



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI
E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali P.C.

U.prot DVA - 2015 - 0001796 del 21/01/2015

Pratica N:

Prof. Mittente:

Società Autostrada Tirrenica pa.
autostradatirrenica@pec.tirrenica.it

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Struttura Tecnica di Missione
stm@pec.mit.gov.it

Ministero dei Beni e delle
Attività Culturali e del Turismo
mbae-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale VIA-VAS
ctva@pec.minambiente.it

OGGETTO: [ID_VIP:2662] Procedura ex art. 169, comma 4, del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii. Varianti - Autostrada A 12 Livorno-Civitavecchia. Lavori per la realizzazione del tratto Tarquinia-Civitavecchia (Lotto 6 A). DETERMINA DIRETTORIALE.

La Società Autostrada Tirrenica p.a., con nota prot. SAT/RM/13.02.14/0000201/EU del 13/02/2014, acquisita agli atti con prot. DVA-2014-4098 del 18/02/2014, successivamente integrata con nota prot. SAT/RM/126.02.14/0000230/EU del 26/02/2014, acquisita agli atti con prot. DVA-2014-5131 del 27/02/2014, ha avanzato istanza per l'avvio della procedura ai sensi dell'articolo 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006, per le varianti non sostanziali al progetto definitivo in oggetto indicato che ha ottenuto giudizio positivo di compatibilità ambientale con Delibera CIPE n. 7 del 05/05/2011 a seguito di parere positivo con prescrizioni della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale, n.584 del 03/12/2010.

Con successiva nota, prot. SAT/RM/18.07.14/0000141/EU del 18/07/2014, acquisita agli atti con prot. DVA-2014-24452 del 23/07/2014, la Società Autostrada Tirrenica p.a. ha trasmesso la documentazione integrativa in esito alle riunioni tecniche tenutesi con la Commissione

Ufficio Mittente: Sezione L.O. - Problematiche Territoriali e OO.AA.
Funzionario responsabile: digianfrancesco.carlo@minambiente.it - tel. 06.57225931
DVA-2VA-LO-06_2015-0007.DOC

Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale che comprendeva, altresì, il Piano di gestione delle Terre e Rocce da scavo ai sensi del D. Lgs. 152/2006.

Il Progetto del lotto 6A dell'Autostrada A12 Livorno – Civitavecchia prevede l'adeguamento della SS1 Aurelia in autostrada, nel tratto compreso tra le progressive 81+000 e 95+468. Tale opera è inclusa con la Delibera CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 “Legge obiettivo: 1 Programma delle infrastrutture strategiche” e s.m.i., tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale nell'ambito dei “Sistemi stradali e autostradali” dei “Corridoi trasversali e dorsale appenninica”.

Oggetto della presente Determina sono le proposte di variante in corso d'opera relative al tratto Tarquinia - Civitavecchia (lotto 6A) dell'Autostrada A12 Livorno – Civitavecchia, compreso tra l'attuale svincolo (a raso) di connessione tra la SS1 Variante Aurelia e la SP102 Km13+919 Via Aurelia Vecchia, a nord di Tarquinia, e l'attuale svincolo (a raso) di Civitavecchia Nord, di collegamento tra la SS1, la bretella per Civitavecchia e la A12 Roma-Civitavecchia.

Le varianti proposte riguardano tre distinte tipologie di intervento:

- a. Modifiche alle opere di ingegneria civile (svincoli, viabilità locali, opere idrauliche, adeguamenti morfologici, inserimenti di muri di protezione per risoluzione interferenze):
 - Variante allo svincolo di Tarquinia
 - Variante allo svincolo di Civitavecchia
 - Varianti alle viabilità locali IN 11, IN 13 , IN 14
 - Variante alle sistemazioni idrauliche nella Piana del Mignone
 - Sistemazione morfologica del reliquato dalla progressiva 9+390 alla progressiva 9+740
 - Inserimento di due muri di protezione per tralicci Terna lato carreggiata Nord
- b. Miglioramenti fondiari ricadenti nel Comune di Tarquinia;
- c. Aggiornamento cave.

Acquisito il parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS n. 1687 del 19 dicembre 2014, trasmesso con nota prot. CTVA-2015-16 del 07/01/2015, acquisita con prot. DVA-2015-631 del 12/01/2015 che, allegato, costituisce parte integrante del presente provvedimento.

Preso atto che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS nel citato parere n. 1687 del 19 dicembre 2014, ha valutato che *“Le varianti introdotte in corso d'opera nel progetto esecutivo, non risultano essere rilevanti sotto l'aspetto localizzativo e non comportano modifiche sostanziali dal punto di vista economico rispetto al progetto approvato e possono quindi essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore in quanto sussistono le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs. n.163/2006 e s.m.i.[...]”*.

Sulla base degli esiti istruttori della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS riportati nel sopra citato parere, si

DETERMINA

la sussistenza delle condizioni per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore, ai sensi del comma 3, art. 169, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., delle proposte di Variante introdotte in corso d'opera relative al tratto "Tarquinia - Civitavecchia (lotto 6A) dell'Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia", con le seguenti disposizioni, distinte per intervento, per la successiva fase di verifica di attuazione sul progetto esecutivo:

- a. *Per le modifiche alle opere di ingegneria civile (svincoli, viabilità locali, opere idrauliche, adeguamenti morfologici, inserimenti di muri di protezione per risoluzione interferenze):*
 - Variante allo svincolo di Tarquinia
 - Variante allo svincolo di Civitavecchia
 - Varianti alle viabilità locali IN 11, IN 13, IN 14
 - Variante alle sistemazioni idrauliche nella Piana del Mignone
 - Sistemazione morfologica del reliquato dalla progressiva 9+390 alla progressiva 9+740
 - Inserimento di due muri di protezione per tralicci Terna lato carreggiata Nord

Dovranno essere attuate misure di salvaguardia di eventuali presenze archeologiche anche nelle aree limitrofe, avendo cura di concordare le azioni di programmazione delle attività realizzazione e cantierizzazione dell'opera con le competenti Sovrintendenze.

