

Commissione di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta
di n° 9 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 18-06-2015

52



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. 1807 del 12/06/2015

Progetto	<p><i>Parere ai sensi dell'art. 169, comma 4, Capo IV, Sezione II del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i.</i></p> <p>AUTOSTRADA A12 LIVORNO - CIVITA VECCHIA. TRATTO ANSEDONIA - PESCIA ROMANA (LOTTO 5A); TRATTO PESCIA ROMANA - TARQUINIA (LOTTO 6B)</p> <p>IDVIP2679</p>
Proponente	SAT Società Autostrada Tirrenica p.A.

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature and various initials.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature and various initials.

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;

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 03/03/2014 con nota prot.n.SAT/RM/03.03.14/0000239/EU, con la quale la Società Autostrada Tirrenica p.A. acquisita con nota prot. n.DVA-2014-5773 del 04/03/2014 con la quale si trasmette la documentazione relativamente ad alcune varianti relative all' “Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia. Tratto Ansedonia - Pescia Romana (lotto 5A); Tratto Pescia Romana - Tarquinia (lotta 6B).

VISTA la nota prot.n.SAT/RM/22.05.14/0000579/EU del 22/05/2014, acquisita gli atti con nota prot. DVA-2014-0016210 del 27/05/2014, a perfezionamento dell'istanza e a riscontro della nota DVA-2014- 6445 del 10/03/2014 con la quale la Società Autostrada Tirrenica p.A., trasmette la documentazione delle opere in variante;

CONSIDERATO che il Progetto Definitivo del tratto autostradale completamento A12 Livorno-Civitavecchia, Tratta Tarquinia-San Pietro in Palazzi (Cecina) è stato approvato con Delibera CIPE 85 del 03/08/2012 anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità.

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

VISTE le osservazioni del pubblico

PRESO ATTO che la Direzione in data 22/07/2014 con nota DVA-2014-0024158, acquisita dalla Commissione con prot.n.CTVA-2014-0002634 del 23/07/2014 ha trasmesso il parere del Ministero dei beni e delle Attività Culturali e del Turismo, prot. 16824 del 04/07/2014

PRESO ATTO che la Direzione in data 27/10/2014 con nota DVA-2014-0034741, acquisita dalla Commissione con prot.n.CTVA-2014-0003685 del 27/10/2014 ha trasmesso una nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in risposta alla nota del Ministero dei beni e delle Attività Culturali e del Turismo

PRESO ATTO di quanto concordato nella riunione tecnica convocata presso il MATTM in data 20/02/2015

VISTA la documentazione integrativa acquisita dalla Commissione con prot.n.CTVA-2015-0000969 del 23/03/2015 relativa allo stralcio delle due varianti localizzative la cui realizzazione viene anticipata in fase di costruzione del Lotto 6A - Tratto Tarquinia-Civitavecchia - (denominate come "Nuove localizzazioni in ottemperanza alla Delibera CIPE 85/2012) così come contenuto nella nota del MIT prot.n.1105 del 06/02/2015.

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 dell' Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia. Tratto Ansedonia - Pescia Romana (lotto 5A); Tratto Pescia Romana - Tarquinia (lotta 6B), 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 realizzazione del tratto autostradale della A12 da Livorno a Civitavecchia è prevista dalla Legge 513/82 (art.9), che la inserisce nel Piano decennale della viabilità di grande comunicazione.

Il contributo dello Stato per la realizzazione dell'autostrada è stato autorizzato con Legge 910/86 (art. 7) e la Società Autostrada Tirrenica (S.A.T.) è concessionaria per la costruzione e la successiva gestione trentennale della A12, sulla base della convezione stipulata con l'ANAS il 14 ottobre 1987.

Sulla base delle approvazioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (11 aprile 2006) che ha espresso parere positivo con prescrizioni e raccomandazioni sul progetto preliminare denominato "tracciato costiero", del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (13 luglio 2007) che ha trasmesso anch'esso parere favorevole con prescrizioni, della Regione Toscana (26 giugno 2006) e della Regione Lazio (18 novembre 2008) che ha posto a condizione che venisse sviluppata, per la tratta laziale, una proposta migliorativa, il 18 dicembre 2008 il CIPE approva, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare dell'intera autostrada A12 tratta "Rosignano Marittima - Civitavecchia" (Delibera CIPE 16/2008 pubblicata sulla G.U. del 14-5-2009).

Per quanto riguarda la localizzazione dell'opera nella tratta laziale del tronco sud la Delibera CIPE dispone venga sviluppata la citata variante di tracciato prescritta dalla Regione Lazio con delibera di Giunta n. 843/2008 e dispone altresì per la variante stessa la rinnovazione della relativa procedura di VIA.

Per quelle parti della tratta toscana del tronco sud oggetto di modifiche localizzative oltre la fascia di rispetto del progetto preliminare, la Delibera CIPE prevede la sola localizzazione e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, da effettuarsi in sede di approvazione del Progetto Definitivo.

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including the name 'E. M.' and various initials.]

Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia. Tratto Ansedonia - Pescia Romana (lotto 5A); Tratto Pescia Romana - Tarquinia (Lotta 6B)

L'analisi puntuale di tutte le prescrizioni CIPE di carattere tecnico ha fatto però sì che per tutta la tratta toscana del tronco sud fosse necessario rivedere il tracciato e che dunque per tutto il tronco sud, e non solo per la tratta laziale, si rendesse necessaria la rinnovazione della procedura VIA.

A seguito della Delibera 2008 di approvazione da parte del CIPE, SAT ha pubblicato nel giugno 2011 il Progetto Definitivo della A12 Rosignano – Civitavecchia (circa 206km) , suddiviso nei seguenti Lotti:

TRONCO NORD

Lotto1: Rosignano - S.Pietro in Palazzi 4km;

Lotto2: S.Pietro in Palazzi – Scarlino 62km;

Lotto3: Scarlino – Grosseto Sud 44km;

TRONCO SUD

Lotto4: Grosseto Sud – Fonteblanda 17km;

Lotto5B: Fonteblanda – Ansedonia 24km;

Lotto5A: Ansedonia – Pescia R. 14km;

Lotto 6B: Pescia R. – Tarquinia 26km;

Lotto6A: Tarquinia – Civitavecchia 15km.

Sostanzialmente per il Tronco Nord, il Progetto Definitivo non introduce sostanziali variazioni rispetto al Progetto Preliminare approvato con prescrizioni dal CIPE, configurandosi come un intervento di ampliamento in sede, ad eccezione di un unico tratto in variante per una lunghezza di circa L=600m in prossimità di Bolgheri, nel Lotto 2; la sezione tipo di progetto ha una larghezza di piattaforma complessiva di 24m e margine interno da 3.00m, come nel Progetto Preliminare; le differenze più rilevanti sono limitate al Lotto1, attualmente in fase di costruzione, ove l'intervento si configura ora solo con una piccola parte fuori sede (nel breve tratto di raccordo con la A12 a Rosignano), mentre nel Progetto Preliminare era previsto un intervento per la quasi totalità fuori sede.

