



Regione Toscana

Seduta n. 284/PS/VAS del 09.09.2024
Determinazione n. 9/AC/2024

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

Autorità competente per la VAS

Aggiornamento del Piano di Azione per la gestione del rumore ambientale relativo agli assi stradali principali con traffico superiore a 3.000.000 di veicoli/anno ai sensi delle Strade Regionali ai sensi dell'art. 4 comma 3 del Dlgs 194/2005

- Provvedimento di Verifica -

Proponente: Direzione Generale Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale – Settore Viabilità Regionale ambiti Arezzo, Siena e Grosseto. Programmazione risanamento acustico.

Autorità procedente: Consiglio Regionale della Toscana

Autorità Competente: Nucleo Unificato regionale di valutazione e verifica - NURV della Regione Toscana

II NURV

come composto ai sensi della deliberazione della Giunta regionale n.478/2021 e del decreto del Presidente della Giunta regionale n.137/2021, 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 recante “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”;

premesse che

- il Piano di Azione delle strade regionali con traffico superiore a 3.000.000 di veicoli l'anno è redatto 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);
- il Piano di azione in oggetto rappresenta l'aggiornamento del vigente piano, avente ad oggetto i principali assi stradali di cui al comma 3 punto b) dell'art. 4 del del D.lgs. 194/2005, approvato con Delibera di Giunta Regionale n.1155 del 22/10/2018 (Piano d'azione delle strade regionali con traffico superiore a 3.000.000 di veicoli/anno).
- il Piano è quadro di riferimento per progetti e pertanto è sottoposto a verifica di assoggettabilità a VAS ai sensi dell'art.5 co.3 lett.c della l.r. 10/10;
- con nota prot. n. 0332049 del 12.06.2024 (inviata ad integrazione della precedente nota n. 0300218 del 30.05.2024), il proponente Settore viabilità regionale ambiti Arezzo, Siena e Grosseto. Programmazione risanamento acustico della Regione Toscana ha trasmesso al NURV il documento preliminare di verifica di VAS (di seguito DP) redatto ai sensi dell'art.22 della l.r. 10/10 richiedendo l'avvio da parte del NURV della procedura di verifica di assoggettabilità a VAS;
- con nota prot. 0335449 del 13.06.2024 il Presidente del NURV ha avviato il procedimento di verifica di assoggettabilità a VAS inviando ai SCA il DP e chiedendo osservazioni entro il 13.07.2024;
- con nota prot. 0335443 del 13.06.2024 il Presidente del NURV ha avviato il procedimento semplificato, previsto dall'art. 10 del regolamento interno, mettendo a disposizione dei componenti del NURV la documentazione e chiedendo osservazioni e contributi entro il giorno 02.09.2024 nonché fissando per il 06.09.2024 il deposito in area riservata della proposta di determina per la condivisione e il 09.09.2024 quale data di approvazione;
- con nota prot. 0438401 del 05.08.2024, a seguito dell'istruttoria interna al NURV, il Presidente del NURV ha inoltrato richiesta di chiarimenti e di integrazioni al Proponente, formulati da ARPAT (ns. Prot. 0437220 del 05.08.2024) e dal Settore VAS e VincA;
- il Proponente ha inviato ai componenti del NURV i chiarimenti richiesti con nota prot. 0459730 del 23/08/2024:
- sono pervenuti le seguenti osservazioni/contributi:
 1. Parco Nazionale Arcipelago Toscano – ns prot. 0363412 del 27.06.2024
 2. Ente Parco Regionale Migliarino, San Rossore e Massaciuccoli – ns prot. 0388015 del 09.07.2024;
 3. Comune di Castelfiorentino – ns prot. 0390789 del 10.07.2024;
 4. Comune di Bagno a Ripoli - ns prot. 0391974 del 11.07.2024;

5. Azienda USL Toscana Nord Ovest – ns prot. 0392064 del 11.07.2024;
6. Comune di Lastra a Signa – ns prot. 0392028 del 11.07.2024;
7. Comune di Arezzo – ns prot. 0396569 del 15.07.2024;
8. Comune di Lucca – ns prot. 0395645 del 15.07.2024;
9. Comune di Pisa – ns prot. 0397869 del 15.07.2024;
10. Azienda USL Toscana Centro – ns prot. 0401226 del 16.07.2024;
11. Azienda USL Toscana Sud Est – ns prot 0404967 del 18.07.2024;
12. RT – Settore Economia Circolare e Qualità dell’Aria – nota firmata digitalmente il 26.07.2024;
13. RT – Settore Tutela, Riqualficazione e Valorizzazione del Paesaggio ns prot 0456706 del 20.08.2024;
14. ARPAT – ns prot. 0471961 del 03.09.2024;
15. RT – Settore Valutazione Impatto Ambientale – ns prot. 0472497 del 03.09.2024;
16. RT– Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali – ns prot. 0472757 del 03.09.2024.

esaminati

- i documenti trasmessi dal proponente:

Aggiornamento del “Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore sulla Viabilità di Interesse Regionale, ai sensi del DM 29/11/2000” – Proposta di Documento di piano;

