



Regione Toscana

Seduta n. 192/PS del 23/07/2018
Determinazione n. 3/AC/2018

NURV
(Nucleo Unificato Regionale di Valutazione e verifica degli investimenti pubblici)

Autorità Competente per la VAS

Piano di Azione delle strade regionali con traffico superiore a 3.000.000 di veicoli l'anno, ai sensi dell'art.4 c.2 lett. b) e c.3 lett. b) del Dlgs. 194/2005 (Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale)

- Documento Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a VAS -

PROVVEDIMENTO DI VERIFICA

Proponente/Autorità procedente: Regione Toscana – Direzione Generale delle Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale
Settore Programmazione Viabilità

Autorità Competente: NURV della Regione Toscana

II NURV

come composto ai sensi della Deliberazione della Giunta regionale n.1295/2015 e del Decreto del Presidente della Giunta regionale n. 4/2016, a seguito del procedimento semplificato previsto dall'art. 10 del Regolamento interno, in qualità di autorità competente per la VAS;

Visti

- il d.lgs. 152/2006 recante “Norme in materia ambientale”, ed in particolare la Parte seconda relativa alle “Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione di impatto ambientale (VIA) e per l’autorizzazione ambientale integrata (IPPC)”;
- la legge regionale 10/2010 “Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza”;
- il Dlgs 194/2005 “Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale”
- la legge regionale 1/2015 “Disposizioni in materia di programmazione economica e finanziaria regionale e relative procedure contabili. Modifiche alla l.r. 20/2008 ”;

Premesso che

il Piano di Azione delle strade regionali con traffico superiore a 3.000.000 di veicoli l'anno, ai sensi dell'art.4 c.2 lett. b) e c.3 lett. b) del Dlgs. 194/2005 - Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale - (di seguito Piano di azione) rientra nel campo di applicazione di cui all'art. 5 comma 3 lett.c della l.r 10/10 e pertanto è soggetto a verifica di assoggettabilità a VAS;

con nota prot. AOOGR/287357 del 29 maggio 2018 l'autorità procedente/proponente ha trasmesso al NURV il documento preliminare redatto ai sensi dell'art.22 della l.r 10/10;

con nota prot. AOOGR/289040 del 30 maggio 2018 il Presidente del NURV ha avviato le consultazioni di cui all'art. 22 co.3 della l.r 10/10 trasmettendo il documento preliminare ai soggetti competenti in materia ambientale per il Piano in oggetto;

con nota prot. AOOGR/289415 del 30 maggio 2018 il Presidente del NURV ha avviato il procedimento semplificato, previsto dall'art. 10 del regolamento interno, trasmettendo ai componenti del NURV la documentazione e chiedendo osservazioni e contributi entro il giorno 28 giugno 2018 nonché fissando per il 9 luglio il deposito in area riservata della proposta di determina per la condivisione e il 13 luglio quale data di approvazione;

al NURV sono pervenute le seguenti osservazioni:

1. Parco Nazionale Arcipelago Toscano - ns. prot. 299082 del 05/06/2018;
2. Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le province di Siena, Grosseto e Arezzo - ns. prot. 332752 del 25/06/2018;
3. Azienda USL Toscana Sud Est - ns prot. 336622 del 26/06/2018;
4. ARPAT – ns. prot. 336459 del 26/06/2018;
5. Comune di Lucca – ns. prot. 340540 del 28/06/2018;
6. RT – Settore Tutela della Natura e del Mare – ns. prot. 348052 del 04/07/2018;
7. Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le province di Firenze, Pistoia e Prato inviato il 27/06/2018 - ns. prot. 349201 del 05/07/2018;
8. Comune di Pisa inviato il 29/06/2018 – ns. prot. 351867 del 06/07/2018.