Per il Tronco Sud, contrariamente a quanto previsto nel Progetto Preliminare ove il tracciato era fuori sede ed era stata adottata una sezione tipo di piattaforma da 25.70m con margine interno da 4.70m, il Progetto Definitivo prevede ora, ove possibile l'adeguamento in sede e, in generale, come per il Tronco Nord, una sezione tipo autostradale con larghezza di piattaforma pari a 24m e margine interno da 3.00m.

Complessivamente da Grosseto Sud a Civitavecchia l'intervento prevede, rispetto al Preliminare, un aumento dei tratti di adeguamento in sede della attuale SS1 Aurelia, con ampliamenti simmetrici o asimmetrici, modificando le larghezze degli elementi compositivi della sezione stradale.

Il Progetto Definitivo presenta localmente varianti fuori sede, soprattutto in corrispondenza di alcune opere d'arte.

In particolare tra Ansedonia e Pescia Romana (Lotto5A) sono previste n.3 varianti fuori sede:

– Variante di Torba : la variante si sviluppa per circa 1,6 km ad est dell'abitato di Torba;

– Variante della Nunziatella: la variante si sviluppa per circa 0,8 km ad est degli edifici della Nunziatella;

– Variante del Chiarone : la variante si sviluppa per circa 1,6 km ad ovest del Palazzo del Chiarone.

Nella zona di Orbetello (Lotto 5B), il Progetto Preliminare prevedeva una soluzione fuori sede (Tracciato "Costiero"), il Progetto Definitivo invece prevede invece in tale tratta un adeguamento in sede con ampliamento della piattaforma ad una larghezza complessiva L=18.60m.

Si è realizzato un sistema di ricucitura della viabilità di servizio e riqualifica della viabilità connessa che funge anche da viabilità alternativa per gli utenti non autostradali. In tale contesto, in accordo con gli Enti, non viene prevista la cosiddetta "Strada Parco". Viene invece prevista come opera compensativa la realizzazione di una rete di percorsi ciclabili (Greenway) in connessione con tratti ciclopedonali già esistenti.

Lo Studio di Impatto Ambientale, è stato redatto per ciascuno dei lotti del tronco sud (lotto 4 – 5 B – 5 A – 6 B) per i quali si è determinato uno scostamento di tracciato rispetto al progetto preliminare oggetto dello SIA del 2005.

LE INTEGRAZIONI ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

In fase di Conferenza Servizi, su sollecitazione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), sono state prodotte - in data 16 gennaio 2012 - una serie di integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale in risposta alla richiesta di integrazioni pervenuta dallo stesso Ministero (Prot CTVA 2011 - 0004447 del 16-12-2011).

Le integrazioni toccavano le componenti acustica, rumore, ambiente idrico, paesaggio.

Per la componente il paesaggio le integrazioni prodotte hanno riguardato una serie di approfondimenti che avevano anche, necessariamente, degli effetti sulle localizzazioni.

Per quanto riguarda il lotto 5A, i punti oggetto di approfondimento per la componente paesaggio sono stati:

- La variante in zona La Torba, il cui tracciato è stato spostato di qualche decina di metri più a monte e la cui livelletta nel tratto iniziale (500 metri circa) è stata abbassata e segue ora maggiormente l'andamento del terreno. Ciò ha permesso di dare continuità a via di Sette Finestre, con l'introduzione di un cavalcavia, e di eliminare così il sottopasso inizialmente previsto fra la via stessa e via della Vittoria. Oltre a una migliore ricucitura della maglia stradale, la soluzione adottata, grazie alla eliminazione del lungo tratto in rilevato, consente la riduzione dell'impatto visivo e dell'impronta autostradale;
- La nuova tipologia dell'attraversamento in località Argento (strada per Vulci), che è stato trasformato da cavalcavia a sottovia, con riduzione dell'impatto visivo
- La dismissione dello svincolo di Montalto, per il quale è stata prevista la reintroduzione dello scavalco in corrispondenza della via Tirrenia e l'eliminazione dei collegamenti di ricucitura fra tale via e la viabilità dello svincolo dismesso, con riduzione dell'occupazione di suolo e migliore permeabilità dell'autostrada;
- Il nuovo svincolo di Montalto, che nella nuova configurazione planimetrica non ha più un cavalcavia ma un sottovia, con riduzione dell'impatto visivo.

Per quanto riguarda il lotto 6B, i punti oggetto di approfondimento per la componente paesaggio sono stati:

- Lo svincolo di Pescia Romana, che è stato spostato in corrispondenza dell'attuale svincolo, con risparmio nel consumo di suolo e nell'impatto visivo;
- La nuova tipologia dell'attraversamento in località Argento (strada per Vulci), che è stato trasformato da cavalcavia a sottovia, con riduzione dell'impatto visivo.
- La dismissione dello svincolo di Montalto, per il quale è stata prevista la reintroduzione dello scavalco in corrispondenza della via Tirrenia e l'eliminazione dei collegamenti di ricucitura fra tale via e la viabilità dello svincolo dismesso, con riduzione dell'occupazione di suolo e migliore permeabilità dell'autostrada;
- Il nuovo svincolo di Montalto, che nella nuova configurazione planimetrica non ha più un cavalcavia ma un sottovia, con riduzione dell'impatto visivo.

LE INTEGRAZIONI ALLA RELAZIONE PAESAGGISTICA

In fase di Conferenza dei Servizi, su sollecitazione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MIBAC) prot. 26848 del 25-8-2011, è stata trasmessa, con nota del 14-12-2011, copia di tutta la documentazione integrativa riguardante i singoli interventi connessi alla realizzazione dell'opera nonché la documentazione di cui al D. Lgs. 42/2004 parte II e III, inclusa anche nella Relazione Paesaggistica, parte integrante del Progetto Pubblicito.

Si è anche trasmessa lo stralcio della documentazione integrativa elaborata per il

MATTM per la parte riguardante il paesaggio. Sono stati valutati dalla competente Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Roma, Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo i citati approfondimenti riguardanti:

- Lo svincolo di Pescia Romana,
- La nuova tipologia dell'attraversamento in località Argento (strada per Vulci),
- La dismissione dello svincolo di Montalto,
- Il nuovo svincolo di Montalto.

Due di essi, lo svincolo di Pescia Romana, e il nuovo svincolo di Montalto, sono stati oggetto di precise prescrizioni modificative da parte della competente Soprintendenza.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including names like 'Ulla', '15', '3', and '5'.

Il 2 agosto 2012 il CIPE ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto definitivo dei lotti 2 e 3 e i relativi interventi complementari, nonché, sempre con prescrizioni, il progetto definitivo dei lotti 5A e 6B. La delibera viene pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 27-12-2012 (Delibera 85/2012).

L'approvazione è avvenuta anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità.

Tuttavia, proprio la presenza, nella delibera, di alcune prescrizioni che attengono a modifiche localizzative rispetto al progetto pubblicato rende necessaria la fase di ripubblicazione.

2. Descrizione delle varianti

Le varianti rispetto al progetto approvato (oggetto del presente parere) vengono così descritte dal Proponente:

Descrizione progetto Lotto 5A

La nuova progettazione del lotto 5A, eseguita in ottemperanza a quelle prescrizioni e raccomandazioni che hanno effetti sulle localizzazioni, tiene comunque conto di quelle prescrizioni di carattere generale che verranno ottemperate in modo puntuale in fase di progettazione esecutiva.

