



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

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

IL SEGRETARIO



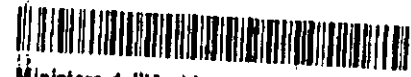
Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U. prot CTVA - 2013 - 000632 del 18/02/2013

Pratica N.

Ref. Milano:

Mecis
URG
0
L



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E. prot DVA - 2013 - 0004513 del 20/02/2013

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



**OGGETTO: trasmissione parere n. 1161 CTVA del 1 febbraio 2013. Verifica di
assoggettabilità alla VIA autostrada A11 Firenze - Pisa nord,
intervento di dismissione vecchio casello di Capannori ed
adeguamento opere d'arte sul Rio Frizzone, proponente Società
Autostrade per l'Italia Spa.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le
successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si
trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla
Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 1
febbraio 2013.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2013-0022.DOC

Ministero dell' Ambiente e del Mare
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta
di N° 8 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 18.09.2013



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

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

* * *

Parere n. 3263 del 01 febbraio 2013

	Verifica di assoggettabilità
Progetto	Autostrada A 11 Firenze - Pisa nord - Intervento di dismissione vecchio casello di Capannori ed adeguamento opera d'arte sul Rio Frizzone
Proponente	Società Autostrade per l'Italia S.p.A

[Handwritten signatures and notes in the bottom section of the page]

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

VISTA la richiesta di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA, ai sensi dell'articolo 20 del D.Lgs. 152 del 2006 e s.m.i., "Autostrada A11 - Firenze-Pisa nord - Intervento di dismissione vecchio casello di Capannori ed adeguamento opera d'arte sul Rio Frizzone", presentata dalla Società Autostrade S.p.A

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale", così come successivamente modificato ed integrato;

VISTO in particolare l'articolo 20 del cit. Decreto Legislativo che testualmente dispone:

"1. Il proponente trasmette all'autorità competente il progetto preliminare, lo studio preliminare ambientale in formato elettronico, ovvero nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, nel caso di progetti:

(..omissis..)

b) inerenti le modifiche o estensioni dei progetti elencati nell'allegato II che possano produrre effetti negativi e significativi sull'ambiente;

(..omissis..)

4. L'autorità competente nei successivi quarantacinque giorni, sulla base degli elementi di cui all'allegato V del presente decreto e tenuto conto delle osservazioni pervenute, verifica se il progetto abbia possibili effetti negativi e significativi sull'ambiente.

(..omissis..)

5. Se il progetto non ha impatti negativi e significativi sull'ambiente, l'autorità competente dispone l'esclusione dalla procedura di valutazione ambientale e, se del caso, impartisce le necessarie prescrizioni.

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art. 9, che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed, in particolare, l'art. 7, che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis";

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

PRESO ATTO dell'assegnazione del procedimento al Gruppo Istruttore con nota prot. CTVA-2012/0002795 del 31/07/2012;

ESAMINATA la documentazione tecnica allegata alla richiesta di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA che si compone di:

- Progetto Preliminare;
- Studio Preliminare Ambientale, denominato "Screening Ambientale";

PRESO ATTO che il proponente ha provveduto alla pubblicazione dell'annuncio relativo all'avvenuta trasmissione della documentazione, ai sensi dell'articolo 20, comma 2, del decreto legislativo n. 152 del 2006 e s.m.i., sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 81 del 12/07/2012;

ESAMINATA la documentazione integrativa presentata dal proponente in data 15/01/2013 prot. CTVA - 2013 -0000160

VISTO il parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni, espresso dalla Regione Toscana con Delibera n. 829 del 24/09/2012 nella seduta della Giunta Regionale del 24/09/2012, visionato sul sito internet della Regione Toscana, che in particolare da atto che l'istruttoria regionale non ha rilevato elementi di carattere igienico-sanitario tali da considerare l'opera assoggettabile a VIA e che non ha ravvisato impatti ambientali permanenti a danno delle matrici ambientali o paesaggistiche, a meno di alcuni approfondimenti progettuali e prescrizioni che potranno essere recepiti nelle successive fasi di progettazione:

VISTI i pareri dei Comuni di Porcari e Capannori, della Provincia di Lucca ed i contributi istruttori dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno e del Consorzio di Bonifica Auser Bientina, tutti allegati al parere regionale, che in particolare non ravvisano impatti ambientali permanenti a danno delle matrici ambientali ed elementi particolari tali da considerare l'opera assoggettabile a VIA;

PRESO ATTO che non risultano pervenute osservazioni del pubblico ai sensi del comma 3 dell'articolo 20 del decreto legislativo n. 152/06, come modificato dal decreto legislativo n. 4 del 2008;

