



*Il Ministro dell'Ambiente  
e della tutela del territorio*

**DI CONCERTO CON IL**

**MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**

**VISTO** l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

**VISTO** il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

**VISTO** il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 15 maggio 2001 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto della linea ferroviaria Parma-La Spezia, tratta Aulla-Chiesaccia, da realizzarsi nei Comuni di Aulla e Villafranca Bagnone (MS) presentata dalla Società ITALFERR S.p.A., con sede in Via Marsala 53/67 00185 Roma, in data 29 dicembre 2000;

**VISTA** la ripubblicazione intervenuta in data 20 aprile 2001;

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società ITALFERR S.p.A. in data 8 maggio 2001;

**VISTA** la nota n. 108/6632/090201 della Regione Toscana del 12 novembre 2001, pervenuta il 26 novembre 2001, con cui si esprime un parere favorevole;

**VISTA** la nota n. ST/407/8729 del Ministero per i beni e le attività culturali del 24 luglio 2001, pervenuta in data 30 luglio 2001, con cui si esprime parere favorevole;

**VISTO** il parere n. 447 formulato in data 8 novembre 2001 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato;

**CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante la linea ferroviaria Parma-La Spezia, tratta Aulla-Chiesaccia, dalla progressiva 11+565 alla progressiva 18+243 (comprendente il Raccordo Garfagnana), compresa la nuova stazione di Aulla;

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

*W*

*GBR*



- le altre tratte della linea Parma – La Spezia, oggetto dell’ammodernamento (da Santo Stefano di Magra a Fornovo), comprese nello Studio di Impatto Ambientale presentato, sono a differenti stadi di progettazione o di programmazione, tranne le tratte Santo Stefano di Magra – Aulla, già realizzata, e Bercelo-Solignano, già realizzata ed in esercizio;

**considerato che:**

- per le tratte attualmente in fase di progettazione definitiva, preliminare o di programmazione dovrà essere attivata, al momento dovuto, specifica procedura;

**osservato che:**

quadro programmatico:

- la tratta in esame fa parte della linea Parma – La Spezia, inserita nel corridoio plurimodale Tirreno-Brennero (TiBre), di importanza strategica per i collegamenti tra la portualità dell’alto Tirreno e l’area padana e quindi, via Mantova-Verona-Brennero, con i paesi del Nord Est dell’Europa; tale collegamento può risultare concorrenziale con quelli che attualmente sfruttano altri corridoi (in particolare la dorsale centrale, la portualità dell’alto Adriatico e la direttrice Genova-Milano);
- in questa logica di potenziamento dell’Itinerario Pontremolese, dedicato alle merci, è stato realizzato il nuovo centro merci di Santo Stefano di Magra ed il collegamento a doppio binario da e per la linea tirrenica; il centro merci di Santo Stefano di Magra è direttamente collegato con il Porto di La Spezia, per il quale è previsto un potenziamento nel settore containers;
- il tracciato non confligge con gli strumenti urbanistici e di programmazione e governo del territorio vigenti e non attraversa aree soggette a vincoli; solo relativamente alla “alternativa 3” presentata nello studio di impatto ambientale come possibile soluzione da esplorare per il Raccordo Garfagnana, esiste un vincolo militare su una parte del tracciato;
- il potenziamento della linea è coerente con il P.G.T. e con le indicazioni contenute nelle linee guida del nuovo P.G.T.;

quadro progettuale:

- il progetto comprende:
  - la tratta Aulla – Chiesaccia per una lunghezza di 6.678 metri di tracciato ferroviario a doppio binario;
  - un tratto di ferrovia a binario singolo di circa 1.396 metri, costituente il Raccordo Garfagnana;
  - 5 viadotti, di cui uno a binario singolo;
  - 5 gallerie naturali a doppio binario;
  - una galleria naturale a binario singolo;
  - due gallerie artificiali;
  - la nuova stazione di Aulla;
  - una Sottostazione Elettrica di alimentazione della linea;
- le discariche utilizzate sono state ridotte a tre: Chiesaccia, Monte Piazza e Belvedere, avendo rinunciato alla discarica “Stazione”, in virtù della disponibilità della discarica Chiesaccia, atta a contenere il materiale proveniente dal Cantiere Stazione e dove l’Autorità di Bacino del fiume Magra ha nei piani la realizzazione di una cassa di espansione;

quadro ambientale:

- il tracciato interessa un’area di grande valore ambientale e con un elevato grado di naturalità e che tale caratteristica richiede grande attenzione e cautela nella realizzazione delle opere;

myw  
GSA



# Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

- l'area del Torrente Aulella, in cui si viene a collocare il Raccordo Garfagnana, dimostra vulnerabilità ambientale per la presenza di versanti boscati e per la presenza di fasce di vegetazione planiziale e riparia, ancora dotate di un elevato grado di naturalità;
- la progettazione del Raccordo Garfagnana non consente l'espressione di un parere, essendo necessario valutare ulteriori alternative di tracciato e soprattutto esplorare l'effettiva disponibilità da parte dell'Autorità Militare a rivedere l'estensione e la consistenza del vincolo che condiziona una parte del tracciato della "alternativa 3" presentata nello studio di impatto ambientale;
- particolarmente significativi risultano gli impatti dovuti alla perdita di aree boscate e di vegetazione in corrispondenza dell'imbocco nord della galleria Aulla, dell'imbocco nord della galleria Terrarossa, degli imbocchi nord e sud della galleria Monterosso e dell'imbocco sud della galleria del Grotto;
- rilevanti sono gli impatti sulla vegetazione riparia e sull'ecosistema legato ai corsi d'acqua nel passaggio dei torrenti Aulella e Civiglia; anche in questo caso si rileva che l'impatto maggiore, nel passaggio dell'Aulella, è dato dal Raccordo Garfagnana;
- una situazione di grande delicatezza si determina nella valle del torrente Civiglia dove si vengono a collocare, oltre alla linea con lo sbocco nord della galleria Terrarossa, il viadotto di scavalco del torrente Civiglia e l'imbocco sud della galleria Monterosso, anche le due discariche di Monte Pianza e Belvedere, oltre ovviamente all'area di cantiere "Civiglia";
- tale concentrazione di attività richiede una grande attenzione in fase realizzativa e la puntuale ed attenta realizzazione dei ripristini morfologici ed idraulici e delle sistemazioni a verde per la ricostituzione del manto vegetale; si osserva in tal senso che solo un organismo in grado di controllare, in corso d'opera e *post operam* queste attività potrà garantire che gli impatti nella valle del Civiglia siano contenuti e correttamente mitigati;
- gli impatti maggiori sul paesaggio, sono quelli determinati dall'attraversamento del Torrente Taverone e dall'attraversamento dell'Aulella, a causa dell'alta visibilità delle opere;
- benché l'attraversamento del Torrente Civiglia determini un impatto paesaggistico di un certo rilievo, introducendo un elemento di interruzione visiva nella continuità della piana alluvionale racchiusa dai rilievi collinari, tuttavia, l'impatto paesaggistico in questo caso risulta parzialmente contenuto dall'essere la valle del Civiglia defilata e nascosta rispetto agli usuali percorsi;
- un impatto sicuramente di tipo paesaggistico, ma che si pone anche come elemento di cesura tra sistemi naturali ed ecologici contigui, è determinato dai due tratti di linea tra la galleria Chiesaccia e tra la galleria Chiesaccia e l'allaccio con la linea esistente;
- la presenza delle gallerie e di alcune trincee, particolarmente significative come profondità di scavo, fanno ritenere che si possano avere degli impatti significativi sulle circolazioni idriche nelle formazioni collinari e montuose. E', infatti, vero che la struttura del territorio attraversato dalla ferrovia è dominata da formazioni di natura flyschoida a permeabilità complessivamente molto bassa o medio bassa, tuttavia, la differenziazione in termini litologici di alcuni membri delle formazioni calcareo marnose, la loro fratturazione ed eventualmente il loro allentamento, possono portare a delle circolazioni idriche, che seppur frammentate e sospese e di non elevata capacità, possono risultare importanti per l'approvvigionamento di piccole comunità, di attività agricole e per il contesto ecologico;



