



GRUPPO FS ITALIANE

ANAS S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Cap. Soc. € 2.269.892.000,00 - Iscr. R.E.A. 1024951 - P.IVA 02133681003 - C.F. 80208450587
Sede legale: Via Monzambano, 10 - 00185 Roma - Tel. 06 44461 - Fax 06 4456224
Sede Compartimentale: Viale dei Mille, 36 - 50131 Firenze - Tel. 055.56401 - Fax. 075.573497
Pec: anas.toscana@postacert.stradeanas.it

STRUTTURA TERRITORIALE TOSCANA - AREA GESTIONE RETE

S.S.330 – Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422 STRALCIO 2 – PROGETTO DEL NUOVO PONTE E DELLE OPERE COMPLEMENTARI

PROGETTO ESECUTIVO

COD. ACMSFI00586

PROGETTAZIONE:

MANDATARIA:



MANDANTE:



MANDANTE:

MATILDI+PARTNERS

IL RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE:

Ing. Filippo Busola – TECHNITAL
Ordine Ingegneri Provincia di Verona al n. A2165

IL GEOLOGO:

Dott. Geol. Emanuele Fresia – TECHNITAL
Ordine dei Geologi Regione Veneto – n. 501/A

IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:

Geom. Stefano Caccianiga – POLITECNICA
Collegio Geometri Provincia di Firenze n.3403/12

VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO:

Ing. Giocchino Del Monaco

VISTO: IL DIRETTORE PER L'ESECUZIONE DEL CONTRATTO

Ing. Mirko Fagioli

PROTOCOLLO:

DATA:

IL PROGETTISTA:

COORDINAMENTO PROGETTAZIONE, PROGETTAZIONE STRADALE, GEOTECNICA E RAPPORTI CON ENTI:
Ing. Luciano Viscanti (Politecnica)–Ordine ingegneri Prov. Firenze n.5709

STRUTTURE:

Ing. Carlo Vittorio Matildi (Matildi+P)–Ord. ingegneri Prov. Bologna n.6457/A

IDROLOGIA ED IDRAULICA:

Ing. Alessandro Cecchelli (Politecnica)–Ord. ingegneri Prov. Grosseto n.760

AMBIENTE E PAESAGGIO:

Arch. Maria Cristina Fregni(Politecnica)–Ord. Architetti Prov.Modena n. 611

CANTIERIZZAZIONE E FASI ESECUTIVE:

Geom. Stefano Caccianiga–(Politecnica)–Collegio geometri Firenze n.3403/12

ACUSTICA:

Ing. Claudio Pongolini–Ord. Ing. Prov.Modena sez.A n. 1198, iscrizione nell'Elenco Nazionale dei Tecnici Competenti in Acustica n. 5975

00 – ELABORATI GENERALI

Ottemperanza alle prescrizioni definite nel Parere di non assoggettabilità a VIA (DEC nr. 29 del 27/01/2021 – Parere CTVA n. 146 del 11 gennaio 2021)

CODICE PROGETTO		NOME FILE		PROGR. ELAB.	REV.	SCALA:
PROGETTO	LIV. PROG.	N. PROG.	0008_T00EG00GENET01A	0008		
MSFI137	P	2001	CODICE ELAB. T00EG00GENET01		A	
D						
C						
B						
A	EMISSIONE	02/2021	POLITECNICA	D.Corsini	M.C.Fregni	F.Busola
REV.	DESCRIZIONE	DATA	SOCIETA'	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

INDICE

1	PREMESSA.....	3
2	INQUADRAMENTO DEL PROGETTO	6
2.1	PRINCIPALI CARATTERISTICHE DELLE OPERE	6
2.1.1	Il nuovo ponte	6
2.1.2	Viabilità principale – Variante della SS 62	7
2.1.3	Viabilità secondaria	8
2.2	LE INTERSEZIONI	9
2.2.1	Intersezione a rotatoria tra la S.S. 62 e la S.S. 330	9
2.2.2	Miglioramento dell’intersezione esistente tra “S.S.62” e “Via Nuova”	10
2.2.3	Intersezione tra la viabilità secondaria e la S.S 62	11
2.3	SEZIONI TIPO	12
2.3.1	Viabilità principale – Variante della SS 62	12
2.3.2	Il nuovo ponte	13
2.3.3	Viabilità secondaria	13
2.4	OPERE D’ARTE	14
2.4.1	Attraversamento su Canale Lunense	14
2.4.2	Opere di sostegno	15
2.4.3	Altre opere minori	15
3	CRONISTORIA DELL’ITER AUTORIZZATIVO	17
4	COERENZA DEL PROGETTO ESECUTIVO CON IL PROGETTO DI FATTIBILITA’ TECNICA ED ECONOMICA SOTTOPOSTO A VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA’ A VIA	21
4.1	CONFRONTO ED ANALISI DELLE SOLUZIONI PROGETTUALI	21
4.1.1	Il nuovo ponte	21
4.1.2	La rotatoria di innesto della SS 330 sulla SS 62	22
4.1.3	La viabilità secondaria	23

4.1.4	L'innesto del nuovo ponte e delle opere complementari lato Albiano.....	24
4.1.5	Gli interventi di inserimento ambientale	27
4.1.6	Il Piano di Monitoraggio Ambientale	28
5	OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI CONTENUTE NEL PARERE V.I.A. NR. 146 DEL 11/01/2021 DELLA CTVA DEL MATTM	32
5.1	Prescrizione nr. 1	32
5.2	Prescrizione nr. 2	36
5.3	Prescrizione nr. 3	36
5.4	Prescrizione nr. 4	40
5.5	Prescrizione nr. 5	48
5.6	Prescrizione nr. 6	58
5.7	Prescrizione nr. 7	59
5.8	Prescrizione nr. 8	62
5.9	Prescrizione nr. 9	63
5.10	Prescrizione nr. 10	65
5.11	Prescrizione nr. 11	69
6	ALLEGATI.....	83

1 PREMESSA

Il progetto “ACMSFI00586 - S.S.330 - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422” è legato alla necessità di ricostruire l’opera di attraversamento del Fiume Magra in seguito al crollo del ponte esistente, avvenuto in data 8 Aprile 2020. Oltre alla realizzazione del nuovo ponte è prevista una variante all’asse viario esistente SS62 e la realizzazione di una nuova viabilità locale per permettere l’accesso dalla variante al borgo Stazione di Capriogliola-Albiano.



Inquadramento del progetto su ortofoto

La presente Relazione è redatta a corredo del Progetto Esecutivo al fine di avviare, presso l’Ente competente, la procedura di Verifica di Ottemperanza di cui all’art. 28 del d.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

La presente relazione da riscontro al quadro prescrittivo contenuto nel parere di esclusione dalla procedura di VIA rilasciato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e dal Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, con Decreto Direttoriale n. 29 del 27 gennaio 2021 (Allegato Parere CTVA nr. 146 del 11 gennaio 2021).

Contestualmente, la relazione verifica la coerenza del progetto Esecutivo con il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA, al fine di fornire all'Ente competente tutti gli elementi necessari a comprovare che le ottimizzazioni apportate, anche derivanti da specifiche prescrizioni e richieste di Enti, non sono riconducibili a modifiche sostanziali sotto l'aspetto ambientale.

Il progetto esecutivo, infatti, ha recepito, oltre alle prescrizioni riportate nel parere di compatibilità ambientale, anche le prescrizioni emerse a conclusione della Conferenza dei Servizi del 29/01/2021 (cfr. Determinazione motivata di conclusione della Conferenza di Servizi prot. CDG-65647-U del 03.02.2021, allegata).

Le principali modifiche progettuali intervenute a seguito delle specifiche richieste degli Enti in sede di Conferenza dei Servizi sono di seguito sintetizzate:

- Rotazione delle pile nel verso della corrente;
- Impalcato - Passaggio da sistema strutturale a travata continua con reticolare in pila a sistema a travata continua con graticcio;
- Riduzione del diametro della rotatoria da 40 m a 32 m;
- Rettifica del tracciato stradale del nuovo ponte con eliminazione del raccordo circolare nel tratto terminale lato Caprigliola;
- Modifica sbarco lato Albiano dei percorsi ciclo-pedonali presenti sul nuovo ponte;
- Nuovo tracciato della viabilità locale per accesso al tratto dismesso della SS 62 a seguito della realizzazione della variante.

Parte integrante della presente relazione sono i seguenti elaborati:

- 0009_T00EG00GENRE02A - Quadro sinottico delle prescrizioni
- 0010_T00EG00GENCO03A - Planimetria di confronto tra Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica e Progetto Esecutivo

- 0011_T00EG00GENCO04A - Planimetria sinottica di ottemperanza
- 0801_T00MA00AMBRE01A – Piano di Monitoraggio Ambientale
- 0802_T00MA00AMBPL01A – Planimetria ubicazione punti di monitoraggio e campionamento
- 1202_T00CA00CANRE02A – Piano Ambientale della Cantierizzazione
- 0601_T00IA00AMBRE01A – Interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale – Relazione descrittiva
- 0603_T00IA00AMBET02A – Interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale – Piano di manutenzione opere a verde
- 0604_T00IA00AMBPL01A – Interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale – Planimetria degli interventi

Sono inoltre allegati in calce alla relazione i seguenti documenti:

- Verbale di chiusura della Conferenza dei Servizi sul Progetto Definitivo

2 INQUADRAMENTO DEL PROGETTO

Il presente progetto si articola in una serie di interventi di cui la realizzazione del nuovo ponte sul Fiume Magra in luogo di quello crollato, ne costituisce il cuore/il perno; ad esso le opere complementari sono strettamente legate per migliorare le viabilità di interesse nazionale (SS 330 e SS 62) e per riqualificare le aree adiacenti agli insediamenti abitativi presenti in prossimità del fiume, sia lato Albiano sia lato Caprigliola.

Oltre alla nuova opera d'arte, sono previsti i seguenti interventi:

- Variante alla s.s.62 per eliminare le criticità di tracciato in corrispondenza dell'attuale sottopasso ferroviario esistente; nell'ambito del presente intervento è prevista anche la realizzazione di nuova viabilità locale per accesso a fondi privati altrimenti interclusi dalla realizzazione della variante stessa
- Nuova intersezione a rotatoria tra la s.s.330 e la s.s.62.
- 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.

2.1 PRINCIPALI CARATTERISTICHE DELLE OPERE

2.1.1 Il nuovo ponte

L'asse di progetto del nuovo Ponte sul Magra, si sviluppa da Ovest verso Est per una lunghezza complessiva di circa 381 m, di cui 288 ne costituiscono l'impalcato. Il nuovo ponte scavalca il sedime del fiume Magra con quattro campate con scansione di luci 54 m + 90 m + 90 m + 54 m per una lunghezza complessiva di 288 m al netto dei retrotrave, con schema statico a trave continua.

La sezione trasversale prevede una carreggiata stradale costituita da due corsie di larghezza pari a 3.50 m, completate da banchine di larghezza pari a 1.25 m, cordoli che ospitano i guard-rail di larghezza pari a 0.75 m, oltre che due piste ciclopedonali poste su entrambi i lati per una larghezza complessiva pari a 16.90 m.



2.1.2 Viabilità principale – Variante della SS 62

L'esistente SS62 "della Cisa" è caratterizzata da un andamento plano-altimetrico e da una sezione trasversale che non permette il transito simultaneo di mezzi pesanti nelle due direzioni. Inoltre, l'attuale intersezione con il ponte sul Magra risulta essere dismessa causa crollo del ponte stesso in data 08 Aprile 2020. L'andamento planimetrico della SS62 a monte di tale intersezione si presenta particolarmente tortuoso, con una doppia curva con raggi molto ridotti e con andamento altimetrico variabile per la necessità di sottopassare la ferrovia Pontremolese attualmente dismessa. La sezione tipo esistente presenta mediamente una piattaforma pavimentata di larghezza variabile da circa 7,00 m a circa 7,50 m.

La soluzione di progetto, maturata a seguito dell'analisi di più alternative, consiste nella realizzazione di un nuovo asse stradale della lunghezza complessiva di 330 m ca. La nuova strada, appartenente alla categoria C2 secondo la classificazione fornita dalla norma (D.M. 05/11/2001), avrà una sezione trasversale complessivamente ampia 9,50m, con corsie e banchine rispettivamente ampie 3,50 m e 1,25 m.

Dal punto di vista planimetrico il tracciato di progetto della variante SS62 si sviluppa da Sud in direzione Nord per una lunghezza complessiva di circa 330 m, a partire da un tratto in rettilineo da intendersi come elemento di cucitura con il tracciato esistente.

Seguono dunque due curve consecutive di verso opposto che, di fatto, generano un flesso stradale con rettilineo intermedio. Rispetto alla configurazione esistente il tracciato di progetto ammette raggi di curvatura più ampi che consentono l'iscrizione anche di mezzi pesanti senza dover bloccare il transito nelle direzioni opposte e, allo stesso tempo, di salvaguardare i vincoli fisici presenti lungo il

tracciato (edifici esistenti e in particolare il fabbricato viaggiatori esistente della linea ferroviaria dismessa).



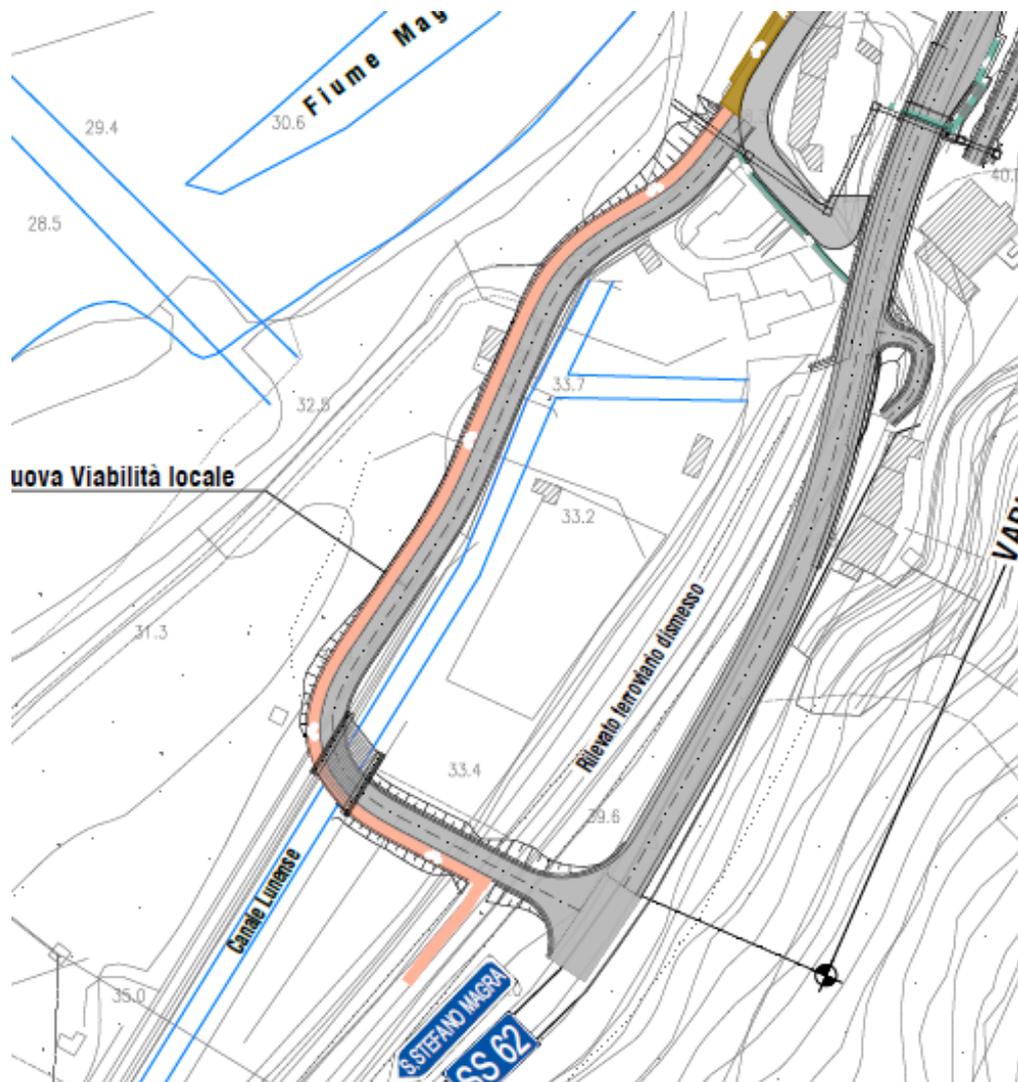
2.1.3 Viabilità secondaria

Sul lato Ovest del nuovo asse viario è prevista la realizzazione di una strada vicinale per la rilocalizzazione degli accessi privati che insistono sulla sede della SS62 che rimane interclusa dall'intersezione a rotatoria.

In particolare, l'intervento prevede la riqualificazione di un tratto stradale esistente e la realizzazione di una intersezione a precedenza con il nuovo asse stradale della SS62. La strada di servizio avrà una sezione tipo costituita da corsia e banchina di larghezza pari rispettivamente a 2.75 m e 0.50 m.

Separatamente dalla sede stradale, tramite cordolo di 0.50 m, è prevista la realizzazione di una pista ciclopedonale di larghezza pari a 2.50 m. La nuova viabilità locale confluirà nella viabilità principale (SS62) attraverso una intersezione a precedenza.

Il tracciato di progetto dal lato Nord si raccorda con l'esistente SS 62 tramite uno svincolo a precedenza, procedendo verso Sud per circa 95 m mantenendo lo stesso andamento della viabilità esistente che sarà dunque oggetto di riqualificazione.

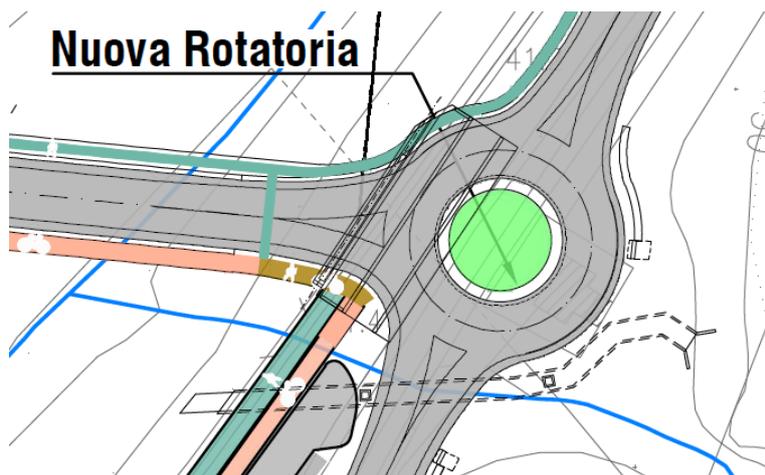


Planimetria viabilità secondaria

2.2 LE INTERSEZIONI

2.2.1 Intersezione a rotatoria tra la S.S. 62 e la S.S. 330

Rispetto all'intersezione a T esistente, la soluzione a rotatoria comporta notevoli benefici in termini di sicurezza e funzionalità, consentendo di ridurre notevolmente i punti di conflitto all'intersezione e smaltire elevati flussi di traffico rendendo quindi la circolazione veicolare più fluida. Tale soluzione è particolarmente adatta per intersezioni tra strade con uguale livello gerarchico, come il caso in esame. Si ritiene opportuno ricordare che con il ponte (crollato) in esercizio, il tratto terminale della s.s. 330 era costantemente interessato da code di veicoli dovute al mancato assorbimento da parte della s.s.62 sia in occasione di gestione dell'intersezione con impianto semaforico sia con la sola segnaletica stradale. Inoltre, la geometria della rotatoria consente l'inserimento di attraversamenti pedonali e ciclabili incrementando il livello di sicurezza dell'“utente debole” della strada sfruttando le isole spartitraffico come “salvagente stradale”. Nel caso in esame si prevede infatti l'inserimento di attraversamenti ciclabili sui rami Nord ed Ovest dell'intersezione. Sotto l'aspetto propriamente tecnico, il progetto prevede la realizzazione di una intersezione a rotatoria di tipo “compatta” secondo la classificazione delle rotatorie fornite dalla vigente norma (D.M. 19/04/2006). La rotatoria è caratterizzata da un Diametro Esterno pari a 32 m. La sezione tipo adottata per l'anello rotatorio è composta da una corsia da 7,00 m e una banchina esterna pari a 1,00 m. I tre rami di intersezione sono previsti a singola corsia di larghezza pari a 3,50 m in entrata e 4,50 m in uscita, nel rispetto del D.M. 19/04/2006.



Planimetria nuova intersezione a rotatoria SS62 – SS330

2.2.2 Miglioramento dell'intersezione esistente tra “S.S.62” e “Via Nuova”

Il progetto prevede il miglioramento dell'intersezione esistente e migliora fortemente le condizioni di livello di servizio per la viabilità di accesso a Caprigliola (Strada comunale Via Nuova). L'intervento

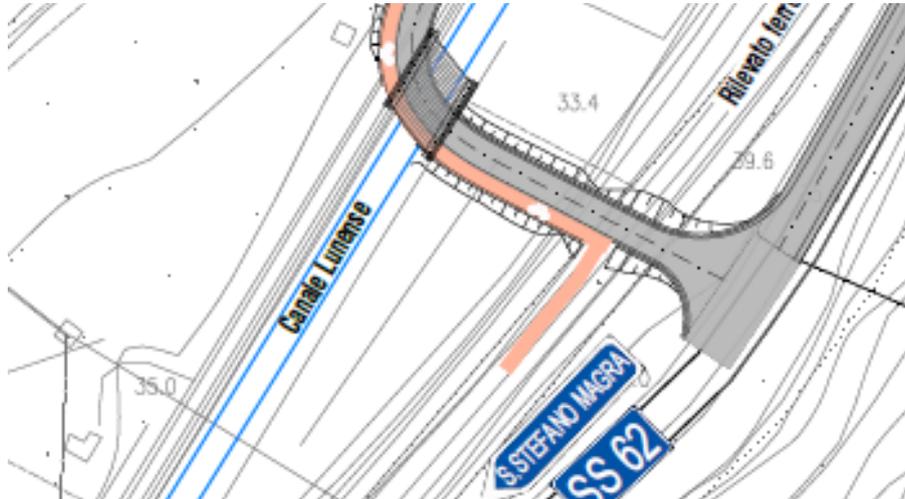
risolve solo parzialmente l'accessibilità all'abitato, in quanto non ha lo scopo di riqualificare l'intera viabilità Comunale ma solo di migliorarne l'accessibilità. Il bacino d'utenza effettivamente espresso risulta modesto e comunque non generatore di condizioni critiche in termini di deflusso. L'impatto paesaggistico generato dal paramento di sostegno di notevole altezza è da porre in relazione al reale miglioramento delle condizioni di sicurezza dell'intersezione.



Intersezione tra S.S. 62 e Via Nuova

2.2.3 Intersezione tra la viabilità secondaria e la S.S 62

Per connettere la viabilità locale con la S.S. 62 si prevede la realizzazione di una intersezione a "T", prevedendo per la viabilità secondaria flussi veicolari modesti.

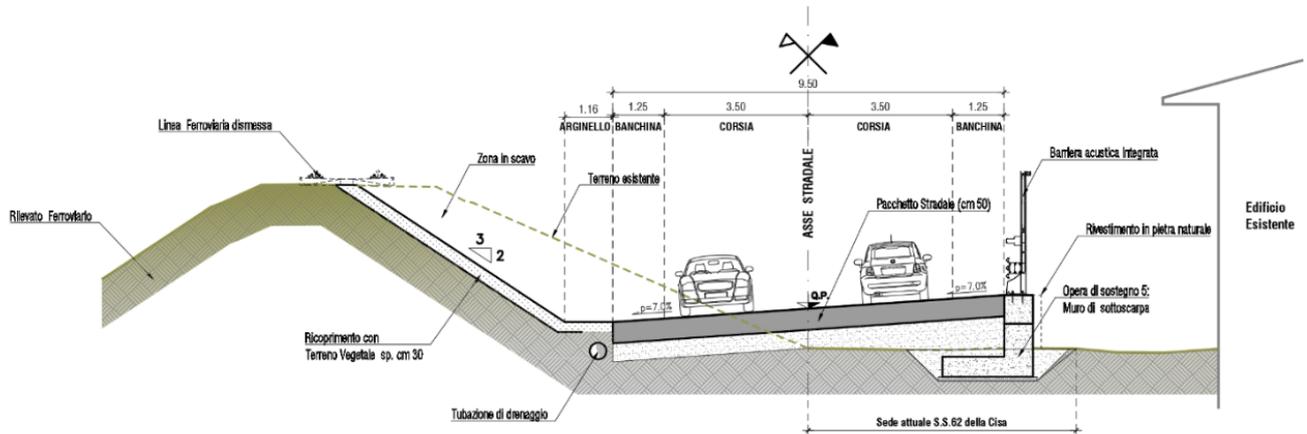


Intersezione tra viabilità secondaria e SS62

2.3 SEZIONI TIPO

2.3.1 Viabilità principale – Variante della SS 62

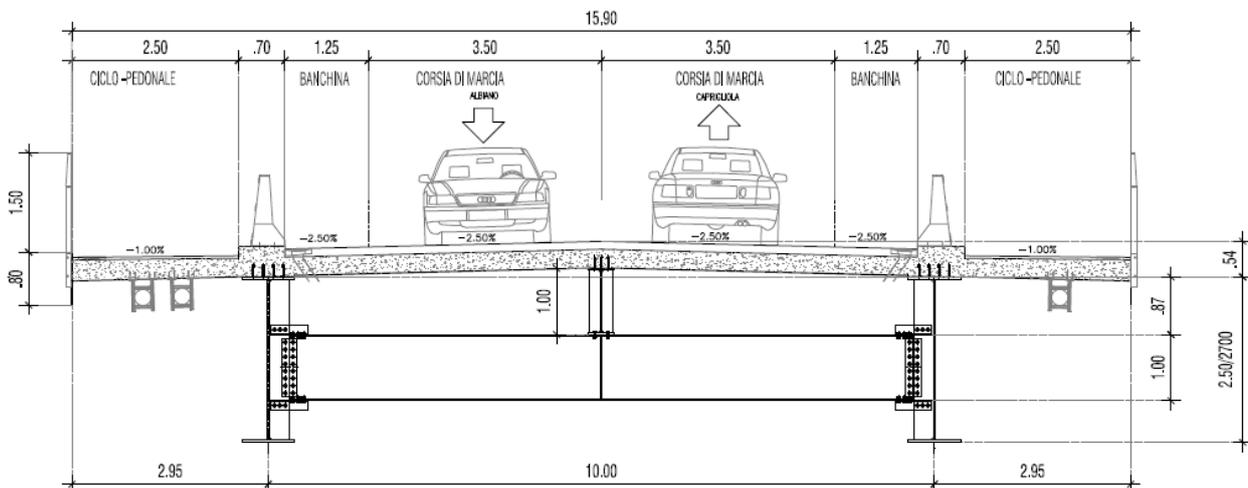
In termini di sezioni tipo la variante SS62 è conforme alla categoria C2 prevista nel D.M. 05/11/2001, caratterizzata da un intervallo della velocità di progetto compreso tra 60 e 100 km/h. La piattaforma risulta costituita da due corsie di marcia oltre alle banchine. Le due corsie hanno larghezza pari a 3.50 m con banchine di larghezza pari a 1.25 m, per una larghezza complessiva della piattaforma pari a 9.50 m, esclusi gli elementi marginali. La pendenza trasversale della piattaforma è pari a 2.50% verso l'esterno per ciascuna corsia nei tratti in rettilineo, mentre nei tratti in curva circolare è pari al 7% verso l'interno della curva per ambedue le corsie, come indicato dal D.M. 05/11/2001 per i valori di raggi di curvatura adottati nel caso in oggetto. Anche la viabilità del nuovo ponte rientra nella categoria stradale C2 definita dal D.M. 05/11/2001 e presenta, dunque, i medesimi limiti di velocità di progetto e pendenza trasversale e longitudinale precedentemente descritti.



Sezione Tipologica SS62 – Tratto a mezza costa

2.3.2 Il nuovo ponte

Anche la viabilità del nuovo ponte rientra nella categoria stradale C2 definita dal D.M. 05/11/2001 e presenta, dunque, i medesimi limiti di velocità di progetto e pendenza trasversale e longitudinale precedentemente descritti PER LA SS 62.

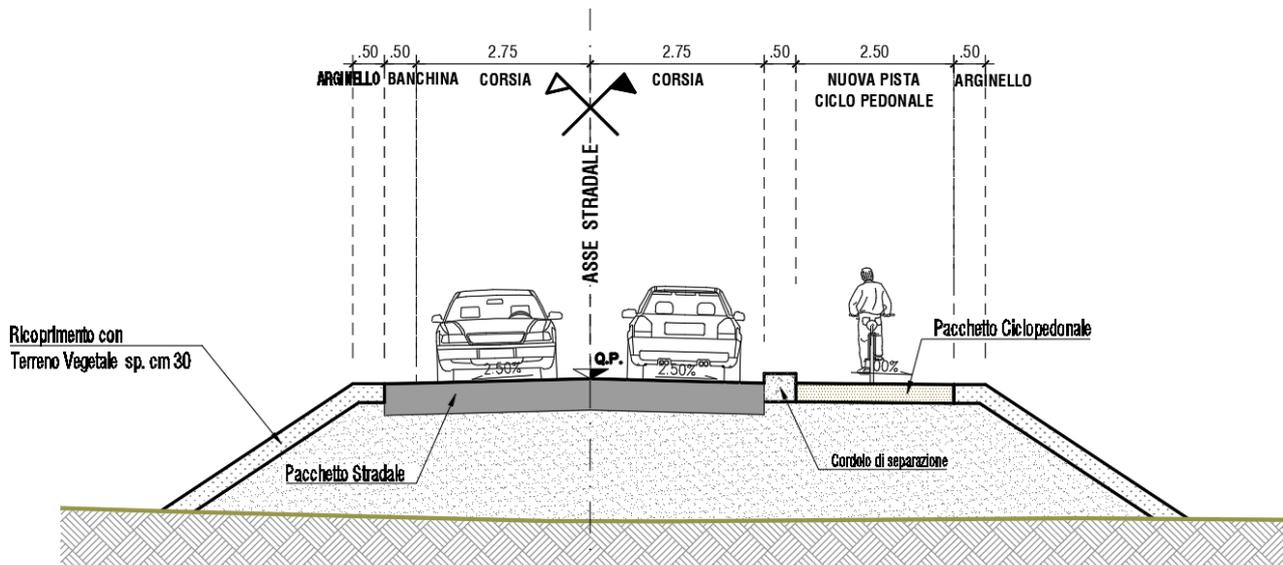


Sezione Tipologica nuovo ponte sul Magra

2.3.3 Viabilità secondaria

La viabilità secondaria si configura come strada di tipo F Locale, la cui piattaforma risulta costituita da due corsie di marcia oltre alle banchine. Le due corsie hanno larghezza pari a 2.75 m con banchine di larghezza minima pari a 0.50 m. La pendenza trasversale della piattaforma è pari a 2.50% verso l'esterno per ciascuna corsia nei tratti in rettilineo, mentre nei tratti in curva circolare è pari al 3.50%

verso l'interno della curva per ambedue le corsie, come indicato dal D.M. 05/11/2001 per i valori di raggi di curvatura adottati nel caso in oggetto. Lato fiume Magra la strada locale sarà affiancata dalla nuova pista ciclo-pedonale, di larghezza pari a 2.50 m. Quest'ultima sarà fisicamente separata dalla viabilità stradale tramite un cordolo di larghezza pari a 0.50 m e altezza di 0.15 m.



Sezione Tipologica viabilità secondaria

2.4 OPERE D'ARTE

2.4.1 Attraversamento su Canale Lunense

La strada locale, resa necessaria per il mantenimento della continuità della circolazione veicolare in accesso ai fondi privati situati in fregio all'argine sinistro del F. Magra e che attualmente accedono direttamente sulla sede della S.S. n°62, che rimarrebbero altresì interclusi dalla variazione di tracciato introdotta in miglioramento dell'andamento dell'asse di progetto è costituita da un nuovo corpo stradale, che "taglia" l'attuale rilevato della ferrovia dismessa e si collega alla viabilità esistente di distribuzione ai fondi con una sezione di larghezza di 6.5 m (0.5+2.75+2.75+0.5), oltre una pista ciclabile di larghezza pari a 2.5 m (lato ciclabile, in luogo della banchina è presente un cordolo invalicabile di larghezza 50 cm).

Al fine di realizzare il collegamento descritto, la nuova viabilità deve necessariamente sovrappassare un canale irriguo, a flusso regolato, che fuoriesce dalla galleria idraulica ad Est dell'intervento. Il

sovrappassaggio del canale irriguo è sviluppato mediante un'opera di attraversamento in c.c.a a travi prefabbricate e getto di completamento, di luce prossima ai 12 m.

La larghezza massima dell'impalcato è di m 9 metri. L'impalcato è costituito da travi prefabbricate affiancate alte 40 cm e larghe 50 cm, con soletta di solidarizzazione di 20 cm. Tale impalcato è appoggiato su due spalle fondate ognuna su paratie di pali aventi diametro 60cm e lunghezza 12m.

2.4.2 Opere di sostegno

Sono previste in progetto una serie di opere di sostegno da realizzarsi sia lungo l'attuale S.S. N°62 della Cisa e sia in prossimità della nuova opera d'arte.