CONSIDERATO che il progetto consiste in una modifica ad un'opera che rientra tra quelle di cui al punto 10) "autostrade e strade riservate alla circolazione automobilistica o tratti di esse, accessibili solo attraverso svincoli o intersezioni controllate e sulle quali sono vietati tra l'altro l'arresto e la sosta di

autoveicoli" dell'Allegato II del D.Lgs 152/06 e s.m.i. e come tale è soggetto alla verifica di assoggettabilità di competenza del M.A.T.T.M.;

RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

CONSIDERATO che il proponente, per poter definire il giudizio di coerenza dell'opera con gli assetti territoriali e socio economici del territorio in cui si potranno verificare le ricadute positive e/o negative ha fatto riferimento ai principali strumenti di pianificazione territoriale:

Piano di Indirizzo Territoriale (P.I.T.);

Piano territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.);

Regolamenti Urbanistici (R.U.) e Piani Strutturali dei Comuni di Porcari e Capannori;

Piano di Bacino del Fiume Arno

CONSIDERATO che i vincoli presenti sul territorio sono stati derivati dall'analisi del Piano di Indirizzo Territoriale (P.I.T.) della Regione Toscana e dal Piano territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) di Lucca e che nello specifico le opere previste in progetto non interferiscono con nessun ambito e/o bene vincolato, ai sensi del D.Lgs 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" e s.m.i., art. 10 ex L. 1089/39;

CONSIDERATO che le aree oggetto di intervento non ricadono in nessun sito appartenente alla rete di Natura 2000 (SIC, ZPS, pSIC, ZTB) e che il sito più vicino alle aree di intervento è il SIC (codice NAT2000 IT5120020) ubicato ad una distanza di circa 1 Km dall'area sud del vecchio casello di Capannori;

CONSIDERATO che intorno all'area di progetto non sono presenti aree protette come definite dalla Legge Quadro del 6 dicembre 1991 n. 394 e della L.R. 49/95 e s.m.i. o a livello provinciale;

CONSIDERATO che per gli ambiti territoriali interessati dagli interventi la rete ecologica considerata è quella definita nel PTCP nella Variante di Adeguamento ai sensi della L.R. 1/2005 all'interno del Quadro Conoscitivo e che dallo stralcio cartografico prodotto dal proponente si evince che una piccola porzione di territorio inerente all'area dell'ex casello di Capannori rientra in un'area istituita come Oasi di Protezione e Rotte migratorie (PFV provinciale 2006-2010);

CONSIDERATO che dal punto di vista della pericolosità idraulica, in base al Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del fiume Arno (approvato con D.P.C.M. 6 maggio 2005 ed aggiornato con il Decreto n. 81 del 30/09/2008) gli interventi previsti in progetto interessano le seguenti aree:

pericolosità idraulica PL1 e PL2, aree a pericolosità moderata ed a pericolosità media relativamente alla riqualificazione del vecchio casello di Capannori;

pericolosità idraulica PL3, aree a pericolosità elevata, per le opere di adeguamento del ponte sul rio Frizzone

VALUTATO CHE:

dalla documentazione prodotta dal proponente emerge che:

3. Gli interventi previsti ricadono nell'ambito di paesaggio n. 14 "Piana di Lucca" del Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) e, per le caratteristiche di miglioramento generale dello stato attuale dei luoghi e dell'accessibilità territoriale, non presentano elementi di contrasto con la disciplina paesaggistica del PIT;
4. Gli interventi risultano compatibili con il P.T.C. della provincia di Lucca e con i piani ed i programmi aventi valenza ambientale relativi ai Comuni di Capannori e di Porcari;
5. Dal punto di vista idraulico, l'intervento di allargamento del ponte sul rio Frizzone dovrà essere oggetto di specifico atto autorizzativo da parte dell'Autorità di Bacino del fiume Arno;
6. In relazione alla distanza dal SIC ed alla tipologia degli interventi da eseguire non si ritiene che gli interventi previsti possano avere incidenze dirette o indirette sul sito di Natura 2000;
7. Sono state verificate le compatibilità con le indicazioni della pianificazione, anche in termini di tutela e di salvaguardia delle emergenze naturali e storico culturali, nonché della struttura del paesaggio e non si evincono specifici elementi ostativi alla realizzazione della nuova infrastruttura, salvo garantire il rispetto delle disposizioni territoriali e locali circa il corretto e idoneo inserimento dell'opera nel paesaggio;

RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

CONSIDERATO che:

per quanto riguarda le caratteristiche del progetto

1. in base alla documentazione trasmessa dalla società proponente, il progetto prevede i seguenti interventi:
 - * La dismissione del vecchio casello di Capannori, posto al Km. 60+500 dell'Autostrada A11 Firenze-Pisa Nord, nel Comune di Capannori (LU);
 - * L'allargamento del ponte esistente sul Rio Frizzone, in prossimità del nuovo casello autostradale di Capannori, nel Comune di Porcari (LU)
2. la dismissione del vecchio casello di Capannori si è resa necessaria a seguito della realizzazione del nuovo svincolo autostradale e definisce anche la sistemazione della viabilità stradale in corrispondenza della Chiesa dei SS. Donato e Biagio in Carraia
3. E' prevista la dismissione di un'area di circa 13.000 mq., sita in Comune di Capannori a cavallo dell'Autostrada A11 Firenze-Mare, basata su due semisvincoli distinti per la zona a nord e per la zona a sud dell'asse autostradale, ciascuno raccordato con la viabilità esterna. Il tracciato di

progetto ha uno sviluppo complessivo pari a circa 82 m., costituito da n. 4 elementi geometrici a curvatura fissa e l'andamento planimetrico rimane inalterato rispetto all'attuale;

4. Nelle zone a nord dell'autostrada, il progetto prevede di realizzare un'area di manutenzione con dedicato manufatto e suo magazzino, una pensilina ad uso dei parcheggi ed una barriera mobile automatizzata per l'accesso in autostrada. L'accesso a tale area avverrà dalla viabilità ordinaria dove prima vi era l'accesso al vecchio casello autostradale oggetto di dismissione;
5. Nella zona posta a sud invece il progetto prevede la riqualificazione ed il ripristino dell'area antistante alla Chiesa dei SS. Donato e Biagio in Carraia, attraverso la demolizione dei manufatti e degli impianti costituenti il vecchio casello, la realizzazione di nuovi stalli di sosta per il parcheggio con viabilità stradale di accesso, la pavimentazione con pietra locale di percorsi pedonali, l'inserimento di pali di illuminazione e dell'impianto di illuminazione segnapasso, il ripristino delle aree a verde e la recinzione dell'autostrada;
6. Dal punto di vista idraulico il drenaggio delle acque di piattaforma della viabilità stradale è assicurato dalla presenza di caditoie di progetto collegate all'impianto di drenaggio esistente;
7. *L'allargamento dell'opera d'arte sul Rio Frizzone* consiste nella realizzazione di un allargamento del ponte esistente sul torrente Frizzone, sito in prossimità del casello di Capannori, ricadente nel territorio del Comune di Porcari. Il progetto prevede l'allargamento delle due spalle da entrambi i lati realizzando due nuove strutture complanari ed adiacenti con l'esistente ma da essa separata simicamente tramite un giunto sismico. La spalla A verrà allargata per 6,95 m. da ambo i lati, mentre la spalla B verrà allargata di 12,35 m. dal lato sinistro e di 9,45 m dal lato destro. Entrambi i nuovi impalcati verranno realizzati con travi prefabbricate in c.a.p e la soletta sovrastante sarà gettata in opera e giuntata all'esistente per mezzo di un giunto longitudinale di continuità da montare sotto la pavimentazione stradale in conglomerato bituminoso
8. Dal punto di vista idraulico l'allargamento dell'opera sul rio Frizzone non comporta variazioni dell'alveo del corso d'acqua ed abbassamenti del franco libero tra il pelo dell'acqua e l'intradosso del ponte stimato pari a 1,06 m per la portata duecentennale.

per quanto riguarda la cantierizzazione

8. La realizzazione dell'area di manutenzione con il relativo manufatto ad uso magazzino al posto della vecchia stazione nord del casello di Capannori, essendo un'area interclusa nell'ambito autostradale, verrà realizzata in un'unica fase;
9. La riqualificazione dell'area a sud del vecchio casello di Capannori verrà realizzata in fasi successive che garantiranno sempre l'accesso in sicurezza alle aree urbane afferenti;

5

10. L'allargamento del ponte sul rio Frizzone verrà realizzato in tre successive fasi. Nella prima fase verrà prima demolito il cordolo esistente lato nord poi verrà realizzata la nuova opera che sarà giuntata all'esistente ed infine verrà stesa la pavimentazione in conglomerato bituminoso (strato di collegamento) e montato il guard-rail H3 a bordo ponte; Nella seconda fase verrà realizzato il lato sud del ponte con la stessa metodologia utilizzata per il lato nord; Nella terza ed ultima fase verrà stesa la pavimentazione in conglomerato bituminoso (strato di usura) e verrà realizzata la segnaletica orizzontale e verticale;

