

REGIONE
TOSCANA



ARPAT

Agenzia regionale
per la protezione ambientale
della Toscana

**PIANI DI CONTENIMENTO E ABBATTIMENTO DEL
RUMORE PRESENTATI ALLA REGIONE TOSCANA
DAI GESTORI DI RETI DI INFRASTRUTTURE
STRADALI DI INTERESSE NAZIONALE O DI PIÙ
REGIONI AI SENSI DEL DM 29/11/2000: RISULTATI
DELL'ISTRUTTORIA TECNICA E INDIVIDUAZIONE
DELLE PRIORITÀ DI INTERVENTO**

Febbraio 2010

Direzione Generale delle Politiche Territoriali e Ambientali
Settore - Tutela dall'inquinamento elettromagnetico ed Acustico e Radioattività ambientale

Con il contributo di:

Regione Toscana, Giunta Regionale, Direzione generale delle Politiche territoriali e Ambientali, Settore Tutela dall'Inquinamento Elettromagnetico ed Acustico e Radioattività Ambientale

ARPAT, Direzione Generale, Settore Tecnico Promozione e Produzione delle Attività e dei Servizi (STePPAS)

ARPAT, Dipartimento Provinciale di Arezzo

ARPAT, Dipartimento Provinciale di Firenze

ARPAT, Dipartimento Provinciale di Grosseto

ARPAT, Dipartimento Provinciale di Livorno

ARPAT, Dipartimento Provinciale di Lucca

ARPAT, Dipartimento Provinciale di Massa Carrara

ARPAT, Dipartimento Provinciali di Pisa

ARPAT, Dipartimento Provinciali di Pistoia

ARPAT, Dipartimento Provinciali di Prato

ARPAT, Dipartimento Provinciali di Siena

Indice

Premessa

1. Quadro di riferimento normativo

2. ANAS S.p.A.

2.1 Istruttoria tecnica
LOCALITÀ

2.2 Proposta di elenco regionale delle priorità di intervento

3. Autocamionale della Cisa S.p.A.

3.1 Istruttoria tecnica

3.2 Proposta di elenco regionale delle priorità di intervento

4. Autostrade per l'Italia S.p.A.

4.1 Istruttoria tecnica

4.2 Proposta di elenco regionale delle priorità di intervento

5. SALT p.a.

5.1 Istruttoria tecnica

5.2 Proposta di elenco regionale delle priorità di intervento

6. SAT p.a.

6.1 Istruttoria tecnica

6.1 Proposta di elenco regionale delle priorità di intervento

7. Conclusioni

Allegato 1: Tavolo Tecnico Interregionale Inquinamento Acustico, Roma 20/02/2008.

Allegato 2: Presidenza del Consiglio dei Ministri, Conferenza Unificata, Repertorio n. 60/CU del 29 ottobre 2009.

Premessa

In Tabella 1 è riportata la situazione, alla data del 31/12/2009, dei piani di contenimento e abbattimento del rumore presentati, ai sensi dell'art. 2, lettera b) del DM 29/11/2000, dai gestori di reti di infrastrutture stradali di interesse nazionale o di più regioni che attraversano il territorio della Regione Toscana: ANAS S.p.A., Autocamionale della Cisa S.p.A., Autostrade per l'Italia S.p.A., SALT p.a. e SAT p.a.. Nella presente relazione, per ognuno dei piani presentati, sono riportati i risultati dell'istruttoria tecnica effettuata dalla competente struttura della Giunta Regionale con il supporto tecnico dell'ARPAT.

In tutti i casi riportati l'istruttoria tecnica si è svolta su due livelli: un livello regionale e un livello nazionale.

A livello regionale sono state considerate le osservazioni sui piani ricevute dai Comuni toscani interessati e, ove presenti, le segnalazioni di disturbo pervenute da parte degli abitanti delle aree prospicienti le relative infrastrutture.

A livello nazionale l'istruttoria tiene conto di quanto concordato in sede di tavolo tecnico interregionale inquinamento acustico in data 20 Febbraio 2008 (Allegato 1), dei verbali delle riunioni tecniche concordate in data 22 Aprile 2008 con il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) e convocate dalla Regione Calabria, in quanto Regione capofila per le materie ambientali, con lo scopo di effettuare un primo esame della documentazione presentata dai singoli gestori da parte dello stesso MATTM, nonché dell'intervenuta Intesa in sede di Conferenza Unificata, n. rep. 60/CU del 29/10/2009 (Allegato 2), che fissa scadenze e modalità operative per l'approvazione di massima dei piani, stabilendo nel 01/01/2014¹ il termine di programmazione degli interventi di un primo stralcio degli stessi.

Per ognuno dei piani presentati, nel rispetto dell'Intesa citata, viene individuato l'elenco delle priorità degli interventi di risanamento acustico, al fine della loro approvazione ai sensi di quanto stabilito dall'art. 2, comma 3 della L.R. 89/98 che recita: *“Il Consiglio regionale approva, anche per stralci, piani pluriennali per il contenimento delle emissioni sonore prodotte per lo svolgimento di servizi pubblici essenziali quali linee ferroviarie, metropolitane, autostrade e strade statali, regionali e provinciali; nell'individuazione delle priorità degli interventi previsti da tali piani sono privilegiati i comuni che abbiano approvato i piani di classificazione acustica di cui all'art. 4.”*

L'elenco, una volta approvato, costituirà la base per l'Intesa in sede di Conferenza Unificata di approvazione dei piani di cui all'art. 5, comma 2 del DM 29/11/2000.

¹ La data del 01/01/2014 è stata fissata al fine di rendere congruenti le scadenze dei piani ex DM 29/11/2000 con quelle dei piani d'azione degli assi stradali principali fissate dal d.lgs. 194/2005 di recepimento della direttiva 2002/49/CE sul rumore ambientale.

GESTORE	PIANO DI RISANAMENTO		NOTE
	PRIMA FASE: CONOSCITIVA	SECONDA FASE: PRIORITÀ INTERVENTI	
ANAS S.p.A.	(*)	11/12/2008 (°)	
Autocamionale della Cisa S.p.A.	21/08/2006	26/11/2007 (integrazioni: 16/06/2009)	Convenzione con ARPAT per la fase conoscitiva nell'ambito di un protocollo d'intesa con la Regione Toscana
Autostrade per l'Italia S.p.A.	-	13/06/2007 (integrazioni: 20/02/2009)	Procedura di VIA delle tratte dell'Autostrada A1: 1) Variante di Valico, Sasso Marconi - Barberino M.lo (La Quercia - Aglio): avvio 13.3.2001, parere Regione DGR n. 421 del 3.4.2001, decreto Min.: DEC/VIA n. 6068 del 4.5.2001; 2) Terza corsia FI nord - FI sud: avvio: 20.10.1998, parere regione: DGR n. 442 del 19.4.1999, decreto Min.: DEC/VIA n. 3914 del 7.9.1999; 3) Terza Corsia Barberino FI nord: avvio: 27.7.2004, parere regione: DGR n. 827 del 6.1.2006, decreto Min.: DEC/VIA n. 897 del 19.11.2007; 4) Terza Corsia FI Sud - Incisa V.no: avvio 31.7.2005, parere regione: DGR n. 536 del 14.07.2008, decreto Min.: DEC/VIA n. 1717 del 17.12.2008.
SALT p.a.	16/03/2006	28/11/2007 (integrazioni: 01/04/2009)	Procedura di VIA per il potenziamento a tre corsie della tratta dell'Autostrada A12 dal confine regionale a Viareggio completata con DEC/VIA 10/01/2008
SAT p.a.	-	25/06/2007 (integrazioni: 03/06/2009)	Per il tratto dell'autostrada A12 di competenza (Livorno – Rosignano M.mo)

(*) Sono disponibili presso ARPAT i risultati parziali della fase conoscitiva dei tratti di strade statali a quattro corsie acquisiti nell'ambito di uno specifico Protocollo d'Intesa tra Regione Toscana e ANAS siglato nel 1999.

(°) Piano stralcio 2009-2011.

Tabella 1 DM 29/11/2000, art. 2, lettera b): quadro aggiornato al 31/12/2009 dei piani di contenimento e abbattimento del rumore presentati dai gestori di infrastrutture stradali di interesse nazionale o di più regioni che interessano la Regione Toscana.

1. Quadro di riferimento normativo

Ai sensi dell'art. 2 del Decreto del Ministro dell'Ambiente del 29 novembre 2000² (nel seguito indicato come DM 29/11/2000), il gestore di una rete di infrastrutture lineari di interesse locale, regionale, nazionale o che interessi più Regioni, entro 18 mesi dalla data di entrata in vigore del decreto (e cioè entro il 5 agosto 2002), deve individuare le aree dove è stimato o rilevato il superamento dei limiti previsti e trasmettere i dati relativi ai Comuni interessati e alla Regione. Entro i successivi 18 mesi (cioè entro il 5 febbraio 2004) lo stesso gestore deve presentare ai Comuni, alla Regione e al Ministero dell'Ambiente il piano di contenimento e abbattimento del rumore con l'individuazione degli interventi di bonifica necessari e delle relative modalità di realizzazione, l'indicazione dei tempi di esecuzione, dei costi previsti e del grado di priorità di ciascuno intervento. Nel caso delle infrastrutture stradali per effetto del ritardo nella emanazione del regolamento di attuazione della legge quadro concernete le ampiezze delle fasce di rispetto e i valori dei relativi limiti, intervenuta con DPR 30/03/2004, n. 142³, i due periodi di 18 mesi di cui sopra, prendono avvio dalla data di entrata in vigore di quest'ultimo e quindi dalla data del 1 Giugno 2004, data della sua pubblicazione.

Gli obiettivi di risanamento previsti dal piano devono essere conseguiti entro 15 anni dalla data di espressione della Regione o dalla data di presentazione del piano qualora la Regione non abbia emanato provvedimenti che prevedano la procedura di espressione per le infrastrutture di interesse nazionale o di più regioni.

L'attività di risanamento deve conseguire, all'interno delle rispettive fasce di pertinenza il rispetto dei valori limite stabiliti nel DPR 30/03/2004, n. 142 (Tabella 2).

All'esterno le singole infrastrutture concorrono invece al raggiungimento dei limiti stabiliti dai piani comunale di classificazione acustica (PCCA) dei comuni interessati.

In via prioritaria l'attività pluriennale di risanamento dovrà essere attuata all'interno dell'intera fascia di pertinenza acustica per quanto riguarda scuole, ospedali, case di cura e case di riposo e, per quanto riguarda gli altri ricettori, all'interno della fascia più vicina all'infrastruttura. All'esterno della fascia più vicina all'infrastruttura, le rimanenti attività di risanamento dovranno essere armonizzate con i piani comunali di risanamento acustico.

Ai sensi dell'art. 4, comma 2 del DM 29/11/2000 il rumore immesso nelle aree in cui si sovrappongono le fasce di pertinenza di più infrastrutture di trasporto, non deve superare complessivamente il maggiore fra i valori limite di immissione previsti per le singole infrastrutture (principio della "concorsualità", come definito nell'Allegato 4 del decreto).

Fermo restando quanto stabilito dal DPR 142/2004⁴, il DM 29/11/2000 stabilisce all'art. 2, comma 3 i contenuti del piano e nell'Allegato 1 definisce i criteri per il calcolo dell'*Indice di priorità (P)* dei singoli interventi di risanamento all'interno e all'esterno delle fasce di pertinenza.

² "Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore", G.U. n. 285 del 06/12/2000.

³ "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447" G.U. n. 127 del 01/06/2004.

⁴ Il DPR 142/2004 all'art. 5, comma 3, stabilisce che: "*In via prioritaria l'attività pluriennale di risanamento dovrà essere attuata all'interno dell'intera fascia di pertinenza acustica per quanto riguarda scuole, ospedali, case di cura e di riposo e, per quanto riguarda, tutti gli altri ricettori, all'interno della fascia più vicina all'infrastruttura*".

TIPO DI STRADA (secondo codice della strada)	SOTTOTIPI A FINI ACUSTICI (secondo Norme CNR 1980 e direttive PUT)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	Scuole*, ospedali, case di cura e di riposo		Altri ricettori	
			Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)	Notturno dB(A)
A - autostrada		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
B - extraurbana principale		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
C - extraurbana secondaria	C _a (strade a carreggiate separate e tipo IV CNR 1980)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
	C _b (tutte le altre strade extraurbane secondarie)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		50 (fascia B)			65	55
D - urbana di scorrimento	D _a (strade a carreggiate separate e interquartiere)	100	50	40	70	60
	D _b (tutte le altre strade urbane di scorrimento)	100	50	40	65	55
E - urbana di quartiere		30	definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al D.P.C.M. in data 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6, comma 1, lettera a), della legge n. 447 del 1995.			
F - locale		30				

* per le scuole vale il solo limite diurno

Tabella 2 DPR 30/03/2004, n. 142: limiti assoluti di immissione relativi alle infrastrutture stradali esistenti.

Più in particolare il piano deve contenere:

- l'individuazione degli interventi e le relative modalità di realizzazione;
- l'indicazione delle eventuali altre infrastrutture dei trasporti concorrenti all'immissione nelle aree in cui si abbia il superamento dei limiti;
- l'indicazione dei tempi di esecuzione e dei costi previsti per ciascun intervento;
- il grado di priorità di esecuzione di ciascun intervento;
- le motivazioni per eventuali interventi ai ricettori.

Per quanto riguarda il calcolo delle priorità, la procedura definita dal decreto consiste nel suddividere l'area da risanare, indicata con A, in aree più piccole, A_i, per le quali individuare il valore del limite di immissione L*_{i zona}, se l'area i-esima cade all'esterno delle fasce di rispetto o di pertinenza, o L*_{i fascia} se ricade all'interno di una o più fasce e determinare, in accordo con i decreti attuativi della Legge 447/95, il corrispondente livello continuo equivalente L_i generato dalle singole infrastrutture nell'area i-esima nel periodo di riferimento. Il valore L_i attribuito ad ogni singolo

edificio è quello valutato nel punto di maggiore criticità della facciata più esposta. Ai fini del risanamento il valore L_i dovrà avere, all'interno dell'area A_i una variabilità inferiore ai 3 dB, il valore centrale dell'intervallo è poi impiegato nella formula per il calcolo dell'indice di priorità P di intervento nell'area A :

$$P = \bullet R_i(L_i - L^*_i)$$

dove R_i rappresenta:

- per gli ospedali, le case di cura e di riposo, il numero totale dei posti letto moltiplicato per il fattore 4;
- per le scuole, il numero totale degli alunni moltiplicato per il fattore 3;
- per gli altri ricettori, il prodotto della superficie A_i per l'indice statistico più aggiornato.

Ai sensi dell'art. 3, comma 2 del decreto, nel caso delle infrastrutture di interesse nazionale o di più Regioni devono essere stabiliti ordini di priorità anche a livello regionale che possono essere modificati dalle Regioni previa intesa con i Comuni interessati (art. 3, comma 3).

La Regione, nel caso di più gestori concorrenti in sede di definizione dell'ordine di priorità di cui sopra tiene conto delle esigenze di esecuzione congiunta degli interventi (art. 3, comma 4).

Il Ministero dell'Ambiente, d'intesa con la Conferenza Unificata, approva i piani relativi alle infrastrutture di interesse nazionale o di più Regioni e provvede, sempre d'intesa con la Conferenza Unificata, alla ripartizione degli accantonamenti e degli oneri su base regionale (art. 5, comma 2).

Le tipologie di intervento di risanamento devono infine seguire l'ordine di priorità indicato dall'art. 5 comma 3 del DM 29/11/2000:

- a) interventi diretti sulla sorgente rumorosa;
- b) lungo la via di propagazione del rumore dalla sorgente al ricettore;
- c) direttamente sul ricettore.

2. ANAS S.p.A.

ANAS S.p.A. in data 11/12/2008 ha presentato lo stralcio 2009-2011 del piano di contenimento e abbattimento del rumore per le strade di competenza e, in data 04/08/2009, informazioni integrative sulle procedure applicate nella sua stesura. Il piano copre solo una parte dei circa 900 km di strade statali presenti sul territorio della Regione Toscana. Più in particolare sono state considerate le tratte stradali con flussi di traffico maggiori di 4 milioni di veicoli/anno:

- RA03 = raccordo autostradale Siena-Firenze;
- SS1 = Via Aurelia;
- SS12 = strada statale dell'Abetone e del Brennero;
- SS67 = strada statale Tosco Romagnola.

I comuni della Regione Toscana interessati dallo stralcio sono indicati in Tabella 3. Nella stessa tabella oltre alla popolazione del comune è indicato anche lo stato di approvazione del PCCA, alla data del 31/12/2009.

Il piano stralcio, pur avendo un carattere transitorio in quanto sarà aggiornato ed integralmente rivisto al completamento del piano definitivo previsto da ANAS per la fine del 2011, consente di avviare le attività di risanamento acustico, nel rispetto di quanto stabilito dal DM 29/11/2000. Gli interventi per la mitigazione delle criticità individuate dal piano sono riepilogate nella Tabella 4 ordinati per ordine decrescente di priorità.

Il numero d'ordine di esecuzione nella terza colonna della tabella è quello che deriva dall'ordine complessivo su tutte le Regioni interessate. Il piano è stato elaborato sulla base delle valutazioni eseguite per la mappatura acustica strategica di cui al d.lgs. 194/2005. Gli interventi proposti, in assenza di informazioni territoriali di dettaglio, hanno riguardato esclusivamente interventi alla sorgente, ossia pavimentazioni antirumore. Le priorità sono state calcolate sulla base del numero di persone esposte, senza tenere conto dei ricettori sensibili, adottando dei criteri di efficacia ed efficienza (effettiva riduzione dei livelli di rumore al di sotto dei limiti e costo degli interventi).

COMUNE	PROVINCIA	ABITANTI	PCCA
San Casciano in Val di Pesa	FI	14.610	approvato
Impruneta	FI	16.169	approvato
Bibbona	LI	3.017	approvato
Collesalveti	LI	15.866	approvato
Viareggio	LU	58.180	approvato
Pisa	PI	85.379	approvato
San Giuliano Terme	PI	30.330	approvato
Vecchiano	PI	11.413	approvato
TOTALE REGIONE	-	234.964	-

PCCA = Piano Comunale di Classificazione Acustica ai sensi dell'art. 4 della lr. 89/98.

Nota: in azzurro sono evidenziati i Comuni che hanno trasmesso osservazioni/comunicazioni sul piano

Tabella 3 ANAS S.p.A., piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000, stralcio 2009-2011: Comuni interessati e stato di approvazione dei PCCA.

IDENTIFICATIVO INTERVENTO	IDP(*)	ORDINE DI ESECUZIONE(°)	STRADA	PROGRESSIVE		COMUNE	LOCALITÀ	COSTO (€)	ANNO DI ATTUAZIONE
				da	a				
AC_09_2	3249	7	RA03	53+800	55+600	Impruneta	Tavarnuzze	585.900,00	2009
AC_09_5	1508	54	SS1	320+800	322+000	Collesalveti, Pisa	Stagno	206.136,00	2010
AC_09_7	1311	55	SS1	342+000	343+000	San Giuliano Terme Vecchiano	Migliarino	171.780,00	2010
AC_09_8	765	60	SS1	350+3000	351+100	Vecchiano Viareggio	Torre del Lago	274.848,00	2010
AC_09_6	1194	95	SS1	338+400	340+400	San Giuliano Terme	Madonna dell'Acqua	343.560,00	2011
AC_09_9	114	108	SS1	354+800	355+100	Viareggio	Viareggio Sud	34.748,00	2011
AC_09_4	63	112	SS1	274+200	274+800	Bibbona	La California	77.908,32	2011
AC_09_10	32	116	SS12	6+800	7+000	San Giuliano Terme	-	18.096,48	2011
AC_09_1	32	117	RA03	47+300	47+600	San Casciano in Val di Pesa	-	32.922,00	2011
AC_09_3	8	127	SS1	270+900	272+000	Bibbona	Marina di Bibbona	142.831,92	2011
TOTALE REGIONE								1.888.731,36	

(*) IDP = Indice Di Priorità

(°) graduatoria nazionale

Nota: tutti gli interventi consistono nella stesura di una pavimentazione drenante singolo o doppio strato con caratteristiche fonoassorbenti

Tabella 4 ANAS S.p.A., piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000, stralcio 2009-2011: elenco priorità proposto.

Nel piano stralcio ANAS da anche atto degli interventi realizzati tra il 2001 e il 2007 per una spesa complessiva di €2.784.068,19.

Si ricorda in proposito che nel 1999 ANAS aveva sottoscritto un protocollo d'intesa con Regione Toscana e ARPAT per una prima indagine conoscitiva dello stato dell'inquinamento acustico in prossimità della rete stradale di competenza⁵. Nell'ambito di tale protocollo erano state individuate una serie di aree critiche su cui intervenire in via prioritaria in attesa della individuazione dei limiti per la rumorosità stradale, intervenuta con il DPR 142/2004 e la conseguente necessità di predisposizione del piano di contenimento e abbattimento del rumore normata dal DM 29/11/2000. Non tutti gli interventi individuati nell'ambito del protocollo con Deliberazione della GR n. 780/2001 sono stati realizzati.

2.1 Istruttoria tecnica

A differenza di quanto avvenuto nel caso degli altri piani l'istruttoria tecnica riguardante lo stralcio 2009-2011 del piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000 presentato da ANAS è stata espletata solo a livello regionale, con il supporto tecnico dell'ARPAT. Non è stato invece convocato nessun incontro a livello nazionale per l'istruttoria tecnica preliminare concordata con il MATTM e richiamata nell'Intesa in Conferenza Unificata del 29/10/2009.

⁵ Nell'ambito del protocollo ANAS e ARPAT hanno sottoscritto tre successive Convenzioni (Decreti D.G. ARPAT n. 562/99, n. 9/2001 e n. 191/2002) per il monitoraggio acustico delle strade statali presenti sul territorio regionale, l'ultima delle quali specificatamente dedicate alle tratte a due corsie per senso di marcia.

Con nota del 24/09/2009 il Settore Tutela dall’Inquinamento Elettromagnetico ed Acustico e Radioattività Ambientale ha provveduto a richiedere a tutti i comuni interessati le proprie osservazioni sul piano. I soli Comuni di Impruneta e San Casciano in Val di Pesa hanno risposto e le loro osservazioni sono sintetizzate in Tabella 5.