Esaminati

i documenti prodotti dall'Autorità procedente/proponente consistenti in:

- Documento preliminare ai fini della verifica di assoggettabilità a VAS ai sensi dell'art.22 della l.r 10/2010;
- le osservazioni e i contributi pervenuti dai soggetti competenti in materia ambientale e dai componenti del NURV che risultano essere agli atti d'ufficio del NURV e che sono state considerate

nello svolgimento dell'attività istruttoria finalizzata alla redazione del presente parere per gli aspetti pertinenti alle considerazioni ambientali e paesaggistiche, e che sono brevemente sintetizzati nella seguente tabella:

n.	Soggetto	Osservazione
1	Parco Nazionale Arcipelago Toscano	L'Ente, vista la documentazione allegata, ritiene che non ci siano attività/progetti specifici e valutabili ricadenti all'interno del perimetro del Parco.
2	Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Siena Grosseto e Arezzo	Si ritiene che il procedimento in oggetto possa essere escluso da VAS. In merito alle previsioni di localizzazione delle barriere antirumore, tuttavia, si richiedono approfondimenti progettuali e singole verifiche di compatibilità paesaggistica per ogni tratto interessato a tutela paesaggistica sia de iure che con Decreto Ministeriale.
3	Azienda USL Toscana sud est	Si ritiene che il procedimento in oggetto possa essere escluso da VAS. In relazione agli interventi di risanamento prospettati, dal momento che non sono specificati gli interventi previsti per ogni recettore sensibile considerato, si fa presente: <ul style="list-style-type: none"> • in merito al rifacimento della pavimentazione stradale in prossimità delle scuole: tali lavori vengano realizzati nel periodo di chiusura delle scuole; • In merito all'installazione di infissi antirumore: la proposta di sostituire gli infissi antirumore deve essere abbinata a sistemi di ricambio aria, al fine di mantenere un microclima confortevole. Va inoltre considerato che diverse delle scuole interessate da impatti acustici superiori alle normative sono Nidi e Scuole Materne, tipologie che prevedono la presenza di spazi esterni destinati al gioco che non potrebbero essere tutelati dal punto di vista acustico.
4	ARPAT	<p>L'Agenzia rileva alcune carenze in merito alla descrizione delle caratteristiche del Piano e degli impatti: il DP non localizza gli interventi e pertanto non ne valuta gli impatti. Chiede pertanto che siano integrate le seguenti informazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • siano indicate le localizzazioni di massima degli interventi che saranno previsti dal Piano, di messa in opera di asfalti fonoassorbenti, di barriere antirumore, di installazione di infissi antirumore e delle varianti stradali previste; • siano specificate le tecniche di <i>traffic calming</i> che saranno previste dal Piano sia come tipologia sia come localizzazione; • siano specificate le modalità di incentivazione all'utilizzo di modalità alternative di mobilità che saranno previste dal Piano sia come tipologia sia come localizzazione. <p>Nel merito specifico della cantierizzazione e della gestione degli impatti, segnala alcune indicazioni che dovrebbero essere contenute nel Piano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nella fase di progettazione degli interventi dovranno essere declinati gli aspetti acustici connessi all'attività di cantiere, procedendo con gli adempimenti previsti dalla normativa di settore; • relativamente alle fasi di cantiere, in particolare per le operazioni di rimozione delle pavimentazioni stradali esistenti, è necessario che siano identificate procedure per limitare l'impatto delle polveri e delle emissioni dei macchinari di cantiere sui recettori sensibili. <p>Nel caso in cui le lavorazioni interessino territori di Comuni individuati dalla Regione Toscana come interessati da superamenti dei valori limite di NO₂ e/o PM₁₀ in aria ambiente fissati dal D.Lgs. 155/2010, e perciò tenuti alla redazione di un Piano di azione comunale (PAC) ai sensi dell'art. 12 della L.R. 9/2010, il Piano dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> • richiamare il rispetto delle misure previste dai PAC, qualora adottati, affinché le eventuali misure di mitigazione o divieto siano inserite nei capitolati di appalto per la realizzazione delle opere in questione (per le tratte che interessino territori di Comuni tenuti alla redazione di un PAC); • richiedere, qualora per ciascuna tratta la durata delle lavorazioni sia superiore a 100 giorni e vi siano recettori sensibili (civili abitazioni, residenze sociali, scuole, ospedali, edifici ad uso ricettivo) posti a distanza inferiore a 50 m dalla sede stradale (o dal cantiere), che il capitolato di appalto preveda che il conduttore predisponga una valutazione delle polveri diffuse determinate dalle lavorazioni redatta secondo le "Linee guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali polverulenti", da sottoporre - almeno 150 giorni prima dell'avvio delle lavorazioni - ad ARPAT per l'approvazione, in cui si dia conto degli impatti attesi e delle misure di mitigazione previste. <p>Al fine di ridurre la produzione di rifiuti, la quota parte del materiale di risulta dalle operazioni di fresatura che risulti idonea al recupero, dovrà essere riutilizzata per la realizzazione della nuova pavimentazione o comunque avviata a operazioni di recupero, secondo quanto previsto dalla normativa di settore.</p> <p>Analoghe considerazioni valgono per le terre e rocce da scavo che dovessero essere prodotte nell'ambito dei lavori, per le quali è da preferire il riutilizzo o l'avvio a recupero, secondo quanto previsto dalla normativa di settore.</p> <p>In generale ai fini della gestione dei vari aspetti ambientali nella conduzione dei cantieri il Piano dovrà prevedere che i capitolati di appalto contengano le indicazioni del documento ARPAT "Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale".</p>
5	Comune di Lucca	L'Amministrazione Comunale comunica che, in base alla documentazione ricevuta, non si