VALUTATO CHE:

11. Gli interventi previsti in progetto hanno l'obiettivo di conferire alla viabilità esistente funzionalità più ampie e standard più adeguati al ruolo che rivestono nell'ambito del sistema viario immediatamente collegato alla viabilità principale e di eliminare situazioni di accentuata criticità mediante la definizione della successione di elementi planimetrici tali da determinare la giusta visuale libera alla velocità di progetto assegnata alla strada

CONSIDERATO CHE:

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale e la valutazione degli impatti

Atmosfera

È stato effettuato uno studio sulla qualità dell'aria ante e post operam, Si specifica che le simulazioni sono state condotte relativamente ai seguenti composti: NOx e PM10.

I risultati ottenuti dimostrano che non vi è alcuna variazione delle concentrazioni al suolo tra lo scenario Ante Opera e lo scenario Post Opera in nessun punto dell'area interessata. Ciò in ragione del fatto che l'intervento, da un punto di vista del possibile impatto sulla qualità dell'aria, prevede un riassetto della vegetazione arborea/arbustiva sul l'area lato a nord dell'asse autostradale, la quale essendo molto rada non costituisce una barriera significativa alla dispersione degli inquinanti.

Relativamente all'opera d'arte sul Rio Frizzone, vista la tipologia dell'opera da realizzare, vista la zona in cui l'intervento ricade, ed in ragione del fatto che la suddetta opera non determina alcuna variazione dei flussi veicolari né tantomeno delle caratteristiche geometriche di elementi che possono influire sui fenomeni di dispersione degli inquinanti, non è stata condotta nessuna simulazione.

12.

Rumore e vibrazioni

I risultati della simulazione acustica ante operam e post operam sono riportati nelle Carte del clima acustico.

Il confronto visivo tra gli elaborati ante-opera e post-opera relativi allo stesso periodo di riferimento

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including the page number 'Pagina 7 di 7'.

(diurno o notturno) mette in evidenza che gli interventi previsti presso l'area dell'ex-Casello di Capannori non determinano variazioni significative dei livelli di rumore presenti in corrispondenza dell'edificio. Il modello di simulazione mette in evidenza variazioni minime, dell'ordine della frazione di dB(A), tra lo stato ante-opera e quello post-opera.

Per il suddetto motivo gli interventi previsti presso la zona dell'ex-Casello risultano ininfluenti per quanto attiene al rumore presente nell'area.

Anche in relazione all'intervento di adeguamento dell'opera d'arte su Rio Frizzone si ritiene che non sussistano condizioni di variazione del clima acustico dell'area a seguito della tipologia degli interventi previsti. Infatti tale clima acustico risulta condizionato dai flussi veicolari su via Frizzone e su via dell'Avv. del Magro. Gli interventi di progetto non alterano le caratteristiche delle sorgenti di rumore e non determinano modifiche geometriche sostanziali dell'area oggetto di intervento. Ne consegue che non sono attese variazioni dei livelli di rumore in corrispondenza dell'edificio presente (complessi a vocazione industriale).

Si evince pertanto che per entrambe i progetti non risultano necessari specifici interventi di mitigazione acustica.

Suolo e sottosuolo e terre e rocce da scavo

La gestione delle terre e delle rocce da scavo è stata condotta partendo dall'analisi territoriale in un ambito sufficientemente esteso intorno alle aree interessate dall'intervento progettuale, volta all'individuazione di siti estrattivi attivi e impianti utilizzabili sia per l'approvvigionamento dei materiali utili per la realizzazione del progetto (materiali per rilevati, inerti per cls) sia per il conferimento delle terre provenienti dagli scavi. Inoltre sono state individuate le discariche dove conferire eventuali materiali classificati come rifiuti. E' stata altresì condotta un'indagine degli impianti che svolgono attività di riciclaggio di materiali e produzione di inerti e di terre per rilevati.

La caratterizzazione dei terreni è stata supportata con una specifica campagna geognostica caratterizzata da n. 4 sondaggi ad una profondità di 1,3 m dal piano di campagna.

Sulla base di quanto acquisito dai risultati delle analisi è emerso che il saggio definito con il campionamento in prossimità della carreggiata sud della A11 (Autostrada Firenze - Pisa Nord), denominato C3, ha evidenziato la presenza di contaminazione storica da mercurio.