- le tratte interessate dai depositi alluvionali, interferiscono con terreni acquiferi di elevata permeabilità primaria ospitanti falde certamente ricche e, per la natura dei terreni, più vulnerabili da un punto di vista della qualità;
- l'attraversamento del Torrente Taverone risulta particolarmente critico, come rilevato anche nelle osservazioni prodotte dal Comune di Licciana Nardi, congiuntamente con quello di Aulla;
- una deliberazione dell'Autorità di Bacino del Magra richiede di evitare, per quanto possibile, la presenza delle pile in alveo negli attraversamenti; tale preoccupazione si estende all'attraversamento del Torrente Civiglia;
- per il rumore, in alcuni casi peraltro, si è riscontrato il superamento dei limiti di norma segnalati dallo studio di impatto ambientale, particolarmente elevato appare l'inquinamento acustico in corrispondenza dell'uscita dalla stazione di Aulla verso Pontremoli e del successivo attraversamento del Torrente Taverone, a causa della posizione della linea rispetto ad alcune case di abitazione e rispetto alla strada sovrappassata dalla ferrovia;
- lo studio di impatto ambientale individua le misure di mitigazione per riportare il clima acustico a valori entro i limiti previsti dalla normativa;
- nelle tratte già realizzate esistono situazioni di criticità ambientale, rispetto alla componente rumore, mitigabili con opportuni interventi;

**valutato che:**

- il potenziamento di una linea dedicata alle merci risulta positivo e che, nell'ambito di un corridoio infrastrutturale di grande importanza, può contribuire ad attirare flussi di traffico merci da altre modalità di trasporto, anche al di fuori del corridoio stesso, contribuendo a decongestionare nodi attualmente al limite della capacità;
- il raccordo Garfagnana nella configurazione di Progetto, risulta generare gravi impatti, non solo nei confronti del sistema naturale, ma anche nei riguardi della componente idrica e della componente suolo e sottosuolo, l'imbocco della galleria Frascara interessa un'area in dissesto;
- nello studio di impatto ambientale sono correttamente individuate le aree in cui operare le sistemazioni a verde ed i ripristini ambientali con l'adozione di valide tecniche;
- la linea assume una grande importanza nell'ambito del sistema di collegamento Nord-Sud per il traffico merci e che gli impatti prodotti possano essere, benché rilevanti, correttamente contenuti e mitigati con gli opportuni interventi;

**CONSIDERATO** che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

**CONSIDERATA** la nota n. 108/6632/090201 della Regione Toscana del 12 novembre 2001, pervenuta il 26 novembre 2001 con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

*Handwritten signature/initials*



# Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

## A. INDICAZIONI GENERALI SULL'IMPATTO DEL PROGETTO E DELLE OPERE CONNESSE

### Considerazione generale

1. Prima dell'inizio dei lavori, il proponente deve avere ottenuto l'autorizzazione all'apertura delle cave di prestito previste, l'autorizzazione alla realizzazione delle discariche di inerti previste e l'autorizzazione alla realizzazione delle casse di espansione, per la costruzione delle quali è previsto l'utilizzo dei materiali di risulta degli scavi provenienti dalle opere ferroviarie. Qualora a seguito dell'ulteriore fase di approfondimento e di specifica valutazione risultasse non realizzabile la cassa di espansione di Filattiera, il proponente dovrà comunque, prima dell'inizio dei lavori, ottenere l'autorizzazione per la realizzazione di una ulteriore discarica di inerti dimensionata per il volume destinato nel progetto a tale intervento, oppure l'autorizzazione alla realizzazione di manufatti diversi che utilizzano lo stesso volume di materiali recuperati.

### Alternativa di tracciato

2. Per la realizzazione del raccordo Garfagnana (tavola G1.4 del Quadro di riferimento progettuale - dicembre 2000), l'alternativa 1 è quella condivisibile, salvo il fatto che l'alternativa 3 (variante est) potrebbe essere preferibile ove venissero risolte le problematiche legate all'attraversamento dell'area militare. Si raccomanda al Ministero dell'Ambiente di valutare la fattibilità della soluzione di tali problematiche.

### Ambiente idrico

3. In relazione all'effetto delle opere sull'ambiente idrico, considerato che si rendono certamente ipotizzabili rischi d'intercettazione delle falde, depressione delle superfici piezometriche, disseccamento di pozzi, sorgenti e corsi d'acqua, prima della ripresa dei lavori, a cura del proponente, dovrà essere:

- a) ricostruito, sulla base di dati aggiornati, lo stato attuale dell'ambiente idrico superficiale e sotterraneo sia dal punto di vista qualitativo che quantitativo (censimento dei pozzi e delle sorgenti e dei corsi d'acqua, nonché di tutte le fonti di approvvigionamento idropotabile nel territorio circostante la linea, ricostruzione delle piezometriche e delle caratteristiche idrogeologiche delle falde presenti nei diversi acquiferi);
  - b) ricostruito lo scenario atteso di maggior impatto conseguente alla realizzazione delle diverse opere previste (gallerie, rilevati, viadotti, ecc.), ivi comprese quelle temporanee (cantieri, ecc.);
  - c) individuato l'insieme degli interventi di mitigazione relativi a tale scenario e la relativa fattibilità. Gli interventi di mitigazione dovranno comunque prioritariamente perseguire la massima conservazione possibile della risorsa, sia dal punto di vista qualitativo che quantitativo;
  - d) predisposto il piano degli interventi di emergenza per il rifornimento idrico alle utenze che, alla luce dello scenario peggiore individuato, ne potrebbero rimanere prive; il piano dovrà prevedere i tempi necessari alla sua attuazione e dovrà essere conforme con gli indirizzi forniti dall'Ambito Territoriale coinvolto e dai soggetti gestori interessati;
  - e) predisposto un programma di monitoraggio dell'ambiente idrico, da concordarsi con ARPAT.
- In attesa dell'espletamento delle indagini di cui ai precedenti punti a) e b) e della realizzazione dei programmi di cui ai precedenti punti c), d) ed e), l'eventuale scavo di gallerie dovrà essere



effettuato ricorrendo alle modalità tecniche più cautelative attualmente disponibili, al fine di evitare ogni possibile drenaggio delle risorse idriche eventualmente intercettate.

