



*Ministero dell' Ambiente e della
Sicurezza Energetica*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE – VIA E VAS

IL PRESIDENTE

Indirizzi in Allegato

Oggetto: [ID_VIP 9083] “E78 S.G.C. Grosseto-Fano. Tratto Nodo di Arezzo (S. Zeno) – Selci Lama (E45). Adeguamento a 4 corsie del Tratto San Zeno-Arezzo. Lotto 2 di completamento”. Verifica di assoggettabilità a VIA delle sole bretelle di collegamento a 2 corsie tra la E78 ed il raccordo autostradale Arezzo-Battifolle e la E78 e la SR71 Umbro Casentinese” – Progetto definitivo - Verifica di assoggettabilità a VIA e Verifica del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo - Richiesta di integrazioni.

Con la presente si comunica che, a seguito delle attività di analisi e valutazione della documentazione tecnica pervenuta, vista la nota prot. 0014275 del 10/01/2023 della Regione Toscana – Direzione Ambiente ed Energia - Settore Valutazione Impatto Ambientale - Valutazione Ambientale Strategica, con la quale ha trasmesso le proprie osservazioni, la Commissione, al fine di procedere con le attività istruttorie di competenza, alla luce di quanto stabilito dall'art. 19 del D.Lgs. 152/2006, rilevata la necessità di acquisire documentazione integrativa, richiede quanto di seguito riportato.

1. Aspetti generali

1.1. Nell'elaborazione del progetto del 2° Lotto (intervento FI509) le due “bretelle di collegamento” sono state considerate dal Proponente come parte di un sistema stradale complessivo, che comprende anche l'asse stradale principale (completamento a 4 corsie compreso tra l'area industriale di San Zeno e Santa Maria delle Grazie), oggetto di parallela procedura di Verifica di Ottemperanza [ID_8914]. Questo ha comportato studi complessivi di analisi delle possibili ricadute ambientali, con particolare riferimento al rumore e all'atmosfera, nonché al Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo, depositato unicamente agli atti del presente procedimento ma citato anche quale elaborato predisposto in ottemperanza alle condizioni ambientali di cui al DEC. 750/2005. Si osserva, in linea generale, che gli elaborati depositati a corredo dell'istanza in esame contengono, pertanto, considerazioni ed analisi riferite sia alle due bretelle di collegamento sia al tracciato stradale principale, che tuttavia non è oggetto del presente procedimento di verifica di assoggettabilità; questo rende non agevole la consultazione degli elaborati e la valutazione degli impatti delle due bretelle di collegamento, determinando elementi di incertezza e poca chiarezza. In corrispondenza dei punti di analisi trattati in modo congiunto, si chiede pertanto di esplicitare il riferimento alle sole bretelle di collegamento, oggetto della presente valutazione.

2. Aspetti programmatici

2.1. L'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale, nel proprio contributo tecnico, segnala che l'intervento in esame non è sottoposto a parere o nulla osta di propria competenza e che con riferimento al Piano di Gestione del rischio di Alluvioni 2021 - 2027 del Distretto idrografico dell'Appennino Settentrionale (PGRA), l'area di intervento è classificata a pericolosità da alluvione elevata P3, media P2 e bassa P1 (necessità di rispettare la disciplina della Regione Toscana per la

gestione del rischio idraulico, ossia la L.R. 41/2018, che detta indicazioni anche per la tutela dei corsi d'acqua), con un breve tratto interessato da classe di pericolosità molto elevata "4" per fenomeni di "flash flood", per la quale la disciplina di piano all'art. 19 detta indirizzi per la pianificazione urbanistica. Con riferimento al Piano di Bacino stralcio Assetto Idrogeologico del fiume Arno, l'area di intervento ricade in alcuni tratti tra le aree classificate a pericolosità da frana bassa PF1. Sempre l'Autorità di Bacino evidenzia che, con riferimento al Piano di Gestione delle Acque 2021 – 2027 del Distretto idrografico dell'Appennino Settentrionale (PGA), l'area di intervento è limitrofa al corpo idrico superficiale Canale Maestro della Chiana (stato ecologico Scarso e stato chimico Buono) e al corpo idrico superficiale Torrente Lota (stato ecologico Scarso e stato chimico Non Buono); e interessa il corpo idrico sotterraneo Della Val di Chiana (stato chimico Buono e quantitativo Buono). Con riferimento al Piano di bacino, stralcio Bilancio Idrico (PBI) del fiume Arno, l'area di intervento è classificata in un breve tratto come area "di possibile interferenza con il reticolo superficiale" (ai sensi degli articoli 13 e 15 delle norme di PBI); è ricompresa in "interbacino a deficit idrico molto elevato – C4" (ai sensi dell'articolo 21 delle norme di PBI). Pertanto, eventuali nuovi prelievi idrici potranno essere assoggettati a limitazioni o condizionamenti di cui alla stessa disciplina normativa di PBI. Si ricorda che gli interventi devono essere attuati nel rispetto dei quadri conoscitivi e dei condizionamenti contenuti nei Piani di bacino vigenti per il territorio interessato (bacino Arno). Si chiede pertanto al Proponente di dare evidenza di come è stato tenuto conto nel progetto in parola di tutto quanto sopra evidenziato.