Documento preliminare di verifica di VAS (DP);

nota di chiarimenti e approfondimenti;

- le osservazioni dei SCA e i contributi pervenuti 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	Vista la documentazione allegata, non risultano esserci particolari suggerimenti ed osservazioni in merito.
2	Ente Parco Regionale Migliarino, San Rossore e Massaciuccoli	<p>L'Ente Parco segnala che l'area naturale protetta è interessata dall'attraversamento al suo interno di tre grandi assi infrastrutturali/viabilistici di trasporto, costituiti da:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autostrada A12 (Genova-Livorno) nel tratto tra il casello di Viareggio e il casello di Stagno - Ferrovia tirrenica linea La Spezia-Pisa nel tratto tra le stazioni di Torre del Lago e Pisa San Rossore e nel tratto tra Pisa centrale e il confine con la Provincia di Livorno - Strada Statale 1 Aurelia nei tratti tra Torre del Lago e Pisa località Madonna dell'Acqua e tra Pisa località Mortellini e il confine con la Provincia di Livorno <p>Tra gli assi infrastrutturali, nei suddetti tratti, sono inquadrati e disciplinati, nei limiti di competenza dell'area protetta, anche dagli strumenti di governo del territorio del parco, costituiti dal vigente piano territoriale del parco approvato dalla D.C.R.Toscana n.515/1989, e dalla proposta di nuovo piano integrato per il parco redatta da questo Ente ai sensi dell'art. 27 della L.R. 30/2015 e depositata nell'ottobre scorso presso i competenti uffici della Giunta Regionale.</p> <p>Si richiama inoltre che i suddetti assi viabilistici interessano anche il SIC/ZSC (sito di interesse comunitario / zona speciale di conservazione) codice IT5170002 denominato “Selva Pisana”, ai sensi del D.P.R. 120/2003 ed in ragione della Direttiva comunitaria 92/43/CEE.</p> <p>Sulla base tutto quanto sopra premesso ed a riscontro alla documentazione presentata evidenzia nel merito del piano di azione proposto che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) relativamente alla “Scheda 1 – SGC Firenze Pisa Livorno”, la strada interessa nel suo tratto terminale verso Livorno anche il margine sud dell'area naturale protetta del parco regionale e parimenti il confine sud della ZSC “Selva Pisana”, 2) relativamente alla “Scheda 12 – SR206 Pisana Livornese”, il tratto stradale in provincia di Pisa può interessare il margine territoriale est dell'area naturale protetta del parco regionale. <p>A fronte del quadro sopra delineato <u>chiede di valutare anche l'impatto del rumore ambientale nei confronti dei sistemi naturali e degli habitat potenzialmente interessati, verificando le eventuali conseguenti misure di mitigazione e/o azioni di contenimento degli effetti su tutto il novero delle componenti ambientali, anche con la valutazione ai sensi del D.P.R. 120/2003 (valutazione di incidenza), eventualmente a livello di screening preliminare.</u></p>
3	Comune di Castelfiorentino	<p>Viene evidenziato che sussistono talune incongruenze riferibili al comune di Castelfiorentino relativamente al quale non appare chiaro se lo stesso risulti o meno ricompreso negli interventi identificati con ID IT_0026_024, Asse stradale principale SR429- Strada Regionale bis di Val d'Elsa Bis nel tratto dal Km 0,000 al Km 11,785.</p> <p>Infatti nella descrizione degli interventi (pag. 4) si rilevano delle discordanze sulla localizzazione degli stessi in quanto nell'elenco dei comuni interessati non compare il Comune di Castelfiorentino quando invece nella elencazione dei centri abitati sono riportate le Loc. San Martino alle Fonti, Malacoda e Petrazzi che appartengono appunto al territorio amministrativo del suddetto Comune. Gli stessi dati sono riportati nella Scheda 7 (Pag 19) che riporta inoltre una planimetria con evidenziato il tratto della nuova SRT429 da Certaldo a Poggibonsi.</p> <p>Chiede di rettificare le informazioni ed eventualmente, se previsti, di integrare le stesse con gli interventi relativi</p>