- b. *Per i miglioramenti fondiari ricadenti nel Comune di Tarquinia;*

Si dovrà verificare l'effettivo miglioramento fondiario operato attraverso la concertazione delle previsioni progettuali esecutive proposte con l'Ente comunale interessato, concertazione che sarà oggetto di verifica nelle successive fasi di verifica di attuazione dell'opera.

- c. *Per l'aggiornamento della disponibilità delle cave previste.*

Si dovrà procedere all'aggiornamento tempestivo del piano di monitoraggio qualora si verificassero condizioni tali da mutare il quadro complessivo degli impatti.

Per quanto riguarda invece il Piano delle Terre e rocce da Scavo, si prescrive che qualora i volumi di scavo effettivi, derivanti dalle varianti, dovessero risultare modificati rispetto alle previsioni progettuali, dovrà essere aggiornato il Piano, e dovranno essere previste le relative ulteriori campagne d'indagine, che dovranno essere oggetto di nuovi piani di campionamento.

La Società Autostrada Tirrenica p.a., dovrà provvedere a trasmettere alla scrivente Amministrazione, la documentazione in riscontro alle disposizioni sopra dettate ai fini dell'espletamento della procedura di Verifica di Attuazione, commi 6 e 7, ex art. 185 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla notifica dell'atto e/o dalla sua pubblicazione sul sito web di questo Ministero (www.va.minambiente.it).

Renato Grimaldi



*Allegati: Parere CTVA n. 1687 del 19/12/2014,
prot. DVA-2015-631 del 12/01/2015*



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO


Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS
U.prot CTVA - 2015 - 0000016 del 07/01/2015

Pratica N:
Prof. Millonzi:




Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
E.prot DVA - 2015 - 0000631 del 12/01/2015

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



OGGETTO: I.D. VIP 2662 trasmissione parere n. 1687 CTVA del 19 dicembre 2014. VIA Speciale Verifica Varianti, autostrada A 12 LIVORNO-CIVITAVECCHIA. Lavori per la realizzazione del tratto TARQUINIA-CIVITAVECCHIA (LOTTO 6 A). Varianti non sostanziali al progetto approvato. Istanza ai sensi dei commi 3 e 4, articolo 169 del D. Lgs. 163/2006, proponente Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 19 dicembre 2014.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2014-0354.DOC

DELLA
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta
di N° 7 fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li 31-12-2014



*Ministero dell' Ambiente e
della Tutela del Territorio e del Mare*

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici
e di interesse nazionale

PARERE N. 1607 DEL 19.12.2014

Progetto:	Istanza ai sensi dei commi 3 e 4, articolo 169 del D. Lgs. 163/2006 Autostrada A 12 LIVORNO-CIVITAVECCHIA. Lavori per la realizzazione del tratto TARQUINIA- CIVITAVECCHIA (LOTTO 6 A). Varianti non sostanziali al progetto approvato. ID VIP: 2662
Proponente:	SAT Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

[Handwritten signatures and initials]

Stampa illeggibile con dati amministrativi e data.

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

VISTO la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";

VISTO il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" e s.m.i. che nella Parte II, Titolo III, Capo IV "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" regola la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale ed in particolare l'art.167 "Varianti" che stabilisce i tempi ed i modi dell'approvazione delle varianti apportate al progetto definitivo sia in sede di redazione del progetto esecutivo sia in fase di realizzazione delle opere;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTA la comunicazione effettuata ai sensi dell'art.169, comma 4 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. in data 13/02/2014 con nota prot.n.SAT/RM/13.02.14/0000201/EU, con la quale la Società Autostrada Tirrenica p.A. acquisita con nota prot. n.DVA-2014-4098 del 18/02/2014 con la quale si trasmette la documentazione relativamente ad alcune varianti relative all' "Autostrada a12 Livorno - Civitavecchia. Lavori per la realizzazione del tratto Tarquinia - Civitavecchia (Lotto 6a)

VISTA la nota prot.n.SAT/RM/126.02.14/0000230/EU del 26/02/2014, acquisita gli atti con nota prot. DVA-2014-0005131 del 27/02/2014, a perfezionamento dell'istanza e a riscontro della nota DVA-2014- 4838 del 25/02/2014 con la quale la Società Autostrada Tirrenica p.A., trasmette aggiornamenti della documentazione delle opere in variante;

VISTA la nota prot.n. DVA-2014-0006203 del 06/03/2014, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS con prot.n.CTVA-2014-0000833 del 07/03/2014, con la quale si comunica l'esito positivo delle verifiche tecnico-amministrative;

VISTA la nota acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS con prot.n.CTVA-2014-0002626 del 23/07/2014, con la quale il Proponente a seguito delle riunioni tecniche trasmette documentazione progettuale integrativa ;

CONSIDERATO che il Progetto Definitivo del tratto autostradale Civitavecchia – Tarquinia è stato approvato con Delibera CIPE n.7 del 05.05.2011 anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità. Il "Progetto" prevede l'adeguamento della SS1 Aurelia in autostrada, nel tratto compreso tra le progressive 81+ 000 e 95+468. Tale opera è inclusa con la Delibera CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 "Legge obiettivo: 1 Programma delle infrastrutture strategiche" e s.m.i., tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale nell'ambito dei "Sistemi stradali e autostradali" dei "Corridoi trasversali e dorsale appenninica".

ESAMINATA la documentazione progettuale di prima consegna che si compone di:

- Elaborati progettuali varianti svincolo di Civitavecchia;
- Elaborati progettuali varianti viabilità IN11, IN 13 e IN14;
- Elaborati progettuali varianti sistemazioni idrauliche SI08;
- Elaborati progettuali varianti muri di protezione per tralicci terna;
- Elaborati progettuali varianti sistemazione morfologica reliquato nel tratto 9+390 – 9+740;
- Elaborati progettuali varianti svincolo di Tarquinia;
- Elaborati progettuali miglioramenti fondiari nel Comune di Tarquinia;
- Elaborati progettuali aggiornamento Cave.

