell'art.146 del d.lgs.42/2004)

6. Buone pratiche suggerite da ARPAT.

- a) Si ricorda che essendo il Canale Lunense un canale che ha scopi irrigui, è fatto divieto di convogliare le AMD delle strade e dei cantieri in qualsiasi quantità nel canale.
- b) Con riferimento alla attività di bagnatura mediante il periodico passaggio di un'autobotte munita di cisterna e diffusori o attraverso nebulizzatori posti in corrispondenza delle aree di lavorazione è comunque possibile ridurre l'emissione in aria delle polveri; questa operazione dovrà essere eseguita solo in caso di effettiva necessità, in relazione alle condizioni anemologiche e pluviometriche, e senza provocare la formazione di pozzanghere ed il dilavamento delle polveri da parte delle acque. Dovrà inoltre essere conservato presso il Cantiere Base idoneo registro delle quantità di acqua effettivamente utilizzate per le periodiche bagnature.
- c) Ai fini del contenimento delle emissioni, si ritiene che i veicoli a servizio dei cantieri dovranno essere omologati con emissioni rispettose delle seguenti normative europee (o più recenti):
 - veicoli commerciali leggeri (massa inferiore a 3,5 t, classificati N1 secondo il Codice della strada): Direttiva 1998/69/EC, Stage 2000 (Euro 3);
 - veicoli commerciali pesanti (massa superiore a 3,5 t, classificati N2 e N3 secondo il Codice della strada): Direttiva 1999/96/EC, Stage I (Euro III);
 - macchinari mobili equipaggiati con motore diesel (non-road mobile sources and machinery, NRMM: elevatori, gru, escavatori, bulldozer, trattori, ecc.): Direttiva 1997/68/EC, Stage I.
- d) Per quanto riguarda il rumore nella fase di esercizio, le valutazioni prodotte si basano su specifiche simulazioni teoriche degli scenari ante-operam, post-operam eseguite con software dedicato che implementa il modello CNOSSOS. Gli scenari post-operam sono eseguiti inserendo in ingresso i flussi veicolari che sono stati dedotti dalla relazione trasportistica della sezione "stato di progetto" proiettati all'anno 2033, ipotizzando un incremento annuo dello 0.5%. Dai risultati si evince che per conseguire il rispetto dei limiti di legge presso tutti i ricettori individuati è necessaria l'installazione di barriere acustiche di altezza variabile da 3 m a 5 m. Si evidenzia che alcuni tratti di barriera alta 5 m sono previsti in stretta vicinanza ai ricettori e per uno di questi tratti è previsto anche un modulo diffrattore aggiuntivo di ulteriori 2 m inclinato a 45° (per un'altezza totale di circa 6,5 m). Si ritiene necessario che sia valutata la fattibilità di tali interventi, anche in relazione ad altre tipologie di impatti (si veda in particolare quanto disposto dall'art. 6 del D.P.R. 142/2004 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447").
- e) Per il rumore nella fase di cantiere, la documentazione riporta una dettagliata descrizione di tutte le azioni di mitigazione proposte sia di quelle logistico/organizzative sia della struttura e dimensionamento delle barriere mobili: di tutte queste indicazioni dovrà essere tenuto conto in corso di elaborazione del progetto esecutivo delle opere. Inoltre, è specificato che l'apertura di ogni area di lavoro del cantiere deve essere preceduta da una specifica valutazione dell'impatto acustico, redatta secondo le indicazioni del D.G.R. Toscana n. 857/20139, al fine di verificare la necessità di ricorrere alla richiesta di deroga come indicato dal Regolamento regionale n. 2/R/201410.
- f) Appare opportuno che gli approfondimenti acustici di cui alle precedenti lettere d) ed e) siano presentati ad ARPAT prima della conclusione del procedimento di approvazione del progetto avviato con la nota ANAS prot. n. CDG-0564054-U del 30/10/2020.

g) Le demolizioni cui si riferisce il presente progetto non riguardano il viadotto crollato, se non in piccola parte (nel punto dove il nuovo ponte si raccorda con la S.S. 330 in località Albiano): si ricorda che per tale attività dovrà essere previsto un monitoraggio adeguato come termistica e recettori.

h) Con riferimento al Piano di monitoraggio, si osserva quanto segue.

Atmosfera. Pur considerando accettabile l'individuazione dei punti di monitoraggio (ATM_01 e ATM_02), si ritiene che stante la durata dei lavori dichiarata (480 giorni), il monitoraggio nella fase CO debba rispettare quanto fissato dal D.Lgs. 155/2010 per le "misure indicative" delle polveri: «misurazione effettuata in un giorno variabile di ogni settimana dell'anno in modo tale che le misurazioni siano uniformemente distribuite nell'arco dell'anno oppure effettuata per otto settimane distribuite equamente nell'arco dell'anno» (Tabella 1, Allegato I). Perciò in linea generale le misure nella fase CO potranno essere di 2 settimane per ciascuna postazione, per ognuna delle stagioni (quindi in totale n. 8 campagne di misura, in luogo delle n. 6 indicate da ANAS). Debba comunque essere effettuata una campagna di misura di 2 settimane per ciascuna postazione anche nella fase PO, da condursi in un periodo stagionale analogo a quello in cui verrà effettuata la campagna di misura nella fase AO. Si chiede infine di esplicitare con chiarezza la soglia di intervento dopo la fine della fase OA e di dichiarare quali ulteriori presidi, rispetto a quanto dichiarato nel piano di cantierizzazione, saranno attuati se verranno raggiunte e/o superate le soglie di intervento fissate.