		al tratto di SR429 relativo al nostro territorio comunale.
4	Comune di Bagno a Ripoli	<p>Il territorio del Comune di Bagno a Ripoli risulta interessato in quanto, tra gli interventi da eseguire è inserita la SR222 – Chiantigiana nella porzione che comprende i centri abitati di Ponte a Ema e Grassina.</p> <p>Sebbene l'iter di realizzazione del primo lotto della variante Chiantigiana sia in corso di esecuzione, si ritiene, comunque, importante l'approvazione dell'aggiornamento del Piano in quanto l'abitato di Ponte a Ema non trarrà benefici dalla nuova realizzazione ed il progetto di mitigazione acustica potrebbe essere ricalibrato solo per questa porzione di territorio.</p> <p><u>Per i motivi espressi sopra si ritiene che l'aggiornamento del Piano degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore sulla viabilità di interesse Regionale possa essere escluso dalla VAS.</u></p>
5	Azienda USL Toscana Nord Ovest	Non di competenza territoriale ma di competenza USL Sud-Est.
6	Comune di Lastra a Signa	<p>Si rileva che per quanto di interesse del territorio comunale il Piano in oggetto coinvolge l'asse stradale SGC Firenze-Pisa-Livorno.</p> <p>Si rileva come le priorità di intervento sulla rete regionale per gli interventi di risanamento acustico sono quelle stabilite dal Piano di risanamento acustico aggiornato con la DCR n. 33 del 31/05/2022 – per la cui stesura si era a suo tempo proceduto ad interagire con la Struttura regionale competente, stante le continue e ripetute segnalazioni di disturbo da parte di cittadini residenti nelle fasce di pertinenza acustica (loc. Inno / Chiuso, via di Valle, via Maremmana e via Gramsci).</p> <p>Si rileva, inoltre, che con decisione di Giunta n. 22 del 15/05/2023, la Regione Toscana ha deciso di procedere alla realizzazione degli interventi di risanamento acustico che coinvolgono le strade regionali in oggetto e ricomprese nell'Allegato C della DCR n. 33/2022 tramite Accordo Quadro, con l'eccezione degli interventi sulla SGC FiPiLi - giusto l'interesse specifico del territorio comunale di Lastra a Signa – senza indicare e/o ipotizzare alcuna azione / attività pianificatoria alternativa – nelle more, comunque, dell'obbligo di bonifica dei siti in graduatoria entro i 15 anni dalla stesura (DCR n. 29/2010) come previsto dalla normativa vigente in materia (DM 29/11/2000) e sulla base delle risorse finanziarie stanziata annualmente ai sensi dell'art. 10 comma 5 Legge n. 447/1995.</p> <p>Si chiedono, quindi, chiarimenti in merito alla mancata pianificazione relativa agli interventi di risanamento acustico di competenza della SGC FiPiLi – ricompresi ovviamente nella graduatoria di priorità aggiornata con DCR n. 33/2022 ed entro l'IP 1000 come indicato nel Piano di Azione – e alle previsioni e tempistiche di intervento per i siti identificati nell'Allegato C della DCR n. 33/2022 con i codici ID_AC: 0088 – 0087 – 0089 – 0077 e 0086.</p>
7	Comune di Arezzo	<p>Si comunica che la documentazione presentata è stata esaminata dalla struttura comunale competente per le procedure di valutazione ambientale e che, nella seduta del 09/07/2024, il Nucleo di Valutazione si è espresso evidenziando quanto segue:</p> <p><u>- si ritiene opportuno valutare la previsione, nei punti sensibili, di ulteriori interventi puntuali, anche a tutela degli spazi aperti, facendo preliminarmente uso di infrastrutture verdi che possano anche costituire una barriera di protezione dalle polveri e dagli inquinanti atmosferici.</u></p>
8	Comune di Lucca	<p>Il territorio del Comune di Lucca è interessato per la SR435 “Strada Regionale lucchese” per la quale risulta programmato per il 2024 l'intervento “per euro 1.815.000 nel Comune di Lucca e Capannori” (cfr. pag. 9 del Documento Preliminare). Nella scheda 9 – SR Strada Regionale Lucchese (cfr. pag. 21-22 del Documento Preliminare) viene individuato, nel Comune di Lucca, come recettore sensibile la “Scuola dell'infanzia Piccorana”. In relazione a ciò lo scrivente ufficio ha ritenuto di dover richiedere un eventuale contributo alla U.O. 5.2 Edilizia Scolastica e Sportiva inerente eventuali interventi sulla scuola sopra citata (es. sostituzioni di infissi in previsione o altre azioni di ammodernamento già realizzate).</p> <p>Inoltre sono stati richiesti eventuali contributi agli uffici competenti in relazione ad eventuali azioni di pianificazione che potessero influenzare le attività previste nel Piano in oggetto.</p> <p>Di seguito si sintetizzano i contributi pervenuti dalle U.O. interessate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - U.O. 9.1 – PNRR e Mobilità – P.G. n. 114949 del 28/06/2024: “[...] non sono state rilevate questioni da evidenziare per quanto di competenza dello scrivente ufficio”; - U.O. 5.2 Edilizia Scolastica e Sportiva – P.G. n. 120885 del 08/07/2024: il contributo è stato richiesto in relazione alla “Scuola dell'infanzia Piccorana” che nel Documento Preliminare è individuato come recettore sensibile. Il competente ufficio ha fatto presente che l'immobile in questione è stato negli anni “[...] oggetto di alcuni interventi di messa a norma[...]” i quali “[...] non hanno previsto opere di mitigazione acustica”. - U.O. 10.1 Strumenti Urbanistici – P.G. n. 124222 del 12/07/2024: “Relativamente agli aspetti urbanistici non si ravvedono motivi ostativi all'intervento, in quanto lo stesso risulta conforme alla disciplina degli strumenti urbanistici (vigente ed adottato). In riferimento agli aspetti paesaggistici, l'intervento non interessa un'area soggetta a vincolo paesaggistico ai sensi del D. Lgs. 42/2004”. <p>Per quanto concerne il paragrafo del Rapporto Ambientale denominato “Azioni che determinano effetti sulle componenti ambientali”, l' U.O. 10.1 Strumenti Urbanistici ha fatto presente che, poichè sta redigendo il nuovo Regolamento Edilizio, valuterà tali suggerimenti e, ove possibile, ne terrà conto. Inoltre, sempre con riferimento al medesimo paragrafo, la scrivente U.O. 7.2 “Tutela Ambientale e Transizione Ecologica” fa presente che il Comune di Lucca con deliberazione di G.C. n. 340 del 28/12/2023, ha approvato il nuovo Piano di Azione Comunale (PAC) d'Area Vasta per la tutela della qualità dell'aria ambiente tra i comuni di Lucca, Altopascio, Capannori, Montecarlo e Porcari che contiene misure strutturali e contingibili per il miglioramento della qualità dell'aria.</p>
9	Comune di Pisa	<p>Accertato che dei principali assi stradali con traffico superiore a 3.000.000 di veicoli l'anno oggetto del Piano di Azione per la gestione del rumore ambientale, sottoposto a verifica di assoggettabilità a VAS, risultano essere presenti sul territorio del Comune di Pisa i seguenti tratti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - SGC Firenze – Pisa -Livorno dal km. 0.000 al Km. 75,883 - SR206 – Strada Regionale Pisana Livornese dal Km 0,520 al Km 5,330, dal Km 29,680 al Km 42,200 e dal Km 43,900 al Km 44,985. <p>Preso atto altresì che la gestione di tali assi stradali non risulta di competenza comunale e che tali tratti non interessano aree oggetto di vincoli paesaggistici o di particolari emergenze naturalistico-ambientali;</p>

