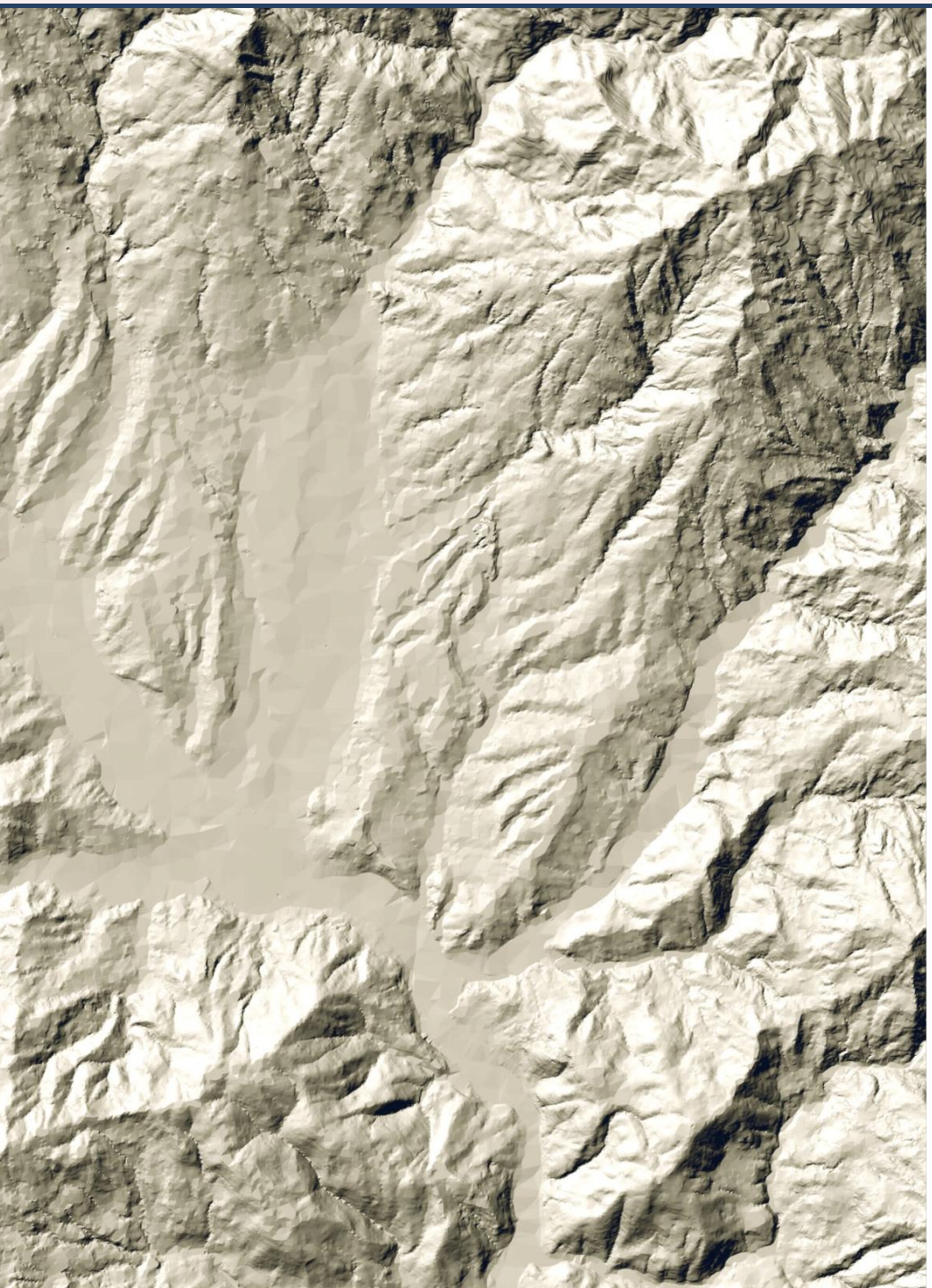
COMUNE DI BIBBIENA

VARIANTE AL REGOLAMENTO URBANISTICO CON CONTESTUALE VARIANTE AL PIANO STRUTTURALE PER L'INSERIMENTO DEL NUOVO TRACCIATO DELLA S.R.T. 71 IN LOC. CORSALONE

ALLEGATO B
Documento Preliminare di VAS

art. 22 della Legge Regionale Toscana 12 febbraio 2010 n. 10 e allegato alla presente come parte integrante e sostanziale



SINDACO E ASSESSORE ALL'URBANISTICA
DANIELE BERNARDINI
GARANTE DELL'INFORMAZIONE
DOTT. GIUSEPPE LIBERTO
RESP. PROCEDIMENTO
ARCH. SAMUELA RISTORI
DOCUMENTO PRELIMINARE DI VAS
Direzione Politiche Mobilità Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale
Settore Progettazione e Realizzazione Viabilità Regionale Arezzo, Siena e Grosseto

Atti per l'Avvio del procedimento
maggio 2018

Indice

1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO 3
2. DESCRIZIONE DELLA VARIANTE 6
2.1. LOCALIZZAZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO 6
2.2. DESCRIZIONE SINTETICA DEL PROGETTO 8
2.3. ALTERNATIVE PROGETTUALI 11
3. CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS 27

Allegato
Progetto di variante alla SRT 71 in località Corsalone (Chiusi della Verna e Bibbiena, AR) – STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

La valutazione ambientale strategica (VAS), ha la finalità di integrare considerazioni ambientali nell'approvazione di piani e programmi istituzionali al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile e valutare le conseguenze sull'ambiente.

Introdotta nel diritto comunitario dalla Direttiva 42/2001/CE, è recepita nel nostro ordinamento dallo Stato con il Testo unico ambientale (D. Lgs 152/06) e dalla regione Toscana sia nella legge 1/05 (Norme sul governo del territorio) che nella L. R. 10/10 (Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA), di autorizzazione integrata ambientale (AIA) e di autorizzazione unica ambientale (AUA)).

L'articolo 174 del trattato di Amsterdam stabilisce che la politica della Comunità in materia ambientale contribuisca a perseguire gli obiettivi della salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, della protezione della salute umana e dell'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali e che essa deve essere fondata sul principio della precauzione. L'articolo del trattato stabilisce che le esigenze connesse con la tutela dell'ambiente devono essere integrate nella definizione e nell'attuazione delle politiche e azioni comunitarie, in particolare nella prospettiva di promuovere lo sviluppo sostenibile.

Il quinto programma comunitario di politica ed azione a favore dell'ambiente e di uno sviluppo sostenibile ribadisce l'importanza di valutare i probabili effetti di piani e programmi sull'ambiente.

L'incipit delle politiche dello sviluppo sostenibile avviene con la Conferenza delle Nazioni Unite sull'ambiente umano, tenutasi a Stoccolma nel 1972, il Rapporto della Commissione mondiale indipendente sull'ambiente e lo sviluppo nel 1987 e la Conferenza delle Nazioni Unite di Rio de Janeiro su ambiente e sviluppo nel 1992.

Nella Conferenza di Kyoto (1997) e in quella di Parigi (2015) sono stati sottoscritti obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra. Il raggiungimento di tali obiettivi richiede la contemporanea e organica valorizzazione del sistema economico e sociale locale. Il concetto della sostenibilità si attua con strategie, obiettivi, finanziamenti, accordi internazionali.

Il 27 giugno 2001 il Parlamento Europeo e il Consiglio hanno approvato la Direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente (GU delle Comunità europee L. 197 del 21.7.2001).

La Direttiva 2001/42/CE individua il proprio ambito di applicazione nei piani e nei programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente, ha carattere procedurale e non stabilisce prestazioni e limiti da rispettare ma definisce le regole e gli adempimenti necessari per svolgere detta valutazione preventiva ambientale. Lo scopo della VAS è quello di consentire la valutazione dell'impatto ambientale di politiche, piani e programmi al fine di prevedere gli effetti, nel lungo periodo, delle decisioni che vengono adottate e se esse risultano davvero sostenibili. La VAS risponde quindi al principio comunitario di precauzione, intervenendo già sugli strumenti di pianificazione, attuando una strategia di tutela ambientale anticipata e su ampia scala.

La VAS è di supporto alle attività decisionali delle pubbliche amministrazioni, analizzando fra le alternative proposte la soluzione più appropriata per la pianificazione o programmazione di una determinata attività da svolgere sul territorio, nell'ottica della sostenibilità.

Le disposizioni in materia di VAS, che introducono e disciplinano la valutazione ambientale strategica recependo la Dir. UE 2001/42/CE, a livello nazionale, sono contenute nella parte II, Titolo II del D.Lgs 152/2006 e successive modifiche ed integrazioni, in particolare il D.lgs. 4/08.

La Regione Toscana disciplina il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica con L.R. 12/02/2010 n. 10. Tale norma recepisce la disciplina in materia contenuta nel D.Lgs. 152/2006 e D.Lgs 4/2008 e D. Lgs 128/2010. La procedura di "verifica di assoggettabilità alla VAS" è svolta secondo le disposizioni di cui all'articolo 22 della L.R. 10/10 che stabilisce che l'autorità procedente o il proponente, nella fase iniziale di elaborazione del piano, predispongano un documento preliminare che illustri il piano e che contenga le informazioni e i dati necessari all'accertamento degli impatti significativi sull'ambiente, secondo i criteri individuati nell'Allegato 1 alla L.R. 10/10.

La VAS viene effettuata obbligatoriamente:

- per tutti i piani e programmi che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, del turismo, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che allo stesso tempo definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o, comunque, la realizzazione di opere o interventi i cui progetti sono sottoposti a Via;

- per i quali si ritiene necessaria una Valutazione d'Incidenza ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997;
- per le modifiche dei piani e programmi per i quali è obbligatoria la VAS, salvo le modifiche minori.
- É invece prevista la procedura di verifica di assoggettabilità a VAS:
- per i piani e programmi, che rientrano nelle categorie per cui è prevista la VAS obbligatoria, che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le relative modifiche;
- per le modifiche minori dei piani e programmi per i quali è prevista la VAS obbligatoria;
- per i piani e programmi, che non rientrano nelle suddette categorie, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione di progetti.