Le successive indagini intrusive (condotte in data 12.6.2012) eseguite nelle immediate vicinanze del sito di cui al sondaggio C3 hanno consentito di confinare l'area caratterizzata dal citato inquinante a una superficie 4 x 3 nell'intorno del sondaggio C3.

L'Ente gestore ha incaricato, quindi, una ditta specializzata, iscritta all'Albo Nazionale Gestori Ambientali, per la messa in sicurezza del sito. In data 21.06.2012 la ditta ha effettuato uno specifico intervento di asportazione con macchine operatrici della porzione di terreno interessata dalla potenziale contaminazione

producendo uno scavo delle dimensioni sopra indicate 4 x 3 e di 1 metro di profondità, per complessivi 12 mc di materiale in banco. Contestualmente è stato effettuato un campionamento di fondo scavo al fine della verifica del rispetto dei parametri indicati nei limiti di legge. Il terreno scavato è stato condizionato all'interno di contenitori omologati al trasporto su strada di merce pericolosa ai sensi della vigente normativa.

In assenza di contaminazione residua, la zona scavata è stata messa in sicurezza e coperta con telo impermeabile in attesa del riempimento con idoneo materiale.

Il volume contaminato sarà condotto agli impianti che effettuano il trattamento di tale tipologia di materiali e che consentono, poi, l'eventuale riciclo del materiale stesso e il successivo stoccaggio del materiale classificato come rifiuto.

Eventuali volumi non riciclabili e quindi da conferire a discarica potranno essere smaltiti attraverso i siti di discarica individuati in ambito provinciale.

Il materiale proveniente dagli scavi e demolizioni è pari a circa 2300 mc.

Le demolizioni della pavimentazione stradale produrrà un volume di circa 320 mc.

Il volume di calcestruzzo è complessivamente pari a circa 250 mc.

Il volume di materiale per la realizzazione della pavimentazione stradale è pari a circa 420 mc di cui circa 200 mc per misto cementato e circa 218 mc per conglomerati bituminosi.

Il fabbisogno di terreno vegetale per rinverdimento di scarpate, per un'altezza di 30cm, è pari a circa 950 mc.

I rinterramenti comporteranno una movimentazione di materiale di circa 122 mc.

Con riferimento alla fase preliminare della progettazione e agli strumenti di programmazione regionale e provinciale delle attività estrattive che raccomandano, ogni qualvolta sia possibile, il riutilizzo dei materiali di risulta piuttosto che l'approvvigionamento tramite cave di prestito o già in esercizio, il proponente ritiene

conformemente a tale indirizzo di conferire i volumi derivanti da scavi e demolizioni (circa 2600 mc) a impianti di riciclaggio per la produzione di terre per rilevati o a impianti che effettuano il riciclo mediante il recupero ambientale delle aree già sfruttate.

Il terreno vegetale derivante dallo scotico superficiale verrà opportunamente accantonato in attesa del riutilizzo come terreno vegetale. Il progetto prevede il ricorso all'approvvigionamento da impianto del terreno vegetale per una quantità pari a circa 950 mc.

13. L'inquadramento geologico ed idrogeologico si basa su dati bibliografici, non entrando nel dettaglio delle caratteristiche del sito in esame e non evidenziando quindi la profondità della falda idrica e le caratteristiche delle acque sotterranee;

14. Nell'ambito dell'area oggetto di intervento di riqualificazione presso l'area del vecchio casello autostradale di Capannori, il proponente ha attivato, con comunicazione del 21/06/2012 prot. n. 40633, un procedimento di bonifica ai sensi dell'art. 245 e 249 del D.Lgs 152/06 e della D.G.R.T. 301/2010

relativamente al superamento delle CSC per il parametro "mercurio" nella matrice terreno che, secondo quanto risulta dal parere del Comune di Capannori, allegato al parere della regione Toscana, si è concluso sulla base dell'autocertificazione presentata circa la mancata necessità di bonifica;

15. Per evitare il rischio di inquinamento legato allo sversamento accidentale di sostanze inquinanti ed alla contaminazione per dilavamento incontrollato delle acque dal sito di cantiere il proponente prevede un'adeguata organizzazione delle aree di cantiere comprendente un rilievo accurato dei manufatti interrati esistenti nell'area di lavoro nonché la realizzazione di canali di guardia introno alle aree di lavoro e la predisposizione di apposite procedure per la realizzazione degli spostamenti delle condotte esistenti e per la gestione di eventuali situazioni di emergenza;
16. Con riferimento all'intervento di dismissione del casello di Capannori non si segnala sottrazione di suolo ma invece l'intervento determinerà il recupero di superfici, oggi asfaltate, ripristinate a verde e con la messa a dimora di nuovi individui arborei