Altre componenti ambientali

4. Tutte le interferenze della linea ferroviaria con le aree ad alta e media propensione al dissesto devono essere adeguatamente mitigate e monitorate, per la sicurezza della ferrovia e del territorio circostante.

5. Il proponente dovrà garantire preventivamente una viabilità alternativa a tutti gli immobili per i quali la nuova linea ferroviaria e relative opere connesse determineranno l'interruzione o comunque l'impraticabilità delle strade attualmente esistenti.

**B. IMPATTI IN FASE DI COSTRUZIONE**

Terre e rocce di scavo, fanghi

6. Per la gestione dei materiali prodotti dai cantieri per l'esecuzione delle opere previste dal progetto (in particolare: terre e rocce di scavo, fanghi), il proponente dovrà dare attuazione al Regolamento Regionale approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 32/R del 17.7.2001 ed al "Documento di approfondimento dei profili giuridici amministrativi e tecnici della gestione dei materiali prodotti dai cantieri per l'esecuzione della tratta Bologna-Firenze del treno Alta velocità" predisposto da Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Regione Toscana, ARPAT e Provincia di Firenze, in data 1e 3 agosto 2001, allegato al presente parere quale parte integrante e sostanziale dello stesso (Allegato A).

Fattore di impatto "aree di cantiere"

7. Il proponente dovrà adottare tecniche per la riduzione della produzione o la propagazione di polveri, quali: bagnatura delle piste di servizio non pavimentate in conglomerato cementizio o bituminoso; lavaggio degli autocarri in uscita dal cantiere e dalle aree di approvvigionamento e conferimento dei materiali; bagnatura e copertura con teloni del materiale trasportato dagli autocarri; bagnatura dei cumuli di materiale nelle aree di cantiere; inerbimento dei cumuli di materiale in cantiere, se destinato ad essere stoccato per oltre un anno; asfaltatura dei percorsi di raccordo delle aree di cantiere, con la viabilità pubblica; pulizia delle strade pubbliche utilizzate, con la frequenza e le modalità che si renderanno necessarie a minimizzare il problema; messa a dimora di barriere vegetali. Le bagnature non devono provocare fenomeni di inquinamento delle acque, dovuto a dispersione o dilavamento incontrollati.

Con le modalità tecniche da concordarsi con ARPAT, il proponente dovrà effettuare il monitoraggio delle polveri sospese presso i recettori sensibili più prossimi alle aree di cantiere. I dati di monitoraggio saranno inviati tempestivamente al Comune territorialmente interessato, all'ARPAT ed all'Azienda Sanitaria.

8. Il proponente dovrà mettere in atto gli accorgimenti elencati di seguito, al fine di tutelare l'ambiente idrico, tenuto anche conto che la piovosità della zona eccede i valori a cui comunemente si fa riferimento ed in particolare:

- regimazione idraulica volta ad intercettare le acque di ruscellamento superficiale e ad allontanarle dalle aree di cantiere in modo controllato;
- trattamento delle acque reflue derivanti dai cantieri e dall'esecuzione delle opere previste dal progetto con l'attivazione di tutte le forme possibili di riutilizzo delle stesse, al fine di minimizzare i consumi ed il volume degli scarichi; trattamento e smaltimento dei fanghi di

nuw  
GSAK



# *Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio*

- *depurazione; acquisizione dell'autorizzazione per tutti gli scarichi. Nel caso di smaltimento con rete fognaria si dovrà preventivamente verificare la sostenibilità del nuovo carico da parte della rete e dell'impianto di depurazione a servizio della stessa, provvedendo agli eventuali adeguamenti;*
- *stoccaggio e smaltimento, presso impianti autorizzati, delle acque e dei fanghi oleosi o comunque contaminati con idrocarburi;*
- *nelle aree a maggior rischio di sversamento accidentale di idrocarburi (quali le zone di rifornimento di carburanti e lubrificanti ai mezzi operativi), realizzazione di interventi di impermeabilizzazione e contenimento di eventuali liquidi sversati;*
- *qualora siano utilizzati oli disarmanti, adoperare prodotti biodegradabili e atossici. Le acque da essi contaminate dovranno essere raccolte e avviate al trattamento, mentre lo smarino contaminato dovrà essere separato dal restante ed avviato ad idoneo smaltimento;*
- *nelle aree di deposito di carburanti e lubrificanti, realizzazione di vasca di contenimento opportunamente dimensionata;*
- *le aree di deposito degli idrocarburi e dei materiali contaminati da idrocarburi devono essere collocate in posizione di sicurezza in relazione ad esondazioni con tempo di ritorno duecentennale, a movimenti franosi, ed al ruscellamento superficiale;*
- *nel caso di sversamento accidentale nel suolo di materiali inquinanti, sarà necessario procedere alla bonifica;*
- *il proponente, nell'esecuzione dei lavori in alveo, dovrà adottare modalità e periodo di lavorazione che minimizzino l'impatto sulla qualità dei corpi idrici superficiali.*

*Con frequenze e modalità tecniche da concordare con il Dipartimento ARPAT, il proponente dovrà effettuare il monitoraggio della qualità delle acque superficiali e sotterranee in prossimità dei cantieri. I dati di monitoraggio saranno inviati tempestivamente al Comune territorialmente interessato, al Servizio Provinciale competente in materia di qualità delle acque, all'ARPAT ed all'Azienda Sanitaria.*

*9. Il proponente, nella fase di realizzazione delle aree di cantiere, dovrà provvedere ad accantonare il terreno vegetale in cumuli di dimensioni tali da non comprometterne le caratteristiche fisiche, chimiche e biologiche, in modo da poterlo poi utilizzare nelle opere di recupero ambientale delle stesse aree di cantiere.*

*10. Durante l'esecuzione dei lavori dovrà essere salvaguardata la maggior parte possibile della vegetazione arborea e di elementi del paesaggio quali siepi e filari; ove possibile, si dovrà prevedere la ceduzione delle piante in luogo dell'asportazione. Le varietà autoctone della vegetazione arboreo-arbustiva dovranno essere trapiantate in apposito piantoncio per poi poter essere messe a dimora alla fine dei lavori.*

*11. Nella fase costruttiva, si richiama la necessità di rispettare i limiti stabiliti per le emissioni sonore dal D.M. 14.11.1997, eventualmente facendo ricorso alla deroga comunale per le attività temporanee, di cui alla Deliberazione Consiglio Regionale (DCR) n. 77 del 22.2.2000, parte terza, punto 3.2. A tal fine, il proponente dovrà effettuare il monitoraggio acustico presso i recettori prossimi all'area di cantiere ed in caso di superamento dei suddetti limiti, dovrà predisporre barriere acustiche provvisorie, da collocare sul perimetro delle aree di cantiere, in corrispondenza dei recettori. Tali barriere potranno anche essere realizzate mediante terrapieni costituiti da*