Il presente documento viene quindi redatto al fine di verificare se per il recepimento negli strumenti urbanisti del Comune di Chiusi della Verna del nuovo tracciato della variante alla S.R. 71 Umbro-Casentinese, nel tratto che va dal km 174 circa al km 178 circa, esterna al centro abitato di Corsalone, ricorrano le condizioni per l'assoggettabilità a VAS.

Come riferimento metodologico per l'impostazione del documento viene assunto l'Allegato 1 alla Legge Regionale n. 10/2010.

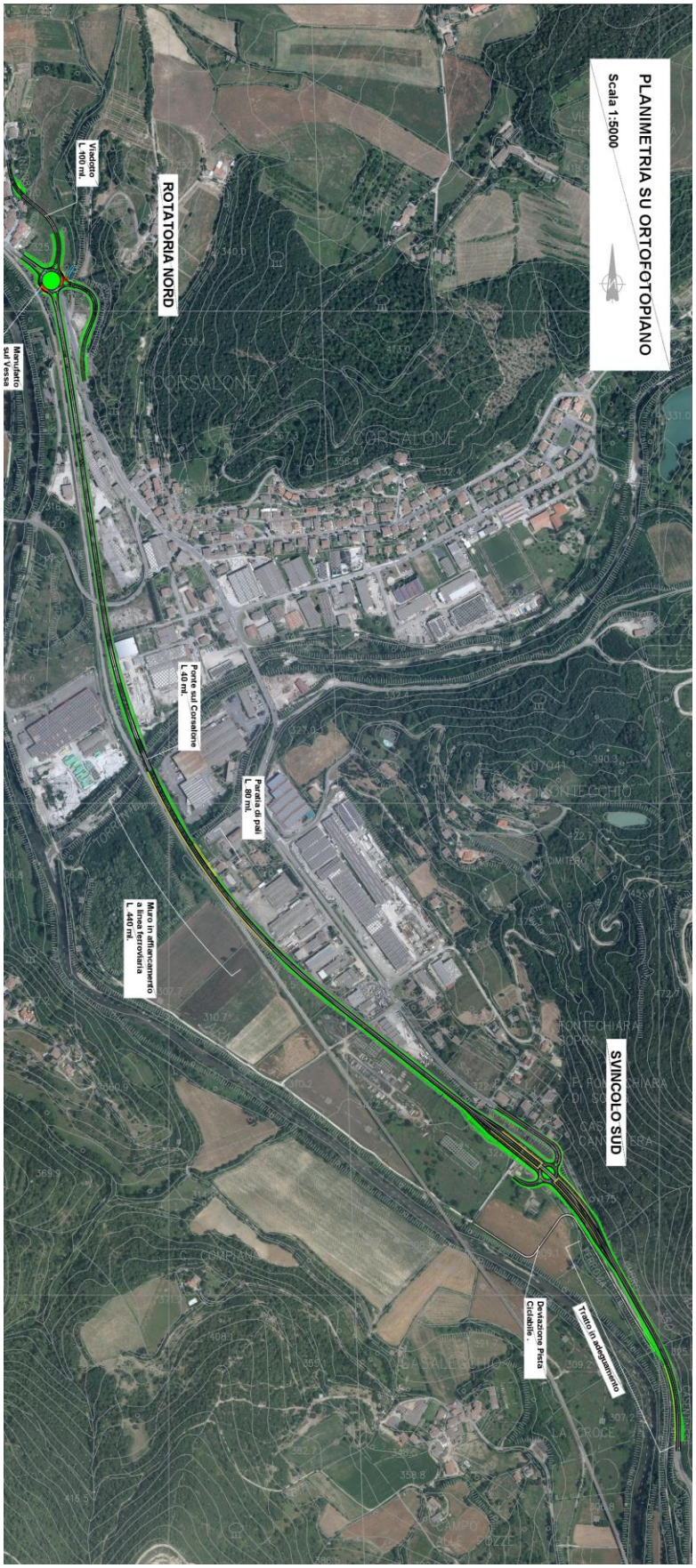
2. DESCRIZIONE DELLA VARIANTE

2.1. LOCALIZZAZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO

La modifica allo strumento urbanistico viene richiesta per consentire la costruzione della variante alla S.R. 71 nel tratto che va dal km 174 circa al km 178 circa, dalla località Fontechiara, all'ingresso sud del centro abitato di Corsalone, fino all'innesto con la variante di Bibbiena.

Il tracciato viene illustrato in maniera più dettagliata nel proseguo della relazione.

Nuovo tracciato stradale visualizzato su CTR



Nuovo tracciato stradale visualizzato su Ortofotocarta

2.2. DESCRIZIONE SINTETICA DEL PROGETTO

Il nuovo tracciato della variante alla SRT 71 in località Corsalone rappresenta un lotto funzionale del più ampio progetto complessivo di ristrutturazione e ampliamento della SRT 71 dal km 167,84 (Subbiano Nord) fino all'innesto con la SRT 70 a nord dell'abitato di Bibbiena, finalizzato alla realizzazione di una strada extraurbana nel rispetto della normativa stradale di cui al D.M. 5/11/2001.

Dal 2001, a seguito del DPCM del 21.02.2000, recante l'individuazione e trasferimento, ai sensi dell'art.101, comma 1, del D.Lgs 31.03.1998, n. 112, alle Regioni delle strade non comprese nella rete autostradale e stradale di interesse nazionale, e della DCR 274 del 19 dicembre 2000, con la quale la Regione Toscana ha individuato la SRT 71 come strada regionale, sono state portate avanti dalla Provincia di Arezzo, a cui allora erano delegate le funzioni di progettazione e realizzazione degli interventi sulle strade regionali, varie ipotesi di tracciato per la variante alla strada regionale n. 71 in località Corsalone.

Dal 1° gennaio 2016, a seguito dell'entrata in vigore della LR 22/2015, la Regione ha riacquisito le competenze in materia di progettazione e esecuzione degli interventi sulle strade regionali (art. 22 della LR 88/98 come modificata a seguito della LR 22/2015); il nuovo Settore regionale competente per la progettazione sul territorio aretino si è quindi attivato per arrivare ad una precisa definizione del tracciato della variante.

Si evidenzia che il Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), approvato nel febbraio 2014, e il DPGR 41/R/2004 "Regolamento regionale in materia di viabilità" individuano i seguenti criteri per l'inserimento degli interventi sulle strade regionali negli atti di programmazione regionale dei lavori pubblici:

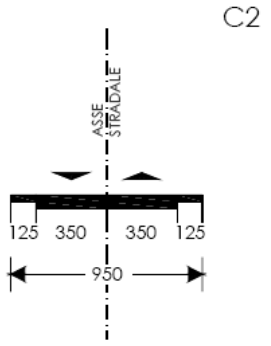
- miglioramento della sicurezza stradale, con particolare riferimento alla viabilità con maggiori incidenti;
- interventi di variante ai centri abitati congestionati dal traffico di attraversamento che consentano particolari benefici in rapporto ai costi di intervento;
- condizioni di sviluppo territoriale.

Il tracciato planoaltimetrico della variante alla SR 71 è stato definito facendo riferimento alle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" di cui al D.M. 05.11.2001, mentre per il progetto delle intersezioni con la viabilità esistente si è fatto riferimento al DM 19.04.2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali".

Le caratteristiche geometriche e funzionali sono state definite secondo criteri improntati alla sicurezza della circolazione di tutti gli utenti della strada, alla minimizzazione dei costi economici d'impianto, alla riduzione degli impatti ambientali più significativi e alla durabilità dell'opera.

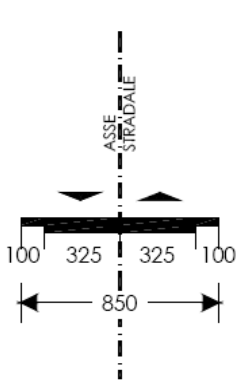
La viabilità principale, relativa sia al tratto in adeguamento che al tracciato di variante è classificabile, ai sensi degli Artt.n.2 e 3 - commi 8 e 50 del D.lg. 285/1992 (Nuovo Codice della Strada), come "TIPO C STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA" .

In particolare, nella progettazione è stato fatto riferimento ad una sezione stradale di tipologia C2, secondo quanto stabilito dal D.M. 5/11/2001, caratterizzata da due corsie, una per senso di marcia, di larghezza 3.50 m e da banchine laterali di 1.25 m.



- intervallo di velocità di progetto: 60-100 Km/h
- raggio minimo impiegabile: 118 m
- pendenza massima impiegabile: 7%

Per quanto riguarda invece i rami relativi alla viabilità secondaria, ai sensi degli Artt.n.2 e 3 - commi 8 e 50 del D.lg. 285/1992 (Nuovo Codice della Strada), è stata presa come riferimento la "TIPO F STRADA LOCALE" e, in particolare, una sezione stradale di tipologia F2 extraurbana, secondo quanto stabilito dal D.M. 5/11/2001, caratterizzata da due corsie, una per senso di marcia, di larghezza 3.25 m e da banchine laterali di 1.00 m.



- intervallo di velocità di progetto: 40-100 Km/h
- raggio minimo impiegabile: 45 m
- pendenza massima impiegabile: 7%

L'andamento planimetrico del tracciato è stato individuato a partire dall'analisi delle caratteristiche del territorio in esame e dei vincoli presenti e dalla necessità di rispetto delle normative vigenti in materia di progettazione stradale, in particolare il D.M. 5/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" e il D.M. 19/4/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali".

Il tracciato ha una lunghezza complessiva di circa 2800 m; ha inizio in corrispondenza del km 174 circa dell'attuale tracciato della SRT 71, si sviluppa in adeguamento per circa 400 m per poi staccarsi in variante dall'attuale tracciato, subito a sud del centro abitato di Corsalone, in località Fontechiara. Il tracciato in variante prosegue verso nord tramite uno svincolo a livelli sfalsati: il nuovo tracciato della SRT 71 ha continuità in direzione nord con la realizzazione di un ponte su di una rotatoria, che svincola le rampe di ingresso e uscita dal nuovo tracciato in variante, il nuovo ramo di collegamento con il vecchio tracciato della SRT 71 e il nuovo ramo di collegamento con la viabilità di accesso al depuratore.