In particolare, sono previste n°8 opere d'arte, così suddivise:

- Opera 1 – berlinese multi tirantata da realizzarsi in prossimità dello svincolo tra via Nuova e l'attuale S.S. n°62 in direzione Caprigliola, con funzione di messa in sicurezza dell'intersezione;
- Opera 2 e 3 – paratia di pali multi tirantata in prossimità della rotatoria di progetto, lato monte
- Opera 4 - paratia di pali con funzione sia di sostegno che di sorreggere la barriera antirumore di altezza 6.50 m
- Opera 5 – muro di sottoscampa posto al margine strada con funzione di sorreggere la barriera integrata (guard rail + antirumore)
- Opera 6 - paratia di pali posta in prossimità dell'ex stazione di Caprigliola-Albiano con funzione sia di sostegno che di sorreggere la barriera antirumore di altezza 5.00 m
- Opera 7 – muro di sottoscampa posto al margine strada con funzione di sorreggere la barriera integrata (guard rail + antirumore)
- Opera 8 – muri di sottoscampa previsti in prossimità della Spalla del nuovo viadotto lato Albiano, a proseguo dei muri andatori della spalla stessa.

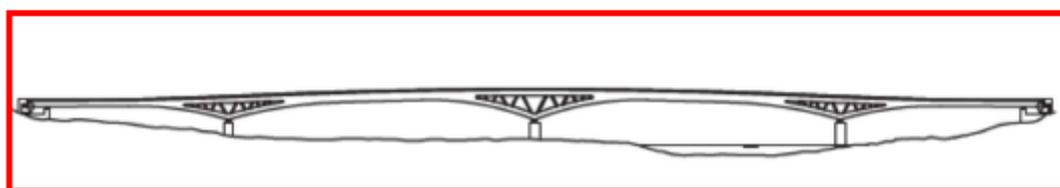
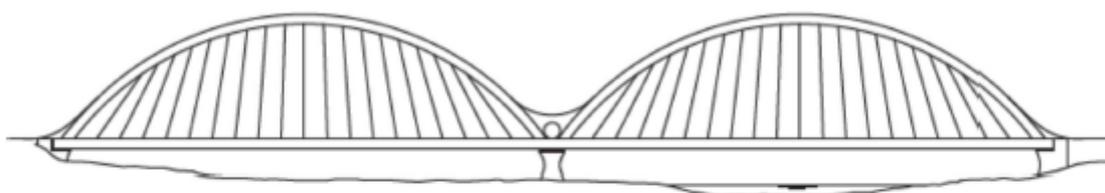
2.4.3 Altre opere minori

Oltre alla struttura di attraversamento stradale del canale Lunense ed alle opere di sostegno, sono annoverate tra le opere d'arte minori:

- sottopasso pedonale e relative rampe di accesso per dare continuità di percorso alla fermata del TPL posizionata ad ovest del tracciato stradale in variante. La struttura è costituita da uno scatolare di dimensioni interna 2.5 x 2.5 m e spessore di solette e piedritti pari a 30 cm.
- tombino idraulico in corrispondenza dell'interferenza tra la linea d'acqua (fiume 16141) e la nuova viabilità di progetto (variante s.s. 62 e rotatoria) con sezione rettangolare e dimensioni interna pari a 2.5 x 3 m (b x h).
- tombino idraulico in adiacenza al sottopasso pedonale in corrispondenza di impluvio naturale per il quale viene adottato un tombino circolare di diametro 1000 mm
- struttura di fondazione per barriere acustiche (opera di sostegno o cordolo su pali). Sono previste anche barriere acustiche integrate con barriera di sicurezza stradale.

3 CRONISTORIA DELL'ITER AUTORIZZATIVO

Per la definizione e la scelta della struttura del ponte, Anas ha presentato in data 14/05/2020 al Presidente della Regione Toscana, Dott. Enrico Rossi (CDG-P.0241648.14-05-2020) un concept architettonico prevedendo 4 possibili soluzioni.



Delle quattro elaborate, la prima e la terza si riferivano a soluzioni ad arco che si inseriscono nell'ambiente in modo deciso e moderno mentre la seconda e la quarta, pur nella raffinatezza di linea, erano più vicine alla filosofia minimalista. In particolare la seconda molto simile al ponte crollato.

Nell'incontro convocato dal Commissario, Dott. Enrico Rossi, in data 11/09/2020 nel quale sono stati coinvolti i principali Enti Competenti, dal Comune alla Provincia, la Soprintendenza, il Provveditorato per le Opere Pubbliche, la Regione con i vari Settori, ecc... sono state esposte varie soluzioni di

tracciato, trasmesse in pari data ai Partecipanti con richiesta di esprimere la propria preferenza (CDG-0458010-P del 11/09/2020).



Opzione 1



Opzione 2



Opzione 3

Il successivo incontro convocato dal Commissario, Dott. Enrico Rossi, tenutosi presso la Presidenza della Regione Toscana in data 22 Settembre 2020 si è concluso con l'emissione di un verbale riportante che la soluzione da preferire per il ponte sia quella rappresentata al n.1, ovvero la soluzione progettuale con ad asse rettilineo.

In data 26/10/2020 (prot. CDG-U.0549447.26-10-2020) è stata presentata "Istanza per l'avvio del procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.19 del D.Lgs. 152/2006" sulla base di uno Studio Preliminare Ambientale.

Nelle more della conclusione del procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA, dopo aver redatto il Progetto Definitivo, in data 30/10/2020 (prot. CDG-0564054-U del 30.10.2020), è stata convocata la Conferenza di Servizi decisoria ai sensi dell'art. 14, comma 2, legge n. 241/1990 e s.m.i. in forma simultanea e in modalità sincrona (art. 14 ter legge n. 241/1990). Tenutasi in data 13.11.2020 con acquisizione dei pareri da parte degli Enti Competenti, allegati al verbale di CdS (prot. n. U.0613946.19-11-2020), è stata sospesa in pari data.

Con nota di cui Prot. I.0643680.02.12.2020, in data 01.12.2020, il MATTM ha richiesto il progetto definitivo oggetto della Conferenza di Servizi; trasmesso in data 04/12/2020 (prot. U.0651599.04-12-2020 e pubblicato in data 14/12/2020.

In data 22/01/2021 (prot. U.0039402.22-01-2021) è stata convocata, per il giorno 29.01.2021, la Riapertura e Chiusura della Conferenza di Servizi decisoria ai sensi dell'art. 14, comma 2, legge n. 241/1990 e s.m.i. in forma simultanea e in modalità sincrona (art. 14 ter legge n. 241/1990).

In data 27/01/2021 è stato pubblicato dal MATTM il parere con protocollo R.0000029, con cui è stata decretata "l'esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto "S.S. 330 "di Buonviaggio" Lavori di ricostruzione del ponte sul Fiume Magra al km 10+422"... subordinata al rispetto delle condizioni ambientali [...].

In data 29/01/2021 si è chiusa la CdS con acquisizione dei pareri da parte degli Enti Competenti, allegati al verbale di CdS (prot. n. U.0055947.29-01-2021).

In data 03.02.2021 (prot. CDG-65647-U del 03.02.2021), è stata trasmessa a tutti gli Enti Competenti la Determinazione motivata di conclusione della Conferenza di Servizi ai sensi dell'art.14-quater Legge n. 241/90, comma 1.

4 COERENZA DEL PROGETTO ESECUTIVO CON IL PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA SOTTOPOSTO A VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA

4.1 CONFRONTO ED ANALISI DELLE SOLUZIONI PROGETTUALI

Per il Progetto Esecutivo (PE) del nuovo ponte sul Magra e delle opere complementari, le scelte sono state effettuate in continuità con quanto previsto nella versione progettuale del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE), identificabile con il progetto valutato in sede Verifica di Assoggettabilità a VIA.

Tuttavia, nella presente fase di progettazione esecutiva, si è reso necessario e opportuno apportare alcune ottimizzazioni progettuali al fine di recepire le prescrizioni contenute nel DEC/VIA n. 29 del 27 gennaio 2021 e presentate dagli Enti in sede di Conferenza di Servizi nelle sedute del 13/11/2020 e 29/01/2021 (cfr. Determinazione motivata di conclusione della Conferenza di Servizi prot. CDG-65647-U del 03.02.2021, allegata).

Dalla sovrapposizione dei tracciati del PFTE con quelli del PE emerge che il PFTE è stato oggetto di alcune ottimizzazioni. Di seguito tali ottimizzazioni vengono analizzate confrontando le soluzioni del PFTE rispetto a quelle del PE, analizzando le motivazioni per cui sono adottate e gli effetti ambientali derivanti dalle nuove scelte progettuali.

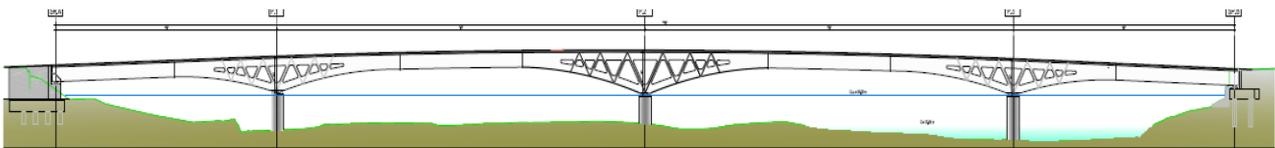
Nell'analisi che segue, il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, approvato con DEC/VIA è individuato come PFTE; il progetto sviluppato e presentato nell'attuale fase di progettazione esecutiva è invece indicato come PE.

Per un miglior confronto si veda l'elaborato "Planimetria di confronto PFTE-PE" (cod. 0010_T00EG00GENCO3A).

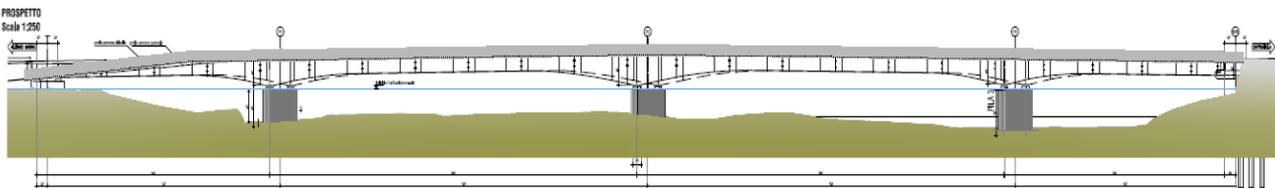
4.1.1 Il nuovo ponte

In ottemperanza alla prescrizione della Soprintendenza di *"Riduzione delle dimensioni della struttura del ponte, specie per quanto attiene all'altezza dell'impalcato.... Eliminazione della leggera curvatura del ponte nell'approdo verso Caprigliola."* e ad una accurata valutazione sull'orientamento delle pile in alveo richiesto dall'Autorità distrettuale di Bacino, il nuovo ponte ha subito i seguenti aggiornamenti progettuali:

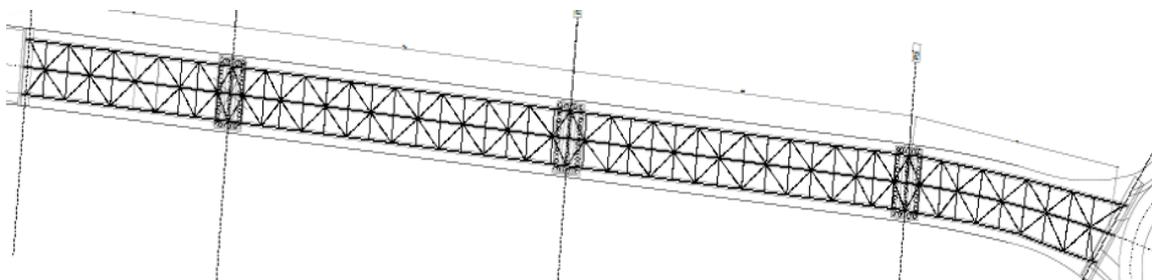
- Tracciato in rettilineo con eliminazione del tratto in curva in corrispondenza dell'arrivo sulla sponda in sinistra idraulica lato Caprigliola;
- Eliminazione della reticolare di impalcato in corrispondenza dell'appoggio sulle pile;
- Riduzione dell'altezza massima di impalcato da 7.5 m a circa 5.5 m;
- Rotazione delle pile in asse con la direzione di scorrimento della corrente.



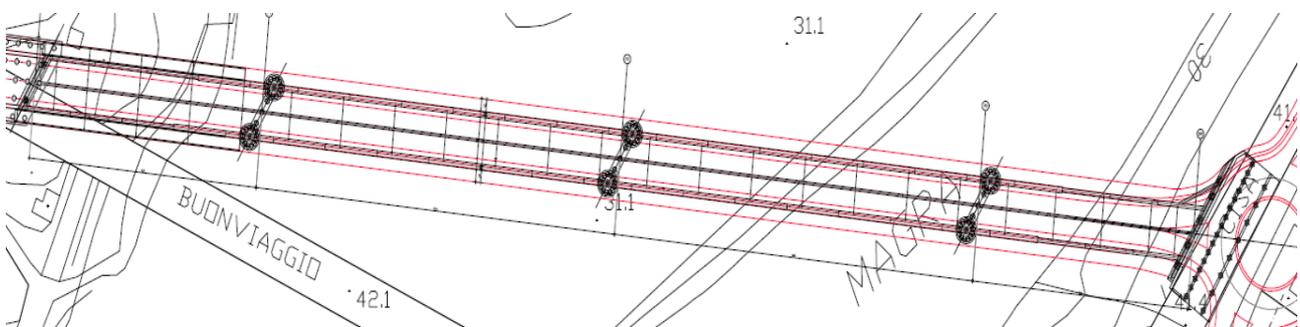
Nuovo ponte: PFTE- prospetto



Nuovo ponte: PE – prospetto



Nuovo ponte: PFTE – Pianta

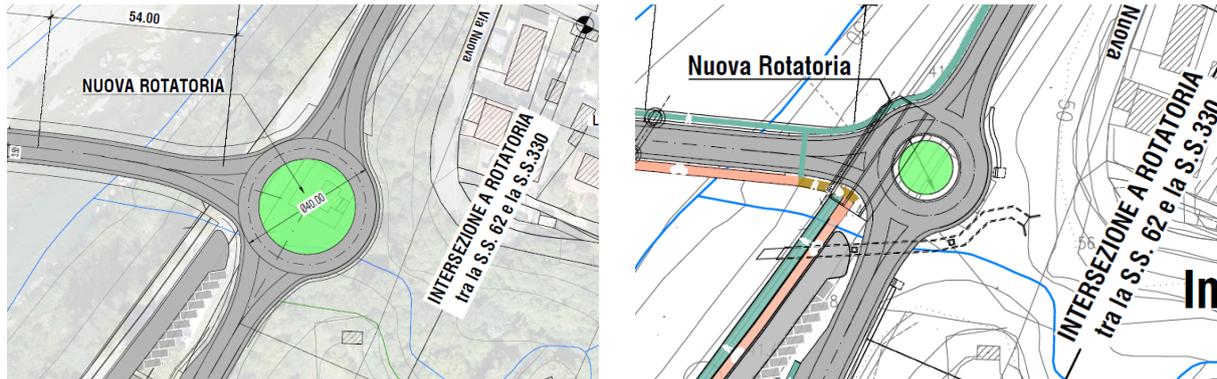


Nuovo ponte: PE – pianta

4.1.2 La rotatoria di innesto della SS 330 sulla SS 62

A seguito della richiesta della Soprintendenza è stato ridotto il diametro della rotatoria di progetto che gestisce l'intersezione stradale tra la s.s. 62 (tracciato di variante) e la s.s. 330 (nuovo ponte)

Il diametro esterno della rotatoria passa da 40 a 32 metri, di conseguenza anche le opere di sostegno sul versante subito una notevole riduzione sia in termini di estensione sia di altezza fuori terra.



Nuova rotatoria SS330-SS62: a dx tracciato di SPA - a sx tracciato di PE

4.1.3 La viabilità secondaria

L'attraversamento stradale sul Canale Lunense è stato traslato a sud del dissabbiatore per diminuire l'impatto della nuova viabilità locale con l'area più sensibile del paesaggio, ossia quella in vicinanza della vecchia presa idraulica e relativa condotta di derivazione sul Fiume Magra. Di concerto con la Soprintendenza e con il Consorzio di Bonifica ed Irrigazione del Canale Lunense, è stata concordata la nuova ubicazione dell'attraversamento stradale sul Canale, tale posizione:

- assicura anche una minore interferenza con le attività di esercizio e di manutenzione del canale consortile,
- evita la demolizione di una porzione di muro in pietra
- risolve l'interferenza con l'oliveto.

La modifica al punto di attraversamento comporta un leggero allungamento della viabilità locale, con punto di partenza sulla s.s. 62 anticipato di circa 90 metri e punto di arrivo sul tracciato della ex. Ss62 (declassato a seguito della realizzazione della variante) non variato. Il

La lunghezza totale passa da 170 m a 250 m. L'incremento interessa una strada di servizio del Canale Lunense.



A sinistra la nuova soluzione del PE che non interferisce con l'oliveto, a dx la vecchia soluzione del PFTE che invece interferiva con l'oliveto

4.1.4 L'innesto del nuovo ponte e delle opere complementari lato Albiano

Il PFTE prevedeva un approdo lato Albiano della piattaforma stradale del nuovo ponte in corrispondenza dell'attuale tracciato della s.s. 330; il percorso pedonale posizionato sul lato valle del ponte raggiungeva terra mediante una scala con doppia rampa in prossimità della spalla. Il percorso ciclabile posto sul lato di monte del ponte, si ricuciva alla viabilità esistente mediante una nuova viabilità comunale di progetto. L'eterogeneità delle soluzioni progettuali di approdo in riva destra era fortemente influenzata da 2 fattori:

- Impostazione progettuale di tenere separati i percorsi caratterizzati da utenza differenziata in linea con le più recenti linee guida in termini di flussi e sicurezza stradale;
- Lo stato dei luoghi che presenta spazi angusti. Sebbene il ponte crollato, a seguito di intervento di ampliamento (anni '90) della piattaforma di impalcato presentava 2 percorsi pedonali rialzati, il rilevato di approccio lato Albiano presentava una sezione molto stretta per sole 2 corsie (1 per senso di marcia senza banchina transitabile e senza percorsi pedonali).



Rilevato di approccio al ponte crollato: punto di ripresa fotografica lato ponte

Tale tracciato era sostanzialmente quello originario del ponte di Muggia del 1908 ed in occasione della ricostruzione dell'impalcato dopo il secondo conflitto mondiale (1946) sia in occasione dell'allargamento dell'impalcato sopra richiamata, era stato possibile migliorare tale tratto a causa di 2 piccole viabilità esistenti. Una, a valle, costituente il tracciato storico della viabilità già presente nel catasto leopoldino, l'altra a nord di più recente realizzazione, costituisce uno dei principali accessi al fiume Magra per le operazioni di manutenzione.



Rilevato di approccio al ponte crollato: punto di presa lato abitato di Albiano

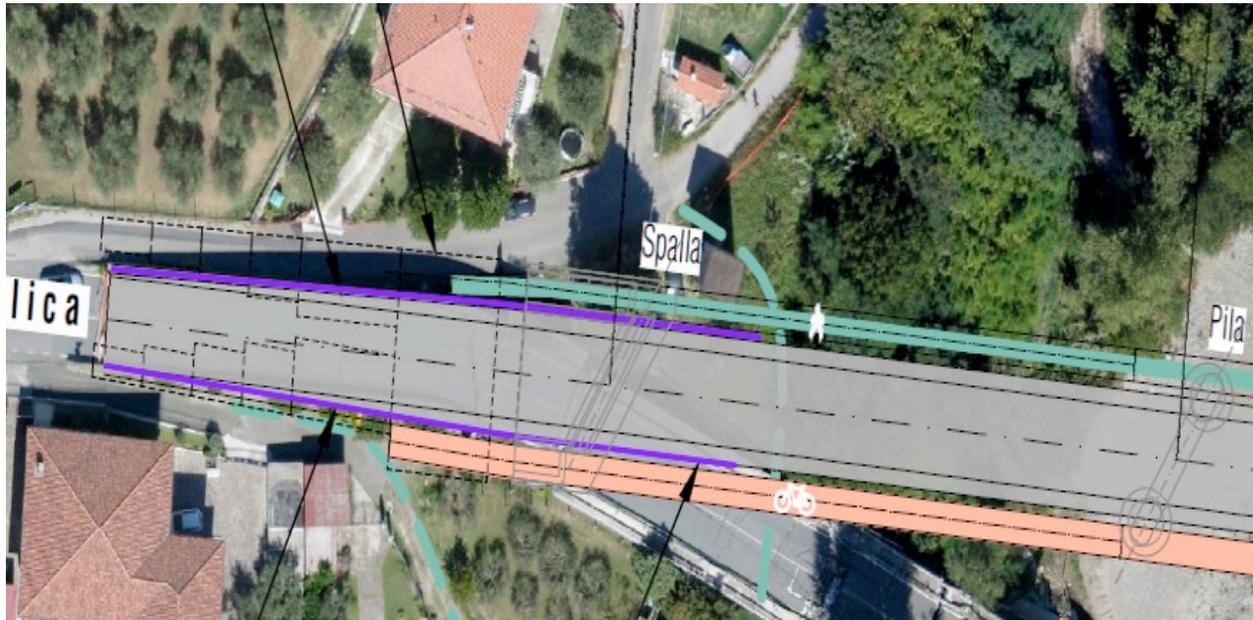
Il tale contesto, la forte urbanizzazione che ha caratterizzato la frazione di Albiano Magra nel comune di Aulla ha interessato anche l'area a ridosso del ponte rendendo molto difficile la realizzazione di un intervento per migliorare il transito soprattutto dell'utenza debole (confermato da mancato intervento durante i lavori del 1992).

Durante la progettazione preliminare, era stata prevista una nuova viabilità locale di interesse comunale che potesse andare a dare continuità al percorso ciclabile.



PTFE: approdo lato Albiano

Approfondimenti progettuali, confronto con gli enti e soggetti interessati, necessità di investire percorso pedonale e ciclabile, superamento delle barriere architettoniche, riduzione degli espropri e del consumo di suolo, hanno portato ad una modifica progettuale di seguito illustrata.



PE: approdo lato Albiano

Poco prima della Pila 1, il percorso pedonale (lato nord) ed il percorso ciclabile (lato sud) anticipano la discesa verso la riva lato Albiano mediante 2 rampe che con pendenze diverse in base alla normativa di riferimento raggiungono le 2 viabilità minori esistenti precedentemente prescritte.

Rispetto al PFTE, viene eliminato il corpo scale (a sud) e la nuova viabilità comunale a nord.

4.1.5 Gli interventi di inserimento ambientale

Per quanto concerne gli interventi di inserimento ambientale e paesaggistico, le principali modifiche al progetto sono relative al recepimento delle prescrizioni, ma non alterano la natura delle opere di mitigazione e compensazione.

La principale differenza consiste nell'aver eliminato gli elementi di arredo e svago dalla sponda in riva destra (lato Albiano). Questo è stato fatto in recepimento della Prescrizione nr. 5 del DEC/VIA nr. 29 del 27 gennaio 2021, per non aggiungere artificialità all'ambito fluviale e limitare la ricostituzione di habitat naturali.

La riduzione della dimensione della rotatoria comporta una modifica anche della quantità e della tipologia di verde previsto, con essenze vegetali locali di semplice manutenzione e utilizzo dei *wildflowers*.

Gli spazi pedonali attrezzati subiscono, nella parte più a nord, una leggera risagomatura a seguito dello spostamento della rotatoria per consentire l'eliminazione della leggera curva lato Caprigliola. Questo non modifica né il loro ruolo né la loro valenza all'interno del progetto complessivo.

È stato fortemente ridotto il ricorso a pannelli fonoisolanti trasparenti, ridotti ai soli casi in cui questi siano a meno di 10 metri dai fronti delle abitazioni. Le barriere trasparenti riconfermate saranno dotate di schermi con sottili strisce verticali di colore chiaro larghe 2-2,5 cm e poste a 10 cm di distanza.

Infine, il ponte avrà una colorazione colore grigio chiaro, come richiesto dalla Soprintendenza. Stessa colorazione sarà adottata anche per le barriere acustiche.

Per una migliore comprensione delle modifiche intervenute agli interventi di inserimento ambientale si vedano i seguenti elaborati allegati:

- 0601_T00IA00AMBRE01A – Interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale – Relazione descrittiva
- 0603_T00IA00AMBET02A – Interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale – Piano di manutenzione opere a verde
- 0604_T00IA00AMBPL01A – Interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale – Planimetria degli interventi

4.1.6 Il Piano di Monitoraggio Ambientale

Il Piano di Monitoraggio Ambientale allegato al progetto esecutivo è stato integrato recependo tutte le prescrizioni derivanti dai pareri di Conferenza dei Servizi (in particolare sono state recepite le richieste formulate da ARPA Toscana) e le prescrizioni del Parere DEC/VIA n. 29 del 27 gennaio 2021.

Inoltre il PMA sviluppato nel PE ha preso in considerazione, oltre che il monitoraggio delle attività e delle opere previste per il progetto del nuovo ponte sul Magra e delle relative opere complementari, anche le attività derivanti dai cantieri per la rimozione delle macerie e per la bonifica degli ordigni bellici.

Poiché l'intervento si concretizza principalmente in tre grandi macrocantieri quindi, con differenti peculiarità sia dal punto di vista areale che delle tipologie di lavorazione, il Piano di monitoraggio del PE è stato concepito individuando 5 differenti fasi:

Fase ante-operam: comune a tutte le attività previste, che permetterà di ottenere una fotografia complessiva di tutta l'area e di tutti i relativi ricettori interessati dalle diverse attività, bonifica ordigni bellici, rimozione delle macerie e realizzazione del nuovo ponte e della variante alla SS 62.

Fase corso d'opera per la bonifica: che prevede specifiche attività di monitoraggio durante le attività di bonifica di ordigni bellici (durata circa 30 gg).

Fase corso d'opera per la rimozione delle macerie: che prevede specifiche attività di monitoraggio durante le attività di rimozione delle macerie (durata circa 100 gg).

Fase corso d'opera per la costruzione del nuovo ponte: che prevede specifiche attività di monitoraggio durante le attività di costruzione del nuovo ponte e della variante della SS 62 (durata 12 mesi per il nuovo ponte + 4 mesi per le opere complementari).

Fase post-operam: comune a tutte le attività previste, che sarà svolta a valle della chiusura di tutti i cantieri e permetterà di valutare lo stato dell'ambiente e le sue relazioni con le nuove opere e dopo il ripristino delle aree di cantiere e la realizzazione dei diversi interventi di mitigazione previsti per l'esercizio.

In funzione della cronologia delle diverse attività ci potranno essere sovrapposizioni di attività o intervalli tra un'attività e l'altra in funzione delle procedure autorizzative in corso. Pertanto, in questo modo, avendo previsto specifiche fasi di monitoraggio corso d'opera, tutte le diverse attività potranno essere monitorate in autonomia oppure gestendo eventuali sovrapposizioni.

Si precisa che per le attività di cantiere di breve durata temporale, quali la bonifica di ordigni bellici e la rimozione delle macerie in alveo, per le quali non sono definite delle specifiche frequenze di campionamento per le diverse componenti ambientali, ma un numero di campionamenti nell'arco temporale definito, in caso i lavori dovessero prolungarsi oltre la tempistica ipotizzata (rispettivamente 30 e 100 gg), si valuteranno nuovi campionamenti in funzione del maggior numero di giorni previsti per completare le attività di cantiere in questione.

Sono stati allegati alla presente relazione la Relazione del PMA del progetto esecutivo che recepisce tutte le specifiche richieste dei vari Enti centrali (MATTM) e locali (ARPA Toscana) e la nuova planimetria con indicazione dei punti di monitoraggio.

Rispetto al Piano di monitoraggio presente all'interno dello Studio Preliminare Ambientale che prevedeva solamente:

- Acque superficiali: nr. 2 punti di monitoraggio sul fiume Magra (a monte e a valle delle opere) con campagne di monitoraggio corso d'opera con frequenza trimestrale;
- Atmosfera: nr. 2 punti di monitoraggio
- Rumore: nr. 4 punti di monitoraggio
- Suolo: nr. 2 punti di monitoraggio per la qualità dei terreni e nr. 1 punto di monitoraggio per la stabilità dei versanti

il Piano di monitoraggio ambientale sviluppato nel progetto esecutivo prevede:

- Acque superficiali: nr. 4 punti di monitoraggio di cui due sul fiume Magra (a monte e a valle delle opere) con campagne di monitoraggio corso d'opera sia con frequenza trimestrale sia con monitoraggio in continuo dei parametri torbidità e ossigeno disciolto, e due punti di monitoraggio in corrispondenza del Canale Lunense;
- Atmosfera: nr. 6 punti di monitoraggio di cui 2 per la realizzazione del nuovo ponte e 5 per il progetto di rimozione delle macerie (nr. 1 punto è in sovrapposizione)
- Rumore: nr. 7 punti di monitoraggio di cui 5 per la realizzazione del nuovo ponte e 5 per il progetto di rimozione delle macerie (nr. 3 punti sono in sovrapposizione)
- Suolo: nr. 5 aree di monitoraggio per la qualità dei terreni e nr. 1 area di monitoraggio per la stabilità dei versanti (per il monitoraggio della qualità dei terreni nelle aree di cantiere sono previsti un numero di punti di campionamento in funzione della estensione dell'area di cantiere come riportato nella seguente tabella di sintesi.

Area	Superficie (mq)	Numero di campioni
SUO_02	14.500	8
SUO_03	2.200	3
SUO_04	660	3
SUO_05	5.000	4
SUO_06	1.150	3

Per una migliore comprensione delle modifiche intervenute al Piano di monitoraggio ambientale si vedano i seguenti elaborati allegati:

- 0801_T00MA00AMBRE01A – Piano di Monitoraggio Ambientale
- 0802_T00MA00AMBPL01A – Planimetria ubicazione punti di monitoraggio e campionamento

5 OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI CONTENUTE NEL PARERE V.I.A. NR. 146 DEL 11/01/2021 DELLA CTVA DEL MATTM

5.1 Prescrizione nr. 1

Prima dell'approvazione del progetto esecutivo, il Proponente dovrà presentare un Cronoprogramma di tutti gli interventi sia dei due stralci funzionali che dell'intervento relativo alle rampe. Qualora lo sviluppo delle attività comportasse la contemporaneità con il progetto di rimozione delle macerie (primo stralcio funzionale) ovvero con il progetto relativo ai Lavori di costruzione di rampe di collegamento tra la S.S. 330 e l'Autostrada A15 in località Albiano Magra, prima della effettiva cantierizzazione, dovranno essere analizzati i possibili impatti cumulativi, soprattutto con riferimento alle componenti aria, rumore, acque, occupazione di suolo e smaltimento materiali di risulta. Tali analisi dovranno essere portati all'attenzione di questa CTVA.

Dovranno essere comunque previste tutte le possibili azioni organizzative atte a minimizzare gli impatti, anche temporanei.

Risposta

Il ponte crollato risulta attualmente sequestrato da parte dell'Autorità Giudiziaria mentre, la progettazione dei Lavori di costruzione di rampe di collegamento tra la S.S. 330 e l'Autostrada A15 in località Albiano Magra, risulta attualmente sospesa a seguito del parere ricevuto dal C.S.LL.PP. Per le motivazioni di cui sopra non si è in grado di fornire un Cronoprogramma degli interventi ricompresi nei due stralci funzionali.

Piccole porzioni del ponte crollato interferenti con la ricostruzione saranno interessate dai lavori di ricostruzione del nuovo ponte (secondo stralcio funzionale). Gli impatti legate a tale attività sono già stati valutati.

Qualora, lo sviluppo delle attività comportasse la contemporaneità con il progetto di rimozione delle macerie (primo stralcio funzionale), prima della effettiva cantierizzazione, saranno analizzati i possibili impatti cumulativi che verranno portati all'attenzione del CTVA. Saranno previste tutte le possibili azioni organizzative atte a minimizzare gli impatti, anche temporanei.

Comunque, relativamente alla eventuale contemporaneità dei due interventi, di rimozione macerie e realizzazione nuovo ponte, si è provveduto ad elaborare un Piano di Monitoraggio Ambientale

completo di entrambe gli interventi. Il Piano prevede il monitoraggio completo di tutta l'area interessata dai due interventi progettuali, per tutte le componenti ambientali interferite:

- atmosfera;
- rumore;
- acque superficiali;
- vegetazione, flora e fauna;
- suolo.

Trattandosi di lavori che si svolgeranno in prevalenza in alveo (sia per la rimozione delle macerie che per la realizzazione delle pile del nuovo ponte), in particolare, relativamente all'eventuale sovrapposizione dell'intervento di rimozione delle macerie del ponte crollato con la realizzazione del nuovo ponte, è stato previsto uno specifico monitoraggio in continuo delle acque superficiali relativamente ai parametri:

- temperatura;
- conducibilità;
- salinità;
- pH;
- torbidità con sistema di pulizia integrato;
- ossigeno disciolto ottico.

Il monitoraggio in continuo delle acque superficiali, per i parametri sopra indicati e nello specifico per il parametro torbidità, per due postazioni a monte e a valle delle aree di lavorazione in alveo, permetterà di valutare in tempo reale eventuali criticità derivanti dalle lavorazioni (scavi, perforazioni di pali, demolizioni delle macerie, movimenti terra e materiali demoliti) ed intraprendere immediatamente azioni correttive che potranno arrivare anche al fermo del cantiere in caso di prolungata torbidità delle acque rilevata nel solo sensore di valle (discernendo quindi la torbidità derivante dai lavori da quella "naturale" in caso di forti piogge nel bacino idrografico di competenza).

Il PMA completo inoltre permetterà di tenere sotto controllo eventuali impatti anche sulle altre componenti ambientali, nello specifico atmosfera, con il monitoraggio delle polveri sui diversi ricettori interessati dai due interventi e rumore, con i monitoraggi acustici sui ricettori prossimi alle aree di lavorazione (scavi, demolizioni e movimentazione materie).

Il monitoraggio dello stato biologico del corso d'acqua, della vegetazione e della fauna sulle due sponde del fiume, a monte e a valle delle aree di intervento, completeranno il controllo degli eventuali impatti derivanti dalle lavorazioni dei due cantieri.