3. *Aspetti progettuali*

- 3.1. **presenza di interferenze dell'opera con i sottoservizi di rete idrica e fognaria.** Circa la presenza di tali interferenze, rilevate dal Gestore del Servizio Idrico Integrato (SII) Nuove Acque Spa, si chiedono approfondimenti al Proponente in merito alla loro gestione effettiva;
- 3.2. **presenza di interferenza della bretella in loc. San Zeno-Battifolle con la viabilità storica (via di Pescaiola) presente al catasto Lorenese.** Si chiedono al Proponente approfondimenti circa quanto rilevato dal Comune di Arezzo nel suo contributo tecnico del 12/12/2022 (acquisito per le vie brevi dalla Regione Toscana e contenente un giudizio di assoggettabilità alla procedura di VIA), in merito alla presenza di questa interferenza con la viabilità storica (via di Pescaiola) presente al catasto Lorenese e normata all'art 64 delle NTA del Piano Operativo. Viene segnalato, anche, che la bretella in loc. san Zeno - Madonna di Mezzastrada, si sovrappone al tracciato della strada vicinale di Pozzuola, presente al Catasto Lorenese e normata all'art 64 delle NTA del Piano Operativo, senza tutelarne la percorribilità almeno a carattere pedonale e ciclabile, come invece richiesto dallo stesso art. 64 delle NTA del PO;
- 3.3. **effetti del traffico indotto sulla mobilità nella rete stradale esistente.** Con riferimento specifico alla realizzazione della bretella di collegamento E78 – SR71, si chiede al Proponente di analizzare l'incremento previsto dei mezzi pesanti sulla SR71 nel periodo di cantierizzazione, di prevedere un piano di monitoraggio delle condizioni di traffico da effettuare in fase di realizzazione delle opere e di indicare le possibili azioni ed interventi di mitigazione da attuare in caso di condizioni di criticità. Si chiede, altresì, che siano valutati gli effetti dell'intervento stradale in oggetto sulla strada regionale 71, in termini di variazione del traffico nella tratta interessata dall'intervento medesimo in fase di esercizio. La Regione Toscana evidenzia che è in corso di redazione lo studio di fattibilità dell'intervento denominato "SRT 71 - Variante esterna di Arezzo: Comune di Arezzo nel tratto tra San Giuliano e Giovi". Il tracciato di alcune delle alternative progettuali oggetto di studio si innesta, in corrispondenza dello Svincolo "SS679" del progetto in oggetto, sulla rotatoria denominata "San Giuliano". Al fine di meglio coordinare il progetto dell'intervento in oggetto e quello della variante suddetta, si richiedono al Proponente chiarimenti circa la prevista riduzione del traffico lungo S.P. 21, in particolare nel ramo S.P. 21 EST compreso tra la rotatoria "San Giuliano" e il collegamento con la S.S. 679 in direzione Arezzo";
- 3.4. **presenza di interferenza tra la bretella di collegamento E78-Raccordo A1 Arezzo-Battifolle e la linea ferroviaria Arezzo-Sinalunga** (il cui ente gestore è L.F.I.) nei pressi della S.S.679. Si chiede al Proponente di approfondire l'analisi dell'interferenza con la suddetta linea ferroviaria, anche al fine di

poter richiedere al Soggetto gestore L.F.I. un contributo tecnico al riguardo. Per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie nazionali interessate dall'opera in oggetto, risulta opportuno salvaguardare le aree adiacenti alle infrastrutture ferroviarie ai fini dell'osservanza delle fasce di rispetto come da normativa nazionale (D.P.R. 753/80), anche per ciò che concerne alcuni tratti della bretella di collegamento E78-Raccordo A1 Arezzo-Battifolle, che si pone in affiancamento alla Linea fondamentale AV "Direttissima Roma-Firenze", infrastruttura di interesse nazionale in esercizio. Si chiedono al Proponente le proprie considerazioni in merito e di dare evidenza di come sia stato tenuto conto di ciò nel presente progetto";