		Non si rilevano particolari aspetti di criticità rispetto ai contenuti del Documento Preliminare di VAS relativo all'aggiornamento del Piano di azione in oggetto in relazione al quadro della Pianificazione Urbanistica e di settore del Comune di Pisa. Si evidenzia tuttavia la necessità di mettere in atto, attraverso risorse di competenza dei soggetti gestori, tutte le misure e le azioni indicate nel documento necessarie a contenere il rumore indotto dalle infrastrutture stradali.
10	Azienda USL Toscana Centro	<p>Esprime, per quanto di competenza, <u>parere favorevole alla proposta di aggiornamento con le seguenti osservazioni:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - L'aggiornamento del Piano di Azione è stato sviluppato attraverso una caratterizzazione delle criticità acustiche emerse sugli assi stradali principali, tenendo conto degli interventi di risanamento già previsti, delle risorse e dei tempi necessari per l'attuazione. - Le azioni individuate a livello di progetto, sulla base delle mappe di conflitto elaborate da ARPAT, devono prevedere, in ottemperanza a quanto previsto dal D.M. 29/11/2000, come scala di priorità l'abbattimento delle emissioni alla sorgente, a seguire mitigazioni lungo la via di propagazione del rumore ed in ultima istanza interventi diretti sul ricettore, qualora valutazioni di carattere tecnico/economico e/o ambientale ne giustificano l'adozione. - <u>Si ritiene che gli interventi diretti presso i ricettori, mediante ad esempio la sostituzione degli infissi, possano essere una soluzione percorribile per risolvere solo criticità puntuali rispetto a scenari attuali di impatto acustico e solamente dopo che sia stata adeguatamente giustificata la non praticabilità delle altre prioritarie soluzioni di mitigazione. Infatti la sostituzione delle finestre con infissi anti-rumore pone problematiche di tipo igienico-sanitario legate ad un potenziale impatto negativo sulla qualità dell'aria negli ambienti indoor.</u> Tali impatto deriva dalla conseguente limitazione all'apertura di tali infissi, vista la loro funzione acustica. Ne consegue che nel caso in cui la mitigazione acustica sia affidata prevalentemente, se non esclusivamente, a tale tipologia di intervento dovrà essere garantito un corretto ricambio d'aria negli ambienti indoor anche a mezzo impianti meccanizzati. <u>Tali considerazioni valgono maggiormente nel caso di ricettori sensibili</u> per i quali dovranno essere approfonditi in fase progettuale anche gli aspetti relativi alla mitigazione acustica degli spazi gioco esterni a tali ricettori, questo al fine di non limitarne l'uso. - <u>Si ritiene condivisibile la previsione di vietare negli strumenti urbanistici la nuova edificazione nelle fasce di pertinenza acustica delle strade in questione.</u> Allo stesso tempo si ritiene che nella progettazione di nuove strutture viarie e/o varianti alle stesse non sia accettabile il ricorso alle mitigazioni dirette sui ricettori. In tali casi dovranno essere previsti interventi di mitigazione sulla pavimentazione (di tipo fonoassorbente) e/o l'interposizione di barriere tra la sorgente ed i ricettori. - <u>Tenuto conto che i benefici acustici generati da una pavimentazione fonoassorbente diminuiscono con l'aumentare del tempo d'esercizio e con la tipologia di traffico a cui è soggetta la pavimentazione, occorre che ne sia garantita una idonea e periodica manutenzione straordinaria. Tenuto conto di ciò, non si concorda nel ritenere in via generale l'utilizzo di pavimentazioni fonoassorbenti come l'unica soluzione percorribile. Questa soluzione dovrebbe sempre essere affiancata da altri interventi come la messa in opera di barriere, il controllo della velocità anche attraverso l'installazione di autovelox e gli incentivi all'acquisto di infissi antirumore.</u> - <u>In alcuni tratti, al fine anche di amplificare i benefici acustici di una pavimentazione fonoassorbente, è utile prevedere anche una riduzione della velocità di esercizio del tratto stradale, e più in generale interventi di trafficcalming, soprattutto all'interno dei centri abitati.</u> Dal punto di vista strategico si ritengo molto valide le misure di incentivazione dell'utilizzo del mezzo pubblico e dei mezzi alternativi di mobilità.
11	Azienda USL Sud Est	Medesime considerazioni di cui sopra (Azienda USL Toscana Centro).
12	RT – Settore Economia Circolare e Qualità dell'Aria	Si comunica che l'aggiornamento in questione non riguarda aspetti di pianificazione di competenza del Settore e che pertanto non vi sono osservazioni in merito ai contenuti del piano stesso.
13	RT – Settore Tutela, Riquilificazione e Valorizzazione del Paesaggio	Rilevando che nel Documento preliminare, ad eccezione del paragrafo relativo all' <i>interesse archeologico</i> , non si fa riferimento al PIT-PPR, si evidenzia che, <u>nell'ambito della previsione e progettazione degli interventi in attuazione delle azioni del piano in oggetto, dovrà essere verificato il rispetto delle disposizioni del Piano di indirizzo territoriale con valenza di piano paesaggistico della Regione Toscana.</u>
14	ARPAT	<p>Richiamando e facendo riferimento alla nota di richiesta integrazioni, si prende atto di quanto inviato con la nota di risposta del proponente, in cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vengono riportate alcune precisazioni sulla viabilità oggetto di Piano. Si segnala tuttavia che nell'ambito del presente procedimento di VAS è stato trasmesso ad ARPAT solo il DP (DP e PD-REV) e non anche la Relazione di Piano a cui la risposta del proponente fa riferimento e rimanda per i dettagli; • viene specificato che il Piano in oggetto ha un «<i>livello di programmazione e non di progettazione specifica di dettaglio</i>» fermandosi pertanto all'indicazione di «<i>quali saranno le strategie di intervento in generale</i>» e rimandando la scelta della soluzione più idonea alla successiva progettazione dei singoli interventi; • sono state corrette nel DP-REV alcune incoerenze interne al DP che ARPAT ha segnalato con la nota datata 2/8/2024. <p><u>Stante pertanto tale livello di programmazione del Piano e considerate le raccomandazioni generali, riportate nel PD-REV (pagg. 32+34) per le procedure di approvazione dei singoli progetti degli interventi in attuazione del Piano, non si esprimono osservazioni di merito sull'analisi degli impatti riportata nella documentazione presentata per la verifica di assoggettabilità a VAS del Piano e si rimanda la valutazione degli effetti ambientali ai successivi procedimenti di valutazione degli interventi specifici di attuazione.</u></p>
15	RT – Settore Valutazione Impatto Ambientale	<p>Il Settore, in relazione alla applicabilità della normativa in materia di Valutazione di Impatto Ambientale di cui alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 ed alla L.R. 10/2010 alle azioni strategiche contenute nel DP, segnala che tra le attività ricomprese nell'Allegato IV (interventi soggetti alla verifica di assoggettabilità a VIA di competenza regionale) è contenuta la seguente categoria, potenzialmente afferente alle previsioni del del Piano in esame:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Punto 7 "Progetti di infrastrutture" lett. h) "strade extraurbane secondarie non comprese nell'allegato II-bis e