A completamento di quanto sopra esposto si evidenzia che nel PE è stato redatto anche il Piano Ambientale della Cantierizzazione (PAC) all'interno del quale sono stati valutati gli eventuali impatti derivanti dalle diverse attività di cantiere previste sui ricettori delle diverse matrici ambientali coinvolte. Le valutazioni elaborate nel PAC hanno portato alla individuazione di tutta una serie di mitigazioni previste per le diverse componenti ambientali che di seguito si sintetizzano:

Atmosfera:

- Impianto di lavaggio delle ruote degli automezzi
- Bagnatura delle piste e delle aree di cantiere
- Copertura dei cassoni dei mezzi destinati alla movimentazione dei materiali con teli
- Spazzolatura della viabilità

Rumore:

- Barriere antirumore per il fronte avanzamento lavori
- Barriere antirumore per le aree di cantiere
- Localizzazione degli impianti fissi di cantiere più rumorosi alla massima distanza dai ricettori esterni
- Preferenza al periodo diurno per l'effettuazione delle lavorazioni più rumorose
- Impiegare macchine e attrezzature che rispettino i limiti di emissione sonora previsti, per la messa in commercio, dalla normativa regionale, nazionale e comunitaria, vigente entro i tre anni precedenti la data di esecuzione dei lavori. In particolare, dovrà tenere conto della normativa regionale in vigore per l'attività di cantieri stradali di durata superiore a 5 giorni

(D. P.G.R. Toscana n. 2/R del 08/01/2014), nonché della normativa nazionale in vigore per le macchine da cantiere (D.Lgs. n. 262/2002)

- Utilizzo di macchine movimento terra ed operatrici gommate, piuttosto che cingolate, con potenza minima appropriata al tipo di intervento, e di impianti fissi, gruppi elettrogeni e compressori insonorizzati

Suolo, acque superficiali ed ecosistemi:

- Uso di appositi tappeti oleoassorbenti-idrorepellenti
- Uso di resine epossidiche, nastri al silicone, coni turafalle, materiali autovulcanizzanti per sigillare le perdite, prevenire l'usura e rinforzare fusti, tubi, condotte sia in materiale plastico che in metallo
- Uso di cuscinetti e contenitori da utilizzare per assorbire e trattenere gocciolamenti da spine, fusti e macchinari
- Uso di dischi da porre sulla sommità di fusti e contenitori per impedire l'accumulo di strati sdruciolevoli sulla sommità dei fusti stessi preservandoli da corrosione e ruggine
- Uso di materiale biodegradabile in polvere per l'assorbimento, sia dalle acque che dal suolo, di derivati liquidi del petrolio (benzina, gasolio, oli minerali, oli idraulici, oli lubrificanti, solventi a base di petrolio, glicole etilenico etc); barriere di contenimento; materiali oleoassorbenti idrorepellenti (disponibili in fogli, rotoli, etc.)
- Uso di pompe aspiraliquidi per aspirare i liquidi sversati e pomparli nello stesso tempo in appositi contenitori di stoccaggio
- Barriere assorbenti galleggianti
- Per lo stoccaggio di rifiuti liquidi in serbatoi fuori terra, questi saranno dotati di un bacino di contenimento, eventualmente compartimentato, di capacità pari all'intero volume del serbatoio.

5.2 Prescrizione nr. 2

Il cronoprogramma di cui alla prescrizione 1 dovrà essere aggiornato qualora emergessero diversi modelli organizzativi sia del presente progetto che dei 2 progetti potenzialmente interferenti. Dovranno essere comunque adottate tutte le possibili azioni organizzative atte a minimizzare gli impatti, anche temporanei, dovute a eventuali contemporaneità con i cantieri del 1 stralcio (rimozione macerie ponte crollato) e della realizzazione delle rampe provvisorie.

Risposta

In base all'avanzamento degli iter progettuali con particolare riferimento al progetto di rimozione delle macerie (primo stralcio funzionale), verrà redatto ed eventualmente aggiornato il cronoprogramma di cui alla prescrizione 1 considerando la possibile interferenza con il progetto di rimozione delle macerie (primo stralcio funzionale). Nel caso di contemporaneità dei due cantieri saranno adottati tutte le possibili azioni organizzative atte a minimizzare gli impatti, anche temporanei, dovute a tali contemporaneità.

5.3 Prescrizione nr. 3

- *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;

- *a fine lavori, provvedere a rimuovere dall'area le attrezzature impiegate e i materiali, operando la pulizia delle aree di lavoro e di deposito e il ripristino delle stesse.*

Risposta

Punto 1

Nel Piano Ambientale della Cantierizzazione, redatto per il Progetto Esecutivo, l'analisi dell'interazione tra l'opera e l'ambiente in fase di cantiere è stata condotta, dal punto di vista quantitativo, in relazione alle emissioni di polveri, effettuando una stima degli impatti in fase di cantiere con analisi modellistica.

La valutazione dei fattori di emissioni è stata condotta seguendo le linee Guida ARPAT, nelle quali vengono raccolti i metodi di stima delle emissioni di particolato di origine diffusa prodotte dalle attività di trattamento degli inerti e dei materiali polverulenti in genere e le azioni ed opere di mitigazione che si possono attuare. I metodi di valutazione proposti nel lavoro provengono principalmente da dati e modelli dell'US-EPA (AP-42 Compilation of Air Pollutant Emission Factors¹).

Dalle valutazioni effettuate, per il dettaglio delle quali si rimanda allo specifico elaborato di PE "Piano Ambientale della Cantierizzazione" (allegato), emerge una sostanziale compatibilità delle emissioni derivanti dalle attività di cantiere in oggetto, a patto che siano messe in pratica tutte le misure di mitigazione previste quali:

- Impianto di lavaggio delle ruote degli automezzi
- Bagnatura delle piste e delle aree di cantiere
- Copertura dei cassoni dei mezzi destinati alla movimentazione dei materiali con teli
- Spazzolatura della viabilità

Punto 2

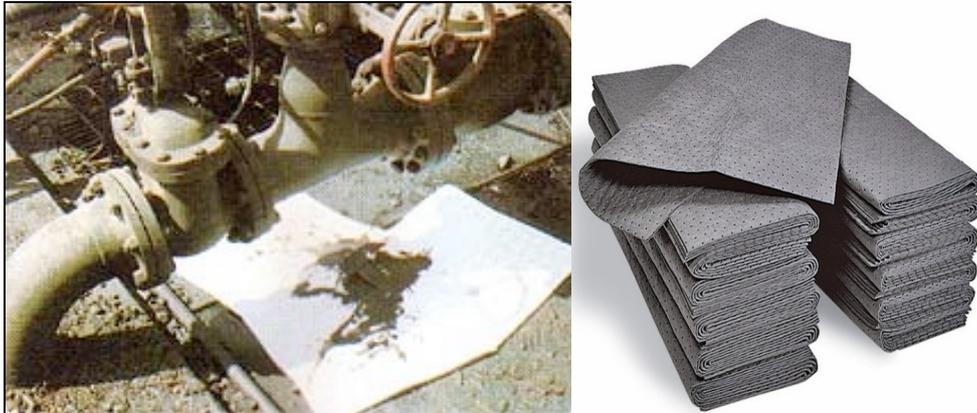
Sempre nel Piano Ambientale della Cantierizzazione, redatto per il Progetto Esecutivo, sono stati valutati gli impatti potenziali dovuti agli eventuali sversamenti accidentali di sostanze inquinanti:

- sversamento accidentale di fluidi inquinanti nel corso d'acqua;
- inquinamento da idrocarburi ed oli, causato da perdite da mezzi di cantiere in cattivo stato e dalla manipolazione di carburanti e lubrificanti;
- scarico accidentale sul suolo dalle aree di cantiere.

Di seguito sono descritte le misure di mitigazione delle potenziali interferenze prodotte:

Al fine di mitigare l'effetto di possibili sversamenti in cantiere è prevista l'istallazione, nei pressi delle aree di deposito olii, kit anti-sversamento di pronto intervento contenenti le seguenti tipologie di materiali:

- resine epossidiche, nastri al silicone, coni turafalle, materiali autovulcanizzanti per sigillare le perdite, prevenire l'usura e rinforzare fusti, tubi, condotte sia in materiale plastico che in metallo;
- cuscinetti e contenitori da utilizzare per assorbire e trattenere gocciolamenti da spine, fusti e macchinari;
- dischi da porre sulla sommità di fusti e contenitori per impedire l'accumulo di strati sdruciolevoli sulla sommità dei fusti stessi preservandoli da corrosione e ruggine;
- materiale biodegradabile in polvere per l'assorbimento, sia dalle acque che dal suolo, di derivati liquidi del petrolio (benzina, gasolio, oli minerali, oli idraulici, oli lubrificanti, solventi a base di petrolio, glicole etilenico etc); barriere di contenimento; materiali oleoassorbenti idrorepellenti (disponibili in fogli, rotoli, etc.);
- pompe aspiraliquidi per aspirare i liquidi sversati e pomparli nello stesso tempo in appositi contenitori di stoccaggio.



Uso di fogli oleoassorbenti per contenere lo sversamento al suolo di oli minerali

Inoltre, per prevenire l'inquinamento dei suoli e delle acque nelle aree di cantiere, si adotteranno i seguenti accorgimenti operativi:

- i rifornimenti di carburante e lubrificante ai mezzi meccanici avverranno su pavimentazione impermeabile;
- si effettuerà il controllo giornaliero dei circuiti oleodinamici dei mezzi.

Qualora occorra provvedere allo stoccaggio di sostanze pericolose, verrà prevista un'area adeguata, che dovrà essere recintata e posta lontano dai baraccamenti e dalla viabilità di transito dei mezzi di cantiere; inoltre, essa dovrà essere segnalata con cartelli di pericolo indicanti il tipo di sostanze presenti. Lo stoccaggio e la gestione di tali sostanze verranno effettuati al fine di proteggere il sito da potenziali agenti inquinanti. Le sostanze pericolose saranno contenute in contenitori non danneggiati, che dovranno essere collocati su un basamento in calcestruzzo o, comunque, su un'area pavimentata e protetti da una tettoia.

Per lo stoccaggio dei materiali liquidi pericolosi è previsto l'utilizzo di appositi contenitori con raccolta degli eventuali sversamenti in fase di utilizzo.



Soluzioni per il corretto stoccaggio di fusti e serbatoi contenenti rifiuti liquidi inquinanti

In tutte le aree di cantiere sarà garantita la presenza di fossi per la raccolta delle acque meteoriche e non, finalizzate ad annullare o quantomeno a limitare effetti erosivi sul terreno a causa della corrivazione delle acque non regimentate.

Punto 3

Per tutte le aree di cantiere, al termine dei lavori, è previsto lo smantellamento e la rimozione di tutte le attrezzature di cantiere, la pulizia delle aree ed il ripristino delle stesse in funzione di quanto previsto progettualmente:

- restituzione dello status quo ante;
- ripristino della vegetazione dove previsto;
- riqualificazione ove previsto.

5.4 Prescrizione nr. 4

- *Nella realizzazione delle zone a verde, utilizzare specie autoctone tipiche dell'ambiente naturale circostante, 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/manualilineeguidamanuale_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.*

Risposta

Punti 1 e 2

Le essenze selezionate per la rinaturalizzazione delle sponde e il ripristino delle aree di cantiere sono: *Alnus glutinosa*, *Salix alba*, *Salix appennina*, *Populus alba*, *Salix trianda*, *Salix purpurea*, *Salix eleagnos*.

Per l'inerbimento delle scarpate stradali, sono state utilizzate le specie indicate all'interno del manuale "Specie erbacee spontanee mediterranee per la riqualificazione di ambienti antropici", pubblicato da ISPRA e Ministero dell'Ambiente. La miscela sarà pertanto composta da *Dactylis glomerata* (Erba marzolina), *Diploaxis eruroides* (Ruchetta selvatica), *Malva sylvestris* (Malva),

Fumaria officinalis (Fumaria), *Saponaria officinalis* (Saponaria). Il *Brachypodium rupestre* (Brachipodio) sarà sostituito con il *Brachypodium retusum* (paléo delle garighe). Oltre alla *Dactylis glomerata* (Erba marzolina), sulla base delle indicazioni contenute nel manuale, sono inoltre state aggiunte le seguenti graminacee, per una maggiore stabilità del prato:

- *Briza maxima* L. (sonaglini maggiore);
- *Lagurus ovatus* L. s.l. (piumino);
- *Lamarckia aurea* (L.) Moench (lamarci)

Sono invece state eliminate: *Agropyron repens* (Gramigna), *Arrhenatherum elatius* (Fienarola), *Bromus sterilis* (Bromo), *Poa bulbosa* (Poa bulbosa), *Poa trivialis* (Poa pratense), *Capsella bursa-pastoris* (Borsa del pastore), *Artemisia absinthium* (Assenzio), *Artemisia vulgaris* (Assenzio comune), *Taraxacum officinale* (Tarassaco), *Tussilago farfara* (Farfaraccio).

Anche per la sistemazione a verde della rotatoria si è fatto ricorso ai *wildflowers*, confermando pertanto solo il *Dianthus deltoides* rispetto alla soluzione precedente.

Nelle aree intercluse si è fatto ricorso ad arbusti che necessitano di poca manutenzione e vivono anche in condizioni avverse (es. ben sopportano l'inquinamento): ginestra odorosa (*spartium junceum*), abelia grandiflora, hypericum calcynum, cotoneaster salicifolia, dianthus deltoides, parthenocissus henryana.

Solo per il completamento del filare alberato stradale, in sostituzione e in prossimità degli esemplari abbattuti, si prevede la piantumazione di gelsi (*Morus alba*), alberi che si considerano originari dell'Estremo Oriente, ma coltivata in Italia da tempo immemorabile e in seguito naturalizzata in luoghi lontani dal suo areale d'origine.

Per quanto riguarda le cure colturali la voce di elenco prezzi relativa alla messa a dimora delle specie erbacee o striscianti comprende manutenzione e cure culturali fino al completo attecchimento.

La messa a dimora degli arbusti include innaffiamento e la garanzia di attecchimento, quella degli esemplari arbustivi garanzia di attecchimento per 24 mesi dall'impianto, compreso l'onere dell'annaffiamento durante il periodo, la registrazione dei legacci o la liberazione dal palo tutore se opportuna, e il reimpianto anche ripetuto se la piantina non dovesse attecchire durante il periodo di garanzia.

Inoltre, nel Piano di Manutenzione delle opere a verde, appositamente predisposto per il PE, il periodo previsto per le adeguate cure per l'attecchimento è stato portato da due a tre anni dopo la piantumazione. Per quanto concerne l'irrigazione durante i periodi siccitosi gli interventi di irrigazione programmata dovranno essere più frequenti e comunque il totale degli interventi nel primo anno non potrà essere inferiore a 36, nel periodo maggio-settembre, con cicli diversi in funzione del mese e dell'andamento delle precipitazioni. È possibile ipotizzare:

- Maggio: 1 irrigazione settimanale (4 nel mese)
- Giugno: 2 irrigazioni settimanali (8 nel mese)
- Luglio e Agosto: 4 irrigazioni settimanali (16 nel mese)
- Settembre: 2 irrigazioni settimanali (8 nel mese)

a mezzo autobotte e in relazione alla sistemazione delle aree intercluse, alla sistemazione della rotatoria e all'inerbimento delle scarpate stradali. Per quanto riguarda l'intervento di rinaturalizzazione delle sponde e i ripristini di cantiere si stima che non occorranza interventi data la presenza del fiume stesso e della falda acquifera di subalveo.

Nel secondo anno e nel terzo anno, all'avvenuto riscontro delle buone condizioni di attecchimento delle specie, gli interventi di irrigazione programmata potranno essere ridotti.

Tutte le specifiche relative alle cure colturali delle opere a verde sono state inserite nel Piano di manutenzione delle opere a verde (cfr. allegato elaborato 0603_T00IA00AMBET02A).

Come anticipato sopra, per l'inerbimento delle scarpate stradali e la sistemazione della rotatoria si è fatto ricorso alla tipologia cosiddetta di "wildflowers" locali o incolto, seguendo le tecniche e le specie indicate all'interno del manuale "*Specie erbacee spontanee mediterranee per la riqualificazione di ambienti antropici*". Le tecniche sono state esplicitate in relazione delle opere a verde e riprendono e adattano al caso specifico i contenuti presenti nel capitolo 8 "LA TECNICA COLTURALE".

La miscela di sementi sarà composta da *Dactylis glomerata* (Erba fienarola), *Diplotaxis eruroides* (Ruchetta selvatica), *Malva sylvestris* (Malva), *Fumaria officinalis* (Fumaria), *Saponaria officinalis*

(Saponaria), *Brachypodium retusum* (paléo delle garighe), *Briza maxima* (sonaglini maggiore), *Lagurus ovatus* (piumino) e *Lamarckia aurea* (lamarci).

Si è optato per un miscuglio di annuali e perenni: la durata del prato sarà maggiore sia nell'arco dell'anno, perché le perenni resistono al periodo critico estivo e rifioriscono in autunno, sia nel corso degli anni fino alla naturalizzazione, se le condizioni lo consentono. Le annuali, in questo tipo di miscuglio, svolgono un ruolo molto importante, grazie al loro rapido insediamento nel terreno. Per ottenere un prato "autosostenibile" e stabile nel tempo è inoltre fondamentale l'impiego di graminacee (mono-cotiledoni) che, con la loro rete radicale, costituiscono una sorta di feltro che impedisce alle infestanti di insediarsi.

Per l'intervento di sistemazione della rotatoria si prevede una pacciamatura realizzata con materiale organico e un telo di geotessile che aiutano a trattenere i semi, li protegge dalla fauna selvatica, ne conserva l'umidità, evita sbalzi di temperatura, difende le piantine dalle intemperie e riduce la competizione delle infestanti.

Per l'intervento sulle scarpate stradali, la semina dei wildflowers sarà realizzata sul suolo privato dallo strato superficiale (chiamato anche subsoil).

Come specificato nel Piano di Manutenzione, i principali interventi colturali sui wildflowers dopo l'impianto riguardano la gestione delle infestanti e il taglio periodico.

È utile ricordare che la sistemazione a verde della rotatoria prevede una pacciamatura con materiale organico e un telo di geotessile che aiutano a ridurre la competizione delle infestanti.

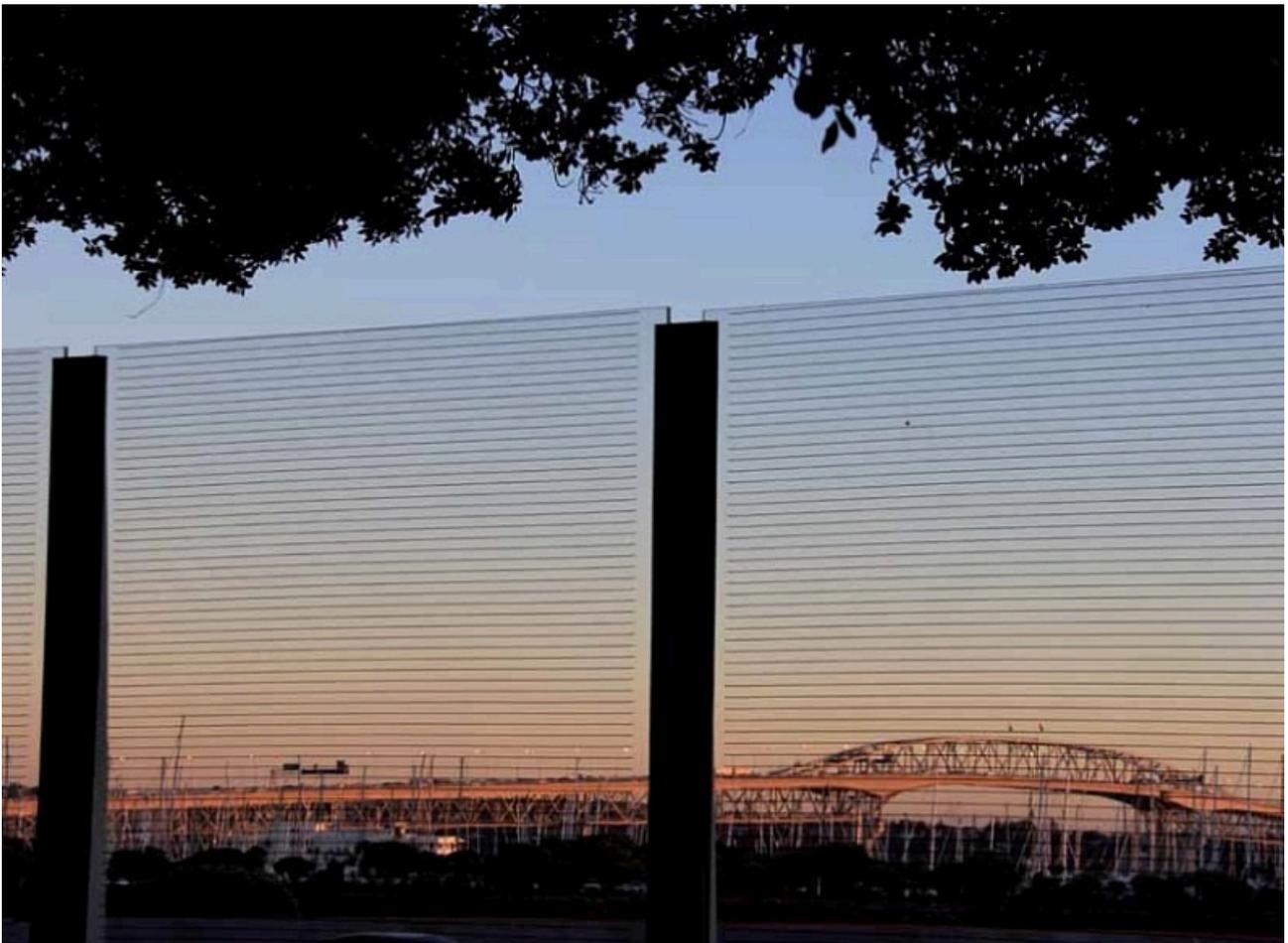
Lo sfalcio permetterà di preservare la biodiversità del prato fiorito ed evitare che alcune specie scompaiano.

L'irrigazione non è una pratica colturale necessaria ma può favorire in alcune condizioni l'insediamento dei wildflowers. L'umidità del suolo favorisce la germinazione ed è di fondamentale supporto nelle prime fasi di impianto, quando le giovani piantine sono più sensibili alla disidratazione.

Le irrigazioni nei periodi più siccitosi potranno seguire quelli già descritti in precedenza per la vegetazione.

Punto 3

In fase di progettazione esecutiva il ricorso a pannelli fonoisolanti trasparenti è stato fortemente ridotto, limitandolo ai soli casi in cui questi siano a meno di 10 metri dai fronti delle abitazioni. La porzione di barriera trasparente, inoltre, sarà trattata con una finitura speciale effettuata direttamente sul pannello con la quale si realizzeranno delle sottili strisce di colore chiaro larghe 2-2,5 cm e poste a 10 cm di distanza.



Tipologia di trattamento anticollisione avifauna

Punto 4

Nel progetto esecutivo la prescrizione relativa alla tutela della fauna con la predisposizione di adeguati passaggi per la fauna è stata ottemperata mediante interventi sia attivi che passivi.

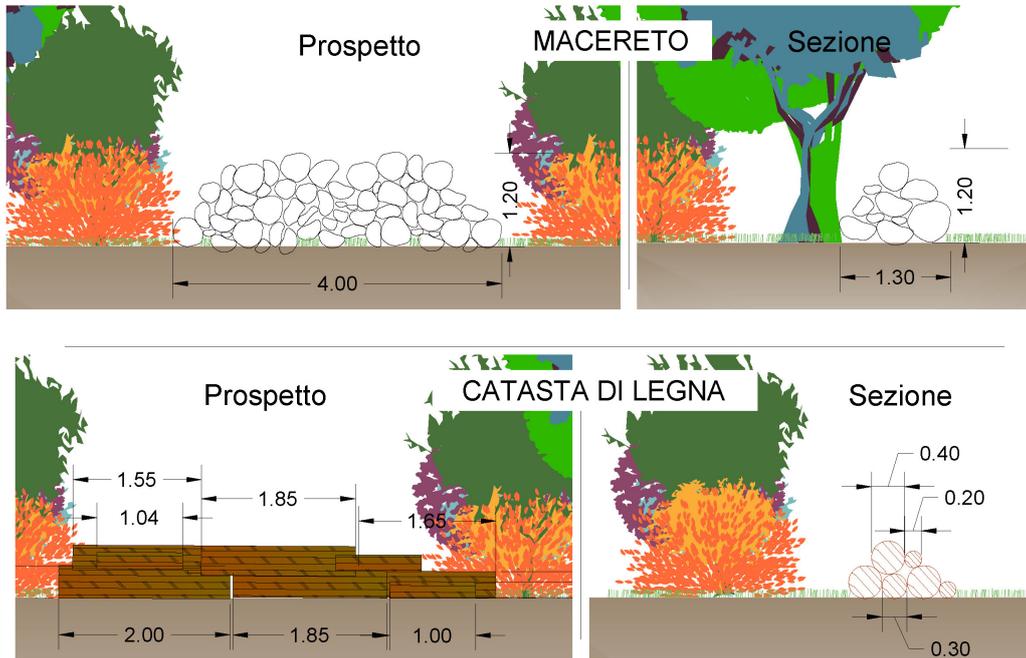
Chiaramente il tratto su cui intervenire è piuttosto ridotto e anche dal punto di vista delle quote e degli attraversamenti idraulici, da poter sfruttare per la realizzazione di sottopassi faunistici, poche sono le opportunità.

L'unico punto significativo, sia dal punto di vista ecosistemico che idraulico, è rappresentato dal fosso di Rio Cafaggio (codice da reticolo idrografico è TN14854) che confluisce in sinistra del Magra all'altezza della futura rotatoria di connessione tra la SS 330 e la SS 62. Per questo, in questo tratto, individuabile come piccolo corridoio ecologico di collegamento tra le pendici del versante sinistro del Magra e l'alveo del Magra stesso, sono stati predisposti due interventi di mitigazione per la protezione della piccola fauna.

Un primo intervento attivo ha riguardato la predisposizione di due tratti di recinzione lungo la SS 62, sul lato a monte della strada, che si dipartono, dalla testa del tombino in corrispondenza del Rio Cafaggio, un tratto verso nord ed un tratto verso sud. Questo intervento permetterà di proteggere ed al tempo stesso indirizzare la piccola fauna (volpi, tassi, ricci, etc.) verso il tombino in modo che non giungano sulla carreggiata, utilizzando invece il tombino per raggiungere il corso d'acqua principale.

L'altro intervento invece consiste nel rivestimento del fondo del tombino del Rio Cafaggio con materiale naturale, in modo da favorirne l'utilizzo da parte della piccola fauna. Il fondo del tombino, quindi, non sarà in cemento liscio ma presenterà un "rivestimento" in pietrame, di varia pezzatura, "affogato" nel cemento stesso del fondo dello scatolare. Nel tempo inoltre, con il trasporto solido del corso d'acqua gli spazi tra una pietra e l'altra saranno intasati da terreno naturale. Il rivestimento in pietrame non ridurrà la sezione del tombino e non modificherà la quota di scorrimento del fosso.

L'intervento, infine, sarà completato con la messa a dimora in corrispondenza dell'imbocco del tombino, sia a monte che a valle, di vegetazione arbustiva e di specifici piccoli rifugi per la fauna di passaggio: macereti e cataste di legna. Infatti, al fine di mantenere la funzionalità di corridoio ecologico del Rio Cafaggio, sono stati predisposti, sia a monte che a valle del tombino, piccoli ambienti xerofili costituiti da cumuli di sassi (macereti) e piccole cataste di legname (piccoli tronchi) per favorire il rifugio ed il transito della fauna minore.



Esempio di macereti e cataste di legna predisposte agli imbocchi dei tombini

Punto 4

L'illuminazione del nuovo ponte diretta verso l'alveo e le sponde è stata eliminata come richiesto nella prescrizione.

5.5 Prescrizione nr. 5

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.*

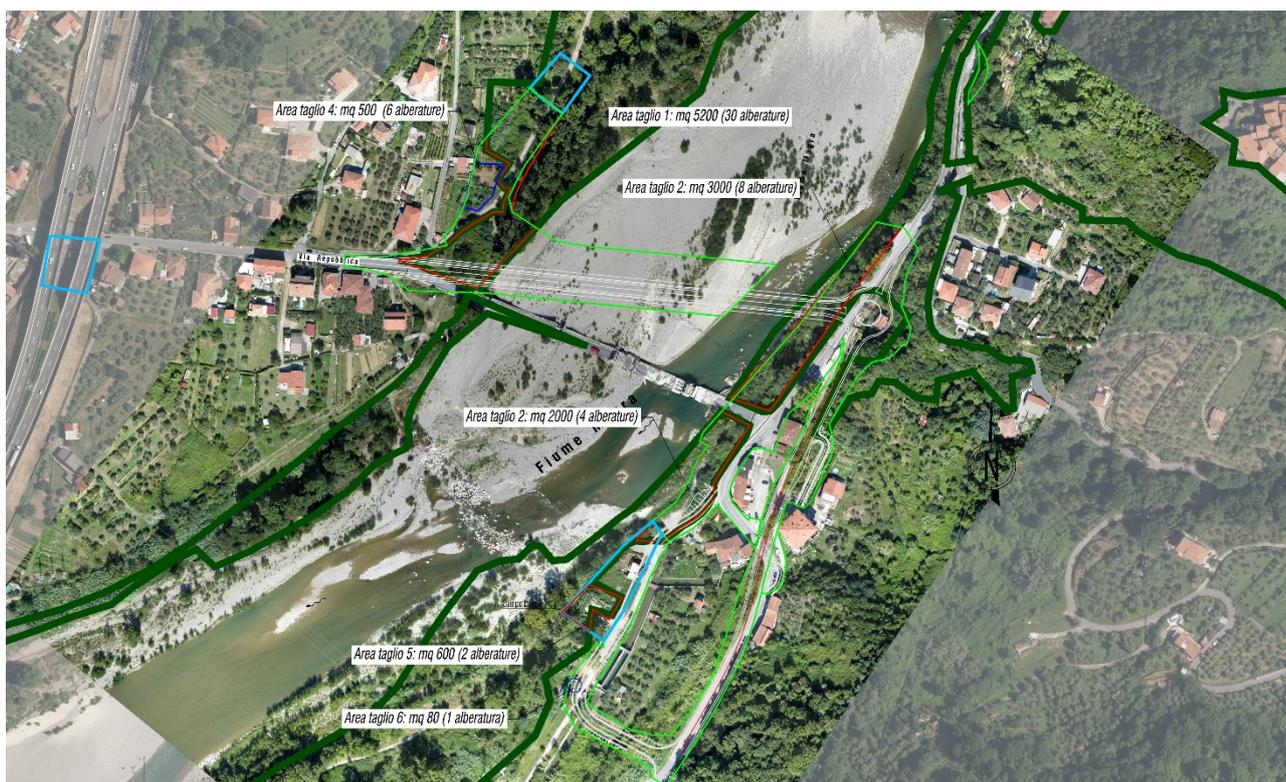
Risposta

Punto a)

Le finiture delle barriere antirumore, così come richiesto dalla Soprintendenza, saranno realizzate in colore grigio chiaro in analogia a quanto fatto anche per la colorazione del nuovo ponte.

Punto b)

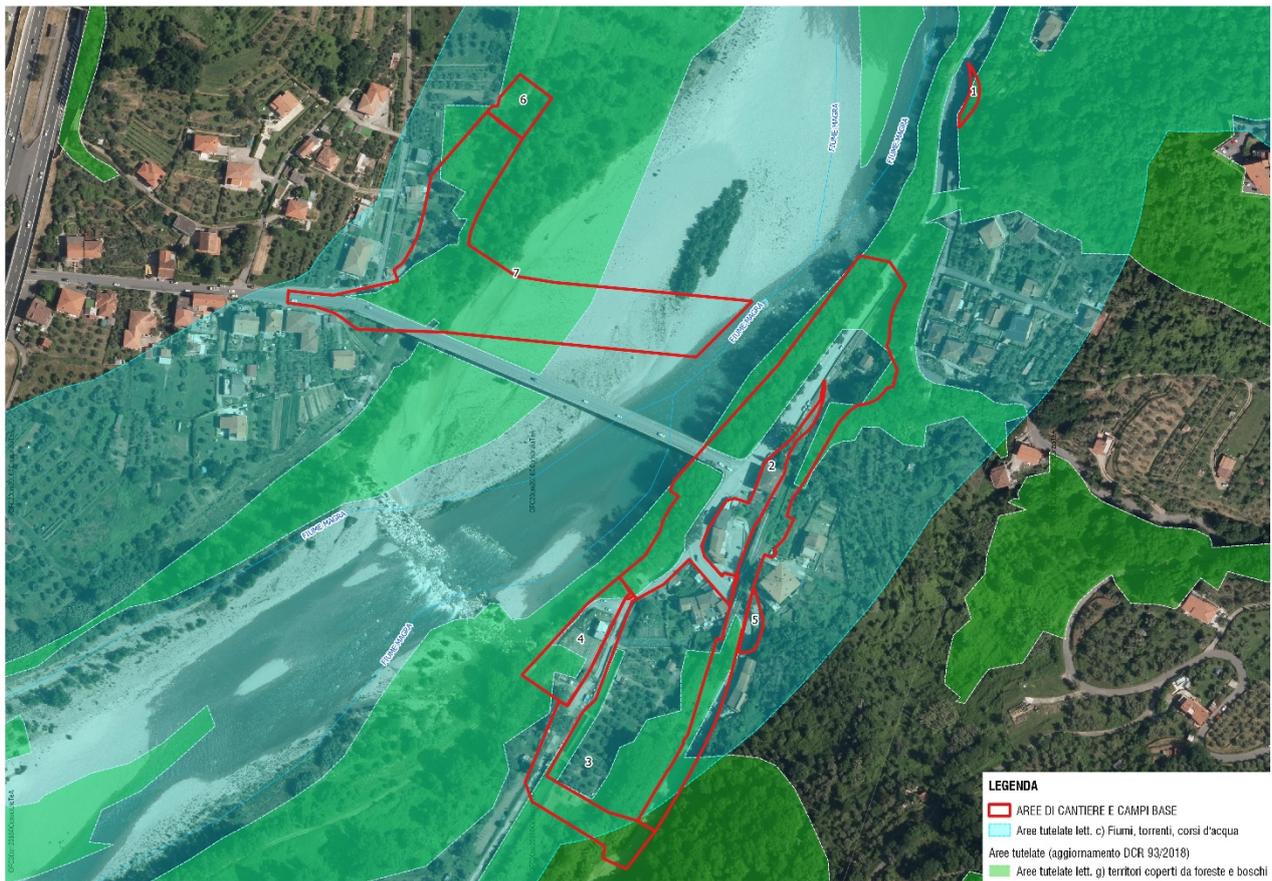
Nel progetto esecutivo sono state individuate le aree soggette al taglio di vegetazione e abbattimento di alberature, riportate nella figura sottostante. L'individuazione tiene conto della sovrapposizione rispetto al vincolo di cui all'art. 142, c.1, lettera g) del D.Lgs. 42/2004 (aggiornamento DCR 93/2018).