		rilevano osservazioni.
6	RT – Direzione ambiente ed Energia Settore Tutela della Natura e del Mare	<p>Il Settore ritiene non sufficiente l'analisi effettuata dal DP in merito ai Siti rete Natura 2000 e le aree protette ai sensi della l.r. 30/2015. A tal fine il Settore scrivente ha provveduto alla sovrapposizione di tali aree con i tracciati stradali elencati dal DP e ha individuato la presenza di alcuni siti ed aree protette limitrofi ed in alcuni casi tangenti alle strade.</p> <p>Pertanto ritiene che debba essere integrata la valutazione tenendo conto dei possibili impatti cumulativi delle opere e delle eventuali successive misure di mitigazione, in riferimento ai siti identificati, nelle varie fasi:</p> <p>A) Per la <u>fase di cantiere</u> si suggerisce di prendere in considerazione le interferenze con l'ambiente naturale in relazione a quelle:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prodotte dal transito dei veicoli pesanti per il trasporto dei materiali e il conseguente impatto cumulativo derivante dalle polveri - provenienti dal dilavamento del manto stradale ad opera delle acque di pioggia, che quindi può trasportare nei corsi d'acqua superficiali, nel terreno e nelle falde residui di oli, carburanti e percolati derivanti dalla rimozione dell'asfalto - nei riguardi delle specie animali dovute al rumore, all'illuminazione notturna, alle vibrazioni, che si stima possano essere avvertite anche a livello di rumore di fondo valle. <p>B) Per la <u>fase di pianificazione e il livello progettuale</u> si suggerisce nell'ambiente extraurbano la possibile piantumazione di specie vegetali con la finalità di creare barriere fonoassorbenti; si ricorda quanto disposto dall'Art. 80 c. 9 della L.R.30/2015 e s.m.i.: <i>"Negli interventi di ingegneria naturalistica, in quelli di rinverdimento e di consolidamento, nonché, in generale, negli interventi di recupero ambientale di siti degradati, sono utilizzati prioritariamente ecotipi locali."</i> oltre al c.7 del medesimo Art. 80 dove è fatto inoltre divieto di utilizzare specie alloctone o anche autoctone invasive.</p>
7	Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Firenze Pistoia e Prato	<p>Si ritiene che il procedimento in oggetto possa essere escluso da VAS a condizione che si acquisiscano i seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in merito alla componente archeologica: i singoli progetti andranno provvisti, in fase di studio di fattibilità, di apposite relazioni per la verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 25 D.Lgs. 50/2016; • in merito al patrimonio architettonico: precisare come i singoli interventi in progetto interessino beni culturali tutelati ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e la loro natura al fine di valutare la compatibilità delle lavorazioni previste con le misure di conservazione necessarie per la tutela dei beni medesimi; • in merito al settore paesaggio: precisare come gli interventi intercettino le aree sottoposte a tutela ai sensi della parte Terza del D.Lgs. 42/2004 e produrre adeguata documentazione nel caso che gli interventi previsti ricadano in aree sottoposte a tutela paesaggistica. Si segnalano di particolare criticità, qualora ricadano in aree di tutela paesaggistica, le installazioni di barriere antirumore, la realizzazione di varianti stradali, l'organizzazione di spazi destinati alla sosta, l'organizzazione della mobilità pedonale e ciclabile nei centri abitati principali, il miglioramento della segnaletica stradale.
8	Comune di Pisa	L'Ufficio Urbanistica riassume una serie di interventi/previsioni attuate e da attuare riguardanti alcuni tratti di strade poste sul territorio comunale di cui non si rileva l'attinenza con le valutazioni contenute nel Documento Preliminare del Piano in oggetto.