*Handwritten initials and signatures at the bottom left of the page.*



*materiali inerti stoccati in cantiere; le barriere avranno anche effetti positivi nella riduzione della propagazione delle polveri. I dati di monitoraggio delle emissioni sonore saranno inviati tempestivamente al Comune territorialmente interessato, all'ARPAT ed all'Azienda Sanitaria.*

***Si osserva la necessità che la posizione dei macchinari di cantiere non sia modificata in corso d'opera, rispetto a quanto indicato nella documentazione presentata dal proponente.***

*12. I cantieri, la viabilità di accesso, le opere provvisorie di attraversamento dei corsi d'acqua devono essere realizzati in modo da non peggiorare le condizioni di rischio idraulico, e da non innescare fenomeni di deposito e fenomeni erosivi delle sponde e del fondo del corso d'acqua interessato. Il proponente dovrà documentare, in uno specifico elaborato da presentare all'Autorità idraulica, il rispetto della presente prescrizione.*

*Fattore di impatto "discariche di inerti"*

*13. Per quanto riguarda le discariche di inerti, nell'elaborazione del progetto esecutivo il proponente dovrà tenere presente quanto segue:*

- deve essere osservata una distanza minima di 200 m da sorgenti e pozzi per attingimento idropotabile oppure dovranno osservarsi i limiti delle aree di salvaguardia disposte ai sensi del D.Lgs. 152/99;*
- "Approfondimenti e ottimizzazioni", è situata nelle pertinenze idrauliche del Torrente Taverone: il proponente dovrà dimostrare che il materiale, che vi sarà collocato, è in condizioni di stabilità e che la realizzazione della discarica non determinerà un incremento del rischio idraulico (ad esempio sottraendo aree alla naturale esondazione delle acque). Altrimenti il proponente dovrà trovare un'altra localizzazione situata nelle vicinanze, nel rispetto della DCR 230/94, in modo tale che non risulti vanificata la simulazione dei flussi di traffico di cui alla documentazione in data maggio 2001;*
- le discariche non dovranno interessare aree con elementi di interesse naturalistico;*
- dovranno essere salvaguardati esemplari arborei di interesse naturalistico o paesaggistico;*
- dovrà essere curato l'inserimento paesaggistico, evitando profili geometrici e raccordando le forme alla morfologia circostante; dovranno essere adottati accorgimenti per evitare impatti sui corsi d'acqua eventualmente presenti;*
- il proponente dovrà assicurare la regimazione idraulica superficiale e profonda delle aree e la stabilità delle pendici ottenute al termine della coltivazione;*
- al termine di ciascun lotto di coltivazione si dovrà provvedere tempestivamente all'inerbimento tramite l'ausilio di supporti antierosivi (reti, stuoie) ed al successivo recupero ambientale, utilizzando le tecniche di ingegneria naturalistica di cui alla Delibera Consiglio Regionale 155/97;*
- la viabilità di accesso appositamente realizzata, ivi incluse le relative opere d'arte, dovrà essere smantellata al termine dei lavori, a meno che non si renda necessaria per eventuali lavori di manutenzione delle discariche; le superfici interessate andranno recuperate con le modalità di cui al punto precedente;*
- per il ripristino della vegetazione forestale della discarica Pianza non devono essere utilizzati né il pino marittimo né la robinia ma altre latifoglie quali: castagno, cerro, roverella e carpino bianco, con una percentuale di arbusti non inferiore al 20% delle piante messe a dimora (nocciolo, rosa canina, agrifoglio, biancospino, frangola);*

WV  
GSA



# *Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio*

- il proponente dovrà prevedere tecniche per la riduzione della produzione o la propagazione di polveri, quali: bagnatura delle piste di servizio non pavimentate in conglomerato cementizio o bituminoso; lavaggio degli autocarri in uscita dall'area di discarica; bagnatura e copertura con teloni del materiale trasportato dagli autocarri; bagnatura dei cumuli di materiale; asfaltatura dei percorsi di raccordo delle aree di cantiere; pulizia delle strade pubbliche utilizzate, con la frequenza e le modalità che si renderanno necessarie a minimizzare il problema. Le bagnature non devono provocare fenomeni di inquinamento delle acque, dovuto a dispersione o dilavamento incontrollati;
- il proponente dovrà prevedere gli accorgimenti elencati di seguito, al fine di tutelare l'ambiente idrico:
  - regimazione idraulica volta ad intercettare le acque di ruscellamento superficiale e ad allontanarle dalle aree di discarica;
  - raccolta e trattamento in vasche di decantazione e disoleatura delle acque dei piazzali;
  - nel caso di sversamento accidentale nel suolo di materiali inquinanti, sarà necessario procedere alla bonifica.

14. Con frequenza e modalità tecniche da concordare con il Dipartimento ARPAT, il proponente dovrà effettuare il monitoraggio della qualità delle acque superficiali e sotterranee in prossimità delle discariche.

Con le modalità tecniche da concordarsi con ARPAT, il proponente dovrà effettuare il monitoraggio delle polveri sospese presso i recettori sensibili più prossimi alle aree di discarica.

Per il monitoraggio acustico in fase di cantiere si rimanda alla prescrizione n. 11.

I dati di monitoraggio saranno inviati tempestivamente al Comune territorialmente interessato, alla Provincia, all'ARPAT ed all'Azienda Sanitaria.

La Provincia verificherà il rispetto delle prescrizioni impartite al proponente anche in sede di autorizzazione alle discariche, tenuto conto di quanto sopra.

Fattore di impatto "Trasporto materiali"

15. Il proponente, con modalità da concordare con il Dipartimento ARPAT di Massa Carrara, dovrà predisporre stazioni di monitoraggio presso alcuni recettori sensibili posti lungo il tragitto dei mezzi pesanti. In dette stazioni si dovranno prevedere almeno rilievi fonometrici e rilievi delle polveri sospese. I dati di monitoraggio saranno inviati tempestivamente al Comune territorialmente interessato, all'ARPAT ed all'Azienda Sanitaria.

16. Gli innesti della viabilità del cantiere Cerreto con la strada statale (SS) 63, del cantiere Stazione con viabilità locale, e degli altri cantieri con la SS 62, dovranno essere realizzati in modo da non ostacolare la scorrevolezza della circolazione. Inoltre appaiono critiche le situazioni di accesso dei cantieri Fornoli e Civiglia, con innesti in curva della viabilità di cantiere sulla SS 62; si raccomanda di utilizzare corsie protette, semaforizzazioni e soluzioni atte a minimizzare l'impatto della movimentazione dei mezzi pesanti in ingresso/uscita dai cantieri.

Su richiesta del Comune territorialmente interessato, il proponente è tenuto a concordare le modalità di gestione del traffico di cantiere, ivi incluso le limitazioni quantitative, gli eventuali periodi durante i quali il transito dei mezzi pesanti non è consentito, la distribuzione dei transiti durante le ore lavorative ed eventuali percorsi alternativi, la predisposizione di adeguata



segnalatica ed eventualmente postazioni semaforiche provvisorie, al fine di garantire la sicurezza della viabilità percorsa dai mezzi pesanti.