Il progetto definitivo è corredato di un progetto del verde che anticipa, a grandi linee, i risultati dello studio complessivo prescritto per tutti i lotti (prescrizione n. 24). Tale progetto è stato studiato avendo anche cura dell'inserimento paesaggistico, della tutela dell'integrità visiva e di tutte le altre indicazioni impartite dalla prescrizione n. 37, di provenienza MIBAC.

Si descrivono di seguito, per zone, le principali modifiche localizzative che si sono rese necessarie per aggiornare il progetto in ottemperanza alla delibera CIPE.

La zona La Torba

Con riferimento alla prescrizione n. 87, di provenienza MIBAC, e alla raccomandazione n. 54, di provenienza Comune di Capalbio, nel tratto dal km 1+000 al km 2+700 in zona "La Torba", si è da una parte allontanato il tracciato dalla strada Aurelia e dall'altra si è modificata la permeabilità del tracciato.

In particolare il sottovia al km 1+200 è stata sostituito con un nuovo cavalcavia al km 1+570, allineato alla strada esistente Torba-Sette Finestre. Ciò ha permesso, fra l'altro, l'abbassamento della livelletta nel tratto Monte Alzato La Vittoria, con una riduzione dell'impatto visivo dovuto ai rilevati.

La zona Nunziatella

Con riferimento alla prescrizione n. 88, di provenienza MIBAC, e alla raccomandazione n. 53, di provenienza Comune di Capalbio, nel tratto dal km 2+700 al km 3+800 in zona "Nunziatella", si è da una parte allontanato quanto più possibile il tracciato dalla strada Aurelia e dall'altra si è modificata la permeabilità del tracciato.

Nell'elaborare la nuova soluzione il Proponente ha considerato delle indicazioni espresse dal Comune di Capalbio (Delibera n. 49 del 31-10-2012) che «*condivide le esigenze di salvaguardia dei due edifici storici in località Nunziatella*», ma chiede che tale obiettivo venga raggiunto «*senza sacrificare estese parti di territorio agricolo produttivo, ampiamente assoggettato a vincolo paesaggistico*».

Si è dunque operato un allontanamento, per quanto possibile, del tracciato dagli edifici storici della Nunziatella, che fosse però compatibile con la salvaguardia del territorio agricolo produttivo e anche degli edifici rurali con archi a sesto acuto, ora abbandonati e già di proprietà della famiglia della Gherardesca.

Per un miglior inserimento del tracciato autostradale in corrispondenza degli edifici storici si è abbassata di circa un metro la livelletta, nei limiti massimi consentiti per un corretto funzionamento idraulico.

Il Proponente ha previsto delle sistemazioni ambientali al contorno che comprendono piantumazioni di filari di alberi, boschetti, arbusti e anche l'inserimento una duna a protezione visiva dell'autostrada, lato nord.

Relativamente alla viabilità interferita e al miglioramento della permeabilità del tracciato, il Proponente ha effettuato una modifica alla viabilità IN30, con un andamento che meglio rispetta i limiti di proprietà esistenti, e che permette un miglior collegamento con il campeggio "Costa d'Argento". In corrispondenza dell'intersezione tra la INP30 e la INP20 (pedemontana), è stata anche inserita una nuova rotatoria "Podere Melone", a una distanza di circa 1km dall'autostrada.

Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia. Tratto Ansedonia - Pescia Romana (lotto 5A); Tratto Pescia Romana - Tarquinia (Lotta 6B)

La IN 30 scavalca l'autostrada in cavalcavia, in una zona dove la livelletta autostradale è bassa, e si collega, a valle, con la nuova viabilità INP101 che realizza il collegamento con la viabilità locale esistente (Strada Aurelia verso Ansedonia e strada Macchiatonda verso Civitavecchia).

In questa zona l'area di raccolta acque è stata opportunamente ampliata. La forma planimetrica è stata modificata per evitare rigidità e facilitare un migliore inserimento paesaggistico.

Nel tratto da km 3+500 a 4+500 circa, la nuova soluzione dell'autostrada si sovrappone a quella precedente e non risultano differenze sostanziali, anche per le opere di scavalco del Fosso Melone e S. Floriano.

Il Proponente evidenzia che non è più previsto l'intervento di riqualifica per la IN08. Inoltre precisa che come auspicato dal Comune di Capalbio, nella Delibera citata, l'abbandono del tratto di Aurelia nel tratto di fronte agli edifici storici permetterà una migliore fruizione degli edifici stessi.

Anche in questa zona le due piccole aree di raccolta acque sono state opportunamente ampliate. La forma planimetrica è stata poi modificata per evitare rigidità e facilitare un migliore inserimento paesaggistico.

La zona della Dogana Papale (attraversamento del Chiarone)

Con riferimento alla prescrizione n. 13, di provenienza MIBAC, e alle raccomandazioni nn. 42, 44 e 45 di provenienza Comune di Capalbio, si è modificato il progetto dal km 9+600, circa, fino alla fine del tracciato.

Nella nuova soluzione il tracciato corre parallelo alla pineta e si ricongiunge al tracciato pubblicato oltre l'edificio storico. Si evita così, rispetto al progetto presentato in fase di conferenza servizi, una tangenza diretta con il bene tutelato e si preservano quasi 18.000 mq. di pineta. Riguardo alle notevoli criticità archeologiche, la soluzione è stata verificata rispetto allo studio di rischio archeologico.

L'intervento include sistemazioni ambientali al contorno, che comprendono piantagioni di filari di alberi, boschetti, arbusti. In particolare, nell'area interclusa fra l'autostrada e il bosco si prevede l'inserimento di un bosco, con prevalenza di pini, che dà continuità a quello esistente.

Lo spostamento del tracciato permette di inserire la barriera di esazione nella zona fra la Dogana Pontificia il casale del Brizi (raccomandazione n. 44), a una distanza tale da non interferire visivamente con il bene tutelato, rispetto al quale vengono comunque previsti interventi a verde di protezione visiva. La barriera risulta così dislocata di circa 2km rispetto alla posizione prevista nel PD del Giugno 2011.

Relativamente alla viabilità esterna, il tratto di Aurelia non adeguato ad Autostrada viene riqualificato come viabilità locale (INP104); inoltre è previsto un intervento di riprofilatura per un tratto della SP n.75 della Pescia Fiorentina, operazione necessaria per prevedere il sottovia dell'autostrada al km 12+920. La SP n.75 si collega poi in rotatoria con la INP 104 Le rampe lato nord (rispetto alla sede stradale dell'attuale Aurelia) dello svincolo esistente di Pescia Fiorentina restano a servizio della INP104, mentre quelle lato sud vengono dismesse; è prevista poi la realizzazione di una viabilità di collegamento con la INP104 per gli addetti della barriera di esazione.