Dalla località Fontechiara in direzione nord, il nuovo tracciato ripercorre, per il primo tratto, il sedime del vecchio tronchetto ferroviario e si pone poi in stretto affiancamento alla linea ferroviaria, lato monte, supera il torrente Corsalone con un nuovo ponte di luce 40m circa, passa sotto al cavalcaferrovia in corrispondenza dell'area dell'ex cementificio Sacci, e si ricongiunge al tracciato esistente della SRT 71 in località Pollino, dove è prevista la realizzazione di una nuova rotatoria.

Sui tratti in affiancamento alla linea ferroviaria, è previsto il mantenimento di una distanza minima di 6 m tra il manufatto stradale e la più vicina rotaia, come disposto dall'art.51 del DPR 753 dell'11/07/1980 "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto". I tratti in affiancamento sono stati progettati

secondo le disposizioni della vigente normativa ferroviaria, in particolare il "Manuale di progettazione delle opere civili", che tratta le interferenze strada – ferrovia nella parte II, sezione 3, cap. 3.12.3. Come richiesto da LFI nel proprio parere, rilasciato nella conferenza di servizi istruttoria sullo studio di fattibilità, in fase di progettazione definitiva, sarà valutata la possibilità, almeno su alcuni tratti, di allontanare il manufatto stradale dalla più vicina rotaia fino a una distanza di 7,5 m.

L'andamento altimetrico del tracciato risulta condizionato, oltre che dal rispetto delle Norme in materia di progettazione stradale, dai vincoli idraulici presenti sul territorio in esame e dalle quote che è necessario mantenere, ai sensi delle Normative vigenti, rispetto alle infrastrutture già presenti.

2.3. ALTERNATIVE PROGETTUALI

Come ricordato in premessa, dal 2001 ad oggi, sono state portate avanti, prima dalla Provincia di Arezzo, a cui fino al 31/12/2015 erano delegate le funzioni di progettazione e realizzazione degli interventi sulle strade regionali, poi dalla Regione Toscana, varie ipotesi di tracciato per la variante alla strada regionale in località Corsalone, che nel corso degli anni sono state superate e modificate per tenere conto delle mutate esigenze e vincoli del contesto territoriale.

Nel novembre del 2001 si apre la prima Conferenza di Servizi sul progetto preliminare dei lavori di ristrutturazione e adeguamento alle norme CNR del tratto compreso tra la Km 167+840 (Calbenzano) e l'innesto con la ex SS 70 a nord di Bibbiena (Loc. Memmenano), redatto dalla SWS di Trento; la Conferenza si chiuse nel gennaio del 2001 con la decisone di proseguire la progettazione definitiva della variante di Bibbiena, mentre per gli altri tratti si sarebbero continuate a studiare alternative di tracciato. In quella sede relativamente al tratto in loc. Corsalone furono proposte due alternative - **Alternativa A** e **Alternativa B** - le quali:

Alternativa A: prevede la realizzazione dello svincolo di "Rassina Nord", a sud del centro abitato di Corsalone. Dallo svincolo il tracciato si sviluppa con un viadotto basso di lunghezza 363 m, al fine di non interferire con le casse di espansione del Fiume Arno previste dall'Autorità di Bacino; il viadotto sovrapassa quindi il nuovo tracciato ferroviario per poi proseguire in rilevato fino al nuovo ponte sul Torrente Corsalone. Il tracciato prosegue in rilevato fino allo "Svincolo di

Corsalone"; è poi previsto un viadotto lungo 716 m che scavalca la ferrovia e si immette, affiancandola, sulla strada regionale 71 in prossimità del bivio con la Strada dell'Averna (n. 208).

Alternativa B: prevede a sud, in corrispondenza della cassa di espansione del fiume Arno, un viadotto di 790 m di lunghezza, di altezza media pari a 10 m, mantenendosi a valle dell'area industriale; il tracciato prosegue poi riprendendo il percorso della alternativa A.

Su tale soluzione, in sede di Conferenza dei Servizi del 16/01/2002, la Soprintendenza esprime parere negativo a causa dell'elevato impatto visivo e paesaggistico delle soluzioni in viadotto, con cavalcaferrovia sulla nuova linea Arezzo-Stia.

Nel settembre del 2002 si svolge una nuova Conferenza di Servizi, nella quale viene deciso di procedere alla progettazione definitiva della Variante di S. Mama e di proseguire sulla progettazione preliminare della variante del Corsalone.

Nell'aprile del 2003 si apre una nuova Conferenza di Servizi dedicata alla variante del Corsalone nella quale viene proposta l'Alternativa C:

Alternativa C: segue planimetricamente il tracciato della Alternativa B, ma anziché in viadotto, attraversa la cassa d'espansione, inizialmente in trincea e poi tramite galleria per un tratto di circa 450 m. Questa soluzione consente di ridurre notevolmente l'impatto paesaggistico del tracciato, ma presenta notevoli criticità dal punto di vista idraulico e strutturale.

In sede di Conferenza - aprile 2003 - l'Autorità di Bacino del Fiume Arno esprime forti perplessità per la soluzione in galleria per la presenza della cassa di espansione di tipo A e per l'interferenza con l'acquifero; i Comuni di Bibbiena e Chiusi della Verna, favorevoli alla soluzione in trincea, propongono, per lo svincolo del Corsalone, una soluzione in rotatoria.

Regione Toscana propone di verificare la possibilità dell'adeguamento in sede della SRT 71 prevedendo una strada parallela a servizio delle attività produttive esistenti.

La Conferenza si chiude decidendo di proseguire con l'approfondimento sia della soluzione in trincea che con l'ipotesi di adeguamento dell'attuale SRT 71.

Nel maggio del 2003 si apre una nuova Conferenza di Servizi sempre dedicata alla variante del Corsalone nella quale viene proposta l'Alternativa D:

Alternativa D: Questa alternativa è caratterizzata da un tracciato che, sul tratto più a sud, attraversa la cassa di espansione in trincea fino a sottopassare il viadotto ferroviario, poi risale al livello del piano di campagna e si sviluppa il rilevato fino al ponte sul Corsalone. Lungo il tratto che interessa le aree allagabili dalla piena trentennale, è prevista la realizzazione di un argine di protezione, mentre è prevista l'allagabilità per piene superiori alla trentennale senza inficiare il funzionamento della prevista cassa di espansione. Come per la soluzione C, il tracciato in trincea presenta un minor impatto paesaggistico; è necessaria però una particolare attenzione alle possibili criticità idrauliche e al dimensionamento dei sistemi di protezione dal rischio idraulico. Per lo svincolo del Corsalone è prevista una soluzione con rotatoria in rilevato.

In sede di conferenza - maggio 2003 - risulta che la soluzione D non sia fattibile perché viene comunicato che il tracciato interferisce con una cassa di compensazione dei volumi sottratti all'esondazione, la cui realizzazione è stata richiesta dal Genio Civile per l'approvazione della variante urbanistica per il recupero dell' "Area Stimet".

Nel parere rilasciato dalla Regione Toscana viene precisato di prendere come riferimento per la progettazione i seguenti aspetti:

- intersezioni a raso, preferibilmente mediante rotatorie;
- adeguamento dei tratto esistenti laddove possibile;
- particolare attenzione nell'inserimento territoriale e ambientale;
- limitare i tratti in viadotto e galleria alle effettive necessità.

Non essendo l'Alternativa D più realizzabile, viene proposta una nuova ipotesi l'Alternativa E:

Alternativa E: Questa alternativa prevede l'utilizzo della vecchie sede ferroviaria dismessa da LFI, lo scavalcamento della nuova linea ferroviaria e la realizzazione di un nuovo tronchino ferroviario a servizio delle aziende presenti.

Regione Toscana esprime parere negativo sull'utilizzo della ferrovia dismessa, in quanto il progetto che prevede l'utilizzo del tronchino ferroviario a servizio delle attività esistenti è in fase esecutiva.

Nel giugno del 2003 si apre una nuova Conferenza di Servizi nella quale viene proposta l'Alternativa F:

Alternativa F: ripropone la "Alternativa B", ma con una significativa riduzione del viadotto.

In sede di conferenza dei servizi - giugno 2003 - la Soprintendenza esprime parere negativo, mentre i Comuni e la Comunità Montana esprimono parere favorevole.

Con Deliberazione della Giunta Provinciale n. 493 del 24.06.2003 viene disposto, viste le varie soluzioni presentate, le previsioni urbanistiche ed i pareri pervenuti, di procedere a verificare la sola ipotesi di revisione e allargamento dell'attuale sede stradale.

Nel settembre del 2003 viene elaborata una nuova soluzione - Alternativa G - che non viene sottoposta alla Conferenza di Servizi.

Alternativa G: Si tratta di una soluzione con adeguamento dell'attuale SRT 71 con strade parallele a servizio delle attività produttive.

Tra la fine del 2003 e l'inizio del 2004 il Comune di Chiusi della Verna chiede che venga studiata una nuova alternativa che recepisca le indicazioni della Soprintendenza.

Nel febbraio 2004 si apre una nuova Conferenza di Servizi nella quale viene proposta l'Alternativa H:

Alternativa H: La soluzione prevede una rotatoria nell'area di fronte alla zona interessata dalla "variante urbanistica Stimet"; il tracciato prosegue superando in viadotto prima la linea dismessa della ferrovia, poi la nuova linea ferroviaria, poi si sviluppa parallelamente alla linea ferroviaria, con raddoppio del ponte sul Corsalone.

In sede di conferenza dei servizi - febbraio 2004 - il progetto acquisisce il parere favorevole di tutti gli enti. Il 30/3/2004 viene pertanto chiusa la Conferenza dei Servizi con l'approvazione del progetto preliminare relativo all'Alternativa H.

Nel novembre 2006 viene chiesto dai comuni interessati, di riaprire il confronto sul tracciato della variante stradale, in previsione di ipotesi di recupero urbanistico dell'area ex Sacci.