- CAMPO BASE
- CANTIERE OPERATIVO
- ZONE BOSCADE RT
- TAGLIO ALBERI ZONE BOSCADE RT
- TAGLIO ALBERI FUORI DALLE ZONE BOSCADE RT

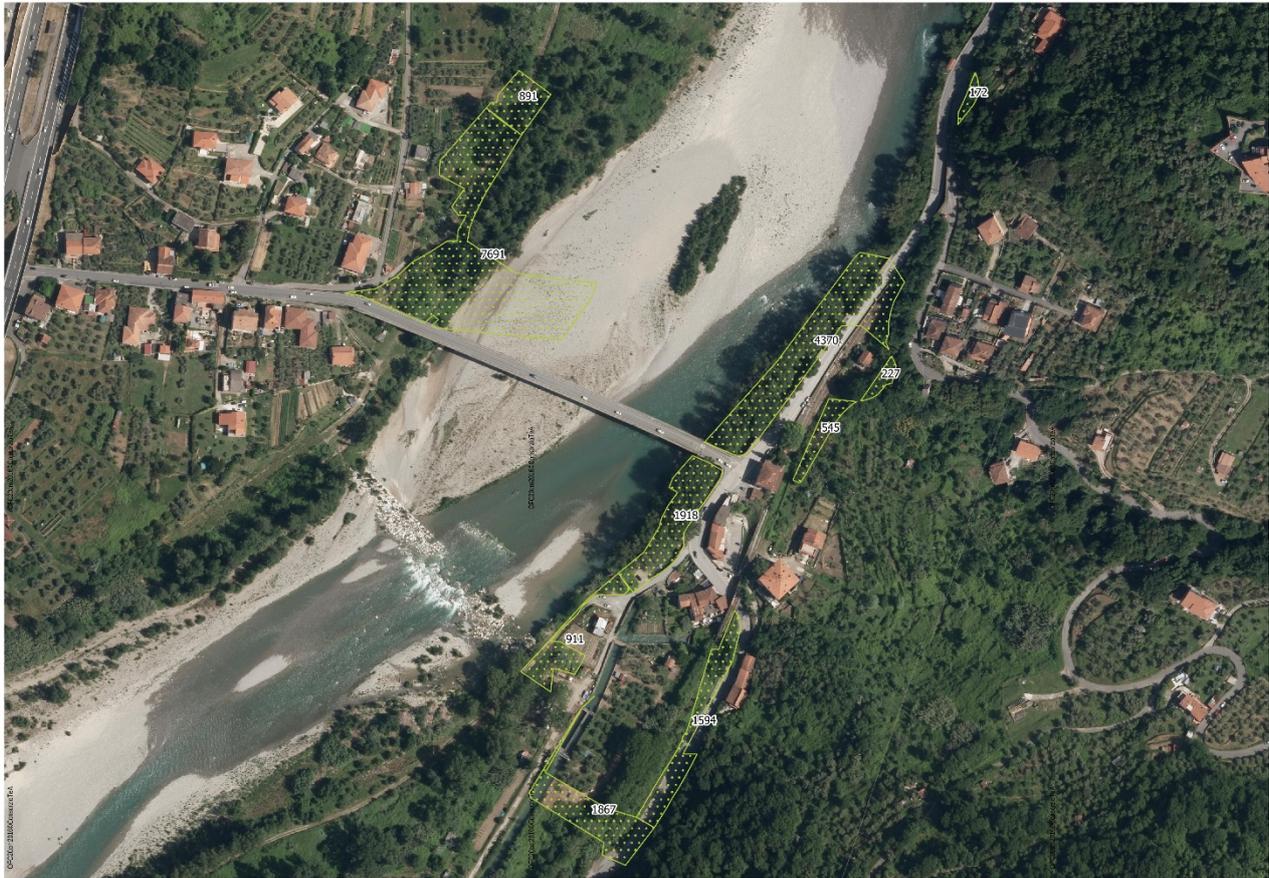
Aree soggette al taglio di vegetazione e abbattimento di alberature

L'immagine successiva mostra in maniera più chiara la sovrapposizione tra l'ingombro complessivo (cantieri operativi e campi base) e i vincoli paesaggistici:



Sovrapposizione tra l'ingombro complessivo (cantieri operativi, campi base e opere perimetrati in rosso) e i vincoli paesaggistici (aree boscate in verde, fascia di rispetto fluviale in azzurro)

Le aree interessate dalla sovrapposizione tra ingombro complessivo (cantieri operativi, campi base e opere) e vincoli paesaggistici sono le seguenti:



Aree interessate dalla sovrapposizione tra ingombro complessivo (cantieri operativi, campi base e opere) e vincoli paesaggistici

Le superfici complessive interessate dalle aree di cantiere operativo, dai campi base e dalle opere risultano pertanto le seguenti: 20186 mq.

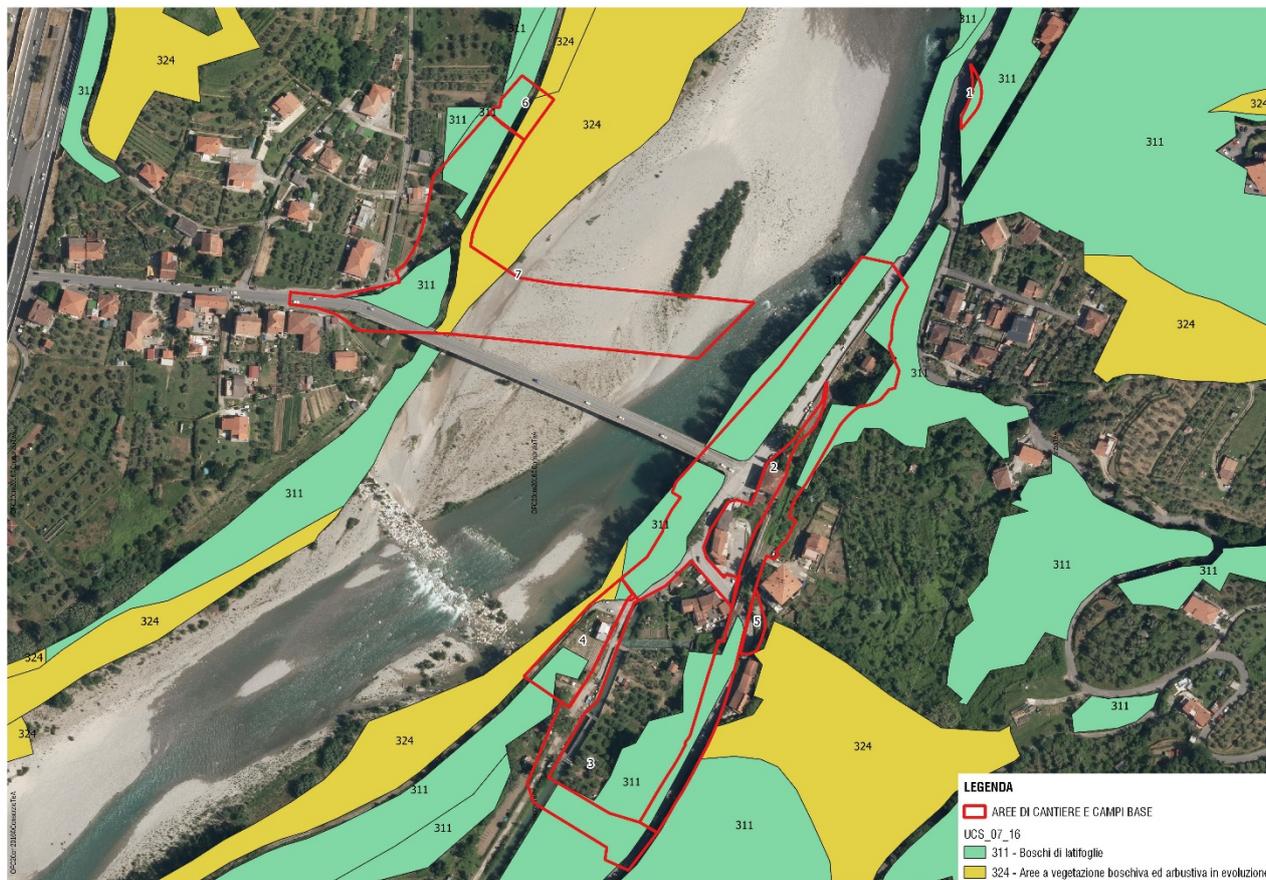
L'Elaborato 7B del Piano paesaggistico regionale ("Ricognizione, delimitazione e rappresentazione delle aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del Codice") riporta la metodologia di acquisizione dei dati per i territori assoggettati a tale vincolo:

La rappresentazione cartografica ricognitiva dei territori coperti da foreste e da boschi, come definiti dalla normativa vigente, è effettuata mediante la carta dell'Uso del Suolo 2010 scala 1:10.000.

Il Regolamento Forestale della Toscana (D.P.G.R. 48/R/2003, articolo 2) fornisce le seguenti condizioni per l'individuazione delle aree assimilabili a bosco, di cui all'art. 3 comma 4 della Legge forestale regionale:

- *la continuità della vegetazione forestale non è interrotta dalla presenza di infrastrutture o aree di qualsiasi natura che ricadano all'interno del bosco o che lo attraversino e che abbiano superficie inferiore a 2000 metri e larghezza mediamente inferiore a 20 metri. Nel caso di infrastrutture lineari che attraversino il bosco, si considera interrotta la continuità della copertura solo nel caso di infrastrutture lineari prive di vegetazione, quali strade e ferrovie di larghezza mediamente maggiore o uguale a 20 metri, indipendentemente dalla superficie;*
- *ai fini della determinazione del perimetro dei boschi si considerano i segmenti di retta che uniscono il piede delle piante di margine, considerate arboree nell'allegato A della legge forestale, che siano poste a distanza inferiore a 20 metri da almeno due piante già determinate come facenti parte della superficie boscata oggetto di rilievo;*
- *il perimetro delle aree assimilate a bosco coincide con la linea di confine che separa la vegetazione forestale arbustiva dalle altre qualità di coltura o insediamenti, oppure che separa la vegetazione forestale arbustiva avente copertura pari o superiore al 40% da quella avente copertura inferiore, in questo caso se il limite non fosse facilmente riscontrabile si prevede di valutare il diverso grado di copertura per fasce di profondità pari a 20 metri.*

Si è proceduto, pertanto, ad una verifica mediante la cartografia "Uso e Copertura del Suolo - anni 2007-2016". Il dataset in forma poligonale copre tutto il territorio regionale e contiene le classi di uso e copertura del suolo individuate secondo la legenda Corine Land Cover - III livello. Il confronto rispetto alle aree di taglio è stato eseguito con la mappatura dell'anno di copertura del suolo 2016.



Classi di uso e copertura del suolo individuate secondo la legenda Corine Land Cover - III livello (in rosso il perimetro delle aree di cantiere e gli ingombri delle opere)

In fase di individuazione delle aree boscate, il PIT ai fini della rappresentazione ritiene corretto distinguere dalle altre classi le 322, 323 e 324, che presentano caratteristiche tali da porle potenzialmente tra le aree assimilabili a bosco. Per assimilarle a bosco o escluderle presuppone una verifica puntuale in campo, o con altri strumenti di telerilevamento, per il riconoscimento dei requisiti di età e densità di copertura.

Si riporta l'intersezione tra aree interessate da cantieri operativi, campi base ed opere e le aree con uso del suolo 311 e 324:



Sovrapposizione tra aree interessate da cantieri operativi, campi base ed opere e le aree con uso del suolo 311 e 324

Le superfici interessate dalle aree di cantiere operativo, dai campi base e dalle opere risultano pertanto le seguenti:

CODICE	MQ		CODICE	MQ	
324	286		311	88	
324	22		311	545	
324	168		311	524	
324	1488		311	471	
			311	433	
			311	3405	
			311	227	
			311	1918	
			311	172	
			311	1445	
			311	1429	
			311	1275	
			311	1184	
		Tot 1964			Tot 13116

Infine, lo spostamento dell'imbocco del ponte e la realizzazione della rotatoria comportano l'abbattimento di n. 3 gelsi lungo il tratto dell'attuale SS62.

Punto c)

L'area fluviale è caratterizzata da una ricca vegetazione ripariale a salici che svolge un'importante opera stabilizzatrice del substrato alluvionale. I più diffusi sono il salice bianco (*Salix alba*), il salice rosso (*Salix purpurea*) e il salice ripaiolo (*Salix eleagnos*), l'endemico salice dell'Appennino (*S. apennina*).

La Seconda Invariante strutturale del PIT-PPR individua un solido corridoio ripariale all'interno di un corridoio ecologico da riqualificare per il fiume Magra. L'elaborato di PIT "Disciplina dei Beni paesaggistici" al punto 8.3 riporta prescrizioni relative alle aree vincolate secondo l'art.142. c.1, lett. c, Codice dei Beni Culturali:

a - Fermo restando il rispetto dei requisiti tecnici derivanti da obblighi di legge relativi alla sicurezza idraulica, gli interventi di trasformazione dello stato dei luoghi sono ammessi a condizione che:

- 1) non compromettano la vegetazione ripariale, i caratteri ecosistemici caratterizzanti il paesaggio fluviale e i loro livelli di continuità ecologica;*
- 2) non impediscano l'accessibilità al corso d'acqua, la sua manutenzione e la possibilità di fruire delle fasce fluviali;*
- 3) non impediscano la possibilità di divagazione dell'alveo, al fine di consentire il perseguimento di condizioni di equilibrio dinamico e di configurazioni morfologiche meno vincolate e più stabili;*
- 4) non compromettano la permanenza e la riconoscibilità dei caratteri e dei valori paesaggistici e storico- identitari dei luoghi, anche con riferimento a quelli riconosciuti dal Piano Paesaggistico.*

b - Le trasformazioni sul sistema idrografico, conseguenti alla realizzazione di interventi per la mitigazione del rischio idraulico, necessari per la sicurezza degli insediamenti e delle infrastrutture e

non diversamente localizzabili, sono ammesse a condizione che sia garantito, compatibilmente con le esigenze di funzionalità idraulica, il mantenimento dei caratteri e dei valori paesaggistici, anche con riferimento a quelli riconosciuti dal Piano Paesaggistico.

c - Gli interventi di trasformazione, compresi quelli urbanistici ed edilizi ove consentiti, sono ammessi a condizione che:

- 1) mantengano la relazione tra il corpo idrico e il territorio di pertinenza;*
- 2) siano coerenti con le caratteristiche morfologiche proprie del contesto e garantiscano l'integrazione paesaggistica, il mantenimento dei caratteri e dei valori paesaggistici, anche con riferimento a quelli riconosciuti dal Piano Paesaggistico;*
- 3) non compromettano le visuali connotate da elevato valore estetico percettivo;*
- 4) non modifichino i caratteri tipologici e architettonici del patrimonio insediativo di valore storico ed identitario;*
- 5) non occludano i varchi e le visuali panoramiche, da e verso il corso d'acqua, che si aprono lungo le rive e dai tracciati accessibili al pubblico e non concorrano alla formazione di fronti urbani continui.*

d - Le opere e gli interventi relativi alle infrastrutture viarie, ferroviarie ed a rete (pubbliche e di interesse pubblico), anche finalizzate all'attraversamento del corpo idrico, sono ammesse a condizione che il tracciato dell'infrastruttura non comprometta i caratteri morfologici, idrodinamici ed ecosistemici del corpo idrico e garantiscano l'integrazione paesaggistica, il mantenimento dei valori identificati dal Piano paesaggistico e il minor impatto visivo possibile;

h - Non è ammesso l'inserimento di manufatti (ivi incluse le strutture per la cartellonistica e la segnaletica non indispensabili per la sicurezza stradale) che possano interferire o limitare le visuali panoramiche.

In corrispondenza delle spalle del vecchio ponte e delle macerie, sia lato Albiano Magra che Bettola, si prevede un intervento di rinaturalizzazione delle aree in continuità con la vegetazione ripariale esistente.

RINATURALIZZAZIONE SPONDA LATO ALBIANO MAGRA			
Sigla	Nome comune	Nome scientifico	n.
AG	Ontano	<i>Alnus glutinosa</i>	2
SA	Salice bianco	<i>Salix alba</i>	1
SAP	Salice dell'Appennino	<i>Salix apennina</i>	3
PA	Pioppo bianco	<i>Populus alba</i>	1
ST	Salice da ceste	<i>Salix triandra</i>	9
SP	Salice rosso	<i>Salix purpurea</i>	6
SE	Salice ripaiolo	<i>Salix eleagnos</i>	3

RINATURALIZZAZIONE SPONDA LATO BETTOLA			
Sigla	Nome comune	Nome scientifico	n.
ST	Salice da ceste	<i>Salix triandra</i>	9
SP	Salice rosso	<i>Salix purpurea</i>	6
SE	Salice ripaiolo	<i>Salix eleagnos</i>	3

Punto d)

Relativamente all'interferenza con l'oliveto riportata nella prescrizione si evidenzia che tale prescrizione risulta superata in quanto, come evidenziato anche nel paragrafo relativo alla coerenza del PE con il PFTE, la viabilità secondaria che nel PFTE interferiva con l'oliveto in questione è stata traslata verso sud e di conseguenza è venuta a mancare l'interferenza stessa.



A sinistra la nuova soluzione del PE che non interferisce con l'oliveto, a dx la vecchia soluzione del PFTE che invece interferiva con l'oliveto

Punto e)

Come richiesto dalla Soprintendenza in sede di Conferenza dei Servizi il ponte avrà una colorazione grigio chiaro.

5.6 Prescrizione nr. 6

- 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, i veicoli a servizio dei cantieri (veicoli commerciali leggeri, veicoli commerciali pesanti, macchinari mobili equipaggiati con motore diesel (non-road mobile sources and machinery, NRMM: elevatori, gru, escavatori, bulldozer, trattori, ecc.)) dovranno essere omologati con emissioni rispettose delle normative europee più recenti.*

Risposta

Punto a)

Il progetto esecutivo non prevede di convogliare le acque di piattaforma nel Canale Lunense.

Punto b)

Nel Piano Ambientale della Cantierizzazione, redatto per il Progetto Esecutivo, sono state inserite specifiche prescrizioni per il rispetto di quanto richiesto. In particolare, relativamente agli interventi di mitigazione per il contenimento delle emissioni in atmosfera si è prescritto che:

- le bagnature delle aree di lavorazione e delle piste di cantiere vengano effettuate solamente in caso di effettiva necessità e senza provocare pozzanghere o accumuli di acqua;
- gli interventi di bagnatura effettuati vengano registrati su apposito registro depositato in cantiere, con indicazione della quantità di acqua utilizzata per ogni intervento.

Punto c)

Nel Piano Ambientale della Cantierizzazione, redatto per il Progetto Esecutivo, sono state inserite specifiche prescrizioni per il rispetto di quanto richiesto. In particolare, relativamente ai mezzi d'opera a servizio dei cantieri è stato prescritto di:

- Impiegare macchine e attrezzature che rispettino i limiti di emissione sonora previsti, per la messa in commercio, dalla normativa regionale, nazionale e comunitaria, vigente entro i tre anni precedenti la data di esecuzione dei lavori. In particolare, dovrà tenere conto della normativa regionale in vigore per l'attività di cantieri stradali di durata superiore a 5 giorni (D.P.G.R. Toscana n. 2/R del 08/01/2014), nonché della normativa nazionale in vigore per le macchine da cantiere (D.Lgs. n. 262 /2002)
- Utilizzare macchine movimento terra ed operatrici gommate, piuttosto che cingolate, con potenza minima appropriata al tipo di intervento, e di impianti fissi, gruppi elettrogeni e compressori insonorizzati
- Utilizzare, per le macchine di cantiere, filtri di abbattimento del particolato, nonché gruppi elettrogeni in grado di assicurare le massime prestazioni energetiche e minimizzare le emissioni
- Impiegare, ove possibile, apparecchi con motore elettrico.

5.7 Prescrizione nr. 7

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").

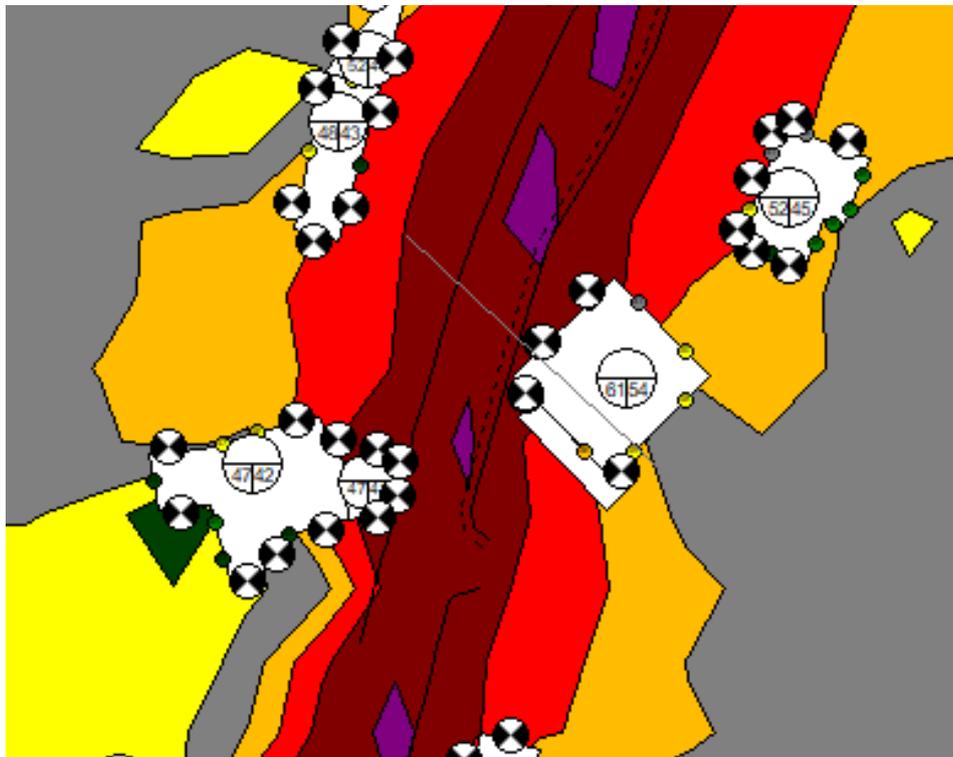
Risposta

Nel progetto esecutivo si è provveduto ad elaborare un aggiornamento dello studio acustico effettuando una specifica simulazione per il tratto interessato da barriere acustiche con diffrattore senza oggetto.

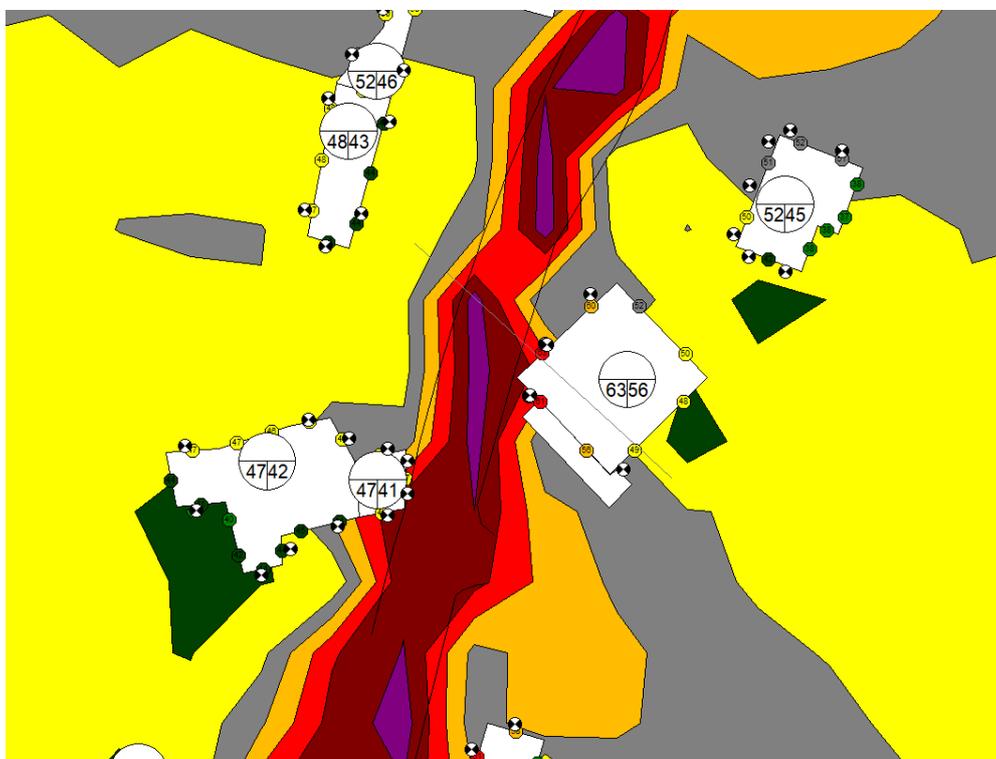
La simulazione, realizzata prevedendo una barriera di altezza pari a 5,00 metri con diffrattore semplice ha evidenziato un impatto residuo sul ricettore pari a 0,8 dB(A) nel periodo notturno.

Ricevitori	Piano	Direzione	POST OPERAM - Livelli di rumore Variante s.s.62 "della Cisa" e Nuovo ponte sul Magra						POST OPERAM MITIGATO- Livelli di rumore Variante s.s.62 "della Cisa" e Nuovo ponte sul Magra CON DIFFRATTORE AD AGGETTO						Nota
			Lg,lim dB(A)	Ln,lim dB(A)	Lg dB(A)	Ln dB(A)	Lg,diff dB(A)	Ln,diff dB(A)	Lg,lim dB(A)	Ln,lim dB(A)	Lg dB(A)	Ln dB(A)	Lg,diff dB(A)	Ln,diff dB(A)	
R1.1	T-1-2-3	NW	65	55	67.0	59.7	2.0	4.7	65	55	47.9	41.0	-	-	
R1.2	T-1-2-3	NW	65	55	66.5	59.3	1.5	4.3	65	55	44.3	37.7	-	-	
R1.2.1	2	NW	65	55					65	55	49.8	43.8			
R1.2.2	3	NW	65	55					65	55	60.2	53.0			
R1.3	T-1-2-3	SW	65	55	66.5	59.3	1.5	4.3	65	55	44.3	37.4	-	-	
R1.3.1	2	SW	65	55					65	55	47.1	40.4			
R1.3.2	3	SW	65	55					65	55	61.1	53.9			
R1.4	T-1-2-3	SE	65	55	42.4	35.2	-	-	65	55	41.9	34.7	-	-	
			POST OPERAM - Livelli di rumore Variante s.s.62 "della Cisa" e Nuovo ponte sul Magra						POST OPERAM MITIGATO- Livelli di rumore Variante s.s.62 "della Cisa" e Nuovo ponte sul Magra CON DIFFRATTORE SENZA AGGETTO						
R1.1	T-1-2-3	NW	65	55	67.0	59.7	2.0	4.7	65	55	49.2	42.2	-	-	
R1.2	T-1-2-3	NW	65	55	66.5	59.3	1.5	4.3	65	55	47.8	40.8	-	-	
R1.2.1	2	NW	65	55					65	55	53.8	47.0			
R1.2.2	3	NW	65	55					65	55	63.0	55.8		0.8	
R1.3	T-1-2-3	SW	65	55	66.5	59.3	1.5	4.3	65	55	46.4	39.4	-	-	
R1.3.1	2	SW	65	55					65	55	62.1	54.9			
R1.3.2	3	SW	65	55					65	55	62.0	54.7			
R1.4	T-1-2-3	SE	65	55	42.4	35.2	-	-	65	55	41.9	34.7	-	-	

Si seguito si riportano le immagini della simulazione acustica con diffrattore in aggetto e senza.



Simulazione acustica con barriera alta 5 metri con diffrattore in aggetto di 2 metri



Simulazione acustica con barriera alta 5 metri senza diffrattore in aggetto

Al fine quindi di eliminare l'impatto residuo al ricettore in questione è stato previsto un intervento diretto sul ricettore predisponendo la sostituzione degli infissi con dei nuovi infissi aventi un R_w almeno di 41 dB in classe di permeabilità all'aria IV.

L'adozione di infissi antirumore o comunque la necessità di mantenere chiusi gli infissi può avere conseguenze in particolare sulla trasmissione di calore e sulla aerazione dei locali.

Oltre alla sostituzione degli infissi, quindi, è stata prevista anche l'adozione di dispositivi che consentano il ricambio d'aria nei singoli ambienti, mediante l'adozione di apparecchiature a ventilazione forzata e a convezione naturale: questi ultimi grazie alla differenza di pressione tra esterno ed interno, determinata dall'apparecchio a ventilazione forzata, generano la necessaria circolazione d'aria. L'estrattore sarà costituito da un dispositivo alimentato elettricamente, che mediante un foro nella parete cui sarà addossato, eliminerà la portata d'aria prevista, garantendo anch'esso l'adeguato livello di insonorizzazione rispetto alle sorgenti di rumore esterne. Il dispositivo dovrà essere conforme alle emissioni sonore definite nella Tabella B dell'Allegato A del DM 5/12/97 "Definizione dei requisiti acustici passivi degli edifici". L'assorbimento di tali dispositivi è molto ridotto e variabile da 10 a 15 W. Individuata la portata da garantire, si dovrà effettuare la verifica di idoneità dello sviluppo del dispositivo di aerazione, partendo dalla sua caratteristica costruttiva di portata associata al livello di insonorizzazione che deve possedere.

5.8 Prescrizione nr. 8

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.

Risposta

Nel progetto esecutivo sono state confermate tutte le barriere acustiche di cantiere previste nel PFTE, sia per il Fronte Avanzamento Lavori che per le aree logistiche di cantiere. Anche per la nuova

area di cantiere individuata in fase di progettazione esecutiva è stata prevista una barriera acustica provvisoria a protezione del vicino ricettore residenziale presente sul lato orientale del cantiere e del vicino cimitero presente sul lato occidentale del cantiere. Per questo cantiere sono previste barriere acustiche provvisorie di altezza pari a 4 metri con pannelli fonoassorbenti montati su new-jersey.

5.9 Prescrizione nr. 9

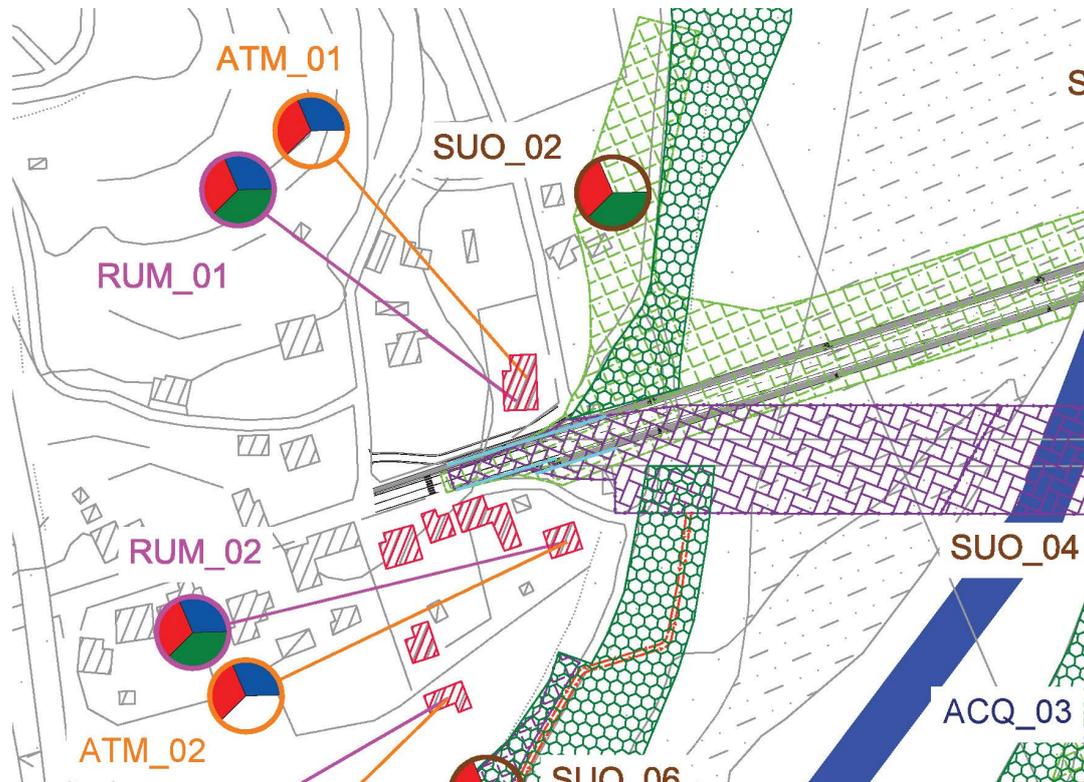
Le demolizioni cui si riferisce il presente progetto non riguardano il viadotto crollato, se non in piccola parte (nel punto dove il nuovo ponte si raccorda con la S.S. 330 in località Albiano). Per tale attività dovrà essere previsto un monitoraggio adeguato come tempistica e recettori.