Fattore di impatto "Gallerie"

17. Prima dell'inizio dei lavori, il proponente dovrà assicurarsi che la realizzazione della galleria Frascara sia compatibile con il movimento franoso quiescente, che risulta presente sul versante.

18. Le sospensioni fangose provenienti dagli scavi, ove siano contaminate con idrocarburi, dovranno essere gestite in impianti di depurazione opportunamente dimensionati, oppure smaltite in impianti specificatamente autorizzati. Le acque intercettate dalle gallerie dovranno essere opportunamente monitorate ed eventualmente trattate prima di essere immesse nei corpi idrici superficiali, valutando anche la possibilità di un loro riutilizzo per la realizzazione delle opere.

19. Con frequenza e modalità tecniche da concordare con ARPAT il proponente dovrà effettuare il monitoraggio dei seguenti aspetti:

- qualità delle acque drenate dalle gallerie, anche al fine degli eventuali interventi di trattamento prima dell'allontanamento nei corpi idrici superficiali;
- per le acque di falda, variazione del livello piezometrico nei depositi litoidi oggetto di scavo e rilievi di qualità per controllare la potenziale diffusione in falda di inquinanti legati al processo di scavo e rivestimento delle gallerie;
- livello di vibrazioni indotte dalle attività di scavo delle gallerie sui recettori prossimi alla linea.

I dati di monitoraggio saranno inviati tempestivamente al Comune territorialmente interessato, all'ARPAT ed all'Azienda Sanitaria.

20. Si raccomanda che gli imbocchi delle gallerie siano conformati a becco di flauto.

Fattore di impatto "Attraversamenti dei corsi d'acqua"

21. Nel presente fattore di impatto sono inclusi tutti gli attraversamenti dei corsi d'acqua, sia se effettuati mediante ponte che tramite tombino. Ove si debba procedere alla sistemazione dei corsi d'acqua attraversati dalla linea, si dovrà procedere con tecniche di ingegneria naturalistica, di cui alla DCR 20.5.1997, n. 155, ove tecnicamente possibile.

22. Nella progettazione esecutiva degli attraversamenti dei corsi d'acqua il proponente dovrà tenere conto delle seguenti raccomandazioni:

- la presenza delle pile dei ponti in alveo contrasta con la Delibera Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino 53/99 e pertanto il proponente dovrà rivedere il progetto per evitare la presenza di pile in alveo;
- le luci dei ponti dovranno essere dimensionate in modo da permettere il passaggio degli alberi trasportati dalle piene, al fine di evitare sia i rischi di esondazione sia la necessità di periodici tagli della vegetazione lungo gli alvei posti a monte del ponte;
- per quanto riguarda il ponte sul Torrente Taverone, il proponente dovrà effettuare una specifica verifica idraulica, sulla base della quale dovranno essere definite le opere necessarie per un inserimento in sicurezza del ponte (occorre almeno ridurre il numero delle pile in alveo);
- il ponte sul Torrente Civiglia determinerà notevoli effetti di erosione localizzata e pertanto è necessaria almeno la riduzione del numero di pile in alveo, le quali dovranno essere meglio indirizzate nella direzione della corrente;

Wlw  
GSP



# *Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio*

- ove si dimostrasse tecnicamente irrinunciabile la presenza di pile in alveo, la realizzazione di tali strutture dovrà tenere conto, oltre che degli aspetti idraulici, anche di quelli di stabilità della sponde, qualora venga cambiata la dinamica fluviale;
- il viadotto Cerreto e tutti gli interventi relativi non devono interferire con le aree a media e alta propensione al dissesto, né con la dinamica fluviale.

23. Il proponente, nell'esecuzione dei lavori in alveo, dovrà adottare modalità e periodo di lavorazione che minimizzino l'impatto sulla qualità dei corpi idrici superficiali.

24. Per motivi paesaggistici, deve essere conservato il ponte storico sul Rio Fornoli, appartenente all'originario tracciato della S.S. 62 della Cisa.

#### Fattore di impatto "Tratti in rilevato"

25. Per la stazione di Aulla il progetto deve garantire il rispetto della DCR 230/94 e della DCR 12/00, ottemperando al meglio alle disposizioni relative all'impermeabilizzazione del suolo, anche come mitigazione dell'impatto dell'opera. Inoltre l'intervento e le relative opere di mitigazione non dovranno costituire elemento di disturbo al regime idrogeologico esistente, né tanto meno dovranno andare ad aggravare le situazioni di disequilibrio gravitativo esistenti, ma anzi dovranno tendere a risolverle. La nuova inalveazione del Fosso Rovinello deve prevedere tracciato e sezioni naturaliformi, con anse, pozze, raschi e riqualificazione vegetazionale.

26. Tratto di linea in località Chiesaccia: dovrà essere messo in atto un sistema di monitoraggio del versante ai fini della verifica dell'efficacia delle opere di mitigazione previste (drenaggi) e tale da dare indicazioni sugli ulteriori interventi che si rendessero necessari.

27. Per tutti i rilevati ferroviari previsti dovranno essere realizzati sottoattraversamenti per la fauna selvatica; le dimensioni e la spaziatura di dette opere dovranno essere concordate con la Provincia.

### **C. IMPATTI IN FASE DI ESERCIZIO E MANUTENZIONE**

#### Fattore di impatto "Emissioni acustiche"

28. La convalida del modello di calcolo usato non è sufficientemente supportata dal numero limitato di misurazioni effettuate, anche in considerazione delle differenze tra il materiale rotabile su cui è basato il modello e quello che effettivamente sarà utilizzato sulla tratta. L'errore che ci si può attendere nell'applicazione del modello alla situazione post operam, può quindi essere maggiore di quanto non ipotizzato dal progetto, rendendo critiche le valutazioni sulle opere di mitigazione e quindi non adeguati i relativi interventi.

Al fine di ovviare alla carenza della documentazione prodotta, si prescrive che venga fatta una verifica del posizionamento, dimensionamento e caratterizzazione delle barriere acustiche e degli altri sistemi di mitigazione acustica, secondo le seguenti modalità:

- effettuazione di campagne di misure di almeno 24 ore in corrispondenza di alcuni recettori posti in fascia A e di alcuni dei recettori posti in fascia B del tratto in esame, lungo la linea ferroviaria attuale, al fine di caratterizzare il clima acustico ante operam (il numero e la collocazione di detti recettori dovranno essere concordati con il locale Dipartimento ARPAT);
- convalida del modello di calcolo scelto con l'attuale tracciato e traffico, facendo un confronto tra i dati rilevati secondo quanto stabilito al punto precedente e la simulazione tramite modello della situazione ante-operam;



- modifica dei dati di input del modello, utilizzando i dati relativi al nuovo tracciato ferroviario, e caratterizzazione dei nuovi convogli con i massimi carichi prevedibili sulla linea;
- generazione di una nuova fase di calcolo del modello che identifichi i recettori più significativamente esposti, rispetto al nuovo tracciato, presso i quali dovranno essere effettuate le verifiche dell'efficacia dei sistemi di abbattimento ipotizzati e realizzati.