- Documento preliminare Integrato richiesto a seguito dei contributi pervenuti così come previsto ai sensi dell'art.22 co. 4 della l.r. 10/2010.

Considerato che

1. Il Piano è predisposto in attuazione del D.Lgs. 194/2005 "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale" che sancisce l'obbligo di predisporre le mappature acustiche degli assi stradali principali quale attività propedeutica alla redazione dei Piani di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/2000. Tale obbligo è previsto, così come riportato all'art. 3 co. 1 lett. b) del D.lgs 194/2005, per le strade su cui transitano più di 6.000.000 di veicoli l'anno e per le infrastrutture principali, così come definite dall'art. 2 del medesimo decreto, ovvero, quelle con traffico superiore ai 3.000.000 di veicoli l'anno. L'ultimo aggiornamento della mappatura acustica delle strade regionali con più di 3.000.000 di veicoli anno, effettuato nel 2017 ai sensi dell'art. 3 co. 3 del D.lgs 194/2005, ha tenuto conto delle misure aggiornate dei flussi di traffico sulla rete stradale di proprietà della Regione Toscana, individuando i tratti stradali da assoggettare al presente aggiornamento quinquennale del Piano d'Azione, modificando le tratte riportate nella precedente versione della suddetta pianificazione.
2. Con DCR n. 29 del 10/02/2010, aggiornata con DCR n.41 del 2016, è stata approvata la graduatoria delle priorità di intervento della rete regionale per gli interventi di risanamento acustico, sui siti

individuati come critici. Tale graduatoria tiene conto della popolazione residente nella fascia di pertinenza acustica della strada, della presenza di recettori sensibili, del superamento dei limiti acustici. I siti individuati nella graduatoria di priorità di cui alla DCR n.41/2016 devono essere bonificati in 15 anni a partire dal 2010 e la regione Toscana procede al risanamento sulla base delle risorse finanziarie stanziare annualmente nel rispetto dell'art. 10 co. 5 della Legge n. 447/1995. Una volta stanziare le risorse annuali è possibile finanziare gli interventi di risanamento nel rispetto della graduatoria delle priorità, inserendoli nella programmazione annuale e triennale dei lavori pubblici della Regione Toscana. Per tale ragione, il piano di azione non contiene la localizzazione puntuale degli interventi contenuti nella graduatoria rinviando l'individuazione delle più opportune soluzioni tecniche necessarie (asfalti fonoassorbenti, barriere acustiche, soluzioni di intervento passive, etc...) al momento in cui verrà formalizzata la disponibilità finanziaria sopra richiamata.