- 3.5. **gestione delle interferenze del tracciato di progetto con il reticolo idrografico locale.** Il Genio Civile Valdarno Superiore ha fornito alla Regione, in data 19/12/2022, il proprio contributo tecnico, sulla base del quale si chiedono al Proponente opportuni approfondimenti ed integrazioni in merito alla necessità di: coordinare il progetto con gli studi idraulici approvati e agli atti del Genio Civile, ai fini della verifica della effettiva compatibilità idraulica degli attraversamenti da realizzare (con valutazione delle portate per il loro dimensionamento ai sensi delle NTC 2018); predisporre una tavola delle interferenze del tracciato di progetto con il reticolo idrografico, indicante sia gli attraversamenti che devono essere demoliti e ricostruiti, sia i nuovi attraversamenti, con l'inserimento nelle sezioni di progetto di HEC – RAS dei nuovi manufatti per i corsi d'acqua studiati, sulla base degli studi idraulici come sopra integrati; determinare la tipologia e le dimensioni di tutti gli attraversamenti nonché rideterminare le aree allagabili ante e post operam (vedere a questo proposito Rio delle Querce e suoi affluenti); predisporre la tavola delle aree allagabili stato di progetto, per il Rio di Riolo, Rio dell'Olmo e Rio di Sant'Antonio; posizionare le aree di cantiere operativo e le aree di stoccaggio previste nelle aree limitrofe ai corsi d'acqua ad almeno 10 metri dal piede arginale o dal ciglio di sponda; acquisire, a tempo debito, l'apposita concessione onerosa per l'utilizzo della viabilità demaniale parallela al Canale Maestro della Chiana, nonché le apposite autorizzazioni con concessione idraulica onerosa nelle successive fasi progettuali per tutte le opere sul demanio idrico afferenti all'infrastruttura di progetto lotto 2.

4. *Cantierizzazione*

- 4.1. Si chiede al Proponente di dare evidenza di aver tenuto conto, nell'elaborazione dei documenti relativi alla cantierizzazione e nella scelta delle relative mitigazioni, delle "Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale" di ARPAT, consultabili sul sito web dell'Agenzia. In particolare, si chiede di prevedere l'adozione di piazzole impermeabilizzate per il deposito delle sostanze inquinanti e per le aree di manutenzioni mezzi. Occorre tener conto del rispetto dell'art. 40-ter del D.P.G.R. n. 46/R/2008, che prevede per tutti i cantieri di superficie superiori a 5.000 m² la presentazione, contestualmente all'autorizzazione allo scarico, di un Piano di gestione delle acque meteoriche dilavanti. In merito al previsto impianto di betonaggio si ricorda che le acque di lavaggio devono essere gestite come acque industriali. Si chiede, infine, al Proponente di fornire-compatibilmente con l'attuale livello di progettazione –risposta a quanto sopra ricordato.
- 4.2. Relativamente alla gestione e allo scarico di acque meteoriche dilavanti contaminate, il Proponente valuti preventivamente quali cantieri ricadono nel campo di applicazione del comma 1 dell'art. 40 ter del D.P.G.R.T. 46/R/2008 e quali ricadono nei casi di esclusione previsti ai commi 4 e 5 dello stesso articolo e indichi se sono previsti scarichi di acque reflue assimilate a domestiche recapitanti fuori fognatura di cui alla tabella 1 dell'allegato 2 al D.P.G.R.T. 46/R/2008; se sono previsti scarichi assimilabili a industriali; e se sono previste emissioni in atmosfera soggette ad autorizzazione. Il Proponente, inoltre, è tenuto ad attuare nella fase esecutiva dell'opera anche gli adempimenti posti in capo al soggetto gestore dell'impianto, indicati nel parere della Regione Toscana.

5. *Atmosfera*

- 5.1. La documentazione presentata dal Proponente (in particolare, lo studio meteofusionale della dispersione in aria ambiente di polveri, NO₂ e Benzene associate alle attività di cantiere e di esercizio e la valutazione del traffico stradale ante e post operam) appare chiara e sufficientemente completa. Tuttavia, sulla base dei rilievi avanzati dall'ARPAT e ripresi dalla Regione Toscana, si richiede al

Proponente di produrre i seguenti approfondimenti, per quanto riguarda la fase di cantiere: le bagnature previste devono essere opportunamente dimensionate facendo riferimento a quanto contenuto nelle tabelle 9-11 a pag. 34 delle “Linee Guida” di cui al PRQA; si deve prevedere una pulizia periodica delle superfici di cantiere asfaltate o trattate con sistemi di depolverizzazione per tutto il periodo di uso; eventualmente fornire – compatibilmente con l’attuale livello di progettazione - una prima versione del necessario Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC) già in questa fase, che dovrà tener conto anche delle “Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale” (ARPAT, 2018), consultabili sul sito web dell’Agenzia.