Il proponente dovrà pertanto rivalutare gli interventi di mitigazione, alla luce di quanto sopra e tenuto conto della metodologia di valutazione stabilita dal D.M. 29.11.2000.

Questa ulteriore documentazione dovrà essere resa prima della conclusione del procedimento autorizzativo delle opere.

Fattore di impatto "Produzione di vibrazioni"

29. Il proponente, dopo l'entrata in esercizio della nuova linea, dovrà effettuare il monitoraggio delle vibrazioni, prodotte dal passaggio dei convogli ferroviari, presso alcuni recettori prossimi alla linea. Le modalità tecniche e l'articolazione temporale del monitoraggio dovranno essere concordati con il Dipartimento ARPAT. I dati di monitoraggio saranno inviati tempestivamente al Comune territorialmente interessato, all'ARPAT ed all'Azienda Sanitaria.

Fattore di impatto "Emissione radiazioni"

30. Nelle aree circostanti la sottostazione elettrica della stazione di Aulla e l'elettrodotto a 132 kV di collegamento con la sottostazione ENEL di Rovinello, in relazione alla L.R. 51/99 ed al Regolamento Regionale 9/00, non devono verificarsi valori dell'intensità di induzione magnetica superiori a  $0,2 \mu T$  presso i fabbricati per i quali è prevista la presenza della popolazione per almeno quattro ore al giorno. Tale valore limite di induzione magnetica è da riferire al 95° percentile dell'intensità di corrente. Successivamente all'entrata in esercizio della linea, il proponente dovrà effettuare il monitoraggio dell'intensità di induzione magnetica e dell'intensità di campo elettrico, una volta all'anno. Le modalità tecniche di tale monitoraggio dovranno essere concordate con ARPAT. I risultati del monitoraggio saranno tempestivamente comunicati al Comune di Aulla, all'ARPAT ed all'Azienda Sanitaria.

**D. IMPATTI IN FASE DI RECUPERO DEI CANTIERI E DI DISMISSIONE DELLA VECCHIA LINEA FERROVIARIA**

Fattore di impatto "Recupero cantieri"

31. Successivamente all'entrata in funzione della linea in progetto, si dovrà procedere alla dismissione della vecchia linea ed alla demolizione del rilevato, almeno nei seguenti tratti:

- zona di Chiesaccia (progressive 17+412÷18+243), onde evitare una doppia interruzione morfologica del versante. La difesa dall'erosione fluviale del rilevato della nuova linea dovrà essere garantita, in assenza del rilevato della vecchia linea, con opere di ingegneria naturalistica di cui alla DCR 155/97, ove tecnicamente possibile;
- raccordo Garfagnana: dovranno anche essere demoliti i due ponti sul Torrente Aulella e le relative spalle. Si dovrà procedere al recupero vegetazionale delle fasce ripariali mediante tecniche di ingegneria naturalistica di cui alla DCR 155/77.

Si raccomanda inoltre di procedere allo smantellamento ed al recupero ambientale del vecchio cantiere Aulella, utilizzato per la realizzazione della galleria Serena.

32. Nella fase di recupero delle aree già utilizzate come cantieri, il proponente dovrà inoltre attenersi alle seguenti indicazioni:

WV  
GSA



# *Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio*

- *procedere preliminarmente alla verifica di situazioni d'inquinamento del suolo ed alla eventuale necessità di bonifiche, da attuarsi ai sensi del D.Lgs. 22/97 e del D.M. 471/99;*
- *smantellare ed asportare ogni manufatto realizzato nell'area di cantiere, asportare ogni tipo di rifiuto prodotto;*
- *smantellare la viabilità di accesso e tutte le opere d'arte, con particolare riferimento agli attraversamenti e tombamenti provvisori dei corsi d'acqua;*
- *trattare mediante scasso ed erpicatura il terreno compattato;*
- *riportare il terreno vegetale, precedentemente accantonato;*
- *ricostituire il reticolo idrografico minore;*
- *ripristinare la vegetazione originariamente presente, anche mediante le tecniche di cui alla DCR 155/97, con particolare attenzione al recupero delle fasce di vegetazione ripariale dei corsi d'acqua.*
- *in tutti i casi in cui sia prevista la ricostituzione di aree boscate o siepi si prescrive la predisposizione di un programma almeno quinquennale di cure colturali;*
- *in considerazione del fatto che le opere vengono eseguite all'interno della Zona Ripopolamento e Cattura "Fiume Magra", istituita ai sensi della L.R. 3/94, il proponente dovrà concordare con la Provincia le necessarie misure di mitigazione degli impatti causati alla fauna selvatica;*
- *per la ricostituzione dei prati stabili dovranno essere utilizzati miscugli di specie erbacee indicate per il pascolo della fauna selvatica; per la ricostituzione delle siepi preesistenti, nel caso siano presenti varietà endemiche, dovranno essere utilizzati i trapianti precedentemente posti in piantonao;*
- *per il ripristino della vegetazione forestale del cantiere Fornoli non devono essere utilizzati né il pino marittimo né la robinia ma altre latifoglie quali: castagno, cerro, roverella e carpino bianco, con una percentuale di arbusti non inferiore al 20% delle piante messe a dimora (nocciolo, rosa canina, agrifoglio, biancospino, frangola);*
- *per il ripristino vegetazionale del cantiere Cerreto evitare la messa a dimora del pino marittimo e impiegare: farnia, roverella, orniello e ciliegio.*

*Il controllo sul rispetto della presente prescrizione è affidato alla Provincia di Massa Carrara.*

## **E. OSSERVAZIONI RELATIVE ALLA TRATTA DI FUTURA REALIZZAZIONE CHIESACCIA-PONTREMOLI**

*33. La campagna vibrazionale effettuata dal proponente non è sufficiente a garantire la stabilità delle strutture del Castello di Malnido e del Campanile della Chiesa di San Nicolò; pertanto, nell'ambito dello studio di impatto, dovranno essere approfondite le ricerche ed eventualmente previsti idonei interventi murari di consolidamento.*

*34. Il tracciato della linea dovrà rimanere esterno all'alveo ed alle pertinenze idrauliche del Fiume Magra, evitando così il doppio attraversamento del corso d'acqua.*

## **F. COMPITI DI MONITORAGGIO E DI CONTROLLO**

*35. In tutti i casi in cui è stata indicata la possibilità di usufruire della deroga per le emissioni sonore da attività temporanee, prevista dalla DCR 77/00, si raccomanda il raggiungimento di un accordo preliminare tra i quattro Comuni interessati, che garantisca l'omogeneità di applicazione della deroga e l'utilizzazione di criteri differenti, in relazione all'applicazione della suddetta*



*deroga, per i cantieri effettivamente temporanei (fino a 20 giorni di durata) e per quelli di notevole durata.*