In Tabella 6 è riportato l’elenco degli esposti presentati alla Regione Toscana che riguardano la rete stradale di ANAS. L’elenco si riferisce all’intero territorio regionale e non solo alle tratte oggetto del piano stralcio.

COMUNE	PROV.	OSSERVAZIONI COMUNE	OSSERVAZIONI ARPAT
Impruneta	FI	Il Comune concorda con la criticità evidenziata dal piano ANAS per il tratto del raccordo autostradale Siena-Firenze tra il centro urbano di Tavarnuzze e loc. Scopeti ma ritiene che la nuova pavimentazione non sia sufficiente a garantire il rispetto dei limiti. Tra l’altro, le modifiche dei flussi di traffico indotte dal potenziamento dell’autostrada A1 in corso, potrebbero determinare un peggioramento della situazione attuale. Il Comune richiede anche il completamento di tratti di barriere esistenti: 1. a Tavarnuzze, ove la barriera esistente risulta interrotta sul lato sinistro fra il km 54,970 e il km 55,100 (130 m in corrispondenza del sottopasso su via Torricella); 2. in loc. Scopeti ove è richiesto un piccolo ampliamento della barriera esistente (a sud rispetto alla galleria Vallombrosa), sul lato sinistro, in direzione >Siena dal km 54,110.	Citato dal Comune e integrato nel testo del paragrafo 2.1 “Istruttoria tecnica”.
San Casciano in Val di pesa	FI	Il Comune segnala, rigirando un analoga segnalazione ad ANAS, il mancato interessamento negli interventi del piano di alcune aree del territorio (Calzatolo e Montecapri) già oggetto di precedenti segnalazioni.	Integrato nel testo del paragrafo 2.1 “Istruttoria tecnica”.

Tabella 5 ANAS S.p.A., piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000, stralcio 2009-2011: osservazioni.

Sito	Comune	Provincia	Tipologia ricettore	Sorgente rumore
Loc. Osa, Fonteblanda	Orbetello	GR		SS1 Aurelia, tronco Ponte Chiarone km 156+500
Loc. Pratini e Santa Maria di Ripescia	Grosseto	GR		SS1 Aurelia
Via Cassia, Loc. Calzatolo e Via Scopeti	San Casciano in Val di Pesa	FI		SGC FI-SI
-	Siena	SI		Tangenziale Ovest Siena
Intero abitato	Poggibons	SI		SGC FI-SI
Loc. California	Bibbona	LI		SS1 Aurelia

Sito	Comune	Provincia	Tipologia ricettore	Sorgente rumore
Loc. San Pietro in Palazzi e Uscita Cecina Nord	Cecina	LI		SS1 Aurelia
Via Delle Robinie e Via Littorale, Loc. Quercianella	Livorno	LI		SS1 Aurelia
Loc. Il Casone	Bibbona	LI		SS1 Aurelia
Loc. Campo dei Fiori e Loc. Badesse	Monteriggioni	SI		SGC FI-SI
Loc. Pesciatino, Il Terzo, Roselle	Grosseto	GR		SS1 Aurelia
Intero abitato	Pieve Santo Stefano	AR		E45
Via Comparini, Loc. Cotone	Viareggio	LU		SS1 Aurelia
Loc. Pontenuovo	Tavarnelle in Val di Pesa	FI		SGC FI-SI
Loc. Bettolla	Aulla	MS		SS Sarzana-Aulla

Nota: l'elenco si riferisce all'intero territorio regionale e non solo alle tratte stradali oggetto del piano stralcio

Tabella 6 ANAS S.p.A., piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000, stralcio 2009-2011: elenco degli esposti nell'archivio regionale.

Tenendo conto delle osservazioni dei Comuni e degli esposti agli atti, ARPAT e il competente Settore regionale hanno provveduto a una prima verifica del piano.

Dall'istruttoria effettuata è emerso quanto segue:

A. Analisi della metodologia adottata e delle caratteristiche principali del piano:

1. per la definizione delle aree critiche e dei superamenti è stato preso in considerazione il livello continuo equivalente diurno e notturno e i rispettivi limiti nazionali vigenti;
2. il modello di calcolo utilizzato è il NMPB/XPS 31-133, implementato nel software commerciale CADNA/A versione 3.7.124;
3. i livelli di rumore sono stati stimati ad un'altezza di 4 m su una griglia di punti con passo non superiore a 10 m negli agglomerati e non superiore a 30 m in ambito extraurbano e in aree aperte. Nella tabella 2.5 dell'integrazione si parla comunque di una sola griglia con passo 10 m;
4. la localizzazione e il dimensionamento delle aree critiche è stato effettuato relativamente ai superamenti dei limiti notturni;
5. all'interno degli agglomerati le aree critiche sono state individuate in automatico dal software di calcolo;
6. i dati demografici sono ripresi dal censimento ISTAT 2001;
7. sono stati presi in considerazione solo casi semplici;
8. il Piano presentato si riferisce solamente ad assi stradali con flussi di traffico stradale maggiori di 4 milioni di veicoli;
9. la valutazione dei livelli di pressione sonora è stata effettuata impiegando modelli di calcolo semplificati.
10. il superamento dei limiti è stato verificato solo nelle fasce di pertinenza.
11. non è stata considerata la presenza di ricettori sensibili nella fascia di pertinenza dell'infrastruttura;
12. non è stata valutata la concorsualità di sorgenti;

13. i superamenti del limite normativo LAeq,n sono stati suddivisi in 5 fasce a intervalli di 3 dB(A). L'ultima comprende tutti i superamenti maggiori di 12 dB(A);
14. il numero di abitazioni e di abitanti esposti sono stati identificati utilizzando i dati relativi alle sezioni censuarie attraverso la densità abitativa e di popolazione;
15. l'area critica elementare Ai sembra essere definita secondo le indicazioni del DM 29/11/2000;
16. la distribuzione temporale degli interventi si basa sui seguenti criteri (così tratti dalla relazione inviata):
 - § interventi urgenti;
 - § interventi progettati o previsti con budget allocato;
 - § interventi che riguardano aree critiche che possono beneficiare in maniera sostanziale dall'applicazione di misure alla sorgente;
 - § interventi di costo inferiore a € 600.000. Per interventi di costo superiore è opportuna un'approfondita analisi costi-benefici che consenta di valutare l'effettiva efficacia ed efficienza della soluzione ipotizzata. Una serie di alternative alle misure alla sorgente sono consigliabili per individuare l'intervento che meglio si adatta al caso specifico. Gli interventi costosi (evidenziati in rosso) saranno trattati nel piano definitivo;
 - § tutti gli altri interventi secondo il punteggio di priorità assegnato;
17. nei casi in cui la popolazione esposta al superamento dei limiti nelle prime due fasce di entità del superamento dei limiti (vedi punto 13) sia inferiore al 70%, la predisposizione dell'intervento è rimandata al piano definitivo, indipendentemente dal punteggio di priorità.

B. Analisi dei criteri di priorità e del cronoprogramma delle azioni di mitigazione:

La graduatoria è stilata in funzione della distribuzione temporale degli interventi e dei punteggi di priorità assegnati alle aree critiche.

Le azioni di mitigazione indicate nel Piano presentato riguardano prevalentemente la posa in opera di asfalti fonoassorbenti e interventi al ricettore.

I criteri su cui ANAS fonderà la tipologia di intervento e la tempistica nel Piano stralcio e definitivo sono individuati in:

1. efficacia (la capacità di ridurre il rumore presso i ricettori);
2. gravità (livelli di rumore al ricettore);
3. efficienza (il costo delle opere in funzione della riduzione dei livelli di rumore);
4. disponibilità finanziarie;
5. opportunità (interventi da inserire nella programmazione di manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade);
6. necessità di inserire interventi su segnalazione da autorità locali (previa opportuna verifica).

Nel piano stralcio sono considerati solo interventi che soddisfino i criteri di:

- a) opportunità:
 - progettazione già eseguita alla data del 30/06/2008;
 - disponibilità di risorse finanziarie appositamente stanziare;
 - inserimento dell'intervento in un programma più generale di manutenzione ordinaria o straordinaria;
- b) urgenza:
 - cause legali;
 - ordinanze di intervento;
- c) la graduatoria segue la distribuzione temporale degli interventi. A parità di anno di realizzazione hanno la priorità gli interventi con punteggio più alto;

d) il numero di interventi realizzabili ogni anno dipende dal budget disponibile (quota non inferiore al 2,5 % dei fondi complessivamente destinati alla manutenzione).

C. Interventi previsti in Regione Toscana

La programmazione degli interventi (Tabella 4) si basa sulle graduatorie stilate in funzione dei punteggi di priorità assegnati alle aree critiche stimate per il triennio 2009-2011.

Tutti i dieci interventi programmati in Toscana prevedono la sola posa di asfalti fonoassorbenti a singolo o doppio strato nell'arco temporale dal 2009 al 2011.

L'integrazione del Piano secondo le richieste del DM 29/11/2000 avverrà in sede di redazione di stesura del Piano definitivo previsto per la fine del 2011.

D. Criticità

In Tabella 7 sono riassunte le criticità segnalate da ARPAT in relazione ai punti A e B di cui sopra, le corrispondenti osservazioni e le azioni suggerite a conclusione dell'istruttoria tecnica effettuata.

CRITICITÀ	OSSERVAZIONI	AZIONI SUGGERITE
Il Piano è relativo ai soli assi stradali con flussi di traffico annuali superiori a 4 milioni di veicoli	Il DM 29/11/2000 non individua una soglia di traffico per la redazione del Piano di Risanamento. Tale limite non è conforme nemmeno alle prescrizioni del D.Lgs. 194/2005.	<ul style="list-style-type: none"> - Estensione a tutti gli assi stradali di competenza - considerare tutte le strade di competenza indipendentemente dal loro flusso di traffico
L'analisi delle criticità acustiche si basa sui risultati del primo ciclo di mappatura impiegando algoritmi semplificati, come per la prima fase della mappatura ai sensi del D.Lgs. 194/05, e prescinde dalla effettiva distribuzione degli abitanti e delle abitazioni sul territorio, fondandosi sul calcolo della loro densità media all'interno di ciascuna sezione censuaria		Prima della predisposizione degli interventi pianificati nello stralcio, sarà necessaria la verifica preventiva in loco della effettiva presenza di edifici esposti al rumore dell'infrastruttura stradale. Questo al fine di evitare l'effettuazione di risanamenti su tratti stradali privi di edifici residenziali o con scarso numero di recettori esposti a fronte di altri tratti non risanati ma con un consistente numero di abitazioni esposte, appartenenti a sezioni censuarie meno popolate. Allo stesso modo, dovrà essere verificata la presenza in loco di ostacoli alla propagazione (naturali o artificiali quali ad esempio rilevati o muri di cinta interposti fra infrastruttura e recettori) per evitare di risanare ricettori già protetti dall'esposizione sonora da ostacoli già presenti in sito.
Non si forniscono i dati di verifica dei livelli stimati con quelli misurati		
Le mappe acustiche relative agli assi stradali ricadenti al di fuori degli agglomerati con numero di abitanti maggiore di 250.000, sono state calcolate senza il supporto di cartografia di dettaglio, ossia sulla base delle informazioni statistiche fornite da mappe tematiche di uso del suolo e da un modello del terreno DTM a maglia 250 m, senza considerare l'altezza relativa di edifici o altri oggetti schermanti (muri, barriere antirumore), né informazioni concernenti l'altimetria del terreno (curve di livello, punti quota).	Tale procedura può comportare molte incertezze sull'individuazione degli indici di priorità e quindi delle graduatorie, nonché sulla determinazione delle aree.	Prima della predisposizione degli interventi pianificati nello stralcio, sarà necessaria la verifica preventiva in loco della effettiva presenza di edifici esposti al rumore dell'infrastruttura stradale. Questo al fine di evitare l'effettuazione di risanamenti su tratti stradali privi di edifici residenziali o con scarso numero di recettori esposti a fronte di altri tratti non risanati ma con un consistente numero di abitazioni esposte, appartenenti a sezioni censuarie meno popolate. Allo stesso modo, dovrà essere verificata la presenza in loco di ostacoli alla

CRITICITÀ	OSSERVAZIONI	AZIONI SUGGERITE
		propagazione (naturali o artificiali quali ad esempio rilevati o muri di cinta interposti fra infrastruttura e recettori) per evitare di risanare ricettori già protetti dall'esposizione sonora da ostacoli già presenti in sito.
Per la determinazione delle aree critiche, ottenute dal confronto delle mappe di rumore con i limiti vigenti, è stato preso in considerazione il solo periodo notturno, dato che i superamenti maggiori si verificano durante tale periodo.	Non essendo ancora predisposti i decreti di cui all'art.5 del D.Lgs. 194/05, contenenti i criteri di conversione dei valori limite previsti dalla L. 447/95 nei descrittori acustici Lden e Lnight, con cui sono state predisposte le mappature acustiche, ANAS ha adottato una propria procedura di conversione: per tenere conto della componente riflessa dalla facciata del recettore, che deve essere presa in considerazione per una corretta valutazione dell'indicatore nazionale LAeq,n, si aggiungono 3 dB al descrittore Lnight.	
Per il piano di risanamento definitivo, è prevista l'estensione dello stesso a tutta la rete gestita, con la predisposizione di una mappatura acustica di dettaglio.		A tal proposito, si fa presente che, mentre per le mappature acustiche e per le mappe acustiche strategiche i punti di calcolo di esposizione al rumore sono posti ad una quota di $4 \pm 0,2$ m, per la determinazione del contributo specifico dell'infrastruttura al superamento dei limiti di legge ai sensi del D.M. 29/11/00 tale quota di riferimento viene meno, pertanto sarebbe auspicabile che il piano definitivo contenesse la valutazione dei livelli di immissione anche per i recettori posti a quote differenti rispetto a 4 metri dal suolo.
Per ciò che attiene l'elaborazione delle mappe acustiche e delle mappe acustiche strategiche, non sono reperibili descrizioni sull'accuratezza del modello di calcolo (come richiesto all'Allegato 4 del D.Lgs. 194/05): in particolare, non è chiaro se sia stata effettuata una taratura tramite misure in opera almeno nell'ambito degli agglomerati, in cui è presente una rappresentazione di dettaglio dell'ambiente di propagazione.		
Le mappe acustiche e le mappature strategiche di cui al D.Lgs 194/05 possono essere riesaminate e, se necessario, rielaborate almeno ogni 5 anni (art. 3, comma 6),		È da valutare, nell'ambito dei prossimi cicli di mappatura acustica strategica, l'opportunità di estendere la mappatura di dettaglio come quella eseguita per gli agglomerati urbani principali a tutta la rete stradale su cui transitano più di 3.000.000 di veicoli annui, al pari di quanto previsto per la predisposizione del piano di risanamento definitivo
Il Piano di risanamento fornito è privo di mappe acustiche o riferimenti a livelli di rumore misurati o simulati da ANAS.	Non è stato possibile confrontare i dati di inquinamento acustico dovuto al traffico su strade di competenza ANAS a disposizione di ARPAT, con quanto previsto per i siti interessati dal piano stralcio, poiché il piano	
Non vengono considerati: - i recettori sensibili - la concorsualità di sorgenti	Tutto ciò limita in modo sostanziale il campo di azione del Piano di abbattimento previsto ai sensi del DM 29.11.00 e può portare ad elenchi di priorità non effettivi e quindi ad uno spostamento di risorse da interventi in realtà più critici (ma non valutati) verso gli interventi presi in esame ma forse meno critici.	Devono essere: - considerati tutti i recettori sensibili (scuole, ospedali, case di cura) che possono essere influenzati dal rumore proveniente dalle infrastrutture da esaminare; - acquisiti i dati di dettaglio necessari per la valutazione puntuale dei livelli

CRITICITÀ	OSSERVAZIONI	AZIONI SUGGERITE
		<p>sonori immessi in ambiente e la progettazione dei relativi interventi di risanamento acustico</p> <ul style="list-style-type: none"> - vengano graduati gli interventi secondo il criterio dettato dalla normativa vigente, pur tenendo in considerazione fattori quali "efficacia", "efficienza" e "opportunità" (par. 2.3 del piano stralcio) - venga tenuto in conto, solo al momento della individuazione dell'intervento di mitigazione, della eventuale compresenza di altre sorgenti concorsuali al fine di coordinare gli interventi.
Non sono fornite le caratteristiche acustiche delle pavimentazioni (drenanti) fonoassorbenti.	Quindi non è possibile valutarne l'effetto sulla popolazione esposta e sul rispetto dei limiti	

Tabella 7 ANAS S.p.A., piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000, stralcio 2009-2011: criticità, osservazioni e azioni suggerite da ARPAT.

Con riferimento alle informazioni acquisite attraverso le campagne di monitoraggio effettuate nell'ambito del protocollo d'intesa citato, ARPAT rileva la mancanza nel piano stralcio dei siti a più alta priorità a suo tempo individuati (vedi Tabella 8)⁶.

LOCALITÀ	IDP(*)
Livorno Via delle Viole	1660
Viareggio Via Repaci	1621
Poggibonsi	1094
Pistoia	894
Tavarnuzze	677
Donoratico	601
Badesse	378
Rispescia	344
Capalbio	332
Fonteblanda	324
Viareggio Via dei Salici	323
Albinia	320
Tangenziale Siena	138
Torre del Lago	127
Calzaiolo	123
Sansepolcro	115
Sambuca	103
La California	91

⁶ Le valutazioni di ARPAT si riferiscono a limiti: 65 dB(A) diurni e 55 dB(A) notturni, diversi da quelli fissati dal DPR 142/2004 sul rumore stradale in quanto antecedenti alla sua emanazione.

LOCALITÀ	IDP(*)
Valsavignone	90
San Casciano	84
Bargino	84
S.Vincenzo	75
Terme di Firenze	66
Venturina	51
Livorno centro	46
Livorno Via delle Robinie	45
Falciani	45
Maltraverso	20
Montecapri	7
La Colonna	5
Tegoleto	0.5
Acquacalda	0

Nota: in grassetto i siti maggiormente critici (*) IDP = Indice Di Priorità (periodo notturno);

Tabella 8 Indici di priorità relativi al periodo notturno, estratti dalla relazione trasmessa da ARPAT ad ANAS con nota prot. 8015.03/fa/1295/04 del 19/08/2004.

Come si può vedere i dati relativi agli esposti di Tabella 6 sono in buon accordo con le criticità di Tabella 8.

2.2 Proposta di elenco regionale delle priorità di intervento

L'istruttoria tecnica a livello regionale riportata nel paragrafo precedente ha evidenziato le numerose carenze del piano stralcio presentato da ANAS. D'altro canto, il piano stralcio ha, come affermato da ANAS e sopra richiamato, un carattere transitorio e sarà aggiornato ed integralmente rivisto al completamento del piano definitivo previsto per la fine del 2011. Inoltre la sua approvazione consente di avviare immediatamente le attività di risanamento acustico sul territorio regionale. Queste considerazioni possono quindi giustificare le ipotesi e le semplificazioni adottate nel piano e gli errori che ne conseguono sull'ordine delle priorità degli interventi proposto e consentirne l'approvazione.

Al fine di evitare di accentuare i ritardi già accumulati nell'approvazione del piano se ne propone pertanto l'approvazione secondo l'ordine di priorità proposto da ANAS e riportato in Tabella 4, rimandando l'adeguamento dello stesso ai rilievi di ARPAT al piano definitivo in preparazione.

Nel piano di risanamento definitivo le aree critiche inserite nel piano stralcio dovranno essere riesaminate per valutare l'effettiva efficacia degli interventi programmati. L'approvazione del piano stralcio non dovrà, pertanto, escludere l'inserimento di misure di mitigazione aggiuntive, nel caso in cui esse dovessero rendersi necessarie a seguito delle ulteriori indagini.

3. Autocamionale della Cisa S.p.A.

Il piano di contenimento e abbattimento del rumore del tracciato autostradale di competenza dell'Autocamionale della Cisa S.p.A., presentato in data 26/11/2007, copre 101 Km dall'incrocio con l'A1 (comune di Fontevivo – Emilia Romagna), all'incrocio con l'A12 (comune di Santo Stefano Magra – Liguria), attraversando la Regione Toscana in particolare la Provincia di Massa Carrara e quindi interessando 8 Comuni (vedi Tabella 9). Nella stessa tabella oltre alla popolazione del comune è indicato anche lo stato di approvazione del PCCA, alla data del 31/12/2009. Il solo Comune di Licciana Nardi risulta attualmente sprovvisto di PCCA approvato in via definitiva ma non essendo interessato dagli interventi di bonifica questo fatto non comporta conseguenze ai sensi dell'art. 2, comma 3 della L.R. 89/98.

Il quadro conoscitivo delle criticità, per quanto riguarda la Regione Toscana è stato elaborato nell'ambito di un protocollo d'intesa tra Regione e Autocamionale della Cisa stipulato nel 2003. Nell'ambito di tale protocollo l'ARPAT ha effettuato il monitoraggio del clima acustico presente nel corridoio autostradale.

Gli interventi per la mitigazione delle criticità individuate dal piano sono riepilogate nella Tabella 10 ordinati per ordine decrescente di priorità. Il numero d'ordine di esecuzione nella prima colonna della tabella è quello che deriva dall'ordine complessivo sulle tre Regioni interessate. Gli interventi dell'elenco, salvo nei casi in cui sia diversamente indicato, si riferiscono a risanamenti di situazioni critiche presenti in fascia A. La tabella (colonne "Costo" e "Anno"), tiene conto delle integrazioni al piano presentate da Autocamionale della Cisa con nota del 16/06/2009 a seguito di specifica richiesta del MATTM del 11/06/2008, sulla base delle conclusioni della riunione tecnica con le Regioni interessate del 13/05/2008, di cui al paragrafo seguente.

Il primo intervento del piano, indicato con ordine di esecuzione "A", deriva da interventi individuati nell'ambito del sopra citato protocollo.

COMUNE	PROVINCIA	ABITANTI	PCCA
Aulla	MS	10.175	approvato
Filattiera	MS	2.471	approvato
Licciana Nardi	MS	4.884	adottato
Mulazzo	MS	2.564	approvato
Podenzana	MS	1.818	approvato
Pontremoli	MS	8.255	approvato
Tresana	MS	2.055	approvato
Villafranca in Lunigiana	MS	4.594	approvato
TOTALE REGIONE	-	36.816	-

PCCA = Piano Comunale di Classificazione Acustica ai sensi dell'art. 4 della Lr. 89/98.