- 5.2. Per quanto riguarda la fase di esercizio, si chiedono chiarimenti e approfondimenti in merito alle modalità e alle ipotesi sulla base delle quali sono stati calcolati i flussi di traffico associati allo scenario post operam a partire da quelli ante operam. Inoltre, si chiede di chiarire anche in che modo sono stati effettivamente calcolati i valori di concentrazione di NO₂ in aria ambiente. La procedura corretta in casi del genere sarebbe quella di stimare le emissioni da traffico di ossidi di azoto totali (NO_x) e ricavarne le conseguenti concentrazioni in atmosfera. Una volta individuate le concentrazioni di NO_x in atmosfera attese presso il recettore, un approccio per la stima del rapporto NO₂/NO_x (e quindi delle concentrazioni di NO₂ in aria ambiente presso i recettori) può consistere nell’utilizzo dei cosiddetti “rapporti ambientali” (Ambient Ratios) ricavati empiricamente per le concentrazioni di ossidi di azoto. In alternativa, è possibile tener conto della fotochimica dell’atmosfera direttamente in sede di stima delle concentrazioni utilizzando opportuni modelli matematici, che tuttavia usualmente necessitano della concentrazione di ozono in aria ambiente come dato di input aggiuntivo

6. Rumore

- 6.1. Il Proponente ha proceduto correttamente nel redigere lo studio acustico dell’impatto acustico del traffico veicolare relativo all’intervento in oggetto secondo le varie fasi indicate: applicazione di un software previsionale (CADNA A Version 2018 Datakustik) che consente di modellizzare la propagazione acustica in ambiente esterno (con metodo conforme allo standard ISO 9613-2 e il metodo NMPB-Routes-96/NMPB-Routes-08); campagne di misura settimanali del traffico, effettuate nel corso dei mesi di Maggio e Giugno 2021 su dieci punti di misura disposti lungo il tracciato di progetto, integrando i risultati ottenuti con il documento di aggiornamento e stesura definitiva del PUMS del Comune di Arezzo (Febbraio 2018); valori medi orari di traffico (suddivisi in pesanti, leggeri, diurni e notturni), ante e post operam, riportati in forma tabellare, considerando oltre ai tratti oggetti di adeguamento a 4 corsie e ai nuovi tratti di collegamento, anche i tratti stradali che possono subire ripercussioni in termini di traffico dopo l’inserimento dell’opera in progetto; valutazione cautelativa dello stato futuro del traffico stradale dell’area di progetto (proiezione a 10 anni), con calcolo aumentato del 10%, considerando che il progetto potrebbe avere un’attrattiva del traffico da altre direttrici da e verso l’autostrada A1. Si evidenzia che, fra le impostazioni specifiche del modello di simulazione impiegato, non risulta evidente il traffico dei treni associato alla sorgente ferroviaria, così come non è chiaro quale sia l’infrastruttura ferroviaria a cui i dati sono riferiti (la linea ferroviaria Roma-Firenze, che si sviluppa in parallelo al tracciato principale, oppure la linea Roma-Milano “direttissima”, che si incrocia con l’infrastruttura in progetto all’inizio del tracciato principale per poi scorrere lungo la bretella di collegamento con il raccordo stradale “Arezzo-Battifolle”). Entrambe le tratte sono state modellizzate come sorgenti sonore nel modello di calcolo. Si chiede pertanto al Proponente di specificare il dato di traffico di entrambe le tratte, al fine di considerare la concorsualità delle infrastrutture coinvolte. Inoltre, per la valutazione dei limiti di riferimento, deve essere tenuto conto della sovrapposizione delle due fasce di pertinenza.
- 6.2. Siccome i risultati delle simulazioni post operam per i ricettori soggetti alle emissioni sonore delle nuove infrastrutture in progetto indicano la presenza di alcune criticità, con superamento dei limiti, è stata proposta come intervento di mitigazione, per ridurre l’esposizione al rumore presso i ricettori limitrofi all’opera, l’installazione di barriere acustiche di altezza 5 m dislocate in vari punti lungo il percorso di progetto. L’efficacia di tale intervento è stata valutata positivamente mediante simulazione con software di calcolo dello scenario post mitigazione, unitamente all’effetto migliorativo dovuto all’utilizzo di asfalti fonoassorbenti, con riduzione stimata di 3 dB presso i ricettori considerati. Poiché ai valori di output dei software di simulazione deve essere associato un grado di incertezza estesa