*36. I monitoraggi ambientali, nei casi indicati in precedenza, saranno realizzati a cura del proponente, concordandone con ARPAT le modalità operative, la frequenza, i metodi di analisi ed i tempi di esecuzione. In tutti i casi in cui sono previste attività di monitoraggio, dovrà essere effettuato anche il monitoraggio ante operam.*

*In analogia con quanto già istituito per opere infrastrutturali che interessano il territorio regionale (T.A.V., terza corsia della A1, variante autostradale di valico, sottoattraversamento ferroviario del nodo fiorentino), si ritiene opportuno proporre l'attivazione di un Osservatorio Ambientale, attraverso la sottoscrizione di un accordo procedimentale tra le Amministrazioni interessate e il proponente dell'opera, che ne stabilisca compiti e finalità;*

**CONSIDERATO** il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/ST/407/8729 del 24 luglio 2001, pervenuto in data 30 luglio 2001, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

*nel merito la Soprintendenza per i B.A.A.A.S. di Pisa, con nota prot. n. 5099 del 15/06/2001, qui pervenuta in data 09/07/2001 ed acquisita agli atti di questa Direzione Generale con prot. n. ST/407/6649/2001, esaminata la documentazione integrativa prodotta dalla Soc.tà Italferr S.p.A. e trasmessa con nota prot. DGT/168/2001 del 05/06/2001, ha espresso parere favorevole all'intervento con prescrizioni.*

*Inoltre la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana - Firenze, con nota prot. n. 15175 del 13/07/2001, qui pervenuta in data 13/07/2001 ed acquisita agli atti con prot. n. ST/407/7260/2001, ha espresso parere favorevole con prescrizioni all'esecuzione delle opere in argomento ed altresì comunicato di aver predisposto il controllo delle opere già avviate.*

*Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto; visto la documentazione integrativa trasmessa dall'Italferr S.p.A. con nota DGT/142/2001 del 08/05/2001, qui pervenuta in data 29/05/2001 ed acquisita agli atti con prot. n. ST/407/1778/2001, visto la nota prot. n. SI.AM/242 del 24/04/2001, con la quale la Soc. Italferr ha ripubblicato il progetto in questione ottemperando alle indicazioni date dal Ministero dell'Ambiente - Servizio VIA con la nota 3593/VIA/A.0.13.G. del 20 marzo 2001, Considerato che con nota ministeriale prot. n. ST/1011 17983 del 10 agosto 2000 questo Ministero ha autorizzato la realizzazione di un medesimo intervento; Visto i pareri espressi dalle Soprintendenze sopracitate, ritiene di poter esprimere parere favorevole alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale relativa al progetto del raddoppio della tratta Aulla - Chiesaccia della linea ferroviaria Parma - La Spezia, a condizione che vengano rispettate tutte le seguenti condizioni:*

- 1. Che siano comunicate, almeno venti giorni di anticipo, la data di inizio delle lavorazioni successive, al fine di programmare sopralluoghi ispettivi e procedere con il controllo dei lavori di movimento terra, compresa la realizzazione di piste di servizio;*
- 2. Che qualora si dovessero verificare, durante i lavori, scoperte archeologiche fortuite, è fatto obbligo, ai sensi del TU. di cui al DL. vo del 29/10/1999 n. 149 e della legge 689/1981, Titolo HO - muove discipline delle sanzioni - degli artt. 822, 823 e specialmente 826 del Codice*

*mm  
G.B.A.R.*



# *Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio*

Civile, nonché dell'art. 733 del Codice Penale, di sospendere i lavori e avvertire immediatamente questa la Soprintendenza o la Stazione dei carabinieri competente per territorio;

3. Che su tutta la linea sia comunque garantita una particolare attenzione al perseguimento di un'immagine compiuta di simmetria o almeno di regolarità in tutti gli elementi di progetto delle strutture portanti delle linea ferrata, nella messa in opera dei pannelli fonoassorbenti e dei pali dell'elettrificazione e ancor più nei punti critici di innesto di viadotti e gallerie lungo il tracciato (rispetto del "ritmo" dei moduli, configurazione particolare e definita degli elementi seriali all'inizio ed alla fine delle successioni, sottolineatura visiva dei "nodi" di cerniera, adattamento delle strutture all'orografia etc.);
4. Che nelle aree di cantierizzazione previste (in particolare l'area della "Chiesaccia") sia garantita la conservazione delle piante di particolare pregio individuate in progetto e che si provveda quanto prima alla piantumazione di adeguate essenze arbustive autoctone per la creazione di siepi naturali sui perimetri esterni degli spiazzi di lavorazione;
5. Che per tutte le coloriture previste nei viadotti, ponti, cavalcavia ed in genere tutte le strutture di scavalco delle altre infrastrutture o degli elementi naturali si ottimizzi la corrispondenza tra elementi progettati e materiali realizzati procedendo con campionature cromatiche preliminari (da sottoporre in corso d'opera a verifica da parte dei funzionari della Soprintendenza B.A.A.A.S. di Pisa) che traggano origine dall'analisi dei colori dei contesti naturali esistenti all'intorno delle opere;
- " 6. Che analogo lavoro di verifica con le ipotesi di progetto venga effettuato a idonee cadenze temporali (1, 2 e 5 anni) per le schermature a verde nei punti di contatto con gli abitati, gli edifici isolati ed i contesti maggiormente esposti alla fruizione (strade di maggior percorrenza, prossimità di emergenze architettoniche, lungofiume etc.);
7. Che eventuali varianti di progetto siano risottoposte alla valutazione delle Soprintendenze sopracitate e di questa Direzione Generale;

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che sinteticamente si riportano;

#### **Città di Aulla (MS):**

- viste le criticità ambientali del quartiere Gobetti di Aulla e dell'ambito fluviale dell'Aulella, si ritiene più indicato il congiungimento della nuova stazione di Aulla con la linea proveniente da Lucca mediante un'opera in sotterraneo conformemente al tracciato più a monte della "alternative-3" così come indicato sulla tavola G1.4 "Raccordo Garfagnana studio delle alternative";
- in località Caprioglia si è manifestato l'inizio di un accentuato movimento franoso che interessa la sede stradale dell'unica via di comunicazione per la frazione. Tale frana minaccia anche la sottostante area di proprietà delle Ferrovie dello Stato lungo la Linea Parma-La Spezia;

#### **Comune di Villafranca in Lunigiana (MS):**

- chiede di riconsiderare la soluzione di una galleria artificiale di raccordo tra le due gallerie del Grotto e Chiesaccia, in alternativa al rilevato previsto. La realizzazione dovrà essere progettata,

*M...*  
*GBAR*



controllata e realizzata con la massima attenzione rivolta alla minimizzazione degli impatti in ogni fase, in particolare nell'ecoripristino finale;

**Comunità Montana della Lunigiana - Fivizzano (MS):**

- l'apertura delle cave di Filattiera per il reperimento del materiale necessario alla realizzazione dell'opera ferroviaria hanno creato forte dissenso tra la popolazione. Si ritiene indispensabile un approfondimento delle problematiche che muova dalla considerazione che le finalità di messa in sicurezza idraulica del fiume Magra non debbano essere necessariamente condizionate dalla necessità di reperimento di materiale per la costruzione della tratta ferroviaria;