ESAMINATA la documentazione progettuale integrativa che si compone di:

- Aggiornamento della Relazione Tecnica Descrittiva comprendente anche i seguenti elaborati integrativi:
 - Cava De.Ga Ter VIT 022 - Inquadramento geologico ed idrogeologico;
 - Cava De.Ga Ter VIT 022 - Vincolistica PTPR;
 - Cava Leone - Inquadramento geologico ed idrogeologico;
 - Cava Leone - Vincolistica PTPR;
 - Cava Albanesi Alvaro GRA002 - Inquadramento geologico ed idrogeologico;
 - Cava Leone - Vincolistica PTPR.
- Piano di Monitoraggio Ambientale - integrazione
- Piano di Gestione delle Terre e Rocce da Scavo.

CONSIDERATO che l'oggetto del presente parere è la verifica ai sensi dell'art.169, comma 4 del D.Lgs.n.162/2006 e s.m.i. delle varianti in corso d'opera relative al tratto Tarquinia - Civitavecchia (lotto 6a) dell'Autostrada A12 Livorno – Civitavecchia, per determinare se sussistono le condizioni di comma 3 dell'art. 169 citato per le quali, la variante proposta possa essere approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore;

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

1. Richiami sintetici sull'opera

Inquadramento generale

La Società Autostrada Tirrenica p. A. (SAT) è concessionaria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la progettazione, costruzione e gestione dell'Autostrada Livorno – Civitavecchia in virtù della Convenzione Unica sottoscritta in data 11 marzo 2009.

Nel Luglio 1993 è stato aperto al traffico il tratto autostradale Livorno – Rosignano Marittimo; il completamento del restante tratto, tra Rosignano Marittimo e Civitavecchia (di sviluppo pari a circa

200 km), rientra nell'ambito del programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale (Legge Obiettivo).

Nel giugno 2012 è stato aperto al traffico un primo tratto (di sviluppo pari a circa 4 km) del suddetto completamento (Rosignano Marittimo – San Pietro in Palazzi, denominato Lotto1) • Con Delibera n. 7 del 05.05.2011 il CIPE ha approvato il progetto definitivo dei lavori per la realizzazione del tratto autostradale Civitavecchia – Tarquinia (di sviluppo pari a circa 15 km, denominato Lotto 6A) , anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità.

Il Progetto prevede l'adeguamento della SS1 Aurelia in autostrada, nel tratto compreso tra le progressive 81+ 000 e 95+468.

Con provvedimento n.139115-P del 14.10.2011 il Concedente ha approvato il progetto esecutivo dei lavori per la realizzazione del tratto autostradale Civitavecchia – Tarquinia.

Ai sensi dell'art. 174, comma 3 e dell'art. 176 del D.Lgs. n. 163/2006 e s.m.i., in data 30 marzo 2012, SAT ha stipulato con SAT LAVORI S.c.ar.l. un contratto per "l'affidamento a Contraente Generale della realizzazione con qualsiasi mezzo dei lavori del tratto Tarquinia- Civitavecchia (Lotto 6A)".

Allo stato attuale, è in corso la realizzazione dei lavori in argomento, per effetto della consegna degli stessi, avvenuta in data 3 maggio 2012.

Descrizione progetto Lotto 6A

Il progetto del lotto 6A è compreso tra l'attuale svincolo (a raso) di connessione tra la SS1 Variante Aurelia e la SP102 Km13+919 Via Aurelia Vecchia, a nord di Tarquinia, e l'attuale svincolo (a raso) di Civitavecchia Nord, di collegamento tra la SS1, la bretella per Civitavecchia e la A12 Roma-Civitavecchia.

Il progetto comprende tre svincoli (Tarquinia, Aurelia Bis, Civitavecchia Nord) e una barriera di esazione. Vengono dismessi lo svincolo SS1 Aurelia e SP 102 Aurelia vecchia e lo svincolo Tarquinia Centro Sono inclusi interventi sulla viabilità locale (nuova, da adeguare, o da riqualificare) per uno sviluppo di circa 30 km.

L'infrastruttura attuale, interessata dal progetto, presenta:

- nel primo tratto, fino allo svincolo di Tarquinia Sud, una sezione tipo composta da due carreggiate, ciascuna a due corsie per senso di marcia di larghezza $L=3.50$ m e una piattaforma pavimentata di larghezza complessiva pari a $L=15.30$ m circa;
- nel secondo tratto, dallo svincolo di Tarquinia Sud allo svincolo di Civitavecchia Nord, una sezione tipo composta da un'unica carreggiata a due corsie, una per senso di marcia, e piattaforma di larghezza variabile tra 9.50-10.50m; le corsie hanno una larghezza $L=3.50$ m.

L'intervento prevede l'allargamento dell'attuale sede stradale ad una sezione di tipo autostradale di larghezza complessiva pari a 24.00 metri, composta da due carreggiate distinte (ciascuna con due corsie di marcia di larghezza $L = 3,75$ m ed una corsia di emergenza di larghezza $L= 3$ m), suddivise (spartitraffico) da un margine interno di 3.00 metri, con banchine in sinistra di 70 cm.

2. Descrizione delle varianti

Le varianti in oggetto, rispetto al progetto approvato, ed illustrate a seguire vengono presentate nell'ambito dell'istanza "per varianti non sostanziali", ai sensi del comma 4, Art. 169 del D. Lgs 163/2006.

Nel dettaglio, esse riguardano tre distinte tipologie di intervento:

- a. Modifiche alle opere di ingegneria civile (svincoli, viabilità locali, opere idrauliche, adeguamenti morfologici, inserimenti di muri di protezione per risoluzione interferenze):
 - Variante allo svincolo di Tarquinia
 - Variante allo svincolo di Civitavecchia
 - Varianti alle viabilità locali IN 11, IN 13, IN 14
 - Variante alle sistemazioni idrauliche nella Piana del Mignone
 - Sistemazione morfologica del reliquato dalla progressiva 9+390 alla progressiva 9+740
 - Inserimento di due muri di protezione per tralici Terna lato carreggiata Nord
- b. Miglioramenti fondiari ricadenti nel Comune di Tarquinia;
- c. Aggiornamento cave.