(tipicamente non inferiore a 2 dBA), si evidenzia che anche per altri ricettori, secondo quanto desumibile dalle tabelle dei risultati della simulazione (documenti T00AM10AMBRE04_A e T00AM10AMBRE06_A) potrebbero verificarsi ulteriori superamenti dei limiti, per i quali dovranno essere previste soluzioni di bonifica, eventualmente da confermare con il piano di monitoraggio. Il Proponente asserisce in merito (nella Relazione di ottemperanza di cui al procedimento di V.O. in corso) che nelle ipotesi modellistiche sono state considerate le sorgenti acustiche di cantiere in modo cautelativo (sia in termine di maggior numero di ore di lavoro sia in potenza acustica) sia ante operam che per la fase di esercizio. Su tale aspetto, l'ARPAT segnala che dall'esame della tabella dei risultati della simulazione acustica in facciata ai ricettori emergono varie situazioni di superamento dei limiti, non considerate nella progettazione delle mitigazioni acustiche, in quanto secondo il Proponente non si tratta di edifici esposti alle emissioni sonore delle nuove infrastrutture in progetto. Molte di queste situazioni ricadono nella sovrapposizione delle fasce di pertinenza delle infrastrutture ferroviaria e stradale principale, anche con criticità in fase di esercizio preesistenti l'opera in progetto, ma che devono comunque essere considerate come oggetto di risanamento. In particolare, le simulazioni effettuate evidenziano delle criticità ai ricettori R17 e R19, posti lungo la bretella di collegamento tra la E78 ed il raccordo autostradale (ad esempio per R17, al piano primo, i livelli post operam relativi allo scenario futuro sono pari a 68,4 dBA diurni e 59 dBA notturni, in confronto a livelli ante operam pari rispettivamente a 57,8dBA e 54,5 dBA). Devono pertanto essere individuate opportune soluzioni di bonifica acustica per i ricettori R17 e R19, al fine di rispettare i limiti normativi fissati dal D.P.R. 142/2004. Relativamente alla bretella di collegamento tra la E78 e la SR 71 l'ARPAT evidenzia che nella tabella dei risultati ai ricettori (documento T00AM10AMBRE04) mancano le valutazioni dei livelli sonori presso il ricettore R86, ubicato nella sovrapposizione tra la fascia di pertinenza stradale e quella ferroviaria. Si chiede, perciò, al Proponente di integrare la tabella di cui al documento T00AM10AMBRE04 con le valutazioni dei livelli acustici per il ricettore R86 e, in merito al censimento dei ricettori (T00AM10AMBRE03_A), di considerare anche gli edifici industriali/artigianali ai fini del rispetto dei limiti.

- 6.3. La Regione, poi, prende atto che nella valutazione della fase di esercizio sono stati considerati i ricettori più esposti, perché collocati a ridosso delle opere (100 edifici), mentre quelli a distanza maggiore e posizionati sul retro dei primi, appartenendo alla medesima fascia di pertinenza acustica, sono stati valutati in funzione dei primi. L'ARPAT fa presente, tuttavia, che anche i ricettori posti a distanze maggiori dall'infrastruttura potrebbero presentare criticità, risentendo di contributi preponderanti a distanze maggiori, quali effetti meteo o effetti relativi a componenti dello spettro di emissione della sorgente sonora. Di ciò andrà tenuto conto nel caso in cui i monitoraggi evidenzino superamenti dei limiti; nel qual caso dovrà essere approfondito il rispetto dei limiti anche per ricettori posti più lontani rispetto a quelli indagati, o in caso di esposti da parte dei cittadini. Si chiede, quindi, al Proponente di integrare il PMA con la previsione di quanto sopra evidenziato.
- 6.4. Siccome l'analisi dei ricettori esposti comprende anche la presenza di aree oggetto di trasformazione urbanistica all'interno dell'area oggetto di studio acustico, verificata dal Proponente attraverso il riferimento del Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA) vigente, coerente con le destinazioni d'uso definite dalla pianificazione a livello comunali, si chiede al Proponente di tener conto di eventuali aggiornamenti recenti del PCCA di Arezzo riguardanti l'esistenza di concessioni edilizie o di permessi di costruire per edifici collocati nella fascia di pertinenza dell'infrastruttura, con riferimento alle disposizioni di cui all'art. 8 del D.P.R. 142/2004. Tale informativa dovrebbe essere fornita dal Comune di Arezzo.
- 6.5. Circa le misure di mitigazione proposte, sulla base di quanto rilevato dalla ASL competente, si chiede al Proponente di valutare la fattibilità della realizzazione di asfalti fonoassorbenti in supporto alle barriere acustiche utilizzate nei modelli di studio, in quanto in grado di far rientrare le criticità emerse dallo studio dello scenario futuro post operam; di presentare uno specifico piano di monitoraggio di verifica dell'efficacia dei sistemi di abbattimento per la fase di esercizio presso i ricettori critici; di considerare che ulteriori opere concordate con il gestore dell'ente ferroviario possono migliorare il clima acustico su diversi ricettori posti nei tratti di parallelismo dei due tracciati; di fornire chiarimenti circa il fatto che dall'analisi delle tavole dello scenario mitigato non si evince la presenza di barriera acustica lungo la bretella di collegamento nord, che non è infatti indicata nelle tavole, mentre proprio a