Rumore. Per quanto riguarda le emissioni di rumore sono previsti specifici monitoraggi durante le fasi AO, CO e PO. In particolare, per ognuna delle tre fasi sono previste rilevazioni (di 7 giorni in continua per le fasi AO e PO e di 24 ore per la fase di cantiere) in 4 postazioni di misura rappresentative di ricettori residenziali esposti. Il piano presentato può essere considerato esaustivo; tuttavia si ritiene opportuno aggiungere, almeno per la fase di cantiere, un'ulteriore postazione di misura rappresentativa dei ricettori situati in Località Bettola, più prossimi alle aree di cantiere.

Suolo. Considerato che i campionamenti di suolo nelle aree di cantiere hanno lo scopo di verificare che dopo l'uso le aree verranno restituite almeno con le medesime caratteristiche che avevano prima dell'insediamento del cantiere e tenuto conto che i cantieri sono 3, di cui uno si sviluppa in gran parte in alveo, dovrà essere prevista una verifica AO e PO di tutte le aree utilizzate. Il numero di punti minimo dovrà essere determinato sulla base dell'estensione dei cantieri stessi con le medesime impostazioni utilizzate per la caratterizzazione delle aree destinate a bonifica. Si raccomanda che venga eseguita una caratterizzazione del rifiuto per quanto riguarda lo smantellamento del ballast sul tracciato dell'ex-ferrovia e una caratterizzazione dei suoli in un intorno e con profondità adeguate.

Stazione di campionamento dello stato ecologico e chimico (Direttiva UE 2000/60), per la quale sono disponibili i dati ante opera (MAS-017). Si ritiene opportuno che:

sia effettuato un controllo dello stato ecologico e chimico dopo 6 mesi dalla conclusione dei lavori;

sia effettuato un confronto con lo stato prima dei lavori (dati scaricabili dal sito ARPAT) e nell'eventualità di un peggioramento dello stato chimico e/o ecologico siano proposte delle azioni per favorirne il recupero.

Il proponente non ha previsto monitoraggi per la torbidità, che risulterà uno dei parametri sicuramente più impattati dalle lavorazioni/movimentazioni in alveo. Si ritiene opportuno che sia valutata la possibilità di installare una centralina a valle del cantiere, sul Fiume Magra, per il monitoraggio in continuo dei solidi sospesi tramite turbidimetro e registrazione dei dati.

Dovranno essere proposte, sulla base anche del posizionamento della centralina, soglie, tempi e modalità di intervento (ad esempio: se in assenza di piogge viene superato il valore X di torbidità, i lavori di movimentazione vengono sospesi fino al rientro nei valori di torbidità accettabili e nel frattempo vengono realizzati dei fossetti temporanei per evitare che l'acqua dilavi l'area oggetto di intervento). Si chiede di comunicare le specifiche ed i prodotti utilizzati nella realizzazione dei pali e micropali in alveo per le pile del ponte.

Dovranno essere assicurati comportamenti e opere preventive alla salvaguardia delle acque e dei sedimenti in alveo.

(la presente prescrizione è soggetta a verifica di ottemperanza ed a controllo a cura di Arpat, che ne comunicherà gli esiti anche alla Regione Toscana ed al Ministero Ambiente)

7. Ulteriori indicazioni.

a) Si ritiene opportuno raccomandare quanto segue al proponente:

- l'adozione nel capitolato di appalto delle linee guida redatte da Arpat "Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale" del gennaio 2018;

- evitare la sovrapposizione temporale delle attività di demolizione del ponte crollato con le attività di costruzione previste dal progetto in esame, al fine di evitare impatti cumulativi significativi in termini di rumore e polveri.

b) Si ritiene necessario ricordare quanto segue al proponente:

- nell'ambito dei piani di sicurezza di cui al d.lgs. 81/2008, prendere in esame, tra l'altro, i rischi e le misure di prevenzione relativi ai lavori da svolgersi in prossimità di linee elettriche, di infrastrutture di trasporto, di condotte del gas nonché in aree a pericolosità idraulica e geomorfologica. Adottare misure per evitare l'accesso dei non addetti alle aree di cantiere;
- le disposizioni del regolamento di cui al D.P.G.R. n. 46/R/2008, art.40ter, relative alla corretta gestione delle acque meteoriche dilavanti le aree di cantiere;
- 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;
- le buone pratiche nella realizzazione e gestione delle opere idrauliche di cui alla d.g.r. n.1315 del 28.10.2019.