3. Il Piano si sviluppa:

- su un livello di tipo strategico: con azioni volte alla diminuzione del traffico veicolare incentivando l'utilizzo del mezzo pubblico e di mobilità sostenibile, alla promozione degli interventi di traffic-calming e all'utilizzo di asfalti fonoassorbenti anche nella manutenzione straordinaria, alla collaborazione con gli enti locali per evitare previsioni urbanistiche (nuovi volumi residenziali ed edifici scolastici) nelle fasce di pertinenza acustica delle strade regionali e per delocalizzare i recettori sensibili già oggi situati all'interno di tali fasce, alla realizzazione di nuove infrastrutture viarie in variante alle strade regionali;
- su un livello di tipo progettuale: attraverso l'individuazione puntuale di una serie di interventi, sui tratti stradali mappati, volti al risanamento delle criticità riscontrate in corrispondenza dei recettori sensibili. Gli interventi riguardano: messa in opera di asfalti fonoassorbenti o a bassa emissività, realizzazione di varianti stradali, incentivo all'utilizzo di mobilità alternativa, installazione di infissi antirumore, messa in opera di barriere antirumore, adozione di misure per contenere le velocità di transito dei veicoli nell'attraversamento di centri urbani.

4. Le aree interessate dagli interventi previsti nel piano di azione sono i tratti di strade regionali e le relative pertinenze acustiche delle infrastrutture principali con traffico superiore ai 3.000.000 di veicoli l'anno, che di seguito si elencano: SGC FI-PI-LI dal km 0,000 al km 75,80 (intero tratto regionale ramo per Pisa), SGC FI-PI-LI dal km 58,000 al km 81,450 (intero tratto regionale ramo per Livorno), SR 435 "Lucchese" dal km 0,000 al km 40,875 (intero tratto regionale), SRT 439-tratto dal km 0 al km 47 (tratto in Provincia di Lucca), SRT 71-tratto dal km 129 al km 145 (tratto Castiglion Fiorentino-Arezzo), SRT 71-tratto dal km 150 al km 163 (tratto Arezzo-Subbiano), SR 206-tratto dal km 32 al km 45 (tratto Pisa-Collesalveti), SR325 - Strada Regionale della Val di Setta e Val di Bisenzio dal Km 64,120 al Km 74,090, SR2 – Strada Regionale Cassia dal Km 216,000 al Km 221,820, SR65 – Strada Regionale della Futa dal Km 4,903 al Km 13,000, SR66 – Strada Regionale Pistoiese dal Km 10,000 al Km 28,000, SR69 – Strada Regionale di Valdarno dal Km 43 al Km 62,510, SR70 – Strada Regionale della Consuma dal Km 0,000 al km 6,000, SR302 – Strada Regionale Brisighellese Ravennate dal Km 4,850 al Km 10,000, SR429 – Strada Regionale di Val d'Elsa dal Km 56,120 al Km 60,300. Per ciascuno di questi tratti il documento preliminare riporta una scheda illustrativa e l'elenco dei recettori sensibili per i quali è stato stimato il superamento dei limiti di legge. Tali strade regionali non risultano interessate da SIC, ZPS e SIR.

5. E' stata data priorità all'abbattimento del rumore alla sorgente, attraverso la posa di asfalti antirumore, per le difficoltà e gli impatti connessi all'inserimento di barriere all'interno di centri abitati; laddove gli obiettivi di risanamento non sono raggiungibili con la stesa di pavimentazione fonoassorbente, sono stati previsti interventi di sostituzione degli infissi e, in ultima istanza, l'installazione di barriere.

In relazione alla messa in opera di asfalti antirumore sono stati identificati impatti solamente in fase di cantiere e quindi di tipo reversibile: rumore ambientale per l'utilizzo di macchine operatrici, temporanei interferenze alla viabilità di transito, inquinamento atmosferico per la presenza di polveri di fresatura, produzione di rifiuti (fresato di asfalto). Le misure di mitigazione previste riguardano:

- valutare in fase di progettazione dell'intervento la possibilità di recuperare e riutilizzare il fresato, laddove le caratteristiche del materiale lo consentano in relazione alle prestazioni della nuova pavimentazione;
- svolgere i lavori nei giorni feriali del periodo estivo, sia per evitare i maggiori flussi di traffico del fine settimana che per evitare la presenza di persone all'interno degli edifici scolastici (recettori sensibili) in prossimità dei quali verranno posate le nuove pavimentazioni.