questa bretella sembra afferire il recettore R15 (considerato critico anche dopo l'inserimento di barriera acustica).

7. Vegetazione, flora, fauna e biodiversità

- 7.1. Si chiede al Proponente di prevedere ed illustrare le specifiche attività di manutenzione ed irrigazione per il corretto attecchimento nei primi anni di impianto delle specie arboree e arbustive da piantumare per la mitigazione ambientale delle opere in progetto, di sostituzione delle eventuali fallanze e di difesa dalle avversità.

8. Beni materiali

- 8.1. Si chiede al Proponente di dare evidenza – compatibilmente con l'attuale livello di progettazione – delle modalità con cui è previsto di garantire l'accessibilità ai terreni agricoli ed evitare, per quanto possibile, il frazionamento degli appezzamenti coltivati, nonché di dare evidenza di come venga garantita la continuità delle viabilità secondarie intercettate dalle bretelle e/o di proporre – ove necessario – delle soluzioni alternative che garantiscano l'obiettivo.

9. Paesaggio e Beni culturali

- 9.1. La Relazione sugli interventi di mitigazione paesaggistica ambientale presentata dal Proponente non richiama correttamente il PIT/PPR né a livello testuale né a livello di riporto cartografico. Si rileva, inoltre, una certa confusione nel citare i morfotipi della prima invariante strutturale del PIT/PPR unitamente a dei morfotipi della seconda invariante strutturale del PIT/PPR, come se fossero descrittivi della stessa componente paesaggistica. Ad esempio, si cita la Pianura Bonificata del Canale Maestro (prima invariante strutturale) e la Matrice agrosistemica dei paesaggi agricoli urbanizzati (seconda invariante strutturale) come se fossero due morfotipi della stessa invariante. Ciò appare importante, anche perché l'intervento, andando ad interessare delle aree paesaggisticamente tutelate, necessiterà di autorizzazione paesaggistica e dovrà essere prodotta una specifica Relazione Paesaggistica. Sempre nella Relazione citata, vengono richiamati i morfotipi della seconda invariante strutturale "*i caratteri ecosistemici del paesaggio*", come fossero degli "*ambiti di paesaggio*" non operando nessun raccordo con il PIT/PPR e non effettuando nessuna distinzione tra i morfotipi della seconda invariante che interessano il Tratto I dai Tratti II e III oggetto di verifica. Del resto agli "*ambiti di paesaggio*" vengono associate delle strategie di intervento di mitigazione (da STR01 a STRA07) condivisibili in linea di impostazione, ma poco chiare rispetto alle indicazioni del PIT/PPR e rispetto all'intervento oggetto di verifica, per cui rimane difficile valutarne pienamente l'effetto paesaggistico e l'efficacia. Le due bretelle oggetto di verifica di assoggettabilità sono ubicate nell'Ambito 15 del PIT/PPR Piana di Arezzo e Val di Chiana, per il quale lo stesso PIT/PPR indica una serie di criticità nella Scheda d'ambito (si veda anche l'Obiettivo 1 di quest'ultima, ai fini dell'inquadramento paesaggistico). Vengono infine richiamate le analisi riferite alle invarianti strutturali del PIT/PPR, distinte per i due tratti, ossia i diversi morfotipi delle due tratte riferite alle invarianti strutturali "*Caratteri idro-geo-morfologici dei bacini idrografici e dei sistemi morfogenetici*", "*Caratteri ecosistemici del paesaggio*", "*Carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, urbani e infrastrutturali*" e "*Caratteri Morfotipologici dei sistemi agroambientali dei paesaggi rurali*". Con riferimento alle aree tutelate ai sensi dell'art.142 del Codice, risulta che il primo tratto interessa in alcune zone delle aree vincolate ai sensi del D. Lgs. 42/2004, art. 142, comma 1 lettera g) *I territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227*. In particolare, si tratta della zona di Casa Bianca, la fascia fluviale lungo il Canale Maestro della Chiana, oltre ad una possibile interferenza con la zona della rotatoria in località Poggiola, alcune piccole aree in località il Prato. Si devono pertanto osservare le relative prescrizioni (art.12.3 dell'Elaborato 8B del PIT/PPR). Dall'esame della carta dei caratteri del paesaggio del PIT-PPR, le aree tutelate lungo il Canale Maestro della Chiana ed il Torrente Lota sarebbero dei boschi planiziali. Il secondo tratto non interessa Beni Paesaggistici. In conclusione, si concorda con la Regione nell'osservare che la documentazione progettuale non effettua un corretto inquadramento dell'opera rispetto alle invarianti strutturali sopra richiamate, né per i tratti che