Nota: in azzurro sono evidenziati i Comuni che hanno trasmesso osservazioni/comunicazioni sul piano, mentre con carattere rosso i Comuni che non hanno ancora approvato in via definitiva il proprio PCCA.

Tabella 9 Autocamionale della Cisa S.p.A., piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000: Comuni interessati e stato di approvazione dei PCCA.

Ordine di esecuzione	Comune	Codice	IDP (°)	Costo (€)	Anno
A	AULLA	IBAN		5.748.000	2009
5	AULLA	BA-TS-24*	374,1	2.992.000	2014
		BA-TN-25*			
		BA-TN-26*			
		BA-TN-27*			
		Tappeto fonass. 96+300-97+725			
		Tappeto fonass. 96+300-97+567			
8	PODENZANA	BA-TS-21*	242,3	2.181.000	2015
		Tappeto fonass.92+542-94+000			
		Tappeto fonass.92+546-94+000			
10	PODENZANA	BA-TN-20*	177,7	1.652.000	2015
14	TRESANA	BA-TS-19*	78,4	1.571.000	2016
		Tappeto fonass.89+000-90+700			
		Tappeto fonass.89+000-90+700			
		ID-TN-23			
15	AULLA	BA-TS-23*	74,5	1.673.000	2016
		ID-TS-26			
		Tappeto fonass.95+200-96+300			
		Tappeto fonass.95+200-96+300			
		ID-TS-25**			
17	PONTREMOLI	BA-TS-05	71,4	649.000	2017
20	MULAZZO	BA-TN-12	61,3	922.000	2017
22	PONTREMOLI	BA-TN-03*	51,3	4.962.000	2018
		BA-TN-04*			
		Tappeto fonass.72+000-76+447			
		Tappeto fonass.72+000-76+552			
		ID-TN-05			
24	PONTREMOLI	BA-TN-02	46,4	2.167.000	2019
		Tappeto fonass. 69+000-72+000			
		Tappeto fonass. 69+000-72+000			
		ID-TN-03**			
		ID-TN-04**			
28	MULAZZO	BA-TS-07*	34	2.538.000	2020
		BA-TS-08*	33,1		
29	MULAZZO	BA-TS-13	30,7	749.000	
30	TRESANA	BA-TN-18	29	1.140.000	
31	PONTREMOLI	ID-TN-01	26,5	84.000	
32	MULAZZO	ID-TS-08	26,2	145.000	
33	TRESANA	ID-TN-22	30,2	1.668.000	
		BA-TS-15*			
		Tappeto fonass.88+617-89+000			
		Tappeto fonass.86+500-89+000			
		ID-TN-23			
35	MULAZZO	BA-TS-09+*	21	2.563.000	
		BA-TS-10*			
38	PODENZANA	BA-TS-28	15,4	1.545.000	2021
		Tappeto fonass.90+700-92+542			
		Tappeto fonass.90+700-92+546			
39	PODENZANA	BA-TS-22*	13,8	1.376.000	
		Tappeto fonass.94+000-95+200			
		Tappeto fonass.94+000-95+200			
40	PONTREMOLI	ID-TN-06	11,9	740.000	
		BA-TS-06			
41	VILLAFRANCA IN LUNIGIANA	ID-TN-21**	11,3	45.000	
46	TRESANA	BA-TS-16*	3,7	1.519.000	

Ordine di esecuzione	Comune	Codice	IDP (°)	Costo (€)	Anno
		BA-TS-17*			
48	MULAZZO	ID-TN-12	2	53.000	
49	VILLAFRANCA IN LUNIGIANA	ID-TS-20	1,9	18.000	
51	MULAZZO	ID-TN-11	0,4	15.000	
53	MULAZZO	BA-TS-14** Tappeto fonass.85+460-86+500		745.000	
54	PONTREMOLI	BA-TS-01** ID-TS-02** Tappeto fonass.67+225-69+000 Tappeto fonass.67+225-69+000		3.252.000	
61	VILLAFRANCA IN LUNIGIANA	ID-TN-13** ID-TN-14** ID-TN-15**		234.000	
63	VILLAFRANCA IN LUNIGIANA	ID-TN-18** ID-TN-19**		97.000	2022
66	VILLAFRANCA IN LUNIGIANA	ID-TN-17** ID-TN-16**		37.000	
67	MULAZZO	ID-TN-09**		69.000	
68	MULAZZO	BA-TS-11**		804.000	
72	MULAZZO	ID-TN-10**		36.000	
74	MULAZZO	ID-TS-07**		10.000	
Totale Regione				43.999.000	2009-2022

(°) IDP = Indice Di Priorità

(*) l'intervento interessa anche la fascia B

(**) l'intervento interessa solo la fascia B

BA = Barriera

ID = Intervento diretto sul ricettore

Nota: in giallo sono evidenziati gli interventi individuati come prioritari nell'ambito del protocollo d'intesa tra Regione Toscana e Autocamionale della Cisa del 2003.

Tabella 10 Autocamionale della Cisa S.p.A., piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000: elenco priorità proposto.

3.1 Istruttoria tecnica

Come riportato in premessa l'istruttoria tecnica del piano presentato da Autocamionale della Cisa si è svolta su due livelli: un livello regionale e un livello nazionale. Per entrambi i livelli ARPAT ha fornito il proprio supporto tecnico alla competente struttura regionale.

Nell'ambito del primo livello con nota del 14/01/2008 il Settore Tutela dall'Inquinamento Elettromagnetico ed Acustico e Radioattività Ambientale ha provveduto a richiedere a tutti i Comuni interessati le proprie osservazioni sul piano. Le osservazioni pervenute sono sintetizzate in Tabella 11.

Per completare l'informazione sulla situazione attuale in Tabella 12 sono richiamati gli esposti pervenuti in Regione da parte di cittadini abitanti in prossimità delle tratte autostradali di competenza di Autocamionale della Cisa.

Tenendo conto delle osservazioni dei Comuni e degli esposti agli atti, ARPAT e il competente Settore regionale hanno provveduto a una prima verifica del piano.

Va rilevato in proposito che, come sopra ricordato, la tratta toscana dell’A15, tra Albiano e il Passo della Cisa, è stata oggetto, di un Protocollo d’Intesa siglato nel Dicembre 2003 fra Regione Toscana e Autocamionale della Cisa.

Contestualmente a tale protocollo è stata siglata fra Autocamionale della Cisa e ARPAT una convenzione volta all’identificazione dei siti critici presenti nel territorio toscano. Nell’ambito di tale convenzione in sei siti ARPAT ha verificato il superamento dei limiti di immissione (Ca’ dei Rossi e Bassone nel Comune di Pontremoli; Stadano e Isola nel Comune di Aulla; Arpiola nel Comune di Mulazzo; Calcinara nel Comune di Podenzana), in altri quattro ha stimato tale superamento (Montello nel Comune di Podenzana; Belvedere, Ponte Teglia e Case Ribolla nel Comune di Pontremoli), in quattro siti ha misurato un valore prossimo al limite (Novegino nel Comune di Podenzana; Groppoli, Ponte Magra e Lusuolo nel Comune di Mulazzo) e, infine, in cinque siti ha stimato un livello prossimo ai valori limite (Barbarasco, Ponte e Nave nel Comune di Tresana; La Cascina e Morana di Sopra nel Comune di Pontremoli).

COMUNE	PROV.	OSSERVAZIONI COMUNE	OSSERVAZIONI ARPAT (Convenzione 2007)
MULAZZO	MS	Dalle indagini ARPAT risulta che la loc. Arpiona e Groppoli presenta un superamento del limite ma tale sito non è ricompreso nel piano presentato. Per altre situazioni Groppoli, Ponte Magra e Lusuolo ci sono valori prossimi al limite consentito quindi da sottoporre a ulteriore verifica.	Integrato nel testo del paragrafo 3.1 “Istruttoria tecnica”
PODENZANA	MS	Il piano presentato prende in considerazione tutte le situazioni critiche del territorio ricomprese in fascia A e B	
TRESANA	MS	Il piano deve prendere in considerazione le aree edificabili già individuate dagli strumenti urbanistici vigenti. Lo studio di impatto acustico deve essere integrato con: <ul style="list-style-type: none"> - Indicazione del modello di calcolo utilizzato; - Indicazione dei dati di input; - Indicazione delle condizioni di propagazione utilizzate; - Bilancio della popolazione esposta prima e dopo la realizzazione degli interventi; - Validazione del modello di simulazione utilizzato per la previsione dei livelli sonori, che verifichi, attraverso il riscontro fra misure fonometriche e risultati del modello simulando, la situazione attuale; - Adozione di livelli sonori obiettivo inferiori di almeno 1 dB(A) rispetto ai limiti utilizzati nello studio; - Invece di interventi diretti sui ricettori, prevedere l’inserimento di ulteriori misure di mitigazione sulla via di propagazione. 	

Tabella 11 Autocamionale della Cisa S.p.A., piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000: osservazioni.

Sito	Comune	Provincia	Tipologia ricettore	Sorgente rumore
Fraz. Scorano	PONTREMOLI	MS		A15
Viadotto La Colla, Fraz. Succisa, Villavecchia	PONTREMOLI	MS		A15
Groppoli di Mulazzo	MULAZZO	MS		A15
Via Calcinara n. 8	PODENZANA	MS		A15
Fraz. Succisa, Villavecchia, Barca	PONTREMOLI	MS		A15
Loc. Albiano Magra	AULLA	MS		A15
Loc. Lusuolo	MULAZZO	MS		A15

Tabella 12 Autocamionale della Cisa S.p.A., piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000: elenco degli esposti nell'archivio regionale.

Dalle conclusioni dell'istruttoria effettuata a livello regionale è emerso quanto segue:

1. il gestore ha provveduto a identificare i ricettori nelle sole fasce di pertinenza A e B, non considerando il territorio esterno;
2. tutti i siti menzionati, con l'eccezione di "Morana di Sopra", sono stati identificati come critici anche nel piano di risanamento presentato da Autocamionale della Cisa, anche se le definizioni del sito proposte non sono sempre coincidenti con quelle usate da ARPAT.;
3. altri siti identificati da ARPAT nel corso della convenzione, ma non caratterizzati da valori prossimi o superiori ai limiti d'immissione, non sono riportati fra i siti del piano (ad es. il sito di località Torretta nel Comune di Mulazzo);
4. si può, tuttavia, ritenere, come desumibile dalle mappe di clima acustico post operam fornite con il piano, che tutti gli edifici identificati dalle indagini ARPAT nell'ambito della convenzione, possano essere risanati dal piano;
5. a tutt'oggi, non sono note ad ARPAT altre situazioni critiche diverse da quelle già considerate nell'ambito della Convenzione con Autostrada della Cisa;
6. dove il gestore ha programmato l'implementazione di pavimentazioni (drenanti) fonoassorbenti, sia per interventi di manutenzione del fondo stradale attuale sia esplicitamente come intervento previsto dal piano, non sono fornite le caratteristiche acustiche della pavimentazione stessa, quindi non è possibile valutarne l'effetto sulla popolazione esposta e sul rispetto dei limiti;
7. per quanto riguarda gli interventi al ricettore non si specificano i dettagli dell'eventuale realizzazione.

Le conclusioni dell'istruttoria regionale riassorbono nella sostanza le osservazioni pervenute da parte dei comuni interessati. I risultati di ulteriori indagini effettuate da ARPAT in data 03/08/2009, in località Lusuolo nel Comune di Mulazzo, a seguito di specifica richiesta del Settore Tutela dell'Inquinamento Elettromagnetico ed Acustico e Radioattività Ambientale conseguente ad un esposto di un abitante della frazione, hanno confermato tali conclusioni.

Nell'ambito dell'istruttoria a livello nazionale, in data 13/05/2009, è stata convocata una prima riunione, presenti tecnici dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), in rappresentanza del MATTM, delle Regioni Emilia-Romagna, Liguria e Toscana e, nel caso di

Toscana ed Emilia-Romagna, delle relative Agenzie Regionali per la Protezione Ambientale. La verifica del piano ha riguardato:

- la presenza nella documentazione dei dati e delle informazioni essenziali e preliminari alla valutazione dei contenuti del piano, così come individuati dal DM 29 novembre 2000 all'articolo 3, comma 2 e all'articolo 2, comma 4 lettera c);
- un primo esame istruttorio dei contenuti di dettaglio relativi al piano degli interventi di risanamento previsti.

In merito al primo punto l'istruttoria ha evidenziato che il piano non riportava l'indicazione dei tempi di esecuzione e dei costi previsti, se pur di massima, per ciascun intervento. Non forniva, inoltre, raggruppamenti per annualità e per Regione dei costi e dei tempi.

In merito al secondo punto sono state rilevate le seguenti carenze:

1. i dati forniti non sono georeferenziati con sistema di riferimento UTM WGS 84 in formato vettoriale;
2. la procedura seguita per la determinazione dei valori del livello di soglia in presenza di sorgenti concorsuali non rispetta quanto richiesto dall'Allegato 4 del DM 29/11/2000 nei casi in cui il ricettore è contenuto in fasce di pertinenza aventi limiti differenti;
3. non viene fornita, ad esclusione della localizzazione dei punti di misura, alcuna ulteriore indicazione sulle misure fonometriche effettuate (tipologia, modalità, risultati, etc.);
4. non risulta essere stato caratterizzato lo spettro medio del rumore;
5. non sono fornite le caratteristiche acustiche delle pavimentazioni fonoassorbenti di cui si ipotizza l'impiego;
6. non sono fornite le motivazioni esaustive e i dettagli degli interventi diretti sui ricettori.

Poiché la carenza delle informazioni di cui al primo punto non permetteva di procedere all'approvazione del piano, il MATTM, salvo restando la necessità di fornire i dati mancanti di cui al secondo punto, anche successivamente alle determinazioni assunte dalla Conferenza Unificata di cui all'art. 5, comma 2 del decreto, con nota del 11/06/2008 ha provveduto a richiedere ad Autocamionale della Cisa di integrare la documentazione presentata.

Il gestore, con nota del 16/06/2009 ha provveduto a comunicare il cronoprogramma degli interventi e la ripartizione dei costi per intervento e per Regione interessata, completando in tale modo i dati e le informazioni ritenute essenziali e preliminari alla valutazione del piano, secondo quanto previsto dal DM 29/11/2000 e in conformità con l'iter approvativo di cui all'Intesa in Conferenza Unificata del 29/10/2009.

Nella riunione del 10/07/2009 l'istruttoria tecnica a livello nazionale si è conclusa con l'ammissibilità del piano di Autocamionale della Cisa alla sua approvazione di massima in Conferenza Unificata.

3.2 Proposta di elenco regionale delle priorità di intervento

Alla luce della documentazione presentata da Autocamionale della Cisa ed esaminata nell'ambito dell'istruttoria tecnica descritta, non sono emerse problematiche rilevanti sull'ordine di priorità proposto dal piano per la Regione Toscana, come riportato in Tabella 10, che quindi si propone di mantenere.

4. Autostrade per l'Italia S.p.A.

Il piano di contenimento e abbattimento del rumore interessa oltre 2850 km di autostrade e riguarda la Regione Toscana per i tratti autostradali A1 (Milano – Napoli) e A11 (Firenze – Pisa), interessando i Comuni delle Province di Arezzo, Firenze, Lucca, Pisa, Pistoia, Prato e Siena di cui in Tabella 13. Nella stessa tabella oltre alla popolazione del comune è indicato anche lo stato di approvazione del PCCA, alla data del 31/12/2009.

COMUNE	PROVINCIA	ABITANTI	PCCA
Arezzo	AR	91.582	approvato
Civitella in Val di Chiana*	AR	8.612	approvato
Foiano della Chiana	AR	8.412	approvato
Laterina	AR	3.432	approvato
Lucignano	AR	3.468	approvato
Marciano della Chiana*	AR	2.757	approvato
Monte San Savino	AR	8.119	approvato
Montevarchi*	AR	22.074	approvato
Pergine Valdarno*	AR	3.111	approvato
San Giovanni Valdarno	AR	16.993	approvato
Terranova Bracciolini*	AR	11.184	approvato
Bagno a Ripoli	FI	25.228	approvato
Barberino di Mugello	FI	9.515	approvato
Calenzano	FI	14.838	approvato
Campi Bisenzio	FI	37.161	approvato
Figline Valdarno*	FI	16.282	approvato
Firenze	FI	352.227	approvato
Firenze* Firenze*	FI	4.809	approvato
Impruneta	FI	14.610	approvato
Incisa in Val d'Arno	FI	5.494	approvato
Reggello	FI	14.138	approvato
Rignano sull'Arno	FI	7.526	approvato
Scandicci	FI	49.837	approvato
Sesto Fiorentino	FI	45.748	approvato
Altopascio*	LU	11.152	approvato
Capannori*	LU	40.699	approvato
Lucca	LU	79.783	approvato
Porcari	LU	7.078	approvato
San Giuliano Terme	PI	30.330	approvato
Vecchiano*	PI	11.413	approvato
Agliana*	PT	14.614	approvato
Buggiano	PT	8.025	approvato
Massa e Cozzile	PT	7.198	approvato
Monsummano Terme*	PT	19.888	approvato
Montecatini Terme*	PT	20.024	approvato
Pieve a Nievole	PT	9.077	approvato
Pistoia	PT	83.936	approvato
Ponte Buggianese*	PT	7.618	approvato
Serravalle Pistoiese	PT	10.147	approvato
Chiesina Uzzanese	PT	3.983	approvato

COMUNE	PROVINCIA	ABITANTI	PCCA
Prato	PO	170.388	approvato
Cetona	SI	2.855	approvato
Chiusi	SI	8.125	approvato
Montepulciano	SI	13.870	approvato
Sinalunga	SI	11.782	approvato
Torrita di Siena*	SI	7.090	approvato
TOTALE REGIONE	-	1.356.232	-

PCCA = Piano Comunale di Classificazione Acustica ai sensi dell'art. 4 della lr. 89/98.

Nota: in azzurro sono evidenziati i comuni che hanno trasmesso osservazioni/comunicazioni sul piano e con "*" i comuni che hanno inviato osservazioni sulla individuazione dei ricettori sensibili.

Tabella 13 Autostrade per l'Italia S.p.A., piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000: Comuni interessati e stato di approvazione dei PCCA.

In Tabella 14 è riportato l'elenco delle priorità proposto da Società Autostrade per l'Italia e allegato alla documentazione trasmessa in data 13/06/2007.

Per quanto riguarda l'individuazione delle criticità e dei relativi interventi di risanamento, la tratta autostradale di competenza viene divisa in macrointerventi, microinterventi e interventi elementari. L'indice di priorità calcolato come previsto dal D.M. 29.11.2000, è relativo ai macrointerventi.

Da notare che i primi due macrointerventi in ordine di priorità, per la regione Toscana, rispettivamente in posizione 15 e 70 nella graduatoria nazionale, corrispondono alla tratta interessata dal potenziamento della A1 e oggetto di procedura di VIA completata (vedi Tabella 1).

ORDINE ESECUZIONE (°)	IDP(*)	PROGRESSIVE		COMUNI	AUTOSTRADA	MACRO INTERVENTO	COSTI (€)	
		da	a				BARRIERE	TOTALE (**)
15	28787	291+500	305+200	Bagno a Ripoli, Impruneta, Scandicci, Firenze	A1	121	3.813.546	8.741.459
70	4784	244+500	281+000	Barberino di Mugello, Calenzano, Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino	A1	118	3.648.825	5.338.417
80	4394	32+700	38+700	Pieve a Nievole, Monsummano Terme, Serravalle Pistoiese,	A11	199	4.507.649	4.950.003
90	4066	332+300	334+700	Terranova Bracciolini, San Giovanni Valdarno	A1	125	3.547.375	3.639.182
102	3723	40+000	44+300	Ponte Buggianese, Buggiano, Massa e Cozzile, Montecatini Terme	A11	201	4.020.590	4.109.558
114	3287	27+500	32+700	Serravalle Pistoiese, Pistoia	A11	198	4.295.851	4.738.327
116	3232	47+500	51+000	Altopascio	A11	203	3.359.444	3.562.741
117	3229	5+500	12+800	Prato, Campi Bisenzio	A11	194	4.112.926	4.487.144
121	3136	60+600	64+600	Lucca, Capannori	A11	205	4.424.344	4.686.516
127	3053	51+000	60+600	Porcari, Capannori, Altopascio	A11	204	3.514.178	3.889.838
134	2925	392+000	400+500	Montepulciano	A1	131	3.953.644	4.843.558

ORDINE ESECUZIONE (°)	IDP(*)	PROGRESSIVE		COMUNI	AUTOSTRADA	MACRO INTERVENTO	COSTI (€)	
		da	a				BARRIERE	TOTALE (**)
143	2728	324+500	332+300	San Giovanni Valdarno, Figline Valdarno, Terranuova Bracciolini, Reggello	A1	124	3.421.084	3.765.958
145	2695	334+700	344+000	Terranuova Bracciolini, Montevarchi, San Giovanni Valdarno	A1	126	3.973.316	4.535.927
152	2556	44+300	47+500	Chiesina Uzzanese, Altopascio, Ponte Buggianese	A11	202	3.835.913	4.053.563
155	2460	38+700	43+700	Massa e Cozzile, Ponte Buggianese, Buggiano, Montecatini Terme, Pieve a Nievole	A11	200	3.480.839	3.679.460
156	2446	12+800	17+400	Prato	A11	195	3.760.600	3.885.582
164	2346	381+800	392+000	Montepulciano, Torrita di Siena, Sinalunga, Foiano della Chiana	A1	130	3.863.015	4.429.313
176	2104	412+000	448+000	Cetona, Chiusi (Sono interessati dall'intervento Comuni della regione Umbria)	A1	133	4.084.617	4.631.285
181	2075	372+300	381+800	Foiano della Chiana, Lucignano, Monte San Savino, Marciano della Chiana	A1	129	4.090.942	4.517.932
183	2067	20+500	27+500	Pistoia, Agliana	A11	197	4.144.606	4.507.154
189	1943	344+000	354+500	Pergine Valdarno, Civitella in Val di Chiana, Laterina, Terranova Bracciolini	A1	127	3.537.252	3.748.814
193	1902	64+600	70+300	Lucca	A11	206	3.042.568	3.541.468
204	1682	305+200	320+350	Bagno a Ripoli, Reggello, Incisa in Val D'Arno	A1	122	3.911.882	4.134.409
209	1636	400+500	412+000	Chiusi, Montepulciano	A1	132	3.627.963	4.347.542
210	1633	232+000	244+500	Firenze (Sono interessati dall'intervento Comuni della regione Emilia Romagna)	A1	117	1.479.402	2.343.837
218	1502	17+400	20+500	Agliana, Prato	A11	196	3.709.312	3.787.295
232	1206	320+350	324+500	Figline Valdarno, Reggello	A1	123	3.645.842	3.701.650
250	980	354+500	372+300	Monte San Savino, Civitella in Val di Chiana, Arezzo	A1	128	4.083.640	4.569.961
270	695	281+000	287+000	Campi Bisenzio, Firenze Sesto Fiorentino	A11	119	3.891.414	4.222.696
272	653	70+300	81+000	Vecchiano, San Giuliano Terme, Lucca	A11	207	3.170.037	3.328.294
300	14	287+000	291+500	Scandicci, Firenze	A1	120	3.404.216	3.453.148
TOTALE REGIONE							115.356.832	132.172.031

(*) IDP = Indice Di Priorità

(°) con riferimento alla graduatoria nazionale

(**) TOTALE = BARRIERE + DIRETTI SUI RICETTORI

Tabella 14 Autostrade per l'Italia S.p.A, piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000: elenco priorità proposto.