Per ottemperare alla prescrizione n. 22 sul rischio idraulico vengono inserite, nelle zone intercluse dello svincolo esistente e di quello nuovo, due aree di laminazione della portata al colmo. Infatti il sottovia esistente sulla S.S. n. 1 Aurelia presenta un punto di minimo tale che, vista la bassa pendenza del fosso Poggio Tristo, non si riesce a garantire lo smaltimento in sicurezza idraulica della portata che confluisce nel sottovia dal territorio a monte. La nuova sistemazione stradale dello svincolo di Pescia fiorentina, alza il minimo del nuovo sottovia e convoglia la portata nell'area di laminazione posta a monte della S.S. n.1 Aurelia. La portata oltrepassa l'Aurelia con un tombino e viene convogliata nella seconda area tra le due infrastrutture, S.S. n.1 Aurelia e Autostrada A12. Da qui è stato riprofilato il fosso Poggio Tristo e collegato all'attuale alveo a valle dell'A12.

La strada di ricucitura, INP104, che utilizza il sedime - ridotto - dell'Aurelia congiunge la zona del Chiarone con la zona dell'ippodromo «La Torricella». L'introduzione della strada di ricucitura permette anche di eliminare la viabilità IN 17.

In ottemperanza alla raccomandazione 46, di provenienza Comune di Capalbio, si è prevista anche la riqualifica della Strada Quarto del Brizi per consentire il collegamento del Centro G.

Sempre ai fini di un migliore collegamento del centro G, è stata inserita la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale (scatolare 3x3m) al km 11+585 circa.

La strada di ricucitura INP104 viene prolungata non solo fino all'ippodromo, ma, passando attorno all'Area di Servizio, fino alla strada del 33. Ciò consente di ottemperare anche alla raccomandazione 48, che chiede di non realizzare il cavalcavia di via del 33, alla progressiva 9+540, ma di introdurre invece quelle connessioni viabilistiche atte a garantire comunque la permeabilità dell'Autostrada.

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia. Tratto Ansedonia - Pescia Romana (lotto 5A); Tratto Pescia Romana - Tarquinia (Lotta 6B)

In ottemperanza alla raccomandazione 47, per collegare il "Centro A" con la strada comunale del 33 si utilizzerà, con adeguamenti, la sede di una strada vicinale esistente, eliminando, in quel tratto, la IN 14, di cui ne viene appunto modificato l'andamento.

Altri interventi sulla viabilità locale

Oltre agli interventi descritti, il Proponente precisa che è previsto l'intervento di riqualifica della Pedemontana che realizza un percorso parallelo all'Aurelia, circa 1km più a nord, dall'intersezione con la strada vicinale del Prataccione (a ovest) fino all'intersezione con la Strada del 33 (a est); lungo tale viabilità è prevista la realizzazione di quattro rotatorie: Rotatoria Podere Melone, R. Valmarina, R. Borgo Carige e R. Strada del 33. La riqualifica non porterà comunque a superare la sezione massima di 7 metri. Nel tratto iniziale di attacco al Lotto 5B, dal km 0+000 al km 0+400 circa, su richiesta di un privato, e per meglio adeguarsi ai limiti poderali esistenti, è stata modificata la posizione della Rotatoria di Ansedonia, lato carr. Nord; sono state modificate le rampe di ingresso e uscita in autostrada, e le viabilità esterne IN02 e IN29: quest'ultima è stata prolungata fino al posto Neve al km0+500.

In questa zona, per ottemperare alla prescrizione n. 22 sul rischio idraulico, l'area di raccolta acque è stata opportunamente ampliata. La forma planimetrica è stata studiata nel rispetto degli appoderamenti esistenti, per assicurare un migliore inserimento paesaggistico.

In ottemperanza alla raccomandazione 51, nel tratto dal km 4+700 al km 5+600 (zona Valmarina), non è più prevista la realizzazione della IN10 e in sostituzione sono state inserite le realizzazioni di due nuove viabilità di accesso, la INP110 e la INP11a.

In ottemperanza alla raccomandazione n.1, di provenienza Comune di Capalbio, nel tratto compreso tra il km 5+400 e il km 6+400 è prevista la realizzazione della INP102 che collega la Via Emilia con l'Area di Servizio G1 in carreggiata sud e che consente l'accesso ad alcune proprietà edificate presenti sul lato della carr. Sud, dopo il nuovo cavalcavia della IN11 al km 5+480. Non viene più realizzata la viabilità VS01.

In ottemperanza alla raccomandazione n.3, di provenienza Comune di Capalbio, nel tratto compreso tra il km 7+400 e il km 8+800 è prevista la modifica allo svincolo di Capalbio con avvicinamento delle rotatorie all'asse autostradale. Anche attraverso una rigeometrizzazione delle rampe di ingresso/uscita si ottiene così una diminuzione delle aree di esproprio.

Nella stesa zona, in ottemperanza alla raccomandazione n.49, di provenienza Comune di Capalbio (ottenuta), si prevede la realizzazione di una nuova viabilità INP13, in sostituzione della precedente soluzione (IN13), per consentire l'accesso di una residenza unifamiliare posta sul lato della Carr.Sud, dalla Strada Ponte Tre Occhi invece che dalla Strada della Selva Nera.

Nel tratto finale, circa 600m dopo lo scavalco del Chiarone mediante un nuovo viadotto a tre luci (20+32+20 Ltot=72m), sono previste una serie di modifiche, che ricadono nel Comune di Montalto, e che sono state richieste dal Comune stesso. Esse verranno realizzate all'interno del lotto 5A, perché ad esso funzionalmente collegate.

È prevista l'eliminazione della IN21 e del relativo cavalcavia. In sostituzione si realizzano le viabilità INP106, INP109, INP108 e INP107, ottenute mediante una riqualificazione di viabilità esistenti. È prevista poi la realizzazione di un'intersezione a rotatoria (terza Valle del Chiarone). La INP106 attraversa la nuova autostrada con un sottovia e si collega alla INP104 con una intersezione a T. In questo tratto si prevede un abbassamento di quota della Aurelia (che viene trasformata nella INP 104) di circa 1.50 - 2.00m.

Descrizione progetto Lotto 6B

La nuova progettazione del lotto 6B, eseguita in ottemperanza a quelle prescrizioni e raccomandazioni che hanno effetti sulle localizzazioni, tiene comunque conto di quelle prescrizioni di carattere generale che verranno ottemperate in modo puntuale in fase di progettazione esecutiva.

Il progetto definitivo è corredato di un progetto del verde che anticipa, a grandi linee, i risultati dello studio complessivo prescritto per tutti i lotti (prescrizione n. 24). Tale progetto è stato studiato avendo anche cura dell'inserimento paesaggistico, della tutela dell'integrità visiva e di tutte le altre indicazioni impartite dalla prescrizione n. 37, di provenienza MIBAC.

Si descrivono di seguito, per zone, le principali modifiche localizzative che si sono rese necessarie per

Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia. Tratto Ansedonia - Pescia Romana (lotto 5A); Tratto Pescia Romana - Tarquinia (Lotta 6B)
aggiornare il progetto in ottemperanza alla delibera CIPE.