Viene discussa una nuova ipotesi di tracciato l'Alternativa I:

Alternativa I: prevede lo spostamento della linea ferroviaria verso valle; lo spostamento ha inizio dal rilevato che segue il viadotto di superamento dell'alveo del fiume Amo, e termina in prossimità della loc. Pollino dove si ricollega all'attuale percorso. La vecchia sede della linea ferroviaria diventa sede della nuova strada regionale che, nei pressi dell'area ex-Sacci, prevede una rotatoria con innesto a T sulla attuale SRT 71.

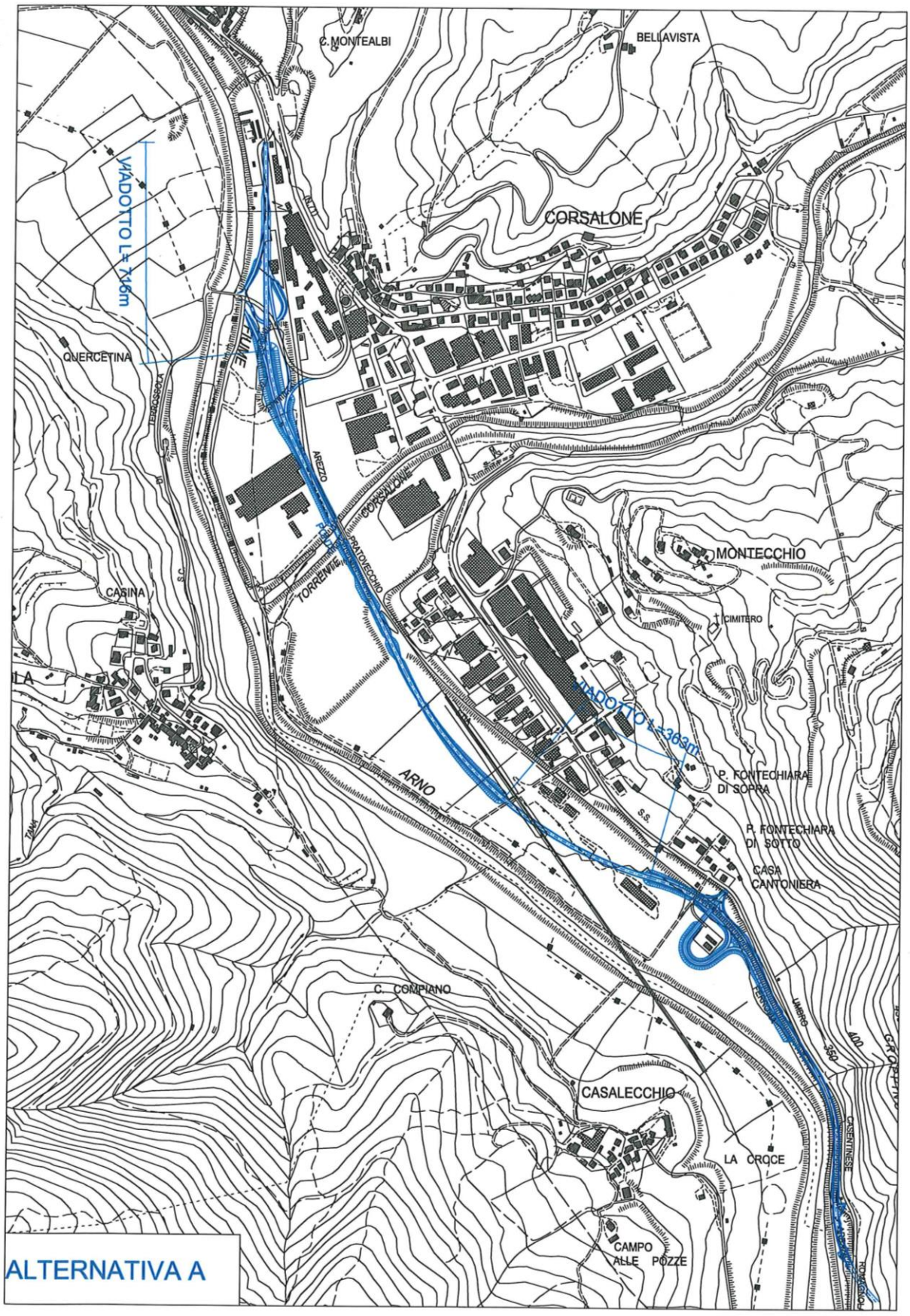
Il Comune di Chiusi della Verna esprime parere negativo in merito al nuovo andamento planimetrico del tracciato a sud del torrente Corsalone perché interferisce con eventuali esigenze

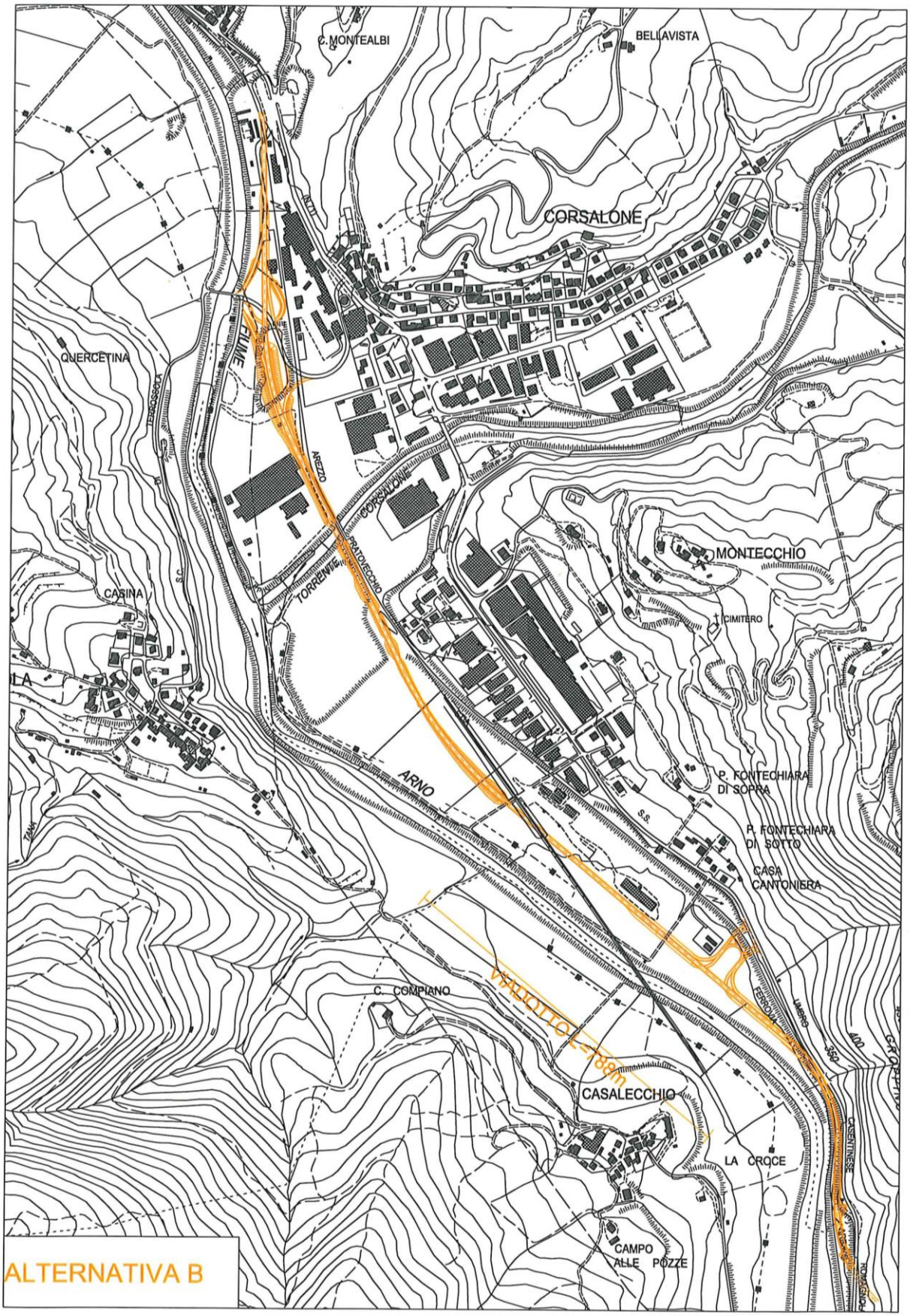
di ampliamento dell'area industriale di Fontechiara (area della ex Variante Stimet) e non viene previsto il mantenimento della vecchia linea ferroviaria come tronchino a servizio dell'area industriale stessa.