Risposta

Il Piano di Monitoraggio Ambientale, redatto per il Progetto Esecutivo, individua tutte le attività di monitoraggio sia per le fasi costruttive del nuovo ponte sia per le fasi di rimozione delle macerie del ponte crollato.

In particolare, per l'area posta in corrispondenza della vecchia spalla del ponte lato Albiano sono previste attività di monitoraggio delle matrici Rumore ed Atmosfera in corrispondenza dei ricettori posti nelle vicinanze.

Come si evince dallo stralcio cartografico seguente nell'area di interesse si prevede infatti di effettuare il monitoraggio delle polveri e del rumore, dovuti alle attività di cantiere, in corrispondenza dei punti ATM-01, ATM-02, RUM-01 e RUM-02.



I punti di monitoraggio ATM-01, ATM-02, RUM-01 e RUM-02 per il monitoraggio delle attività di cantiere in corrispondenza della spalla del ponte lato Albiano

Il PMA sviluppato nel progetto esecutivo individua le attività di monitoraggio sia per le attività di rimozione delle macerie del ponte crollato, sia per le attività legate alla realizzazione del nuovo ponte.

Nello specifico per l'area richiamata nella prescrizione nr. 9 le attività di monitoraggio previste sono riportate nella seguente tabella di sintesi:

ACMSFI00586 - S.S.330 - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422								
STRALCIO 1 - INTERVENTO DI RIMOZIONE MACERIE DEL PONTE CROLLATO								
STRALCIO 2 - PROGETTO DEL NUOVO PONTE E DELLE OPERE COMPLEMENTARI								
FASE	COMPONENTE AMBIENTALE	PUNTI DI MONITORAGGIO	CANTIERE DI COMPETENZA			MISURE		
			BOB	MACERIE	NUOVO PONTE	FREQUENZA/VOLTE	DURATA	TOTALE
ANTE OPERAM	RUMORE	RUM_01	X	X	X	1	settimanale	1
		RUM_02	X	X	X	1	settimanale	1
	ATMOSFERA	ATM_01	X	X	X	1	quindicinale	1
		ATM_02	X	X		1	quindicinale	1
CORSO D'OPERA (BOB)	RUMORE	RUM_01	X			1	24 h	1
		RUM_02	X			1	24 h	1
	ATMOSFERA	ATM_01	X			1	quindicinale	1
		ATM_02	X			1	quindicinale	1
CORSO D'OPERA (RIMOZIONE E MACERIE)	RUMORE	RUM_01		X		2	24 h	2
		RUM_02		X		2	24 h	2
	ATMOSFERA	ATM_01		X		2	quindicinale	2
		ATM_02		X		2	quindicinale	2
CORSO D'OPERA (NUOVO PONTE E)	RUMORE	RUM_01			X	trimestrale	24 h	4
		RUM_02			X	trimestrale	24 h	4
	ATMOSFERA	ATM_01			X	trimestrale	quindicinale	4
		ATM_02						
POST OPERAM	RUMORE	RUM_01			X	1	settimanale	1
		RUM_02			X	1	settimanale	1
	ATMOSFERA	ATM_01			X	1	quindicinale	1
		ATM_02			X	1	quindicinale	1

Tabella di sintesi delle attività di monitoraggio per i punti ATM-01, ATM-02, RUM-01 e RUM-02 per il monitoraggio delle attività di cantiere in corrispondenza della spalla del ponte lato Albiano

Come si evince dalla tabella l'area di interesse posta nell'intorno della spalla del ponte lato Albiano sarà interessata dalle attività di monitoraggio in tutte le fasi del monitoraggio.

5.10 Prescrizione nr. 10

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.

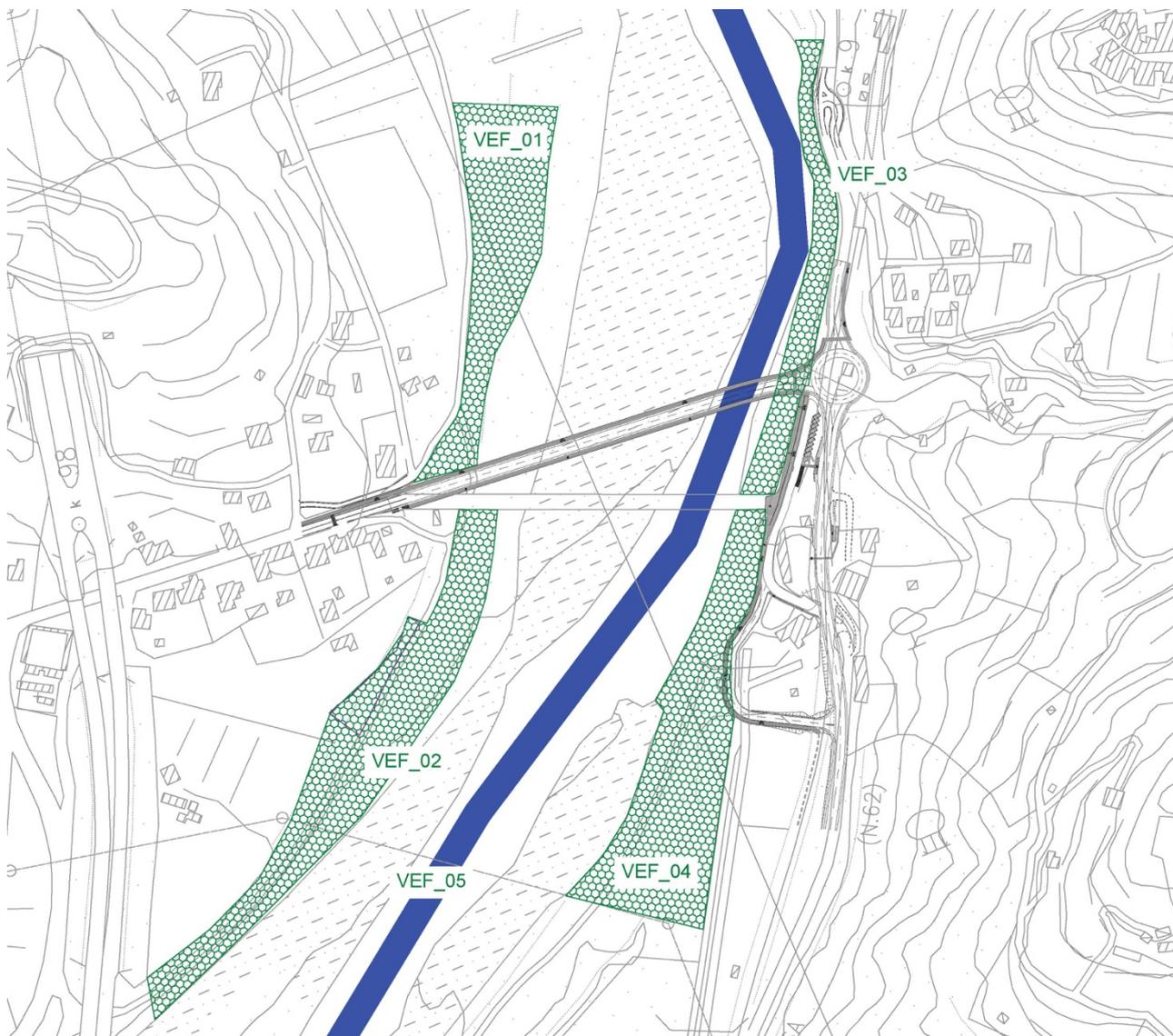
Risposta

Il Piano di Monitoraggio Ambientale, redatto per il Progetto Esecutivo, individua tutte le attività di monitoraggio compreso quelle per le matrici flora, fauna ed ecosistemi.

Complessivamente sono state individuate 4 aree in corrispondenza delle quali saranno effettuati i rilievi previsti per il monitoraggio della vegetazione:

- VEF-01 in corrispondenza della sponda destra del Fiume Magra, per un tratto a monte del viadotto esistente crollato;
- VEF-02 in corrispondenza della sponda destra del Fiume Magra, per un tratto a valle del viadotto esistente crollato;
- VEF-03 in corrispondenza della sponda sinistra del Fiume Magra, per un tratto a monte del viadotto esistente crollato;
- VEF-04 in corrispondenza della sponda sinistra del Fiume Magra, per un tratto a valle del viadotto esistente crollato.

Le aree all'interno delle quali saranno condotti i rilievi di monitoraggio sono individuate nello stralcio cartografico di seguito riportato.



Individuazione dei punti di monitoraggio ambientale per le componenti vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi – Estratto da elaborato 0802_T00MA00AMBPL01A – Planimetria ubicazione punti di monitoraggio e campionamento

Le attività di monitoraggio per la componente vegetazione e flora prevedono:

- A - Mosaici di fitocenosi direttamente consumati dalle attività di cantiere e di lavorazione
- B - Monitoraggio dello stato fitosanitario di singoli individui vegetali di pregio nell'intorno delle aree di cantiere e di lavorazione
- C - Analisi floristica per fasce campione
- D - Analisi delle comunità vegetali

Per quanto riguarda la componente fauna invece sono stati individuati le stesse 4 aree di monitoraggio della vegetazione alle quali si è aggiunto il monitoraggio della fauna ittica all'interno del fiume Magra:

- VEF-01 in corrispondenza della sponda destra del Fiume Magra, per un tratto a monte del viadotto esistente crollato; monitoraggio della fauna mobile terrestre, dell'avifauna e degli anfibi.
- VEF-02 in corrispondenza della sponda destra del Fiume Magra, per un tratto a valle del viadotto esistente crollato; monitoraggio della fauna mobile terrestre, dell'avifauna e degli anfibi
- VEF-03 in corrispondenza della sponda sinistra del Fiume Magra, per un tratto a monte del viadotto esistente crollato; monitoraggio della fauna mobile terrestre, dell'avifauna e degli anfibi
- VEF-04 in corrispondenza della sponda sinistra del Fiume Magra, per un tratto a valle del viadotto esistente crollato; monitoraggio della fauna mobile terrestre, dell'avifauna e degli anfibi
- VEF-05 all'interno del corso d'acqua, a valle del viadotto esistente crollato; monitoraggio dell'ittiofauna.

Le attività di monitoraggio della fauna prevedono:

- Analisi della fauna mobile terrestre;
- Analisi quali-quantitativa delle comunità ornitiche dell'ecosistema fluviale;
- Analisi per il monitoraggio degli anfibi;
- Monitoraggio dell'ittiofauna nel tratto di corso d'acqua a valle del cantiere.

Di seguito si riporta una tabella di sintesi delle attività di monitoraggio per la vegetazione la flora e la fauna.

ACMSFI00586 - S.S.330 - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422								
STRALCIO 1 - INTERVENTO DI RIMOZIONE MACERIE DEL PONTE CROLLATO								
STRALCIO 2 - PROGETTO DEL NUOVO PONTE E DELLE OPERE COMPLEMENTARI								
FASE	COMPONENTE AMBIENTALE	PUNTI DI MONITORAGGIO	CANTIERE DI COMPETENZA			MISURE		
			BOB	MACERIE	NUOVO PONTE	FREQUENZA/VOLTE	DURATA	TOTALE
ANTE OPERAM	VEGETAZIONE E FAUNA	VEF_01	X	X	X	1	spot	1
		VEF_02	X	X	X	1	spot	1
		VEF_03	X	X	X	1	spot	1
		VEF_04	X	X	X	1	spot	1
		VEF_05	X	X	X	1	spot	1
CORSO D'OPERA (BOB)	VEGETAZIONE E FAUNA	VEF_01	X			1	spot	1
		VEF_02	X			1	spot	1
		VEF_03	X			1	spot	1
		VEF_04	X			1	spot	1
CORSO D'OPERA (RIMOZIONI E MACERIE)	VEGETAZIONE E FAUNA	VEF_01		X		1	spot	1
		VEF_02		X		1	spot	1
		VEF_03		X		1	spot	1
		VEF_04		X		1	spot	1
CORSO D'OPERA (NUOVO PONTE E)	VEGETAZIONE E FAUNA	VEF_01			X	trimestrale	spot	4
		VEF_02			X	trimestrale	spot	4
		VEF_03			X	trimestrale	spot	4
		VEF_04			X	trimestrale	spot	4
POST OPERAM	VEGETAZIONE E FAUNA	VEF_01			X	trimestrale	spot	4
		VEF_02			X	trimestrale	spot	4
		VEF_03			X	trimestrale	spot	4
		VEF_04			X	trimestrale	spot	4
		VEF_05			X	1	spot	1

Tabella di sintesi delle attività di monitoraggio per la vegetazione, la flora e la fauna

Sia per le matrici vegetazione e fauna che per tutte le altre matrici interessate dal monitoraggio ambientale (come già visto nelle risposte precedenti) si prevede il monitoraggio post-operam che permetterà di verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione posti in essere.

5.11 Prescrizione nr. 11

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 tre 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.*

Risposta

Punto 1: Atmosfera

Relativamente alla componente Atmosfera, il Piano di Monitoraggio Ambientale, redatto per il Progetto Esecutivo, prevede complessivamente nr. 6 postazioni di misura, come riportato nell'elaborato grafico allegato alla presente relazione (0802_T00MA00AMBPL01A – Planimetria ubicazione punti di monitoraggio e campionamento).

La durata dei rilievi è stata fissata in 15 giorni in continuo, con frequenza, durante i lavori, in funzione della durata dei lavori stessi: per quanto riguarda il cantiere della costruzione del nuovo ponte il monitoraggio delle polveri avverrà con frequenza trimestrale per un totale di 8 settimane in un anno.

Per quanto riguarda la campagna post-operam è stata prevista una campagna di misura della durata di 15 giorni per tutti i punti di monitoraggio individuati.

ACMSFI00586 - S.S.330 - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422								
STRALCIO 1 - INTERVENTO DI RIMOZIONE MACERIE DEL PONTE CROLLATO								
STRALCIO 2 - PROGETTO DEL NUOVO PONTE E DELLE OPERE COMPLEMENTARI								
FASE	COMPONENTE AMBIENTALE	PUNTI DI MONITORAGGIO	CANTIERE DI COMPETENZA			MISURE		
			BOB	MACERIE	NUOVO PONTE	FREQUENZA/VOLTE	DURATA	TOTALE
ANTE OPERAM	ATMOSFERA	ATM_01	X	X	X	1	quindicinale	1
		ATM_02	X	X		1	quindicinale	1
		ATM_03	X	X		1	quindicinale	1
		ATM_04	X		X	1	quindicinale	1
		ATM_05	X	X		1	quindicinale	1
		ATM_06	X	X		1	quindicinale	1
CORSO D'OPERA (BOB)	ATMOSFERA	ATM_01	X			1	quindicinale	1
		ATM_02	X			1	quindicinale	1
		ATM_03	X			1	quindicinale	1
		ATM_04	X			1	quindicinale	1
		ATM_05	X			1	quindicinale	1
		ATM_06	X			1	quindicinale	1
CORSO D'OPERA (RIMOZIONE MACERIE)	ATMOSFERA	ATM_01		X		2	quindicinale	2
		ATM_02		X		2	quindicinale	2
		ATM_03		X		2	quindicinale	2
		ATM_04						
		ATM_05		X		2	quindicinale	2
		ATM_06		X		2	quindicinale	2
CORSO D'OPERA (NUOVO PONTE E VAR. SS 62)	ATMOSFERA	ATM_01			X	trimestrale	quindicinale	4
		ATM_02						
		ATM_03						
		ATM_04			X	trimestrale	quindicinale	4
		ATM_05						
		ATM_06						
POST OPERAM	ATMOSFERA	ATM_01			X	1	quindicinale	1
		ATM_02			X	1	quindicinale	1
		ATM_03			X	1	quindicinale	1
		ATM_04			X	1	quindicinale	1
		ATM_05			X	1	quindicinale	1
		ATM_06			X	1	quindicinale	1

Tabella di sintesi delle attività di monitoraggio per la componente atmosfera

L'aggiornamento del PMA nel Progetto Esecutivo ha visto anche la definizione delle procedure per la gestione delle anomalie per la matrice atmosfera. In fase di CO, sarà considerata una 'anomalia' e attivata la procedura di seguito descritta, il superamento dei valori soglia così come opportunamente ricavati dal monitoraggio AO; tali valori soglia VS rappresentano quindi il termine di riferimento sito specifico, o valore limite VL, con cui confrontare i risultati del monitoraggio CO e PO

Infatti, il superamento del suddetto valore soglia VS (seppur inferiore al limite di legge) è indice della presenza di una anomalia (non necessariamente legata all'opera) che deve comunque essere valutata facendo scattare le necessarie procedure di controllo di seguito riportate.

In tutte le fasi, inclusa la fase AO e PO, si terrà ovviamente conto anche dei valori norma VN, definiti dalla normativa di settore:

D.Lgs. n. 155 del 13/08/2010 e D.Lgs. n. 250 del 24/12/2012;

In caso di superamento di VL, il soggetto incaricato dell'attività di monitoraggio provvederà a darne immediata comunicazione alla Committenza/DL.

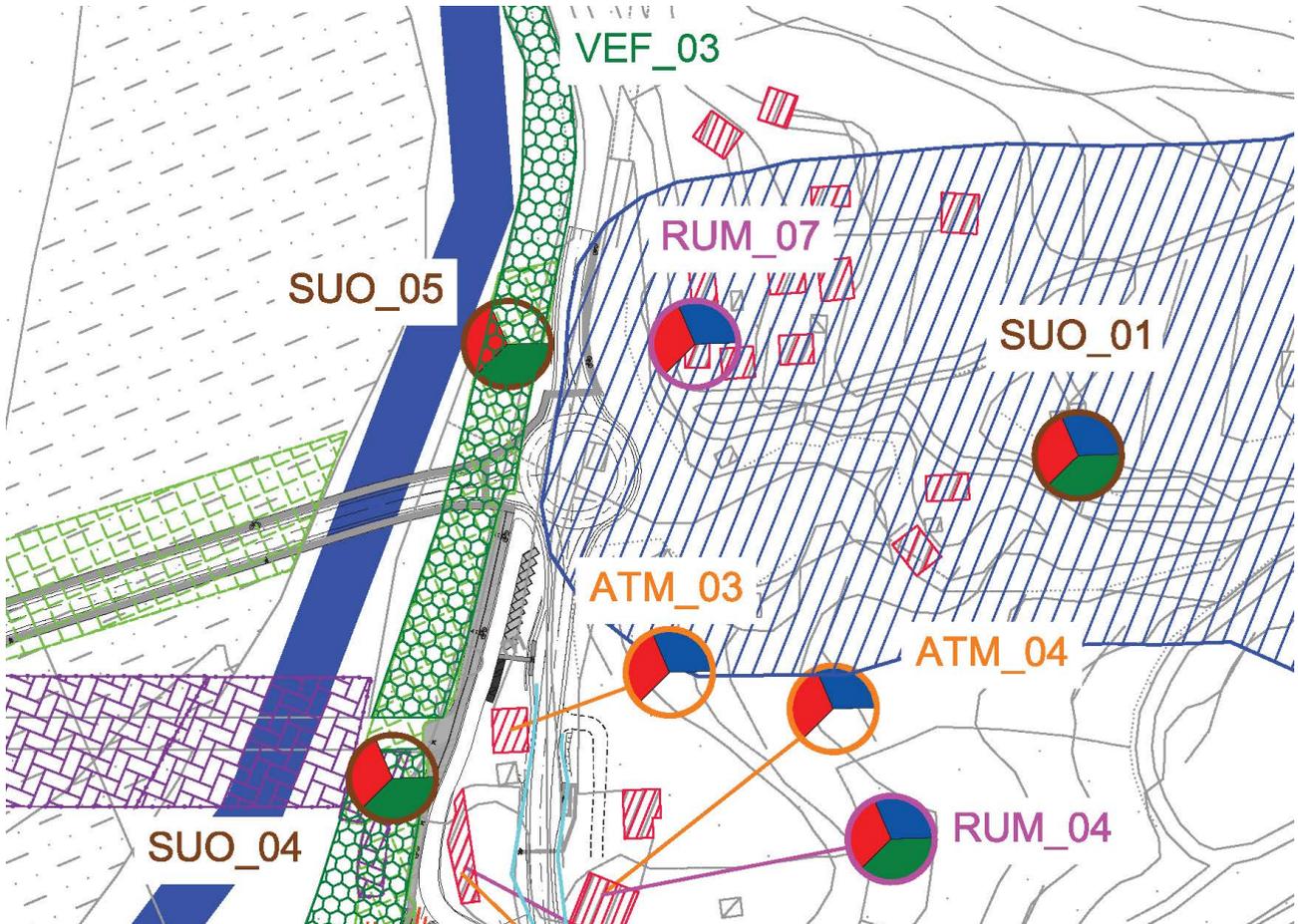
Procedura che il soggetto incaricato dell'attività di monitoraggio dovrà attivare per la gestione delle anomalie:

1. verifica della correttezza del dato mediante controllo della strumentazione;
2. confronto con le ultime misure (se disponibili) effettuate nella stessa postazione;
3. se confermata l'anomalia, entro 2 giorni dal suo rilevamento:
 - a) si comunica al Committente/DL lo 'stato di anomalia', tramite il SIT o via e-mail,
 - b) contestualmente al punto a., si esegue una misura di breve periodo (non dell'intera campagna; sufficiente, ad esempio, per la restituzione di medie orarie o giornaliere);
4. se è confermata l'anomalia, entro 5 gg dalla misura di cui al punto 3.b:
 - a) in CO, si provvede all'acquisizione della eventuale deroga secondo normativa vigente, se non già acquisita;
 - b) in CO, contestualmente a quanto sopra, ed in PO, si informa il Committente/DL, tramite il SIT o via email, inviando una nota circostanziata con descritte le condizioni al contorno e le eventuali lavorazioni in essere presso il punto indagato, allo scopo di individuare le probabili cause che hanno prodotto il superamento, nonché il ricettore o gruppo di ricettori presso i quali il superamento è stato rilevato; le azioni correttive più opportune saranno comunque da ricercare nel sistema di gestione ambientale adottato.

Punto 2: Rumore

Relativamente alla componente Rumore, il Piano di Monitoraggio Ambientale, redatto per il Progetto Esecutivo, ha recepito la richiesta di inserimento del punto di monitoraggio aggiuntivo in corrispondenza dell'agglomerato di Bettola. Nel nuovo PMA è stato infatti inserito il punto RUM-07,

come riportato nell'elaborato grafico allegato 0802_T00MA00AMBPL01A – Planimetria ubicazione punti di monitoraggio e campionamento, di cui di seguito se ne riporta uno stralcio.



Il punto RUM-07 integrativo per il monitoraggio del rumore per l'agglomerato di Bettola

Per il punto RUM-07 sono previste le seguenti attività di monitoraggio:

- monitoraggio ante-operam (durata settimanale, 1 volta);
- monitoraggio corso d'opera (durata 24 h, cadenza trimestrale).

Punto 3: Suolo

L'aggiornamento del PMA nel Progetto Esecutivo ha recepito le prescrizioni relative alla componente suolo.

Il monitoraggio della componente suolo infatti prevede il controllo in corrispondenza di tutte le aree di cantiere previste per complessivi n° 5 aree di campionamento (punti di controllo e campionamento con codifica SUO_nn).

Di seguito si elencano i punti di monitoraggio:

- SUO_02 per il Campo base per la realizzazione del nuovo ponte;
- SUO_03 per l'area di cantiere in sponda sinistra per la realizzazione della variante della SS 62;
- SUO_04 per l'area di cantiere in sponda sinistra per la rimozione delle macerie del ponte crollato;
- SUO_05 per l'area di cantiere in sponda sinistra per la realizzazione del nuovo ponte;
- SUO_06 per l'area di deposito mezzi di cantiere per la rimozione delle macerie del ponte crollato.

Per ogni area di cantiere, secondo quanto richiesto, si provvederà, in relazione al solo campionamento e analisi dei parametri chimico-fisici, a realizzare tanti punti di campionamento in funzione della superficie dell'area indagata, secondo quanto previsto dall'Allegato 2 al DPR 120/2017.

Di seguito si riporta una tabella di dettaglio con il numero di campioni previsti per ogni singola area di cantiere in funzione della superficie:

Area	Superficie (mq)	Numero di campioni
SUO_02	14.500	8
SUO_03	2.200	3
SUO_04	660	3
SUO_05	5.000	4
SUO_06	1.150	3

Nell'ambito delle attività di caratterizzazione dei terreni ai fini della gestione delle terre e rocce da scavo è previsto il campionamento e le analisi del ballast del tratto di ferrovia interferita per complessivi nr. 2 punti di campionamento (B1 e B2).

Punto 3: Stato ecologico del fiume Magra

L'aggiornamento del PMA nel Progetto Esecutivo ha recepito le prescrizioni relative al monitoraggio dello stato ecologico del fiume Magra.

In fase ante-operam e post operam, sarà effettuato infatti il monitoraggio dello stato ecologico del Fiume attraverso i seguenti parametri:

- **LIMeco**: Livello di Inquinamento dai Macrodescriptors per lo stato ecologico, con il quale i nutrienti e l'ossigeno disciolto, ai fini della classificazione, vengono integrati in un singolo descrittore utilizzato per derivare la classe di qualità;
- **Star ICMi**: Indice multimetrico STAR di Intercalibrazione, che consente di derivare una classe di qualità per gli organismi macrobentonici per la definizione dello Stato Ecologico;
- **IBMR**: Indice Biologique Macrophytisque en Rivière, da applicare per la valutazione dello stato ecologico utilizzando le comunità macrofitiche;
- **ICMi**: Indice Multimetrico di Intercalibrazione, da applicare per la valutazione dello stato ecologico utilizzando le comunità diatomee;
- **ISECI**: Indice dello Stato Ecologico delle Comunità Ittiche.

Allo stato attuale, nei monitoraggi effettuati da ARPAT sul Fiume Magra, in corrispondenza della stazione MAS-017 (MAGRA - CONFINE REGIONALE LOC. CAPRIGLIOLA - FIUME MAGRA VALLE) risulta la seguente situazione.

Anno	Limeco	Stato trofico
2007	0,75	1 - Elevato
2008	0,64	2 - Buono
2009	0,93	1 - Elevato
2010	0,97	1 - Elevato
2013	0,94	1 - Elevato
2018	0,92	1 - Elevato
2019	0,95	1 - Elevato

Dati tratti dalla Banca dati SIRA di ARPA Toscana

Il Magra, nella zona di interesse, presenta quindi, dal 2009 al 2019, relativamente ai parametri chimico-fisici, uno stato trofico Elevato.

Anno	Benthos	Giudizio benthos	Diatomiti	Giudizio diatomiti
2011	0,618	3 - Sufficiente	0,773	2 - Buono
2019	0,62	3 - Sufficiente	0,872	1 - Elevato

Dati tratti dalla Banca dati SIRA di ARPA Toscana

Relativamente ai parametri ecologici i monitoraggi riportati nella Banca dati SIRA per la stazione MAS-017 sono limitati al 2011 ed al 2019 e limitatamente al Benthos ed alle Diatomiti, con giudizio rispettivamente sufficiente ed elevato per quanto riguarda l'anno 2019.

Punti 4 e 5: Monitoraggio della torbidità

L'aggiornamento del PMA nel Progetto Esecutivo ha recepito la prescrizione relativa all'inserimento del monitoraggio in continuo della torbidità all'interno del fiume Magra.

Durante il corso d'opera è previsto infatti un monitoraggio in continuo dei seguenti parametri:

- temperatura;

- conducibilità;
- salinità;
- pH;
- torbidità con sistema di pulizia integrato;
- ossigeno disciolto ottico.

Il monitoraggio in continuo avverrà in corrispondenza di due punti lungo il fiume Magra posti rispettivamente a monte e a valle delle aree di cantiere e di lavorazione. L'esatta ubicazione delle due centraline per il monitoraggio in continuo sarà concordata con i tecnici dell'ARPA Toscana.

Relativamente al monitoraggio in continuo delle acque del Magra, che prevede nello specifico il monitoraggio della torbidità, si potrà prevedere una specifica procedura di emergenza per eventuali episodi di elevata torbidità durante le lavorazioni in alveo.

Quando le centraline in continuo (monte/valle) mostrano scostamenti dovranno repentinamente essere messe in atto le seguenti procedure di verifica in cantiere.

Si considera scostamento la registrazione di valori nella stazione a valle superiori a "X" (multiplo da decidere in accordo con ARPAT in base al parametro considerato) del valore rilevato a monte; in ogni caso non potranno essere superati, a valle, in assenza di valori analoghi a monte, i seguenti valori:

- valore torbidità come media di 2 ore corrispondente a circa 15 g/l;
- valore guida di torbidità media per l'intera durata dell'operazione corrispondente a circa 6 g/l;
- limite per ossigeno disciolto >5 mg/l.

In caso di superamento delle soglie del monitoraggio in continuo i lavori dovranno essere interrotti e ripresi dopo che la torbidità è diminuita e/o l'ossigeno disciolto si è rialzato.

A titolo esemplificativo si propongono i seguenti interventi:

- si alzano gli idrocarburi di x → vengono fatti subito uscire dall'acqua i mezzi d'opera e viene verificato che non abbiano perdite – viene deviata l'acqua dalla zona operativa mediante rieste in terra o altre opere provvisorie – ecc.;
- si alza la torbidità sopra il livello che calcolato come accettabile: → viene condotta una verifica immediata in cantiere per individuare la fonte di inquinamento e si provvede a fermarla ed a gestirla diversamente.

Entro le 24 ore dall'evento dovrà essere inviata al Committente/DL ed all'Ente di controllo (ARPA Toscana e ARPA Liguria), tramite il SIT o via email, una nota circostanziata con descritte le condizioni al contorno, le eventuali lavorazioni in essere, e gli interventi effettuati per la gestione dell'anomalia.

A valle del monitoraggio ante-operam e dei primi risultati del monitoraggio in continuo saranno definiti, in accordo con ARPAT, i valori soglia di attenzione e di intervento per i diversi analiti monitorati per la definizione "operativa" della procedura.

Punto 6

Nel Piano Ambientale della Cantierizzazione, redatto per il Progetto Esecutivo, sono stati valutati gli impatti potenziali dovuti agli eventuali sversamenti accidentali di sostanze inquinanti:

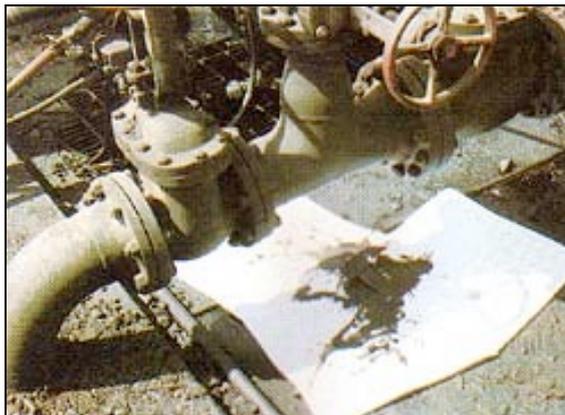
- sversamento accidentale di fluidi inquinanti nel corso d'acqua;
- inquinamento da idrocarburi ed oli, causato da perdite da mezzi di cantiere in cattivo stato e dalla manipolazione di carburanti e lubrificanti;
- scarico accidentale sul suolo dalle aree di cantiere.

Di seguito sono descritte le misure di mitigazione delle potenziali interferenze prodotte:

Al fine di mitigare l'effetto di possibili sversamenti in cantiere è prevista l'installazione, nei pressi delle aree di deposito olii, kit anti-sversamento di pronto intervento contenenti le seguenti tipologie di materiali:

- resine epossidiche, nastri al silicone, coni turafalle, materiali autovulcanizzanti per sigillare le perdite, prevenire l'usura e rinforzare fusti, tubi, condotte sia in materiale plastico che in metallo;

- cuscinetti e contenitori da utilizzare per assorbire e trattenere gocciolamenti da spine, fusti e macchinari;
- dischi da porre sulla sommità di fusti e contenitori per impedire l'accumulo di strati sdruciolevoli sulla sommità dei fusti stessi preservandoli da corrosione e ruggine;
- materiale biodegradabile in polvere per l'assorbimento, sia dalle acque che dal suolo, di derivati liquidi del petrolio (benzina, gasolio, oli minerali, oli idraulici, oli lubrificanti, solventi a base di petrolio, glicole etilenico etc); barriere di contenimento; materiali oleoassorbenti idrorepellenti (disponibili in fogli, rotoli, etc.);
- pompe aspiraliquidi per aspirare i liquidi sversati e pomparli nello stesso tempo in appositi contenitori di stoccaggio.



Uso di fogli oleoassorbenti per contenere lo sversamento al suolo di oli minerali

Inoltre, per prevenire l'inquinamento dei suoli e delle acque nelle aree di cantiere, si adotteranno i seguenti accorgimenti operativi:

- i rifornimenti di carburante e lubrificante ai mezzi meccanici avverranno su pavimentazione impermeabile;
- si effettuerà il controllo giornaliero dei circuiti oleodinamici dei mezzi.

Qualora occorra provvedere allo stoccaggio di sostanze pericolose, verrà prevista un'area adeguata, che dovrà essere recintata e posta lontano dai baraccamenti e dalla viabilità di transito dei mezzi di cantiere; inoltre, essa dovrà essere segnalata con cartelli di pericolo indicanti il tipo di sostanze presenti. Lo stoccaggio e la gestione di tali sostanze verranno effettuati al fine di proteggere il sito

da potenziali agenti inquinanti. Le sostanze pericolose saranno contenute in contenitori non danneggiati, che dovranno essere collocati su un basamento in calcestruzzo o, comunque, su un'area pavimentata e protetti da una tettoia.