		<p>strade urbane con lunghezza superiore a 1.500 metri non comprese nell'allegato III", per il quale il procedimento da attivare è quello previsto dall'art. 19 del D.Lgs. 152/2006.</p> <p>Ricorda che, nel caso di progetti relativi ad opere od interventi di nuova realizzazione compresi nell'Allegato IV, che ricadano anche parzialmente all'interno di aree naturali protette o di Siti della Rete Natura 2000 (art. 6 comma 7 del D.lgs. 152/2006), è necessario attivare il procedimento finalizzato al rilascio, ex art. 27 bis D.Lgs. 152/2006, del provvedimento autorizzatorio unico.</p> <p>Nell'ambito delle previsioni proposte nel Documento Preliminare in esame, considerando che quanto proposto attiene ad interventi finalizzati al risanamento acustico ed alla mitigazione dei livelli sonori in prossimità della viabilità regionale, <u>non rileva ulteriori specifici elementi da segnalare sulla documentazione esaminata, salvo gli elementi di riferimento per la corretta applicazione della normativa sulla valutazione di impatto ambientale, utile anche per orientare la successiva fase di progettazione di dettaglio degli interventi programmati.</u></p>
16	RT – Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali	<p>Il Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali per quanto di competenza in materia di <i>rischi industriali</i> (D.Lgs. n.105/2015 e s.m.) <u>non ha contribuito istruttori da proporre visto l'oggetto in esame e il livello progettuale del Documento in esame.</u></p>

Considerato che

Il Piano di azione 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.