interessarono delle coperture boschive è stato effettuato un puntuale riscontro delle trasformazioni previste con riferimento alle prescrizioni di cui all'art.12.3 dell'Elaborato 8B del PIT/PPR. Viene tuttavia prevista la realizzazione di una serie di opere di mitigazione a verde. A tal riguardo, si chiede al Proponente di integrare la documentazione, nel senso di: predisporre una analisi paesaggistica che inserisca il progetto delle due bretelle rispetto al PIT/PPR, mettendo in relazione le scelte progettuali, comprese le opere di mitigazione, con il loro inserimento paesaggistico riferito alle 4 invariante strutturali del PIT/PPR; evitare l'uso dei filari di cipressi (S8) e sostituire i medesimi con altra pianta tipica dell'area; evitare l'utilizzo di un sesto di impianto troppo regolare per le alberature in corrispondenza delle rotatorie e degli svincoli (si propone un sesto naturaliforme); chiarire l'età delle piante che saranno messe a dimora e la tempistica con cui si prevede il raggiungimento dell'effetto atteso; collocare le opere a verde in una voce specifica del cronoprogramma; produrre ulteriori fotosimulazioni, in corrispondenza della paratia in destra, del viadotto sul Canale Maestro della Chiana, del Viadotto S. Giuliano e della rotatoria a Poggiola.

- 9.2. Infine, relativamente al ricorso alla pietra naturale a spacco per i rivestimenti, di cui alla pag. 61 dello Studio Preliminare Ambientale, ove si riporta *“Tale rivestimento, oltre a essere presente nelle indicazioni di Ottemperanza precedentemente menzionate, dal punto di vista formale e linguistico è individuato come elemento di unione tra i caratteri naturali ... e i caratteri antropici ritrovabili nel frequente utilizzo nella stessa tratta”*, si rappresenta la necessità di ricorrere a pietre arenarie e non al travertino o ad altra pietra calcarea, non caratteristici dei luoghi, come invece rappresentato alla figura 9.16 - *Esempi tipologici dei rivestimenti individuati* - di cui alla pag. 64 dello Studio Preliminare Ambientale

10. Gestione materiali – rifiuti

- 10.1. Si chiede al Proponente di dare evidenza sin da ora che il conferimento dei materiali da scavo nel regime dei rifiuti presso il sito di Castellare (AR), in Comune di Monte San Savino, sia coerente con quanto prescritto dal Decreto Regionale n. 9047 del 05/5/2021 di autorizzazione per le varie matrici ambientali.

11. Piano di Monitoraggio Ambientale

- 11.1. Si chiede di integrare con le indicazioni sopra fornite il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), tenendo conto che questo dovrà rispettare le indicazioni fornite dalla Regione in sede di valutazione nell'ambito del procedimento di V.O. presso il MASE. (ID 8914 Tratto Nodo di Arezzo San Zeno – Selci Lama, adeguamento a 4 corsie, Lotto 2 di completamento) La documentazione è già in possesso del Proponente-
- 11.2. Quanto all'inquinamento atmosferico, si chiede di integrare, per la fase di esercizio, con un piano di monitoraggio presso i recettori più impattati che verifichi l'efficacia dei sistemi di abbattimento dei valori delle polveri sottili e del biossido di azoto

12. Piano di Utilizzo delle Terre

Si chiede al Proponente di fornire adeguati chiarimenti circa:

- 12.1. la provenienza del materiale necessario alla realizzazione degli interventi (in particolare se previsto approvvigionamento da mercato ordinario oppure se sia previsto di far ricorso all'apertura di cave di prestito, come disciplinato dagli articoli da 43 al 45 della L.R. 35/2015);
- 12.2. la presenza di incoerenze tra gli elaborati depositati nei differenti procedimenti in corso, riguardanti la verifica di ottemperanza relativa al tracciato principale e quella di assoggettabilità per le due bretelle di collegamento (a pag. 28 della Relazione di ottemperanza depositata agli atti del procedimento di V.O. viene citata, quale sito di conferimento materiali in esubero, cava La Chiusa, in comune di Monticiano, Siena, non individuata tuttavia nel “Piano di Utilizzo Terre – relazione tecnica codice T00GE03GEORE01”, a pag. 117, depositato agli atti del presente procedimento di verifica di

assoggettabilità e verifica del PUT);