4.1 Istruttoria tecnica

Come riportato in premessa l'istruttoria tecnica del piano presentato da Autostrade per l'Italia si è svolta su due livelli: un livello regionale e un livello nazionale. Per entrambi i livelli ARPAT ha fornito il proprio supporto tecnico alla competente struttura regionale.

Nell'ambito del primo livello con due successive note del 27/07/2007 e del 24/09/2007 il Settore Tutela dall'Inquinamento Elettromagnetico ed Acustico e Radioattività Ambientale ha provveduto a richiedere a tutti i comuni interessati le proprie osservazioni sul piano. Le osservazioni pervenute sono sinteticamente riportate in Tabella 15. Nella stessa tabella è riportato anche il parere ARPAT espresso nell'ambito di una specifica Convenzione, in base alla quale è stato affidato ad ARPAT il compito di esaminare il piano di Autostrade per l'Italia con il principale obiettivo di verificare le criticità individuate nel piano per riscontrare che tutte quelle già note ad ARPAT siano state debitamente descritte.

Per completare l'informazione sulla situazione attuale in Tabella 16 sono richiamati gli esposti pervenuti in Regione da parte di cittadini abitanti in prossimità della tratta autostradale di competenza di Autostrade per l'Italia.

COMUNE	PROV.	OSSERVAZIONI COMUNE	OSSERVAZIONI ARPAT (Convenzione 2007)
AREZZO	AR	Rimanda alle osservazioni di ARPAT.	<p>Osservazioni generali: Sono stati individuati 10 superamenti per i quali sono previsti solo interventi passivi, ma nulla si trova in merito nelle successive schede di sintesi. Non specificati criteri per interventi passivi. Non è chiara la tempistica degli interventi per i recettori isolati. Non specificati criteri in base ai quali il gestore individua i soli interventi passivi come possibili. Non considerati come ricettori gli edifici produttivi o commerciali nelle fasce A e B. Schede di sintesi riferite al Comune di Arezzo, riguardano interventi relativi al Comune di Civitella. Alcune numerazioni degli interventi non sono coerenti con le tavole grafiche.</p> <p>Osservazioni tecniche: (Vedi osservazioni tecniche fatte per il Comune di Foiano della Chiana).</p>
FOIANO DELLA CHIANA	AR	<p>Non sono stati considerati come ricettori gli edifici destinati ad attività lavorativa e ricreativa.</p> <p>In relazione al fatto che la fascia limitrofa all'A1 è soggetta a vincolo paesaggistico, sarà necessario , prima dell'inizio dei lavori, acquisire le relative autorizzazioni.</p>	<p>Osservazioni generali: Sono stati individuati 46 superamenti per i quali è prevista l'installazione di barriere di 2, 4 e 5 metri di altezza. Nel Piano mancano le schede di sintesi degli interventi di risanamento elementari e l'elenco dei macrointerventi con il relativo indice di priorità. Per gli edifici che presentano superamento dei limiti anche dopo l'installazione di barriere, viene detto solo che sono previsti interventi passivi, ma non si trova nessun</p>

COMUNE	PROV.	OSSERVAZIONI COMUNE	OSSERVAZIONI ARPAT (Convenzione 2007)
			<p>altro riferimento all'interno del piano, in particolare riguardo l'entità degli interventi. Non specificati criteri in base ai quali il gestore individua i soli interventi passivi come possibili.</p> <p>Non specificati criteri per interventi passivi. Non è chiara la tempistica degli interventi per i recettori isolati.</p> <p>Non considerati come ricettori gli edifici produttivi o commerciali nelle fasce A e B.</p> <p>Osservazioni tecniche:</p> <p>La determinazione planimetrica della facciata più esposta viene effettuata "in base al criterio della minima distanza dal punto medio di ogni parete dall'infrastruttura stradale e dall'angolo solido sotto cui la stessa viene vista dal recettore". Per quanto riguarda il criterio della minima distanza del punto medio, esso potrebbe non essere valido nel caso di edifici parzialmente schermati. Non è invece chiaro il concetto della minima distanza del punto medio dall'angolo solido di cui sopra.</p> <p>Pur essendo la banca dati del modello previsionale (sviluppato sulla base della procedura DISIA), aggiornata tramite specifiche campagne di misure di emissione sonora relativa a varie tipologie di veicoli e diverse tipologie di pavimentazione e pendenza stradale, nella tabella di taratura e verifica della simulazione dei punti di riferimento a pag. 28, sono riportati scostamenti maggiori di - 3 dBA (pur risultando dall'analisi statistica dei dati una sovrastima media di circa 0.3 - 0.4 dBA). La sottostima del livello di immissione introdotta dal modello in tali siti, risulta troppo elevata. In molti modelli di calcolo è possibile forzare l'emissione della sorgente per accordare i valori simulati a quelli misurati nei punti di riferimento e nei punti significativi, in modo da assimilare alla situazione reale le mappature prodotte dall'algoritmo.</p> <p>Per quanto riguarda il metodo di calcolo adottato nelle simulazioni con il modello previsionale, suggerito il metodo ufficiale francese NMPB quale standard di calcolo per il rumore da traffico veicolare.</p> <p>Non è sufficientemente chiaro il criterio di aggregazione dei microinterventi in macrointerventi.</p>
LATERINA	AR	<p>Non ci sono incongruenze da evidenziare. Segnalazione che il R. U., approvato il 14.09.2007, prevede lo sviluppo di una zona residenziale nei pressi dell'autostrada da considerare nel piano (1).</p>	

COMUNE	PROV.	OSSERVAZIONI COMUNE	OSSERVAZIONI ARPAT (Convenzione 2007)
LUCIGNANO	AR	Non ci sono incongruenze da evidenziare. Verifica della Commissione Edilizia sulla compatibilità ambientale.	
PERGINE VALDARNO	AR	Sono stati rilevati tre edifici sensibili, nella frazione di Montalto, di cui il Piano non ha tenuto conto e ne è stata inviata comunicazione alla Società Autostrade per l'Italia (2).	La frazione di Montalto è stata oggetto di molte segnalazioni; per buona parte della frazione l'autostrada è in trincea con edifici a ridosso della stessa, deve essere approfondita l'efficacia del progetto di interventi proposti.
SA GIOVANNI VARDARNO	AR	Non è stato previsto alcun intervento per gli abitati di Badiola e santa Maria. Presenza di edifici residenziali considerati "non abitativi" (2).	
TERRANUOVA BRACCIOLINI	AR	Nel piano sono stati considerati come edifici non abitativi, alcuni edifici che invece lo sono.	
CALENZANO	FI	Richiesta interventi più ampi ed eliminazione di quelli limitati al solo recettore. Proposta posa in opera di asfalti drenanti ed ecodrenanti nel Viadotto Marinella. Segnalazione di un asilo per l'infanzia al limite della fascia B. Non risulta chiaro il criterio con cui viene scelto di effettuare un intervento diretto anziché uno sulla via di propagazione. Chiarimenti sulla tempistica di realizzazione. E' stata rilevata la mancanza della valutazione per l'ampliamento alla terza corsia.	Vedi paragrafo "Istruttoria tecnica"
FIGLINE VALDARNO	FI	Richiesta di prolungamento e completamento di barriera.	Vedi paragrafo "Istruttoria tecnica"
FIRENZE	FI	E' stata rilevata la mancanza della valutazione per l'ampliamento alla terza corsia	Vedi paragrafo "Istruttoria tecnica"
FIRENZUOLA	FI	Non ci sono incongruenze da evidenziare.	Vedi paragrafo "Istruttoria tecnica"
IMPRUNETA	FI	Richiesta di integrare il piano in considerazione l'ampliamento alla terza corsia Richiesta di ampliare la fascia da sottoporre a verifica da 250 metri, a 500 metri.	Vedi paragrafo "Istruttoria tecnica"
INCISA IN VAL D'ARNO	FI	Non risulta chiaro se viene valutato l'ampliamento relativo alla terza corsia. Esistenza di una situazione critica nella frazione di Palazzolo non considerata nel Piano.	Vedi paragrafo "Istruttoria tecnica"
REGGELLO	FI	Sottostimata l'entità degli edifici abitativi che risultano più numerosi rispetto a quelli considerati nel Piano. Non sono stati considerati come ricettori gli edifici destinati ad attività lavorativa. Sottostimata l'entità dei livelli di inquinamento acustico notturno.	Vedi paragrafo "Istruttoria tecnica"

COMUNE	PROV.	OSSERVAZIONI COMUNE	OSSERVAZIONI ARPAT (Convenzione 2007)
RIGNANO SULL' ARNO	FI	Non ci sono incongruenze da evidenziare.	
SCANDICCI	FI	E' stata rilevata la mancanza della valutazione per l' ampliamento alla terza corsia e ne è stata inviata comunicazione alla Società Autostrade per l' Italia (3).	Vedi paragrafo "Istruttoria tecnica"
SESTO FIORENTINO	FI	Non ci sono incongruenze da evidenziare.	Vedi paragrafo "Istruttoria tecnica"
ALTOPASCIO	LU	Non ci sono incongruenze da evidenziare.	
CAPANORI	LU	Non sono stati considerati come ricettori alcuni edifici abitativi. Non è stato segnalato un edificio abitativo "fuori limite". Segnalata la permanenza, per alcuni edifici abitativi della condizione di criticità di fabbricati fuori limite anche dopo gli interventi programmati per il risanamento.	Mancata identificazione di ricettori nei pressi della frazione Toringo.
LUCCA	LU	Non ci sono incongruenze da evidenziare.	
SAN GIULIANO TERE	PI	Vengono confermate le osservazioni di ARPAT.	Non viene previsto il risanamento per un recettore posto ad una distanza dall'autostrada inferiore a quella di un recettore limitrofo per il quale invece è previsto il risanamento (discrepanza nelle modellizzazioni). Chiarimenti in merito alla necessità di altri tipi di intervento (asfalti fonoassorbenti).
VECCHIANO	PI	Richiesto l'aggiornamento della tempistica e rettifica migliorativa della postazione in graduatoria.	
BUGGIANO	PT	Non ci sono incongruenze da evidenziare. Verifica della Commissione Edilizia sulla compatibilità ambientale. Nell'ipotesi di fattibilità del casello autostradale in loc. Vasone, il Piano dovrà adottare gli opportuni accorgimenti.	
MONTECATINI TERME	PT	Non individuato il plesso scolastico della scuola elementare De Amicis, in conseguenza di ciò, non è possibile stabilire se le barriere previste siano state dimensionate tenendo conto di tale plesso.	
PISTOIA	PT	Manca l'indicazione dei tempi di realizzazione per ciascun macrointervento.	
PONTE BUGGIANESE	PT	Richiesta di installazione e prolungamento di barriere in corrispondenza di alcuni siti critici.	
SERRAVALLE PISTOIESE	PT	Tempi di realizzazione dei progetti non adeguati alle necessità.	

COMUNE	PROV.	OSSERVAZIONI COMUNE	OSSERVAZIONI ARPAT (Convenzione 2007)
PRATO	PO	Non ci sono incongruenze da evidenziare.	Non sono conosciute criticità segnalate tramite esposti né tantomeno rivelate di iniziativa. Dopo un esame sommario del materiale relativo alla tratta di A11 (oltre 70 immagini + il materiale generale), per quanto concerne gli interventi previsti questi appaiono notevoli e sostanzialmente adeguati. Non riteniamo di poter effettuare considerazioni generali riguardo il piano.
CETONA	SI	Non ci sono incongruenze da evidenziare.	

- (1) Autostrade per l'Italia ha risposto precisando che gli interventi per il rispetto dei limiti di cui agli art. 4 e 5 del DPR 142/2004, sono a carico del titolare della concessione edilizia o del permesso di costruire se rilasciata dopo giugno 2004.
- (2) Autostrade per l'Italia ha risposto dicendo di aver recepito ed archiviato le informazioni, senza dire che le priorità relative al Comune andranno rivalutate e ricalcolate.
- (3) Autostrade per l'Italia ha risposto dicendo che il progetto di ampliamento alla terza corsia si sovrapporrà al Piano di risanamento.

Tabella 15 Autostrade per l'Italia S.p.A., piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000: osservazioni.

Sito	Comune	Provincia	Tipologia ricettore	Sorgente rumore
Loc. la Chiusa	CALENZANO	FI	centro abitato (>25 case)	A1
Via di Mosciano n. 18	SCANDICCI	FI	casa isolata	A1
Via di Monte Maggiore, 14	CALENZANO	FI	gruppo di case (<25 case)	A1
Loc. Pozzolatico	IMPRUNETA	FI	casa isolata	A1
Via Colleramole, n. 22 Bottai Tavarnuzze	IMPRUNETA	FI	gruppo di case (<25 case)	A1 tratta Firenze Nord - Firenze Sud
Loc. Poderuzzo	CALENZANO	FI		A1 km 265+150 carr. Nord
Via dell'Antella, n. 29	BAGNO A RIPOLI	FI	gruppo di case (<25 case)	A1 Loc. Antella
Via Fibbiana	CAMPI BISENZIO	FI	centro abitato (>25 case)	A11 Firenze- Pisa Nord
Via Montisoni, 35	FIRENZE	FI	centro abitato (>25 case)	A1 in Loc. Antella
Via M. Ficino, 39	SCANDICCI	FI	gruppo di case (<25 case)	A1 in Località Giogoli
Via di San Donato 2238	LUCCA	LU	centro abitato (>25 case)	A11 dal km 73 al km 87
Via Statale Abetone 468 Ripafratta	SAN GIULIANO TERME	PI	casa isolata	A11 Firenze Mare tratto Migliarino Lucca
Loc. Filettole e Comune di Capannori Loc. Toringo	VECCHIANO	PI	centro abitato (>25 case)	Autostrada A11 nel Comune di Vecchiano
via Casale Ducci, n. 9	CHIESINA UZZANESE	PT	casa isolata	A11 presso Chiesina Uzzanese via Casale Ducci
via del Melo, n. 4	PIEVE A NIEVOLE	PT	centro abitato (>25 case)	A11

Sito	Comune	Provincia	Tipologia ricettore	Sorgente rumore
Via Grotta Parlanti, n. 44/B	MONSUMMANO TERME	PT		A11 presso ditta Grotta Parlanti Monsummano T.
Via S. Pantaleo, 39	PISTOIA	PT	gruppo di case (<25 case)	
Via di Bargi, 83	PISTOIA	PT	centro abitato (>25 case)	A11 Pontelungo Pistoia
	CALENZANO	PO	gruppo di case (<25 case)	A1 nel Comune di Calenzano
Strada della Ferrovia, 2	MONTERIGGIONI	SI	centro abitato (>25 case)	Raccordo autostradale Firenze - Siena Comune di Monteriggioni Loc. Badesse

Tabella 16 Autostrade per l'Italia S.p.A., piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000: elenco degli esposti nell'archivio regionale.

Tenendo conto delle osservazioni dei Comuni, e degli esposti agli atti, nell'ambito di uno specifico disciplinare, ARPAT e il competente Settore regionale hanno provveduto a una prima verifica del piano dalla quale è emerso quanto segue:

1. il gestore ha provveduto a identificare i ricettori nelle sole fasce di pertinenza A e B non considerando il territorio esterno;
2. complessivamente comunque sono state analizzate e risanate tutte le situazioni critiche conosciute dall'ARPAT;
3. non è chiaro come il gestore ha proceduto alle aggregazioni, e dato che l'indice delle priorità dipende dalla popolazione esposta, è indispensabile che il gestore fornisca caso per caso, i criteri che ha seguito, e non solo indicazioni a livello generale;
4. nel piano inoltre non è fornito il dettaglio dei tempi degli interventi previsti;
5. in tutti quei casi in cui è prevista l'installazione di pavimentazione (drenante) fonoassorbente, sia per la manutenzione del manto stradale sia come intervento previsto dal Piano, non si riportano le caratteristiche acustiche degli interventi stessi;
6. dove il gestore prevede l'impiego di interventi al ricettore non si specificano i dettagli degli eventuali interventi;
7. i tratti autostradali della Toscana interessati dall'ampliamento alla terza corsia che vanno dal confine regionale a Incisa Valdarno sono stati oggetto di procedura V.I.A completata in tutti i casi.. per tali tratti a pag. 30 della relazione generale, si dice che in ogni caso il progetto presentato viene superato da quelli soggetti alla procedura di V.I.A;
8. manca l'individuazione, caso per caso, delle aree critiche indicate e del limite considerato; in particolare non sono riportate le schede di sintesi di cui a pag. 18 della relazione generale;
9. le aree critiche vengano individuate nell'Allegato D semplicemente indicando con un diverso colore le abitazioni con valore di rumore eccedenti il limite ma non riportando espressamente alcun valore di livello sonoro: non è pertanto possibile effettuare alcuna verifica di confronto anche utilizzando i dati provenienti da misure in possesso di ARPAT. Non avendo a disposizione elaborati e/o schede che riportino i livelli di rumore attraverso isofone o simulazioni puntuali ai diversi ricettori non è possibile effettuare una valutazione delle conclusioni a cui è giunto il gestore dell'infrastruttura;
10. è di primaria importanza che il materiale pervenuto sia integrato con le previsioni progettuali relative sia all'ampliamento con la terza corsia che con la variante di valico. Deve cioè risultare documentato ed espressamente dichiarato che a regime la modellistica del traffico nonché il sistema delle mitigazioni tengono conto in modo integrato di quanto già previsto riguardo a queste due opere;

11. nella tratta Altopascio – Pisa si osserva la mancata identificazione di alcuni ricettori nelle fasce di pertinenza acustica (vedi Comune di Capannori);
12. nella documentazione trasmessa mancano inoltre i dati riguardanti i punti di taratura e verifica del modello di calcolo utilizzato citati nella relazione;
13. sono evidenti alcune discrepanze nella modellizzazione come quella riportata dal comune di San Giuliano Terme riguardante un edificio che non risulta interessato dal superamento dei limiti, pur essendo più vicino all'infrastruttura di un altro adiacente che invece è interessato dal superamento, pur essendo tutti e due complanari rispetto all'infrastruttura
14. per poter giungere a conclusioni univoche e approfondite si rende necessaria un'integrazione delle informazioni fornite; in particolare devono essere rese disponibili le schede di misura con i livelli sonori misurati e/o simulati ante e post operam per ogni singolo ricettore (elaborato "Sintesi del modello di calcolo") e per ogni comune nella Regione Toscana in modo da poter calcolare l'indice di priorità dei singoli interventi.

Nell'ambito dell'istruttoria a livello nazionale, svoltasi in parallelo a quella regionale di cui sopra, il MATTM a seguito della valutazione del piano presentato da Autostrade per l'Italia in data 13/07/2007, in coordinamento con le Regioni interessate (tenendo conto delle indicazioni di cui al documento interregionale in Allegato 2) e con il supporto tecnico dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), con nota del 21/02/2008, in prima istanza e, successivamente, con nota del 10/11/2008, ha provveduto a richiedere una integrazione della documentazione allegata al piano. Tra le altre cose il MATTM ha chiesto ad Autostrade per l'Italia "l'individuazione dei tempi di esecuzione e dei costi previsti, se pur di massima per ciascun intervento".

In risposta alla richiesta del MATTM, Autostrade per l'Italia ha provveduto con note del 21/05/2008 e 07/07/2008 e, da ultimo, con nota del 20/02/2009, fornendo le integrazioni richieste e rendendole disponibili anche a tutte le Regioni interessate⁷.

L'Allegato 4 della documentazione trasmessa in data 20/02/2009, riprodotto integralmente come Tabella 17 della presente relazione, riporta il cronoprogramma degli interventi proposto da Autostrade per l'Italia per il quinquennio 2009-2013 per tutto il territorio nazionale. L'unico intervento che riguarda la Regione Toscana è il macrointervento identificato con il numero 118, in posizione 70 della graduatoria nazionale e seconda di quella regionale (vedi Tabella 14.) Tale intervento, come sopra già evidenziato, ricade in una tratta con procedura di VIA conclusa.

PIANO DI RISANAMENTO			UBICAZIONE					LAVORI	
Identificativo intervento	Graduatoria nazionale	Graduatoria regionale	Regione	Comuni interessati	Autostrada	Progressiva chilometrica	Intervento con copertura	Data inizio	Data fine
9	4	2	Liguria	Genova Sanpierdarena (zone 24-25) fase 2	A7	132+200- - >133+400	Sì	09/09	06/10

⁷ In realtà le integrazioni di cui alle note del 21/05/2008 e 07/07/2008 sono state trasmesse al solo MATTM e rese disponibili alle Regioni solo in formato elettronico attraverso l'accesso ad un sito web dedicato.