LA VARIANTE ALLO SVINCOLO DI TARQUINIA

La Variante ha la seguente motivazione fondamentale:

conferma, riscontrata all'avvio dei lavori, della presenza di emergenze archeologiche nella zona della rotonda carreggiata Nord, e il parere negativo della Soprintendenza ai beni archeologici dell'Etruria Meridionale circa la modifica delle quote di tale rotonda. (Lettera Soprintendenza 25 novembre 2013, Prot. 9903):

- La zona è ritenuta di elevatissimo interesse archeologico in quanto ospita i resti di un sepolcro della prima età del ferro (IX sec a. C.)
- La rotonda si trova nelle immediate vicinanze dell'ingresso monumentale della tutelata villa Bruschi Falgari.

La ridefinizione dello svincolo comprende essenzialmente l'eliminazione della rotonda lato carreggiata Nord, con conservazione della viabilità esistente.

Ai fini della distribuzione dei flussi di traffico in termine di origine/destinazione si prevedono poi le seguenti modifiche:

- Adeguamento del progetto della segnaletica, che permetta all'utente l'opportuno orientamento.
- Ridefinizione dello schema stradale per consentire le stesse relazioni della soluzione con rotonda. A tal fine è stata inserita all'incrocio con via dell'Acquetta una canalizzazione del traffico per permettere ai veicoli non in ingresso all'autostrada la diversione a sinistra e l'eventuale rientro verso Tarquinia. Sono inoltre stati chiusi, per esigenze di sicurezza degli utenti, gli accessi sul tronco di adduzione all'autostrada. Ai frontisti viene garantito l'accesso sulla SP Lupo - Cerrino mediante sistemazione di una viabilità interna. Viene introdotta all'interno del sedime dello svincolo una rampa che consenta ai mezzi operativi di ritornare sulla viabilità ordinaria.

L'analisi degli effetti delle varianti precedente porta a stabilire che le modifiche introdotte non possono che migliorare il giudizio di compatibilità ambientale e paesaggistica già espresso sul progetto, determinandosi un miglioramento complessivo della qualità dell'inserimento del progetto.

I cambiamenti dello svincolo comportano anche un conseguente e migliorativo ridisegno delle opere a verde di inserimento paesaggistico della proposta progettuale.

LA VARIANTE ALLO SVINCOLO DI CIVITAVECCHIA

La Variante ha tre motivazioni fondamentali:

A collection of handwritten signatures and initials in black ink, including names like 'M. R.', 'G.', 'L.', 'P.', 'S.', 'M.', 'A.', 'D.', 'E.', 'F.', 'G.', 'H.', 'I.', 'J.', 'K.', 'L.', 'M.', 'N.', 'O.', 'P.', 'Q.', 'R.', 'S.', 'T.', 'U.', 'V.', 'W.', 'X.', 'Y.', 'Z.', and various other marks and scribbles.

- Il rinvenimento di resti archeologici non delocalizzabili, interferenti con la rampa di uscita dalla carreggiata Nord e diretta alla rotatoria dello svincolo.
- La necessità di predisporre le connessioni dello svincolo alle nuove viabilità da realizzarsi nel Comune di Tarquinia, richieste nella delibera CIPE n. 85/2012 per l'approvazione del lotto 6B.

L'opportunità di prevedere un riassetto complessivo del reticolo idrografico a monte e valle dello svincolo, allo scopo di incrementare il livello di sicurezza idraulica dell'infrastruttura nella nuova configurazione, anche alla luce delle criticità emerse durante gli eventi del novembre 2012 – marzo 2013.

La ridefinizione complessiva dello svincolo comprende, essenzialmente:

- il ritracciamento plano-altimetrico della rampa e della rotatoria. Quest'ultima assume un andamento non piano per consentire il collegamento con la rampa modificata;
- una modifica plano-altimetrica del tracciato dell'asse autostradale e della rotatoria stessa;
- la ridefinizione del corpo stradale, e delle sistemazioni idrauliche, con l'introduzione di un viadotto di scavalco della rotatoria e una diversa regimentazione idraulica del fosso che attraversa la rotatoria. Questo si collegherà a un canale artificiale che andrà a scaricare in condizioni di sicurezza nel fosso della Vite.

I cambiamenti più significativi, che riguardano lo svincolo di Civitavecchia, sono inquadrati all'interno di un ridisegno delle opere a verde in quell'area e possono anzi portare ad un miglioramento complessivo della qualità dell'inserimento del progetto. Ciò, in particolare, in ragione della maggiore trasparenza del viadotto rispetto al rilevato, al trattamento unitario delle opere a verde all'interno della rotatoria, in stretta connessione con il progetto delle pile, e allo sforzo di progettare il nuovo canale artificiale che attraversa la rotatoria e si collega al Fosso della Vite come un potenziale corridoio ecologico.

LA VARIANTI ALLE VIABILITA' LOCALI IN 13, IN 14, IN 15

Variante all'IN11

La variante è richiesta dal ritrovamento archeologico di Fontana Matta. Si prevede l'innalzamento della livelletta per il tratto centrale della viabilità IN 11 e un adeguamento delle opere di drenaggio, raccolta e smaltimento delle acque che interessano il corpo stradale.

Variante all'IN13

La variante è richiesta dalla necessità di predisporre la sistemazione della viabilità nel Comune di Tarquinia, nel rispetto delle indicazioni della delibera CIPE n. 85/2012. È stata introdotta una rotatoria per il collegamento alla viabilità parallela alla carreggiata sud in destra idraulica nella Piana del Mignone, con conseguente spostamento dell'opera di sottopasso della piattaforma autostradale (scatolare ST03) di circa 25 metri. È stata rivista l'altimetria prevedendo una livelletta di progetto più vicina alle quote dell'attuale sede stradale e si è operato un adeguamento delle opere di sistemazione idraulica.