La messa in opera di barriere fonoassorbenti determina impatti negativi sia nella fase di cantiere che in fase di esercizio: inquinamento acustico ed atmosferico seppur di lieve entità in fase di cantiere e impatto paesaggistico con consumo di suolo in fase di esercizio. Non sono identificate misure di mitigazione in quanto, come detto, tale intervento risulta indispensabile in un solo caso e non vengono identificate particolari tutele paesaggistiche.

La sostituzione degli infissi presso i recettori, il miglioramento della segnaletica orizzontale, l'installazione di apparecchi per il controllo e la limitazione della velocità di transito non determinano alcun impatto negativo.

6. A motivo della richiesta di chiarimenti ai sensi dell'art. 22 co. 4 l.r. 10/2010 sulla base dei contributi ricevuti, il Settore Proponente ha integrato le informazioni contenute nel documento preliminare evidenziando quanto di seguito:

- vista la finalità strategica del piano di azione volto esclusivamente alla previsione di una graduatoria delle priorità di intervento della rete regionale per gli interventi di risanamento acustico, sui siti individuati come critici in relazione all'aggiornamento della mappatura acustica (punti 1 e 2), relativamente all'attuazione delle azioni riportate, viene precisato che le procedure di approvazione dei singoli progetti delle Opere Pubbliche, in particolare delle varianti alle strade regionali redatte e definite in coerenza con il D.L. 50/2016, dovranno essere svolte in applicazione delle normative tematiche di seguito elencate:
 - Valutazione Impatto Ambientale, nel rispetto dell'iter di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 D.Lgs 152/2006 ed art. 48 della l.r. 10/2010.
 - Interesse Archeologico, nel rispetto delle indicazioni contenute nel PIT PPR in materia di aree tutelate ex art. 142 co. 1 lett. m) del D.Lgs 42/2004: i singoli progetti dovranno essere provvisti fin dallo studio di fattibilità di apposite relazioni per la verifica preventiva di cui all'art. 25 co. 1 del D.Lgs 50/2016. In fase progettuale dovrà essere prodotta l'opportuna documentazione che tenga conto di quanto previsto nella Parte Seconda del D.Lgs 42/2004 a riguardo delle preesistenze archeologiche note.
 - Patrimonio Architettonico, nel rispetto di quanto previsto nella Parte Seconda del D.Lgs 42/2004, dovrà essere valutata la compatibilità delle lavorazioni previste nella fase progettuale di dettaglio qualora gli interventi producano impatti su beni culturali tutelati, ricorrendo alle necessarie misure di conservazione per la tutela dei medesimi.
 - Paesaggio, nel rispetto di quanto riportato nella parte Terza del D.Lgs 42/2004, la progettazione di interventi che ricadono in aree sottoposte a tutela paesaggistica dovrà approfondire e dettagliare gli elementi istruttori adeguati alle opportune valutazioni preliminari circa le trasformazioni dei luoghi interessati.
- Siti rete Natura 2000 e le aree protette ai sensi della l.r. 30/2015: vista la presenza di siti rete natura 2000 ed Aree protette ex l.r. 30/2015, limitrofi ad alcuni dei tratti di strade regionali individuate dal piano, preliminarmente all'attuazione degli interventi dovranno essere sviluppati approfondimenti specialistici nelle varie fasi di cantiere, di pianificazione e di livello progettuale con riferimento alle seguenti tratte:
 - SGC FI-PI-LI – Firenze Pisa Livorno dal Km 0,00 al Km 75,800 – tangente ZSC Boschi di Germagnana e Montalto;
 - SR71– Umbro Casen.Romagnola dal Km 129 al Km 145; dal Km 150 al Km 163 in vicinanza ZSC Bosco di Sargiano;
 - SR325 – Val di Setta e Val Bisenzio dal Km 64,120 al Km 74,090 in vicinanza ZSC La Calvana;
 - SR66 – Pistoiese dal Km 10,000 al Km 28,000 adiacente ZSC-ZPS Stagni della piana fiorentina e pratese;
 - SR69 – Valdarno dal Km 43,000 al Km 62,510 adiacente ZSC-ZPS Valle dell'Inferno e Bandella e limitrofo ZSC Ponte a Buriano e Penna.
- Igienico-Sanitaria: nel caso di interventi che riguardino la sostituzione delle finestre con infissi anti-rumore, dovrà essere garantito un corretto ricambio di aria, necessario al mantenimento del micro-clima di confort e diluizione della carica microbica. Ogni intervento direttamente sui recettori sensibili, dovranno essere approfonditi, in fase progettuale, gli aspetti relativi alla mitigazione acustica degli spazi gioco esterni agli stessi edifici.