Per lo stoccaggio dei materiali liquidi pericolosi è previsto l'utilizzo di appositi contenitori con raccolta degli eventuali sversamenti in fase di utilizzo.



Soluzioni per il corretto stoccaggio di fusti e serbatoi contenenti rifiuti liquidi inquinanti

In tutte le aree di cantiere sarà garantita la presenza di fossi per la raccolta delle acque meteoriche e non, finalizzate ad annullare o quantomeno a limitare effetti erosivi sul terreno a causa della corrivazione delle acque non regimate.

Infine, particolare attenzione è stata inoltre posta agli eventuali rischi di sversamenti in acqua di sostanze inquinanti prevedendo uno specifico intervento di mitigazione in fase di cantiere costituito dall'utilizzo di Barriere assorbenti galleggianti.

Nel caso di sversamenti accidentali di oli nel corso d'acqua sarà adottata una bonifica tempestiva con l'utilizzo di barriere assorbenti galleggianti, formate da struttura a fascette tubolari. Saranno quindi preliminarmente installate a più livelli barriere utili ad arginare l'eventuale sversamento. La barriera sarà posata e chiusa ad anello per mezzo di moschettoni, l'imbottitura a fascette tubolari isolanti della barriera consente di assorbire le sostanze inquinanti (soprattutto olii ed idrocarburi) ma non l'acqua.

Man mano che la sostanza viene assorbita, la barriera affonda leggermente nell'acqua, ma l'olio o l'idrocarburo resta sempre in contatto con materiale assorbente pulito. Quando è completamente satura, la barriera galleggia appena sotto il pelo dell'acqua, garantendo comunque l'arginatura

dell'eventuale quantità di inquinante ancora non assorbito, che potrà essere totalmente eliminato con la posa di un successivo anello di barriera.



Esempi di barriere assorbenti galleggianti

6 ALLEGATI

VERBALE DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI

(Prot. CDG-65647-U del 03.02.2021)



Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra. (Ordinanza del Commissario Straordinario - Atto 95/2020 del 23/07/2020)

ANAS S.p.A

ST FI



020749731800

Prot. CDG-0065647-U del 03/02/2021

Indirizzi in allegato

Oggetto: S.S. 330 "di Buonviaggio" - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422
Trasmissione della determinazione motivata di conclusione della Conferenza di Servizi.

Si trasmette, con pari data e numero protocollo della presente, la Determinazione del 03/02/2021 di conclusione della Conferenza di Servizi, aperta in data 13/11/2020 e chiusa in data il 29/01/2021, relativamente all'approvazione del progetto definitivo relativo all'intervento in oggetto.

Distinti saluti.

Il Soggetto Attuatore
Ing. Stefano Liani

Allegati: c.s.

Struttura Territoriale Toscana
Viale dei Mille, 36 - 50131 Firenze T [+39] 055 56401 - F [+39] 055 573497 Pec anas.toscana@postacert.stradeanas.it - www.stradeanas.it

Anas S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e concessionaria ai sensi del D.L. 138/2002 (convertito con L. 178/2002)

Sede Legale: Via Monzambano, 10 - 00185 Roma
T [+39] 06 44461 - F [+39] 06 4456224 - F [+39] 06 4454956 - [+39] 06 4454948 - [+39] 06 44700852
Pec anas@postacert.stradeanas.it - www.stradeanas.it
Cap. Soc. Euro 2.269.892.000,00 - Iscr. R.E.A. 1024951 - P.IVA 02133681003 - C.F. 80208450587



ANAS S.p.A
S.P.A.



020749731800
Prot. CDG-0065647-U del 03/02/2021

DETERMINAZIONE DEL 03 FEBBRAIO 2021

Oggetto: S.S. 330 "di Buonviaggio" – Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422
Determinazione motivata di conclusione della Conferenza di Servizi.

IL SOGGETTO ATTUATORE,

In riferimento alla Conferenza di Servizi decisoria sull' intervento in oggetto;

Visti

- gli artt.14, 14 bis, 14 ter, 14 quater, 14 quinquies della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e s.m.i.;
- l'art. 27 del Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

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;

Visto

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 è stabilito 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;
- Il Commissario Straordinario è autorizzato fin da subito a mettere in atto ogni attività, anche in somma urgenza, per ripristinare, con opere temporanee o provvisorie, il collegamento interrotto avvalendosi dell'Anas S.p.A anche utilizzando le attività di progettazione eventualmente realizzate dalla stessa Anas. A tal fine utilizza le deroghe e le procedure previste dall'articolo 4 del decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55,

- Il Commissario Straordinario è incaricato di sovrintendere, con i poteri di cui ai commi 2 e 3 dell'articolo 4 del decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, alla programmazione, alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione degli interventi per la realizzazione dell'opera di cui all'articolo 1.
- Il Commissario può avvalersi di strutture delle amministrazioni centrali o territoriali interessate nonché di società controllate dallo Stato o dalle regioni, nel limite delle risorse disponibili e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza;

Considerato che

con DPCM 9/6/2020, successivamente modificato con DPCM 11/11/2020, 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 è stato nominato il Commissario per la ricostruzione dell'opera

Vista

l'ordinanza del Commissario Straordinario, atto 95/2020 del 23/07/2020, con il quale si individua ANAS S.p.A. 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;

Considerato che

l'individuazione quale Soggetto Attuatore comporta la competenza di quest'ultimo, nel rispetto della normativa vigente, in ordine a tutte le fasi procedurali finalizzate alla realizzazione dell'opera di cui all'articolo 1 e delle attività relative al ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra di cui all'art. 2, comma 2, del DPCM 9 giugno 2020, con la conseguente titolarità dei poteri e delle responsabilità ad esse connesse.

Considerato che

il Soggetto Attuatore indice la conferenza di servizi ai sensi degli artt. 14 e ss. L. 241/90. I termini dei relativi procedimenti, fatto salvo quanto previsto dall'art. 4, comma 2, del D.L. n. 32/2019 in merito ai pareri relativi alla tutela ambientale e di beni culturali e paesaggistici, risultano dimezzati. Il dissenso manifestato in sede di conferenza di servizi deve essere motivato, a pena di inammissibilità, anche con riferimento alle specifiche prescrizioni progettuali necessarie ai fini dell'assenso. Il progetto, acquisiti i pareri, sarà approvato e autorizzato dal Commissario, ai sensi dell'art. 4, comma 2, del D.L. n. 32/2019, e tale approvazione ha efficacia di dichiarazione di pubblica utilità e costituisce, ove occorra, variante agli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale e/o apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

Visto che

- il Soggetto Attuatore ha convocato la Conferenza di servizi in data 13.11.2020 con nota di cui Ns. Prot. CDG0564054 del 30.10.2020 e che in tale data si è provveduto ad acquisire i pareri degli Enti presenti.
- La CDS è stata sospesa in pari data per permettere l'acquisizione del parere del MATTM sulla verifica di assoggettabilità a VIA, la cui istanza è stata trasmessa con protocollo CDG-0549447-U del 26.10.2020.
- Con nota di cui Ns. Prot. CDG-0613949-U del 19.11.2020 il verbale della CDS è stato trasmesso alle Amministrazioni competenti partecipanti.
- In data 27.01.2021 è stato pubblicato dal MATTM il suddetto parere con protocollo R.0000029, con cui è stata decretata "l'esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto "S.S. 330 "di Buonviaggio" Lavori di ricostruzione del ponte sul Fiume Magra al km 10+422"... subordinata al rispetto delle condizioni ambientali di cui...".

Atteso che

- il Soggetto Attuatore ha riaperto la Conferenza di servizi in data 29.01.2021 con nota di cui Ns. Prot. CDG0039402 del 22.01.2021 e che in tale data si è provveduto ad acquisire gli aggiornamenti ed integrazioni dei pareri degli Enti presenti.
- in tale sede, come riportato nel verbale di Conferenza di Servizi, trasmesso alle Amministrazioni competenti con nota di cui Ns. Prot. CDG-0055947-U del 29.01.2021, sono stati acquisiti i pareri e le comunicazioni degli Enti partecipanti, direttamente indicati in seduta di Conferenza di Servizi ovvero pervenuti a mezzo Pec.
- I pareri e le comunicazioni sono di seguito riportati:
 - Regione Toscana - Settore Genio Civile Toscana Nord: parere favorevole con prescrizioni ed osservazioni, nota di cui Ns. prot. 0597752 del 12/11/2020, e successivo aggiornamento per la riapertura della CdS del 29/01/2021. Le prescrizioni verranno recepite nel Progetto Esecutivo;
 - Regione Toscana - Settore Sismica: comunicazione che l'Ente non è competente ad esprimersi sugli interventi, nota di cui Ns. prot. 0597144 del 12/11/2020 e successivo aggiornamento per la riapertura della CdS del 29/01/2021;
 - Regione Toscana - Pianificazione del Territorio: parere favorevole con prescrizioni ed osservazioni, nota di cui Ns. prot. 0583246 del 06/11/2020 e successivo aggiornamento per la riapertura della CdS del 29/01/2021. Le prescrizioni verranno recepite nel Progetto

Esecutivo; si specifica che il tracciato ferroviario risulta già dismesso e si rimanda al Progetto Esecutivo per le procedure di rimozione locale dell'infrastruttura in accordo con Ente Proprietario ed Ente Gestore;

- Regione Toscana - Settore Tutela, Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio: parere favorevole con prescrizioni, nota di cui Ns. prot. 0603122 del 16/11/2020 e successivo aggiornamento per la riapertura della CdS del 29/01/2021. Le prescrizioni verranno recepite nel Progetto Esecutivo; per quanto attiene le prescrizioni relative alle barriere antirumore sulla S.S. 62 e alla finitura del nuovo ponte, si riporta che su prescrizione della Soprintendenza in entrambi i casi verrà adottata una colorazione grigia con finalità di integrazione nel contesto. Si specifica inoltre che l'Autorizzazione Paesaggistica si intende acquisita contestualmente alla Conferenza di Servizi;
- Regione Toscana - Settore Autorizzazioni Ambientali: parere favorevole con prescrizioni, nota di cui Ns. prot.0593011 del 11/11/2020 e successivo aggiornamento per la riapertura della CdS del 29/01/2021. Le prescrizioni verranno recepite nel Progetto Esecutivo;
- Regione Toscana - Settore VIA-VAS-Opere Pubbliche di Interesse Strategico Regionale: parere favorevole con prescrizioni e verifica di ottemperanza, nota di cui Ns. prot. 0584605 del 09/11/2020. Le prescrizioni verranno recepite nel Progetto Esecutivo;
- Regione Toscana - Settore Forestazione. Usi Civici. Agroambiente: parere favorevole con prescrizioni, nota di cui Ns. prot. 0600483 del 13/11/2020. Le prescrizioni verranno recepite nel Progetto Esecutivo;
- Regione Toscana - Settore Pianificazione e Controlli in Materia di Cave: parere favorevole con osservazioni per l'apertura della CdS del 13/11/2020 e successivo aggiornamento per la riapertura della CdS del 29/01/2021. Allo stato attuale non è previsto il ricorso a cave di prestito, nell'eventualità fosse necessario si recepirà quanto indicato dagli articoli menzionati;
- Regione Toscana - Settore Tutela della Natura e del Mare: parere favorevole con prescrizioni, nota di cui Ns. prot. 0592004 del 11/11/2020. Le prescrizioni verranno recepite nel Progetto Esecutivo, con le seguenti indicazioni: per quanto attiene l'inerbimento delle scarpate, l'adozione di tale pratica sarà valutata nel Progetto Esecutivo; per le lavorazioni notturne, necessarie in relazione ai tempi ristretti per la realizzazione dell'opera, dovranno essere adottati accorgimenti e precauzioni al fine di contenere il disturbo e gli eventuali effetti sulle componenti biotiche, anche non estendendone il ricorso all'intero periodo delle lavorazioni. Verrà inoltre previsto un monitoraggio della flora e della fauna in corso d'opera;

- MIT – Proweditorato Interregionale per Opere Pubbliche Toscana– Marche– Umbria – sede di Firenze: comunicazione di non necessità di acquisizione del parere di cui all'art. 215 comma 3 del D.L. 50/2016, nota di cui Ns. prot. 06000908 del 13/11/2020;
- MIBAC – Segretariato Regionale per la Toscana: comunicazione della competenza sull'intervento in capo alla Soprintendenza delle Province di Lucca e Massa Carrara, comunicato con nota di cui Ns. prot. 0579522 del 05/11/2020
- MIBAC - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Lucca e Massa Carrara: parere favorevole limitatamente alla compatibilità con l'interesse paesaggistico con prescrizioni ed indicazioni procedurali per le successive fasi e nulla osta all'esecuzione per quanto attiene alla tutela archeologica con prescrizione di sorveglianza delle fasi di escavazione, nota di cui Ns. prot. 0614087 del 19/11/2020 e successivo aggiornamento per la riapertura della CdS del 29/01/2021. Le prescrizioni verranno recepite nel Progetto Esecutivo; si specifica che Il ricollocamento delle piante di tiglio verrà effettuato in altra zona del comune di Aulla scelta dal Comune di concerto con la Soprintendenza;
- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Mare: parere favorevole con prescrizione di verifica di ottemperanza in capo agli Enti competenti esplicitati nel provvedimento Decreto del MATTM n. 29 del 27-01-2021 di esclusione da VIA; parere favorevole all'avvio delle attività di bonifica bellica nelle more dell'iter autorizzativo del progetto. Le prescrizioni verranno recepite nel Progetto Esecutivo;
- ARPAT: parere favorevole con prescrizioni, nota di cui Ns. prot.0599563 del 13/11/2020. Le prescrizioni verranno recepite nel Progetto Esecutivo per quanto attiene alle opere in progetto. Per quanto attiene la prescrizione relativa alle barriere antirumore sarà ottemperata nel Progetto Esecutivo in accordo alle ulteriori prescrizioni ricevute in merito da altri Enti in particolare per gli aspetti paesaggistici e percettivi da parte della Soprintendenza. Si specifica che l'intervento di demolizione e rimozione delle macerie del ponte storico crollato non fanno parte del presente progetto e che non è possibile prevederne la data di avvio in quanto il relativo progetto deve ancora ricevere il nulla-osta da parte dei consulenti delle Procura. In ogni caso, verrà analizzato ogni possibile eventuale impatto cumulativo presente, prima dell'inizio delle lavorazioni di demolizione; gli esiti delle analisi saranno portati all'attenzione di ARPAT e del MATTM;
- Ambito Territoriale Ottimale Toscana Costa: assenza di osservazioni in merito al progetto, nota di cui Ns. prot. 0600892 del 13/11/2020;

- Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale: parere favorevole con prescrizioni, nota di cui Ns. prot. 0595183 del 12/11/2020. Le prescrizioni verranno recepite nel Progetto Esecutivo;
- Consorzio Bonifica e Irrigazione Canale Lunense: parere favorevole con prescrizioni, nota di cui Ns. prot. 0599448 del 13/11/2020 e successivo aggiornamento per la riapertura della CdS del 29/01/2021. Le prescrizioni verranno recepite nel Progetto Esecutivo; in relazione al raffronto tra la galleria e l'attraversamento del canale a cielo aperto la richiesta verrà valutata in corso di redazione del Progetto Esecutivo valutando gli elaborati tecnici trasmessi dall'Ente stesso. Si specifica che non è prevista la demolizione della vecchia presa, per le altre infrastrutture verrà valutata nel Progetto Esecutivo. La richiesta di verifica dell'interferenza della realizzazione dei tiranti con la galleria del Canale Lunense verrà valutata nel Progetto Esecutivo;
- Provincia Massa Carrara: Parere favorevole di coerenza con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, nota di cui Ns. prot. 0600854 del 13/11/2020;
- Comune di Aulla: parere favorevole con prescrizioni, nota di cui Ns. prot. 0598915 del 13/11/2020 e successivo aggiornamento per la riapertura della CdS del 29/01/2021. Le prescrizioni verranno recepite nel Progetto Esecutivo; per quanto attiene la realizzazione del tratto ciclabile e pedonale tra Bettola e Canale Lunense verrà valutata nel Progetto Esecutivo. In merito alla proprietà del relitto stradale a valle della S.S. 62 sarà oggetto di confronto tra ANAS S.p.A. e Comune di Aulla. La migliore funzionalità dell'intersezione verso l'abitato di Capriogliola sarà recepita nei limiti degli spazi disponibili;
- Unione di Comuni Montana Lunigiana: parere favorevole con prescrizioni, nota di cui Ns. prot. 0600834 del 13/11/2020, l'estensione dei tratti con barriere antirumore verrà valutata, ai sensi di legge con il coinvolgimento delle parti interessate, nel Progetto Esecutivo;
- Rete Ferroviaria Italiana - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane: parere favorevole con prescrizioni, nota di cui Ns. prot.0600851 del 13/11/2020, comunicazione di non competenza in quanto il tracciato dismesso è attualmente gestito da Ferservizi S.p.A.;
- Telecom Italia S.p.A.: parere favorevole con comunicazioni, nota di cui Ns. prot. 0612270 del 18/11/2020 e successivo aggiornamento per la riapertura della CdS del 29/01/2021. In merito allo spostamento dei cavi esistenti verrà formulata formale richiesta; per quanto attiene la fase transitoria sarà prevista in corrispondenza del ponte una predisposizione per l'alloggiamento dei cavi Telecom e mediante confronto con l'Ente Gestore sarà gestita la fase transitoria. Si specifica che relativamente al nuovo ponte verranno predisposti



- passatubi sotto l'impalcato perché le dimensioni delle tubazioni in PVC non sono compatibili con lo spessore della soletta di impalcato;
- Terna Rete Italia: comunicazione di non interferenza, nota di cui Ns prot. 0600826 del 13/11/2020;
 - Enel Distribuzione S.p.A.: parere favorevole con comunicazioni, nota di cui Ns. prot. 0600931 del 13/11/2020. Tutte le osservazioni verranno gestite previo confronto con l'Ente Gestore e valutate nel Progetto Esecutivo;
 - Italgas S.p.A.: parere favorevole con comunicazioni, nota di cui Ns. prot. 0600879 del 13/11/2020 e successivo aggiornamento per la riapertura della CdS del 29/01/2021. Tutte le osservazioni verranno gestite previo confronto con l'Ente Gestore e valutate nel Progetto Esecutivo;
 - Fastweb S.p.A.: comunicazione di non interferenza, nota di cui Ns. prot. 0605417 del 13/11/2020;
 - GAIA S.p.A.: parere favorevole con comunicazioni, nota di cui Ns. prot. 0600865 del 13/11/2020 e successivo aggiornamento per la riapertura della CdS del 29/01/2021. Le osservazioni sulla riallocazione di una condotta idrica e di un tubo camicia verranno valutate e gestite previo confronto con l'Ente Gestore, le ulteriori comunicazioni saranno valutate nel Progetto Esecutivo;
 - FERSERVIZI S.p.A.: parere favorevole con comunicazioni, nota di cui Ns. prot. 0010372 del 11/01/2021. In merito alla valutazione di aumentare la distanza dal fabbricato adiacente la stazione di Caprigliola non sarà recepita in quanto incompatibile con l'andamento del tracciato stradale. In merito alla necessità di ulteriori elaborati tecnici di dettaglio sul futuro stato finale dei luoghi relativamente alle p.lle 302 e 303 del Fg. 49 del Comune di Aulla si comunica che sarà aperto un confronto tecnico con Ente Interessato nel corso della Progettazione Esecutiva;
 - ACAM Acque: parere favorevole con comunicazioni in sede di CdS del 29/01/2021 e successivo aggiornamento con nota del 02/02/2021. Tutte le osservazioni verranno gestite previo confronto con l'Ente Gestore e valutato il recepimento nel Progetto Esecutivo. Si riporta che le modalità di risoluzione verranno trattate come da normativa mantenendo uno spirito di collaborazione tra Enti. Le valutazioni verranno eventualmente valutate nel Progetto Esecutivo previo confronto con l'Ente Gestore.

Considerato che

ai sensi dell'art.14-ter, comma 7, si considera *acquisito l'assenso senza condizioni delle Amministrazioni il cui rappresentante non abbia partecipato alla riunione ovvero, pur partecipandovi, non abbia espresso ai sensi dell'art. 14 ter comma 3 della Legge 241/1990 e s.m.i., la propria posizione ovvero abbia espresso un dissenso non motivato o riferito a questioni che non costituiscono oggetto della Conferenza;*

DETERMINA

- 1) Di prendere atto della conclusione della Conferenza di Servizi aperta in data il 13/11/2020 e chiusa in data 29/01/2021 relativamente all'approvazione del progetto definitivo relativo all'intervento "S.S. 330 "di Buonviaggio" – Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422";
- 2) Che il presente provvedimento adottato, ai sensi dell'art.14-quater Legge n. 241/90, comma 1, approva il verbale della Conferenza di Servizi e sostituisce a ogni effetto tutti gli atti di assenso, comunque denominati, di competenza delle Amministrazioni e dei gestori di beni e servizi pubblici interessati; il presente provvedimento vale anche come Autorizzazione Paesaggistica ai sensi del Dlgs 42/2004 e s.m.i.;
- 3) Che nulla osta all'avvio delle procedure di realizzazione degli interventi indicati in oggetto.

Il Soggetto Attuatore
Ing. Stefano Liani



Allegato

Regione Toscana

-Responsabile della struttura di supporto ex Ordinanza n.95/2020

Ing. Marco Ierpi

-Direzione Ambiente ed Energia

-Direzione Difesa del Suolo e Protezione Civile

-Direzione Politiche Infrastrutture Mobilità e T.P.L.

-Direzione Agricoltura e Sviluppo Rurale

-Direzione Urbanistica e Politiche Abitative

-Settore Genio Civile Toscana Nord

-Settore Sismica

-Settore Pianificazione del Territorio

-Settore Tutela, Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio.

-Settore Autorizzazioni Ambientali

-Settore Valutazione Impatto Ambientale

-Valutazioni Ambientale Strategiche – Opere di interesse strategico nazionale

-Settore Forestazioni, usi civici ed Agroambiente

-Settore Pianificazione e controlli in materia di cave

-Settore della natura e del Mare

regionetoscana@postacert.toscana.it

MIBAC

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Lucca e Massa Carrara

mbac-sabap-lu@mailcert.beniculturali.it

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

cress@pec.minambiente.it

ARPAT - Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della Toscana

arpat.protocollo@postacert.toscana.it

Autorità Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale
adbarno@postacert.toscana.it

Consorzio di Bonifica e Irrigazione del Canale Lunense
canale-lunense@legalmail.it

Comune di Aulla
comune.aulla@postacert.toscana.it

Unione di Comuni Montana Lunigiana
ucmlunigiana@postacert.toscana.it

Telecom Italia S.p.A.
telecomitalia@pec.telecomitalia.it
aoltoscanaovest@pec.telecomitalia.it

Enel Distribuzione S.p.A.
e-distribuzione@pec.e-distribuzione.it
eneldistribuzione@pec.enel.it

Italgas S.p.A.
pololiguria@pec.italgasreti.it

Vodafone S.p.A.
vodafoneomnitel@pocert.vodafone.it

Gaia S.p.A.
gaia-spa@legalmail.it

Ferservizi S.p.A.
Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Zona Tirrenica nord
ferservizi.firenze@pec.ferservizi.it



AcamAcque
acamacque@pec.gruppoiren.it

p.c. Commissario Straordinario
Ing. Fulvio Maria Soccodato
comm.albiano@pec.governo.it
f.soccodato@governo.it

ANAS. S.p.A.
Direzione Operations e Coordinamento Territoriale
Via mozambano 10
00185 Roma

Gruppo di Progettazione
R.T.P. Technital -Matildi -Politecnica
technital@pec.technital.it
polifi@legalmail.it

anas

GRUPPO FS ITALIANE

Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

(Ordinanza del Commissario Straordinario -

Atto 95/2019 del 1/10/2019)

Indirizzi in allegato

Oggetto: S.S. 330 "di Buonviaggio" - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422.

Trasmissione verbale Conferenza di Servizi decisoria ai sensi dell'art. 14, comma 2, legge n. 241/1990 e s.m.i. in forma simultanea e in modalità sincrona (art. 14 ter legge n. 241/1990) tenutasi in modalità telematica in data 29.01.2021.

Si trasmette in allegato alla presente il verbale della Conferenza di Servizi decisoria ai sensi dell'art. 14, comma 2, legge n. 241/1990 e s.m.i. in forma simultanea e in modalità sincrona (art. 14 ter legge n. 241/1990) tenutasi in modalità telematica in data 29 gennaio u.s.

Copia dello stesso, firmato digitalmente da tutti i Partecipanti (sia in modalità fisica che telematica), dovrà essere inviato a mezzo PEC all'indirizzo anas.toscana@postacert.stradeanas.it

Per ogni informazione in merito, rivolgersi al referente della Struttura di Supporto al Soggetto Attuatore ANAS, ing. Mirko Fagioli al numero 335 7563654.

Sicuri di una Vostra cortese collaborazione, si porgono
Distinti saluti.

Il Soggetto Attuatore
ANAS

Struttura Territoriale Toscana

Viale dei Mille, 36 - 50131 Firenze T [+39] 055 56401 - F [+39] 055 573497
Pec anas.toscana@postacert.stradeanas.it - www.stradeanas.it

Anas S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e concessionaria ai sensi del D.L. 138/2002 (convertito con L. 178/2002)

Sede Legale: Via Monzambano, 10 - 00185 Roma T [+39] 06 44461 - F [+39] 06 4456224
Pec anas@postacert.stradeanas.it

Cap. Soc. Euro 2.269.892.000,00 Iscr. R.E.A. 1024951 P.IVA 02133681003 C.F. 80208450587



anas

GRUPPO FS ITALIANE

*Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto
dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.*

(Ordinanza del Comune di Albiano -

Aut. 95/2020 del 24/07/2020)

Allegato

Regione Toscana

- Responsabile della struttura di supporto ex Ordinanza n.95/2020 - Ing. Marco Ierpi
- Direzione Politiche Infrastrutture Mobilità e T.P.L.
- Settore Pianificazione e controlli in materia di cave
regionetoscana@postacert.toscana.it

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le
province di Lucca e Massa Carrara

mbac_sabap-lu@mailcert.beniculturali.it

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

cress@pec.minambiente.it

ARPAT - Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della
Toscana

arpat.prorocollo@postacert.toscana.it

Consorzio di Bonifica e Irrigazione del Canale Lunense
canale-lunense@legalmail.it

Comune di Aulla

comune.aulla@postacert.toscana.it

Unione di Comuni Montana Lunigiana

ucmilunigiana@postacert.toscana.it

Telecom Italia S.p.A.

telecomitalia@pec.telecomitalia.it

aoitoscanaovest@pec.telecomitalia.it

Enel Distribuzione S.p.A.

e-distribuzione@pec.e-distribuzione.it

eneldistribuzione@pec.enel.it

anas

GRUPPO FS ITALIANE

*Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto
dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.*

Ordinanza del Commissario Straordinario

Atto 95/2019 del 27/03/2019

Italgas S.p.A.
pololiguria@pec.italgasreti.it

Gaia S.p.A.
gaia-spa@legalmail.it

Ferservizi S.p.A.
Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Zona Tirrenica nord
ferservizi.firenze@pec.ferservizi.it

Acam Acque
acamacque@pec.gruppoolren.it

p.c. Commissario Straordinario
Ing. Fulvio Maria Soccodato
comm.albiano@pec.governo.it
f.soccodato@pec.governo.it

ANAS. S.p.A.
Direzione Operations e Coordinamento Territoriale
Via mozambano 10
00185 Roma

Gruppo di Progettazione
R.T.P. Technital - Matildi – Politecnica
technital@pec.technital.it
pol.fic@legalmail.it

Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

(Ordinanza del Commissario Straordinario -
Atto 95/2020 del 29/07/2020)

VERBALE DI CONFERENZA DI SERVIZI

ACQUISIZIONE NULLA OSTA E/O AUTORIZZAZIONI RELATIVE ALL'INTERVENTO:

Codice Progetto: ACMSFI00586

Oggetto: S.S. 330 "di Buonviaggio" - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422

Premesso che:

- il Soggetto Attuatore ha convocato la Conferenza di servizi in data 13.11.2020 con nota di cui Ns. Prot. CDG-0564054 del 30.10.2020 e che in tale data si è provveduto ad acquisire i pareri degli Enti presenti.
- La CDS è stata sospesa in pari data per permettere l'acquisizione del parere del MATTM sulla verifica di assoggettabilità a VIA, la cui istanza è stata trasmessa con protocollo CDG-0549447-U del 26.10.2020.
- In data 27.01.2021 è stato pubblicato dal MATTM il suddetto parere con protocollo R.0000029, con cui è stata decretata "l'esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto "S.S. 330 "di Buonviaggio" Lavori di ricostruzione del ponte sul Fiume Magra al km 10+422"... subordinata al rispetto delle condizioni ambientali di cui...".

L'anno duemilaventuno, il giorno ventinove del mese di Gennaio (29/01/2021), alle ore 10.30 in modalità telematica, si è proceduto alla Riapertura della Conferenza di Servizi relativa all'intervento in oggetto convocata a mezzo PEC con nota, Prot. CDG-39402-U del 22.01.2021, del Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra. (Ordinanza 95/2020 pubblicata su BURT Regione Toscana del 29/07/2020).

INVITATI ALLA CONFERENZA DI SERVIZI

Rif.	Ente
-	Commissario Straordinario per il ripristino del collegamento interrotto
-	Responsabile della struttura di supporto ex Ordinanza n.95/2020 - Ing. Marco Ierpi
1	Regione Toscana - Direzione Generale della Giunta Regionale
2	Regione Toscana - Direzione Ambiente ed Energia
3	Regione Toscana - Direzione Difesa del Suolo e Protezione Civile
4	Regione Toscana - Direzione Politiche Infrastrutture Mobilità e T.P.L.
5	Regione Toscana - Direzione Agricoltura e Sviluppo Rurale
6	Regione Toscana - Direzione Urbanistica e Politiche Abitative

Struttura Territoriale Toscana

Viale del Mille, 36 - 50131 Firenze T [+39] 055 56401 - F [+39] 055 573497
Pec anas.toscana@postacert.stradeanas.it - www.stradeanas.it

Anas S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

e concessionaria ai sensi del D.L. 138/2002 (convertito con L. 178/2002)

Sede Legale: Via Monzambano, 10 - 00185 Roma T [+39] 06 44461 - F [+39] 06 4456224

Pec anas@postacert.stradeanas.it

Cap. Soc. Euro 2.269.892.000,00 Iscr. R.E.A. 1024951 P.IVA 02133681003 C.F. 80208450587



Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

(Orizzonte di Commissario Straordinario -

Art. 93/2001 del 23/07/2001)

7	Regione Toscana - Segreteria del Presidente
8	Regione Toscana - Settore Genio Civile Toscana Nord
9	Regione Toscana - Settore Sismica
10	Regione Toscana - Settore Assetto Idrogeologico
11	Regione Toscana - Settore Pianificazione del Territorio
12	Regione Toscana - Settore Tutela, Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio
13	Regione Toscana - Settore Autorizzazioni Ambientaliste
14	Regione Toscana - Settore bonifiche Autorizzazioni Rifiuti
15	Regione Toscana - Settore Valutazione Impatto Ambientale
16	Regione Toscana - Settore Forestazioni, usi civici ed Agroambiente
17	Regione Toscana - Settore Pianificazione e controlli in materia di cave
18	Regione Toscana - Settore della natura e del Mare
19	MIT - Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Toscana-Marche-Umbria - Sede di Firenze
20	MIBAC - Segretariato Regionale Per La Toscana
21	MIBAC - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Lucca e Massa Carrara
22	MATTM - Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
23	ARPAT - Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della Toscana
24	Ambito Territoriale Ottimale Toscana Costa
25	Autorità Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale
26	Consorzio Bonifica e Irrigazione Canale Lunense
27	Provincia di Massa Carrara
28	Comune di Aulla
29	Unione di Comuni Montana Lunigiana
30	Rete Ferroviaria Italiana - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane - Direzione Territoriale Firenze
31	Telecom Italia S.p.A.
32	Terna Rete Italia - TERNA S.p.A.
33	Enel Distribuzione S.p.A.
34	Italgas S.p.A.
35	VODAFONE S.p.A.

Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

(Ordinanza del Commissario Straordinario -

Art. 95/2020 del 23/07/2020)

36	WIND Tre S.p.A.
37	FASTWEB S.p.A
38	Gaia S.p.A
39	Ferservizi S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
40	Acam Acque

Assume la Presidenza della Conferenza di Servizi l'Ing. Stefano Liani, Soggetto Attuatore per l'intervento in oggetto.