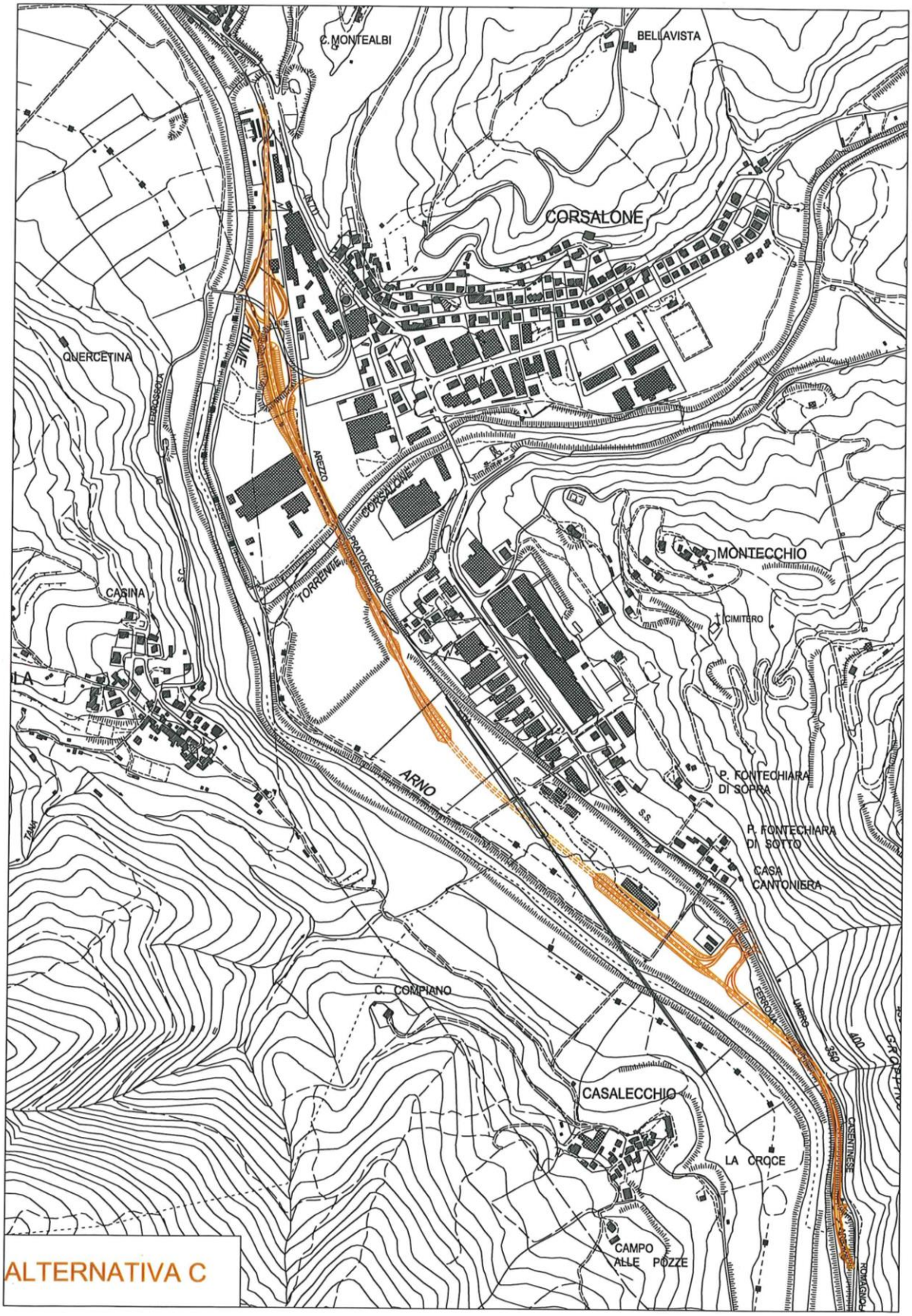
La Provincia di Arezzo -Servizio Difesa del Suolo esprime perplessità sullo spostamento a valle della linea ferroviaria per la presenza della cassa d'espansione. Chiede che il nuovo tracciato ferroviario in adiacenza del tracciato stradale per non interferisca con le aree golenali.

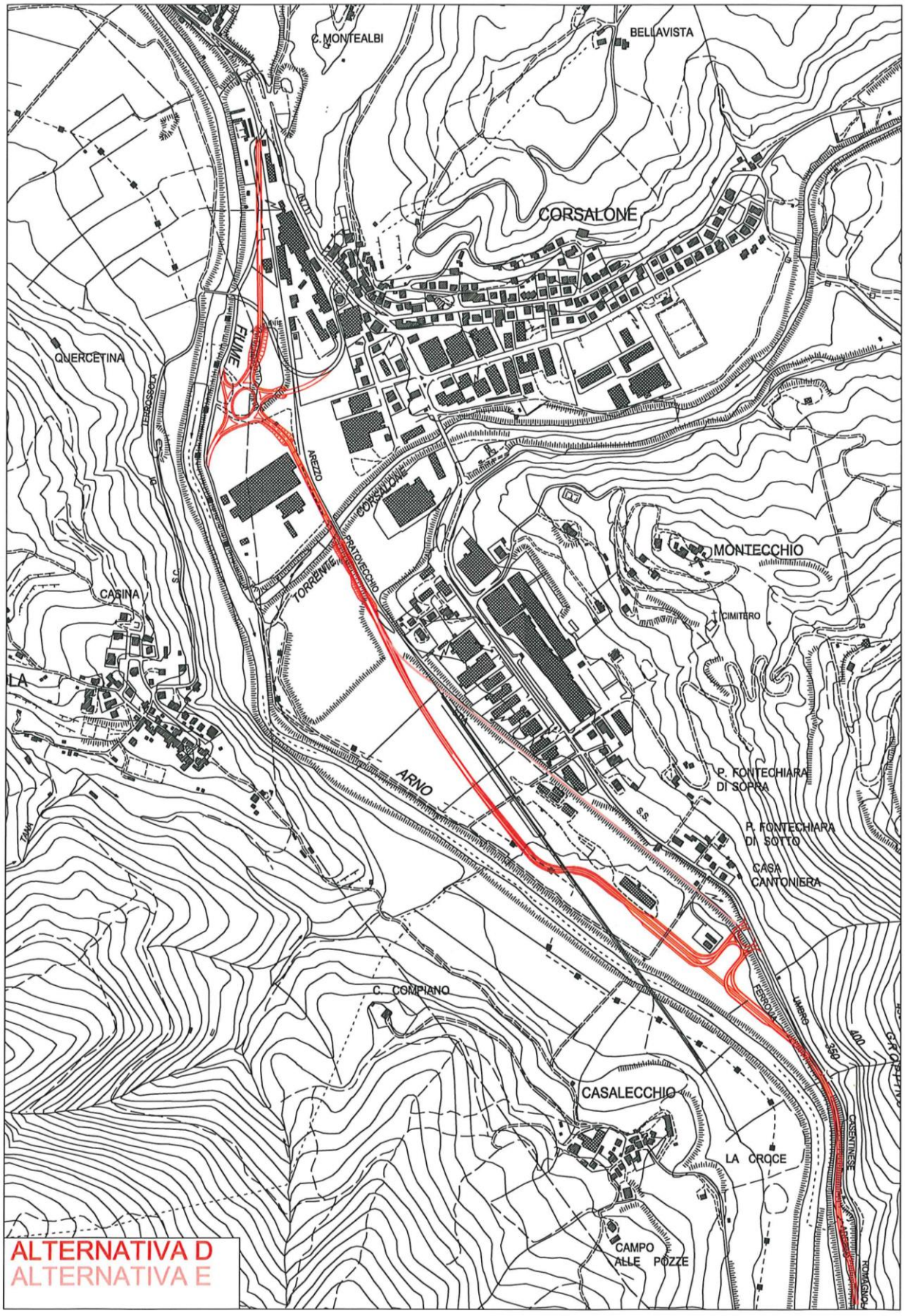
La Comunità Montana Casentino evidenzia che il tracciato stradale interferisce con la cassa d'espansione nel tratto iniziale e, nel tratto intermedio, con la nuova linea ferroviaria di progetto, quindi richiede di limitare sottrazione di aree alle casse di espansione. Inoltre pur evidenziando che non ci sono aziende che manifestano interesse per l'utilizzo del tronchino, di non precludere ogni possibilità di sviluppo futuro del vettore ferroviario in quest'area.

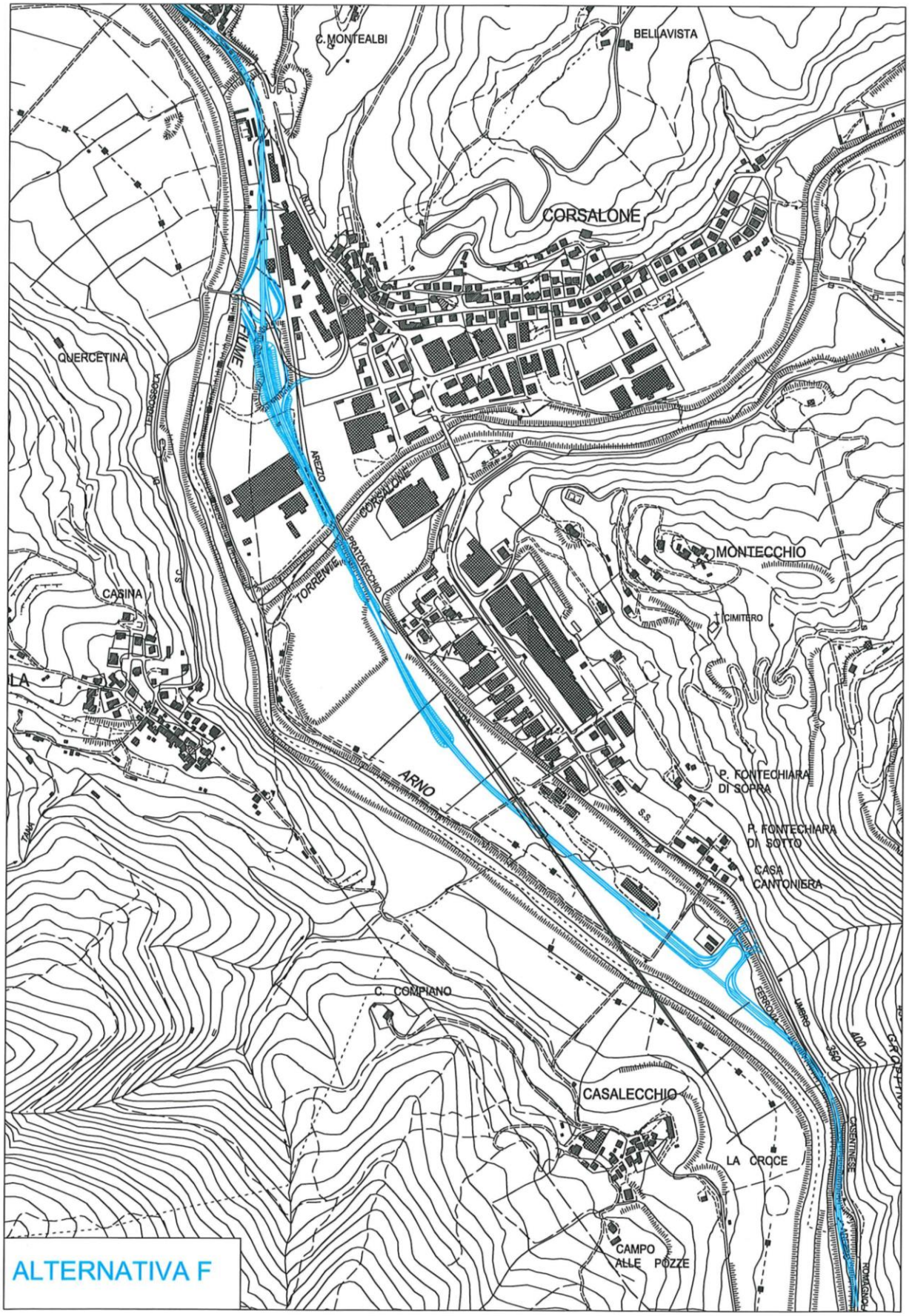
Di seguito sono riportate gli schemi grafici delle varie alternative e una tabella di sintesi che evidenzia i motivi per cui le varie alternative sono state modificate e superate nel corso degli anni.