- Interventi di mitigazione acustica localizzati in territori di Comuni individuati dalla Regione Toscana come interessati da superamenti dei valori limite di NO2 e/o PM10 in aria-ambiente fissati dal D.Lgs. 155/2010 e perciò tenuti alla redazione di un piano di azione comunale (PAC) ai sensi dell'art. 12 della l.r. 9/2010: la progettazione di dettaglio dovrà rispettare le misure previste dai PAC, affinché le eventuali misure di mitigazione o divieto siano inserite nei capitolati di appalto per la realizzazione delle opere in questione. Qualora per ciascuna tratta stradale la durata delle lavorazioni sia superiore a 100 giorni e vi siano recettori sensibili posti a distanza inferiore a 50 m dalla sede stradale o dal cantiere, il capitolato di appalto deve prevedere la predisposizione, da parte del conduttore, di una valutazione delle polveri diffuse determinate dalle lavorazioni da sottoporre, almeno 150 giorni prima dell'avvio delle lavorazioni, ad ARPAT per l'approvazione, in cui si dia conto degli impatti attesi e delle misure di mitigazione previste. Nelle fasi attuative degli interventi di mitigazione acustica inoltre dovrà essere valutato prioritariamente il ricorso alle tecniche di ingegneria naturalistica anche in virtù di quanto disposto dall'Art. 80 c.7 e 9 della l.r. 30/2015.
- Produzione rifiuti: la quota parte del materiale di risulta dalle operazioni di fresatura che risulti idoneo al recupero, dovrà essere riutilizzato per la realizzazione della nuova pavimentazione o comunque avviata a operazioni di recupero, secondo quanto previsto dalla normativa di settore. Analoghe considerazioni valgono per le terre e rocce da scavo.
- Progetto Acustico: durante la fase di progettazione esecutiva degli interventi dovrà essere approntato lo specifico progetto acustico che tenga conto delle peculiarità delle infrastrutture come specificato nell'allegato 2 del DM 29/11/2000.
- Fase di cantierizzazione esecutiva degli interventi: saranno considerate le interferenze con l'ambiente in relazione a:
 - al transito dei veicoli pesanti per il trasporto dei materiali e il conseguente impatto cumulativo derivante dalle polveri;
 - al dilavamento del manto stradale ad opera delle acque di pioggia, che quindi può trasportare nei corsi d'acqua superficiali, nel terreno e nelle falde residui di oli, carburanti e percolati derivanti dalla rimozione dell'asfalto;

In generale, ai fini della gestione dei vari aspetti ambientali nella conduzione dei cantieri, i capitolati di appalto delle opere dovranno considerare le indicazioni del documento ARPAT *"Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale"*.

