

**E78 GROSSETO - FANO**  
**Tratto Nodo di Arezzo – Selci – Lama (E45) –**  
**Palazzo del Pero – Completamento**

**PROGETTO DEFINITIVO**

**FI 509**

**ANAS - DIREZIONE PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE LAVORI**

<p><b>IL GEOLOGO</b></p> <p><i>Dott. Geol. Marco Leonardi</i> Ordine dei geologi della Regione Lazio n. 1541</p>	<p><b>I PROGETTISTI SPECIALISTICI</b></p> <p><i>Ing. Ambrogio Signorelli</i> Ordine Ingegneri Provincia di Frosinone n. 35111</p>	<p><b>PROGETTAZIONE ATI:</b> (Mandataria)</p> <p><b>GPI INGEGNERIA</b> <i>GESTIONE PROGETTI INGEGNERIA srl</i></p>
<p><b>COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE</b></p>	<p><i>Ing. Moragò Panfilì</i> Ordine Ingegneri Provincia di Perugia n. A2657</p>	<p>(Mandante)</p> <p><b>cooprogetti</b></p>
<p><i>Arch. Santo Salvatore Vermiglio</i> Ordine Architetti Provincia di Reggio Calabria n. 1270</p>	<p><i>Ing. Matteo Boradugo</i> Ordine Ingegneri Provincia di Pordenone al n. 790A</p>	<p>(Mandante)</p> <p><b>engeko</b></p> <p><b>AIM</b> Studio di Architettura e Ingegneria Moderna</p>
<p><b>VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO</b></p> <p><i>Ing. Francesco Pisani</i></p>		<p><b>IL PROGETTISTA RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE. (DPR207/10 ART 15 COMMA 12):</b></p>
<p><b>VISTO: IL RESP. DEL PROGETTO</b></p> <p><i>Arch. Pianif. Marco Colazza</i></p>	<p><i>Ing. Giuseppe Resta</i> Ordine Ingegneri Provincia di Roma n. 20629</p>	<p><i>Dott. Ing. GIORGIO GUIDUCCI</i> Ordine Ingegneri Provincia di Roma n. 14035</p>

**ELABORATI GENERALI**

Riscontro richiesta di integrazioni MASE (prot.1185.06-02-2023)

Sinottico

CODICE PROGETTO		NOME FILE		REVISIONE	SCALA
PROGETTO	LIV.PROG ANNO	TOOEG00GENRE04_A			
DPFI509	D 22	CODICE ELAB. T O O E G 0 0 G E N R E 0 4		A	-
D					
C					
B					
A	Riscontro richiesta Integr. MASE. prot.1185.06-02-2023	Febbraio '23	Uccellani	Panfilì	Guiducci
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

FI509 - QUADRO SINOTTICO PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA							
OSSERVAZIONI E RICHIESTE DI INTEGRAZIONI					RECEPIMENTO		
MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA - COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE - VIA E VAS							
Capitolo della Relazione di Riscontro	Numero	Soggetto	Tematica	Richiesta	Fase di Recepimento	Risposta	Riferimento Elaborati
2.1	1.1	MASE	Aspetti generali	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.		I vari elaborati a corredo della richiesta sono stati revisionati per quanto possibile esplicitando il riferimento alle sole bretelle oggetto della presente istanza, al fine di una più agevole consultazione degli stessi per la valutazione degli impatti e la determinazione dell'eventuale esclusione dell'assoggettabilità a VIA.	
2.2	2.1	MASE/Autorità Bacino	Aspetti programmatici	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.	PD	Con riferimento al Piano di Gestione del rischio di Alluvioni 2021 - 2027 si osserva che nell'elaborato T00ID00IDRPL10_A è riportata la "Pericolosità idraulica di PGRA - Ante operam". Ai sensi degli articoli 7-9-11 della disciplina di Piano, la realizzazione degli interventi è stata valutata ai sensi della disciplina della Regione Toscana per la gestione del rischio idraulico, L.R. 41/2018. Si rimanda all'elaborato T00ID00IDRRE05_B "Relazione di compatibilità idraulica".	T00ID00IDRPL10_A T00ID00IDRRE05_B
				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		Non si rilevano criticità in riferimento a quanto segnalato.	