PIANO DI RISANAMENTO			UBICAZIONE					LAVORI	
Identificativo intervento	Graduatoria nazionale	Graduatoria regionale	Regione	Comuni interessati	Autostrada	Progressiva chilometrica	Intervento con copertura	Data inizio	Data fine
6	8	5	Liguria	Genova Prà (zona 21)	A10	11+368-->12+267	Sì	09/09	10/12
7	9	6	Liguria	Genova Prà (zone 19-20)	A10	10+553-->11+368	Sì	09/09	11/12
105	52	11	Emilia Romagna	Reggio Emilia**	A1	130+580-->144+519	No	09/09	02/11
104	130	28	Emilia Romagna	Campegine**	A1	124+510-->128+271	No	09/09	10/10
294	59	1	Veneto	Vittorio Veneto	A27	50+162-->67+584	No	11/09	02/11
68	115	25	Emilia Romagna	Imola (Causa Vellutini e Sentimenti)**	A14	52+900-->53+900	No	11/09	03/10
52	1-2	1-2	Lombardia	Cinisello Balsamo	A4	7+562-->12+415	Sì	01/10	10/12
114	58	14	Emilia Romagna	Crespellano**	A1	54+000-->62+700	No	03/10	06/11
108	107	24	Emilia Romagna	Campogalliano**	A1	152+695-->155+200	No	03/10	07/10
12	3	1	Liguria	Bolzaneto (zone 35-36)	A7	126+183-->127+409	Sì	06/10	11/13
12	3	1	Liguria	Valpolcevera (zone 33-34)	A7	127+326-->128+830	Sì	06/10	05/14
11	6	4	Liguria	Valpolcevera (zone 31-32)	A7	128+830-->130+192	Sì	06/10	10/13
51	1	1	Lombardia	Cormano, Cusano Milanino (altri)	A4	4+000-->9+500	No	09/10	07/11
5	13	9	Liguria	Cogoleto, Arenano, Varazze	A10	19+000-->25+400	Sì	09/10	09/12
23	16	11	Liguria	Rossiglione, Campo Ligure	A26	15+500-->24+000	No	09/10	03/11
53	17	5	Lombardia	Monza, Sesto San Giovanni	A4	11+900-->17+000	No	09/10	09/11
115	18	1	Emilia Romagna	Casalecchio di Reno, Zola Predosa (altri)	A1	193+800-->197+700	No	09/10	01/11
164	20	1	Campania	San Nicola la strada, Casapulla (altri)	A1	734+600-->738+300	No	09/10	11/11
116	21	2	Emilia	San Benedetto	A1	197+700-	No	09/10	05/11

PIANO DI RISANAMENTO			UBICAZIONE					LAVORI	
Identificativo intervento	Graduatoria nazionale	Graduatoria regionale	Regione	Comuni interessati	Autostrada	Progressiva chilometrica	Intervento con copertura	Data inizio	Data fine
			Romagna	Val di Sambro, Monzuno (altri)		- >232+000			
118	70	2	Toscana	Barberino di Mugello, Calenzano	A1	244+500- - >281+000	No	09/10	11/10
275	207	3	Friuli	Tavagnacco**	A23	20+200-- >26+500	No	09/10	05/11
9	4	2	Liguria	Genova	A10	0+000-- >5+600	No	03/11	11/11
6	8	5	Liguria	Arenzano, Genova, Mele	A10	12+050-- >19+000	Sì	03/11	11/12
3	10	7	Liguria	Albissola Marina, Celle Ligure (altri)	A10	30+100-- >38+300	Sì	03/11	11/12
8	12	8	Liguria	Genova	A10	5+600-- >10+600	No	03/11	03/12
163	24	2	Campania	Capua, Casagiove, Santa Maria Capua V. (altri)	A1	728+000- - >734+600	No	03/11	07/12
213	41	1	Abruzzo	Vasto, Casalbordino (altri)	A14	425+000- - >444+000	No	03/11	03/12
134	57	2	Umbria	Baschi, Orvieto	A1	448+000- - >462+500	No	03/11	05/12
294	59	1	Veneto	Conegliano, Vittorio Veneto	A27	48+350-- >52+600	No	03/11	09/11
230	65	3	Marche	Grottammare, Cupra Marittima	A14	295+500- - >302+500	No	03/11	02/12
26	85	1	Piemonte	Rocca Grimalda, Silvano d'Orba (altri)	A26	32+700-- >38+500	No	03/11	09/12
210	159	1	Molise	Termoli, Petacciato	A14	465+500- - >472+500	No	03/11	05/12
274	169	1	Friuli	Udine, Pasian di Prato, Campoformido	A23	18+500-- >22+000	No	03/11	06/12
4	19	12	Liguria	Varazze	A10	25+400-- >30+100	Sì	07/11	11/12
50	7	3	Lombardia	Bollate, Arese (altri)	A4	0+000-- >3+000	Sì	09/11	07/13
54	11	4	Lombardia	Bergamo, Seriate (altri)	A4	17+000-- >54+000	No	09/11	07/12

PIANO DI RISANAMENTO			UBICAZIONE					LAVORI	
Identificativo intervento	Graduatoria nazionale	Graduatoria regionale	Regione	Comuni interessati	Autostrada	Progressiva chilometrica	Intervento con copertura	Data inizio	Data fine
61	22	6	Lombardia	Roncadelle, Castegnato (altri)	A4	81+600-->94+000	No	09/11	01/13
145	43	2	Lazio	Valmontone	A1	585+000-->588+000	No	09/11	11/12
82	66	2	Veneto	Due Carrare, Pernumia, Monselice	A13	90+500-->97+000	No	09/11	11/13
208	259	1	Puglia	Gioia del Colle, Acquaviva delle Fonti (altri)	A14	491+000-->744+000	No	09/11	07/12
9	4	2	Liguria	Chiaravagna (zona 4)*	A10	2+915-->3+711	Sì	09/12	11/14
8	12	8	Liguria	Villa Pallavicini (zone 8-9)	A10	5+720-->6+635	Sì	09/12	12/14
8	12	8	Liguria	Pineta Rexello (zone 10-11-12)	A10	7+096-->7+556	Sì	11/13	09/14

Nota: in giallo è evidenziato l'intervento in Regione Toscana.

Tabella 17 Autostrade per l'Italia S.p.A, piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000: elenco priorità a livello nazionale, quinquennio 2009-2013.

In data 06/04/2009, è stata convocata una riunione di verifica del piano aggiornato, presenti tecnici del MATTM, di ISPRA, delle Regioni Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna, Toscana, Marche, Umbria, Lazio, Puglia ⁸, e delle ARPA Lombardia, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna e Toscana. La verifica ha riguardato:

- la presenza nella documentazione dei dati e delle informazioni essenziali e preliminari alla valutazione dei contenuti del piano, così come individuati dal DM 29 novembre 2000 all'articolo 3, comma 2 e all'articolo 2, comma 4 lettera c);
- un primo esame istruttorio dei contenuti di dettaglio relativi al piano degli interventi di risanamento previsti.

In merito al primo punto l'istruttoria ha evidenziato la presenza delle informazioni richieste.

In merito al secondo punto sono state rilevate le seguenti carenze:

1. i dati forniti non sono georeferenziati con sistema di riferimento UTM WGS 84 in formato vettoriale;

⁸ Le Regioni Abruzzo, Molise e Campania assenti hanno firmato per presa visione e accettazione in data 23/04/2009 il verbale dell'istruttoria.

2. non risulta essere stato caratterizzato lo spettro medio del rumore;
3. non sono fornite nel piano le mappe acustiche così come previsto dall'Allegato 2 del DM 29/11/2000;
4. non sono stati forniti i flussi di traffico (numero e tipologia veicoli e loro velocità) nelle varie tratte o sub tratte definite;
5. negli elaborati di cui alle Appendici E e D devono essere verificate le rappresentazioni grafiche dei ricettori critici che in alcune tavole non sembrano corrette.

Salvo restando la necessità di fornire i dati mancanti di cui al secondo punto, anche successivamente alle determinazioni assunte dalla Conferenza Unificata di cui all'art. 5, comma 2 del decreto, la presenza delle informazioni di cui al primo punto consente di procedere all'approvazione di massima del piano.

Nelle conclusioni dell'istruttoria si da atto, inoltre che l'Allegato 4: Cronoprogramma piano quinquennale 2009-2013, sopra citato dovrà essere rivisto sulla base dei criteri interregionali richiamati (vedi Allegato 1) per i quali dovranno essere stralciati tutti gli interventi finanziati da accordi specifici precedenti l'approvazione del piano stesso oppure da procedure di VIA concluse e che tali interventi verranno sostituiti da interventi in ordine di priorità inferiore riguardanti la stessa Regione.

A seguito delle conclusioni dell'istruttoria a livello nazionale è stato avviato un supplemento di istruttoria a livello regionale al fine di:

- meglio caratterizzare la presenza di ricettori sensibili la cui presenza influenza gli indici di priorità;
- individuare un intervento alternativo all'intervento in Toscana di Tabella 17 identificato con il numero 70 nella graduatoria nazionale in quanto ricadente in una tratta oggetto di procedura di VIA conclusa.

Con nota del 02/10/2009, concordata con ARPAT, il Settore Tutela dall'Inquinamento Elettromagnetico ed Acustico e Radioattività Ambientale ha provveduto a richiedere a tutti i comuni interessati dal piano di verificare che nello stesso fossero state presi in considerazione tutti i ricettori sensibili (scuole, ospedali, ecc.) presenti nelle fasce di pertinenza autostradale e di ciascuno di questi i dati caratteristici (numero alunni, numero degenti, ecc.) al fine del calcolo dell'indice di priorità di esecuzione ai sensi del DM 29/11/2000. Le osservazioni pervenute sono sintetizzati in Tabella 18.

COMUNE	PROV.	OSSERVAZIONI COMUNE	DATI RICHIESTI	IDP	GRADUATORIA NAZIONALE	INDICE MACROINTERVENTO
CIVITELLA IN VAL DI CHIANA	AR	Non è stato individuato correttamente l'istituto Medaglia miracolosa	Alunni scuola materna n. 37 Alunni scuola elementare n. 60 Utenti socio sanitario n. 29 più stralcio PCCA (pdf) per l'esatta collocazione	1943 980	189 250	127 (A1) 128
PERGINE VALDARNO	AR	Non sono stati individuati i seguenti plessi: Scuola Materna Comunale;	Rispettivamente per plesso: max. 50 alunni più personale scolastico;	1943	189	127 (A1)

COMUNE	PROV.	OSSERVAZIONI COMUNE	DATI RICHIESTI	IDP	GRADUATORIA NAZIONALE	INDICE MACROINTERVENTO
		Scuola Elementare Comunale; Centro Polifunzionale Comunale e ambulatori USL (è stato indicato come edificio non abitato)	max. 75 alunni più personale scolastico; circa 30 persone durante attività ambulatoriale; mercoledì e venerdì circa 30 bambini per attività extrascolastica., più inquadramento cartografico (allegato).			
ALTOPASCIO	LU	Non sono stati individuati: Scuola materna S. Zita; Casa S. Zita Dal momento che è stato reso operativo il Nuovo Casello Autostradale di Capannori in loc. Frizzone e disattivato il precedente Casello di Carraia è richiesto di valutare le nuove fasce di pertinenza, anche in relazione agli edifici sensibili richiamati.	Rispettivamente: 70 alunni; 20 degenti.	3232 3053 2556	116 127 152	203 204 202
CAPANNORI	LU	Non sono stati individuati: Asilo nido in loc. Toringo, non ancora funzionante; Scuola materna di Carraia.	Alunni più insegnanti n. 80, più inquadramento cartografico (allegato)	3136	121	205
VECCHIANO	PI	Viene segnalato un agglomerato residenziale in loc. Filettole		653	272	207
MONSUMMANO TERME	PT	Non sono stati individuati: Scuola Materna C. Lorenzini (78 alunni, 10 insegnanti, 2 personale di servizio) Stabilimento termale Grotta Parlanti. (con attività riconducibili a quelle di ricettore sensibile)	Alunni n. 78, insegnanti n. 10 e personale di servizio n. 2, più inquadramento cartografico (allegato)	4349	80	199
MONTECATINI TERME	PT	Non è stato individuato il plesso scolastico Scuola dell'infanzia e primaria Merlini-Lorenzini (ex De Amicis)	Alunni complessivi n. 326 più inquadramento cartografico (allegato)	3723 2460	102 155	201 200
PONTE BUGGIANESE	PT	Non sono stati considerati i tratti: - Lato sud: dal km 43.700 al km 43,900 - Lato sud: dal km 44,100 al km 44,200 - Lato sud: dal km 45,200 al km 45,300 - Lato nord: dal km 43,900 all'inizio della barriera successiva per i quali il comune ritiene vi siano situazioni critiche		3723 2556 2460	102 152 155	201 202 200

Tabella 18 Autostrade per l'Italia S.p.A., piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000: osservazioni comuni interessati (integrazione 2009).

Sulla base del supplemento di istruttoria regionale, tenendo conto delle osservazioni dei comuni pervenute e della documentazione tecnica allegata al piano e delle integrazioni della stessa successivamente rese disponibili da Autostrade per l'Italia, ARPAT e il competente Settore regionale hanno concluso quanto segue:

1. Autostrade per l'Italia non ha fornito i dati riguardo ai livelli misurati/stimati presso i singoli ricettori limitandosi a fornirli solo su un campione di 14 comuni distribuiti sull'intera tratta autostradale nazionale rendendo di fatto non possibile procedere ad una verifica dei dati nelle situazioni critiche o in presenza di edifici segnalati successivamente come sensibili dai comuni;
2. le schede di sintesi ("CONSEGNA MINISTERO MAGGIO_2008) contengono solo dati aggregati per sito (non è tracciabile come sia stato individuato il sito e aggregati i singoli ricettori);
3. per quanto riguarda i limiti ammissibili (come definiti da Autostrade per l'Italia) è "riportato un limite "medio" di esposizione di tutti i ricettori, calcolato tenendo presente sia la loro appartenenza alla fascia A o B sia l'effetto delle eventuali sorgenti concorsuali ...". Non è chiaro che cosa sia e come sia stato calcolato tale limite medio.
4. dai dati disponibili non è possibile verificare le priorità di intervento relative ai siti in Toscana. Per fare ciò è necessario disporre di tutti i dati previsti dal DM 29/11/2000 per la valutazione dell'indice di priorità;
5. si riconferma la necessità di cui la punto 14 della precedente istruttoria a livello regionale.

4.2 Proposta di elenco regionale delle priorità di intervento

Ad oggi, basandosi sui dati forniti da Autostrade per l'Italia, non è possibile né verificare né rivedere gli Indici di Priorità alla luce delle segnalazioni pervenute dai Comuni.

Per farlo è necessario poter individuare se le criticità segnalate dai Comuni ricadono nelle aree oggetto di intervento previste dal piano di Autostrade per l'Italia o in aree non prese in considerazione e disporre della stima dei livelli di inquinamento acustico presso i singoli ricettori interessati.

A tale fine è possibile procedere in due modi differenti:

- a) richiedere ad Autostrade per l'Italia i dati relativi ai livelli di rumore stimati ante e post operam per tutti i comuni toscani;
- b) far effettuare ad ARPAT, misure spot di 1 ora presso i ricettori sensibili e i siti segnalati dai Comuni per la stima dei livelli e il successivo calcolo degli indici di priorità. Anche in questo caso è comunque necessario che Autostrade metta a disposizione della Regione Toscana i dati relativi ai livelli presso i singoli ricettori e i criteri di aggregazione delle singole aree di intervento (Ai) secondo la definizione del DM 29/11/2000 (vedi paragrafo 1) in modo tale da consentire ad ARPAT di poter calcolare il singolo indice di priorità.

In entrambi i casi va tenuto conto che:

- la competenza amministrativa è del MATTM al quale la Regione si dovrebbe riferire per la richiesta dei dati necessari al supplemento di indagine;
- eventuali modifiche degli indici di priorità potrebbe influire anche sulle priorità di intervento in altre Regioni;
- l'elenco degli interventi di cui in Tabella 17 approvato in sede di istruttoria tecnica a livello nazionale ha un orizzonte di validità limitato al quinquennio 2009-2013.

Per evitare ritardi nell'avvio delle opere di bonifica acustica si propone quindi di limitarsi in prima istanza a sostituire l'intervento con numero di identificativo 118 previsto in Toscana in Tabella 17,

in posizione 70 nella graduatoria nazionale, con l'intervento con numero di identificativo 199 e posizione 80, subito successivo come indice di priorità (vedi Tabella 14).

Parallelamente, da parte del competente Settore regionale, possono esser avviate le necessarie azioni per acquisire i dati di cui sopra in modo da poterne disporre per l'approvazione del prossimo quinquennio del piano.

A maggior ragione della soluzione proposta si ricorda che, ai sensi dell'art. 2, comma 2, lettera b) del DM 29/11/2000 gli obiettivi di risanamento previsti dal piano devono essere conseguiti entro 15 anni:

- dalla data di espressione della regione con proprio provvedimento se previsto;
- dalla data di presentazione del piano qualora la regione, entro tre anni dalla data di entrata in vigore del decreto, non abbia emanato provvedimenti in materia.

Poiché il piano di Autostrade per l'Italia è stato presentato in data 13/06/2007, i tre anni scadranno nel giugno 2010.

5. SALT p.a.

Il piano di contenimento e abbattimento del rumore sulle tratte autostradali A12 (Sestri Levante Livorno), A11 (Lucca Viareggio) e A15 (Santo Stefano Magra-Fornola La Spezia) copre 155 km di cui 80 di pianura classe A a due corsie per ogni senso di marcia e corsia di emergenza e 75 km di montagna classe B a due corsie per ogni senso di marcia senza corsia di emergenza. Il tratto in Regione Toscana è di circa 90 km e interessa i Comuni delle Province di Massa-Carrara, Livorno e Pisa di cui in Tabella 19. Nella stessa tabella oltre alla popolazione del comune è indicato anche lo stato di approvazione del PCCA, alla data del 31/12/2009. I Comuni di Massarosa, Pietrasanta, Seravezza risultano attualmente sprovvisti di PCCA approvato in via definitiva e questo fatto comporta conseguenze ai sensi dell'art. 2, comma 3 della L.R. 89/98.

Va premesso che nell'ottobre 2001 per l'individuazione delle criticità e la realizzazione di interventi prototipo di bonifica acustica tra Regione Toscana e SALT è stato siglato un protocollo d'intesa. Nell'ambito di tale protocollo ARPAT ha effettuato il monitoraggio del clima acustico presente nel corridoio autostradale di competenza SALT proponendo alcuni interventi, che SALT si è impegnata a realizzare in attesa della predisposizione del piano di risanamento ai sensi del DM 29/11/2000. Con la presentazione alla Regione Toscana del piano nel novembre 2007, SALT ha aggiornato e integrato il quadro conoscitivo emerso dal suddetto protocollo.

In Tabella 20 è riportato l'elenco di priorità degli interventi di risanamento proposto da SALT. L'elenco è diviso in due parti la prima relativa ai ricettori ubicati nella fascia A del DPR 142/2004 e la seconda relativa a quelli in fascia B.

COMUNE	PROVINCIA	ABITANTI	PCCA
Collesalveti	LI	15.866	approvato
Camaione	LU	30.013	approvato
Forte dei Marmi	LU	8.280	approvato
Lucca	LU	79.783	approvato
Massarosa	LU	20.036	approvato
Pietrasanta	LU	24.127	adottato
Seravezza	LU	12.575	adottato
Viareggio	LU	58.180	approvato
Carrara	MS	65.560	approvato
Massa	MS	66.097	approvato
Montignoso	MS	10.028	approvato
Podenzana	MS	1.818	approvato
Pisa	PI	85.379	approvato
San Giuliano Terme	PI	30.330	approvato
Vecchiano	PI	11.413	approvato
TOTALE REGIONE	-	519.485	-

PCCA = Piano Comunale di Classificazione Acustica ai sensi dell'art. 4 della lr. 89/98.

Nota: in azzurro sono evidenziati i Comuni che hanno trasmesso osservazioni/comunicazioni sul piano, mentre con carattere rosso i Comuni che non hanno ancora approvato in via definitiva il proprio PCCA.

Tabella 19 SALT p.a., piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000: Comuni interessati e stato di approvazione dei PCCA.

Per i primi quattro interventi del piano, che derivano da interventi individuati nell'ambito del sopraccitato protocollo, SALT ha indicato, oltre il costo totale, anche l'anno di intervento. Per tutti gli altri interventi del piano non è riportato l'anno di realizzazione del singolo intervento ma solo l'intero periodo di validità del piano (anni 2010-2022) e il costo totale.

Da notare che nella tabella non sono indicate situazioni di concorsualità con altre sorgenti infrastrutturali di rumore mentre nelle tabelle di riepilogo per Comune (incluse nella relazione generale di accompagnamento del piano) tale concorsualità se presente è stata evidenziata. Non è stato in ogni caso chiarito in che modo ne è stato tenuto conto nella definizione dei limiti da rispettare.