- In relazione ad alcune delle azioni strategiche riportate nel documento preliminare si fa presente che:
 - gli interventi di moderazione del traffico (traffic-calming), costituiti da lievi modifiche plano-altimetriche della geometria della strada e/o dalla realizzazione di intersezioni maggiormente sicure come quelle a "rotatoria", apportano un effetto positivo in quanto la minor velocità di esercizio del tratto stradale sottoposto a tali interventi, qualora in abbinamento alla stesa di asfalti fonoassorbenti, è in grado di amplificare i benefici acustici che si otterrebbero solo con l'esecuzione degli interventi.
 - La disincentivazione del trasporto privato a favore di mezzi più sostenibili per la mobilità (il trasporto pubblico su gomma, la mobilità ciclistica, la mobilità su ferro, l'integrazione tra le diverse componenti di trasporto quali ferro-bici, gomma-ferro ecc, le vie navigabili per il trasporto merci), promossa dalla Regione Toscana attraverso il P.R.I.I.M. e controllata attraverso l' "Osservatorio per la Mobilità ed i Trasporti" istituito ai sensi dell'art. 21 della l.r. 42/1998, risulta un'altra delle azioni strategiche del piano di azione, in quanto interviene sulla componente traffico riducendo la principale fonte di rumore relativamente agli assi stradali presi a riferimento dal piano.

Per le motivazioni di cui sopra, a voti unanimi dei presenti,

esprime il seguente provvedimento di verifica

il Piano di Azione delle strade regionali con traffico superiore a 3.000.000 di veicoli l'anno, ai sensi dell'art.4 c.2 lett. b) e c.3 lett. b) del Dlgs. 194/2005. - Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla

determinazione e alla gestione del rumore ambientale - è escluso dalla valutazione ambientale strategica con le seguenti prescrizioni:

1. Gli elementi integrativi trasmessi dal Settore Proponente a seguito dei contributi pervenuti dovranno essere contenuti nella redazione del piano di azione;
2. In relazione alle fasi di cantiere per la posa di asfalti fonoassorbenti ed al fine di limitare e mitigare gli impatti negativi, il piano dovrà contenere i seguenti specifici indirizzi e prescrizioni per la progettazione, parte dei quali già indicati nel documento preliminare:
 - declinazione di dettaglio sito-specifica degli aspetti acustici connessi all'attività di cantiere;
 - indicazioni per una corretta gestione dei cantieri e per l'utilizzo di macchine operatrici atte a limitare le emissioni di rumore e di polveri. Tali indicazioni dovranno essere incluse in termini prescrittivi nei capitolati speciali di appalto;
 - programmazione degli interventi in periodi dell'anno che garantiscano l'assenza o la limitata presenza di persone all'interno dei recettori sensibili (periodo estivo durante la chiusura delle scuole) ed in giorni della settimana che minimizzino l'interferenza con la viabilità di scorrimento.
3. In fase di progettazione delle barriere antirumore dovranno essere prese in considerazione tutte le possibili misure per garantire l'armonizzazione con il contesto sotto il profilo paesaggistico, eventualmente anche ricorrendo a tecniche che possano minimizzare la visibilità e quindi il degrado dell'ambiente naturale e/o urbano.
4. In relazione alle seguenti azioni di tipo strategico:
 - diminuzione del numero di utenti della strada incentivando l'utilizzo del mezzo pubblico;
 - evitare la previsione di edifici scolastici nelle fasce di pertinenza acustica delle strade regionali e delocalizzazione di quelli esistenti;
 - evitare previsioni che comportino la costruzione di nuovi volumi all'interno delle fasce di pertinenza acustica della strada;

il piano dovrà contenere chiari riferimenti a come si intendono attuare tali azioni, ed in particolare definire la relazione del piano con gli strumenti urbanistici di livello comunale che contengono le previsioni di trasformazione territoriale e la relazione con i piani settoriali che contengono le strategie per la mobilità.

f.to Luigi Idili

f.to Gilda Ruberti

f.to Renata Laura Caselli

f.to Aldo Ianniello

f.to Marco Carletti

f.to Simona Migliorini

f.to Emanuela Balocchini

f.to Marco Masi

f.to Francesco Pistone

f.to Gennarino Costabile

f.to Antongiulio Barbaro

Firmato da
Carla Chiodini