				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).	PD	Il progetto prevede la realizzazione lungo la bretella di collegamento San Zeno-Battifolle di un sistema di smaltimento acque di piattaforma "chiuso" con il convogliamento delle stesse a vasche di prima pioggia, prima del rilascio nei corpi idrici superficiali, pertanto una volta realizzata l'opera non ha impatti sulla qualità dei corpi idrici vicini. Per quanto riguarda la fase costruttiva sono state indicate nel progetto le necessarie cautele e procedure per evitare potenziali effetti di inquinamento accidentali. Inoltre il progetto prevede il monitoraggio, nelle tre fasi ante corso e post operam, sia per la componente acque superficiali che per la componente acque sotterranee.	
			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.	PD/PE	L'intervento in oggetto, una volta realizzato, non prevede necessità di prelievi idrici. Al momento, con l'attuale fase di sviluppo progettuale, non sono previsti prelievi idrici neppure in fase di realizzazione. Si rimanda alle successive fasi di sviluppo progettuale per eventuali esigenze che dovessero insorgere con lo studio di dettaglio della cantierizzazione, nel qual caso dovranno essere rispettate le indicazioni fornite.		
2.3	3.1	MASE/SII	Aspetti progettuali	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	PD/PE	Nel progetto definitivo sono state censite le interferenze che è stato possibile rilevare dai sopralluoghi effettuati in campo e dai documenti che in questa fase è stato possibile rintracciare. Per l'approfondimento di ulteriori interferenze si rimanda all'acquisizione di specifiche informazioni e documentazione da parte del gestore SII, nell'ambito della Conferenza di Servizi da espletare.	
2.4	3.2	MASE	Aspetti progettuali	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 tutelare la percorribilità almeno a carattere pedonale e ciclabile, come invece richiesto dallo stesso art. 64 delle NTA del PO;	PD	Interferenza con via di Pescaiola: la proposta consiste nello spostamento della rotatoria di fine lotto (S.Giuliano) nel sedime della attuale SP n.21 (Via di Pescaiola). Così facendo si evita l'interruzione della continuità del percorso, rispettando le prescrizioni dell'Art.64 delle NTA del Piano Operativo Comunale. Le caratteristiche della strada esistente vengono mantenute e le uniche modifiche apportate sono quelle indispensabili per adeguare la funzionalità della stessa all'inserimento dell'intersezione a rotatoria.  Interferenza con la strada vicinale di Pozzuola: la proposta consiste nell'aggiungere dei tratti di viabilità complanare e delle opere di attraversamento (sottovia scolare) della bretella di progetto, in modo da ricucire il percorso storico della strada di Pozzuola. Le caratteristiche dei tratti di progetto saranno quanto più possibile simili a quelle dei tratti storici. Così facendo vengono rispettate le prescrizioni dell'Art.64 delle NTA del Piano Operativo Comunale.  Altre interferenze con viabilità storiche: a seguito delle segnalazioni pervenute abbiamo svolto un attento controllo lungo il tracciato delle bretelle, riscontrando altre interferenze risolte con l'aggiunta di viabilità di ricucitura per ognuna di quelle riscontrate. In questo modo abbiamo garantito la percorribilità e la continuità di tutti gli itinerari storici.	S00PS01TRAPP03_B S00PS02TRAPP01_C
2.5	3.3	MASE	Aspetti progettuali	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 Giov". 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;	PD	Si premette che il cronoprogramma dei lavori prevede la realizzazione delle bretelle AR-Battifolle ed E78-SR71 prima dell'inizio dei lavori dell'asse principale (San Zeno - Arezzo SUD) e che i lavori di costruzione di queste due infrastrutture si concentrano prevalentemente fuori dalla sede delle viabilità esistenti. In riferimento all'incremento del traffico dei mezzi pesanti generato dai lavori di costruzione delle bretelle sulle viabilità adiacenti, saranno causati prevalentemente dalle forniture delle terre per la costruzione dei rilevati e dai trasporti ai siti di conferimento dei materiali scavati, infatti per due bretelle non si prevede di costruire molte opere d'arte, di conseguenza i traffici dovuti al trasporto di materiali da costruzione è di entità trascurabile. In particolare, lungo la SR71 sono