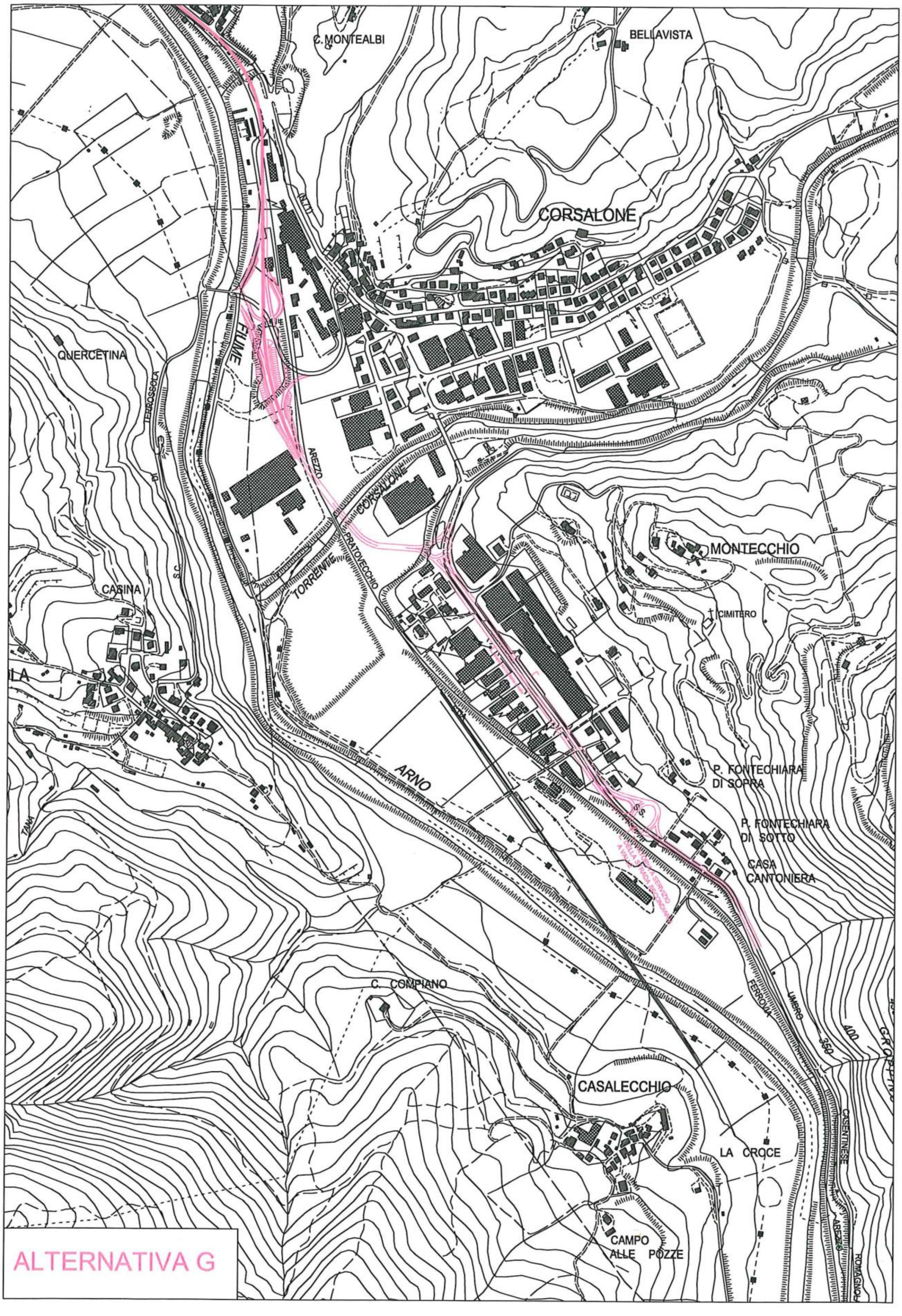

C. MONTEALBI
BELLAVISTA
CORSALONE
VIADOTTO L= 716m
QUERCETINA
FIUME
AREZZO
CORSALONE
TORRENTE
CASINA
MONTECCHIO
CIMITERO
VIADOTTO L=363m
P. FONTECHIARA DI SOPRA
P. FONTECHIARA DI SOTTO
CASA CANTONIERA
ARNO
C. COMPIANO
CASALECCHIO
LA CROCE
CAMPO ALLE POZZE
ALTERNATIVA A

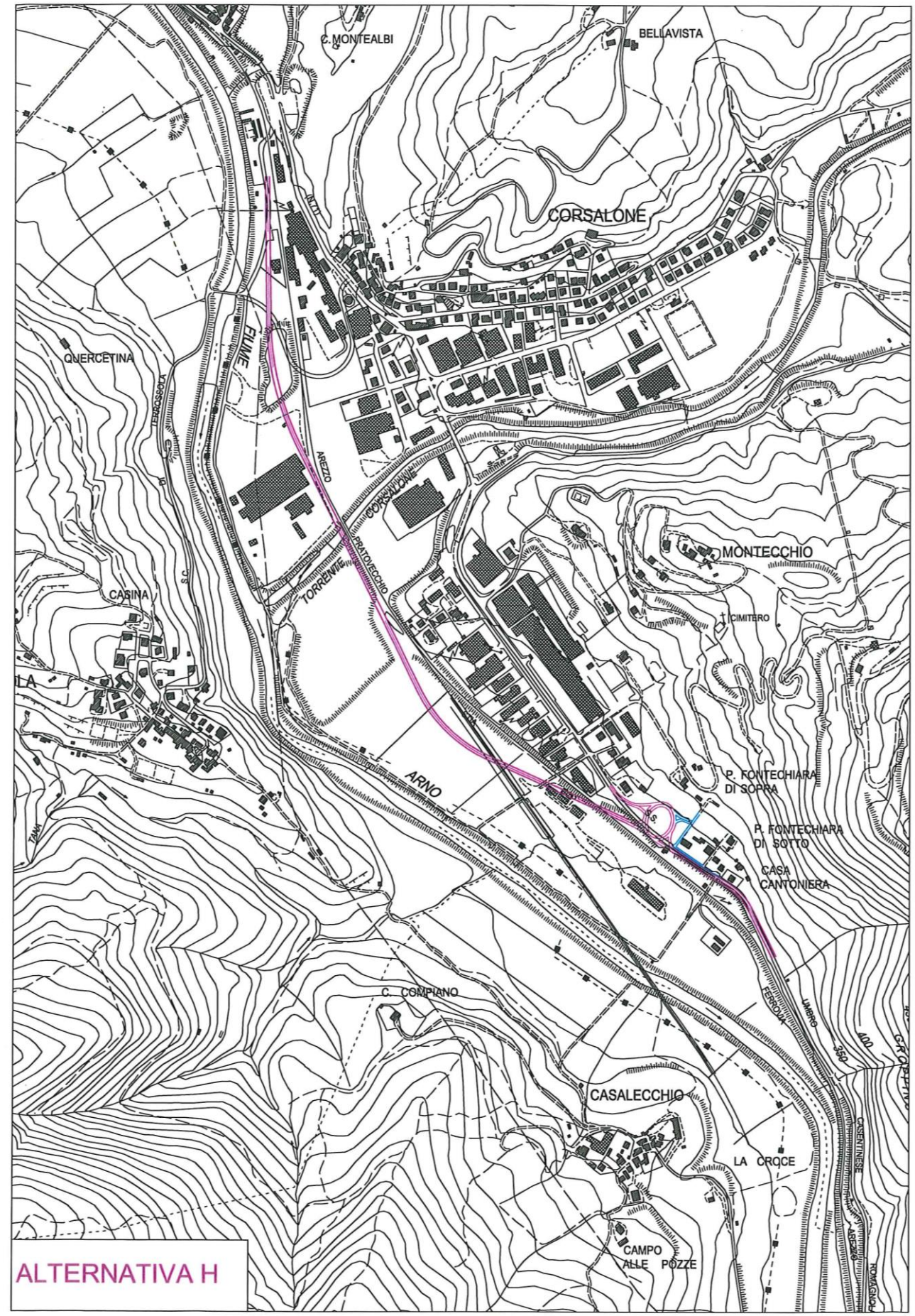

C. MONTEALBI
BELLAVISTA
CORSALONE
QUERCETINA
FIUME
AREZZO
CORSALONE
TORRENTE
RATOVECCHIO
MONTECCHIO
CIMITERO
CASINA
ARNO
P. FONTECHIARA DI SOPRA
P. FONTECHIARA DI SOTTO
CASA CANTONIERA
FERROVIA
UMBRO
C. COMPIANO
CASALECCHIO
LA CROCE
CASENTINESE
CAMPO ALLE POZZE
ROMAGNOLA
ALTERNATIVA B