La zona dello svincolo di Pescia Romana

Con particolare riferimento alla richiesta del Comune di Montalto che, nella delibera del 25-8-2011, chiedeva il mantenimento, previa demolizione e ricostruzione, del cavalcavia lungo la strada del Matteaccio, che collega la parte nord di Pescia Romana con la parte sud, e della richiesta di approfondimenti del MATTM (Prot CTVA 2011 - 0004447 del 16-12-2011) circa una riduzione degli impatti (si veda cap. 2.4), si è operata in fase di conferenza servizi, uno spostamento dello svincolo di Pescia Romana. Nel progettare in veste definitiva tale spostamento si tiene ora conto della prescrizione ricevuta dal MIBAC (prescrizione CIPE n. 48), a valle del progetto presentato in fase di Conferenza dei servizi, e di quelle raccomandazioni che riguardano la viabilità locale che sono funzionalmente connesse con la riprogettazione dello svincolo stesso: raccomandazioni n. 76 e n. 77.

L'ubicazione dello svincolo viene anticipata di circa 500m rispetto alla soluzione precedente. Si prevede la realizzazione di una intersezione a livelli sfalsati in corrispondenza di quella attualmente esistente a servizio dell'Aurelia e il nuovo cavalcavia di svincolo viene realizzato in affiancamento a quello esistente da demolire. Si prevedono due rotatorie (una per lato) e quattro rampe (due del tipo "diretto" sul lato carr. Sud e una indiretta e una semidiretta sul lato della carr. Nord). La configurazione dello svincolo tende a ridurre al massimo l'occupazione del suolo e, in ottemperanza alla prescrizione n. 48 (di provenienza MIBAC), viene evitata ogni interferenza con la chiesa parrocchiale del borgo di Pescia Romana, bene tutelato ai sensi della parte II, tit. I del D.Lgs 42/2004. Il progetto del verde, prevede la piantumazione di pini già adulti lungo la strada verso la piazza e un disegno "naturalistico" del boschetto dietro il fabbricato porticato a quinta della piazza.

Le sistemazioni a verde sul lato carreggiata Nord dello svincolo riprendono invece l'andamento dei filari esistenti, mentre altre piantumazioni, lungo i corsi d'acqua e le strade, rafforzano e integrano i corridoi ecologici riconosciuti.

Lo spostamento dello svincolo comporta la realizzazione della nuova viabilità INP 14 sul lato della carreggiata nord, a circa 300m di distanza, al fine di collegare la località Malnome (strada Querciolare) con via di Matteaccio, con attraversamento del fosso della Pescosa. A prolungamento di tale viabilità viene anche previsto l'adeguamento della viabilità denominata "il Gorello" (INP 100), collegante Via del Matteaccio con via degli Eucalipti, con attraversamento del fosso della Marzola. Come specificato dal Proponente, tale azione ottempera la raccomandazione CIPE n. 76, che a sua volta riprende una richiesta del Comune (delibera del 25-8-2011).

Inoltre, esso precisa che è anche possibile ottemperare alla richiesta del Comune, inclusa nella medesima delibera del 25-8-2011, di modificare l'andamento della viabilità INP 07, in modo da salvaguardare un edificio esistente lungo l'Aurelia, alla progressiva di progetto 1+050. Tale viabilità viene portata una sezione di 7 m., come da raccomandazione n.83.

La riorganizzazione dello svincolo comporta poi la realizzazione di un tratto di nuova viabilità (INP101), parallela al sedime autostradale, al fine di collegare alcune proprietà altrimenti intercluse.

Riguardo alla raccomandazione 77 di adeguare la strada "La Memoria", che non è in stretta prossimità con lo svincolo di Pescia Romana, ma si trova un chilometro e mezzo più a Sud, vedasi il capitolo 3.2.7, sulla viabilità locale.

La zona in località Argento

Con particolare riferimento alla richiesta di approfondimenti del MATTM (Prot CTVA 2011 - 0004447 del 16-12-2011) circa una riduzione degli impatti si è rivista la tipologia dell'attraversamento in località Argento (strada per Vulci), trasformandolo da cavalcavia a sottovia. Nel progettare in veste definitiva tale zona, il Proponente precisa che si è al contempo ottemperato alla raccomandazione n. 17 che riguarda il vicino attraversamento del Fiora e che chiede di tener conto del sottopasso esistente in sinistra idraulica e di valutare la possibilità di mettere in sicurezza idraulica il tratto dell'infrastruttura viaria da 300 m a nord dell'intersezione con il fiume Fiora ed il territorio attraversato. Si è messa in sicurezza idraulica tale tratto di infrastruttura, alzando la livelletta stradale, con conseguente modifica delle opere e dell'ingombro dei rilevati. La variazione dell'intervento previsto, infatti, ha comportato una nuova progettazione per i viadotti Argento I, II e III, tra il km 11+000 e il km 12+500, senza però apportare variazioni all'asse planimetrico. In dettaglio per i viadotti Argento I e II è prevista la demolizione delle opere esistenti e la ricostruzione in sede, mentre nel progetto pubblicato si prevedeva, per la carreggiata Nord, l'adeguamento dei viadotti esistenti. Per l'Argento III è prevista la demolizione dell'opera

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature at the top and several smaller ones below.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia. Tratto Ansedonia - Pescia Romana (lotto 5A); Tratto Pescia Romana - Tarquinia (Lotta 6B)
attuale e la realizzazione del rilevato in sostituzione del viadotto, sia per la carreggiata Nord che per la carreggiata Sud. Per il viadotto Fiora non sono previste variazioni, quindi l'intervento consiste nell'adeguamento del viadotto esistente a servizio della carreggiata Nord e la realizzazione di un nuovo viadotto per la carreggiata Sud.

Inoltre, viene eliminato il nuovo cavalcavia a servizio della ex IN24 e sostituito con un nuovo sottovia realizzato circa 110m più a sud lungo la INP 60. Di conseguenza anche la viabilità INP24 subisce alcune modifiche di tracciato, così come il raccordo con la INP23. La soluzione permette di ridurre le aree intercluse, come da raccomandazione n. 37. Come da raccomandazione n. 83 la INP 60 viene portata a una larghezza di 7 m.

Per via delle Vigne, come da raccomandazione n. 79, il Proponente specifica che ha verificato la possibilità di realizzare l'allargamento e anche di dividere i flussi nelle due direzioni.

La zona dello svincolo di Montalto dismesso

Con riferimento alla richiesta del Comune di Montalto che, nella delibera del 25-8-2011, chiedeva il mantenimento, previa demolizione e ricostruzione, del cavalcavia esistente lungo via Tirrenia, e alla relativa raccomandazione n. 80 si è eseguita una revisione della progettazione definitiva, che prevede appunto la realizzazione di tale cavalcavia, al km 12+376, con la conseguente eliminazione della strada di collegamento denominata IN26.

Il nuovo cavalcavia lungo via Tirrenia consente un risparmio nel consumo di suolo. Nel progetto del verde le zone di risulta e le aree dismesse dello svincolo vengono utilizzate per realizzare ricuciture del paesaggio, ora frammentato, e riconessioni anche con valore ecologico.

Il Proponente precisa che in ottemperanza ad una richiesta del comune di Montalto (delibera del 25-8-2011) viene poi opportunamente adeguato il sottovia di Via Adriatica.