localizzati rispettivamente 2 siti di approvvigionamento (SA01 loc. il Poggio - AR e SA03 loc. Montanare, Cortona - AR) e un sito di conferimento (SR01 loc. La Nave, Bibbiena - AR); i due siti di approvvigionamento sono stati segnalati ma non sono stati presi in considerazione nella gestione terre di progetto in quanto non hanno fornito le autorizzazioni necessarie, mentre il sito di conferimento si è previsto di impiegarlo. Tuttavia, i tracciati delle due bretelle si sviluppano prevalentemente in rilevato e la quantità complessiva di materiale da conferire ai siti esterni è limitata (75.000 mc circa in 19 mesi), determinando un traffico aggiuntivo di 10 mezzi al giorno circa, un incremento trascurabile rispetto al traffico ordinario.  In riferimento alla variazione di traffico sulla SR71 generata dalla costruzione dell'infrastruttura di progetto, si può dire che l'intervento di progetto facilita i collegamenti EST-OVEST (itinerario E78) e SUD-NORD (itinerario SR71) nei pressi dell'abitato di Arezzo, consentendo di alleggerire il traffico della SS73 e della SR71 nella tratta interessata dall'intervento. Il traffico di lunga percorrenza, preferirà utilizzare la E78 e le bretelle San Zeno - SS679 e San Zeno - SR71 che funzioneranno come "tangenziali" sud ed ovest rispettivamente dell'abitato di Arezzo.  La bretella San Zeno-Battifolle termina in corrispondenza della SP21 con un'intersezione a rotatoria dalla quale partono/arrivano le rampe di svincolo con la corsia direzione A1 (svincolo di Arezzo) della SS679. La rampa di immissione si sostituisce alla rampa esistente in località Chiani che viene chiusa e dismessa. Lo svincolo con la SS679 si completa con le rampe di immissione/uscita con la corsia direzione Arezzo in corrispondenza della rotatoria esistente in località Chiani. Pertanto si tratta di uno svincolo sulla SS679 con rampe direzione A1 in corrispondenza della rotatoria S. Giuliano e rampe direzione Arezzo in località Chiani. Questo sistema alleggerisce il traffico sul ramo SP21 Est in quanto elimina la corrente di traffico che si reca in località Chiani per immettersi sulla SS679 in direzione A1. Per quanto riguarda le relazioni tra lo svincolo di S. Giuliano e il tracciato dello SFE (SRT 71) in corso di progettazione non abbiamo fatto valutazioni in quanto non siamo in possesso del progetto citato, in ogni caso essendo lo stesso in una fase progettuale meno avanzata dovrebbe tenere conto delle soluzioni progettuali dello svincolo proposto nell'ambito del progetto FI509.	T00GE03GEOCO01_B
2.6	3.4	MASE	Aspetti progettuali	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;	PD	Il Progetto Definitivo ha condotto l'analisi dell'interferenza con la linea ferroviaria segnalata. Si tratta della linea Arezzo-Sinalunga che interseca la bretella San Zeno - Battifolle in corrispondenza della progressiva 3+800. Per risolvere l'interferenza il tracciato della bretella San Zeno - Battifolle sovrappassa la linea ferroviaria con un viadotto, garantendo un franco minimo verticale rispetto al piano del ferro di 7,30 m e un franco minimo laterale tra pila e rotaia più vicina di 11,00 m, rispettando quanto prescritto dalle linee guida di progettazione di RFI. I rapporti geometrici tra l'infrastruttura di progetto e linea ferroviaria sono rappresentati negli elaborati progettuali. In ogni caso gli elaborati citati verranno condivisi con l'ente gestore della linea in occasione della CdS in modo da concordarne i contenuti tecnici ed ottenere le necessarie approvazioni.  In relazione alle linee di carattere nazionale, nel corso dello sviluppo del PD si è fatto riferimento alla normativa vigente (D.P.R. 753/80), cercando di mantenere, per quanto possibile, il tracciato della bretella San Zeno-Battifolle all'esterno della fascia di 30m dal confine dell'infrastruttura ferroviaria (RM-Fi direttissima). Per i tratti dove questo non è stato possibile, si chiederanno le necessarie approvazioni in sede di CdS. In ogni caso è già stato avviato un dialogo con RFI che ha visionato il progetto della bretella in occasione di una riunione tecnica svoltasi il 28/03/2022, nel corso della quale sono state condivise le sezioni caratteristiche che rappresentano tutte le configurazioni di affiancamento tra la linea ferroviaria e l'infrastruttura di progetto.	S00VI03STRD120_B