Ambiente idrico

17. Con riferimento alla dismissione del vecchio casello di Capannori, l'area d'intervento ricade in massima parte in area P.I.2 e parzialmente in area P.I.1 e pertanto non sussistono particolari disposizioni in relazione alle norme del PAI, fatto salvo quanto previsto dalla normativa regionale Toscana;
18. Con riferimento all'adeguamento dell'opera d'arte sul Rio Frizzone, l'area d'intervento ricade in area P.I.3 (area a pericolosità idraulica elevata) del PAI e pertanto sarà soggetto al parere obbligatorio dell'Autorità di Bacino ai sensi dell'art. 7, lettera d, delle Norme del PAI;
19. Il proponente ha condotto le verifiche idrauliche con le quali ha valutato la non allagabilità del nuovo svincolo per eventi con tempo di ritorno duecentennale e nel contempo dimostrato il mantenimento dell'invarianza idraulica a fronte dell'intervento di realizzazione del nuovo svincolo;
20. L'Autorità di Bacino, nel contributo istruttorio reso con nota prot. 3621 del 30/08/2012, rileva quanto segue:

Per quanto riguarda la dismissione del vecchio casello di Capannori "L'intervento ricade in massima parte in area P.I.2 e parzialmente in area P.I.1; pertanto non sussistono particolari disposizioni in relazione alle norme del PAI, fatto salvo quanto previsto dalla normativa regionale Toscana. Rispetto alla situazione ante operam, ad intervento effettuato, si avrà un miglioramento in termini ambientali e idraulici in quanto è previsto l'incremento delle aree a verde e delle aree permeabili attualmente interessate da superfici sostanzialmente impermeabili (manti d'asfalto)";

Per quanto riguarda l'adeguamento dell'opera d'arte sul Rio Frizzone, "L'intervento ricade in area P.I.3 (area a pericolosità idraulica elevata) del PAI, ~~esso~~ pertanto sarà soggetto al parere

obbligatorio di questa Autorità di Bacino ai sensi dell'art. 7, lettera d, delle Norme del PAI. Per quanto riguarda l'aspetto idraulico l'ampliamento dell'opera sul rio Frizzone non comporterà variazioni alle sezioni d'alveo del corso d'acqua, né diminuzione del franco idraulico tra il pelo libero dell'acqua e l'intradosso del ponte. Tuttavia tale invarianza idraulica si inserisce in una condizione di insufficienza del reticolo, dal momento che già ad oggi il rio Frizzone non è in grado di far transitare le portate on tempi di ritorno elevati come il $Tr = 200$ anni. Tenuto conto che, in linea di principio, l'opera in progetto non determina aggravio delle condizioni di deflusso esistenti che il suo dimensionamento è vincolato alle quote della viabilità esistente, si segnala che le eventuali soluzioni volte alla mitigazione del rischio idraulico esistente potranno essere opportunamente trattate, in accordo con l'autorità idraulica competente, in sede di approvazione del progetto definitivo nell'ambito di apposita Conferenza dei Servizi ex L. 241/90"

21. Per la messa in sicurezza del nuovo svincolo, in caso di evento duecentennale, stanti gli esigui volumi in gioco, è stato previsto un fosso di guardia da realizzare lungo l'intero perimetro delle nuove corsie stradali lato Fossa Chiara, collegato tramite tombini ad una area di compensazione idraulica (vasca di laminazione) ricavata nell'area interclusa tra i rami della nuova viabilità. La stessa area di compensazione provvederà a compensare i maggiori deflussi provenienti dall'area dello svincolo dovuti all'impermeabilizzazione del territorio circostante al fine di mantenere l'invarianza idraulica della zona;

Vegetazione, flora e fauna

22. La realizzazione delle opere presenta modeste sottrazioni di vegetazione, non vi sono apprezzabili sottrazioni di suolo agricolo o l'introduzione di elementi progettuali che possono avere una possibile valenza di frammentazione di ambienti ed ecosistemi;
23. Gli interventi in progetto consistono essenzialmente nella realizzazione di un'opera di adeguamento funzionale e strutturale e di un'opera di inserimento di ripristino e pertanto presentano effetti localizzati a ridosso di strutture già esistenti;
24. Presso il ponte di attraversamento esistente del Rio Frizzone l'adeguamento, per ragioni di sicurezza, dello svincolo determina la sottrazione di circa 300 mq di superficie a copertura erbacea;
25. La dismissione del vecchio casello consentirà il recupero di superfici oggi asfaltate a prato ed aree alberate, la creazione di aree a parcheggio e la costituzione di un sagrato della chiesa oggi assente in quanto vi è il passaggio rasente della strada che comporteranno la necessaria sottrazione di vegetazione arborea, soprattutto riferibile ad elementi arborei non locali derivati da impianto (si prevede la sottrazione di circa 14 pini domestici).