Con Delibera di Giunta Regionale n.792 del 30/09/2013, è stato approvato il Piano d'azione delle strade regionali con traffico compreso tra 3.000.000 e 6.000.000 di veicoli l'anno e la relazione di aggiornamento del piano d'azione delle strade regionali con traffico superiore a 6.000.000 milioni di veicoli l'anno e con Delibera di Giunta Regionale n.1155 del 22/10/2018, il Piano d'azione delle strade regionali con traffico superiore a 3.000.000 di veicoli/anno e relativo aggiornamento.

Il Piano di Azione ai sensi dell'art. 4 comma 8 del D.Lgs. 194/2005 ha recepito il Piano di Contenimento ed Abbattimento del rumore prodotto dalle infrastrutture regionali (PCAR), di cui la Regione si è dotata ai sensi del D.M. 29/11/2000 (approvazione DCR n. 29/2010, e successivamente aggiornato con DCR n. 41/2016 e DCR n. 33/2022).

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.

Obiettivo generale del Piano di azione è quello di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale. Il Piano di azione, partendo dai risultati della mappatura acustica, 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.

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 75,883 (75,80) (intero tratto regionale ramo per Pisa), SGC FI-PI-LI dal km 58,000 al km 80,033 (81,4509) (intero tratto regionale ramo per Livorno), SR2 – Strada Regionale Cassia dal Km 287,222 al Km 292,598, SR66 – Strada Regionale Pistoiese dal Km 9,300 al Km 27,800, SR69 – Strada Regionale di Valdarno dal Km 8,000 al Km 15,700, SR69 – Strada Regionale di Valdarno dal Km 58,528 al Km 62,510, SR69 – Variante di Valdarno dal Km 5,980 al Km 10,200, SR71 – Strada Regionale Umbro Casentinese Romagnola dal km 111,115 al km 144,352, SR71 – Strada Regionale Umbro Casentinese Romagnola dal km 150,616 al km 184,417, SR206 – Strada Regionale Pisana Livornese dal km 0,520 al km 5,330, SR206 – Strada Regionale Pisana Livornese dal km 29,680 al km 42,200 e dal km 43,900 al km 44,985, SR222 – Strada Chiantigiana dal km 1,840 al km 5,744, SR302 – Strada Regionale Brisighellese Ravennate dal Km 4,850 al Km 14,571 (10,000), SR325 - Strada Regionale della Val di Setta e Val di Bisenzio dal Km 62,000 (64,120) al Km 74,090, SR325 - Strada Regionale della Val di Setta e Val di Bisenzio dal Km 86,420 al Km 87,672, SR429 – Strada Regionale di Val d'Elsa Bis dal Km 0,000 al Km 11,785, SR 435 "Lucchese" dal km 2,160 al km 25,350 e dal km 27,650 al km 37,834 (intero tratto regionale), SR436 – Strada Regionale Francesca dal km 2,100 al km 4,100 e dal km 6,830 al km 28,260, SR445 – Strada Regionale della Garfagnana dal km 10,300 al km 35,000, SR70 – Strada Regionale della Consuma dal Km 0,000 al km 6,000, SR70 – Strada Regionale della Consuma dal Km 32,000 al km 39,200. 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.

Per alcune tratte il DP evidenzia che risultano limitrofe a siti rete natura 2000 ed Aree protette ex LR 30/2015. Nel dettaglio:

- SGC "FI-PI-LI" dal Km 39,000 al Km 41,000: tangente ZSC- IT 5170010 - Boschi di Germagnana e Montalto;
- SR 71 "Umbro Casentinese-Romagnola" dal dal Km 143,000 al Km 145,000: in vicinanza ZSC - IT5180015 Bosco di Sargiano;
- SR 325 "Val di Setta e Val Bisenzio" dal Km 64,120 al Km 74,090: in vicinanza ZSC - IT5150001 La Calvana;
- SR 66 "Pistoiese" dal Km 10,000 al Km 28,000: adiacente ZSC-ZPS - IT 5140011 Stagni della piana fiorentina e pratese;
- SR 69 "di Valdarno" dal Km 43,000 al Km 62,510: adiacente ZSC-ZPS - IT 5180012 Valle dell'Inferno e Bandella limitrofo ZSC - IT5180013 e RPAR02 Ponte a Buriano e Penna.

E' stata data priorità all'abbattimento del rumore alla sorgente attraverso la posa di asfalti antirumore lungo la via di propagazione del rumore ed infine direttamente al ricettore. In relazione a ciò Regione Toscana ha partecipato al "Progetto Leopoldo", che ha previsto lo studio di pavimentazioni speciali a basso impatto ambientale acustico e vibrazionale, e al Progetto Life NEREiDE finanziato dalla Comunità Europea per lo studio dell'impiego di nuove pavimentazioni stradali porose a bassa emissione sonora composte da asfalto riciclato e polverino di gomma riciclata da pneumatici fuori uso. Tali pavimentazioni sono state e sono tutt'ora usate per gli interventi di risanamento acustico. 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 soltanto nel caso di un ricettore sensibile posizionato a bordo strada.

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.

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.
- 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, qualora adottati, 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.