IL PRESIDENTE:

- Registra la presenza degli invitati sopra citati:

Rif.	Ente	Nominativo	Modalità di Partecipazione
-	Responsabile della struttura di supporto ex Ordinanza n.95/2020	Ing. Marco Ierpi	Videoconferenza
1	Regione Toscana - Direzione Generale della Giunta Regionale	Si veda settore di competenza	-
2	Regione Toscana - Direzione Ambiente ed Energia	Si veda settore di competenza	-
3	Regione Toscana - Direzione Difesa del Suolo e Protezione Civile	Si veda settore di competenza	-
4	Regione Toscana - Direzione Politiche Infrastrutture Mobilità e T.P.L.	Si veda settore di competenza	-
5	Regione Toscana - Direzione Agricoltura e Sviluppo Rurale	Si veda settore di competenza	-
6	Regione Toscana - Direzione Urbanistica e Politiche Abitative	Si veda settore di competenza	-
7	Regione Toscana - Segreteria del Presidente	Assenti	-
8	Regione Toscana - Settore Genio Civile Toscana Nord	Assenti	-
9	Regione Toscana - Settore Sismica	Assenti	-
10	Regione Toscana - Settore Assetto Idrogeologico	Assenti	-
11	Regione Toscana - Settore Pianificazione	Assenti	-

Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

(Ordinanza del Commissario Straordinario -

Atto 95-2020 del 23/01/2020)

	del Territorio		
12	Regione Toscana - Settore Tutela, Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio.	Assenti	
13	Regione Toscana - Settore Autorizzazioni Ambientali	Assenti	
14	Regione Toscana - Settore bonifiche Autorizzazioni Rifiuti	Assenti	
15	Regione Toscana - Settore Valutazione Impatto Ambientale	Assenti	
16	Regione Toscana - Settore Forestazioni, usi civici ed Agroambiente	Assenti	
17	Regione Toscana - Settore Pianificazione e controlli in materia di cave	Dott. Alessandro Rafanelli	Videoconferenza
18	Regione Toscana - Settore della natura e del Mare	Assenti	
19	MIT - Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Toscana-Marche-Umbria - Sede di Firenze	Assenti	
20	MIBAC - Segretariato Regionale Per La Toscana	Assenti	
21	MIBAC - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Lucca e Massa Carrara	Dott.ssa Neva Chiarenza Dott.ssa Marta Colombo	Videoconferenza
22	MATTM - Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare	Dott. Carlo Di Gianfrancesco	Videoconferenza
23	ARPAT - Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della Toscana	Dott.ssa Licia Lotti	Videoconferenza
24	Ambito Territoriale Ottimale Toscana Costa	Assenti	
25	Autorità Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale	Assenti	
26	Consorzio Bonifica e Irrigazione Canale Lunense	Ing. Francesca Tonelli	Videoconferenza
27	Provincia di Massa Carrara	Assenti	
28	Comune di Aulla	Ing. Andrea Donati	Videoconferenza

Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

(Ordinanza del Commissario Straordinario -

Art. 15/2020 del 13/07/2020)

29	Unione di Comuni Montana Lunigiana	Arch. Paolo Bestazzoni	Videoconferenza
30	Rete Ferroviaria Italiana - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane - Direzione Territoriale Firenze	Assenti	-
31	Telecom Italia S.p.A.	Sig. Pasquale Franzoni	Videoconferenza
32	Terna Rete Italia - TERNA S.p.A.	Assenti	-
33	Enel Distribuzione S.p.A.	Dott. Mario Armanetti	Videoconferenza
34	Italgas S.p.A.	Dott. Luigi Pisano	Videoconferenza
35	VODAFONE S.p.A.	Assenti	-
36	WIND Tre S.p.A.	Assenti	-
37	FASTWEB S.p.A.	Assenti	-
38	Gaia S.p.A.	Dott. David Marucci	Videoconferenza
39	Ferservizi S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	Dott. Vincenzo Paolo Prisco	Videoconferenza
40	Acam Acque	Dott. Giuseppe Manni	Videoconferenza

- Registra inoltre la presenza di:

Rif.	In qualità di	Nominativo	Modalità di Partecipazione
-	Commissario Straordinario	Ing. Fulvio Maria Soccodato	Videoconferenza
-	Responsabile Unico del Procedimento - Personale ANAS S.p.A.	Ing. Gioacchino Del Monaco	Presenza fisica
-	Personale ANAS S.p.A.	Ing. Mirko Fagioli	Presenza fisica
-	Personale ANAS S.p.A.	Ing. Andrea Pasqualetti	Presenza fisica
-	Rappresentante del R.T.P. di progettazione	Ing. Luciano Viscanti	Videoconferenza

- Dichiara riaperta la Conferenza di Servizi;

La seduta odierna della Conferenza di Servizi del 29/01/2021, è stata indetta dal Soggetto Attuatore per

Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

(Ordinanza del Commissario Straordinario -

Art. 95/1070 del 23/03/2020)

l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra, per acquisire tutte le autorizzazioni e nulla osta di legge per l'intervento: "S.S. 330 "di Buonviaggio" - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422".

La partecipazione alla seduta è svolta in via telematica su piattaforma Microsoft Teams, nel rispetto delle misure previste per la prevenzione del contagio da COVID-19.

La seduta sarà regolarmente verbalizzata e registrata previo consenso di tutti i partecipanti.

Inizia la discussione alle ore 11:00.

Il Presidente introduce la riapertura della conferenza di servizi descrivendo brevemente lo stato della procedura autorizzativa e lascia la parola al RUP, ing. Gioacchino Del Monaco.

Si procede, per ogni Ente alla richiesta di eventuali integrazioni al parere già acquisito. Quanto già rilasciato dagli Enti Competenti ed eventuali integrazioni fornite durante il dibattito sono verbalizzate e allegate al presente verbale unitamente ai pareri già acquisiti.

Vengono di seguito elencati gli ulteriori pareri/prescrizioni/indicazioni/osservazioni/contributi acquisiti:

Rif.	Ente	Parere
1	Regione Toscana - Direzione Generale della Giunta Regionale	Non rilascia parere.
2	Regione Toscana - Direzione Ambiente ed Energia	Si veda: Settore VIA-VAS-Opere pubbliche, Settore Autorizzazioni Ambientali, Settore Tutela della natura e del mare
3	Regione Toscana - Direzione Difesa del Suolo e Protezione Civile	Si veda: Settore Genio Civile Toscana Nord,
4	Regione Toscana - Direzione Politiche Infrastrutture Mobilità e T.P.L.	Si veda: Settore Pianificazione e controlli in materia di cave.
5	Regione Toscana - Direzione Agricoltura e Sviluppo Rurale	Non rilascia parere
6	Regione Toscana - Direzione Urbanistica e Politiche Abitative	Non rilascia parere.
7	Regione Toscana - Segreteria del Presidente	Non rilascia parere
8	Regione Toscana - Settore Genio Civile Toscana Nord	Osservazioni già rilasciate a mezzo pec e allegate al presente verbale.
9	Regione Toscana - Settore Sismica	Non rilascia parere
10	Regione Toscana - Settore Assetto	Non rilascia parere.

Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

Ordinanza del Commissario Straordinario -

Art. 15/2020 (Art. 2) 01/2020

	Idrogeologico	
11	Regione Toscana - Settore Pianificazione del Territorio	Non rilascia parere
12	Regione Toscana - Settore Tutela, Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio.	Non rilascia parere
13	Regione Toscana - Settore Autorizzazioni Ambientali.	Osservazioni già rilasciate a mezzo pec e allegate al presente verbale.
14	Regione Toscana - Settore bonifiche Autorizzazioni Rifiuti	Non rilascia parere.
15	Regione Toscana - Settore Valutazione Impatto Ambientale	Osservazioni già rilasciate a mezzo pec e allegate al presente verbale.
16	Regione Toscana - Settore Forestazioni, usi civici ed Agroambiente	Non rilascia parere
17	Regione Toscana - Settore Pianificazione e controlli in materia di cave	Rilascia ulteriori osservazioni in sede di CdS, riportate in allegato.
18	Regione Toscana - Settore della natura e del Mare	Osservazioni già rilasciate a mezzo pec e allegate al presente verbale.
19	MIT - Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Toscana-Marche-Umbria - Sede di Firenze	Non rilascia parere
20	MIBAC - Segretariato Regionale Per La Toscana	Non rilascia parere
21	MIBAC - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Lucca e Massa Carrara	Parere già rilasciato a mezzo pec ed allegato al presente verbale. Rilascia ulteriori indicazioni in sede di CdS, riportate in allegato.
22	MATTM - Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare	Parere sulla verifica di assoggettabilità a VIA rilasciato in data 27.01.2021 ed allegato al presente verbale. Rilascia ulteriori osservazioni in sede di CdS, riportate in allegato.
23	ARPAT - Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della Toscana	Osservazioni rilasciate in sede di CdS, riportate in allegato.
24	Ambito Territoriale Ottimale Toscana Costa	Non rilascia parere

Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

(Orizzonti del Commissario Stracchini)

Atto 9/4/2020 n. 2347/133.

25	Autorità Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale	Osservazioni già rilasciate a mezzo pec e allegate al presente verbale.
26	Consorzio Bonifica e Irrigazione Canale Lunense	Osservazioni già rilasciate a mezzo pec e allegate al presente verbale. Rilascia ulteriori osservazioni in sede di CdS, riportate in allegato.
27	Provincia di Massa Carrara	Non rilascia parere
28	Comune di Aulla	Parere già rilasciato a mezzo pec e allegato al presente verbale. Rilascia ulteriori osservazioni in sede di CdS, riportate in allegato.
29	Unione di Comuni Montana Lunigiana	Non rilascia parere
30	Rete Ferroviaria Italiana – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – Direzione Territoriale Firenze	Non rilascia parere
31	Telecom Italia S.p.A.	Osservazioni rilasciate in sede di CdS, riportate in allegato.
32	Terna Rete Italia - TERNA S.p.A.	Non rilascia parere
33	Enel Distribuzione S.p.A.	Non rilascia parere.
34	Italgas S.p.A.	Rilascia ulteriori osservazioni in sede di CdS, riportate in allegato.
35	VODAFONE S.p.A.	Non rilascia parere.
36	WIND Tre S.p.A.	Non rilascia parere.
37	FASTWEB S.p.A	Non rilascia parere
38	Gaia S.p.A	Indicazioni rilasciate in sede di CdS, riportate in allegato.
39	Ferservizi S.p.A. – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	Osservazioni già rilasciate a mezzo pec ed allegate al presente verbale.
40	Acam Acque	Parere rilasciato in sede di CdS, riportato in allegato.

Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

(Ordinanza del Commissario Straordinario - Atto 95/2020 del 23/07/2020)

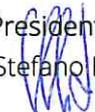
Acquisiti i pareri/prescrizioni/indicazioni/ osservazioni/contributi di cui sopra, e verificata la non sussistenza di ulteriori comunicazioni, si dichiara chiusa la Conferenza di Servizi alle ore 11:40

Il presente verbale verrà trasmesso a tutti i Partecipanti, i quali ne rinverranno copia a mezzo PEC firmata digitalmente.

Rif.	Ente	Firma
-	Responsabile della struttura di supporto ex Ordinanza n.95/2020	
9	Regione Toscana - Settore Pianificazione e controlli in materia di cave	
21	MIBAC - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Lucca e Massa Carrara	
22	MATTM - Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare	
23	ARPAT - Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della Toscana	
26	Consorzio Bonifica e Irrigazione Canale Lunense	
28	Comune di Aulla	
29	Unione di Comuni Montana Lunigiana	
31	Telecom Italia S.p.A.	
33	Enel Distribuzione S.p.A.	
34	Italgas S.p.A.	
38	Gaia S.p.A	
39	Ferservizi - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	
40	Acam Acque	

Rif.	In qualità di	Firma
-	Rappresentante del R.T.P. di progettazione	

Il Presidente
Ing. Stefano Liani



Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

*Ordinanza di Circolazione Straordinaria –
Anno 2020/2021*

Allegato n.08

CONFERENZA DI SERVIZI - RILASCIO PARERE

Oggetto: S.S. 330 "di Buonviaggio" - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422

Il sottoscritto Ing. Enzo Di Carlo
In qualità di Dirigente Responsabile
Della società Regione Toscana – Settore Genio Civile Toscana Nord

in sede di Conferenza di Servizi relativa all'intervento in oggetto, convocata, a mezzo PEC, con nota (Prot. CDG-0039402-U del 22-01-2021) dal Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra. (Ordinanza 95/2020 pubblicata su BURT Regione Toscana del 29/07/2020), il giorno ventinove del mese di Gennaio (29/01/2021), svolta in modalità telematica,

rilascia il seguente parere:

Osservazioni già rilasciate a mezzo pec e riportate di seguito.



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione
Difesa del Suolo e Protezione Civile
Settore Genio Civile Toscana Nord

Prot. n. AOO-GRT/
da citare nella risposta

Data

Allegati

Risposta al foglio del

numero

OGGETTO: S.S. 330 “di Buonviaggio” – Progetto Definitivo dei Lavori di costruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422. Riapertura della Conferenza di servizi decisoria ai sensi dell'art.14, comma 2, Legge n. 241/1990 e s.m.i., in forma simultanea e in modalità sincrona (art. 14 ter legge n. 241/1990). Richiesta trasmissione contributi integrativi.
Riferimento nostra pratica 2278.

DIREZIONE POLITICHE MOBILITÀ,
INFRASTRUTTURE E TRASPORTO
PUBBLICO LOCALE
Settore Programmazione Viabilità
Ing. Marco Ierpi

ANAS s.p.a.
anas.toscana@postacert.stradeanas.it

In riferimento alla Conferenza dei Servizi di cui all'oggetto ed alla richiesta di contributi integrativi prot. n°32026 del 26/01/2021, si conferma quanto già trasmesso con nota prot. n°387121 del 09/11/2020.

Cordiali saluti

IL DIRIGENTE DEL SETTORE
(Ing. Enzo DI CARLO)

FS/Ld/Sc

*Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto
dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.*

Allegato n.13

*di Autorità di Competenza Nazionale -
via PIAZZA ASSISE 10, 50121, FIRENZE*

CONFERENZA DI SERVIZI - RILASCIO PARERE

Oggetto: S.S. 330 "di Buonviaggio" - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422

Il sottoscritto Dott.ssa Simona Migliorini
In qualità di Dirigente Responsabile
Della società Regione Toscana – Settore Autorizzazioni Ambientali

in sede di Conferenza di Servizi relativa all'intervento in oggetto, convocata, a mezzo PEC, con nota (Prot. CDG-0039402-U del 22-01-2021) dal Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra. (Ordinanza 95/2020 pubblicata su BURT Regione Toscana del 29/07/2020), il giorno ventinove del mese di Gennaio (29/01/2021), svolta in modalità telematica

rilascia il seguente parere:

Osservazioni già rilasciate a mezzo pec e riportate di seguito.



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione
Ambiente ed Energia

Settore Autorizzazioni Ambientali

AOO GRT Prot. n.
Da citare nella risposta

Data

Allegati /

- Contributo n. 4 (nuovo ponte).pdf

Risposta al foglio del /

Settore Programmazione Viabilità

ANAS

p.c. **Direzione Ambiente ed Energia**

OGGETTO: ANAS - Nuovo ponte di Albiano Magra (Aulla, MS) - Contributo istruttorio per Conferenza di Servizi del 29.1.2021.

Con riferimento alla nota pervenuta con prot. reg. 29091 del 25.1.2021 recante convocazione per il giorno 29.1.2021 di una Conferenza di Servizi da parte di ANAS per il progetto di cui all'oggetto, e con riferimento alla nota prot. reg. 32026 del 26.1.2021 con cui il Settore Programmazione Viabilità ha chiesto di anticipare il presente contributo, si conferma il parere rilasciato per la Conferenza di Servizi del 13.11.2020 con prot. reg. 390112 del 10.11.2020 di cui si allega copia.

Distinti saluti.

Il Dirigente Responsabile del Settore
(Dr. Simona Migliorini)

Per informazioni sulla seguente pratica è possibile rivolgersi a:

Edoardo Decanini - edoardo.decanini@regione.toscana.it - Istruttore

Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

Allegato n.15

(Ordinanza di Commissione Straordinaria -

Atto INVALSI n. 1407/2020)

CONFERENZA DI SERVIZI - RILASCIO PARERE

Oggetto: S.S. 330 "di Buonviaggio" - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422

Il sottoscritto Arch. Carla Chiodini
In qualità di Responsabile
Della società Regione Toscana - Settore Valutazione impatto ambientale - Valutazione Ambientale Strategica - Opere Pubbliche di interesse strategico regionale.

in sede di Conferenza di Servizi relativa all'intervento in oggetto, convocata, a mezzo PEC, con nota (Prot. CDG-0039402-U del 22-01-2021) dal Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra. (Ordinanza 95/2020 pubblicata su BURT Regione Toscana del 29/07/2020), il giorno ventinove del mese di Gennaio (29/01/2021), svolta in modalità telematica

rilascia il seguente parere:

Osservazioni già rilasciate a mezzo pec e riportate di seguito.



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione Ambiente ed Energia

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

Oggetto: S.S. 330 “di Buonviaggio” – Lavori di costruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422. Riapertura della Conferenza di servizi decisoria ai sensi dell'art.14, comma 2, Legge n. 241/1990 e s.m.i., in forma simultanea e in modalità sincrona (art. 14 ter legge n. 241/1990).
Contributo.

Spett.le ANAS Spa

p.c. Commissario regionale
c/o Settore Programmazione Viabilità

Con riferimento alla Vostra nota di convocazione della Conferenza di Servizi decisoria del 29/01/2021 (ns. prot. 0029091 del 25/01/2021) per l'approvazione del progetto definitivo degli interventi di realizzazione del nuovo ponte sul fiume Magra in loc. Albiano Magra, Comune di Aulla (MS), e della documentazione progettuale ivi allegata, si comunica sinteticamente quanto segue:

- il progetto riguarda la realizzazione di un opera di attraversamento fluviale, facente parte della S.S.330 di Buonviaggio, di lunghezza pari a circa 288 mt al netto del retrotrave, per il collegamento degli abitati di Capriogliola e Albiano Magra, resasi necessaria a seguito del crollo del vecchio ponte sul Magra, avvenuto lo scorso 8 aprile 2020. Tale intervento, si inserisce all'interno di un progetto più ampio di riorganizzazione in variante stradale; le strade attualmente esistenti, su cui si assesterà l'opera, presentano infatti alcune criticità di sicurezza stradale;

- 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 oramai dismessa a causa del crollo del vecchio ponte. 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, ed infine una riorganizzazione della viabilità locale con la realizzazione di una strada di servizio per gli accessi privati rimasti interclusi dalla nuova viabilità.

Ciò premesso, si segnala che in data 27/01/2021 è stato pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Decreto Direttoriale n.29 di esclusione da VIA, subordinatamente al rispetto delle condizioni di cui al parere della commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, n. 146 del 11 gennaio 2021 e all'ottemperanza delle condizioni impartite dalla DGR n. 1628 del 21/12/2020 della Regione Toscana.

Si invita pertanto il proponente a provvedere nelle successive fasi autorizzative e realizzative dell'opera in progetto, ad ottemperare alle suindicate richieste.

Per informazioni si prega di contattare: Arch. Francesco Valtorta (tel.055-4384231);

Distinti saluti

LA RESPONSABILE
Arch. Carla Chiadini

Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

(Ordinanza del Commissario Straordinario -
Atto 95/2020 (n. 2 30/1/2020))

Allegato n.17

CONFERENZA DI SERVIZI - RILASCIO PARERE

Oggetto: S.S. 330 "di Buonviaggio" - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422

Il sottoscritto dott. Alessandro Rafanelli
In qualità di delegato
Della società Regione Toscana - Settore Pianificazione e controlli in materia di cave.

in sede di Conferenza di Servizi relativa all'intervento in oggetto, convocata, a mezzo PEC, con nota (Prot. CDG-0039402-U del 22-01-2021) dal Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra. (Ordinanza 95/2020 pubblicata su BURT Regione Toscana del 29/07/2020), il giorno ventinove del mese di Gennaio (29/01/2021), svolta in modalità telematica,

rilascia il seguente parere:

In sede di CDS il dott. Alessandro Rafanelli rilascia le seguenti osservazioni:

- si chiede conferma sul fatto che non sia previsto l'utilizzo di cave di prestito
Il RUP, ing. Gioacchino Del Monaco, conferma che allo stato attuale non è previsto il ricorso a cave di prestito.

*Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto
dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.*

Allegato n.18

*«Dipartimento Toscana mare e natura»
Via Po 103/104 - 50139 FIRENZE*

CONFERENZA DI SERVIZI - RILASCIO PARERE

Oggetto: S.S. 330 "di Buonviaggio" - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422

Il sottoscritto Ing. Gilda Ruberti
In qualità di Dirigente Responsabile
Della società Regione Toscana – Settore Tutela della natura e del mare

in sede di Conferenza di Servizi relativa all'intervento in oggetto, convocata, a mezzo PEC, con nota (Prot. CDG-0039402-U del 22-01-2021) dal Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra. (Ordinanza 95/2020 pubblicata su BURT Regione Toscana del 29/07/2020), il giorno ventinove del mese di Gennaio (29/01/2021), svolta in modalità telematica

rilascia il seguente parere:

Osservazioni già rilasciate a mezzo pec e riportate di seguito.



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione Ambiente ed Energia
Settore "Tutela della natura e del mare"

ANAS spa
GRUPPO FS ITALIANE

**DIREZIONE POLITICHE MOBILITÀ,
INFRASTRUTTURE E TRASPORTO
PUBBLICO LOCALE**
Settore Programmazione Viabilità
Ing. Marco Ierpi

Oggetto: S.S. 330 "di Buonviaggio" – Lavori di costruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422. Convocazione Riapertura della Conferenza di servizi decisoria ai sensi dell'art.14, comma 2, Legge n. 241/1990 e s.m.i., in forma simultanea e in modalità sincrona (art. 14 ter legge n. 241/1990). Contributo tecnico.

Rif: risposta alla nota ANAS prot. n.0029091del 25/01/2021 e alla nota del Settore Programmazione Viabilità prot. n. 0032026 del 26/01/2021

NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Si richiama, di seguito, la principale normativa del Settore scrivente:

- il D.lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.;
- le Dir.C.E. nn. 43/92 e 147/09;
- il DPR 357/97 e succ. mod. e integraz.;
- la L.R 30/15 e succ. mod. e integraz.;
- la Del.C.R. n. 37/15 di integrazione al PIT, che approva la rete delle aree di collegamento ecologico funzionale di cui alla L.R. n. 30/15;
- la Strategia Regionale per la biodiversità, approvata con Del.C.R. n. 10/15 nell'ambito del P.A.E.R.

In riferimento alla convocazione alla Conferenza di Servizi decisoria, convocata da ANAS per il giorno 29 gennaio 2021, nel ribadire che questo Settore assolve le competenze della Regione in merito alla conservazione e riqualificazione del patrimonio naturalistico – ambientale (art.1 L.R. 30/2015), con particolare riferimento al Sistema regionale delle aree protette (art. 2 L.R. 30/2015), alla Rete Natura 2000 (art. 5 L.R. 30/2015) ed alle aree di collegamento ecologico funzionale ed elementi strutturali e funzionali della rete ecologica toscana (artt.7 e 75 L.R. 30/2015), con la presente si conferma il contributo tecnico trasmesso in data 10/11/2020, prot. n. 389653 e rappresentato nell'ambito della Conferenza dei Servizi svoltasi in data 13 novembre 2020.

Si prende atto che, ai sensi di quanto riportato nella convocazione, le prescrizioni/raccomandazioni indicate nel suddetto contributo saranno, ove possibile, recepite in fase di Progetto Esecutivo.

IL DIRIGENTE
Settore "Tutela della natura e del mare"
Ing. Gilda Ruberti

PRNN

Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

«In presenza dell'Ufficio per la tutela del bene»

«in presenza dell'Ufficio per la tutela del bene»

Allegato n.21

CONFERENZA DI SERVIZI - RILASCIO PARERE

Oggetto: S.S. 330 "di Buonviaggio" - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422

Il sottoscritto Dott.ssa Neva Chiarenza
In qualità di Funzionario delegato in assenza del Soprintendente
Della società MIBAC – Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Lucca e Massa Carrara

in sede di Conferenza di Servizi relativa all'intervento in oggetto, convocata, a mezzo PEC, con nota (Prot. CDG-0039402-U del 22-01-2021) dal Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra. (Ordinanza 95/2020 pubblicata su BURT Regione Toscana del 29/07/2020), il giorno ventinove del mese di Gennaio (29/01/2021), svolta in modalità telematica

rilascia il seguente parere:

Parere già rilasciato a mezzo pec e riportato di seguito.

In sede di CDS:

- *Il RUP, Ing. Gioacchino Del Monaco, comunica che è necessario l'abbattimento di alcune alberature per permettere le attività di bonifica bellica e chiede autorizzazione alla dott.ssa Chiarenza. La dott.ssa Chiarenza dichiara che l'abbattimento delle alberature nelle aree di cantiere si intende autorizzato.*



Ministero

*per i beni e le attività culturali**e per il turismo*SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI LUCCA E MASSA CARRARALettera inviata solo tramite E-MAIL
SOSTITUISCE L'ORIGINALE ai sensi dell'art.43, comma 6
DPR n. 445/2000 e art. 47, commi 1 e 2, d.lgs. n. 82/2005A Anas S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato
Italiane
anas@postacert.stradeanas.it

Prot. n.

MIBACT|MIBACT_SABAP-LU|28/01/2021|0001101-P

Class.

E.p.c.

Ing. Gioacchino del Monaco
g.delmonaco@stradeanas.it

OGGETTO S.S. 330 "di Buonviaggio" - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422
Convocazione per riapertura della Conferenza di Servizi decisoria in forma simultanea e in
modalità sincrona
Comune: AULLA
Richiedente: Anas S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Rif. ns protocollo: 881 del 25/01/2021
Parere favorevole con prescrizioni

VISTA la convocazione in oggetto,
RICHIAMATA la competenza di questo Ufficio in ordine alla valutazione relativa alla tutela paesaggistica,
archeologica, e architettonica secondo quanto previsto dal D.Lgs 42/2004 e ss.mm.ii.;
CONSIDERATO il carattere prioritario dell'intervento,
ad integrazione e per migliore precisazione di quanto inviato con ns Prot. 277 del 12/01/2020, questo Ufficio esprime parere favorevole con prescrizioni al progetto ritenendo tuttavia opportuno ribadire le prescrizioni già inviate, integrandole con nuove puntualizzazioni.

Si premette che tutti gli approfondimenti e adeguamenti progettuali di seguito richiesti - sviluppati in un progetto d'inserimento paesaggistico dell'intervento che tenga in particolare considerazione la qualità architettonica delle opere proposte - dovranno essere sottoposti nelle successive fasi progettuali alla valutazione e approvazione della Soprintendenza scrivente.

TUTELA PAESAGGISTICA• **PONTE**

Si richiede:

- la riduzione delle dimensioni della struttura del ponte, specie per quanto attiene l'altezza dell'impalcato e una soluzione progettuale più coerente possibile rispetto alla direzione dell'asse di riferimento.
- l'eliminazione della leggera curvatura del ponte nell'approdo verso Capriogliola esteticamente non apprezzabile.

Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo

Manifattura Tabacchi, piazza della Magione - 55100 Lucca

Tel. 0583.416544 Fax 0583.416565

p.c.: mbac-sabap-lu@mailcert.beniculturali.ite mail: sabap-lu@beniculturali.it

- che l'infrastruttura del ponte sia di colorazione neutra (tonalità grigia) e sia realizzata con materiali tradizionali, secondo la tecnica costruttiva locale.

- **ROTATORIA**

- Dovrà essere prevista la riduzione delle dimensioni della rotatoria.
- In merito alla proposta piantumazione all'interno della rotatoria, dovrà essere previsto l'utilizzo di arbusti o piante locali di facile manutenzione con pacciatura o il semplice tappeto erboso con essenze floreali.
- Le paratie delimitanti la rotatoria dovranno essere rivestite in pietra naturale (arenaria) secondo una tipologia ed una posa simile a quella della foto messa a titolo esemplificativo.



- **OPERE COLLATERALI**

- Per quanto riguarda i pannelli fonoassorbenti dovranno essere previsti elementi trasparenti solo in corrispondenza degli edifici esistenti.
- si autorizza l'abbattimento delle piante esclusivamente nelle aree di cantiere indicate negli elaborati progettuali e che effettivamente interferiscono con i lavori.

Fanno eccezione gli alberi del viale dei tigli adiacente alla strada statale, per i quali si richiede l'ESPIANTO e il RIMPIANTO (non il taglio) nell'area del parcheggio di Piazza della Repubblica ad Aulla, ove naturalmente nulla osti da parte del Comune di Aulla. Si prescrive che tale operazione venga effettuata da ditte specializzate. Nell'occasione sarà necessaria una riqualificazione del fondo del parcheggio di Piazza della Repubblica ad Aulla. Il lavoro, che dovrà prevedere l'utilizzo di una pavimentazione permeabile, verrà valutato e autorizzato previa presentazione di un autonomo progetto da presentare a questo Ufficio.

TUTELA ARCHITETTONICA

- **CANALE LUNENSE**

- Al fine di evitare interferenze con il Canale Lunense (opera tutelata ai sensi dell'art. 10 del D. Lgs. 42/2004) dovrà essere prevista una soluzione alternativa del nuovo tracciato della viabilità locale, con uno slittamento il più possibile a valle del Desabbiatore, dell'attraversamento del Canale Lunense stesso, evitando la demolizione del muro originario posto fra il suddetto Desabbiatore e l'opera di presa.



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo

Manifattura Tubacchi, piazza della Magione 55100, Lucca

Tel. 0589.416541 Fax 0589.416565

pec: mbac-sabap-lu@mailcert.beniculturali.it

e-mail: sabap-lu@beniculturali.it

- Si richiede il recupero e la valorizzazione della prima presa del Canale Lunense, oggi non più funzionante, in prossimità del vecchio ponte in accordo con questo Ufficio e con il Canale Lunense.
- Ai fini dell'approvazione della demolizione del sovrappasso ferroviario sarà necessario concludere preventivamente la procedura di verifica dell'interesse culturale presso il Segretariato Regionale per la Toscana.
- A testimonianza del tracciato della viabilità originaria, si richiede il mantenimento almeno di un intero sostegno del ponte crollato (basamenti e pila), ove naturalmente ciò non costituisca impedimento al regolare deflusso delle acque.

TUTELA STORICO-ARTISTICA

Di fronte all'edificio della dismessa stazione ferroviaria è presente una grande lapide a stele monolitica che ricorda la dedica del vecchio ponte ad Anacarsi Nardi e la storia della sua edificazione.

- La lapide non dovrà subire manomissioni e dovranno essere prese le necessarie precauzioni, in accordo con questo Ufficio, affinché non subisca danni nel corso dei lavori.
- Un eventuale spostamento della lapide, al momento non previsto, che si rendesse necessario nel corso dei lavori, dovrà essere autorizzato da questa Soprintendenza.
- Si richiede il restauro della lapide ad opera di restauratore specializzato nel restauro di materiali lapidei iscritto negli elenchi del MiBACT.

TUTELA ARCHEOLOGICA

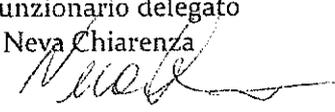
Considerata la preesistenza di resti di strutture ancora non ben databili nell'area interessata dal progetto, riferibili comunque a precedenti fasi di utilizzo della sponda del Fiume Magra, **le operazioni di scavo o di modifica del sedime siano sottoposte a sorveglianza archeologica e affidate a professionisti provvisti dei necessari requisiti, ai sensi del D.M. 244/2019.**

In particolare, si dovrà provvedere ad un'accurata ripulitura delle strutture parzialmente emergenti e a un loro dettagliato rilievo, al fine di determinarne la datazione e l'utilizzo originario. L'eventuale rinvenimento di emergenze archeologiche nell'area oggetto dell'intervento potrà comportare l'imposizione di varianti anche sostanziali al progetto, nonché l'estensione delle indagini, finalizzata a documentare le eventuali emergenze antiche e ad avviare i relativi interventi di tutela.

Il nome del professionista incaricato dovrà essere comunicato con un congruo anticipo alla competente Soprintendenza e l'inizio lavori dovrà essere comunicato con almeno 15 giorni di anticipo, al fine di predisporre gli eventuali sopralluoghi ispettivi. Lo stesso professionista dovrà prendere contatto con il funzionario archeologo competente per la pratica ed entro 30 giorni dalla conclusione dei lavori di assistenza archeologica dovrà consegnare alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Lucca e Massa Carrara la documentazione, comprensiva di relazione di scavo (anche in caso di esito negativo), e i materiali archeologici eventualmente rinvenuti, in luogo e con modalità da concordare.

Il Soprintendente
Angela Acordon

D'ordine del Soprintendente
Il Funzionario delegato
Neva Chiarenza




Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo

Manifattura Tubacchi, piazza della Magione, 55100 Lucca

Tel. 0583.416544 Fax 0583.416563

pec: mbac-sabap-lu@mailcert.beniculturali.it

e-mail: sabap-lu@beniculturali.it

MIBACT|MIBACT_SABAP-LU|12/01/2021|0000277-P



Ministero

per i beni e le attività

culturali

e per il turismo

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E
PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI LUCCA E MASSA CARRARA

Lettera inviata solo tramite E-MAIL
SOSTITUISCE L'ORIGINALE ai sensi dell'art.43, comma 6
DPR n. 445/2000 e art. 47, commi 1 e 2, d.lgs. n. 82/2005

all' anas.toscana@postacert.stradeanas.it

c.a Ing Gioacchino Del Monaco

OGGETTO AULLA (MS) - SS 330 "DI BUONVIAGGIO"- LAVORI DI RICOSTRUZIONE DEL PONTE SUL FIUME MAGRA AL KM 10+422. Convocazione conferenza di servizi decisoria, ai sensi art. 14, c. 2 – L. 241/90 e s.m.i. in forma simultanea e in modalità sincrona (art. 14 ter L. 241/90) in data 13 novembre 2020
Trasmissione parere favorevole con prescrizioni.

In riscontro alla convocazione ed alla trasmissione della documentazione progettuale da parte del Soggetto attuatore in data 30/10/2020,
facendo seguito alla consultazione della documentazione illustrativa delle opere ed alle argomentazioni emerse nel contesto dei lavori relativi all'incontro tecnico svoltosi in data 22/09/2020,
richiamata la competenza di questo Ufficio in ordine alla valutazione relativa alla tutela archeologica, architettonica e paesaggistica, secondo quanto previsto ai sensi del D.Lgs 42/2004,
richiamato altresì il carattere prioritario dell'intervento,
facendo seguito al contributo inviato da questo ufficio in data 13 novembre 2020 (ns. prot. 11431 del 13 novembre u.s.) alla Conferenza dei Servizi;
visti i sopralluoghi effettuati dal Soprintendente con i tecnici dell'Anas, il Rup del procedimento e il Commissario straordinario in data 19 novembre, 2 e 3 dicembre 2020,
si esprime parere favorevole al progetto in oggetto alle seguenti condizioni e prescrizioni.