Ecosistemi e paesaggio

26. Riguardo l'area destinata alla dismissione del casello di Capannori sono da escludersi effetti impattanti sul paesaggio in quanto l'intervento progettuale proposto persegue interventi di riqualificazione e ripristino del patrimonio territoriale finalizzati al recupero, al restauro ed alla valorizzazione dell'area. Dal punto di vista percettivo la riqualificazione della superficie interessata dal progetto andrà ad incidere positivamente sul valore paesaggistico del territorio infatti, attraverso la demolizione dei fabbricati dismessi costituenti gli ex-caselli, si elimina totalmente l'effetto barriera visiva oltre che aumentare la fruibilità del paesaggio e degli elementi storico-artistici presenti sull'area;
27. Riguardo l'adeguamento del ponte sul rio Frizzone, per le sue caratteristiche dimensionali ridotte e la sua posizione, l'intervento non comporta trasformazioni del territorio e, rimanendo immutato l'andamento planimetrico, non si prevedono effetti sul contesto paesistico poiché le trasformazioni sono circoscritte e localizzate all'allargamento delle corsie esistenti. Nulla è la potenziale criticità visiva relativa all'inserimento dell'elemento infrastrutturale e l'ambito percettivo rimane immutato;
28. relativamente alla componente ambiente idrico, l'opera prevista non determina aggravio delle condizioni di deflusso esistenti ma, essendo in presenza di una condizione di insufficienza del reticolo, dal momento che il rio Frizzone ad oggi non è in grado di far transitare le portate con tempi di ritorno elevati come il $T_r = 200$ anni, andranno valutate, in accordo con l'Autorità idraulica competente, eventuali soluzioni volte alla mitigazione del rischio idraulico esistente;

VALUTATO che gli impatti previsti dal progetto esaminato non risultano essere negativi

Tutto ciò VISTO, RITENUTO, CONSIDERATO e VALUTATO

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

ESPRIME

parere positivo riguardo all'esclusione della procedura di VIA

a condizione che :

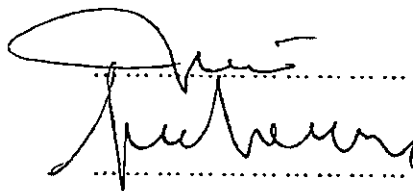
- * Nella definizione del layout dei cantieri dovrà essere prevista la massima distanza possibile tra le sorgenti di polveri ed i recettori, con particolare attenzione alle aree residenziali, e dovrà prevedersi inoltre l'integrale ripristino a fine lavori delle aree impegnate, con ricucitura del tessuto preesistente;
- * Deve essere acquisito il parere dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno, a seguito di specifico studio idraulico, concordando eventuali soluzioni volte alla mitigazione del rischio idraulico esistente;
- * L'approvvigionamento dei conglomerati bituminosi, l'eventuale approvvigionamento di materiali inerti e lo smaltimento dei materiali di risulta dovrà essere effettuato utilizzando siti autorizzati, privilegiando, a parità di idoneità quelli più prossimi all'area di intervento, allo scopo di minimizzare gli impatti derivanti dal trasporto;