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"*.

A motivo della richiesta di chiarimenti e di integrazioni ai sensi dell'art. 22 co. 4 l.r. 10/2010 sulla base dell'istruttoria interna del NURV, il Settore Proponente ha integrato le informazioni evidenziando quanto di seguito:

- Siti rete Natura 2000 e le aree protette ai sensi della l.r. 30/2015: le strade regionali limitrofe ai siti rete natura 2000 ed Aree protette ex l.r. 30/2015, interessano solamente per la fascia di pertinenza di 500 metri tali aree. Preliminarmente all'attuazione degli interventi saranno sviluppati approfondimenti specialistici per verificare il rispetto dei limiti di norma della classe acustica assegnata dal piano di classificazione a tali aree con riferimento alle seguenti tratte:
 - SGC "FI-PI-LI" dal Km 39,000 al Km 41,000: tangente ZSC- IT 5170010 - Boschi di Germagnana e Montalto;
 - SR 71 "Umbro Casentinese-Romagnola" dal Km 143,000 al Km 145,000: in vicinanza ZSC - IT5180015 Bosco di Sargiano ;
 - SR 325 "Val di Setta e Val Bisenzio" dal Km 64,120 al Km 74,090: in vicinanza ZSC - IT5150001 La Calvana;
 - SR 66 "Pistoiese" dal Km 10,000 al Km 28,000: adiacente ZSC-ZPS - IT 5140011 Stagni della piana fiorentina e pratese;
 - SR 69 "di Valdarno" dal Km 43,000 al Km 62,510: adiacente ZSC-ZPS - IT 5180012 Valle dell'Inferno e Bandella limitrofo ZSC - IT5180013 e RPAR02 Ponte a Buriano e Penna.
- Aree di interesse naturale dell'Ente Parco Regionale Migliarino, San Rossore e Massaciuccoli: la distanza della SR 206 dall'area contigua del Parco risulta superiore ai 1000 metri, maggiore della fascia di pertinenza. Per quanto riguarda la FI-PI-LI questa è separata dal Parco dal canale scolmatore ed essendo l'area di tipo industriale non sono previsti interventi di risanamento. Gli interventi, se necessari, saranno progettati in dettaglio come già riferito sopra per i Siti rete Natura 2000 e le aree protette ai sensi della l.r. 30/2015, e nel caso seguiranno anche quanto stabilito dalla DGR n.13/2022.

A tal proposito si evidenzia che la necessità di valutare già in questa fase i possibili impatti è finalizzata ad individuare misure idonee ad evitare o ridurre gli effetti negativi sui siti della rete Natura 2000, al fine di consentire che la successiva fase di progettazione possa svolgersi correttamente e nel rispetto di criteri di sostenibilità.

Pur considerando che in fase di esercizio gli interventi previsti dal Piano produrranno un miglioramento della situazione acustica lungo la viabilità regionale che presenta situazioni critiche per rumorosità, e che pertanto ci saranno ricadute positive anche nei confronti della rete Natura 2000 (minor disturbo alla fauna), occorre rilevare che la fase realizzativa di tali interventi potrebbe comunque generare interferenze a causa della cantierizzazione e delle lavorazioni da effettuare, in termini di spazi occupati, distanze, inquinamenti e disturbo delle aree interessate laddove ricadenti all'interno o in prossimità di tali siti.

Gli approfondimenti specialistici dovranno pertanto valutare i possibili impatti naturalistici nei confronti dei siti della rete Natura 2000, al fine di indirizzare la progettazione e la realizzazione dei singoli interventi interferenti con i siti, specificando i provvedimenti volti ad escludere e/o mitigare gli effetti nei confronti della conservazione di contesti naturalistici ed ambientali oggetto di tutela specifica. Fermo restando che, al fine di non interferire con la conservazione dei siti Natura 2000 e con le aree protette, potevano inoltre essere individuate soluzioni progettuali alternative, in analogia a quanto previsto in presenza di aree densamente abitate o recettori sensibili.

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 raccomandazioni:

1. Si suggerisce di integrare il Piano attraverso l'inserimento di alcuni possibili provvedimenti da adottare in relazione ai singoli tratti stradali oggetto di intervento limitrofi ai siti rete natura 2000 ed Aree protette ex LR 30/2015, quali:

- il periodo di realizzazione degli interventi (1° settembre - 1° marzo), al fine di evitare interferenze con la fase riproduttiva della maggior parte delle specie animali di interesse conservazionistico;
- l'impiego delle migliori tecnologie disponibili per ridurre al minimo gli impatti sulle risorse ambientali (atmosfera, acque, suolo e sottosuolo, vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi);
- l'impiego di specie autoctone per le eventuali piantumazioni o inerbimenti previsti;
- la tutela degli habitat di interesse conservazionistico, così come individuati dal Progetto Hascitu approvato con DGRT 505/2018;
- il ripristino dello stato dei luoghi al termine delle attività previste;
- la realizzazione di fasce alberate lungo i tracciati stradali, soprattutto nelle aree urbane e suburbane;
- le barriere acustiche trasparenti siano provviste di fitte strisce satinare orizzontali (serigrafie), al fine di evitare l'impatto dei volatili nelle lastre;
- le nuove barriere acustiche dovranno avere un'altezza tale da consentire agli uccelli di elevare le loro traiettorie di volo al di sopra dell'infrastruttura stradale, ad una quota tale da non essere investiti dal passaggio di camion (almeno 3 m sul piano stradale).