FIS09 - QUADRO SINOTTICO PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA							
OSSERVAZIONI E RICHIESTE DI INTEGRAZIONI					RECEPIMENTO		
MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA - COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE - VIA E VAS							
2.7	3.5	MASE/Genio Civile	Aspetti progettuali	<p>Gestione delle interferenze del tracciato di progetto con il reticolo idrografico locale. Si chiedono al Proponente opportuni approfondimenti ed integrazioni in merito alla necessità di:</p> <p>- 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);</p> <p>- 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</p> <p>- 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</p> <p>- 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;</p> <p>- 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</p>	<p>PD</p> <p>PD</p> <p>PD</p> <p>PD</p> <p>PE</p>	<p>La determinazione delle portate di progetto relative ai bacini interferenti con i tracciati stradali si basa direttamente, ove possibile, sui risultati dello studio idrologico a supporto della redazione dei recenti PS e PO del Comune di Arezzo. Laddove invece non si disponeva di una sezione di chiusura idonea prossima a quella di interesse sono state effettuate specifiche analisi idrologiche adottando criteri analoghi a quelli impiegati negli studi di supporto alla pianificazione urbanistica comunale.</p> <p>Nell'ambito degli studi idraulici a corredo del progetto è stata sviluppata la verifica puntuale delle interferenze del tracciato con il reticolo idrografico, i riferimenti delle sezioni Hec-Ras, la tipologia e la dimensione degli attraversamenti, le aree allagabili ante e post-operam, aggiungendo ulteriori elementi quali la tavola contenente le velocità dei deflussi di esondazione per TR = 200 anni, la verifica di non aggravio del rischio idraulico, i dettagli delle riprofilature necessarie dei corsi d'acqua interferenti.</p> <p>In seguito ad un'analisi di dettaglio svolta sui corsi d'acqua principali (Canale Maestro della Chiana, Torrente Vingone, Torrente Lota, Rio delle Querce, Rio dell'Olmo, Rio di Sant'Antonio, Fosso Sellina) è emersa un'interferenza tra il campo operativo CO.02 e il rispetto fluviale del Canale Maestro della Chiana, che è stata risolta modificando la perimetrazione del cantiere.</p> <p>Per l'acquisizione delle concessioni onerose legate all'utilizzo della viabilità demaniale, nonché delle ulteriori concessioni idrauliche onerose, si rimanda alle successive fasi di sviluppo progettuale.</p>	<p>T00ID00IDRRE01_B</p> <p>T00ID00IDRRE03_B</p> <p>T00ID00IDRRE05_B</p> <p>T00ID00IDRPL09_A</p> <p>T00ID00IDRPL10_A</p> <p>T00ID00IDRPL11_A</p> <p>T00ID00IDRPL12_A</p> <p>T00ID00IDRPL13_A</p> <p>T00ID00IDRPL14_A</p> <p>T00ID00IDRDI01_A</p> <p>T00ID00IDRDI02_A</p>
2.8	4.1	MASE	Cantierizzazione	<p>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 manuttenzioni mezzi.</p> <p>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 m<sup>2</sup> 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.</p>	<p>PD/PE</p> <p>PD/PE</p>	<p>Nella relazione di cantierizzazione in merito agli interventi di mitigazione si è fatto specifico riferimento alle linee guida ARPAT. Inoltre si è proceduto alla bitumatura superficiale di tutte le aree destinate allo stoccaggio di materiali inquinanti, nonché di quelle destinate alla manutenzione dei mezzi (officine). Tale soluzione è stata dettagliata nella relazione di cantierizzazione.</p> <p>Nella fase di progettazione esecutiva saranno approfonditi tutti gli aspetti relativi all'acquisizione delle autorizzazioni previsti dalla normativa vigente di riferimento e ulteriormente definiti i layout dei cantieri base (CB) ed operativi (CO) con tutte le informazioni necessarie ed utili alle varie valutazioni. Si rimanda alla relazione di cantierizzazione e alle schede di cantiere, elaborati a corredo della presente istanza, da cui si possono evincere le caratteristiche delle varie aree di cantiere.</p>	<p>T00CA00CANRE01_D</p> <p>T00CA00CANRE01_D</p> <p>T00CA00CANS01_B</p>