IDP(*)	ORDINE DI ESECUZIONE	PROGRESSIVE CHILOMETRICHE		COMUNE	LOCALITÀ	STIMA COSTI	PERIODO DI ESECUZIONE
		da	a				
2748	A	70+405	70+480	Lucca	S.Maria a Colle Lucca 14	2.821.000	2008
669		71+678	71+993	Lucca	Fregionaia Lucca 10 Lucca 9		2008
297	B	70+050	70+395	Lucca	Via di Poggio Trav.1 Lucca 15		2008-2009
99		71+350	71+530	Lucca	Corte Bel Tempo Lucca 12 Lucca 11		2008-2009
132	C	151+295	151+475	Vecchiano	Vecchiano Via Mazzini 139		2008-2009
4818	1	162+619		Pisa	Pisa 7		
3808	2	141+280	141+880	Viareggio	Viareggio 1		
2748	3	70+475	71+210	Lucca	Lucca 14		
444	4	161+920	162+419	Pisa	Pisa 5		
426	5	143+365	143+960	Viareggio	Viareggio 37		
411	6	68+515	69+160	Lucca	Lucca 17		
297	7	69+960	70+800	Lucca	Lucca 15		
288	8	172+321	173+311	Collesalvetti	Collesalvetti 1		
276	9	137+830	138+540	Viareggio	Viareggio 13		
204	10	088+680	088+835	Podenzana	Podenzana 3		
180	11	72+280	73+280	Lucca	Lucca 4		
174	12	73+295	74+120	Lucca	Lucca 2		
162	13	153+275	153+675	San Giuliano Terme	STG 3		
156	14	088+170	088+680	Podenzana	Podenzana 2		
156	15	73+675	73+905	Lucca	Lucca 3		
150	16	68+460	64+760	Lucca	Lucca 18		
132	17	151+640	151+820	Vecchiano	Vecchiano 4		
129	18	138+865	139+400	Viareggio	Viareggio 23		
114	19	139+400	139+755	Viareggio	Viareggio 22		
114	20	138+300	138+700	Viareggio	Viareggio 21		
111	21	72+225	72+705	Lucca	Lucca 8		
93	22	72+705	72+930	Lucca	Lucca7		
87	23	72+930	73+390	Lucca	Lucca 6		
84	24	143+525	143+960	Viareggio	Viareggio 4		
81	25	138+000	138+300	Viareggio	Viareggio 18		

IDP(*)	ORDINE DI ESECUZIONE	PROGRESSIVE CHILOMETRICHE		COMUNE	LOCALITÀ	STIMA COSTI	PERIODO DI ESECUZIONE
		da	a				
69	26	138+000	137+500	Viareggio	Viareggio 17		
60	27	89+666		Podenzana	Podenzana 1		
60	28	138+700	138+865	Viareggio	Viareggio 2		
60	29	153+970	154+420	San Giuliano Terme	STG 5		
60	30	72+570	72+735	Lucca	Lucca 5		
57	31	138+300	138+770	Viareggio	Viareggio 20		
42	32	141+140	141+390	Viareggio	Viareggio 33		
33	33	173+311	173+561	Collesalveti	Collesalveti 2		
30	34	137+803		Viareggio	Viareggio 3		
30	35	n.d		Massarosa	Massarosa 2		
30	36	69+975	70+475	Lucca	Lucca 16		
24	37	143+113		Viareggio	Viareggio 7		
24	38	81+820		Massarosa	Massarosa 9		
24	39	70+800	71+200	Lucca	Lucca 13		
21	40	139+275	139+500	Viareggio	Viareggio 25		
18	41	141+050	141+280	Viareggio	Viareggio 31		
18	42	137+250	137+500	Viareggio	Viareggio 16		
15	43	n.d		Massarosa	Massarosa 4		
15	44	139+178		Viareggio	Viareggio 8		
15	45	143+320		Viareggio	Viareggio 6		
12	46	148+601		Vecchiano	Vecchiano 2		
12	47	150+765	151+170	Vecchiano	Vecchiano 1		
12	48	163+070	163+470	Pisa	Pisa 9		
12	49	Fine svinc.		Massarosa	Massarosa 5		
12	50	78+605		Massarosa	Massarosa 1		
6	51	165+230	165+575	Pisa	Pisa 2		
6	52	80+465		Massarosa	Massarosa 3		
6	53	164+079		Pisa	Pisa 1		
6	54	85+010		Massarosa	Massarosa 7		
6	55	Metà svinc		Massarosa	Massarosa 10		
6	56	139+546		Viareggio	Viareggio 24		
72	57	140+475	140+635	Viareggio	Viareggio 29		
60	58	140+155	140+475	Viareggio	Viareggio 28		
54	59	162+419	162+584	Pisa	Pisa 6		
42	60	142+245	142+750	Viareggio	Viareggio 35		
36	61	137+860	138+300	Viareggio	Viareggio 19		
36	62	151+170	151+490	Vecchiano	Vecchiano 3		
30	63	153+960	154+310	San Giuliano Terme	STG 6		
30	64	153+675	153+930	San Giuliano Terme	STG 4		
24	65	140+635	140+850	Viareggio	Viareggio 32		
21	66	n.d.		Lucca	Lucca 12		
18	67	140+850	141+050	Viareggio	Viareggio 30		
12	68	n.d		Pisa	Pisa 8		
12	69	137+676		Viareggio	Viareggio 9		
12	70	140+063		Viareggio	Viareggio 27		
12	71	n.d.	160+910	Pisa	Pisa 3		
6	72	142+750	143+365	Viareggio	Viareggio 36		

IDP(*)	ORDINE DI ESECUZIONE	PROGRESSIVE CHILOMETRICHE		COMUNE	LOCALITÀ	STIMA COSTI	PERIODO DI ESECUZIONE
		da	a				
6	73	139+713		Viareggio	Viareggio 26	48.240.000	2010-2022
6	74	152+040	152+445	San Giuliano Terme	STG 2		
6	75	152+445	152+720	San Giuliano Terme	STG 1		
6	76	088+035	089+090	Podenzana	Podenzana 4		
6	77	85+830		Massarosa	Massarosa 6		
6	78	82+091		Massarosa	Massarosa 8		
6	79	80+716		Massarosa	Massarosa 11		
TOTALE REGIONE						51.061.000	2008-2022

(*) IDP = Indice Di Priorità

Nota 1: in giallo sono evidenziati gli interventi individuati come prioritari nell'ambito del protocollo d'intesa tra Regione Toscana e SALT del 2001.

Nota 2: in azzurro sono evidenziati gli interventi riguardanti siti collocati in fascia B ex DPR 142/2004.

Tabella 20 SALT p.a., piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000: elenco priorità proposto.

5.1 Istruttoria tecnica

Come riportato in premessa l'istruttoria tecnica del piano presentato da SALT si è svolta su due livelli: un livello regionale e un livello nazionale. Per entrambi i livelli ARPAT ha fornito il proprio supporto tecnico alla competente struttura regionale.

Nell'ambito del primo livello con nota del 14/01/2008 il Settore Tutela dall'Inquinamento Elettromagnetico ed Acustico e Radioattività Ambientale ha provveduto a richiedere a tutti i comuni interessati le proprie osservazioni sul piano. Le osservazioni pervenute sono sinteticamente riportate in Tabella 21.

Per completare l'informazione sulla situazione attuale in Tabella 22 sono richiamati gli esposti pervenuti in Regione da parte di cittadini abitanti in prossimità della tratta autostradale di competenza SALT.

Tenendo conto delle osservazioni dei Comuni, e degli esposti agli atti, nell'ambito di uno specifico disciplinare, ARPAT e il competente Settore regionale hanno provveduto a una prima verifica del piano dalla quale è emerso quanto segue:

1. il gestore ha provveduto a identificare i ricettori nelle sole fasce di pertinenza A e B non considerando il territorio esterno;
2. dall'elenco di priorità finale in Tabella 20 sono state stralciate da SALT tutte le situazioni critiche interessate dalla realizzazione del progetto di ampliamento autostradale con la costruzione della terza corsia (che interessa il tratto di A12 compreso fra Carrara e lo svincolo di Viareggio e, quindi, i comuni di Carrara, Massa, Montignoso, Forte dei Marmi, Seravezza, Pietrasanta, Camaiore e Viareggio), approvato con prescrizioni in sede di pronuncia di compatibilità ambientale con DM 19 gennaio 2008; ciò di fatto ha eliminato 83 siti (ovvero tutti quelli ricadenti nei succitati comuni, rinviandone la mitigazione alla costruzione delle opere previste per l'ampliamento dell'infrastruttura;

3. poiché i tempi di realizzazione dell'intervento di potenziamento, come conseguenza delle prescrizioni ricevute, non sono certi occorre valutare la possibilità di intervenire in via transitoria almeno attraverso la stesura di asfalto fonoassorbente per l'intera tratta;
4. è necessario sottolineare, inoltre, che le ipotesi di intervento sono state focalizzate essenzialmente sulla valutazione e sulla riduzione dell'esposizione al rumore dei siti abitati. In realtà, non deve essere ignorato l'impatto acustico prodotto dall'infrastruttura autostradale sull'area soggetta a tutela ambientale del Parco Regionale di "Migliarino, San Rossore, Massaciuccoli", Tenuta di S. Rossore. L'autostrada attraversa il Parco da nord a sud in prossimità di aree che il PCCA di Pisa inserisce, in ragione della necessità di tutela prevista dalla legge, in classe II e in classe I. Gran parte di queste aree, inoltre, sono situate al di fuori delle fasce di pertinenza autostradali (che hanno estensione di 250 m per lato). I limiti che l'infrastruttura deve rispettare nelle aree esterne alle fasce di pertinenza sono, pertanto, 55 dB(A) e 45 dB(A) per i periodi diurno e notturno in classe II e 50 dB(A) e 40 dB(A) per i periodi diurno e notturno in classe I. Sulla base delle simulazioni riportate da SALT nel Piano di contenimento del rumore si può dedurre che tali limiti non sono rispettati, soprattutto nel periodo notturno. Come già osservato, non è stato previsto da SALT alcun intervento di mitigazione del rumore per queste aree del Parco di San Rossore attraversate dall'infrastruttura;
5. per alcuni siti (Viareggio 2, Viareggio 3, Viareggio 7, Massarosa 9, Viareggio 8, Viareggio 6, Massarosa 5, Vecchiano 2, Massarosa 1, Pisa 1, Massarosa 7, Massarosa 10, Viareggio 24, Pisa 8, Massarosa 6, Viareggio 26) si nota, inoltre, una certa difformità fra l'ipotesi di intervento prevista da ARPAT nell'ambito del citato protocollo e quanto ipotizzato nel piano di risanamento del gestore: da interventi sulla via di propagazione, si passa ad interventi diretti al ricettore. Per questi ultimi non vengono forniti dettagli realizzativi;
6. infine, non sono stati indicati i costi di ciascun intervento né i tempi di realizzazione, ma viene fornito il costo complessivo di tutti gli interventi e si afferma che tali interventi verranno realizzati entro il 2022 a partire dal 2011 e per tutte le situazioni in cui è prevista la posa di pavimentazioni (drenanti) fonoassorbenti non ne sono fornite le caratteristiche acustiche, inoltre non sono dettagliati gli interventi al ricettore (infissi speciali) previsti dal piano.

Nell'ambito dell'istruttoria a livello nazionale, in data 12/01/2009, è stata convocata una prima riunione, presenti tecnici dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), in rappresentanza del MATTM, della Regione Toscana, della Regione Liguria e dell'ARPAT. La verifica del piano ha riguardato:

- la presenza nella documentazione dei dati e delle informazioni essenziali e preliminari alla valutazione dei contenuti del piano, così come individuati dal DM 29 novembre 2000 all'articolo 3, comma 2 e all'articolo 2, comma 4 lettera c);
- un primo esame istruttorio dei contenuti di dettaglio relativi al piano degli interventi di risanamento previsti.

In merito al primo punto l'istruttoria ha evidenziato che il piano non riportava l'indicazione dei tempi di esecuzione e dei costi previsti, se pur di massima, per ciascun intervento. Non forniva, inoltre, raggruppamenti per annualità e per Regione dei costi e dei tempi.

In merito al secondo punto sono state rilevate le seguenti carenze:

1. i dati forniti non sono georeferenziati con sistema di riferimento UTM WGS 84 in formato vettoriale;
2. relativamente agli aspetti connessi alle infrastrutture concorsuali presenti si richiede:
 - per il tratto ligure di fornire le necessarie informazioni atte a verificare l'effettiva non significatività dichiarata dal gestore;
 - per il tratto toscano di fornire le necessarie integrazioni atte ad ottemperare a quanto richiesto dall'Allegato 4 del DM 29/11/2000, in merito alla mancata considerazione sia di

una infrastruttura concorsuale in corrispondenza delle aree Pisa 3, Pisa 5, Pisa 6 e Pisa 7, sia delle infrastrutture ferroviarie attraversate nei territori dei Comuni di Camaiore, Viareggio, Vecchiano, San Giuliano Terme e Lucca;

3. non viene fornita per il tratto toscano la documentazione relativa alle indagini fonometriche effettuate;
4. non sono riportati i livelli sonori calcolati in facciata agli edifici all'interno della fascia di pertinenza. Inoltre, relativamente al tratto toscano, non risulta essere stata riportata la caratterizzazione dello spettro medio del rumore;
5. nel tratto toscano non risulta essere stato definito alcun intervento a tutela dell'area interessata dal Parco Regionale Migliarino, San Rossore, Massaciuccoli.

COMUNE	PROV.	OSSERVAZIONI COMUNE	OSSERVAZIONI ARPAT (Convenzione 2007)
CARRARA	MS	Il comune di Carrara ha inviato una nota in cui ribadisce che non ritiene opportuno si aspetti la III corsia per la realizzazione delle mitigazioni. Individua 3 tratti (Carrara 2, Carrara 4 e Carrara 8) come interventi da programmare anche prima della terza corsia.	Integrato nel testo del paragrafo 5.1 "Istruttoria tecnica".
LUCCA	LU	Per il Comune non ci sono osservazioni in quanto il piano di SALT prende in considerazione tutte le situazioni critiche esistenti sul territorio	
FORTE DEI MARMI	LU	Tutti gli interventi previsti risultano rinviati contestualmente alla realizzazione della terza corsia. Dato però che il Ministero, con proprio decreto del gennaio 2008, pronunciandosi in merito alla compatibilità ambientale, ha dato una serie di prescrizioni progettuali tese a mitigare i vari impatti sul territorio, si ritiene che ad oggi non è ragionevolmente possibile prevedere le reali tempistiche attuative dei lavori della terza corsia. Visto che le persone interessate sono tante e sottoposte a supero dei limiti, sembra impercorribile l'ipotesi di rimandare il tutto alla realizzazione della terza corsia. Si chiede alla regione di farsi parte attiva in modo da dare subito risposte ai cittadini.	
MASSA	MS	Dal piano presentato risultano 24 siti di intervento di fase I, 7 di fase II e 21 edifici di fase III, dallo studio ARPAT allegato si desume poi che le sole barriere non sono sufficienti al risanamento totale, è stato infatti proposto a SALT di intervenire anche mettendo in posa asfalti fonoassorbenti per tutto il tracciato interessato. Comunque tutti gli interventi ricadono nell'ambito di realizzazione della terza corsia con una tempistica non anteriore al 2010-2011. Si richiede pertanto che SALT provveda alla ripavimentazione/posizionamento di barriere su ambo i lati nel tratto tra Viale Mattei e viale Repubblica.	

COMUNE	PROV.	OSSERVAZIONI COMUNE	OSSERVAZIONI ARPAT (Convenzione 2007)
PODENZANA	MS	Il piano prende in considerazione tutte le situazioni critiche del territorio comunale	

Tabella 21 SALT p.a., piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000: osservazioni.

Sito	Comune	Provincia	Tipologia ricettore	Sorgente rumore
Via Italica, 287 Lido di Camaiore	CAMAIORE	LU	condominio	A12 tratto Genova-Livorno
Tra Via S. Andrea e Via Livorno	CAMAIORE	LU		Autostrada A12
Via Provinciale, n. 168	FORTE DEI MARMI	LU	gruppo di case (<25 case)	A12 tratto viadotto Marina
Via Pesciatina, 137 San Vito	LUCCA	LU	condominio	Bretella Autostradale Lucca - Viareggio
Via Pisana 2555 Fagnano	LUCCA	LU	centro abitato (>25 case)	Ponte autostradale della bretella Lucca-Viareggio
Monte San Quirico	LUCCA	LU	ospedale	A12 A11 prospiciente struttura residenziale per disabili I Tigli loc. Maggiano
Loc. Maggiano, Corte Bel Tempo, Santa Maria a Colle, Vignola	LUCCA	LU	centro abitato (>25 case)	A12 A11
Loc. Maggiano, Via Sarzanese, 4685	LUCCA	LU	centro abitato (>25 case)	A12
Via Ronco, n144	MASSAROSA	LU		Traffico autostradale uscita Massarosa - imbocco prima galleria direzione Lucca
Via Federigi	SERAVEZZA	LU	centro abitato (>25 case)	A12
Via Montramito, 271	VIAREGGIO	LU	centro abitato (>25 case)	A12
Via dei Corsi n. 13	CARRARA	MS	centro abitato (>25 case)	A12
Via Garibaldi, 83	CARRARA	MS	centro abitato (>25 case)	A12 nei pressi del casello di Carrara
Nei pressi di via Corsi e Via Siena	CARRARA	MS	centro abitato (>25 case)	A12
Via Massa-Avenza, n. 161/A	MASSA	MS	casa isolata	Casello autostradale di Massa
Condominio Città Mare Via del Balico via S. Giuseppe Vecchio	MASSA	MS	centro abitato (>25 case)	A12 (Nota:tratto a mare ha già pannelli che hanno incrementato rumore)
Via Giovanni da Milano	MASSA	MS		Viadotto autostradale che sovrasta viale Roma a Massa
Via Galileo Galilei, n. 53	MASSA	MS	casa isolata	A12
Via Genova, 20 Loc. Boschetto di Podenzana	MASSA	MS		A12

Sito	Comune	Provincia	Tipologia ricettore	Sorgente rumore
Via Bozzone, 30	MASSA	MS	centro abitato (>25 case)	A12
Via Massa Avenza, 151/1 in Loc. Ricortola	MASSA	MS	centro abitato (>25 case)	A12
Via Argine Destro Carrione, n. 23	MASSA	MS	condominio	A12
Via dei Mori	MASSA	MS	centro abitato (>25 case)	A12
V.le Marina, n. 27 Cinquale	MONTIGNOSO	MS	centro abitato (>25 case)	A12 presso via Cannicce (Nota: nonostante siano stati installati pannelli fonoassorbenti)
Dip. Ingegneria Università di Pisa Via Diotisalvi, 2	PISA	PI	casa isolata	A12
Via di Castagnolo, presso scuola media S. Piero a Grado	PISA	PI	centro abitato (>25 case)	A12
Via A. Giordano di Metato	SAN GIULIANO TERME	PI	centro abitato (>25 case)	A11 e A12
Via delle Catene fraz. Arena Metato	SAN GIULIANO TERME	PI	gruppo di case (<25 case)	A12
Via di Piaggia, n. 97 loc. Migliarino Pisano	VECCHIANO	PI	gruppo di case (<25 case)	A12

Tabella 22 SALT p.a., piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000: elenco degli esposti nell'archivio regionale.

Nel rilevare, infine, che erano state stralciate da SALT tutte le situazioni critiche comprese nella tratta interessata dal progetto della terza corsia, approvato con prescrizioni in sede di pronuncia di compatibilità ambientale, e che i tempi di realizzazione dello stesso non erano certi, l'istruttoria evidenziava la necessità di prevedere, in via transitoria, per tale tratta interventi diretti alla sorgente come la stesura di asfalto fonoassorbente.

Poiché la carenza delle informazioni di cui al primo punto non permetteva di procedere all'approvazione del piano, il MATTM, salvo restando la necessità di fornire i dati mancanti di cui al secondo punto, anche successivamente alle determinazioni assunte dalla Conferenza Unificata di cui all'art. 5, comma 2 del decreto, con nota del 16/02/2009 ha provveduto a richiedere a SALT di integrare la documentazione presentata.

Il gestore, con nota del 01/04/2009 ha provveduto a comunicare il cronoprogramma degli interventi e la ripartizione dei costi per intervento e per Regione interessata, completando in tale modo i dati e le informazioni ritenute essenziali e preliminari alla valutazione del piano, secondo quanto previsto dal DM 29/11/2000 e in conformità con l'iter approvativo di cui all'Intesa in Conferenza Unificata del 29/10/2009. SALT ha anche fornito gli extracosti per la stesura di pavimentazione drenante fonoassorbente divisi per anno e per tratta di intervento: terza corsia A12 e restanti tratte A11/A12.

In Tabella 23 è riportato l'elenco delle priorità aggiornato con le informazioni integrative di cui sopra con particolare riguardo agli extracosti per gli asfalti fonoassorbenti.

IDP(*)	ORDINE DI ESECUZIONE	AUTOSTRADA	PROGRESSIVE CHILOMETRICHE		COMUNE	LOCALITÀ	STIMA COSTI	PERIODO DI ESECUZIONE
			da	a				
-	-	Extracosto per pavimentazione drenante fonoassorbente: - tratta di terza corsia A12 - restanti tratte A11/A12					147.000,00 415.000,00	2008
2748	A	A11	70+405	70+480	Lucca	S.Maria a Colle - parte di Lucca 14 Fregionaia - Lucca 10 Lucca 9	464.195,83	2008
669			71+678	71+993	Lucca		612.211,17	2009
297	B	A11	70+050	70+395	Lucca	Via di Poggio Trav.1 - Lucca 15 Corte Bel Tempo - Lucca 12, Lucca 11	883.045,78	2009
99			71+350	71+530	Lucca			
132	C	A12	151+295	151+475	Vecchiano	Vecchiano Via Mazzini 139	344.000,00	2009
-	-	Extracosto per pavimentazione drenante fonoassorbente: - tratta di terza corsia A12 - restanti tratte A11/A12					260.000,00 302.000,00	2009
-	-	Extracosto per pavimentazione drenante fonoassorbente: - tratta di terza corsia A12 - restanti tratte A11/A12					260.000,00 302.000,00	2010
4818	1	A12	162+619		Pisa	Pisa 7 scuola Castagnolo	100.000,00 400.000,00	2010 2011
3808	2	A12	141+280	141+880	Viareggio	Viareggio 1 (Barbantine)	600.000,00	2011
2748	3	A11	70+475	71+210	Lucca	Lucca 14 completamento	520.000,00	2011
-	-	Extracosto per pavimentazione drenante fonoassorbente: - tratta di terza corsia A12 - restanti tratte A11/A12					240.000,00 322.000,00	2011
-	-	Extracosto per pavimentazione drenante fonoassorbente: - tratta di terza corsia A12 - restanti tratte A11/A12					280.000,00 282.000,00	2012
444	4	A12	161+920	162+419	Pisa	Pisa 5	40.000,00 44.000,00	2012 2013
-	-	Extracosto per pavimentazione drenante fonoassorbente: - tratta di terza corsia A12 - restanti tratte A11/A12					190.000,00 372.000,00	2013
TOTALE REGIONE							6.817.452,78	2008-2013
-	-	Extracosto per pavimentazione drenante fonoassorbente intere tratte A11/A12 (°)					2.810.000,00	2014-2018
426	5	A12	143+365	143+960	Viareggio	Viareggio 37	1.512.925,33	2014
411	6	A11	68+515	69+160	Lucca	Lucca 17	1.822.453,23	2014
297	7	A11	69+960	70+800	Lucca	Lucca 15	1.088.797,90	2014
288	8	A12	172+321	173+311	Collesalveti	Collesalveti 1	1.337.080,67 1.500.000,00	2014 2015
276	9	A12	137+830	138+540	Viareggio	Viareggio 13	1.712.367,34	2015
204	10	A12	088+680	088+835	Podenzana	Podenzana 3	427.768,10	2015
180	11	A11	72+280	73+280	Lucca	Lucca 4	1.036.904,59	2015
174	12	A11	73+295	74+120	Lucca	Lucca 2	1.000.000,00 720.691,35	2015 2016
162	13	A12	153+275	153+675	San Giuliano Terme	STG 3	905.891,64	2016
156	14	A12	088+170	088+680	Podenzana	Podenzana 2	1.385.087,85	2016
156	15	A11	73+675	73+905	Lucca	Lucca 3	578.607,95	2016
150	16	A11	68+460	64+760	Lucca	Lucca 18	1.155.051,49	2016
132	17	A12	151+640	151+820	Vecchiano	Vecchiano 4	530.000,46	2016
129	18	A12	138+865	139+400	Viareggio	Viareggio 23	1.107.308,09	2017
114	19	A12	139+400	139+755	Viareggio	Viareggio 22	716.104,77	2017