Si noti inoltre, in questa zona, che tra il Km 12+500 e il km 14+000, in corrispondenza della attuale uscita per Montalto Sud della carreggiata Nord dell'Aurelia, viene introdotta una modifica all'asse autostradale che permette una riduzione del consumo del suolo. Ciò è avvenuto attraverso la riduzione del raggio (da 820m a 610m) in corrispondenza della curva destrorsa. Questa modifica è resa possibile anche dall'adeguamento di via Cere e via di Campo Morto (raccomandazione n. 81). Tale adeguamento consente una minore occupazione di suolo da parte del tratto di complanare lato carreggiata Nord (IN 33) e quindi l'occupazione di quella parte del sedime dell'Aurelia con il sedime dell'autostrada.

In tale zona il Proponente precisa che è stata modificata parzialmente la IN32, al fine di ottemperare alla prescrizione n. 47 che chiede di ripensare agli accessi alle diverse proprietà private presenti lungo tale bretella.

La zona del nuovo svincolo di Montalto

Con particolare riferimento alla richiesta di approfondimenti del MATTM (Prot CTVA 2011 – 0004447 del 16-12-2011) circa una riduzione degli impatti, il Proponente ha rivisto la configurazione del nuovo svincolo di Montalto. Nel progettare in veste definitiva tale zona si è al contempo ottemperato alle richieste del Comune di Montalto (delibera del 25-8-2011), sulle viabilità locali che si collegano allo svincolo, di cui alle raccomandazioni CIPE nn. 81, 82 e 83. Si è anche ottemperato alla prescrizione n. 49, di provenienza MIBAC, riferita alla soluzione sottoposta in fase di conferenza servizi.

La nuova configurazione dello svincolo di Montalto di Castro presenta una differente geometria delle rampe, le due rotatorie sono poste più vicine alla nuova autostrada e viene eliminato il cavalcavia, la cui funzione di collegamento viene garantita da un nuovo sottovia posizionato circa 400 m. più a Sud.

Viene dunque garantito, in questo modo, un minore impatto visivo dell'intervento. Si ottempera alla raccomandazione 81 (di provenienza Comune di Montalto) prevedendo la sistemazione e l'adeguamento delle strade comunali Campo Morto e via Cere. Si garantisce in questo modo un migliore collegamento del centro di Montalto con lo svincolo e, al contempo, si permette una riduzione della occupazione del sedime dell'Aurelia da parte della complanare IN 33, di cui si è già detto.

Si ottempera alla raccomandazione 82 (di provenienza Comune di Montalto) prevedendo la realizzazione di una bretella di collegamento tra la Vecchia Aurelia e il nuovo svincolo di Montalto di Castro (INP 105).

Si ottempera alla raccomandazione 83 (di provenienza Comune di Montalto), per il punto che riguarda la strada IN37, prevedendo appunto la modifica di tale strada, che viene portata a una larghezza di 8.5 metri e raccordata allo svincolo, nella sua nuova configurazione, seguendo l'allineamento degli appoderamenti esistenti.

[Handwritten mark]

Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia. Tratto Ansedonia - Pesca Romana (lotto 5A); Tratto Pesca Romana - Tarquinia (Lotta 6B)
Riguardo alla prescrizione n. 49, di provenienza MIBAC, si è raddrizzata, la viabilità del lato sud della piazzola del centro di esercizio e si è modificata mitigazione a verde, evitando le file concentriche di cipressi e prevedendo invece un boschetto.

La zona dello svincolo di Riva dei Tarquini

Al fine di ottemperare alla raccomandazione n. 75 (di provenienza Regione Lazio – Delibera del 26-1-2012) che chiede di inserire in territorio laziale due aree di servizio, una per senso di marcia, si è eseguita una revisione della progettazione definitiva dello svincolo di Riva dei Tarquini, tra il km 19+000 e il km 20+000. Tale revisione è atta a prevedere lungo la rampa di uscita direzione nord il collegamento con l'area di servizio ora in costruzione al km 19+400. L'area di servizio sarà anche necessariamente collegata con la viabilità locale. L'inserimento nel lotto 6b di altre aree di servizio non è tecnicamente possibile. Si ricorda che in territorio laziale, nel lotto 6A, è presente in direzione sud un'altra area di servizio.

Come riportato dal proponente nella zona dello svincolo sono state apportate altre piccole variazioni alla viabilità locale, atte a migliorare il sistema degli accessi dei privati alla viabilità stessa e ridurre la frammentazione delle unità poderali, come da raccomandazione n. 37.

La viabilità locale

Oltre alle sopra descritte modifiche in quattro zone lungo il tracciato, la revisione delle localizzazioni del progetto, effettuata in ragione delle prescrizioni e raccomandazioni impartite dal CIPE, ha riguardato tutta una serie di interventi sulla viabilità locale connessa, che vengono di seguito descritti, procedendo da Nord verso Sud.

Nel tratto iniziale dal km 0+000 al km 0+400 circa, su richiesta del comune di Montalto (Delibera del 25-8-2011) è stato eliminato il cavalcavia, e gli altri interventi ad esso connessi, che viene sostituito da un sottovia e da altri interventi sulla viabilità locale. Tali interventi (INP 106, INP 107, INP 108, INP 110 meglio si coniugano con la esistente viabilità e gli appoderamenti. Tutti questi interventi, pur ricadendo all'interno del Comune di Montalto, e dunque da approvarsi nell'ambito delle opere relative al lotto 6b, sono funzionalmente connessi con la realizzazione del lotto 5A.

Tra il km 3+700 e il km 4+200 è stata modificata la viabilità esterna che scavalca l'autostrada e la cui realizzazione è curata da Anas, (collegamento tra la Strada Querciabella, a ovest della Aurelia, e Strada della Vaccareccia, a est). In relazione a tale modifica il Proponente ha rivisto l'andamento della viabilità INP 18.

Con riferimento alla Raccomandazione 78, di provenienza Comune di Montalto, è stata prevista la realizzazione di una bretella (INP 57) tra la Tenuta Luzi e il nuovo cavalcavia CV 04, alla progressiva 6+740,00. L'attraversamento del Tafone, alla progressiva 5+843, è previsto sul lato della carreggiata Nord e la viabilità complanare sul lato Sud viene eliminata. La nuova viabilità INP 57 viene portata a una sezione di 7 m., come da raccomandazione 83.

Il viadotto autostradale sul Tafone avrà una sezione più larga rispetto al progetto pubblicato, al fine di poter accogliere, appunto, la nuova complanare. Anche alla luce della previsione di questa nuova bretella INP 57, fra il cavalcavia CV 04 e la tenuta Luzi, va vista la raccomandazione n. 77 di realizzare un adeguamento della strada comunale denominata "La Memoria", peraltro già previsto nel progetto definitivo (IN 58).

Lo spostamento della complanare sul lato della carreggiata Nord porta anche a una revisione del collegamento verso lo svincolo della centrale Enel (INP 19) e della viabilità di riconnessione di alcune proprietà esistenti sul lato Nord (INP 20).