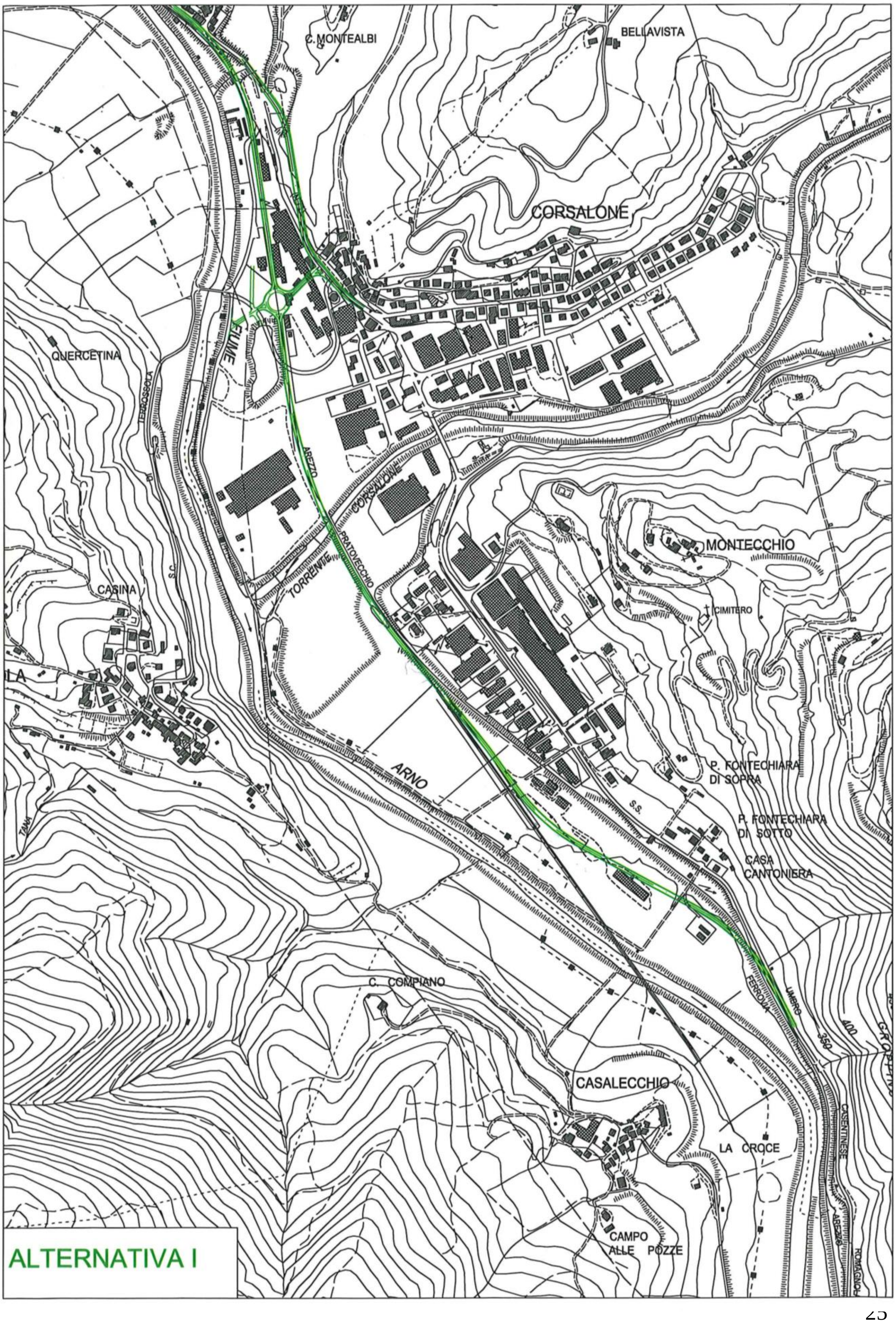

C. MONTEALBI
BELLAVISTA
CORSALONE
QUERCETINA
FIUME
TEVEROSCO
AREZZO
CORSALONE
TORRENTE
PRATOVECCHIO
MONTECCHIO
CIMITERO
CASINA
ARNO
P. FONTECHIARA DI SOPRA
P. FONTECHIARA DI SOTTO
CASA CANTONIERA
C. COMPIANO
CASALECCHIO
LA CROCE
CAMPO ALLE POZZE
ALTERNATIVA C


C. MONTEALBI
BELLAVISTA
CORSALONE
QUERCETINA
FIUME
AREZZO
CORSALONE
MONTECCHIO
CIMITERO
CASINA
TORRENTE
PRATOVECCHIO
ARNO
P. FONTECHIARA DI SOPRA
P. FONTECHIARA DI SOTTO
CASA CANTONIERA
C. COMPIANO
CASALECCHIO
LA CROCE
CAMPO ALLE POZZE
ALTERNATIVA D
ALTERNATIVA E


C. MONTEALBI
BELLAVISTA
CORSALONE
QUERCETINA
FIUME
AREZZO
CORSALONE
MONTECCHIO
CASINA
TORRENTE
PRATOVECCHIO
CIMITERO
P. FONTECHIARA DI SOPRA
P. FONTECHIARA DI SOTTO
CASA CANTONIERA
ARNO
S.S.
C. COMPIANO
FERROVIA
UMBRO
CASALECCHIO
LA CROCE
CASENTINESE
CAMPO ALLE POZZE
ALTERNATIVA F


C. MONTEALBI
BELLAVISTA
CORSALONE
QUERCETINA
FIUME
AREZZO
CORSALONE
TORRENTE
PRATOVECCHIO
MONTECCHIO
CIMITERO
CASINA
ARNO
P. FONTECHIARA DI SOPRA
P. FONTECHIARA DI SOTTO
CASA CANTONIERA
C. COMPIANO
FERROVIA
CASALECCHIO
LA CROCE
CASENTINESE
CAMPO ALLE POZZE
ALTERNATIVA G


C. MONTEALBI
BELLAVISTA
CORSALONE
QUERCETINA
FIUME
AREZZO
CORSALONE
TORRENTE
PRATOVECCHIO
MONTECCHIO
CIMITERO
CASINA
ARNO
P. FONTECHIARA DI SOPRA
P. FONTECHIARA DI SOTTO
CASA CANTONIERA
C. COMPIANO
CASALECCHIO
LA CROCE
CAMPO ALLE POZZE
ALTERNATIVA H


C. MONTEALBI
BELLAVISTA
CORSALONE
QUERCETINA
FIUME
AREZZO
CORSALONE
TORRENTE
PRATOVECCHIO
MONTECCHIO
CIMITERO
CASINA
ARNO
P. FONTECHIARA DI SOPRA
P. FONTECHIARA DI SOTTO
CASA CANTONIERA
C. COMPIANO
CASALECCHIO
LA CROCE
CAMPO ALLE POZZE
FERROVIA
UMBRO
CASENTINESE
ALTERNATIVA I

RIEPILOGO DELLE FASI PROGETTUALI NEL PERIODO 2001 – 2006

DATA	NOME	DESCRIZIONE	PARERI SIGNIFICATIVI	DECISIONE
13.11.2001 16.01.2002	Alternativa A	Inizialmente denominata "Soluzione in progetto" Svincolo all'altezza della casa cantoniera Km 175+140- Viadotto di 363 m. attraverso zona Fontechiara -	- Parere favorevole Soprintendenza	
	Alternativa B	Inizialmente chiamata "alternativa 3"– Svincolo al km 175 -Viadotto di 788 m attraverso zona Fontechiara - Prosegue in rilevato - raddoppio ponte sul Corsalone – Svincolo del Corsalone con raccordo al viadotto esistente	- Parere favorevole del Comune di Chiusi della Verna - Parere contrario della Soprintendenza	
08.04.2003	Alternativa C	Svincolo al km 175 - Segue il tracciato della "Alternativa B" ma al posto del viadotto prevede un TUNNEL per superare il viadotto ferroviario	- Soprintendenza accoglie positivamente la scelta di superare l'ipotesi di viadotto - perplessità sulla scelta del Tunnel da parte di tutti gli Enti	
	Alternativa C1	Svincolo al km 175 – Superamento del viadotto con strada in TRINCEA	- Parere favorevole di tutti Gli Enti chiesto approfondimento della progettazione	Viene deciso di approfondire questa proposta per la prossima Cds
07.05.2003	Alternativa D	Svincolo al km 175 – Superamento del viadotto con andamento ad 'S' in TRINCEA Svincolo Corsalone con ROTATORIA in rilevato nei pressi del ponte per Terrossola	- Parere favorevole Autorità di Bacino f. Arno - Novità comunicata alla CdS: il tracciato interferisce con cassa di compensazione chiesta dal Genio Civile per la Variante Urbanistica Stimet	Il tracciato è considerato inattuabile. Si propone di approfondire l'ipotesi di utilizzo del vecchia sede della ferrovia
22.05.2003	Alternativa E	Tracciato sulla sede della vecchia linea ferroviaria	- Parere contrario della Regione Toscana	Si abbandona l'ipotesi su vecchia linea ferrovia e si lavora su altra soluzione
05.06.2003	Alternativa F	Il tracciato riprende l'andamento della Alternativa B - Viene ridotto il viadotto a 466 m.	- Parere favorevole del Comune di Bibbiena, del Comune di Chiusi della Verna, della Comunità Montana, dell'Autorità di Bacine Arno - Parere contrario della Soprintendenza	24.06.03 Del. GP n. 493: Decisione di procedere al progetto della ristrutturazione e adeguamento dell'attuale SRT 71.
Fine 2003	Alternativa G	Rotatoria al km 175+352 loc. Fontechiara - Adeguamento della attuale SRT 71 con strade parallele a servizio delle attività produttive – Rotatoria al km 176 presso i magazzini "Union" – prosegue in viadotto superando l'area della ditta "Cife", il torrente Corsalone e la ferrovia	- Il progetto è stato solo discusso tra gli uffici tecnici di Provincia e Comune non è stato presentato in Cds	Il Comune di Chiusi e la Soprintendenza intanto chiedono di approfondire nuova soluzione che presentano in bozza alla Provincia
19.02.2004	Alternativa H	Rotatoria al km 175+352 loc. Fontechiara – Superamento ferrovia con viadotto basso di 400 ml Svincolo Corsalone resta quello iniziale con raccordo al viadotto esistente	- Parere favorevole di tutti gli Enti presenti (con raccomandazioni)	APPROVAZIONE DEL P. PRELIMINARE "ALTERNATIVA H"
28.11.2006	Alternativa I	Riunione per proporre un nuovo tracciato che approfondisce le problematiche relative allo svincolo Corsalone in relazione al recupero urbanistico dell'area Sacci. Spostamento della linea ferroviaria a valle del tracciato che ne va ad occupare l'attuale sede. Svincolo Corsalone con rotatoria e innesto a 'T' sulla SR 71 con demolizione viadotto per Terrossola In direzione Bibbiena lo spostamento della ferrovia avviene dopo la fine del viadotto sull'Arno La strada attraversa la loc. Fontechiara interessando parte della cassa d'espansione.	- Parere contrario del Comune di Chiusi (per impossibilità d'utilizzo raccordo ferroviario e per interferenza con esigenze d'espansione dell'area industriale di Fontechiara) - Perplessità della Comunità Montana per interferenza parziale con cassa espansione e per impossibilità di utilizzo del raccordo ferroviario - Perplessità Difesa del Suolo per spostamento a valle della ferrovia	Si decide di procedere lavorando su tre ipotesi di tracciato: 1) Alternativa I 2) Alternativa I con utilizzo nel primo tratto della sede della vecchia ferrovia 3) Tracciato proposto dal Com. Chiusi che passa a valle del depuratore

3. CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

I criteri esaminati per la verifica di assoggettabilità sono integralmente ripresi dall'allegato I della L.R. 10/10 s.m.i.

Caratteristiche del piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- **In quale misura il piano o programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse.**

  La Variante in esame è quadro di riferimento per il progetto di realizzazione della variante alla SRT 71 dalla località Fontechiara, a sud del centro abitato di Corsalone, all'innesto con la variante di Bibbiena. L'obiettivo principale è quello di decongestionare il centro abitato di Corsalone, portando il traffico in attraversamento sulla nuova viabilità. La previsione di tale nuova viabilità è presente nella Variante n° 5 al Regolamento Urbanistico del Comune di Chiusi della Verna (Gennaio 2016 dopo il recepimento delle osservazioni), adottata con Deliberazione n. 30 del 06-08-2015. All'Art. 95 "I corridoi infrastrutturali" delle Norme Tecniche di Attuazione, in località Corsalone è individuato un corridoio infrastrutturale, della larghezza minima di 30 metri, destinato alla variante alla S.R. 71, all'interno del quale sono vietati, fino all'approvazione del progetto definitivo di tale infrastruttura, tutti gli interventi di trasformazione che possano compromettere la realizzazione della variante.

- **In quale misura il piano o programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati**

  La variante urbanistica oggetto di valutazione richiede la modifica di quanto previsto dal RU comunale relativamente all'area dell'ex cementificio Sacci (scheda B1 – 11 del Regolamento Urbanistico) e alla cosiddetta area "ex Stimet" (indicata come area D3 sullo strumento urbanistico).

  Per l'ex cementificio Sacci e per l'ex capannone ferroviario, nel RU è prevista la riqualificazione urbana e commerciale del complesso insediativo, tramite un intervento di riassetto urbano che prevede la creazione di un centro commerciale, la nuova stazione

ferroviaria e la sua piazza, negozi e edifici residenziali. I medesimi obiettivi sono individuati nelle Norme Tecniche di Attuazione all'articolo 66, relativo alla "Zona DR2: area ex Sacci", dove si prevede che le trasformazioni previste debbano generare effetti di riorganizzazione del sistema urbano, con la creazione di un polo di attrazione delle funzioni urbane. In particolare, il progetto di variante alla SRT 71 prevede la delocalizzazione della stazione ferroviaria, che rimane tuttavia ubicata sul territorio del Comune di Bibbiena.

Per quanto riguarda l'area ex Stimet, con Deliberazione CC n° 38 del 27/7/2016, il comune di Chiusi della Verna, ha approvato il Piano Attuativo zona D3, precedentemente adottato con deliberazione CC n° 32 del 21/9/2012. Tale Piano Attuativo prevede la lottizzazione del comparto artigianale industriale D3, tramite le opere di urbanizzazione e la realizzazione di tre volumetrie.

Il nuovo tracciato per la variante alla SRT 71 studiato nel presente progetto, migliora l'accessibilità all'area ex Stimet dalla SRT 71, tramite la nuova rotatoria e la rampa di collegamento con la strada che raggiunge il depuratore e l'Arno.

Inoltre, il nuovo tracciato collocandosi sul sedime del vecchio tronchetto ferroviario, rende possibile l'utilizzo di una maggiore superficie di terreno, rispetto alla precedente ipotesi inserita sul piano attuativo.

- **Pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile**

La variante stradale in esame migliorerà in modo molto significativo l'attuale distribuzione del traffico veicolare, con ricadute molto positive sul centro abitato di Corsalone. È pertanto un'azione diretta a promuovere lo sviluppo sostenibile di queste aree urbane.

- **Problemi ambientali pertinenti al piano o al programma**

La variante stradale è localizzata in un contesto agricolo già fortemente influenzato dall'attività antropica, in un corridoio territoriale ubicato tra l'attuale strada regionale SRT 71 e la linea ferroviaria Arezzo-Stia, della quale sul primo tratto ripercorre il vecchio sedime. Il tracciato di variante attraversa, inoltre, l'area dell'ex cementificio Sacci,

fortemente degradata, per la quale sono già previste nel RU opere di riqualificazione urbana. La Variante non avrà ricadute su aree SIC-SIR-ZSC.

Anche il reticolo idrografico intersecato dal tracciato in progetto non presenta particolari peculiarità ambientali e anche la vegetazione ripariale non mostra elementi di rilievo. Lungo il T. Corsalone è presente esclusivamente il vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142, c. 1, lett. c del D.lgs 42/2004, rispetto al quale in sede progettuale dovrà essere acquisita l'autorizzazione ai sensi della normativa vigente.

Pertanto, visto il contesto in cui si inserisce, non si ritiene che dalla Variante proposta possano scaturire particolari problematiche di carattere ambientale.

- **La rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque)**

  La Variante non ha rilevanza diretta ai fini dell'attuazione della normativa comunitaria in materia ambientale.

Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- **Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti**

  Le componenti ambientali che questa Variante interessa sono: l'ambiente naturale, l'aria, l'acqua, il suolo e l'ambiente antropico.

  In riferimento all'ambiente naturale, l'impatto si può considerare ridotto in quanto la Variante si inserisce in un contesto agricolo e periurbano fortemente sfruttato e antropizzato, carente di habitat e/o ecosistemi di particolare interesse.

  Per quanto concerne l'aria, in particolare le emissioni inquinanti e l'inquinamento acustico, si ritiene che la prevista variante possa avere un impatto complessivamente positivo, in quanto la nuova viabilità consente un'importante diminuzione del carico di traffico interno al centro abitato di Corsalone, riducendo anche gli incolonnamenti ed i rallentamenti oggi

frequenti lungo la SRT 71.

L'impatto rispetto all'acqua si ritiene nullo, in quanto non si prevede nessun genere di utilizzo della risorsa idrica e le interferenze tra il tracciato stradale e il reticolo idrografico presente saranno risolte in fase progettuale, mediante opere d'arte dimensionate a seguito di verifiche idrauliche e nel rispetto delle normative vigenti.

Per quanto riguarda il suolo, la Variante comporterà la trasformazione di una fascia di terreno agricolo di circa 20 m di ampiezza per 2,8 km di lunghezza. L'ubicazione del tracciato è stata definita in funzione di alcuni vincoli e scelte tra cui: i punti iniziale e finale, corrispondenti al nuovo svincolo in ingresso al centro abitato di Corsalone, a sud, e alla nuova rotatoria a nord, che determinerà la chiusura dell'intersezione esistente lungo la SRT 71 con la viabilità per il Pollino; la presenza della linea ferroviaria Arezzo-Stia; la previsione di riqualificazione dell'area dell'ex cementificio Sacci.

Per quanto riguarda l'ambiente antropico, la Variante avrà nel complesso un impatto sostanzialmente positivo, in quanto l'infrastruttura prevista consentirà, come sopra detto, un notevole alleggerimento del traffico veicolare nell'area urbana, migliorandone le condizioni di sicurezza e di vivibilità, e realizzerà al contempo un miglioramento dei collegamenti per il traffico di medio-lunga percorrenza. La scelta del tracciato ha cercato di minimizzare le interferenze con le attività e le reti di servizi presenti nell'area direttamente interessata.

Gli impatti sopra descritti, sono reversibili solo in caso di dismissione e disfacimento dell'infrastruttura prevista dalla Variante in esame.

- **Carattere cumulativo degli impatti**

  Non rilevando impatti di particolare significatività per la Variante in esame, non si rileva il carattere cumulativo degli stessi.

- **Natura transfrontaliera degli impatti**

  La Variante non determina impatti di natura transfrontaliera.

- **Rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti)**

La realizzazione della Variante in esame non comporterà particolari rischi per la salute umana e per l'ambiente. I rischi prevedibili sono esclusivamente quelli intrinsechi all'utilizzo dell'infrastruttura, ossia gli incidenti stradali, e comunque, anche rispetto a questa problematica, la Variante si può individuare come un'azione migliorativa, in quanto riduce il rischio di incidenti nel centro urbano di Corsalone.

- **Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate)**

  La Variante interessa una fascia di territorio di circa 2,8 km di lunghezza e circa 20 m di ampiezza. In prossimità del tracciato sono presenti solo alcune case isolate, quindi la popolazione che potrà avvertire i nuovi impatti legati alla bretella è di poche unità, mentre a beneficiarne in positivo saranno tutti gli abitanti di Corsalone.

- **Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:**
  delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale;
  del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;

  Non si rilevano speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale che possano, in qualche misura, essere compromesse o danneggiate dall'attuazione della Variante che, pur modificando lievemente il livello di qualità ambientale delle aree direttamente interessate, in particolare per quanto concerne le componenti aria e suolo, non porta al superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo mentre partecipa a migliorare significativamente il livello di qualità ambientale dei centri urbani cui sottrae parte del traffico stradale.

- **Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.**

  La Variante non interessa né direttamente né indirettamente aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.