IDP(*)	ORDINE DI ESECUZIONE	AUTOSTRADA	PROGRESSIVE CHILOMETRICHE		COMUNE	LOCALITÀ	STIMA COSTI	PERIODO DI ESECUZIONE
			da	a				
114	20	A12	138+300	138+700	Viareggio	Viareggio 21	928.372,73	2017
111	21	A11	72+225	72+705	Lucca	Lucca 8	974.200,05	2017
93	22	A11	72+705	72+930	Lucca	Lucca7	491.262,67	2017
87	23	A11	72+930	73+390	Lucca	Lucca 6	1.215.048,14	2017
84	24	A12	143+525	143+960	Viareggio	Viareggio 4	1.332.035,15	2018
81	25	A12	138+000	138+300	Viareggio	Viareggio 18	611.854,90	2018
69	26	A12	138+000	137+500	Viareggio	Viareggio 17	1.024.252,12	2018
60	27	A12	89+666		Podenzana	Podenzana 1	23.775,80	2018
60	28	A12	138+700	138+865	Viareggio	Viareggio 2	27.971,54	2018
60	29	A12	153+970	154+420	San Giuliano Terme	STG 5	1.094.074,37	2018
60	30	A11	72+570	72+735	Lucca	Lucca 5	334.619,26	2018
57	31	A12	138+300	138+770	Viareggio	Viareggio 20	1.045.708,41	2018
TOTALE REGIONE							30.451.123,90	2014-2018
-	-	Extracosto per pavimentazione drenante fonoassorbente intere tratte A11/A12 (°)					2.248.000,00	2018-2022
42	32	A12	141+140	141+390	Viareggio	Viareggio 33	1.528.682,53	2019
33	33	A12	173+311	173+561	Collesalveti	Collesalveti 2	566.182,28	2019
30	34	A12	137+803		Viareggio	Viareggio 3	29.370,11	2019
30	35	A11	n.d		Massarosa	Massarosa 2	20.978,64	2019
30	36	A11	69+975	70+475	Lucca	Lucca 16	1.153.882,65	2019
24	37	A12	143+113		Viareggio	Viareggio 7	27.971,54	2019
24	38	A11	81+820		Massarosa	Massarosa 9	13.985,75	2019
24	39	A11	70+800	71+200	Lucca	Lucca 13	937.897,09	2019
21	40	A12	139+275	139+500	Viareggio	Viareggio 25	453.869,20	2019
18	41	A12	141+050	141+280	Viareggio	Viareggio 31	520.887,70	2019
18	42	A12	137+250	137+500	Viareggio	Viareggio 16	510.863,81	2020
15	43	A11	n.d		Massarosa	Massarosa 4	27.971,54	2020
15	44	A12	139+178		Viareggio	Viareggio 8	8.391,47	2020
15	45	A12	143+320		Viareggio	Viareggio 6	13.985,75	2020
12	46	A12	148+601		Vecchiano	Vecchiano 2	22.377,23	2020
12	47	A12	150+765	151+170	Vecchiano	Vecchiano 1	951.083,35	2020
12	48	A12	163+070	163+470	Pisa	Pisa 9	796.928,75	2020
12	49	A11	Fine svinc.		Massarosa	Massarosa 5	20.978,64	2020
12	50	A11	78+605		Massarosa	Massarosa 1	12.587,19	2020
6	51	A12	165+230	165+575	Pisa	Pisa 2	697.714,64	2020
6	52	A11	80+465		Massarosa	Massarosa 3	13.985,75	2020
6	53	A12	164+079		Pisa	Pisa 1	20.978,64	2020
6	54	A11	85+010		Massarosa	Massarosa 7	637.946,43	2020
6	55	A11	Metà svinc		Massarosa	Massarosa 10	18.181,50	2020
6	56	A11	139+546		Viareggio	Viareggio 24	8.391,47	2020
72	57	A12	140+475	140+635	Viareggio	Viareggio 29	362.356,66	2020
60	58	A12	140+155	140+475	Viareggio	Viareggio 28	725.613,60	2020
54	59	A12	162+419	162+584	Pisa	Pisa 6	572.001,21	2020
42	60	A12	142+245	142+750	Viareggio	Viareggio 35	1.159.998,50	2021
36	61	A12	137+860	138+300	Viareggio	Viareggio 19	890.454,92	2021
36	62	A12	151+170	151+490	Vecchiano	Vecchiano 3	711.825,84	2021
30	63	A12	153+960	154+310	San Giuliano Terme	STG 6	892.354,71	2021
30	64	A12	153+675	153+930	San Giuliano Terme	STG 4	515.941,89	2021

IDP(*)	ORDINE DI ESECUZIONE	AUTOSTRADA	PROGRESSIVE CHILOMETRICHE		COMUNE	LOCALITÀ	STIMA COSTI	PERIODO DI ESECUZIONE
			da	a				
24	65	A12	140+635	140+850	Viareggio	Viareggio 32	486.916,75	2021
21	66	A11	n.d.		Lucca	Lucca 12	27.971,54	2021
18	67	A12	140+850	141+050	Viareggio	Viareggio 30	452.945,81	2021
12	68	A12	n.d.		Pisa	Pisa 8	27.971,54	2021
12	69	A12	137+676		Viareggio	Viareggio 9	18.181,50	2021
12	70	A12	140+063		Viareggio	Viareggio 27	8.391,47	2021
12	71	A11	n.d.	160+910	Pisa	Pisa 3	2.035.537,04	2022
6	72	A12	142+750	143+365	Viareggio	Viareggio 36	1.410.806,75	2022
6	73	A12	139+713		Viareggio	Viareggio 26	25.174,37	2022
6	74	A12	152+040	152+445	San Giuliano Terme	STG 2	816.964,59	2022
6	75	A12	152+445	152+720	San Giuliano Terme	STG 1	554.729,04	2022
6	76	A12	088+035	089+090	Podenzana	Podenzana 4	577.505,92	2022
6	77	A11	85+830		Massarosa	Massarosa 6	27.971,54	2022
6	78	A11	82+091		Massarosa	Massarosa 8	62.935,94	2022
6	79	A11	80+716		Massarosa	Massarosa 11	32.167,26	2022
TOTALE REGIONE							23.660.792,04	2019-2022

(*) IDP = Indice Di Priorità

(°) €562.000,00 per anno

Nota 1: in giallo sono evidenziati gli interventi individuati come prioritari nell'ambito del protocollo d'intesa tra Regione Toscana e SALT del 2001. Con nota del 16/03/2009 SALT ha riportato il seguente stato di attuazione di tali interventi: intervento A completato; intervento B completato; intervento C inizio lavori Novembre 2009.

Nota 2: in azzurro sono evidenziati gli interventi riguardanti siti collocati in fascia B ex DPR 142/2004.

Tabella 23 SALT p.a., piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000: elenco priorità proposto (aggiornamento 2009)

Nella riunione del 10/07/2009 l'istruttoria tecnica a livello nazionale si è conclusa con l'ammissibilità del piano di SALT alla sua approvazione di massima in Conferenza Unificata.

5.2 Proposta di elenco regionale delle priorità di intervento

Alla luce della documentazione presentata da SALT ed esaminata nell'ambito dell'istruttoria tecnica descritta, la problematica che maggiormente incide sull'ordine di priorità proposto è quella legata alla realizzazione della terza corsia e allo stralcio dei relativi interventi dal piano presentato (83 siti critici) come per altro previsto dallo schema d'Intesa in Conferenza Unificata del 29/11/2009.

La soluzione individuata in fase istruttoria e accolta da SALT con le integrazioni al piano presentate di prevedere in via transitoria la stesura di asfaltati fonoassorbenti nella tratta interessata sembra al momento l'unica capace di mitigare l'impatto del rumore autostradale nelle more della realizzazione delle opere prevista dal decreto di pronuncia di compatibilità ambientale.

Allo stato attuale delle conoscenze si propone quindi di mantenere l'elenco delle priorità di intervento proposto da SALT per la Regione Toscana e riportato in Tabella 23.

6. SAT p.a.

Il piano di contenimento e abbattimento del rumore riguarda la tratta autostradale che si sviluppa a partire dal km 169+559 dove all'altezza dello svincolo di Livorno si innesta sul tratto dell'A12 Genova-Livorno e il km 206+200 in corrispondenza dello svincolo di Rosignano marittimo. Il tratto copre un'estensione di 36,6 km interessando la Provincia di Pisa e Livorno e i comuni di cui alla Tabella 24.

Il tratto autostradale di competenza SAT si svolge interamente in ambito extraurbano caratterizzato da un edificato rado immerso in un contesto agricolo e lungo di esso sono già presenti 1,419 km di barriere antirumore (altezza 3 m, trasparenti). All'interno della fascia di 250 m per lato non sono presenti ricettori sensibili. La effettiva consistenza e destinazione d'uso dei fabbricati presenti è stata verificata da opportune foto aeree.

Il tratto autostradale ha diverse infrastrutture concorsuali quali: la linea ferroviaria Pisa-Cecina, la SS 1 "via Aurelia", la SGC FI-PI-LI, la SRT 67 bis "Tosco Romagnola", la SRT 555 "delle colline", la SRT 206 "Pisana-Livornese", la SP 4 "delle sorgenti", la SP 5 bis "delle colline" e la SP 11 "per Orciano". Nella relazione presentata si afferma che la concorsualità con tali infrastrutture è stata calcolata secondo i disposti del DM 29/11/2000.

In sintesi il piano ha individuato n. 135 edifici residenziali critici, di cui 66 in fascia A e 69 in fascia B; il comune che ha più edifici interessati è il comune di Collesalveti con 69 edifici residenziali.

Nella fase conoscitiva del piano sono state individuate complessivamente 12 aree critiche. Dette aree comprendono ricettori sia in fascia A che in fascia B. In Tabella 25 per le 12 aree di cui sopra sono stati riportati gli indici di priorità, il costo e l'anno di realizzazione.

6.1 Istruttoria tecnica

Come riportato in premessa l'istruttoria tecnica del piano presentato da SAT si è svolta su due livelli: un livello regionale e un livello nazionale. Per entrambi i livelli ARPAT ha fornito il proprio supporto tecnico alla competente struttura regionale.

Nell'ambito del primo livello con nota del 27/08/2007 il Settore Tutela dall'Inquinamento Elettromagnetico ed Acustico e Radioattività Ambientale ha provveduto a richiedere a tutti i comuni interessati le proprie osservazioni sul piano. Le osservazioni pervenute sono sintetizzate in Tabella 26.

Tenendo conto delle osservazioni dei Comuni, nell'ambito di uno specifico disciplinare, ARPAT e il competente Settore regionale hanno provveduto a una prima verifica del piano dalla quale è emerso quanto segue:

1. il gestore ha provveduto a identificare i ricettori nelle sole fasce di pertinenza A e B non considerando il territorio esterno;
2. pur precisando che non sono noti particolari siti d'interesse né tantomeno esposti di residenti nell'area prospiciente l'infrastruttura nella tratta Livorno - Rosignano, si può osservare come tutti i ricettori identificati dal gestore siano stati presi in considerazione e, in base alla documentazione fornita, siano state risanate tutte le situazioni critiche rilevate, anche se non sono state effettuate verifiche dirette della correttezza dell'identificazione dei ricettori;

COMUNE	PROVINCIA	ABITANTI	PCCA
Collesalvetti	LI	15.866	approvato
Rosignano Marittimo	LI	30.558	approvato
Cascina	PI	38.356	approvato
Castellina Marittima	PI	1.816	approvato
Fauglia	PI	3.124	approvato
Orciano Pisano	PI	628	approvato
Pisa	PI	85.379	approvato
Santa Luce	PI	1.465	approvato
TOTALE REGIONE	-	177.192	-

PCCA = Piano Comunale di Classificazione Acustica ai sensi dell'art. 4 della lr. 89/98.

Nota: in azzurro sono evidenziati i Comuni che hanno trasmesso osservazioni/comunicazioni sul piano.

Tabella 24 SAT p.a., piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000: Comuni interessati e stato di approvazione dei PCCA.

Codice area	Comune	Tipologia (Carreggiata-Progressiva)	Fascia	IDP(*)	Costo (€)
01	COLLESALVETTI	BA-(TS-172+400-172+800)	A	18	255.000
02	COLLESALVETTI	BA-(TS-173+900-174+000)	A-B	54	170.000
03	CASCINA	BA-(TS-174+900-175+000)	A	12	85.000
04	COLLESALVETTI	BA-(TS-180+500-180+700)	A-B	4	85.000
05	COLLESALVETTI	BA-(TS-193+000-183+200)	B	54	297.500
06	COLLESALVETTI	BA-(TS-184+300-184+500)	A	48	250.000
07	COLLESALVETTI	BA-(TN-184+400-184+550)	A	36	170.000
08	COLLESALVETTI	ID-(TS-191+800-192+000)	B	93	35.000
09	ROSIGNANO M.	BA-(TS-193+400-193+700)	A-B	10	340.000
10	ROSIGNANO M.	BA-(TS-200+250-200+500)	A-B	184	437.500
11	ROSIGNANO M. CASTELLINA M.	ID-(TN-202+500-203+300)	B	546	1.315.000
12	ROSIGNANO M.	BA-(TS-204+400-204+500)	A	35	112.500
	TOTALE REGIONE				1.997.400

(*) IDP = Indice Di Priorità

BA = barriera

ID = intervento diretto sul ricettore

TS = Carreggiata Sud

TN = Carreggiata Nord

Tabella 25 SAT p.a., piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000: elenco priorità proposto.

COMUNE	PROV.	OSSERVAZIONI COMUNE	OSSERVAZIONI ARPAT (Convenzione 2007)
ROSIGNANO MARITTIMO	LI	Raccomanda il rispetto delle priorità di intervento e il controllo sulle barriere poste in essere.	Integrato nel testo del paragrafo 6.1 "Istruttoria tecnica".
Pisa	PI	Nessuna osservazione	

Tabella 26 SAT p.a., piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000: osservazioni.

3. l'unico appunto riguarda l'uso delle esistenti pavimentazioni drenanti nelle modellizzazioni, delle quali non viene fornito alcun risultato di verifiche di abbattimento derivante dalla loro posa in opera;
4. nel piano presentato si ipotizzano due interventi diretti al ricettore, uno in aggiunta ad un intervento sulla via di propagazione (barriera) non completamente risolutivo ed uno come intervento risolutivo ma non si fornisce il dettaglio degli interventi.

Nell'ambito dell'istruttoria a livello nazionale, in data 13/05/2009, è stata convocata una prima riunione, presenti tecnici dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), in rappresentanza del MATTM, della Regione Toscana e dell'ARPAT. La verifica del piano ha riguardato:

- la presenza nella documentazione dei dati e delle informazioni essenziali e preliminari alla valutazione dei contenuti del piano, così come individuati dal DM 29 novembre 2000 all'articolo 3, comma 2 e all'articolo 2, comma 4 lettera c);
- un primo esame istruttorio dei contenuti di dettaglio relativi al piano degli interventi di risanamento previsti.

In merito al primo punto l'istruttoria ha evidenziato che il piano non riportava la suddivisione degli interventi in singole annualità.

In merito al secondo punto sono state rilevate le seguenti carenze:

1. i dati forniti non sono georeferenziati con sistema di riferimento UTM WGS 84 in formato vettoriale;
2. la procedura seguita per la determinazione dei valori del livello di soglia in presenza di sorgenti concorsuali non rispetta quanto richiesto dall'Allegato 4 del DM 29/11/2000 nei casi in cui il ricettore è contenuto in fasce di pertinenza aventi limiti differenti;
3. non risulta essere stato caratterizzato lo spettro medio del rumore;
4. non risulta essere stata riportata la velocità media considerata per i flussi di traffico;
5. non sono fornite le caratteristiche acustiche delle pavimentazioni fonoassorbenti di cui si ipotizza l'impiego;
6. non sono fornite i dettagli degli interventi diretti sui ricettori.

Poiché la carenza delle informazioni di cui al primo punto non permetteva di procedere all'approvazione del piano, il MATTM, salvo restando la necessità di fornire i dati mancanti di cui al secondo punto, anche successivamente alle determinazioni assunte dalla Conferenza Unificata di cui all'art. 5, comma 2 del decreto, con nota del 26/02/2009 ha provveduto a richiedere a SAT di integrare la documentazione presentata.

Il gestore, con nota del 29/05/2009 ha provveduto a fornire le integrazioni richieste, dando atto della loro trasmissione anche ai comuni interessati. In particolare è stato fornito il cronoprogramma degli investimenti previsti con l'indicazione dei tempi di esecuzione degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore. Il cronoprogramma è stato predisposto da SAT tenendo conto delle priorità di intervento individuate dal piano e seguendo il seguente criterio:

- a) completamento degli interventi esistenti;
- b) interventi con barriere acustiche;
- c) interventi diretti sugli edifici.

In Tabella 27 è riportato il nuovo elenco delle priorità, per le dodici aree critiche individuate. In conseguenza all'adozione da parte del gestore dei nuovi limiti di soglia per la presenza di sorgenti concorsuali, in ottemperanza a quanto al punto 2 delle integrazioni richieste, sono da evidenziare: la

modifica dell'indice di priorità delle aree 05 e 11 e la sostituzione delle barriere con interventi diretti sui ricettori per le stesse aree.

Nella riunione del 10/07/2009 l'istruttoria tecnica a livello nazionale si è conclusa con l'ammissibilità del piano di SAT alla sua approvazione di massima in Conferenza Unificata.

Codice area	Comune	Tipologia (Carreggiata-Progressiva)	Fascia	IDP(*)	Costo rivalutato 2009 (€)	Anno
01	COLLESALVETTI	BA-01a (TS-172+501-172+351)	A	18	386.700	2017
		BA-01b (TS-172+809-172+659)				
02	COLLESALVETTI	BA-02-(TS-174+105-173+905)	A-B	54	330.800	2013
03	CASCINA	BA-03 (TS-174+998-174+898)	A	12	165.400	2018
04	COLLESALVETTI	BA-04 (TN-180+561-180+461)	A-B	4	165.400	2021
05	COLLESALVETTI	ID-3	B	1	5.250	2022
06	COLLESALVETTI	BA-06 (TS-184+495-184+295)	A	48	479.200	2014-2015
07	COLLESALVETTI	BA-07 (TN-184+580-184+380)	A	36	330.800	2016
08	COLLESALVETTI	ID-1	B	93	35.000	2022
09	ROSIGNANO M.	BA-09 (TS-193+785-193+385)	A-B	10	661.600	2019-2020
10	ROSIGNANO M.	BA-10 (TS-200+560-200+210)	A-B	184	838.600	2010-2012
11	ROSIGNANO M. CASTELLINA M.	ID-2a	B	275	52.150	2022
		ID-2b				
12	ROSIGNANO M.	BA-12 (TS-204+427-204+337)	A	35	52.150	2009
TOTALE REGIONE					3.666.540	

(*) IDP = Indice Di Priorità

BA = barriera

ID = intervento diretto sul ricettore

TS = Carreggiata Sud

TN = Carreggiata Nord

Tabella 27 SAT p.a., piano di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000: elenco priorità proposto (aggiornamento 2009).

6.1 Proposta di elenco regionale delle priorità di intervento

Alla luce della documentazione presentata da SAT ed esaminata nell'ambito dell'istruttoria tecnica descritta, non sono emerse problematiche rilevanti sull'ordine di priorità proposto per la Regione Toscana, come riportato in Tabella 27, che quindi si propone di mantenere.

7. Conclusioni

Nel presente documento sono stati presentati i risultati dell'istruttoria tecnica inerente i piani di contenimento e abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000 presentati dai gestori di infrastrutture stradali di interesse nazionale o di più regione che interessano il territorio della Regione Toscana: ANAS S.p.A., Autocamionale della Cisa S.p.A., Autostrade per l'Italia S.p.A, SALT p.a., SAT p.a..

Per ciascun gestore e tratta stradale di competenza l'istruttoria tecnica, effettuata dal Settore Tutela dall'Inquinamento Elettromagnetico ed Acustico e Radioattività Ambientale della Giunta Regionale con il supporto dell'ARPAT, ha permesso di individuare l'elenco delle priorità di intervento per la realizzazione delle opere di bonifica acustica necessarie per il rispetto dei limiti di legge fissati dal DPR 142/2004.

Stante le competenze regionali in materia di acustica ambientale, sancite dall'art. 2, comma 3 della lr 89/98, gli elenchi di cui sopra, una volta approvati dal Consiglio Regionale, dovrebbero costituire le basi per l'Intesa presso la Conferenza Unificata di cui al DM 29/11/2000 il cui schema di massima è stato approvato con l'Intesa presso la stessa Conferenza Unificata del 29/10/2009 riportato in Allegato 2.

In generale al fine di avviare senza ritardi le azioni di bonifica, pur rilevando le carenze emerse nell'analisi della documentazione di accompagnamento dei piani, viene proposto di confermare gli elenchi delle priorità di intervento presentati dai gestori, rinviando i necessari approfondimenti/integrazioni alle successive scadenze.

Del resto, in tutti i casi, in accordo con lo schema di Intesa in Allegato 2, verrà approvato solo uno stralcio dei vari piani limitato al 01/01/2014 e, pertanto, ulteriori interventi la cui necessità emerge dalle osservazioni presenti in questo rapporto o emergerà nell'ambito della realizzazione del piano, ivi comprese le eventuali nuove segnalazione da parte di comuni e cittadini interessati, potrà trovare spazio nei successivi stralci degli stessi piani.

**Allegato 1: Tavolo Tecnico Interregionale Inquinamento Acustico,
Roma 20/02/2008.**

Attività per l'approvazione dei piani degli interventi per il contenimento e l'abbattimento del rumore prodotto dalle infrastrutture stradali di interesse nazionale o di più regioni ai sensi del D.M. 29.11.2000, Roma 20/02/2008.

Il presente documento riporta il parere delle Regioni e delle Province Autonome per l'avvio, l'efficace e adeguata realizzazione nei tempi previsti, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore delle reti di infrastrutture stradali di interesse nazionale o di più regioni di cui al DM 29 novembre 2000, Articoli 2, comma 2, lettera b).