2. In riferimento ai siti della rete Natura 2000, si ricorda che sono attualmente vigenti i divieti, gli obblighi e le misure di conservazione di cui alle DGRT 644/2004, 454/2008 e 1223/2015, oltre ai criteri minimi di cui all'art.2 comma 4 del Decreto del Ministero dell'Ambiente del 17/10/2007. Tali misure, insieme ai piani di gestione dei siti Natura 2000, sono finalizzate a garantire il raggiungimento degli obiettivi di conservazione degli habitat e delle specie che li caratterizzano. I divieti, gli obblighi e le misure di conservazione sopra richiamati dovranno essere presi a riferimento, quando pertinenti ai singoli interventi, in fase di progettazione.

3. E' opportuno precisare nel Piano che, nelle successive fasi attuative, i progetti degli interventi, laddove interferenti con i siti della rete Natura 2000, dovranno essere coerenti, oltre che con il contesto della pianificazione/programmazione ambientale pertinente in ambito locale (Piani di gestione) anche con gli obiettivi di conservazione dei siti eventualmente interessati e laddove necessario dovranno essere sottoposti a specifica Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 88 della LR 30/2015.

4. Si chiede inoltre di inserire tra i riferimenti normativi ambientali da osservare, in relazione all'attuazione delle azioni del Piano, anche quelli attinenti la Valutazione di incidenza ambientale, di cui all'art. 5 del DPR 357/97 e all'art. 87 della LR 30/2015, necessaria per tutti gli interventi o i progetti non direttamente connessi e necessari al mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat presenti o necessari alla gestione dei siti, ma che interessano in tutto o in parte pSIC e siti della Rete Natura 2000, o che possono avere incidenze significative sugli stessi siti, anche se ubicati al loro esterno, singolarmente o congiuntamente ad altri interventi.

5. Le integrazioni in merito alle strade regionali limitrofe ai Siti rete Natura 2000 e le aree protette ai sensi della l.r. 30/2015 e le correzioni in relazione alle incoerenze tra quanto riportato nel DP (pagg. 2-5) riguardo alle strade oggetto del Piano e quanto riportato successivamente nello stesso DP nel paragrafo "Caratteristiche delle aree interessate" (pagg. 11-29), trasmessi dal Settore Proponente a seguito della richiesta chiarimenti ed integrazioni da parte del NURV e dei contributi pervenuti, dovranno essere considerati nella redazione della versione definitiva del piano di azione.

6. In relazione alle azioni sia strategiche che progettuali del Piano, si chiede di considerare quanto di seguito:

- nel caso in cui la mitigazione acustica sia affidata prevalentemente, se non esclusivamente, alla sostituzione degli infissi, venga garantito un corretto ricambio d'aria negli ambienti indoor anche a mezzo impianti meccanizzati. Nel caso di ricettori sensibili approfondire in fase progettuale anche gli aspetti relativi alla mitigazione acustica degli spazi gioco esterni a tali ricettori, al fine di non limitarne l'uso;
- nella progettazione di nuove strutture viarie e/o varianti alle stesse dovranno essere previsti esclusivamente interventi di mitigazione sulla pavimentazione (di tipo fonoassorbente) e/o

l'interposizione di barriere tra la sorgente ed i ricettori senza far ricorso alle mitigazioni dirette sui ricettori;

- prevedere una idonea e periodica manutenzione straordinaria della pavimentazione fonoassorbente per contrastare l'usura dovuta al tempo d'esercizio e alla tipologia di traffico affiancando la realizzazione della pavimentazione fonoassorbente anche con altri interventi quali: la messa in opera di barriere, il controllo della velocità attraverso l'installazione di autovelox, incentivi all'acquisto di infissi antirumore e riduzione della velocità di esercizio del tratto stradale, e più in generale interventi di traffic calming, soprattutto all'interno dei centro abitati.

7. Nell'ambito della previsione e progettazione degli interventi in attuazione delle azioni del piano in oggetto, dovrà essere verificato il rispetto delle disposizioni del Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano Paesaggistico della Regione Toscana (PIT/PPR).

8. 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.

9. 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.

10. Si chiede di prendere in considerazione le osservazioni n.3, 6 e 8, riportate in Tabella 1 di cui alle premesse del presente provvedimento, che, pur non riferite ad aspetti VAS, riguardano eventuali errori materiali o precisazioni a quanto contenuto nel Piano.

f.to Luigi Idili

f.to Gilda Ruberti

f.to Domenico Bartolo Scrascia

f.to Renata Laura Caselli

f.to Marco Masi

f.to Sauro Mannucci

f.to David Tei

f.to Marco Carletti

f.to Giovanna Bianco

f.to Andrea Rafanelli

f.to Carla Chiodini

f.to Antongiulio Barbaro

Il Presidente
Dott. Enrico Vignaroli