2.9	4.2	MASE	Cantierizzazione	<p>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.</p>	<p>PD/PE</p>	<p>Nella fase di progettazione esecutiva saranno approfonditi tutti gli aspetti relativi all'acquisizione delle autorizzazioni previsti dalla normativa vigente di riferimento e ulteriormente definiti i layout dei cantieri base (CB) ed operativi (CO) con tutte le informazioni necessarie ed utili alle varie valutazioni. Si rimanda alla relazione di cantierizzazione e alle schede di cantiere, elaborati a corredo della presente istanza, da cui si possono evincere le caratteristiche delle varie aree di cantiere.</p>	<p>T00CA00CANS01_B</p>
2.10	5.1	MASE/ARPAT	Atmosfera	<p>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;</p> <p>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.</p>	<p>PD/PE</p> <p>PE</p>	<p>La bagnatura delle superfici di cantiere (strade di accesso dei mezzi e aree di stoccaggio) è stata dettagliata nella relazione di cantierizzazione ove, sulla base delle tabelle richiamate nella presente richiesta, ne è stato proposto un predimensionamento. Per il dimensionamento effettivo si rimanda tuttavia alle successive fasi di progettazione. La pulizia periodica dei sedimi bitumati e/o depolverizzati dei campi base e operativi è stata indicata all'interno della suddetta relazione di cantierizzazione.</p> <p>Il Piano Ambientale di Cantierizzazione - PAC verrà sviluppato nelle successive fasi progettuali</p>	
2.11	5.2	MASE/ARPAT	Atmosfera	<p>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.</p> <p>Inoltre, si chiede di chiarire anche in che modo sono stati effettivamente calcolati i valori di concentrazione di NO<sub>2</sub> in aria ambiente. La procedura corretta in casi del genere sarebbe quella di stimare le emissioni da traffico di ossidi di azoto totali (NO<sub>x</sub>) e ricavarne le conseguenti concentrazioni in atmosfera. Una volta individuate le concentrazioni di NO<sub>x</sub> in atmosfera attese presso il recettore, un approccio per la stima del rapporto NO<sub>2</sub>/NO<sub>x</sub> (e quindi delle concentrazioni di NO<sub>2</sub> 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</p>	<p>PD</p> <p>PD</p>	<p>La relazione di impatto atmosferico in fase di esercizio è stata aggiornata con ulteriori informazioni circa le ipotesi assunte alla base dei flussi di traffico utilizzati nel modello di simulazione</p> <p>Per la stima del biossido di azoto una volta calcolato sul recettore il valore degli ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>) si è utilizzato un fattore che tiene conto dell'effettivo ratio NO<sub>2</sub>/NO<sub>x</sub> determinato dall'analisi dei dati rilevati dalla rete ARPAT specifica dell'area di progetto (vedi dettagli nel capitolo 2.6). Nello specifico considerando i rapporti NO<sub>2</sub>/NO<sub>x</sub> della stazione AR Acropoli e AR Repubblica si ottiene un rapporto medio pari al 55%.</p>	<p>T00AM11AMBRE01_B</p> <p>T00AM11AMBRE01_B</p>
2.12	6.1	MASE/ARPAT	Rumore	<p>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</p>	<p>PD</p>	<p>Nelle valutazioni previsionali sono state considerate entrambe le tratte Roma Firenze e Roma Milano "direttissima". I dati di traffico ferroviario sono stati forniti direttamente da RFI relativamente al "Traffico attuale tratta Arezzo-Bivio Arezzo Sud" e sono stati associati in maniera uguale ad entrambe le linee considerate.</p>	<p>T00AM10AMBRE01_B</p>
2.13	6.2	MASE/ARPAT	Rumore	<p>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. 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. 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.</p> <p>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 recettore 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 recettore R86.</p> <p>In merito al censimento dei ricettori (T00AM10AMBRE03_A), di considerare anche gli edifici industriali/artigianali ai fini del rispetto dei limiti.</p>	<p>PD</p> <p>PD</p> <p>PD</p>	<p>Lo studio acustico è stato puntualmente approfondito in riferimento al tema della concorsualità delle sorgenti. Sono stati introdotti ulteriori interventi di bonifica (barriere) al fine di conseguire, in tutte le situazioni (tra le quali i ricettori R17 ed R19 citati) per le quali l'utilizzo di barriere fonoassorbenti disposte lungo l'opera in oggetto risulti efficace, il pieno rispetto dei limiti di cui al D.P.R. 142/2004. Il piano di monitoraggio è stato inoltre aggiornato con ulteriori punti di rilievo e con il monitoraggio delle prestazioni acustiche della pavimentazione drenante fonoassorbente.</p> <p>La tabella dei risultati ai ricettori è stata aggiornata includendo il recettore R86; sono stati inoltre aggiunti i ricettori di tipo commerciale ed industriale/artigianale.</p> <p>Il censimento dei ricettori, e conseguentemente il calcolo dei livelli, è stato integrato con edifici di tipo commerciale ed industriale/artigianale.</p>	<p>T00AM10AMBRE01_B</p> <p>T00AM12AMBRE01_D</p> <p>T00AM12AMBPL02_D</p> <p>T00AM10AMBRE04_B</p> <p>T00AM10AMBRE03_B</p>