1. Attività di immediata esecuzione

Si chiede che il Ministero Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (nel seguito MATTM) fornisca alla Regione capofila entro il 31.3.2008:

- a) i dati richiesti dalla Regione Calabria, Regione capofila per materia, in data 13 dicembre 2007 con nota prot 705/del.RM di cui allega copia per ognuna delle Società o Ente gestore, trasmettendo popolato almeno il foglio elettronico di cui alla nota DSA-2008-0002829 del 1/2/2008 ;
- b) l'elenco dei gestori che non hanno adempiuto agli obblighi di cui al DM citato ai fini dell'applicazione delle eventuali sanzioni di cui all'art. 10 della L. 447/95.

2. Approvazione, aggiornamento e monitoraggio dei piani

Per ogni piano presentato dalla singola Società o Ente gestore viene approvata, in sede di Conferenza Unificata, una specifica Intesa, che sancisce l'immediata operatività del Piano.

Prima dell'esame in sede di Conferenza Unificata, il MATTM organizza un tavolo tecnico con le Regioni / Province Autonome interessate e con il singolo Gestore, per la verifica e la valutazione tecnica di massima di ogni piano. In particolare, sarà verificato e valutato il cronoprogramma che dovrà comprendere: i tempi e i costi previsti, per la realizzazione degli interventi, e gli ordini di priorità complessivi e per singola regione.

L'atto di Intesa stabilisce una **approvazione di massima** del piano che comprende:

- a) l'individuazione dei tempi e dei costi di ognuno degli interventi previsti. I dati sono organizzati per singola Regione e/o Provincia Autonoma e, ove trattasi di più infrastrutture stradali dello stesso Ente gestore, per singola infrastruttura;
- b) l'individuazione dell'ordine di priorità degli interventi viene comunque organizzato in apposite tabelle raggruppate per singola Regione / Provincia Autonoma e, ove si sia in presenza di Gestore che presenti un piano per più infrastrutture stradali, è determinato per singola infrastruttura.

Viene definito dalla Segreteria della Conferenza Unificata un calendario di riunioni per eseguire le attività istruttorie preliminari alla formalizzazione dell'Intesa. Le attività istruttorie di valutazione e di approvazione dei piani, vengono concluse entro maggio 2008.

Ogni Piano viene approvato, in prima istanza, per quattro annualità, con eventuali prescrizioni, per quanto riguarda gli aspetti metodologici generali ed i principali criteri di impostazione. Vengono, inoltre, approvati gli stanziamenti finanziari per singolo anno e per singola Regione / Provincia Autonoma.

Al termine del primo quadriennio dovrà essere operata, in sede di Conferenza Unificata, una valutazione ed una verifica dei Piani, alla luce degli interventi già realizzati, delle esperienze maturate, nonché degli approfondimenti tecnici e delle analisi territoriali effettuate.

L'individuazione di ulteriori criticità non evidenziate nei piani, comporterà l'aggiornamento e l'integrazione degli stessi, per l'approvazione nella fase quadriennale successiva, con le stesse modalità adottate per la prima fase.

I progetti esecutivi dei singoli interventi potranno avere caratteristiche differenti dal piano approvato, sempre che siano rispettate le risorse allocate per singola regione per singola annualità.

Annualmente i Gestori debbono fornire al MATTM, alle Regioni e Province autonome ed ai Comuni competenti per territorio le informazioni previste dall'art. 6 del DM 29/11/2000.

I Piani non devono ricomprendere i costi degli interventi di mitigazione già previsti in Accordi specifici e come tali finanziati con risorse esterne. Analogamente dicasi per gli interventi di risanamento previsti da procedure di VIA già concluse.

3. Interventi di mitigazione e priorità

Ai sensi dell'art. 5, comma 3 del DM 29/11/2000, gli interventi di mitigazione da preferire sono quelli alla sorgente e, in seconda istanza, lungo la via di propagazione del rumore. Nello specifico vanno dunque presi in considerazione gli asfalti drenanti fonoassorbenti e la costante manutenzione (ad es: gli interventi sui giunti in caso di ponti e viadotti, ecc..).

Va precisato che, nel caso degli asfalti drenanti fonoassorbenti gli oneri da contabilizzare negli interventi di piano sono esclusivamente quelli derivanti dall'extracosto rispetto all'asfalto tradizionale.

Potrà essere valutata dal Gestore, dalla Regione / Provincia autonoma e dal Comune territorialmente competente la possibilità di realizzare interventi sui ricettori, oltre che nei casi previsti dal DPR 142/04 e dal DM 29/11/2000, anche ad integrazione di interventi con barriere acustiche in situazioni che presentino particolari problemi di inserimento paesaggistico-ambientale delle medesime (ad esempio : barriere in prossimità di ricettori e/o rimodellamento geomorfologico ...)

Le singole Regioni / Province autonome possono adottare, d'intesa con i Comuni interessati, criteri di priorità nella realizzazione degli interventi, che prescindano dall'indice di cui al comma 1, dell'art. 3 del DM 29/11/2000.

L'intesa di cui sopra può essere assorbita da norme o atti amministrativi regionali che ne diano adeguata motivazione.

Sulla base dei suddetti criteri, le singole Regioni / Province autonome , ai sensi del comma 3 dell'art. 3 del DM 29/11/2000, possono modificare, nell'ambito degli stanziamenti previsti dal Piano approvato in Conferenza Unificata, l'ordine di priorità degli interventi. In particolare, nel caso di nuove realizzazioni con procedura di VIA concluse, che possono interferire con gli interventi previsti dal piano, le Regioni e le Province autonome terranno conto dell'opportunità di rendere coerenti gli interventi di risanamento previsti dal piano con quelli relativi alle nuove opere previste dalle prescrizioni del decreto di pronuncia di compatibilità ambientale.

4. Collaudi e verifiche acustiche di conformità delle opere

Per gli interventi di mitigazione realizzati, i Gestori dovranno produrre, al MATTM e alle Regioni / Province Autonome e ai Comuni interessati, adeguata documentazione di collaudo, che ne certifichi il raggiungimento degli obiettivi indicati nel piano ai sensi dell'art. 2 comma 5 del DM 29/11/2000.

Lo 0,2 % delle risorse complessivamente previste dal progetto definitivo di ogni singolo intervento deve essere destinato dall'Ente gestore alle attività di controllo previste dall'art. 6 comma 2 del DM 29/11/2000.

Allegato 2: Presidenza del Consiglio dei Ministri, Conferenza Unificata, Repertorio n. 60/CU del 29 ottobre 2009.



*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*
CONFERENZA UNIFICATA

Intesa sullo schema d'intesa della Conferenza Unificata ai fini dell'approvazione da parte del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, prevista dall'art. 5, comma 2, del D.M. 29 novembre 2000, dei piani degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore prodotto dalle infrastrutture di trasporto veicolare.

Repertorio n. 60/ev del 29 ottobre 2009

LA CONFERENZA UNIFICATA

nell'odierna seduta del 29 ottobre 2009

VISTO l'art. 10, comma 5, della legge 26 ottobre 1995, n. 447 (legge quadro sull'inquinamento acustico), il quale prevede che le società e gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, ivi comprese le autostrade, nel caso di superamento dei valori limite pertinenti, hanno l'obbligo di predisporre e presentare al comune piani di contenimento ed abbattimento del rumore, secondo le direttive emanate dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con proprio decreto;

VISTO il decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 29 novembre 2000, emanato ai sensi del richiamato art. 10, comma 5 della legge n. 447 del 1995, il quale, all'art. 5, comma 2, prevede che il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, d'intesa con questa Conferenza, approvi i piani relativi alle infrastrutture di interesse nazionale o di più Regioni e provveda, ugualmente d'intesa con questa Conferenza, alla ripartizione degli accantonamenti e degli oneri su base regionale;

VISTO lo schema di intesa-tipo da sancire in questa Conferenza Unificata, trasmessa dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con nota prot. GAB-

PR

PR





*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*
CONFERENZA UNIFICATA

2008-0020853/UL del 12 dicembre 2008, riguardante l'approvazione, da parte del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dei piani degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore prodotto dalle infrastrutture di trasporto veicolare, prevista dall'art. 5, comma 2, del richiamato D.M. del 29 novembre 2000;

CONSIDERATO che tale schema di intesa-tipo è stato esaminato nella riunione tecnica del 26 gennaio 2009, alla quale hanno partecipato rappresentanti del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle Autonomie regionali e locali, nel corso della quale sono stati proposti delle modifiche al testo da parte delle Regioni e delle Province autonome;

VISTA la nuova stesura del predetto schema di intesa-tipo (allegato 1), trasmessa dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con nota prot. DSA-2009-0020531 del 29 luglio 2009, in cui, a seguito della predetta riunione tecnica, è stata eliminata la seconda parte del paragrafo 13 relativo all'accantonamento dei fondi per le attività di monitoraggio, prevedendo inoltre di dover procedere ai sensi dell'art. 8, comma 6, della legge n. 131 del 2003;

VISTO l'art. 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, il quale prevede che il Governo possa promuovere la stipula di intese, in sede di questa Conferenza, dirette a favorire l'armonizzazione delle rispettive legislazioni o il raggiungimento di posizioni unitarie o il conseguimento di obiettivi comuni, escludendo in tale caso l'applicazione dei commi 3 e 4 dell'art. 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281;

CONSIDERATI gli esiti della odierna seduta di questa Conferenza, nel corso della quale i rappresentanti delle Regioni e delle Province autonome, dell'ANCI, dell'UPI e dell'UNCEM, hanno espresso il loro positivo avviso sul succitato schema di intesa;

ESPRIME INTESA

ai sensi dell'art. 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, sullo schema di intesa-tipo da sancire in questa Conferenza Unificata, nel testo trasmesso dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con nota prot. GAB-2008-0020853/UL del 12 dicembre 2008 (allegato 1), riguardante l'approvazione, da parte del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dei piani degli

NUM. PROT. 5/2009/2740531/3

RR





*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*
CONFERENZA UNIFICATA

interventi di contenimento ed abbattimento del rumore prodotto dalle infrastrutture di trasporto veicolare, prevista dall'art. 5, comma 2, del D.M. del 29 novembre 2000.

Il Segretario
Cons. Ermenegilda Siniscalchi



ESiniscalchi

Il Presidente
On. dott. Raffaele Fitto

11/06/2004 11:11:11 - C:\PROGRAMMI\BUREAU\BPA1.G

RR
✓

Allegato 1

**SCHEMA DI INTESA, AI SENSI DELL'ARTICOLO 5, COMMA 2, DEL
DECRETO 29 NOVEMBRE 2000 DEL MINISTRO DELL'AMBIENTE, SULLA
PROPOSTA DI PIANO DEGLI INTERVENTI DI CONTENIMENTO ED
ABBATTIMENTO DEL RUMORE PREDISPOSTO DAL GESTORE xxxxxxz
yyyyyy AI SENSI DELL'ARTICOLO 10, COMMA 5, DELLA LEGGE 26
OTTOBRE 1995 n. 447 (Legge quadro sull'inquinamento acustico)**

LA CONFERENZA UNIFICATA
nella seduta del

VISTA la legge 447/1995, art. 10 comma 5;
VISTO il DM 29 novembre 2000;
VISTO il DPR 30 marzo 2004 n. 142;
VISTO la legge 131/2003, art.8, comma 6;

VISTO il Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore predisposto dalla Società , gestore di infrastrutture di trasporto veicolare di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 10, comma 5, della Legge 447/1995 . . . nel testo trasmesso al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con nota Prot. . . . del ;

CONSIDERATE le risultanze della riunione tecnica del alla quale hanno partecipato i rappresentanti della società "." del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, delle Regioni e Province Autonome, dell' ISPRA, delle Agenzie regionali e provinciali territorialmente interessate, dell'Unione Province Italiane, dell'Associazione Nazionale Comuni Italiani;

CONSIDERATO inoltre che:

1. Con riferimento a quanto previsto dal DM 20 novembre 2000, articolo 3, comma 2, si è rilevato che il piano degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore presentato dalla Società "." contiene gli ordini di priorità sia nazionali sia a livello regionale;
2. Per quanto previsto dal DM 29.11.2000, articolo 2, comma 4, lettera c), il piano degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore riporta l'indicazione dei tempi di esecuzione e dei costi previsti, se pur di massima, per ciascun intervento. Fornisce, inoltre, raggruppamenti per annualità e per Regione dei costi e dei tempi;
3. La presenza delle informazioni evidenziate ai precedenti punti 1 e 2 consente di procedere all'approvazione di massima del piano in quanto permette di individuare:
 - a) i fondi per gli interventi da realizzare in ogni singola Regione, essenziali al fine di poter eventualmente modificare, nell'ambito degli stanziamenti regionali previsti dal



piano presentato, l'ordine di priorità degli stessi (art. 3, comma 3, DM 29.11.2000);
b) la suddivisione degli interventi in singole annualità, in quanto indispensabile per approvare, in prima istanza, alcune annualità del piano stesso;

ESPRIME INTESA

ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 8 comma 6 della legge 131/2003 e all'articolo 5 del DM 29 novembre 2000 sul Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore predisposto e presentato dalla società "... ..", con le specificazioni e le prescrizioni contenute nei punti che seguono e nell'allegato.

1. La presente intesa stabilisce un'approvazione di massima del Piano, riferita alla programmazione degli interventi del primo stralcio. Tale periodo decorre dalla data del decreto di approvazione del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare fino al 1 gennaio 2014.

Entro il 15 gennaio 2013 verrà presentata dalla società "... .." al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, alle Regioni/Province Autonome ed ai Comuni interessati lo stato di attuazione del Piano di cui alla presente intesa con una ricognizione delle azioni svolte,

Entro lo stesso 15 gennaio 2013 la società "" deve presentare documentazione relativa allo stralcio successivo del Piano che prenderà in considerazione gli interventi di cui alla presente intesa non ancora realizzati e l'aggiornamento e l'integrazione dello stesso per il successivo periodo di attuazione.

Detta documentazione conterrà anche elementi necessari alla valutazione ed alla verifica degli aspetti tecnici (anche in relazione alle migliori tecnologie disponibili), economici, realizzativi, di analisi territoriale, ambientale, di inserimento paesaggistico-visivo, per dedurre, eventualmente, nuovi criteri e modalità di realizzazione delle successive fasi del Piano.

Entro il 31 dicembre 2013 sarà emanato il decreto ministeriale di approvazione del nuovo stralcio di Piano, d'intesa con la Conferenza Unificata ai sensi dell'articolo 5 del DM 29.11.2000. Nelle more dell'emanazione di detto decreto, vigono le disposizioni di cui al precedente decreto di approvazione.

I periodi successivi di approvazione del Piano avranno durata quinquennale fino alla concorrenza dei quindici anni previsti dall'art. 2, comma 2, lettera b) per la realizzazione degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore prodotto dalle infrastrutture di trasporto veicolare.

Al fine di rendere attuabile ed efficace l'attività di controllo sull'attuazione del Piano affidata al Ministero dall'art. 10 comma 5 della legge 447/1995, è stabilita una periodica ricognizione sullo stato di realizzazione degli interventi attraverso specifiche azioni di monitoraggio da avviare successivamente all'approvazione del Piano.



2. La presente intesa sul Piano presentato dalla società “..” costituisce atto formale propedeutico alla necessaria approvazione da parte del Ministero dell'Ambiente prevista dall'articolo 5, comma 2, del DM 29.11.2000.

3. La Regione o Provincia Autonoma, d'intesa con i Comuni interessati ed il Gestore, comunica al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, in casi particolari e motivati, fatto salvo quanto previsto dal comma 2, dell'art. 4 e dall'art.5 della legge quadro 447/95 un ordine di priorità che modifichi la graduatoria stabilita attraverso l'applicazione dell'indice di cui all'articolo 3, comma 1, del DM 29.11.2000 ed approvata attraverso il presente atto. Superata positivamente la fase istruttoria, tale modifica viene corredata da specifici atti amministrativi regionali che ne diano adeguata motivazione.

4. I progetti definitivi dei singoli interventi potranno avere, se del caso, caratteristiche differenti dal piano approvato con la presente Intesa, sempre che siano rispettati gli obiettivi del risanamento acustico, le risorse allocate per singole Regioni/Provincia Autonoma e che sulle modifiche vi sia accordo fra Regione/Provincia Autonoma, Comuni interessati e Gestore. In caso di controversia la questione è rimessa al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del Mare al fine della sua risoluzione. Le eventuali variazioni al progetto dovranno essere adeguatamente motivate e comunicate al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

5. L'ammontare delle risorse finanziarie che la Società “.” impegna per la realizzazione degli interventi individuati nel Piano e non ancora realizzati può comprendere solo la propria quota di partecipazione finanziaria assunta dalla medesima Società nell'ambito di Accordi pregressi sottoscritti con Enti Locali, Amministrazioni o altri soggetti al di fuori delle procedure di elaborazione, di proposta e di approvazione del Piano oggetto della presente Intesa. In ogni caso faranno fede i tempi di realizzazione eventualmente previsti negli Accordi di cui sopra, laddove non sussistano impedimenti legati all'organizzazione dei cantieri. In caso di controversia, si procede come previsto al punto 4.

Sono fatti salvi, e quindi computabili ai fini contabili, gli interventi comunque effettuati precedentemente all'entrata in vigore del DPR 142/2004, come previsto dall'art. 11 comma 1 dello stesso decreto.

6. Sono stralciati dal Piano presentato, in quanto dotati di procedimenti diversi dal presente, gli interventi di risanamento acustico stabiliti da procedure di Valutazione di Impatto Ambientale a livello nazionale o regionale già concluse. In particolare, nel caso di nuove realizzazioni con procedura di VIA conclusa che possono interferire con gli interventi previsti dal piano, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per le istruttorie nazionali, ovvero le Regioni e le Province Autonome e i Comuni



interessati per quelle regionali terranno conto in sede di realizzazione del piano della necessità di rendere coerenti gli interventi di risanamento acustico previsti dal Piano con quelli relativi alle nuove opere oggetto di VIA.

7. Ai sensi dell'art. 5, comma 3 del DM 29.11.2000, gli interventi di mitigazione da considerare in via prioritaria sono quelli che interessano direttamente la sorgente del rumore e solo successivamente quelli da realizzare lungo la via di propagazione del rumore stesso. Nello specifico vanno dunque presi in considerazione prioritariamente le pavimentazioni fonoassorbenti o comunque a bassa emissione ed una sistematica azione di manutenzione nonché azioni dirette sulla mobilità. Va precisato che, con riferimento all'adozione di pavimentazioni fonoassorbenti o a bassa emissione, se tali interventi rientrano nell'ambito della normale manutenzione, gli oneri da contabilizzare nel piano sono esclusivamente quelli derivanti dall'extracosto rispetto all'asfalto tradizionale. Viceversa, se l'intervento viene realizzato al di fuori della normale manutenzione, i relativi costi possono essere contabilizzati per intero.

8. Particolare attenzione andrà riservata alle motivazioni che giustificano eventuali interventi diretti sui ricettori. Potrà comunque essere valutata dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dalla Regione/Provincia Autonoma, dal Comune competente e dal Gestore, nell'ambito di apposita Conferenza di Servizi, la possibilità di realizzare interventi sui ricettori, oltre che nei casi previsti dal DPR 142/2004 e dal DM 29.11.2000, anche ad integrazione di interventi con barriere acustiche con parziale realizzazione dimensionale in altezza, in particolare quelle poste in opera in situazioni che presentino problemi di inserimento paesaggistico-ambientale delle medesime (es. barriere in prossimità di particolari ricettori e/o rimodellamento geomorfologico, etc. ...).

9. Essendo state rilevate carenze nel Piano predisposto dalla Società “.” relativamente ai dati ed alle informazioni richiesti dal DM 29.11.2000, ritenute comunque non pregiudiziali all'approvazione del Piano medesimo, la Società, prima della approvazione del progetto definitivo, dovrà fornire a tutti i soggetti interessati, i dati mancanti nel rispetto dei criteri di cui all'allegato n.1 dell'Intesa.
NdR: da inserire se necessario.

10. Con riferimento all'art. 6, comma 1 del DM 29.11.2000, la Società “.” dovrà fornire entro il 31 marzo di ogni anno al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, alle Regioni ed ai Comuni competenti i dati e le informazioni ivi previsti, con particolare riguardo agli aggiornamenti sullo stato di avanzamento degli interventi di risanamento previsti.

11. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare esercita le funzioni



amministrative e di coordinamento per le attività di controllo per il conseguimento degli obiettivi di risanamento relative al Piano presentato dalla Società “.”, previste dall’articolo 6, comma 2 del DM 29.11.2000, tramite iniziative e attività periodiche di verifica organizzate in collaborazione con le Regioni e/o Province autonome interessate.

12. Per ciascuno degli interventi di mitigazione acustica realizzato, la Società “.” dovrà produrre al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, alla Regione/Provincia autonoma e ai Comuni interessati adeguata documentazione di verifica acustica, che ne certifichi il raggiungimento degli obiettivi indicati nel Piano ai sensi dell’art. 2, comma 5 del DM 29.11.2000.

In particolare, la verifica del raggiungimento degli obiettivi di risanamento acustico degli interventi realizzati dovrà essere condotta a due livelli: sia attraverso il controllo del rispetto dei valori limite presso i ricettori secondo quanto stabilito dallo stesso art. 2, comma 5 del DM 20.11.2000, tenendo in considerazione esclusivamente la rumorosità dell’infrastruttura stradale, sia attraverso l’esame delle caratteristiche acustiche intrinseche delle opere realizzate come disposto dall’Allegato 2 dello stesso decreto avendo cura di controllare la rispondenza dell’intera opera e delle sue parti con quanto previsto dal progetto acustico attraverso la certificazione di laboratorio e quella prodotta in sito.

13. Ai sensi dell’art. 10, comma 5 della legge 447/1995, il controllo e il rispetto dell’attuazione dei piani è demandato al Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, che si può avvalere di ISPRA che a sua volta potrà fare riferimento al sistema agenziale.

14. I progetti acustici di dettaglio per la mitigazione ed il contenimento del rumore sono soggetti alle procedure di approvazione previste dalle vigenti norme in materia. I Comuni, nonché le Regioni e le Province interessate si adoperano affinché l’iter approvativo si concluda in modo celere, possibilmente entro 1 anno dalla presentazione del progetto definitivo di ogni singolo intervento da parte dei gestori. Eventuali cause di impedimento/rallentamento nello svolgimento dell’iter stesso sono prontamente comunicate al Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare.