TUTELA PAESAGGISTICA

Situazione vincolistica dell'area interessata dall'intervento:

Vincolo generalizzato ai sensi art. 142, c. 1 – DLgs 42/2004,

lett. c) – Fiumi, torrenti, corsi d'acqua, ... : (fascia di rispetto di 150 mt del Fiume Magra)

lett. g) – Territori coperti da foreste e da boschi.

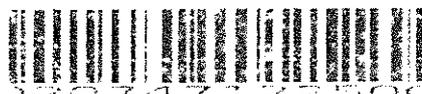
Le prescrizioni corrispondenti, nel contesto della disciplina per i beni paesaggistici (Allegato 8B) del PIT-PPR, affermano rispettivamente:

- Nel I caso l'ammissibilità delle opere, "...a condizione che il tracciato dell'infrastruttura non comprometta i caratteri morfologici, idrodinamici ed ecosistemici del corpo idrico e garantiscano l'integrazione paesaggistica...";
- in relazione alla lett. g) l'ammissibilità degli interventi di trasformazione è subordinata all'assenza di alterazione significativa permanente, in termini qualitativi e quantitativi dei valori ecosistemici e paesaggistici, con



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo

ANAS S.p.A.



Prot. CDG-0039939-I del 25/01/2021

Manufactura Tabacco, piazza della Magione, 55100 Lucca

Tel. 0583 416341 Fax 0583 416365

Web: mibact-sabap-bu@nuovebeniculturali.it

particolare riferimento, in questo caso, agli elementi connotanti il territorio, come le formazioni boschive, a tutelare ogni relazione significativa instauratasi tra ecosistemi forestali, agroecosistemi e insediamenti storici.

Premesso che questo Ufficio ha fin dall'inizio richiesto che il nuovo ponte ricalcasse il tracciato di quello crollato secondo un asse rettilineo e non curvilineo come indicato in una delle bozze progettuali presentate da Anas, si è richiesto in sede di conferenza per quale motivo il nuovo ponte non possa ricalcare tale tracciato. A tale proposito è stata formalizzata la motivazione all'origine della selezione operata.

Prescrizioni:

Siano illustrate, mediante specifico elaborato progettuale, le attività volte a conferire la connotazione paesaggistica ottimale delle opere, da prevedersi.

Ponte e rotatoria:

Riduzione delle dimensioni della rotatoria.

In merito alla piantumazione all'interno della rotatoria si richiede l'utilizzo di arbusti o piante locali di facile manutenzione con pacciamatura o il semplice tappeto erboso con essenze floreali.

Riduzione delle dimensioni della struttura del ponte, specie per quanto attiene all'altezza dell'impalcato.

Eliminazione della leggera curvatura del ponte nell'approdo verso Caprigliola esteticamente non apprezzabile. Si chiede una soluzione progettuale più coerente possibile rispetto alla direzione dell'asse di riferimento.

Le paratie delimitanti la rotatoria dovranno essere rivestite in pietra naturale (arcnaria) secondo una tipologia ed una posa simile a quella della foto qui di seguito.



L'infrastruttura del ponte dovrà essere di colorazione neutra (tonalità grigia) ed essere realizzata con materiali tradizionali, secondo la tecnica costruttiva locale.

Opere collaterali:

Per quanto riguarda i pannelli fonoassorbenti si approvano elementi trasparenti solo nel tratto frontale rispetto agli edifici presenti.

La vegetazione d'alto fusto espantata si prevede ricollocata in altra zona del comune di Aulla scelta dal Comune di concerto con la Soprintendenza.

TUTELA ARCHITETTONICA

Il Canale Lunense è un'opera vincolata *ex lege*: occorre una migliore definizione, volta a favorire la comprensione del livello di interferenza con le opere proposte, trattandosi di un'opera idraulica di notevole interesse e vetustà.

Prescrizioni:

Si richiede soluzione alternativa in relazione al nuovo tracciato della viabilità locale, attualmente individuato in corrispondenza del Canale Lunense (a tutela delle opere), con uno slittamento il più possibile a valle del Desabbiatore



Ministero
per i Beni e le
Attività Culturali
e per il Turismo

Manifattura Tabacchi, piazza della Magione, 55100, Pienza

Tel. 0583 416341 Fax 0583 416363

tel. mbar-saban-lu@mailcert.beniculturali.it

dell'attraversamento del Canale Lunense evitando la demolizione del muro originario posto fra il suddetto Desabbiatore e l'opera di presa.

Si richiede il recupero e la valorizzazione della prima presa del Canale Lunense, oggi non più funzionante, in prossimità del vecchio ponte.

Si ricorda che, per la demolizione del sovrappasso ferroviario, è necessaria specifica inviare richiesta di verifica dell'interesse culturale al Segretariato Regionale.

A testimonianza del tracciato della viabilità originaria, si richiede il mantenimento almeno di un intero sostegno del ponte del ponte crollato (basamenti e pila), ove naturalmente ciò non costituisca impedimento al regolare deflusso delle acque.

TUTELA STORICO-ARTISTICA

Di fronte all'edificio della dismessa stazione ferroviaria è presente una grande lapide a stele monolitica che ricorda la dedica del vecchio ponte ad Anacarsi Nardi e la storia della sua edificazione.

Prescrizioni:

La lapide non dovrà subire manomissioni e dovranno essere prese le necessarie precauzioni, in accordo con questo Ufficio, affinché non subisca danni nel corso dei lavori.

Un eventuale spostamento della lapide, al momento non previsto, che si rendesse necessario nel corso dei lavori dovrà essere autorizzato da questa Soprintendenza.

Si richiede il restauro della lapide ad opera di restauratore specializzato nel restauro di materiali lapidei iscritto negli elenchi del MiBACT.

TUTELA ARCHEOLOGICA

In riferimento al progetto in oggetto, esaminati gli elaborati disponibili e considerato che questo Ufficio possiede già agli atti documentazione archeologica sufficiente per la valutazione di competenza, nonostante non sia stato presentato alcun documento relativo alla Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico così come disposto dall'Art. 25 del D.Lgs 50/2016, nello spirito di collaborazione tra Enti si sottolinea come l'area sia da considerare a rischio archeologico medio-basso.

Si evidenzia comunque la presenza di resti di strutture al momento non ben databili e che senza dubbio testimoniano precedenti fasi di utilizzo della sponda del Fiume Magra.

Prescrizioni:

Qualunque sia il tracciato definitivo scelto si richiede che le operazioni di scavo del sedime vengano sottoposte a sorveglianza archeologica e affidate a ditte dotate dei necessari requisiti di professionalità.

In particolare si richiede una accurata ripulitura delle strutture parzialmente emergenti ed un loro dettagliato rilievo al fine di cercarne di determinare la datazione e l'utilizzo originario.

Si ricorda che l'eventuale rinvenimento di emergenze archeologiche nell'area oggetto dell'intervento potrebbe comportare l'imposizione di varianti anche sostanziali al progetto in realizzazione, nonché l'effettuazione di indagini approfondite finalizzate alla documentazione delle eventuali emergenze antiche ed ai relativi interventi di tutela.

Si richiede che con adeguato anticipo vengano comunicati a questo Ufficio il nome del professionista incaricato e la data di effettivo inizio dei lavori, al fine di predisporre gli eventuali sopralluoghi ispettivi.

Si fa presente che, contestualmente alla comunicazione di inizio lavori, l'archeologo incaricato dovrà prendere contatti con il funzionario archeologo referente della pratica sotto indicato. Entro 30 giorni dalla conclusione dei lavori di assistenza archeologica dovranno essere consegnati a questa Soprintendenza, in luogo e con modalità da concordare, sia la relazione di scavo (anche in caso di esito negativo dello stesso) sia i materiali archeologici eventualmente rinvenuti.

Il Soprintendente
Firmato digitalmente da

ANGELA ACORDON



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo

Manifestazioni - Tabacchi, piazza della Magra, 55200 Lucca

Tel. 0583 416341 Fax 0583 416367

Acc. mbac-saban-lu@mailcert.beniculturali.it

CN = ACORDON
ANGELA
O = MIBACT
C = IT

Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

(Ordinanza In Commissione Straordinaria -
Atto 95/2020 del 29/07/2020)

Allegato n.22

CONFERENZA DI SERVIZI - RILASCIO PARERE

Oggetto: S.S. 330 "di Buonviaggio" - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422

Il sottoscritto Dott. Carlo Di Gianfrancesco
In qualità di Delegato
Della società Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

in sede di Conferenza di Servizi relativa all'intervento in oggetto, convocata, a mezzo PEC, con nota (Prot. CDG-0039402-U del 22-01-2021) dal Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra. (Ordinanza 95/2020 pubblicata su BURT Regione Toscana del 29/07/2020), il giorno ventinove del mese di Gennaio (29/01/2021), svolta in modalità telematica,

rilascia il seguente parere:

Parere sulla verifica di assoggettabilità a VIA rilasciato in data 27.01.2021 ed allegato al presente verbale.

In sede di CDS:

- Il RUP, ing. Gioacchino Del Monaco, chiede se, nell'ambito delle verifiche di ottemperanza citate sul decreto della non assoggettabilità a VIA, la documentazione prodotta deve essere inviata direttamente al MATTM oppure agli enti vigilanti.
- Il dott. Di Gianfrancesco risponde che la documentazione prodotta deve essere inviata agli Enti coinvolti che poi daranno la comunicazione al Ministero.
- Il RUP comunica inoltre che sono in avvio le attività di bonifica bellica e chiede se ci sono elementi ostativi che possano precludere l'esecuzione delle stesse nelle more dell'iter autorizzativo del progetto.
- Il dott. Di Gianfrancesco risponde che non ci sono elementi di contrasto con l'esecuzione delle suddette attività e che quindi possono essere avviate.

Firma

Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

Ordinanza della Commissione Strutturale -
note B5/102/2020 del 29/01/2021

Allegato n.23

CONFERENZA DI SERVIZI - RILASCIO PARERE

Oggetto: S.S. 330 "di Buonviaggio" - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422

Il sottoscritto Dott.ssa Licia Lotti
In qualità di Responsabile del Settore Supporto Tecnico Dipartimento
Della società ARPAT – Dipartimento di Massa Carrara – Settore Supporto tecnico

in sede di Conferenza di Servizi relativa all'intervento in oggetto, convocata, a mezzo PEC, con nota (Prot. CDG-0039402-U del 22-01-2021) dal Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra. (Ordinanza 95/2020 pubblicata su BURT Regione Toscana del 29/07/2020), il giorno ventinove del mese di Gennaio (29/01/2021), svolta in modalità telematica,

rilascia il seguente parere:

In sede di CDS la dott. Licia Lotti fornisce le seguenti osservazioni:

- È necessario che Anas fornisca ufficialmente il Piano di Monitoraggio Ambientale aggiornato.
- E' necessario che Arpat venga avvertita sulle date in cui si prevede di installare le centraline per il monitoraggio in continuo delle acque, in modo da poter concordare sul loro posizionamento.

Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

Ordine n. 95/2020 pubblicata su BURT Regione Toscana del 29/07/2020

Allegato n.25

CONFERENZA DI SERVIZI - RILASCIO PARERE

Oggetto: S.S. 330 "di Buonviaggio" - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422

Il sottoscritto Ing. Serena Franceschini
In qualità di Dirigente
Della società Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale

in sede di Conferenza di Servizi relativa all'intervento in oggetto, convocata, a mezzo PEC, con nota (Prot. CDG-0039402-U del 22-01-2021) dal Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra. (Ordinanza 95/2020 pubblicata su BURT Regione Toscana del 29/07/2020), il giorno ventinove del mese di Gennaio (29/01/2021), svolta in modalità telematica

rilascia il seguente parere:

Osservazioni già rilasciate a mezzo pec e riportate di seguito



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale

Rif. prot. AdB n. 600 del 22.01.2021
Rif. prot. ANAS n. CDG-0039402 del 22.01.2021

Anas – Gruppo FS Italiane
Struttura Territoriale Toscana
Viale dei Mille, 36 – 50131 Firenze
anas.toscana@postacert.stradeanas.it
s.tripodi@stradeanas.it
m.fagioli@stradeanas.it

Oggetto: S.S. 330 “di Buonviaggio” – Lavori di ricostruzione del ponte sul Fiume Magra al km 10+422. Riapertura della Conferenza dei Servizi decisoria dell’art. 14, comma 2, legge n. 241/1990 e s.m.i. in forma simultanea e in modalità sincrona (art. 14 ter legge n. 241/1990).

In riferimento a quanto in oggetto, si conferma il precedente parere trasmesso con nota prot. n. 8462 del 11.11.2020 che si allega alla presente.

Nell’occasione si comunica l’impossibilità a partecipare alla seduta del 29.01.2021.

Cordiali saluti

Il Dirigente
dott. ing. Serena Franceschini

Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

(Ordinanza del Commissario Straordinario
Atto 95/2020 del 29/07/2020)

Allegato n.26

CONFERENZA DI SERVIZI - RILASCIO PARERE

Oggetto: S.S. 330 "di Buonviaggio" - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422

Il sottoscritto Ing. Francesca Tonelli
In qualità di Presidente
Della società Consorzio di bonifica e d'irrigazione Canale Lunense

in sede di Conferenza di Servizi relativa all'intervento in oggetto, convocata, a mezzo PEC, con nota (Prot. CDG-0039402-U del 22-01-2021) dal Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra. (Ordinanza 95/2020 pubblicata su BURT Regione Toscana del 29/07/2020), il giorno ventinove del mese di Gennaio (29/01/2021), svolta in modalità telematica

rilascia il seguente parere:

Osservazioni già rilasciate a mezzo pec e riportate di seguito.

In sede di CDS:

- *In riferimento alla richiesta contenuta nel parere sulla "realizzazione di barriere stradali in corrispondenza del ponte sul canale lunense di altezza non inferiore a 2m", il RUP, ing. Gioacchino Del Monaco, comunica che non esistono barriere standard dell'altezza richiesta e che il dettaglio della barriera verrà discussa nelle fasi progettuali successive.*



- nell'ambito degli incontri susseguitisi alla prima conferenza dei servizi progettista, tecnici e funzionari ANAS hanno avuto potuto visionare l'opera di presa del Consorzio di Albiano Ceparana per la quale, anche a seguito delle anticipazioni ricevute, rimangono indefiniti alcuni aspetti, legati alle interferenze generate dalla viabilità locale;
- ANAS ha trasmesso il parere espresso dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Lucca e Massa Carrara, nel quale oltre a confermare alcune delle anticipazioni sopra riportate (rotatoria – spostamento viabilità locale), vengono prescritti:
 - la tutela dell'originario muro dell'asta irrigua posto fra disabbiatore e la vecchia presa;
 - il recupero e la valorizzazione della prima presa del Canale Lunense, oggi non più funzionante, in prossimità del vecchio ponte;

ritenuto che le modifiche progettuali, gli esiti degli approfondimenti/indagini, la previsione di opere provvisoriale e la stesura di procedure d'intervento debbano essere concretizzati in appositi elaborati ed atti, che, condivisi dai consorzi, costituiscano elementi di garanzia circa l'assenza di impatti sulle infrastrutture consortili e sul contesto da esse sotteso;

si esprime un parere favorevole per l'opera in progetto che riveste primaria rilevanza per una vasta area posta a cavallo di due regioni, con evidenti ricadute economiche estese a tessuti interregionali alle seguenti condizioni:

1) Interferenza tra la realizzazione dei tiranti e la galleria del Canale Lunense

- sia previsto per tutta la fase di cantiere, un adeguato sistema di prelievo dal fiume Magra in prossimità della vecchia presa del Canale che consenta, in caso di danneggiamenti alla galleria di presa che precluda o limiti l'approvvigionamento del Canale, di ripristinare o, comunque, garantire celermente il normale afflusso d'acqua all'interno dell'asta irrigua consortile. A tal fine, come peraltro già previsto dal parere della Soprintendenza, dovrà essere recuperato il primo tratto di canale dalla vecchia presa all'immissione nell'attuale percorso;
- sia prodotto un piano di lavoro per l'esecuzione "controllata" delle operazioni di scavo necessarie alla realizzazione delle opere di sostegno in prossimità dell'attuale sottopasso ferroviario che preveda l'esecuzione con mezzi di peso ridotto, ed eventualmente a mano, con l'avvicinarsi alla volta della galleria di presa, sotto supervisione di un tecnico specializzato, in maniera da ridurre al minimo gli impatti generabili all'infrastruttura consortile;

2) Interferenza tra il Canale Lunense e la nuova viabilità locale

- sia prodotto il progetto relativo alla nuova soluzione prescritta dalla Soprintendenza, sul quale potranno essere formulate ulteriori prescrizioni e che dovrà comprendere:
 - grafici maggiormente dettagliati che rappresentino lo stato attuale, di progetto e di raffronto in merito alla realizzazione del ponte sul Canale Lunense, con particolari costruttivi in scala almeno 1:50. Da tali grafici è necessario capire l'inserimento della nuova struttura in quella esistente e definire con maggior dettaglio le fondazioni del ponte in progetto;
 - studi, indagini geologiche e verifiche necessarie ad escludere che la realizzazione della nuova struttura comprometta in qualche modo la stabilità, consistenza e funzionalità idraulica



CANALE LUNENSE

(mantenendone quindi lo stato di fatto) del Canale Lunense, sia in fase di realizzazione, relativamente quindi alle vibrazioni trasmesse durante l'esecuzione dei pali di fondazione, sia a regime in riferimento al ripetuto passaggio dei carichi veicolari; tali indagini potranno, eventualmente, far superare l'originaria prescrizione cautelativa sul posizionamento dei pali di fondazione ad almeno tre metri dalla sponda del canale;

- o realizzazione di barriere stradali in corrispondenza del ponte sul canale lunense di altezza non inferiore a 2 metri;

3) Accessibilità delle aree

La realizzazione della nuova viabilità locale non dovrà precludere l'accesso né al Dissabbiatore di proprietà del Consorzio, né alla strumentazione ubicata lungo il Canale. L'accessibilità, sia pedonale che carrabile mediante mezzi d'opera dovrà essere assicurata anche in fase di cantiere per garantire gli interventi ordinari ed emergenziali alle strutture consortili presenti nell'intorno dell'area di intervento.

4) Impianti

Lungo il Canale Lunense sono ubicati numerosi impianti di controllo e monitoraggio delle acque, collegati da una rete in fibra ottica necessaria alla trasmissione dei dati rilevati e dalla linea elettrica dedicata. Durante la realizzazione delle opere è necessario preservare integri ed accessibili tali impianti.

5) Interferenza tra all'opera di adduzione del consorzio di Albiano-Ceparana dal Canale Lunense e la nuova viabilità locale

La realizzazione della nuova viabilità locale dovrà comunque garantire la funzionalità dell'opera di presa del Consorzio di Albiano-Ceparana dal canale Lunense;

Si precisa inoltre che la realizzazione del ponte sul Canale Lunense e tutte le altre opere presenti in area di mazzana, saranno soggette a concessione precaria onerosa.

Ing. Andrea Bernava

Dott. Corrado Cozzani

DIRETTORE

Corrado Cozzani

Ing. Francesca Tonelli

IL PRESIDENTE

Ing. Francesca Tonelli



Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

*(Ordinanza del Commissario Straordinario -
Art. 35/2020 del 23/07/2020)*

Allegato n.28

CONFERENZA DI SERVIZI - RILASCIO PARERE

Oggetto: S.S. 330 "di Buonviaggio" - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422

Il sottoscritto Ing. Andrea Donati
In qualità di Dirigente delegato
Della società Comune di Aulla

in sede di Conferenza di Servizi relativa all'intervento in oggetto, convocata, a mezzo PEC, con nota (Prot. CDG-0039402-U del 22-01-2021) dal Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra. (Ordinanza 95/2020 pubblicata su BURT Regione Toscana del 29/07/2020), il giorno ventinove del mese di Gennaio (29/01/2021), svolta in modalità telematica,

rilascia il seguente parere:

Parere già rilasciato a mezzo pec e riportato di seguito.



CITTÀ di AULLA
PROVINCIA DI MASSA CARRARA

Aulla li 28.01.2021

Spett. le ANAS SPA
anas.toscana@postacert.stradeanas.it

Al Responsabile del Procedimento
Ing. Gioacchino Del Monaco

Oggetto: S.S. 330 "di Buonviaggio" - lavori di ricostruzione del ponte sul fiume magra al Km10+422 - Riapertura della Conferenza di Servizi decisoria ai sensi dell'art. 14 comma 2, legge n. 241/1990 e s.m.i. in forma simultanea e in modalità sincrona (art. 14 ter legge n. 241/1990) -

In merito all'oggetto, preso atto degli elaborati progettuali, si esprime Parere Favorevole per quanto di competenza

Contestualmente si dà atto che ai sensi dell'art. 4, comma 2, del D.L. n. 32/2019 l'approvazione del progetto, acquisiti i pareri, sarà autorizzata dal Commissario e tale approvazione ha efficacia di dichiarazione di pubblica utilità e costituisce, ove occorra, variante agli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale.

Per quanto concerne le richieste si rimanda a quanto riportato nella nota del 12.11.2020 prot. 22327 che si allega alla presente.

Restando a disposizione si porgono distinti saluti.

Il DIRIGENTE del 1° Settore

Andrea Donati

Dott. in Ing. e pianificazione Urb.



Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

*CDG-Franconi Telecom Italia S.p.A. -
001-9-12030-9-110-070004*

Allegato n.31

CONFERENZA DI SERVIZI - RILASCIO PARERE

Oggetto: S.S. 330 "di Buonviaggio" - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422

Il sottoscritto Pasquale Franzoni
In qualità di delegato
Della società Telecom Italia S.p.A.

in sede di Conferenza di Servizi relativa all'intervento in oggetto, convocata, a mezzo PEC, con nota (Prot. CDG-0039402-U del 22-01-2021) dal Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra. (Ordinanza 95/2020 pubblicata su BURT Regione Toscana del 29/07/2020), il giorno ventinove del mese di Gennaio (29/01/2021), svolta in modalità telematica,

rilascia il seguente parere:

In sede di CDS il sig. Franzoni rilascia le seguenti osservazioni:

- Possibile interferenza SS 62, per la quale verrà inviata la relativa planimetria

Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

*(Ordinanza del Commissario Straordinario -
Atto 95/2020 del 29/07/2020)*

Allegato n.34

CONFERENZA DI SERVIZI - RILASCIO PARERE

Oggetto: S.S. 330 "di Buonviaggio" - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422

Il sottoscritto Dott. Luigi Pisano
In qualità di Responsabile
Della società Italgas S.p.A.

in sede di Conferenza di Servizi relativa all'intervento in oggetto, convocata, a mezzo PEC, con nota (Prot. CDG-0039402-U del 22-01-2021) dal Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra. (Ordinanza 95/2020 pubblicata su BURT Regione Toscana del 29/07/2020), il giorno ventinove del mese di Gennaio (29/01/2021), svolta in modalità telematica,

rilascia il seguente parere:

In sede di CDS il Dott. Luigi Pisano rilascia le seguenti osservazioni:

- Si comunica che è stata attivata la nuova tubazione posata lungo la SS62 a fine Dicembre.
- L'interferenza con l'innesto del nuovo ponte sarà verificata puntualmente nelle fasi successive ed eventualmente risolta

Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

(Ordinanza de' Commissario Straordinario -

Atto 95/2020 del 2/07/2020)

Allegato n.38

CONFERENZA DI SERVIZI - RILASCIO PARERE

Oggetto: S.S. 330 "di Buonviaggio" - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422

Il sottoscritto Dott. David Marcucci
In qualità di delegato
Della società Gaia S.p.A.

in sede di Conferenza di Servizi relativa all'intervento in oggetto, convocata, a mezzo PEC, con nota (Prot. CDG-0039402-U del 22-01-2021) dal Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra. (Ordinanza 95/2020 pubblicata su BURT Regione Toscana del 29/07/2020), il giorno ventinove del mese di Gennaio (29/01/2021), svolta in modalità telematica,

rilascia il seguente parere:

In sede di CDS il Geom. David Marcucci rilascia le seguenti indicazioni:

- Si integra il precedente parere del 13/11/2020 chiedendo di posare all'interno del nuovo ponte un tubo camicia/guaina del diametro DN 200 con all'interno un tubo PEAD DE 160. Maggiori dettagli verranno fornite tramite comunicazione nei prossimi giorni.

Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

(Ordinanza del Commissario Spaziale n. 95/2020 del 29/07/2020)

Allegato n.39

CONFERENZA DI SERVIZI - RILASCIO PARERE

Oggetto: S.S. 330 "di Buonviaggio" - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422

Il sottoscritto Ing. Vincenzo Paolo Prisco
In qualità di Dirigente
Della società Ferservizi – Gruppo Ferrovie dello Stato

in sede di Conferenza di Servizi relativa all'intervento in oggetto, convocata, a mezzo PEC, con nota (Prot. CDG-0039402-U del 22-01-2021) dal Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra. (Ordinanza 95/2020 pubblicata su BURT Regione Toscana del 29/07/2020), il giorno ventinove del mese di Gennaio (29/01/2021), svolta in modalità telematica,

rilascia il seguente parere:

Contributo già acquisito e riportato di seguito.

Firma

Zona Toscana Nord

02/01/2021

trasmessa via pec

ANAS S.p.A.
Struttura Territoriale Toscana
anas.toscana@postacert.stradeanas.it

c.a. Ing. Gioacchino Del Monaco

trasmessa via protos

Ferservizi S.p.A.
Area Servizi Immobiliari
Servizi Tecnici Patrimoniali

OGGETTO: S.S. 330 "di Buonviaggio" – Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422 – Trasmissione Verbale CdS

Si fa seguito alla Conferenza di Servizi tenutasi in modalità telematica in data 13 novembre us per trasmettere copia sottoscritta del Verbale in oggetto (all. 1).

Si precisa, inoltre, che a seguito di approfondimenti tecnico patrimoniali a tutela della Proprietà Ferroviaria, gli immobili oggetto di esproprio nel Comune di Aulla (MS) Fg. 49 p.lle 464, 302, 31, 1772 e 303, risultano già sottoposti a VIC - Valutazione di Interesse Culturale - con esito negativo come da comunicazione MIBACT prot. n. 6771 del 10/08/2015 ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. (all. 2).

Altresi, la Scrivente si riserva ulteriori analisi sulle distanze tra la nuova infrastruttura e l'ex Fabbricato della Stazione di Caprigliola, con particolare attenzione alle soggezioni derivanti sull'utilizzo, sulla manutenzione e sulla destinazione d'uso del fabbricato.

Tanto premesso, al fine di poter predisporre l'approfondimento patrimoniale sul minor valore di questi beni, si chiede a Codesta **ANAS – Struttura Territoriale Toscana**, di voler condividere con la Scrivente ulteriori elaborati tecnici di dettaglio sul futuro stato finale dei luoghi relativamente alle p.lle 302 e 303 del Fg. 49 del Comune di Aulla.

In attesa di cortese riscontro in merito si resta disponibili per eventuali ulteriori chiarimenti e approfondimenti.

Distinti Saluti

Vincenzo Paolo Prisco
Firmato digitalmente da
Vincenzo Paolo Prisco

CI - Gruppo Ferrovie dello Stato
SerialNumber - TINIT.PRSVCN661-09F838Y
Data e ora della firma: 06/01/2021 13:33:15

Il sottoscritto Vincenzo Paolo Prisco, in qualità di
Responsabile del Servizio Tecnico Patrimoniale
della Direzione Regionale Toscana Nord
della Ferrovie dello Stato Italiane, ha sottoscritto
il presente Verbale in data 13/11/2020.
Il sottoscritto Vincenzo Paolo Prisco, in qualità di
Responsabile del Servizio Tecnico Patrimoniale
della Direzione Regionale Toscana Nord
della Ferrovie dello Stato Italiane, ha sottoscritto
il presente Verbale in data 13/11/2020.

06/01/2021 13:33:15
TINIT.PRSVCN661-09F838Y



ANAS S.p.A.
06/01/2021

3/

RACCOMANDATA A R



Firenze 10 AGO 2015

Ministero

dei beni e delle attività culturali e del turismo

Segretariato regionale del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo per la Toscana

ll. Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
Viale S. Lavagnini, 58
50129 FIRENZE

Prot. n. 6771 Allegati _____

Classificata _____



Risposta di foglio del _____

Di _____ Sez. _____ n. _____

Ferrovie dello Stato Italiane
00144 FIRENZE
Tel. 055 2777113 Fax 055 2777114

c. Alla Soprintendenza belle arti e paesaggio per le
province di Lucca e Massa Carrara
Ex Manifattura Tabacchi
Piazza Magione - 55100 LUCCA
sbeap-luc@beniculturali.it

p.c. Alla Soprintendenza archeologia della Toscana
Via della Pergola, 65 - 50121 FIRENZE
sar-tos@beniculturali.it

OGGETTO: PROPRIETÀ FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A. - Verifica dell'interesse culturale del patrimonio immobiliare pubblico art. 12 D.lgs. 42/2004 e successive modifiche e integrazioni - COMUNICAZIONE RELATIVA ELENCO BENI (data di avvio del procedimento 04.05.2015).

In riferimento alla nota prot. n. 7413 del 16.03.2015, pervenuta in data 20.03.2015 e acquisita al ns prot. al n. 153 del 20.03.2015, con la quale codesto Ente ha trasmesso un elenco di n. 1 bene immobile da sottoporre al procedimento di verifica indicato in oggetto, acquisito il parere della Soprintendenza belle arti e paesaggio per le province di Lucca e Massa Carrara con nota prot. n. 8748 del 03.08.2015 e della Soprintendenza archeologia della Toscana con nota prot. n. 8728 del 03.06.2015;

Vista la delibera della Commissione regionale per il patrimonio culturale - Co.Re.Pa.Cu., ai sensi dell'art. 39 del DPCM 29 agosto 2014, n. 171 assunta nella seduta del 07.08.2015, come da verbale agli atti d'ufficio;

Considerato che il Segretario regionale del MiBACT per la Toscana presiede, ai sensi del comma 4 dell'art. 39 del DPCM 29 agosto 2014, n. 171, la Commissione regionale per il patrimonio culturale - Co.Re.Pa.Cu., si comunica che il seguente immobile:



Via della Pergola, 65 - 50121 FIRENZE

Tel. 055 2777113 Fax 055 2777114

www.beniculturali.it

- COMUNE DI AULLA (MS) - Immobile denominato "Tratto di ex linea FS dismessa in comune di Aulla e Stazione FS di Caprigliola-Albiano", sito in loc. Caprigliola, snc - distinto in Catasto al N.C.E.U. Foglio n. 49 partt. 31 sub. 1 e part. 302 subb. 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11 e 13; al N.C.T. Foglio n. 49 partt. 464, 1772, 302 sub. 12 e 303 sub. 2;

non presentando interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico, per le motivazioni riportate nel campo "valutazione" visibile nel sistema, non rientra tra i beni di cui all'articolo 10, comma 1, del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii..

Sull'immobile in questione vengono meno, pertanto, gli obblighi che deriverebbero alla proprietà dalla sottoposizione del bene alla tutela del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii., parte seconda, ivi comprese le prescrizioni di cui all'art. 12 e all'art. 56 del decreto legislativo medesimo.

Restano invece salvi gli obblighi e le prescrizioni che derivano dall'art. 90 e ss. del citato D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. nell'eventualità di scoperte archeologiche fortuite nell'immobile in oggetto.

In tal caso è fatto obbligo di presentare denuncia entro 24 ore alla Soprintendenza archeologia della Toscana, o al Sindaco, ovvero all'autorità di pubblica sicurezza e provvedere alla conservazione temporanea dei beni rinvenuti.

Per i beni di cui all'art. 11, comma 1, lettera a), anche nel caso di successivi ritrovamenti, restano fermi gli obblighi di cui all'art. 50, comma 1, del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii..

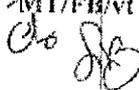
Si evidenzia inoltre che i beni culturali mobili di cui all'art. 10, comma 1, del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii., eventualmente conservati nell'immobile sopracitato, rimangono sottoposti a tutte le disposizioni contenute nella Parte Seconda del citato D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. e, in particolare per quanto attiene ad eventuali spostamenti, alle misure di protezione dettate dagli articoli 20 e 21.

Avverso il presente atto è ammesso il ricorso amministrativo al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, ai sensi dell'art. 16 del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii..

Sono, inoltre, ammesse proposizioni di ricorso giurisdizionale ai sensi del D.Lgs. 2 luglio 2010, n. 104.

IL SEGRETARIO REGIONALE
arch. Paola Grifoni



MT/FB/vt




Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

Via dei Casellari, 3 - 50122 FIRENZE
Cent. 055 - 27189750 Fax 055 27189700
email: segreteria@beniculturali.it - uffici@beniculturali.it

Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto
dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra.

(Di Provenienza del Commissario Straordinario -
Atto 95/2020 del 29/07/2020)

Allegato n.40

CONFERENZA DI SERVIZI - RILASCIO PARERE

Oggetto: S.S. 330 "di Buonviaggio" - Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Magra al km 10+422

Il sottoscritto Dott. Giuseppe Manni
In qualità di Dirigente
Della società Acam - Acque

in sede di Conferenza di Servizi relativa all'intervento in oggetto, convocata, a mezzo PEC, con nota (Prot. CDG-0039402-U del 22-01-2021) dal Soggetto Attuatore per l'intervento di ripristino del collegamento interrotto dal crollo del Viadotto di Albiano sul Fiume Magra. (Ordinanza 95/2020 pubblicata su BURT Regione Toscana del 29/07/2020), il giorno ventinove del mese di Gennaio (29/01/2021), svolta in modalità telematica

rilascia il seguente parere:

In sede di CDS rilascia il seguente parere:

- Si rilascia parere favorevole, che verrà ufficializzato con apposita nota trasmessa nei prossimi giorni.
- E' presente una interferenza già evidenziata durante i sopralluoghi effettuati e che verrà risolta nelle fasi successive.