2.14	6.3	MASE/ARPAT	Rumore	<p>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.</p>	<p>PD</p>	<p>Il piano di monitoraggio ambientale è stato aggiornato secondo quanto indicato. In particolare sono stati aggiunti 3 ulteriori punti di misura nella fase PO in prossimità di agglomerati individuati sulla base della presenza di interventi di mitigazione, nonché di condizioni urbanistiche ed orografiche ritenute significative nella valutazione più complessiva del clima acustico. È stato inoltre specificamente riportato nella relazione del PMA che qualora i risultati evidenziassero superamenti non previsti dei valori limite sarà necessario indagare ulteriori ricettori anche posti a distanza maggiore dall'infrastruttura di progetto; analoga valutazione dovrà essere fatta sulla base di eventuali esposti da parte dei cittadini.</p>	<p>T00AM12AMBRE01_D</p> <p>T00AM12AMBPL02_D</p>
2.15	6.4	MASE/ARPAT	Rumore	<p>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.</p>		<p>Non risultano allo scrivente aggiornamenti recenti del PCCA di Arezzo, oltre alle cartografie utilizzate a riferimento per lo studio acustico. Si rimanda all'ambito della CdS per l'eventuale acquisizione da parte del Comune di documentazione ulteriormente aggiornata.</p>	
2.16	6.5	MASE/ASL	Rumore	<p>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).</p>	<p>PD</p>	<p>Si conferma l'utilizzo di pavimentazione stradale drenante fonoassorbente. Il piano di monitoraggio ambientale è stato integrato prevedendo il monitoraggio delle prestazioni acustiche della pavimentazione.</p> <p>Lo studio acustico è stato puntualmente approfondito in riferimento al tema della concorsualità delle sorgenti. Sono stati introdotti ulteriori interventi di bonifica (barriere) al fine di conseguire, in tutte le situazioni (tra le quali i ricettori R17 ed R19 citati) per le quali l'utilizzo di barriere fonoassorbenti disposte lungo l'opera in oggetto risulti efficace, il pieno rispetto dei limiti di cui al D.P.R. 142/2004.</p>	<p>T00AM10AMBRE01_B</p> <p>T00AM12AMBRE01_D</p> <p>T00AM12AMBPL02_D</p>

FIS09 - QUADRO SINOTTICO PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA									
OSSERVAZIONI E RICHIESTE DI INTEGRAZIONI				RECEPIMENTO					
MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA - COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE - VIA E VAS									
2.17	7.1	MASE	Vegetazione, flora, fauna e biodiversità	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.	PD	Nella Relazione sugli interventi di mitigazione paesaggistica ambientale è stato inserito un paragrafo (paragrafo 8.4) in cui vengono specificate le operazioni di manutenzione previste durante la fase di attecchimento delle specie arboree ed arbustive da piantumare per la mitigazione ambientale.			T00AM03AMBRE01_E
2.18	8.1	MASE	Beni materiali	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.	PD	Il criterio di progettazione della bretella San Zeno - Battifolle è stato quello di ubicare il tracciato parallelamente alla linea ferroviaria "RM-FI direttissima" ed il più vicino possibile, pur nel rispetto delle normative vigenti, riducendo in questo modo al minimo possibile il frazionamento delle proprietà. E' stata garantita la continuità delle viabilità intercettate inserendo sottovia sciatori in c.a. ed in alcuni punti inserendo anche delle complanari. Il tutto è stato verificato sovrapponendo il progetto alle mappe catastali aggiornate.  Il criterio di progettazione della bretella E78-SR71 è stato quello di tenere in conto gli attuali confini delle proprietà, sovrapponendo il tracciato alle mappe catastali aggiornate e prevedendo viabilità secondarie in modo da consentire l'accesso a tutti i lotti privati, ripristinando la continuità delle viabilità esistenti.			T00PS00TRAPCO1_A