**Comune di Licciana Nardi (MS) e Città di Aulla (MS):**

- il ponte sul fiume Taverone presenta un impatto ambientale di notevole portata. Le numerose pile da costruirsi in alveo potrebbero provocare l'innalzamento del livello del fiume, con conseguente pericolo per gli abitanti della zona, tanto che potrebbe essere richiesto, dagli organi competenti, un innalzamento del muro esistente che costeggia la S.S. 665 del Lagastrello, al fine di contenere le eventuali piene in caso di alluvioni;

deve essere posta particolare attenzione alla colorazione del manufatto, al sistema antirumore ed alla garanzia dell'incolumità degli abitanti nel malaugurato caso di alluvione;

**Comune di Filattiera (MS):**

- la seduta del Nucleo di Valutazione per la cava di prestito di Filattiera deve essere sospesa in quanto l'iter del progetto, per la destinazione finale dell'area, è chiaramente in contrasto con le disposizioni di cui ai commi da 1 a 10 dell'art. 18 legge 183/1989;

**RITENUTO** di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

**E S P R I M E**

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla linea ferroviaria Parma-La Spezia tratta Aulla-Chiesaccia da realizzarsi nei Comuni di Aulla e Villafranca Bagnone (MS) presentata dalla Società ITALFERR S.p.A. a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) gli interventi di mitigazione proposti nello studio di impatto ambientale fanno parte integrante del Progetto Esecutivo;
- b) l'attraversamento del torrente Taverone dovrà essere adeguato architettonicamente (tenendo conto delle indicazioni del Comune di Licciana Nardi) e secondo quanto previsto dalle prescrizioni del Ministero per i beni e le attività culturali;
- c) si dovrà concordare con la Regione Toscana le modalità di coltivazione e sistemazione della discarica Chiesaccia, in armonia con i piani ed i progetti dell'Autorità di Bacino in merito alla realizzazione della cassa di espansione prevista nella stessa località;
- d) dovrà essere data attuazione, come misura di compensazione e per rendere ambientalmente omogenea l'intera linea Pontremolese, alle misure di mitigazione acustica previste nello studio di impatto ambientale per le tratte già realizzate (S. Stefano di Magra-Aulla e Berceto-Solignano);

*Handwritten initials: MB, GSA*



# *Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio*

- e) dovrà essere adottata la massima cautela nella progettazione della tratta Chiesaccia – Pontremoli per quel che riguarda gli aspetti legati alle vibrazioni, soprattutto per il tratto indicato nella prescrizione della Regione Toscana al n. 33. Si raccomanda, inoltre, di sviluppare il tracciato al di fuori dell'ambito fluviale, come ad esempio in quello presentato negli approfondimenti e come indicato anche dalla Regione Toscana;
- f) si concorda con la Regione Toscana, circa l'istituzione di un Osservatorio Ambientale, considerata la delicatezza degli ambiti attraversati dalla linea;
- g) con riferimento al sito di approvvigionamento localizzato in corrispondenza dell'area denominata Filattiera, valutato il beneficio ambientale complessivo laddove il prelievo sia finalizzato anche alla realizzazione di una delle casse di espansione fluviale previste dalla pianificazione per la sicurezza idraulica; si raccomanda di concertare con l'Autorità di Bacino le modalità di prelievo ed esecuzione delle opere, al fine di garantire la migliore efficacia del presidio idraulico anche in relazione a tutti i presidi individuati dall'Autorità stessa.
- h) nella definizione dei progetti di riuso o di smantellamento dei manufatti del tronco di linea attuale che viene dismesso, si rilevi sistematicamente la presenza e le caratteristiche qualitative delle varie opere civili risalenti all'originario progetto ottocentesco (o comunque storiche) e quindi si verifichi, con le Autorità competenti alla tutela del Patrimonio Storico, l'opportunità della loro conservazione;
- i) si ritiene, infine, conseguentemente alle considerazioni sulla importanza della linea come fattore di incremento dell'efficienza del trasporto merci nel collegamento tra la portualità dell'alto Tirreno e l'area padana e il nord est europeo, che si dovrà dare priorità alla progettazione ed attuazione dell'intero Itinerario Pontremolese, compresa la tratta di valico Pontremoli-Berceto, inquadrandola nell'ottica del corridoio Tirreno - Brennero;
- l) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Toscana e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse; per quanto riguarda le prescrizioni della Regione Toscana, sono da ottemperare tutte quelle riguardanti la tratta in oggetto; ad eccezione della prescrizione 2 relativa al raccordo Garfagnana;

## ESPRIME

giudizio interlocutorio negativo circa la compatibilità ambientale sul progetto del raccordo Garfagnana;

- si dovranno studiare e presentare ulteriori varianti, in considerazione della delicatezza dell'ambito attraversato e degli impatti generati dal doppio attraversamento dell'Aulella, del passaggio in diagonale dell'ambito fluviale e della posizione dell'imbocco della Galleria Frascara. Dovrà essere esplorata, presso l'Autorità Militare, la possibilità di realizzare ipotesi di tracciato quale quella, ad esempio, proposta e denominata la "alternativa 3", che appare meno impattante sull'ambiente naturale. L'attuazione della prescrizione di cui al numero 31 della Regione Toscana, punto 2 relativa alla demolizione dei ponti sul torrente Aulella, dovrà essere resa contestuale alla realizzazione del Raccordo Garfagnana, dopo che sarà stata esperita la procedura di VIA;

## DISPONE

- che la procedura di approvazione del progetto del raccordo Garfagnana ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione della nuova domanda ed alla successiva pronuncia da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio di concerto con il Ministro per i beni culturali ed ambientali;
- che la eventuale nuova domanda di pronuncia sia corredata da:
  - la documentazione integrata degli elaborati di progetto e dello studio di impatto già inoltrata;
  - la documentazione attestante l'avvenuta pubblicazione ai sensi dell' art. 5 comma 1, del D.P.C.M. n. 377/88, secondo le modalità previste dalla circolare del Ministero dell'ambiente dell'11 agosto 1989;
  - la dichiarazione giurata ai sensi dell'art. 2 comma 3, del D.P.C.M. 27 dicembre 1989 relativa alle allegazioni prodotte;
  - la sintesi non tecnica complessiva rielaborata tenendo conto delle modifiche ed integrazioni intervenute;
- che gli atti siano presentati nel numero di copie indicato nel primo comma del citato art. 2 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e siano altresì depositati per la consultazione del pubblico negli appositi uffici regionali della Regione Toscana;
- che il presente provvedimento sia comunicato alla Società ITALFERR S.p.A., al Ministero dei trasporti e infrastrutture, Gabinetto e alla Regione Toscana, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art.5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 28 GEN. 2002

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**

**IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**



SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE

La presente copia fotostatica composta di n° 9 fogli è conforme al suo originale.

Roma, li. 28/1/2002

*Chi  
LABAR*

*JS*