- 12.3. il fatto che per i materiali di risulta non è nettamente definita dal Proponente la distinzione tra recupero e/o smaltimento (regime rifiuti) e riutilizzo per ripristino ambientale (regime sottoprodotti), nonché riutilizzo in sito, atteso che la gestione dei materiali di risulta - nonché l'approvvigionamento di materiali inerti - viene complessivamente illustrata nel PUT, i cui contenuti sono tuttavia disciplinati dalla specifica normativa di settore del DPR 120/2017
13. Il Proponente deve fornire riscontro anche alle osservazioni e ai pareri pervenuti e pubblicati sul portale (<https://va.mite.gov.it>), in particolare alla richiesta espressa dalla signora Maria Nadia Rossi, la quale rileva che una delle due strade di collegamento oggetto della presente procedura “passa sul cancello di ingresso e sopra la strada di accesso alla mia abitazione che rimane così isolata ed irraggiungibile. L'abitazione vicina è un'altra proprietà con accesso indipendente. Il cancello e la strada sono evidenziati nell'estratto della tavola T00AM04ABL05, T00EG00GENPO02_B e vista Google Maps allegate. Si chiede di prevedere idoneo accesso all'abitazione”.

Per quanto sopra, si chiede di voler provvedere a fornire la documentazione richiesta, entro venti giorni naturali e consecutivi a decorrere dalla data di protocollo della presente nota, inviata a mezzo di posta elettronica certificata.

Qualora necessario, prima della scadenza del termine sopra indicato, ai sensi dell'art. 19, comma 6, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., codesta Società potrà inoltrare all'Autorità competente richiesta motivata di sospensione dei termini per la presentazione della documentazione integrativa.

Si precisa che, ai sensi di quanto previsto dal predetto comma 6 dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., “nel caso in cui il proponente non ottemperi alla richiesta entro il termine perentorio stabilito l'istanza si intende respinta ed è fatto obbligo all'Autorità competente di procedere all'archiviazione della stessa”.

Le integrazioni dovranno essere trasmesse alla Direzione Generale Valutazioni Ambientali, Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma, in n. 3 copie in formato digitale, predisposte secondo le Specifiche Tecniche e Linee Guida definite da questo Ministero e consultabili nel portale delle Valutazioni Ambientali: www.va.minambiente.it alla sezione “Dati e strumenti”.

Copia della documentazione richiesta dovrà, inoltre, essere inoltrata a tutte le Amministrazioni competenti per il procedimento di cui trattasi.

Nel rispetto dell'articolo 6, paragrafo 7, della Direttiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 13 dicembre 2011 concernente la Valutazione dell'Impatto Ambientale di determinati progetti pubblici e privati, si chiede a codesta Società di trasmettere alla Direzione Generale un nuovo avviso al pubblico, predisposto in conformità al comma 2 del predetto articolo, da pubblicare a cura della medesima Direzione Generale sul portale delle Valutazioni Ambientali e dalla cui data di pubblicazione decorre il termine per la presentazione delle osservazioni e la trasmissione dei pareri delle Amministrazioni e degli Enti pubblici che hanno ricevuto la comunicazione di cui all'articolo 23, comma 4 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Si ricorda, infine, si riportare nell'intestazione di eventuali note il codice identificativo del procedimento amministrativo: [ID:9083].

Si rimane in attesa di quanto sopra.

**per il Presidente Cons. Massimiliano Atelli
giusta delega
La Coordinatrice avv. Paola Brambilla**
(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)

Elenco Indirizzi

Al Commissario Straordinario per gli interventi
infrastrutturali sulla E78 “Grosseto-Fano”
anas.E78@postacert.stradeanas.it

e p.c.,

Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS
va@pec.mite.gov.it

Al Ministero della cultura
Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio –
Servizio V
mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

Al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Direzione Generale per le strade e le autostrade, l’alta
sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui
contratti concessori autostradali
dg.strade@pec.mit.gov.it

Alla Regione Toscana
Direzione ambiente ed energia – Settore VIA-VAS
regionetoscana@postacert.toscana.it
Alla Provincia di Arezzo
protocollo.provar@postacert.toscana.it

Al Comune di Arezzo
comune.arezzo@postacert.toscana.it

Alla Società ANAS S.p.A.
anas@postacert.stradeanas.it