2.19	9.1	MASE	Paesaggio	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 invarianti strutturali del PIT/PPR;	PD	Il criterio di progettazione della bretella E78-SR71 è stato quello di tenere in conto gli attuali confini delle proprietà, sovrapponendo il tracciato alle mappe catastali aggiornate e prevedendo viabilità secondarie in modo da consentire l'accesso a tutti i lotti privati, ripristinando la continuità delle viabilità esistenti.			T00AM03AMBRE01_E
				evitare l'uso dei filari di cipressi (S8) e sostituire i medesimi con altra pianta tipica dell'area;	PD	Secondo quanto indicato, i filari di cipressi (S8 - Cupressus sempervirens) sono stati sostituiti con filari di Roverella (S9 - Quercus pubescens), specie autoctona riscontrata durante il sopralluogo nell'area.			T00AM04AMBPL04_D
				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);	PD	Si è scelto l'utilizzo di un sesto d'impianto regolare per lo svincolo San Zeno, poiché afferente alla Strategia 02 - Ricucitura degli ambiti agrari, il cui obiettivo è il rimando, tramite fasce arboreo-arbustive, alla trama regolare agraria preesistente. Come rappresentato dalla Figura 6.4 della pagina 28 della relazione (T00AM03AMBRE01_E), si può visualizzare il progetto di mitigazione volto a lavorare in continuità con la matrice agraria del contesto già esistente. Nelle rotatorie invece, si è lavorato con sestri di impianto naturaliformi, non regolari, secondo quanto indicato.			T00AM03AMBRE01_E
				chiarire l'età delle piante che saranno messe a dimora e la tempistica con cui si prevede il raggiungimento dell'effetto atteso;	PD	Nella Relazione sugli interventi di mitigazione paesaggistica ambientale al paragrafo 8.3 viene indicata l'età delle piante che saranno messe a dimora e la tempistica con cui si prevede il raggiungimento dell'effetto atteso. Viene anche specificato che la messa a dimora avvenga nella stagione giusta (tardo autunno-inverno) e che si verifichino condizioni climatiche favorevoli durante la fase di attecchimento (24-36 mesi) affinché possano essere rispettate le previsioni.			T00AM03AMBRE01_E
				collocare le opere a verde in una voce specifica del cronoprogramma;	PD	Il cronoprogramma è stato aggiornato inserendo la voce "Realizzazione opere a verde" prevista in trenta giorni prima dello smobilizzo dei cantieri e del collaudo delle opere ai fini della consegna dell'infrastruttura.			T00CA00CANCRO1_C
				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.	PD	Sono stati elaborati i fotoinserimenti richiesti. Si fa riferimento all'elaborato T00AM02AMBFO01_D			T00AM02AMBFO01_D
2.20	9.2	MASE	Paesaggio	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	PD	Nel paragrafo 9.4 della relazione (T00AM03AMBRE01_E) si specifica l'utilizzo della pietra locale arenaria per le opere di sostegno e le motivazioni di tale scelta.			T00AM03AMBRE01_E
2.21	10.1	MASE	Gestione materiali - Rifiuti	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.	PD	Il Piano di utilizzo terre redatto prevede il conferimento al sito SD_04 EX FORNACE FOCARDI (LA FORNACE S.R.L.) - Loc. Castellare comune di Monte San Savino delle terre e rocce da scavo in regime di sottoprodotti, ai sensi del TUA Art. 184bis, DPR 120/2017 art. 4-22, e non in regime di rifiuti. Il sito è oggetto di ripristino ambientale e geomorfologico. La Determina della Provincia di Arezzo n.51/EC del 01/04/2015 autorizza l'utilizzo di terre e rocce da scavo gestite come sottoprodotti con concentrazioni inferiori alle CSC di cui alla Colonna A, Tabella 1 Allegato 5, Titolo V, parte IV al D.Lgs 152/2006 oltre al conferimento delle terre in regime di rifiuti speciali con il codice CER 170504. Il successivo decreto regionale n. n. 9047 del 05/5/2021, autorizza il sito, per le operazioni di ripristino ambientale e geomorfologico, al ricevimento di terre e rocce da scavo in regime di sottoprodotti con CSC di riferimento conformi ai valori di cui alla Colonna B, Tabella 1, Allegato 5, Titolo V, parte IV al D.Lgs 152/2006, con la prescrizione di effettuare il test di cessione (rispetto dei limiti tabella Allegato 3 al DM05.02.1998, come modificato dal DM 186/2006). Nel corso della redazione del progetto le terre e rocce da scavo, che verranno prodotte dalle lavorazioni, sono state caratterizzate con apposite analisi sia per la gestione come sottoprodotto (ai sensi del TUA Art. 184bis e del DPR 120/2017 art. 4-22) che per la gestione come rifiuto (ai sensi del TUA Parte IV e del DPR 120/2017 art.23). Nel primo caso i risultati analitici