Tra lo svincolo Centrale Enel e la località Argento (da km 8+100 a km 11+000), viene eliminata parte della viabilità ex IN56 prevista lato carreggiata Sud e, come da raccomandazione n. 83, la complanare sul lato opposto (INP 57) viene portata a sezione di 7 m. La medesima viene meglio raccordata al polo industriale presente sul lato della carreggiata Nord.

In ottemperanza a una precisa richiesta di privati, tra il km 15+500 e il km 16+100, a Nord dell'attraversamento del torrente Arrone, il tracciato autostradale è stato leggermente spostato lato mare, in modo che la viabilità complanare IN39 sul lato della carr. Nord cadesse in sovrapposizione all'Aurelia esistente, evitando così l'esproprio delle proprietà edificate presenti su quel lato.

In ottemperanza alla raccomandazione n. 18, di provenienza Consorzio di Bonifica della Maremma Etrusca, il Proponente precisa che si è valutata, in accordo con gli enti locali, una soluzione che minimizzasse l'interferenza con le condotte irrigue presenti in parallelo al tracciato autostradale dal km 23+300 al km 25+752. Viene

[Vertical column of handwritten marks and initials on the right margin]

[Large handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia. Tratto Ansedonia - Pescia Romana (lotto 5A); Tratto Pescia Romana - Tarquinia (Lotta 6B) previsto uno slittamento di qualche metro del tracciato verso monte che permette che le condotte stesse restino fuori dalle pertinenze autostradali.

Come le soluzioni locali rispondono anche alle questioni generali

La nuova progettazione del lotto 6B, eseguita in ottemperanza a quelle prescrizioni e raccomandazioni che hanno effetti sulle localizzazioni, tiene comunque conto di quelle prescrizioni di carattere generale che verranno ottemperate in modo puntuale in fase di progettazione esecutiva.

Il progetto definitivo è corredato di un progetto del verde che anticipa, a grandi linee, i risultati dello studio complessivo prescritto per tutti i lotti (prescrizione n. 24). Tale progetto, come sostenuto dal Proponente, è stato studiato avendo anche cura dell'inserimento paesaggistico, della tutela dell'integrità visiva e di tutte le altre indicazioni impartite dalla prescrizione n. 37, di provenienza MIBAC.

Si descrivono di seguito, le modifiche localizzative che si sono rese necessarie per aggiornare il progetto in ottemperanza alla delibera CIPE, relativamente alle nuove viabilità locali del lotto 6A, oggetto di stralcio.

Con riferimento al progetto del verde e in generale a tutte le misure di mitigazione, il progetto si integra con quelle previste nel progetto definitivo del 6A, già approvato e nelle varianti non sostanziali a tale progetto definitivo, approvate dal MATTM in data 21-01-2015.

Le viabilità locali oggetto di stralcio per anticipazione dal lotto 6B al lotto 6A (in fase di realizzazione)

In ottemperanza alla raccomandazione n. 84, di provenienza Comune di Tarquinia, di verificare la necessità di eventuali lavori di ampliamento e/o sistemazione relativi alla viabilità locale, si è eseguita una revisione della viabilità di collegamento tra i fondi nella zona del Fiume Mignone. Le richieste di sistemazioni viarie del Comune di Tarquinia (Delibera prot. N. 27900 del 28 sett. 2011), accolte dal CIPE attraverso la raccomandazione n. 84, fanno infatti specifico riferimento ai «collegamenti fra i fondi del circondario del fiume Mignone e la Strada Provinciale Litoranea», come puntualmente citato nella disamina del CIPE.

Le modifiche sono due:

1. Viabilità esterna (INP200) sul lato destro (carr. Sud) in corrispondenza del torrente Mignone;
2. Viabilità esterna (INP201-INP202) sul lato destro (carr. Sud) in corrispondenza dello Svincolo di Civitavecchia Nord

La viabilità esterna (INP200) in corrispondenza del torrente Mignone presenta un andamento planoaltimetrico lineare e parallelo alla autostrada; l'intervento realizza il collegamento viario interpodereale (lato carr. Sud) tra la Strada Provinciale 97 e la nuova mini rotatoria al km 11+000 circa.

In corrispondenza del ponte dismesso sul Mignone, l'asse della nuova viabilità si sposta a valle di circa 30 m per potere realizzare un nuovo attraversamento in condizioni di sicurezza idraulica, mediante un ponte a tre luci di larghezza utile di 5 m, pari a quella della viabilità, e sviluppo totale di 113 m. Tale soluzione consente di non interferire con la struttura esistente a monte che, benché dismessa ai fini stradali, mantiene una funzione critica di modulazione del deflusso nella sezione di imbocco del tratto arginato a valle, tale funzione viene così mantenuta inalterata.

La nuova struttura è dimensionata per essere compatibile con un eventuale, futuro intervento di riassetto dell'asta fluviale che le competenti Amministrazioni intendessero attuare.

La viabilità esterna (INP201-INP202) tra l'Area di Servizio e la Rampa RS17 viene modificata e il suo sviluppo segue il perimetro della nuova Area di Servizio ampliata e comprendente il nuovo complesso alberghiero.

3. Sintesi delle osservazioni del pubblico

Sono state ricevute le seguenti osservazioni:

- CTVA-2014-0002030 del 12/06/2014 - Sig. Giuliano Bernacchi da Studio Legale Greco;
- CTVA-2014-0002157 del 20/06/2014 - Comune di Montalto di Castro con allegate osservazioni della Società cooperativa "Il Chiarone" e della Società cooperativa "Foce del Fiora";

Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia. Tratto Ansedonia - Pescia Romana (lotto 5A); Tratto Pescia Romana - Tarquinia (Lotta 6B)

- DVA-2014-0022076 del 04/07/2014 - CTVA-2014-0002361 del 07/07/2014 - Sig. L. Santelli, Avv. M. Greco, Avv. M. Greco, Sig. L. Atti, Associazione Fare Verde, Avv. V. Calvieri, Geom. M. Cesarini per Sigg. Angerilli G.e Giocondo N., Comune di Capalbio, Federazione Provinciale Condiretti Grosseto, Sat-Atto di sindacato ispettivo n.4 Sen. Cervellini, Sat-Atto di sindacato ispettivo n.4 Sen. Cervellini;
- DVA-2014-0024680 del 24/07/2014 - CTVA-2014-0002664 del 25/07/2014 - Sig. Balducci/Lazzoì, Sig. Barili/Rosario, Sig. Bernacchini.

Tutte le osservazioni sono state esaminate individuando le tematiche affrontate. È importante precisare come le posizioni espresse dovranno essere riconsiderate e riesaminate alla consegna del materiale richiesto all'interno del presente parere per le varianti dei lotti 5A e 6B.

In questa sede si evidenzia che le note del pubblico pervenute riguardano per lo più le singole proprietà degli osservanti. In particolare riguardano tematiche del piano particellare di esproprio, possibili indennizzi, problematiche sugli accessi alle singole proprietà, richiesta di ottimizzazione della viabilità complanare a servizio delle attività agricole diffuse sul territorio, consentendo un deflusso del traffico cittadino e con verifiche delle altezze dei sottopassi, ipotizzati danni alle falde acquifere per i pozzi destinati all'irrigazione agricola.

PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE ESPRIME

PARERE CHE

Le varianti introdotte in corso d'opera nel progetto definitivo relative all'anticipazione delle viabilità locali afferenti il lotto 6B da realizzarsi all'interno del lotto 6A (oggetto di stralcio), 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.. In merito si chiede che venga osservata la seguente prescrizione:

- per l'attraversamento del torrente Mignone, mantenimento del ponte esistente, evitando la realizzazione di un nuovo asse di viabilità traslato di 30 m rispetto a quello attuale.

mentre per le altre varianti afferenti i lotti 5A e 6B (come sopra descritte) si chiede la redazione di un quadro organico di comparazione tra il progetto definitivo autorizzato, le prescrizioni CIPE e la sovrapposizione con le varianti proposte al fine di poter esprimere una chiara valutazione sia sulle specifiche modalità del quadro prescrittivo sia sul mantenimento di una visione completa e organica di tutti i lotti autorizzati.

Tutto ciò al fine di poter esprimere con chiarezza un giudizio sulla sostanzialità o non sostanzialità delle varianti proposte e della congruenza con il quadro prescrittivo di riferimento, valutando il rispetto, soprattutto in corrispondenza degli svincoli, del corridoio infrastrutturale considerato all'interno del progetto approvato.

In dettaglio alla luce della documentazione consegnata ad oggi si chiede di osservare le seguenti disposizioni:

Relativamente all'analisi del rischio archeologico:

In tutti i casi esaminati e caratterizzati da nuove soluzioni progettuali rispetto al PD 2011 (nuovo svincolo Ansedonia, località Torba/Nunziatella, Chiarone/Dogana Papale, svincolo di Pescia Romana (scheda 3) e della nuova viabilità di servizio/area di servizio presso Tarquinia (località Bosco delle Cavalline,)) si rende necessario:

- Aggiornamento dello studio di impatto archeologico, tramite il reperimento degli eventuali nuovi dati di scavo e/o vincoli elaborati successivamente alla redazione di tale studio (2010).
Questi dati vanno reperiti con una ricerca negli archivi della Soprintendenza e con la diretta consultazione dei funzionari territorialmente competenti.

- Nei casi in cui le nuove soluzioni progettuali non risultino coperte dal *survey* (effettuato come attività inerente allo studio di impatto archeologico) è necessario effettuare anche nuove ricognizioni.

Tutti i movimenti terra dovranno essere seguiti da professionisti archeologi, di cui ci si riserva di esaminare il curriculum. Tali professionisti cureranno oltre alla sorveglianza di tutti i lavori di movimento terra, anche la realizzazione della documentazione scientifica, grafica e fotografica dei lavori svolti.

Nel caso che il lavoro di scavo debba procedere contemporaneamente su più fronti, sarà necessario prevedere la presenza di un archeologo su ogni cantiere operativo, in modo che non si verifichi l'eventualità che un professionista debba operare contemporaneamente in più siti.

Ogni qualvolta si intercetteranno strutture archeologiche sarà necessario allargare lo scavo effettuando un'indagine archeologica stratigrafica fino ad una quota di interesse dell'opera pubblica.

Dovrà poi essere eseguita adeguata documentazione scientifica grafica e fotografica dei rinvenimenti antichi e consegnata alla Soprintendenza. Le soluzioni tecniche per salvaguardare le strutture di interesse archeologico rinvenute lungo la sede stradale saranno esaminate di volta in volta dalla Soprintendenza o da organi superiori in base alla consistenza delle preesistenze.

Nel caso siano rilevate interferenze con i sottoservizi (cavidotti, tubazioni di qualsiasi natura) si procederà al posizionare i nuovi tubi a margine a tutela del rinvenimento.

Al fine di conservare e tutelare il patrimonio archeologico mobile eventualmente rinvenuto durante i lavori in oggetto, si ritiene necessario che il proponente predisponga un deposito per lo stivaggio e conservazione temporanea del materiale unitamente a tutto quanto necessario per la siglatura, classificazione, inventariazione preliminare, restauro e documentazione mediante disegni e/o foto dei reperti mobili. In base al volume dei rinvenimenti ci si potrà avvalere del deposito attualmente già in uso per lo stivaggio dei reperti mobili per il lotto 6A e localizzato a Tarquinia in loc. Colonia Elisabetta.

Relativamente alle proprietà limitrofe al tracciato si chiede di verificare la loro accessibilità. Inoltre si chiede di verificare la viabilità complanare di accesso alle proprietà agricole diffuse sul territorio e laddove si presentino interferenze o discontinuità dei fondi rispetto alla situazione esistente, si richiede di provvedere a ripristinare adeguatamente l'accessibilità.

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)

Prof. Saverio Altieri

The image shows five handwritten signatures in black ink, each written over a horizontal dotted line. The signatures are: 1. A large, stylized signature at the top. 2. A signature that appears to be 'Giuseppe Caruso'. 3. A signature that appears to be 'Gaetano Bordone'. 4. A signature that appears to be 'Maria Fernanda Stagno d'Alcontres'. 5. A signature that appears to be 'Sandro Campilongo'. 6. A signature at the bottom that appears to be 'Saverio Altieri'.

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

ASSENTE

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Cons. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo



Ing. Graziano Falappa



Arch. Antonio Gatto



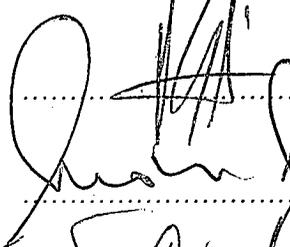
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini



Prof. Antonio Grimaldi

ASSENTE

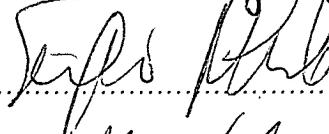
Ing. Despoina Karniadaki



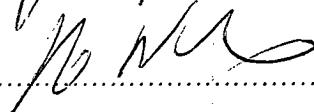
Dott. Andrea Lazzari



Arch. Sergio Lembo



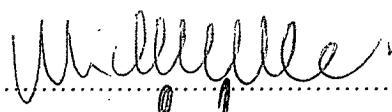
Arch. Salvatore Lo Nardo



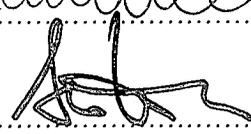
Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri



Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno



Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis



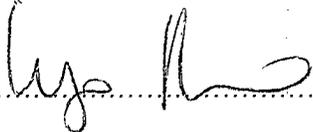
Ing. Mauro Patti



Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco



ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

.....

Dott. Paolo Saraceno

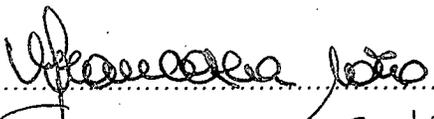


ASSENTE

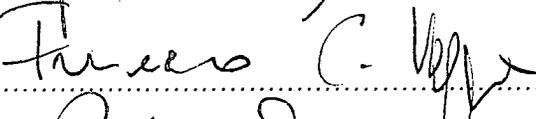
Dott. Franco Secchieri

.....

Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana



Ing. Roberto Viviani