- * Qualora in corso d'opera si dovessero presentare problematiche inerenti il ritrovamento di terreni o acque inquinate, devono essere attivate tutte le procedure di bonifica e messa in sicurezza ai sensi delle norme vigenti in materia;
- * dovrà essere indagata la distanza di prima approssimazione D.P.A. delle aree di cantiere dalle linee elettriche di alta tensione, in particolare è necessario che le aree o i locali dove è prevista la sosta per periodi di tempo superiori alle quattro ore giornaliere siano poste al di fuori di tali D.P.A.;
- * dovrà essere elaborato un piano dettagliato per l'approntamento e la gestione dei cantieri relativamente alle polveri, governo delle acque, stoccaggio dei materiali e dei rifiuti, collocazione di eventuali distributori di carburante per i mezzi d'opera, la sistemazione finale delle aree da utilizzare con la corretta indicazione della dislocazione, la viabilità di accesso, nonché il cronoprogramma di dettaglio dei lavori in cui sia adeguatamente pianificata la sequenza temporale lavori, per minimizzare la sovrapposizione delle diverse lavorazioni previste nell'area e la conseguente esaltazione degli impatti negativi sulla qualità dell'aria, sul clima acustico e sui centri abitati interessati e tale da assicurare un tempestivo ripristino dello stato dei luoghi, ove sorgeranno i cantieri, al termine dei lavori.
- * si prescrive, ai sensi dell'art.90, " scoperte fortuite", del D.Lgs 42/2004 e ss.mm.ii. che se durante i lavori dovessero essere casualmente ritrovati resti antichi, manufatti o elementi di natura archeologica, anche di non apparente interesse, di sospendere immediatamente tutti i lavori in atto e di dare immediata comunicazione alla Soprintendenza per i beni archeologici competente, la quale, se ne ravviserà la necessità, chiederà l'ampliamento delle indagini al fine di consentire una corretta ed adeguata documentazione dei resti sepolti;
- * dovranno essere ottemperate, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni formulate nel parere del Nucleo di Valutazione Ambientale, allegato alla Delibera di Giunta Regionale n.829 del 24/9/2012 con la quale la Regione Toscana, ai sensi dell'art.20 del D.Lgs 152/2006 e dell'art. 63 della L.R. 10/2010, ha espresso parere favorevole all'esclusione dalla procedura di VIA del progetto di che trattasi.

Resta fermo che la realizzazione dell'intervento in esame è subordinata al rilascio da parte delle autorità competenti di tutte le autorizzazioni ed i pareri necessari ai sensi delle vigenti disposizioni di legge.

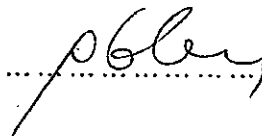
Tutte le ottemperanze dovranno essere verificate dalle Regione Toscana, mentre la verifica della prescrizione 6 dovrà avvenire in corso d'opera ed essere verificata dalla Soprintendenza per i beni archeologici.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

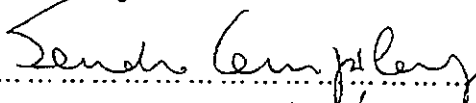
Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



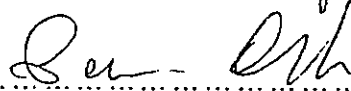
Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



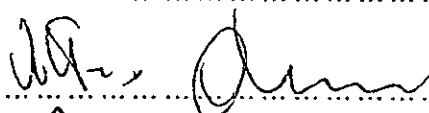
Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



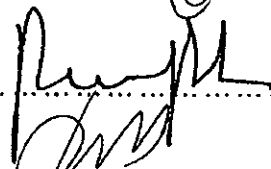
Prof. Saverio Altieri



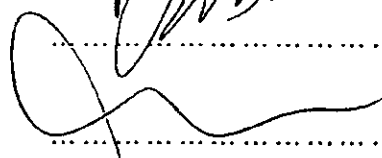
Prof. Vittorio Amadio



Dott. Renzo Baldoni



Dott. Gualtiero Bellomo



Avv. Filippo Bernocchi

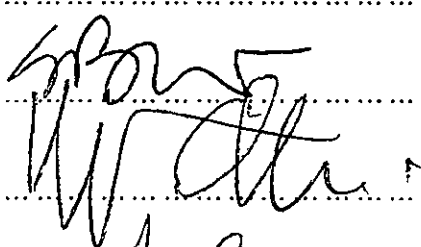
ASSENTE

Ing. Stefano Bonino

ASSENTE

Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti



Ing. Stefano Calzolari



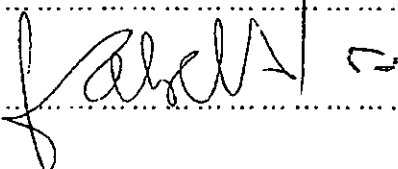
Ing. Antonio Castelgrande

ASSENTE

Arch. Giuseppe Chiriatti

2

Arch. Laura Cobello



Prof. Carlo Collivignarelli

Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

ASSENTE

Dott. Federico Crescenzi

Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Barbara Santa De Donno

Cons. Marco De Giorgi

ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro

Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

ASSENTE

Ing. Graziano Falappa

Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Bortolo Mainardi

[Handwritten mark]

Avv. Michele Mauceri

M. Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

A. Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

S. Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

E. Melis

Ing. Mauro Patti

Avv. Luigi Pelaggi

L. Pelaggi

Cons. Roberto Proietti

R. Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

V. Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

V. Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

F. Secchieri

Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

F. Vazzana

Ing. Roberto Viviani

R. Viviani