Variante all'IN14

La variante è richiesta dalla necessità di predisporre la sistemazione della viabilità nel Comune di Tarquinia, nel rispetto delle indicazioni della delibera CIPE n. 85/2012. Si è allargata la carreggiata da 5 a 7 metri per dare continuità di sezione al percorso. Anche in questo caso è stata rivista l'altimetria prevedendo una livelletta di progetto più vicina alle quote dell'attuale sede stradale e si sono adeguate le opere di drenaggio.

I cambiamenti comportano, a volte, una riduzione degli spazi interclusi, in generale prevedono il contestuale abbassamento della livelletta e un facile adattamento del progetto del verde producendo delle azioni progettuali di miglioramento complessivo della qualità dell'inserimento del progetto.

VARIANTE ALLA SISTEMAZIONI IDRAULICHE NELLA PIANA DEL MIGNONE

Le modifiche sono dovute agli eventi di piena del novembre 2012 e alle sopravvenute disposizioni dell'Autorità dei Bacini Regionali del Lazio.

Le nuove opere che sono state raggruppate in una nuove WBS: SI08, a sua volta suddivisa in cinque parti:

SI08-A e SI08-B (carr.Nord 9+600-9+900).

Sono qui comprese le opere di sistemazione idraulica a protezione delle viabilità IN11 e IN22 consistenti in:

- dune di protezione dalle esondazioni del Fosso del Ronchese e del Fiume Mignone (quota ciglio 11.00-12.20 m slm);
- risagomatura del fosso di scolo a valle delle dune;
- N.2 Tombini circolari accoppiati Diam.1200 per lo scolo delle portate in eccesso del Fosso del Ronchese.

SI08-C (carr.Nord 9+900-10+470).

Sono qui comprese le opere di sistemazione idraulica a protezione del corpo autostradale CS09 consistenti in:

- risagomatura del Canale di scolo Destra Mignone e con opere di stabilizzazione e protezione delle scarpate;
- protezione della scarpata autostradale CS09 mediante posa in opera di materassi tipo Reno (quota +10.00 m slm)

SI08-D (carr.Nord 10+600-11+100).

Sono qui comprese le opere di sistemazione idraulica a protezione del corpo autostradale CS10 e CS11 consistenti in:

- risagomatura del Canale di scolo Sinistra Mignone con opere di stabilizzazione e protezione delle scarpate;
- protezione della scarpata autostradale CS10 e CS11 mediante posa in opera di materassi tipo Reno (quota +10.00 m slm)

Per quanto riguarda le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs. n.163/2006, la variante proposta non assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comporta altre sostanziali modificazioni rispetto al progetto esecutivo e non richiede la attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi ovvero l'utilizzo di una quota superiore al cinquanta per cento dei ribassi d'asta conseguiti.

L'obiettivo generale è stato quello di far sì che la variante non solo rispettasse le indicazioni del SIA, della Relazione Paesaggistica e delle prescrizioni e raccomandazioni CIPE, ma che essa fosse anche un'occasione per cui tali indicazioni trovassero una migliore rispondenza nella effettiva realizzazione dell'opera.

Le modifiche, introdotte per le sopravvenute disposizioni dell'Autorità dei Bacini Regionali del Lazio, consistono fondamentalmente nell'inserimento di nuove dune e nella risagomatura dei canali di scolo. Esse hanno comportato nuove occupazioni di suolo con opere idrauliche. Tali occupazioni non sono tali però da modificare le caratteristiche dell'assetto fondiario né l'uso agricolo dei terreni circostanti, che anzi potranno beneficiare della maggiore sicurezza idraulica garantita dall'intervento.

Le dune di protezione, in considerazione della loro modesta altezza e impronta planimetrica, non comportano modifiche sostanziali al paesaggio. Esse possono al contrario contribuire al mascheramento della vista dell'asse autostradale dalla campagna. Verranno rinverdate con arbusti, secondo i principi del progetto del verde già presentato.

Per quanto riguarda la risagomatura del canale di scolo, a destra e a sinistra del Mignone, e la contestuale protezione della scarpata autostradale con materassi di tipo Reno, data la modesta entità degli interventi, l'adattamento del progetto del verde può esso stesso garantire che non sussistano avvertibili effetti paesaggistici rispetto al progetto esecutivo assentito.

Le varianti progettuali, come evidenziato, trovano motivazione nel raggiungimento degli obiettivi ambientali del quadro prescrittivo Cipe di autorizzazione del progetto definitivo, portano a un miglioramento complessivo della qualità dell'inserimento paesaggistico-ambientale del progetto. Ciò, in particolare, in ragione alla modesta entità degli interventi e grazie alle previste azioni mitigative di rinverdimento delle nuove dune.

SISTEMAZIONE MORFOLOGICA DEL RELIQUATO

Si è reso necessario acquisire un reliquato, dalla progressiva 9+390 alla progressiva 9+740 che risultava difficilmente collegabile con la viabilità ordinaria, in accordo con il proprietario.

L'area deve essere messa in sicurezza tramite interventi di sistemazione morfologica, idraulica ed ambientale.

Gli interventi di sistemazione idraulica e ambientale consistono complessivamente in:

- Demolizione di manufatti in disuso con allontanamento di materiali di risulta; disgaggio massi pericolanti in affioramento e rimozione massi erratici lungo la scarpata; allontanamento di suppellettili di vario genere; scarifica delle aree pavimentate;
- Rimodellamento del pendio, mediante riutilizzo di materiale selezionato, proveniente dagli scavi interni al cantiere, in parte eventualmente stabilizzato, per garantire omogeneità delle caratteristiche prestazionali della parte di rilevato attigua all'infrastruttura (umidità, lavorabilità, resistenza meccanica, durabilità etc.);
- Regimazione idraulica con rete di fossi di guardia rivestiti e/o inerbiti (sviluppo complessivo ml 1250 ca.);
- Intervento di inserimento ambientale con piantumazione di essenze vegetali arboree e arbustive distribuite in coerenza con quanto già previsto nel progetto esecutivo (area complessiva mq 17000).