ottenuti sono stati confrontati con le Concentrazioni Soglia di Contaminazione di cui alle colonne A e B Tabella 1 allegato 5, al titolo V parte IV del decreto legislativo n.152 del 2006 e s.m.), sono stati rilevati valori non conformi ai limiti della Colonna A per alcuni punti isolati, nell'areale dei quali è stata eseguita una stima dei volumi di scavo indicandone il riutilizzo all'interno del cantiere per riempimenti in corrispondenza delle opere d'arte, ma comunque tutti inferiori ai limiti di Colonna B. Per quanto riguarda le analisi eseguite per la gestione dei materiali di scavo in regime di rifiuto sono state effettuate caratterizzazioni analitiche di campioni "Tal quale", secondo le metodologie prescritte dall'Allegato 6 al D.Lgs 121/20, e test di cessione con conseguente analisi dell'eluato il cui risultato è stato confrontato i valori limite di cui all'allegato 3 del D.M. 05/02/98 come modificato dal D.M. 05/04/06 n.186. Tutti i campioni analizzati sono risultati idonei per essere sottoposti a operazioni di recupero completo ad eccezione di un campione risultato conferibile in discariche per rifiuti non pericolosi secondo tab 5 D.lgs 121/2020.			T00GE03GEORE01_E T00GE03GEORE02_B
2.22	11.1	MASE	Piano monitoraggio ambientale	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	PD	Il PMA è stato aggiornato tenendo conto di quanto indicato dai seguenti atti richiamati: Richiesta di integrazioni MASE (prot.1185.06-02-2023); Documento istruttorio Regione Toscana (prot. 202.22-12-2022) In particolare sono state oggetto di aggiornamento le seguenti componenti ambientali: Atmosfera Rumore Acque sotterranee Sono stati inoltre aggiunti i seguenti temi: Traffico Prestazioni acustiche pavimentazioni stradali			T00AM12AMBRE01_D T00AM12AMBPL02_D
2.23	11.2	MASE	Piano monitoraggio ambientale	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	PD	Il PMA, per la componente atmosfera, è stato aggiornato inserendo ulteriori punti di monitoraggio in corrispondenza dei recettori per i quali le modellazioni eseguite hanno riscontrato i maggiori incrementi di concentrazioni inquinanti.			T00AM12AMBRE01_D T00AM12AMBPL02_D
2.24	12.1	MASE	Piano di utilizzo terre	Si chiede al Proponente di fornire adeguati chiarimenti circa 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);	PD	Abbiamo meglio chiarito inserendo in relazione tecnica, nel cap. 4.2, paragrafo 4.2.3, l'espressione "cave esistenti autorizzate" in luogo di "cava di prestito" Il fabbisogno di materiale necessario alla realizzazione degli interventi verrà soddisfatto interamente tramite mercato ordinario, vale a dire cave autorizzate e ditte autorizzate alla commercializzazione.			T00GE03GEORE01_E
2.25	12.2	MASE	Piano di utilizzo terre	Si chiede al Proponente di fornire adeguati chiarimenti circa 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);	PD	A valle della consegna degli elaborati per la V.O., il sito SD02 cava La Chiusa (I.M.E.S.) è stato eliminato dall'elenco dei siti disponibili, come indicato negli elaborati per la verifica di assoggettabilità, poiché non è stato possibile verificarne l'autorizzazione.			T00GE03GEORE01_E
2.26	12.3.	MASE	Piano di utilizzo terre	Si chiede al Proponente di fornire adeguati chiarimenti circa 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	PD	Su indicazione del committente la gestione dei materiali di risulta, nonché l'approvvigionamento di materiali inerti è trattata all'interno del Piano di Utilizzo terre. La relazione del Piano di Utilizzo sarà integrata chiarendo la modalità di gestione delle terre e rocce da scavo di cui si riporta una sintesi: =712.723 mc - volume totale di materiale derivante dagli scavi; =216.923 mc - gestiti in regime di sottoprodotto riutilizzati in cantiere; =286.000 mc - gestiti in regime di sottoprodotto riutilizzati per ripristini ambientali/geomorfologici in siti esterni al cantiere; =210.000 mc - gestiti in regime di rifiuto e conferiti nei siti autorizzati individuati.			T00GE03GEORE01_E
2.27	13	MASE/privato		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 T00AM04ABLOS, T00EG00GENPO02_B e vista Google Maps allegate. Si chiede di prevedere idoneo accesso all'abitazione".	PD	La segnalazione è stata verificata ed è stata modificata la precedente viabilità in modo da servire anche la proprietà segnalata.			S00PS01TRAPP02_C