La sistemazione avverrà in due fasi, interessando inizialmente solo le aree esterne all'ex area carburanti, in modo da non interferire con la procedura amministrativa di bonifica del medesimo sito. In seguito alla positiva conclusione del citato procedimento, ed al conseguente rilascio della certificazione d'avvenuta bonifica, si provvederà al completamento delle opere, inclusa l'ex area di distribuzione carburanti.

INSERIMENTO DI DUE MURI DI PROTEZIONE AI TRALICCI TERNA

L'intervento è finalizzato alla risoluzione delle interferenze con l'ente gestore Terna.

In attuazione alle previsioni normative sulle fasce di rispetto (distanze tra il nastro stradale e sostegni), devono essere previste opportune protezioni ai tralicci Terna esistenti che si trovano in prossimità della futura autostrada.

Vengono inseriti due muri di protezione di altezza 3,5 metri circa. Essi avranno finitura in pietra dal lato dell'autostrada e saranno mascherati con una fascia alberata sul lato esterno.

La soluzione, condivisa con il gestore, è l'unica che consente di risolvere l'interferenza in tempi compatibili con i lavori del lotto 6A.

Terna ha infatti fatto presente che, per soluzioni che avessero contemplato lo spostamento dei tralicci, sarebbero stati necessari tempi autorizzativi da parte del Ministero dello Sviluppo Economico di circa due anni, cui si sarebbero sommati i tempi per la realizzazione vera e propria dell'intervento. Tale tempistica sarebbe risultata del tutto incompatibile con il Programma Lavori del lotto.

MIGLIORAMENTI FONDIARI NEL COMUNE DI TARQUINIA

Gli obiettivi e le esigenze primarie di questa variante riguardano:

- Il soddisfacimento delle richieste provenienti dal territorio circostante il cantiere, anche al fine di garantire una maggiore integrazione/accettazione dell'opera nel contesto territoriale
- La realizzazione di una procedura unica, che garantisca i requisiti normativi per il riutilizzo delle terre (tracciabilità, qualità ambientale, certezza utilizzo etc.)

Gli interventi consistono nella ricarica con terra vegetale, per uno spessore variabile tra 10 e 30 cm circa, non prevedono rimodellamenti del terreno né modifiche sostanziali dello stato dei luoghi.

Le opere rientrano:

- negli interventi ad edilizia libera (DPR 380/01, art. 6, c.1 lett. d)
- non soggetti a concessione o autorizzazione (Reg. Ed. Comune di Tarquinia, art. 3, lett. c)

Il proponente ha infatti redatto un documento contenente le condizioni ed i criteri per l'utilizzo delle terre e rocce da scavo fuori dal cantiere, descrivendo una procedura che riguarda esclusivamente le opere di miglioramento fondiario di aree, incluse nel Comune di Tarquinia, che comportano volumetrie inferiori a 6.000 mc.

Gli interventi previsti non introducono impatti ambientali negativi e significativi, in relazione sia alle volumetrie di terre coinvolte, sia alle ridottissime distanze dei lotti interessati dai miglioramenti, che risultano per lo più limitrofi al cantiere o, comunque, situati all'interno del territorio di Tarquinia.

AGGIORNAMENTO CAVE

Le motivazioni derivano dalla necessità di garantire maggiore disponibilità e qualità delle forniture, per non ritardare i tempi di realizzazione dell'infrastruttura:

- nei periodi di massima produzione, nei quali gli impianti attualmente previsti potrebbero non essere in grado di estrarre e/o lavorare il materiale necessario;
- in caso di fermo, programmato o imprevisto, di uno o più impianti di estrazione.

Proposta di integrazione Cave:

- Cava De.Ga.Ter. (Viterbo - VT)
- Cava Leone (Tuscania - VT)
- Cava Albanesi Alvaro (Gradoli - VT)

Le tre cave sono state scelte a seguito d'indagini effettuate nelle zone limitrofe all'area in cui ricade il tracciato di progetto, nel rispetto della normativa vigente in materia. Le cave sono già autorizzate e operanti sul libero mercato.

Le tre nuove cave sono state individuate a seguito d'indagini effettuate nelle zone limitrofe all'area in cui ricade il tracciato di progetto, nel rispetto della normativa vigente in materia. Tali cave, già autorizzate e operanti sul libero mercato, sono state selezionate con l'intento di rispettare i criteri individuati nel parere della CTVIA n. 584 del 13/12/2010 e nella Delibera CIPE n. 7/2011.

Nella relazione tecnica di aggiornamento cave (rif. 121226VNS008001 del dicembre 2013) il Proponente precisa che il ricorso alle nuove cave non apporterà variazioni significative degli impatti ambientali, avendo posto le seguenti considerazioni:

- la nuove cave sono già autorizzate e operanti sul libero mercato;
- resta immutato il fabbisogno di materiale, già approvato in sede di progetto definitivo;
- i flussi di traffico dei mezzi pesanti sulla rete viaria, derivanti dall'utilizzo delle nuove cave, non saranno più concentrati sulle sole viabilità, già previste nelle precedenti fasi progettuali, ma potranno essere distribuiti su un numero maggiore di percorsi, riducendo i carichi concentrati di flussi di traffico pesante, producendo variazioni di carico veicolare ridotte sulle aste di flusso interessate;

Inoltre, si prevede che non saranno incrementati i seguenti parametri di progetto approvati, indicati nel SIA e nelle successive integrazioni:

- il numero di passaggi orari massimo sulle viabilità ordinarie, pari a 10 mezzi/ora;
- il quantitativo specifico di inquinanti emessi;
- i valori di concentrazione degli inquinanti attesi al suolo, già qualificati come "decisamente trascurabili".

Per tutte e tre le nuove cave è stato predisposto un apposito piano di monitoraggio per la verifica delle variazioni negative e significative degli impatti ambientali rispetto a quelli già stimati e valutati in sede di approvazione del progetto.

Per quanto riguarda inoltre il Piano delle Terre e Rocce da scavo si sottolinea che l'opera più significativa, ai fini del quantitativo di terre da scavo coinvolto, è costituita dalla sistemazione di un reliquato, acquisito in fase espropriativa, per il quale è previsto un riutilizzo di circa 65.000 mc di terre provenienti dagli scavi dello stesso lotto 6A. Tale quantitativo ridurrà la quota di terre da scavo destinata a recupero/smaltimento quale rifiuto, già prevista dal progetto esecutivo.

Minime variazioni alle volumetrie di scavo e/o riutilizzo, già previste da progetto esecutivo, potrebbero derivare dalle seguenti varianti:" :

- miglioramenti fondiari, richiesti dai proprietari dei terreni circostanti le aree di intervento;"
- il nuovo svincolo di Civitavecchia Nord - S5, per le modeste modifiche alla geometria (piano altimetrica) ed alle sistemazioni idrauliche, a causa dei ritrovamenti archeologici ed agli eventi alluvionali avvenuti nel corso dei lavori; "
- le modifiche alla geometria delle viabilità locali (rotatoria sulla IN13, allargamento della sede stradale della IN14);"
- la sistemazione idraulica SI08, per via della risagomatura dei canali di scolo;"
- la realizzazione di terre armate (CV01, CV02, CV03, CV04), per la realizzazione di spalle e muri andatori dei cavalcavia d'attraversamento dell'asse autostradale."

PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE ESPRIME

PARERE CHE

Le varianti introdotte in corso d'opera nel progetto esecutivo, non risultano essere rilevanti sotto l'aspetto localizzativo e non comportano modifiche sostanziali dal punto di vista economico rispetto al progetto approvato e possono quindi essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore in quanto sussistano le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., con le seguenti disposizioni, distinte per intervento, per la fase di verifica di attuazione:

- a. Per le modifiche alle opere di ingegneria civile (svincoli, viabilità locali, opere idrauliche, adeguamenti morfologici, inserimenti di muri di protezione per risoluzione interferenze):
- Variante allo svincolo di Tarquinia
 - Variante allo svincolo di Civitavecchia
 - Varianti alle viabilità locali IN 11, IN 13, IN 14
 - Variante alle sistemazioni idrauliche nella Piana del Mignone
 - Sistemazione morfologica del reliquato dalla progressiva 9+390 alla progressiva 9+740
 - Inserimento di due muri di protezione per tralici Terna lato carreggiata Nord

Dovranno essere attuate misure di salvaguardia di eventuali presenze archeologiche anche nelle aree limitrofe, avendo cura di concordare le azioni di programmazione delle attività realizzazione e cantierizzazione dell'opera con le competenti Sovrintendenze.

- b. Per i miglioramenti fondiari ricadenti nel Comune di Tarquinia;

Si dovrà verificare l'effettivo miglioramento fondiario operato attraverso la concertazione delle previsioni progettuali esecutive proposte con l'Ente comunale interessato, concertazione che sarà oggetto di verifica nelle successive fasi di verifica di attuazione dell'opera.

- c. Per l'aggiornamento della disponibilità delle cave previste.

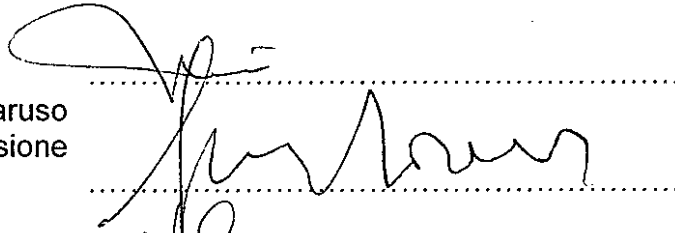
Si dovrà procedere all'aggiornamento tempestivo del piano di monitoraggio qualora si verificassero condizioni tali da mutare il quadro complessivo degli impatti.

Per quanto riguarda invece il Piano delle Terre e rocce da Scavo, si prescrive che qualora i volumi di scavo effettivi, derivanti dalle varianti, dovessero risultare modificati rispetto alle previsioni progettuali, dovrà essere aggiornato il Piano, e dovranno essere previste le relative ulteriori campagne d'indagine, che dovranno essere oggetto di nuovi piani di campionamento.

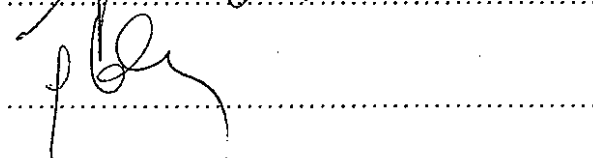
Handwritten notes and signatures:

There are several handwritten signatures and initials scattered across the bottom half of the page. Some are clearly legible, such as "Telle" and "FR". There are also some illegible scribbles and initials, including what appears to be "10" near the bottom right.

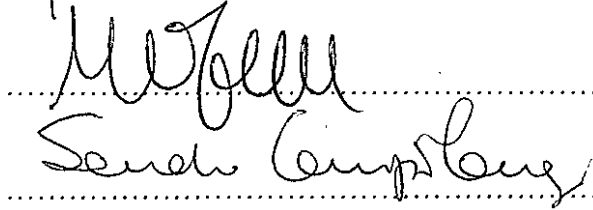
Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)
Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione
VAS)



Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)
Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA
Speciale)

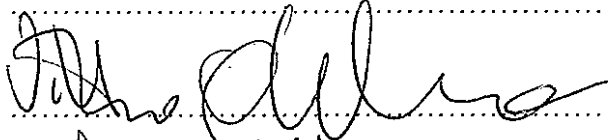


Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

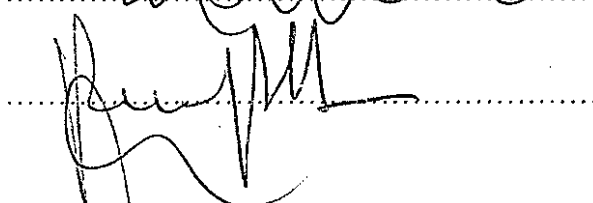


ASSENTE

Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio



Dott. Renzo Baldoni

Avv. Filippo Bernocchi

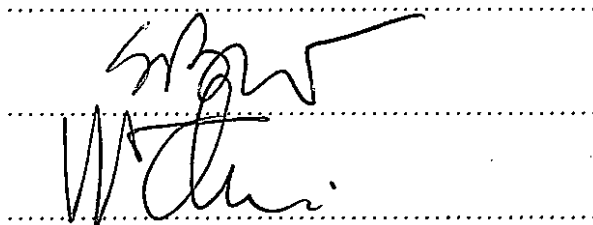
ASSENTE

Ing. Stefano Bonino

ASSENTE

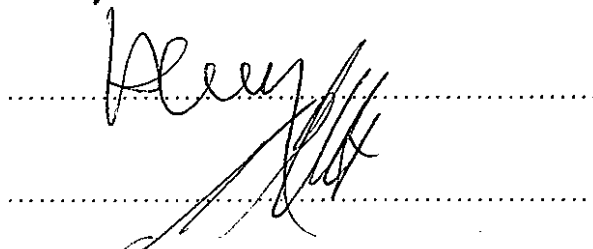
Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti



Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello



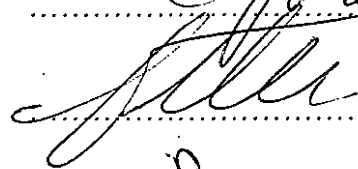
Prof. Carlo Collivignarelli

ASSENTE

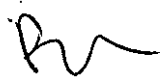
Dott. Siro Corezzi



Dott. Federico Crescenzi



Prof.ssa Barbara Santa De Donno

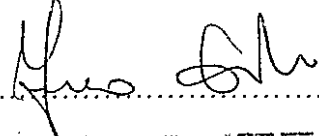


ASSENTE

Cons. Marco De Giorgi

ASSENTE

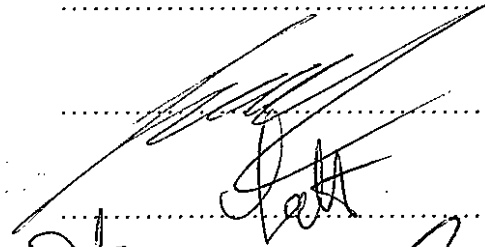
Ing. Chiara Di Mambro



Ing. Francesco Di Mino

ASSENTE

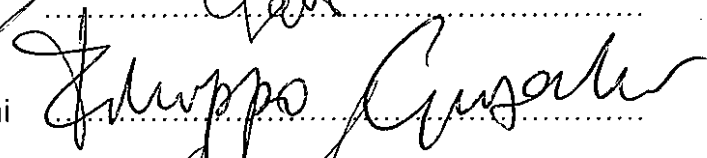
Avv. Luca Di Raimondo



Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

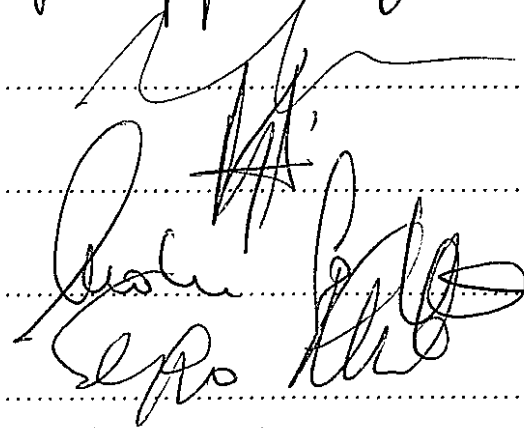
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini



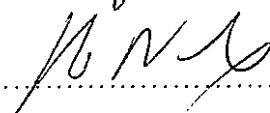
Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari



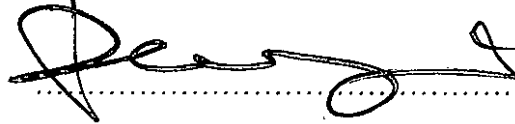
Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo



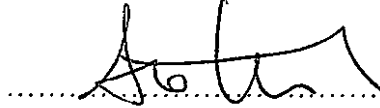
Arch. Bortolo Mainardi



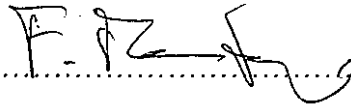
Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno



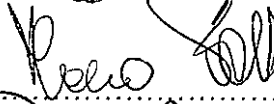
Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

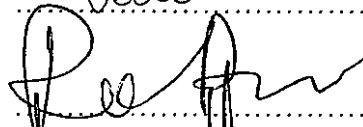
Arch. Eleni Papaleludi Melis



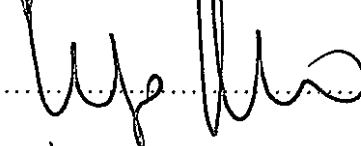
Ing. Mauro Patti



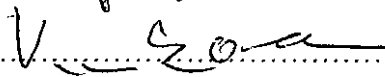
Cons. Roberto Proietti



Dott. Vincenzo Ruggiero



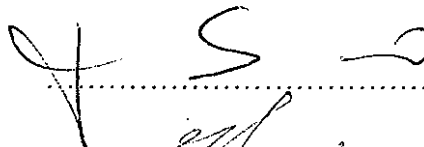
Dott. Vincenzo Sacco



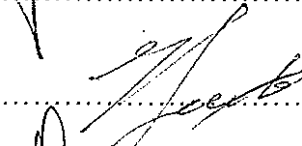
Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

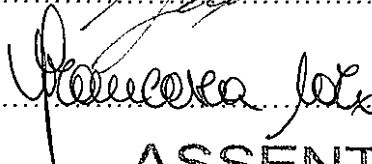
Dott. Paolo Saraceno



Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro



ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani