

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

VISTA la nota prot. n. 1714 del 22/11/2017, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (di seguito Direzione) al prot. DVA/27055 del 22/11/2017, successivamente perfezionata con note prot. n. 97 del 24/01/2018 acquisita al prot. DVA/1675 del 24/01/2018, prot. n. 343 del 2/03/2018 acquisita al prot. DVA/5556 del 7/03/2018, prot. n. 374 del 8/03/2018 acquisita al prot. DVA/6005 del 13/03/2018 e prot. n. 436 del 23/03/2018 acquisita al prot. DVA/7036 del 23/03/2018, con cui la SAT Società Autostrada Tirrenica p.A. (di seguito Proponente) ha trasmesso la documentazione relativa all'istanza di Verifica di Attuazione ai sensi dell'art. 185, cc. 6 e 7 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. inerente il progetto esecutivo "Autostrada A 12 Rosignano - Civitavecchia. Tratto Pescia Romana - Tarquinia - Lotto 6B. Opere complementari. Viabilità secondaria complanare. Collegamento svincolo di Civitavecchia";

VISTI

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;
- 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";
- 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. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che "disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997";
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture" e, in particolare, l'art. 216 "Disposizioni transitorie e di coordinamento", comma 27;
- il Decreto Legislativo del 16/06/2017, n. 104 recante "Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114";

VISTI

- 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;
- il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- 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

Autostrada A12 Rosignano - Civitavecchia. Tratto Pescia Romana - Tarquinia - Lotto 6B. Opere complementari. Viabilità secondaria complanare. Collegamento svincolo di Civitavecchia.

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

- 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;
- il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

CONSIDERATO che l' "Asse autostradale Cecina-Civitavecchia" è inclusa nell'allegato 1 della 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" del corridoio plurimodale tirrenico Nord-Europa;

VISTA la Deliberazione n. 116 del 18/12/2008 del CIPE "Programma delle infrastrutture strategiche. (Legge n. 443/2001). Autostrada A12 Livorno – Civitavecchia tratta Cecina-Rosignano Marittima-Civitavecchia. (CUPF36G05000260008)", con cui è stato approvato il Progetto Preliminare dell'opera con Prescrizioni e Raccomandazioni;

CONSIDERATO che 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.

VISTI il Parere n. 898 del 23/03/2012 ed il Parere n. 912 del 20/04/2012 con cui la Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) ha verificato la sostanziale coerenza del progetto definitivo con il progetto preliminare oggetto della Delibera CIPE 116/2008 per i lotti 2 e 3 nonché la compatibilità ambientale del lotto 5, del lotto 6B e del lotto 7 subordinata all'ottemperanza di prescrizioni;

VISTA la Deliberazione n. 85 del 3/08/2012 del CIPE "Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia. Tratta Tarquinia - San Pietro In Palazzi (Cecina) lotti 2, 3, 5A, 6B (CUP F36G05000260008)", con cui è stato approvato il Progetto Definitivo dell'opera con Prescrizioni e Raccomandazioni;

CONSIDERATO che rispetto al progetto esecutivo dei lotti 6A e 6B dell'Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia:

- con Determina Direttoriale prot. n. DVA_2015-0001796 del 21/01/2015 è stata determinata la sussistenza delle condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. perché le "Varianti - Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Lavori per la realizzazione del tratto Tarquinia-Civitavecchia (Lotto 6 A)" siano approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore, nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n 1687 del 19/12/2014 della Commissione;

Autostrada A 12 Rosignano - Civitavecchia. Tratto Pescia Romana - Tarquinia - Lotto 6B. Opere complementari. Viabilità secondaria complanare. Collegamento svincolo di Civitavecchia.

- con Determina Direttoriale prot. n. DVA_DEC_2015-0000221 del 26/06/2015 è stata determinata la sussistenza delle condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. perché la variante "*Autostrada A 12 LIVORNO-CIVITAVECCHIA. Tratto Ansedonia - Pescia Romana (Lotto 5A); Tratto Pescia Romana Tarquinia (Lotto 6B)*" sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore, nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n 1807 del 12/06/2015 della Commissione; nello specifico la Determina dispone che "*limitatamente alle varianti oggetto di stralcio, relative all'anticipazione delle viabilità locali afferenti il lotto 6B da realizzarsi all'interno del lotto 6A, per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza sussistono le condizioni per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore ai sensi del comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. nel rispetto della 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.*
....."
- con successiva Determina Direttoriale prot. n. DVA_DEC_2015-0000323 del 15/09/2015 relativa alla variante "*Autostrada A 12 LIVORNO-CIVITAVECCHIA. Tratto Ansedonia - Pescia Romana (Lotto 5A); Tratto Pescia Romana Tarquinia (Lotto 6B)*" è stata modificata la prescrizione prevista per l'attraversamento del torrente Mignone sulla base di quanto espresso nel Parere n 1860 del 01/09/2015 della Commissione. Nello specifico, si chiede che venga osservata la seguente prescrizione:
✓ "*per l'attraversamento del torrente Mignone, nella prevista azione di mantenimento del ponte esistente, con finalità di sola regimazione idraulica del sistema fluviale, occorre verificare la possibilità di utilizzo per la realizzazione di un percorso ciclopedonale da mettere a sistema con le previsioni progettuali di mobilità lenta sviluppate, confermando la realizzazione di un nuovo asse di viabilità traslato di 30 m rispetto a quello attuale.*
...."

CONSIDERATO e VALUTATO che tali pareri sono stati espressi senza essere a conoscenza del parere dell'ARDiS relativo all'attraversamento del Mignone anche se tale autorità si era già espressa nel merito sull'attraversamento del Fiume Mignone.

***_**

VISTA la nota prot. DVA/8218 del 9/04/2018, acquisita al prot. CTVA/1365 del 9/04/2018, con cui la Direzione ha attivato presso la Commissione l'istruttoria di Verifica di Attuazione, ex art. 185, cc. 6 e 7, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii, relativa al progetto "*Autostrada A 12 Rosignano - Civitavecchia. Tratto Pescia Romana - Tarquinia - Lotto 6B. Opere complementari. Viabilità secondaria complanare. Collegamento svincolo di Civitavecchia*" sulla base della documentazione presentata dal Proponente con note prot. n. 1714 del 22/11/2017, acquisita al prot. DVA/27055 del 22/11/2017, prot. n. 97 del 24/01/2018 acquisita al prot. DVA/1675 del 24/01/2018, prot. n. 343 del 2/03/2018 acquisita al prot. DVA/5556 del 7/03/2018, prot. n. 374 del 8/03/2018 acquisita al prot. DVA/6005 del 13/03/2018 e prot. n. 436 del 23/03/2018 acquisita al prot. DVA/7036 del 23/03/2018;

VISTA la nota del 16/04/2018 con la quale il Presidente della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, assegnava il procedimento al gruppo di Commissari della Sottocommissione VIA speciale per l'espletamento della suddetta Procedura;

VISTE e CONSIDERATE le riunioni svolte:

- in data 23 novembre 2017, convocata con nota prot. CTVA/3852 del 17/11/2017 sul procedimento di verifica di attuazione del *Progetto Esecutivo "A12 - Rosignano - Civitavecchia - Tratto Civitavecchia - Tarquinia - Lotto 6A" (IDVIP1626)*;
- in data 1 febbraio 2019, convocata con nota prot. CTVA/184 del 18/01/2019;

VISTI gli esiti dei sopralluoghi convocati con nota prot. n. CTVA/444 del 7/02/2019 ed effettuato in data 13 Febbraio 2019; nonché convocato con nota prot. n. CTVA/1415 del 12/04/2019 ed effettuato in data 15 Aprile 2019;

_

CONSIDERATE le seguenti note della Regione Lazio acquisite al prot. CTVA/896 del 11/03/2019 e nello specifico:

- note dell'ARDiS Ufficio territoriale per le opere idrauliche, bacini idrografici Liri, Garigliano, Fiora e regionali:
 - ✓ nota prot. ARDiS n. 96463 del 15/12/2010 con oggetto "Progetto definitivo – Autostrada A12: Rosignano – Civitavecchia. Lotto 6A. Tratto Tarquinia – Civitavecchia – Attraversamento dei fiumi Marta e Mignone";
 - ✓ nota prot. ARDiS n. 343186 del 17/09/2013 con oggetto "OSSERVAZIONI – Autostrada A/12: Livorno – Civitavecchia. Tratto Tarquinia Civitavecchia, Lotto 6/a. Trasmissione elaborati del Progetto Esecutivo per richiesta autorizzazioni idrauliche. Pratica n. 50/2013";
 - ✓ nota prot. ARDiS n. 134626 del 11/03/2015 con oggetto "Progetto esecutivo – Autostrada A12: Rosignano – Civitavecchia. Lotto 6/a. Tratto Tarquinia – Civitavecchia – Attraversamento del fiume Mignone"
- note della Direzione Regionale Risorse idriche e Difesa del suolo
 - ✓ nota prot. n. 55903 del 3/02/2017 avente ad oggetto "Autostrada A12 Livorno – Civitavecchia. Lavori per la realizzazione del tratto Civitavecchia – Tarquinia (Lotto 6A). Viabilità secondaria complanare. Attraversamento Fiume Mignone e Aree P.A.I.. Richiesta di integrazione documentale";
 - ✓ nota prot. n. 264896 del 24/05/2017 recante comunicazione ex art. 10-bis l. 241/1990 dei motivi ostativi all'accoglimento dell'istanza di rilascio di nulla osta idraulico;
 - ✓ nota prot. n. 273614 del 30/05/2017, recante provvedimento di rigetto dell'istanza al rilascio di nulla osta idraulico per l'esecuzione di interventi afferenti l'attraversamento sul Fiume Mignone della Autostrada A12,
 - ✓ nota prot. n. 296768 del 12/06/2017, recante provvedimento di diniego al rilascio di nulla osta idraulico per l'esecuzione di interventi afferenti l'attraversamento sul Fiume Mignone della Autostrada A12;

PRESO ATTO dell'Ordinanza del TAR LAZIO n. 04536/2017 del 1/09/2017 emanata sul ricorso proposto dal Proponente contro la Regione per l'annullamento delle note sopra citate;

CONSIDERATA la nota prot. n. 606014 del 28/11/2017 della Regione Lazio - Direzione Regionale Risorse idriche e Difesa del suolo, trasmessa dal Proponente con nota prot. 180 del 08/02/2019, acquisita al prot. DVA/3170 del 08/02/2019 e al prot. CTVA/465 del 08/02/2019, in cui si rilascia il nulla osta idraulico con prescrizioni.

VALUTATO che in riferimento alle succitate istanze n. 55903 del 3/02/2017, n. 264896 del 24/05/2017 e n. 296768 del 12/06/2017 della Regione Lazio - Direzione Regionale Risorse idriche e Difesa del suolo ed in particolare sulla permanenza o meno del cosiddetto "ponte relitto" debba comunque sempre prevalere come criterio tecnico la sicurezza della infrastruttura in oggetto, oltre che la salvaguardia della vita umana e dell'ambiente.

_

The bottom of the page contains several handwritten signatures and initials in black ink. On the left, there is a large, stylized signature. In the center, there are several smaller signatures and initials, some appearing to be initials like 'S' and 'A'. On the right side, there are more signatures, including one that looks like 'AMU' with a '5' below it, and another that looks like 'S'. The signatures are scattered across the bottom of the page.

VISTA la documentazione tecnica complessivamente trasmessa in riferimento al procedimento di verifica di attuazione relativa all' *Autostrada A 12 Rosignano - Civitavecchia. Tratto Pescia Romana - Tarquinia - Lotto 6B. Opere complementari. Viabilità secondaria complanare. Collegamento svincolo di Civitavecchia*”:

- ✓ con nota prot. 1785 del 29/10/2018, acquisita al prot. DVA/24803 del 05/11/2018 e al prot. CTVA/4056 del 19/11/2018, recante la trasmissione del rapporto di sintesi su analisi PMA CO realizzate nel territorio dei lavori di viabilità attraversamento fiume Mignone nel trimestre Aprile - Giugno 2018;
- ✓ con nota prot. 39 del 10/01/2019, acquisita al prot. DVA/692 del 14/01/2019 e al prot. CTVA/176 del 18/01/2019, recante la trasmissione dei Rapporti trimestrali dei MA CO relativi al trimestre Aprile - Giugno 2018 e al trimestre Luglio - Settembre 2018;

VISTA la documentazione trasmessa dal proponente:

- ✓ con nota prot. 180 del 08/02/2019, acquisita al prot. DVA/3170 del 08/02/2019 e al prot. CTVA/465 del 08/02/2019, recante in allegato la corrispondenza intercorsa tra il Proponente e la Regione Lazio – Direzione Risorse Idriche e Difesa del Suolo *“in merito alle fasi realizzative del ponte di attraversamento del Fiume Mignone”* unitamente agli elaborati del progetto esecutivo degli interventi di manutenzione dell'alveo del Fiume Mignone;
- ✓ con nota prot. 202 del 18/02/2019, acquisita al prot. DVA/4000 del 18/02/2019 e al prot. CTVA/599 del 18/02/2019, recante in allegato *“una nota riepilogativa tesa a fornire l'inquadramento autorizzativo degli interventi di manutenzione dell'alveo del Fiume Mignone in fase di esecuzione”*;
- ✓ con nota prot. 374 del 08/03/2018, acquisita al prot. DVA/6005 del 13/03/2018 e al prot. CTVA/822 del 05/03/2019, recante elementi di riscontro alla sopra citata nota della Commissione prot. 506 del 08/02/2018;
- ✓ con nota sopra citata prot. CTVA/896 del 11/03/2019, recante note della Regione Lazio:
 - ARDiS: nota prot. ARDiS n. 96463 del 15/12/2010
 nota prot. ARDiS n. 343186 del 17/09/2013
 nota prot. ARDiS n. 134626 del 11/03/2015;
 - Direzione Risorse Idriche e Difesa del Suolo: nota prot. n. 55903 del 3/02/2017;
 nota prot. n. 264896 del 24/05/2017;
 nota prot. n. 273614 del 30/05/2017;
 nota prot. n. 296768 del 12/06/2017;

PRESO ATTO che nella relazione riepilogativa trasmessa - in esito a quanto concordato nel sopralluogo del 13/02/2019 - con nota sopra citata prot. 202 del 18/02/2019, acquisita al prot. DVA/4000 del 18/02/2019 e al prot. CTVA/599 del 18/02/2019, il Proponente ha richiamato alcuni passaggi dell'iter autorizzativo degli interventi di sistemazione idraulica del Fiume Mignone e, nello specifico, che:

- nel progetto esecutivo del Lotto 6A trasmesso al MATTM nel 2011 era previsto *un intervento di sistemazione del Fiume Mignone mediante la risagomatura localizzata dell'alveo in corrispondenza dei due ponti esistenti (ponte A12 e ponte dismesso)*;
- nel corso dei lavori di realizzazione del lotto 6A ed a seguito del confronto con gli uffici regionali competenti il suddetto intervento non è stato realizzato nell'ambito dei lavori del Lotto 6A ed il Proponente ha presentato ricorso al TAR, risolto con Ordinanza del TAR n. 04536/2017 del 1/09/2017;
- a seguito di richiesta del MIT di *“anticipare i tratti di complanare ricadenti nel territorio del comune di Tarquinia di cui alla raccomandazione n. 84 della Delibera CIPE del progetto definitivo del Lotto 6B per renderli fruibili con la realizzazione del Lotto 6A”*, è stato trasmesso al MATTM il progetto delle varianti oggetto di stralcio che ricomprendevano anche l'intervento di sistemazione del Fiume Mignone e nel citato Parere n 1807 del 12/06/2015 la Commissione ha prescritto che *“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”* successivamente modificata con Parere n 1860 del 1/09/2015 della Commissione recante prescrizione che *“ per l'attraversamento del torrente Mignone, nella prevista azione di mantenimento del ponte esistente, con finalità di sola regimazione idraulica del*

sistema fluviale, occorre verificare la possibilità di utilizzo per la realizzazione di un percorso ciclopedonale da mettere a sistema con le previsioni progettuali di mobilità lenta sviluppate, confermando la realizzazione di un nuovo asse di viabilità traslato di 30 m rispetto a quello attuale;

- sul citato progetto la Regione con il parere di ammissibilità idraulica n. 1425 del 11/03/2015, "atteso che il ponte relitto ANAS, nelle immediate vicinanze, a valle dell'impalcato autostradale SAT, qualora fosse demolito, secondo la precedente prescrizioni impartita, comporterebbe la necessità di una rivisitazione ed un aggiornamento del PAI preesistente in quanto, operando idraulicamente come una "bocca tarata", l'assenza delle sue strutture provocherebbe, a valle, un nuovo assetto idraulico con la necessità di un sopralzo arginale dell'opera di difesa idraulica passiva per un tratto di almeno Km 4,00", ha rinnovato il nulla osta idraulico favorevole (già espresso con nota n. 96463 del 15/12/2010) e ha impartito prescrizioni relative ad interventi di manutenzione straordinaria su argini ed alveo del Fiume Mignone;

CONSIDERATO che con nota già citata prot. 180 del 08/02/2019, acquisita al prot. DVA/3170 del 08/02/2019 e al prot. CTVA/465 del 08/02/2019, il Proponente - in esito a quanto concordato nella riunione del 1/02/2019 - ha trasmesso:

- ✓ la nota prot. 606014 del 28/11/2017 della Regione Lazio - Direzione Risorse Idriche e Difesa del Suolo (già acquisita al prot. n. CTVA-4039 del 30/11/2017) resa in attuazione di quanto disposto dall'Ordinanza del TAR Lazio e recante "nulla osta idraulico e autorizzazione in merito alle opere di attraversamento sul Fiume Mignone costituito dal ponte autostradale e dal ponte della viabilità secondaria complanare, ordinando di trasmettere una relazione e uno studio idraulico sui lavori di manutenzione straordinaria dell'alveo del Fiume Mignone da doversi eseguire per uno sviluppo dell'alveo leggermente più esteso rispetto a quello previsto nel progetto definitivo pubblicato nel giugno 2010";
- ✓ la nota prot. 76 del 17/01/2018 con cui il Proponente ha trasmesso alla Regione gli elaborati del progetto di manutenzione prescritti con il provvedimento prot. 606014 del del 28/11/2017;
- ✓ la nota prot. 66365 del 6/02/2018 della Regione Lazio - Direzione Risorse Idriche e Difesa del Suolo con la quale, in riferimento al parere espresso n. 606014 del 28/11/2017, la Regione "ha confermato l'efficacia del suddetto procedimento avendo giudicato gli elaborati trasmessi (dal Proponente) conformi e rispondenti alle direttive, ai modi ed ai termini del provvedimento stesso" e che "le opere di sistemazione ordinate debbono essere eseguite entro 100 giorni a far data dal ricevimento della nota stesso eventualmente prorogabili a determinate condizioni";
- ✓ la nota del Proponente prot. 766 del 15/05/2018 e la nota prot. 307844 del 25/05/2018 della Regione Lazio - Direzione Risorse Idriche e Difesa del Suolo con la quale è stato rideterminato per la data del 30/11/2018 il nuovo termine di ultimazione lavori delle opere di manutenzione straordinaria dell'alveo del Fiume Mignone;
- ✓ la nota del Proponente prot. 1964 del 23/11/2018 e la nota prot. 809612 del 17/12/2018 della Regione Lazio - Direzione Risorse Idriche e Difesa del Suolo con la quale è stato rideterminato per la data del 18/01/2019 il nuovo termine di ultimazione lavori delle opere di manutenzione straordinaria dell'alveo del Fiume Mignone;
- ✓ la nota del Proponente prot. 46 del 15/01/2019 e la nota prot. 61244 del 25/01/2019 della Regione Lazio - Direzione Risorse Idriche e Difesa del Suolo con la quale è stato rideterminato per la data del 28/05/2019 il nuovo termine di ultimazione lavori delle opere di manutenzione straordinaria dell'alveo del Fiume Mignone;

VISTO e CONSIDERATO il sopralluogo svolto in data 13 febbraio 2019, convocato con nota prot. CTVA/372 del 4/02/2019;

CONSIDERATO che l'oggetto del presente parere è la Verifica di Attuazione per il controllo dei lavori, ai sensi dell'art.185, commi 6 e 7 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., del progetto "Autostrada A 12 Rosignano -

A collection of handwritten signatures and initials in black ink, scattered across the bottom of the page. Some are large and stylized, while others are smaller and more compact. They appear to be official signatures of various individuals involved in the project.

Civitavecchia. Tratto Pescia Romana - Tarquinia - Lotto 6B. Opere complementari. Viabilità secondaria complanare. Collegamento svincolo di Civitavecchia”, ai fini del corretto svolgimento, sulla base della documentazione trasmessa dal Proponente, delle riunioni e del sopralluogo effettuati con particolare riferimento agli interventi di manutenzione straordinaria dell’alveo del Fiume Mignone dei quali questa Commissione non era a conoscenza;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS**

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

PARERI E ATTI DELLE AUTORITÀ PREPOSTE AL RILASCIO DEL NULLA OSTA IDRAULICO

In riferimento ai molteplici pareri delle Autorità preposte al rilascio del Nulla Osta idraulico del corso del Fiume Mignone, si osserva quanto segue:

- ❖ La nota dell’Agenzia Regionale per la Difesa del Suolo, ufficio territoriale per le opere idrauliche, bacini idrografici Liri, Garigliano, Fiora e regionali (prot. ARDiS n. 96463 del 15/12/2010, assunta agli atti con prot. CTVA/896 del 11/03/2019) indica che “... Analizzando i risultati delle simulazioni effettuate in corrispondenza dell’attraversamento della nuova autostrada A12, richieste in data 08/09/2010 da questa Agenzia, nel corso del tavolo tecnico con i responsabili della Società Autostrade Tirrenica p.A., emergono i miglioramenti annunciati in termini di valori di franco idraulico conseguenti alla demolizione del vecchio ponte della S.S. 1 Aurelia, manufatto di attraversamento ormai dismesso e carente della indispensabile attività manutentiva sia in alveo, in corrispondenza con le pertinenze idrauliche del Mignone, che per il manufatto stesso.

CONCLUSIONI

I. Mignone

Allo stato attuale del procedimento per l’attraversamento del fiume Mignone verificata la compatibilità idraulica di quanto proposto dall’ARDIS con la demolizione della struttura stradale dismessa (vecchio ponte della S.S. Aurelia sul fiume Mignone), in vista dell’adeguamento della ex S.S. n. 1 Aurelia, è necessario adeguare anche la circostante viabilità locale alla portata duecentennale e, in particolare, il Ponte della strada Litoranea Sud, in corrispondenza del quale, secondo le risultanze dello ‘Studio idrologico ed idraulico’ presentato, si registra un tirante idrico di 30,00 cm in caso di piena. Premesso quanto sopra si rilascia il nulla osta idraulico all’attraversamento del fiume MIGNONE alle seguenti condizioni:

- *Demolizione del vecchio ponte della S.S n. 1 Aurelia, salvaguardando l’integrità ed il profilo idraulico degli argini in corrispondenza con le spalle del vecchio ponte. Inoltre, sarà cura della Società Autostrada Tirrenica p.a. la predisposizione di un’adeguata progettazione, per la demolizione e per la rappresentazione delle necessarie opere provvisorie propedeutiche alla demolizione stessa del ponte;*
- *Adeguamento alla piena duecentennale della viabilità locale (ponte della S.P. Litoranea), in alternativa al tratto di S.S. n. 1 Aurelia attraversante il fiume Mignone destinata ad autostrada...”*

- ❖ La nota dell’Agenzia Regionale per la Difesa del Suolo – ARDiS –, Area bacini idrografici Liri/Garigliano, Regionali e Fiora (prot. ARDiS n. 343186 del 17/09/2013, assunta agli atti con prot.

CTVA/896 del 11/03/2019), nel ritirare il nullaosta idraulico indica che "... Al riguardo si conferma quanto prescritto nella nota n. 96463 del 15/12/2010 che ad ogni buon fine si allega in copia (ALL. A). In particolare, al Punto 1) delle Conclusioni, il parere rilasciato era condizionato alla demolizione del vecchio ponte della SS. Aurelia sul fiume Mignone, con l'obbligo, altresì, di presentare la progettazione delle opere di demolizione e delle necessarie opere provvisorie propedeutiche alla demolizione stessa del ponte, nonché alle dovute sistemazioni ed adeguamenti finali.

La scelta di cui sopra era stata supportata dalla presentazione della relazione riguardante 'Analisi degli scenari relativi alla risoluzione delle criticità idrauliche sul Fiume Mignone le cui risultanze, nel caso di demolizione del ponte (franco idraulico pari a 0,72 m rispetto all'intradosso del viadotto autostradale e tirante idraulico pari a 0,22 m sulla S.P. Litoranea), pongono condizioni più cautelative rispetto agli altri scenari.

Si rappresenta, inoltre, la necessità di corredare gli elaborati progettuali con uno studio che preveda l'adeguamento delle sezioni idrauliche dell'alveo, e delle relative opere idrauliche, a monte e a valle dell'attraversamento autostradale, che garantisca le condizioni di sicurezza idraulica con un TR 200 per un'adeguata e utile lunghezza.

Sempre al Punto 1) si condizionava, inoltre, il rilascio del nulla osta idraulico all'adeguamento alla piena duecentennale della viabilità locale (ponte della S.P. Litoranea), in alternativa al tratto di S.S. Aurelia attraversante il fiume Mignone.

Tra gli elaborati pervenuti non risulta la previsione di tale adeguamento, né risultano i relativi studi idraulici dello stato attuale e dello stato post operam..."

- ❖ La nota dell'Agenzia Regionale per la Difesa del Suolo – ARDiS – Area bacini Liri, Garigliano, Regionali (prot. ARDiS n. 134626/GR/16/10 del 11/03/2015 assunta agli atti con prot. CTVA/896 del 11/03/2019), indica "... che il ponte relitto ANAS, nelle immediate vicinanze, a valle dell'impalcato autostradale SAT, qualora fosse demolito, secondo la precedente prescrizione impartita, comporterebbe la necessità di una rivisitazione ed un aggiornamento del P.A.I. preesistente in quanto, operando idraulicamente come una "bocca tarata", l'assenza delle sue strutture provocherebbe, a valle, un nuovo assetto idraulico con la necessità di un sopralzo arginale dell'opera di difesa idraulica passiva per un tratto di almeno km 4;

...
VISTO:

...

- che il rilascio di pareri e nulla osta, in ambito della vigente normativa, dovrà fare riferimento, oltre alla salvaguardia della pubblica incolumità, a criteri generali che tengano conto delle condizioni di sicurezza locali connesse con i previsti livelli idrometrici di esondazione dell'asta fluviale e di modifiche del rischio idraulico per le aree circostanti in conseguenza della realizzazione dell'intervento,

al fine di contemperare le dovute cautele in ordine alla sicurezza idraulica, cui l'opera in oggetto è chiamata a rispondere, con lo stato dei luoghi, con particolare riferimento alla geometria delle sezioni idrauliche da ottenere e mantenere a garanzia del dovuto franco idraulico, così come individuato dall'Autorità dei Bacini Regionali, con la presente rinnova il nulla osta idraulico favorevole, già espresso con nota n. 96463 del 15/12/2010 e sospeso con nota n. 343184 del 17/09/2013, con le seguenti disposizioni:

...

Si prescrive, inoltre, di aggiornare la precedente verifica idraulica nello specifico tratto delimitato in Fig. 1, in corrispondenza del previsto nuovo assetto geometrico delle sezioni, incluse le sottrazioni dei volumi di scavo in alveo."

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left, a signature in the center, and several initials on the right.

- ❖ La nota della Direzione Regionale Risorse Idriche e Difesa del Suolo, Area Bacino Liri-Garigliano, Regionali e Fiora (prot. ARDiS n. 130476/GR/23/06 del 10/03/2016, assunta agli atti al prot. CTVA/814 del 4/03/2019) indica “... considerato che la realizzazione di parte di tale viabilità insiste su un'area di esondazione classificata con indice di pericolosità “A1” secondo le perimetrazioni previste dal P.A.I. vigente, è opportuno accertare l'invarianza idraulica legata alla realizzazione del tratto stradale oggetto della presente istanza.

A tal fine si ritiene necessario acquisire le sezioni ante e post operam dei tracciati stradali al fine di valutare l'entità dell'occupazione di superfici esondabili.

In tali elaborati dovrà essere indicato il livello del tirante idrico ante e post operam, anche ai fini di determinare la quota massima del bordo superiore delle opere di difesa del piede del rilevato stradale.

Si evidenzia inoltre che, nella relazione idraulica, alle pagg. 16, 17 e segg. Sono riportati dei valori di intradosso e di franco già superati dagli accertamenti che hanno portato poi alla modifica del parere 1425 dell'11 marzo 2015 con la nota n. 77351 del 12/02/2016.

Con detta nota si è richiesto di rappresentare, con una relazione idraulica e degli elaborati a corredo, quale sia lo scenario post-operam a seguito della rimozione del ponte-relitto, al fine di intraprendere ogni azione volta al recepimento di tale variazione all'interno dell'attuale P.A.I. vigente che l'Autorità di Bacino avrà cura di recepire.

Si ritiene necessario estendere tale studio anche all'intervento infrastrutturale di che trattasi, atteso che l'intervento di rimozione del ponte-relitto si ritiene indispensabile al fine della sicurezza idraulica dell'attraversamento del tratto autostradale.

Si aggiunga che dai recenti studi idraulici, assunti agli atti per altre opere infrastrutturali, risulta che il tempo di ritorno duecentennale del fiume Mignone, nelle sezioni di chiusura in argomento, superi i 1440 metri cubi al secondo.

Si richiede pertanto di valutare gli scenari già previsti verificandoli con un TR=200 pari a 1440 mc/sec e di aggiungere due scenari senza ponte relitto con TR=200 pari a 962 mc/sec e con TR=200 pari a 1440 mc/sec.”

- ❖ La nota della Direzione Regionale Risorse Idriche e Difesa del Suolo (prot. n. 55903 del 3/02/2017 assunta agli atti con prot. CTVA/896 del 11/03/2019) avente ad oggetto “Autostrada A12 Livorno – Civitavecchia. Lavori per la realizzazione del tratto Civitavecchia – Tarquinia (Lotto 6A). Viabilità secondaria complanare. Attraversamento Fiume Mignone e Aree P.A.I.. Richiesta di integrazione documentale” indica che:

“... si osserva che il progetto esecutivo dell'attraversamento in oggetto, per gli aspetti inerenti alla sistemazione idraulica del fondo alveo, si basa su presupposti relativi ad un'ipotesi progettuale, mai approvata da questa amministrazione regionale, riferita all'intervento relativo all'attraversamento autostradale A12 e nella quale si ipotizza un profondo dragaggio di un breve tratto di alveo del Fiume Mignone fino a quote negative (-2,09 m. s.l.m.). Per tale motivo, il progetto esecutivo presentato per l'esecuzione delle opere in oggetto, necessita di una diversa ipotesi progettuale della sistemazione idraulica dell'intero tratto d'alveo, lungo l'asta fluviale, avente inizio a partire da 300 metri a monte dell'attraversamento autostradale A12 e termine 300 m a valle del ponte dell'acquedotto.

Risultano inoltre disattese le prescrizioni e le richieste di adempimento contenute nelle note del 10/03/2016 n. 130476, del 25/05/2016 n. 27547 e del 12/02/2016 n. 77351, nonché le prescrizioni di cui alle note precedenti a queste ultime che qui debbono intendersi integralmente richiamate.

Non risultano forniti, in effetti gli elementi necessari (sezioni ante operam e post operam per la valutazione dell'entità dell'occupazione delle superfici esondabili) ad esprimere il parere idraulico di competenza e di conseguenza il titolo concessorio propedeutico all'esecuzione dei lavori.

...

- La diminuzione dei livelli idrici a monte della SS1 è di circa 0.3 m rispetto allo scenario con il vecchio ponte;

- o a valle della SSI (sempre a livello locale), l'incremento di livello rispetto allo scenario con il vecchio ponte è trascurabile.

Inoltre, ... si evince che in assenza del vecchio ponte – relitto e con riferimento alla portata duecentennale di 1440 mc/s, il franco idraulico nella prima sezione a monte del viadotto su A12 si incrementerebbe di 0,68 m rispetto al valore di 0,08 m che il franco stesso assumerebbe, sempre nella prima sezione a monte del viadotto su A12, in presenza del vecchio ponte – relitto...

Il rispetto delle condizioni d'obbligo sopra richiamate costituisce elemento necessario ed ineludibile ai fini della valutazione, propedeutica al rilascio del nulla osta idraulico e del titolo concessorio, delle opere di interesse con l'assetto idraulico del tratto d'alveo in questione. Il mancato adempimento delle prescrizioni si è accertato anche in ordine alle carenze del piano di emergenza provvisorio richiesto con nota 77351 del 12/02/2016, le cui modalità di intervento non risultano esaustive rispetto al grado di pericolosità cui è sottoposto l'attraversamento autostradale e al rischio cui sono soggetti gli utenti autostradali e gli abitanti del circondario idraulico a seguito delle trasformazioni dei luoghi effettuata da codesta Società in difformità alle prescrizioni dettate dall'Autorità Idraulica.

...

- o Non sarà in alcun modo consentito l'esercizio autostradale in presenza di franco minore ad un metro.

...

Peraltro la bontà di tali prescrizioni, viene avvalorata anche dagli esiti di cui alla Vs. Relazione Idraulica integrativa acquisita con Ns. Prot. n. 0647842 del 29/12/2016... si evince che ... il ponte autostradale dell'A12 presenta un 'funzionamento in pressione', ossia con valore del franco idraulico pari a zero.

...

Si evidenzia, inoltre, che nel corso di recenti sopralluoghi è stata accertata, in corrispondenza delle arcate dell'opera di attraversamento, la presenza di consistenti volumi di materiali litoidi che occludono la sezione di deflusso delle luci del ponte autostradale e del ponte relitto con conseguente pericolo per la pubblica incolumità.

...

Il valore del franco rispetto all'intradosso degli attraversamenti in progetto, secondo quanto cautelativamente consigliato dalla relativa letteratura tecnica di settore, dovrà risultare pari al valore minimo di 1,00 metro incrementato dalle dimensioni di eventuali materiali galleggianti trasportati dalla corrente di piena, per come disposto al punto 5.1.2.4 del testo aggiornato delle norme tecniche per le costruzioni, approvato con Decreto del Ministero delle Infrastrutture del 14 gennaio 2008.

Infine, con riferimento ai suddetti attraversamenti e per quanto riportato al punto 2.4.1 della Circ. LL.PP del 25 febbraio 1991 n. 34233 '... la quota di sottotrave dovrà comunque essere non inferiore alla quota della sommità arginale ...'. In tal caso si assumerà un valore che potrà essere orientativamente non inferiore a 0,50 metri, tra la sommità arginale e la quota di intradosso degli attraversamenti;

...”

- ❖ La nota della Direzione Regionale Risorse Idriche, Difesa del Suolo e Rifiuti, Area Bacini Idrografici (prot. n. 264896 del 24/05/2017 assunta agli atti con prot. CTVA/896 del 11/03/2019), recante comunicazione ex art. 10-bis l. 241/1990 dei motivi ostativi all'accoglimento dell'istanza di rilascio di nulla osta idraulico, indica che:

“... Si evidenzia, altresì che la prescrizione relativa alla rimozione del vecchio ponte dismesso (ponte – relitto) riveste, a detta della scrivente Direzione, un ruolo di fondamentale importanza soprattutto ai fini della salvaguardia dell'incolumità pubblica e privata. Difatti a seguito di eventi di piena con frequenza media duecentennale gli effetti ad essi conseguenti potrebbero risultare 'catastrofici' sia per l'attraversamento autostradale dell'A12 (sito immediatamente a monte del suddetto vecchio ponte

dismesso) sia per le altre infrastrutture a valle della stessa A12, esistenti e future (tra le quali anche la prevista viabilità secondaria complanare) nonché per gli abitati limitrofi.

In particolare in occasione di codesti eventi la presenza del vecchio ponte dismesso, che funzionerebbe da "bocca tarata", darebbe luogo a fenomeni di rigurgito che propagandosi a monte del medesimo potrebbero causare, specie in presenza di eventuali materiali galleggianti trasportati dalla corrente di piena, la sommersione del piano stradale dell'A12 con notevole pregiudizio per l'incolumità pubblica e privata degli utenti autostradali.

Si ritiene inoltre che lo stato di ammaloramento in cui versa il vecchio ponte (avvalorato da recenti sopralluoghi effettuati in situ dalla scrivente Direzione) potrebbe, in caso di eventi di piena anche di modesta entità, provocarne il collasso improvviso con effetti "disastrosi" a valle dello stesso, sia per le infrastrutture esistenti, sia per quelle di prossima realizzazione (tra le quali appunto la futura viabilità secondaria complanare) e sia per gli abitati limitrofi.

La prescrizione riguardante la rimozione del vecchio ponte dismesso rende ragione anche di quanto richiesto ai punti 3) e 4) della nota prot. n. 0055903 del 03/02/2017 in ordine alla necessità di estendere le simulazioni idrauliche (relative ai quattro scenari menzionati al cap. 0 – Introduzione – della Relazione Idraulica integrativa presentata in allegato alla nota prot. n. 2219/EU del 29/12/2016) sino alla foce del Fiume Mignone nel Mar Tirreno e di rappresentarne graficamente le risultanze. Questo al fine di poter valutare gli effetti indotti da tale rimozione sui territori e le infrastrutture siti a valle del vecchio ponte dismesso..."

- ❖ La nota della Direzione Regionale Risorse Idriche, Difesa del Suolo e Rifiuti, Area Concessioni (prot. n. 273614 del 30/05/2017 assunta agli atti con prot. CTVA/896 del 11/03/2019), recante provvedimento di rigetto dell'istanza al rilascio di nulla osta idraulico per l'esecuzione di interventi afferenti l'attraversamento sul Fiume Mignone della Autostrada A12, indica che:
"... Si ribadisce, tal è la delicatezza del complesso nodo idraulico di cui trattasi, che qualsivoglia intervento arbitrario sul sedime demaniale sarà oggetto di segnalazione all'Autorità competente, pertanto si diffida formalmente la Società in indirizzo ad astenersi dall'esecuzione di opere sui compendi demaniali di cui trattasi."

- ❖ La nota della Direzione Regionale Risorse Idriche, Difesa del Suolo e Rifiuti, Area Bacini Idrografici (prot. n. 296768 del 12/06/2017 assunta agli atti con prot. CTVA/896 del 11/03/2019), recante provvedimento di diniego al rilascio di nulla osta idraulico per l'esecuzione di interventi afferenti l'attraversamento sul Fiume Mignone della Autostrada A12, indica che:
"... Alla luce di quanto sopra esposto è quanto mai opportuno ciò che è stato già esplicitato nella nota n. 130476 del 10/03/2016, in ordine alla necessità di rimozione del vecchio ponte – relitto, quale intervento ritenuto ineludibile ai fini della sicurezza idraulica e per la pubblica incolumità atteso, tra l'altro che da tale rimozione risulterebbe, sempre nella prima sezione a monte del viadotto su A12 e con riferimento alla portata duecentennale di 962 mc/s, una maggiorazione del franco idraulico preesistente di ulteriori 0,32 m (confronto tra lo scenario "3a" e lo scenario "4a")..."

- ❖ La nota della Direzione Regionale Risorse Idriche e Difesa del Suolo (prot. n. 606063 del 28/11/2017 assunta agli atti con prot. n. CTVA/4039 del 30-11-2017) recante nulla osta idraulico per l'esecuzione di interventi afferenti l'attraversamento sul Fiume Mignone della Autostrada A12, indica che:
"... Rilascia in favore della S.A.T. – Società Autostrada Tirrenica p.a., nella persona del legale rappresentante pro – tempore, il Nulla – Osta ai fini tecnico – idraulici e l'autorizzazione in merito alle opere di attraversamento sul fiume Mignone, relative all'Autostrada A12 Livorno – Civitavecchia ed alla Viabilità Secondaria Complanare – Tratta Cecina (Rosignano Marittimo) – Civitavecchia – (Lotto 6A Tarquinia Civitavecchia), in Comune di Tarquinia (VT).

...

ORDINA

Alla S.A.T. – Società Autostrada Tirrenica p.a. – nella persona del Legale Rappresentante pro – tempore, di:

entro 50 (cinquanta) giorni dal ricevimento della presente, in triplice copia, gli specifici elaborati progettuali di seguito indicati, da produrre con timbro e firma di un tecnico qualificato:

- 1) Relazione circostanziata in merito a lavori di manutenzione straordinaria, che dovranno essenzialmente consistere nella riprofilatura del fondo alveo del Fiume Mignone accompagnata dalla posa in opera di una protezione, del fondo stesso e delle sponde, dall'azione erosiva della corrente idrica. Codesti lavori dovranno riguardare l'intero tratto compreso tra la confluenza nel Fiume Mignone) e la sezione posta a 150 metri a valle della futura Viabilità Secondaria Complanare. Si ritiene inoltre indispensabile che la configurazione assunta tramite i suddetti lavori venga sostenuta attraverso una manutenzione ordinaria – nel tempo – di tale tratto, che preveda l'asporto di tutto il materiale di sedime e di altra natura, con conseguente trasporto a discarica autorizzata. La succitata relazione dovrà esser corredata da planimetrie ante e post operam, da sezioni ante e post operam (con passo minimo di 50 m) e da un profilo longitudinale ante e post operam che consenta di poter apprezzare le differenze di quota di fondo alveo.

Tali lavori – richiesti in analogia a quanto riportato nella prescrizione n. 36 della Deliberazione del C.I.P.E. n. 7/2011 – si ritengono strettamente necessari sia per consentire il libero deflusso delle acque verso valle e sia per assicurare il mantenimento della configurazione delle sezioni di progetto;

- 2) Studio idraulico, esteso alla confluenza del Fiume Mignone del Rio Melledra (affluente in sinistra idraulica del Fiume Mignone) sino alla foce nel Mar Tirreno.

Le simulazioni idrauliche annesse al predetto studio, dovranno:

- a) referirsi ai seguenti scenari:

- o ante operam con l'Autostrada A12 e con il vecchio ponte dell'Aurelia (c.d. ponte-relitto);
- o post operam con l'Autostrada A12, con il vecchio ponte dell'Aurelia (c.d. ponte-relitto), con i lavori di manutenzione straordinaria di cui al punto 1) e con la presenza del nuovo ponte della Viabilità Secondaria Complanare;
- o post operam con l'Autostrada A12, senza il vecchio ponte dell'Aurelia (c.d. ponte-relitto), con lavori di manutenzione straordinaria di cui al punto 1) e con la presenza del nuovo ponte della Viabilità Secondaria Complanare;

- b) essere elaborate con riferimento alla portata di massima piena duecentennale (Tr – 200 anni) di valore pari a 962 m³/s;

- c) essere corredate dai profili idraulici, associati ai predetti scenari, e relative sezioni idrauliche. Da entrambi si dovrà chiaramente evincere, in particolare, il valore del franco idraulico rispetto alla minor quota d'intradosso del ponte dell'Autostrada A12 e il valore del franco idraulico rispetto alla minor quota d'intradosso del ponte della futura Viabilità Secondaria Complanare. A tal riguardo, pur ritenendo che la demolizione del vecchio ponte dell'Aurelia (c.d. ponte-relitto) rappresenterebbe l'intervento più efficace ai fini della salvaguardia dell'incolumità pubblica e privata, si richiede alla S.A.T. di individuare una soluzione alternativa che garantisca, sempre ai fini della salvaguardia dell'incolumità pubblica e privata, un franco idraulico non inferiore ad 1,00 metro, sia rispetto alla minor quota d'intradosso del ponte dell'Autostrada A12 e sia rispetto alla minor quota d'intradosso del ponte della futura Viabilità Secondaria Complanare.

Tale studio – richiesto in analogia a quanto riportato alla prescrizione n. 28 della Deliberazione del C.I.P.E. n. 7/2011 – si ritiene necessario in quanto sia per le nuove infrastrutture (nel caso di specie: la Viabilità Secondaria Complanare) e sia per gli interventi su tracciato esistente o su varianti locali (nel caso in specie: trasformazione in Autostrada –

A12 – del tratto S.S. n. 1 Aurelia, avente inizio alla prog. km 95+467,54 di detta strada statale, per una lunghezza pari a $\approx 14,600$ km) dovrà essere garantita, per tempi di ritorno di 200 anni, sia la sicurezza idraulica durante l'esercizio di entrambe le infrastrutture prevedendo a tal fine, ove necessario, anche interventi non strutturali quali monitoraggio idrometrico, procedure di preallarme, segnaletica attiva, ecc. e sia il non aumento di rischio nelle aree site a monte e a valle delle infrastrutture medesime;

- 3) elaborati planimetrici afferenti la perimetrazione delle presunte aree esondabili, con ($Tr = 200$ anni), perfezionate con la sovrapposizione delle medesime negli scenari ante operam e post operam di cui alla lettera a) del punto 2).

Tali elaborati si rendono necessari al fine di valutare, planimetricamente, gli effetti che i succitati scenari potrebbero generare a monte e a valle del “nodo idraulico” rappresentato dalla presenza, in rapida successione, dell'Autostrada A12, del vecchio ponte dell'Aurelia (c.d. ponte-relitto), dei due “ponti-tubo” e della futura Viabilità Secondaria Complanare;

- 4) piano di emergenza relazionato ad uno stato di preallerta, allerta ed emergenza dipendente dal livello idrico associato all'evento di piena duecentennale, raggiunto dal Fiume Mignone in prossimità del tratto autostradale ed individuato tramite un collegamento con il sistema di preallarme gestito dalla Sala Operativa del Centro Funzionale della Regione Lazio. Il piano medesimo dovrà indicare anche le modalità tecniche e procedurali scelte per la realizzazione dei sistemi di preallerta, allerta ed emergenza nonché i tempi, le modalità di gestione dell'emergenza e i sistemi di interdizione o di riduzione del traffico veicolare, al possibile verificarsi di situazioni di pericolo durante l'esercizio delle infrastrutture in oggetto. In relazione a tutto ciò la S.A.T. dovrà attenersi ai livelli di preallerta, allerta ed emergenza imposti dalla scrivente Direzione.

Tale piano si rende necessario per salvaguardare, in casi di piena eccezionali o comunque significativamente copiosi, la pubblica e privata incolumità degli utenti del tratto autostradale;

- 5) piano di manutenzione ordinaria elaborato conformemente a quanto disposto dal D.P.R. 14/04/1993 “Atto di indirizzo recante criteri e modalità per la esecuzione degli interventi manutentivi da effettuarsi nei corsi d'acqua regimati e non regimati”;
- 6) nominativi del Responsabile Unico del Procedimento e del Direttore dei Lavori;

e d e s e g u i r e

i lavori richiamati al punto 1) entro un termine di 100 (cento) giorni a far data dalla verifica – da parte della scrivente Direzione – della conformità e della rispondenza dei predetti elaborati alle direttive, ai modi ed ai termini sopra disposti, con obbligo di trasmettere, a questa stessa Direzione, il relativo collaudo o il certificato di regolare esecuzione delle opere eseguite, a firma di tecnico qualificato, nei quali si attesti, tra l'altro, che tali opere sono state realizzate in conformità agli elaborati progettuali presentati;

AVVERTE

la S.A.T. – Società Autostrada Tirrenica p.a. -, nella persona del Legale Rappresentante pro-tempore, che:

- l'ottemperanza nei modi e nei termini a quanto richiamato ai punti 1), 2), 3), 4), 5) e 6) costituisce, a far data dalla verifica – da parte della scrivente Direzione – della conformità e della rispondenza dei predetti elaborati alle direttive, ai modi ed ai termini sopra disposti, a titolo a valere sia quale Nulla – Osta ai fini tecnico-idraulici, sia quale autorizzazione all'esecuzione dei lavori di cui al punto 1) ed alla realizzazione della Viabilità Secondaria Complanare anche nel tratto demaniale – che in proiezione verrà interessato dall'opera stessa – nelle more del rilascio della Determinazione Concessoria da parte della Direzione in intestazione a norma di quanto sancito dal vigente R.R. n. 10 del 30 aprile 2014;

...”

- ❖ La nota prot. n. 652198 del 21/12/2018 (assunta agli atti al prot. CTVA/814 del 4/03/2019), risponde alla nota della SAT prot. n. 1816 del 14/12/2017, (assunta al medesimo protocollo CTVA/814 del 4/03/2019), comunicando che:

Alla domanda della SAT:

1) "In primo luogo, si chiede di avere conferma del fatto che il termine di '50 giorni dal ricevimento del provvedimento' entro cui devono essere presentati gli elaborati progettuali a firma di un tecnico abilitato redatti in triplice copia, deve intendersi riferito agli elaborati di cui al solo punto 1) (relazione in merito ai lavori di manutenzione straordinaria e che all'esito della positiva verifica di conformità di tale ultimo elaborato potrà essere avviata l'esecuzione dei lavori."

La nota risponde:

- a) "In merito alla richiesta di cui al **punto (1)**, questa Direzione conferma ciò che è stato già circostanziatamente rappresentato nel Provvedimento formulato dalla medesima con nota prot. n. 606014 del 28/11/2017;"

Alla domanda della SAT:

2) "Con riferimento alla richiesta di effettuazione 'di studio idraulico esteso dalla confluenza nel fiume Mignone del Rio Melledra (affluente in sinistra idraulica del fiume Mignone) sino alla foce nel Mar Tirreno' di cui al punto 2) delle prescrizioni formulate con il Provvedimento, si chiede di confermare che, ferma restando l'effettuazione di tali studi con oneri a carico della Scrivente Concessionaria, di tali studi non potrà in nessun modo derivare alcuna responsabilità. O onere per la Scrivente per qualsivoglia ragione o titolo relativamente alle aree esterne al proprio ambito di intervento, ne dovrà ritenersi tenuta ad eseguire qualsivoglia intervento dovesse risultare necessario in conseguenza di tali studi al di fuori delle medesime aree."

La nota risponde:

- b) "in merito alla richiesta di cui al **punto (2)**, questa Direzione ritiene che codesta Società (di seguito denominata S.A.T.) potrà ritenersi sollevata dall'eseguire qualsivoglia intervento esternamente al proprio ambito di operatività, solo se, conseguentemente alle risultanze dello studio idraulico esteso dalla confluenza nel fiume Mignone del Rio Melledra sino alla foce nel Mar Tirreno (punto 2 del suddetto Provvedimento), i lavori in oggetto non arrechino pregiudizio alla pubblica e privata incolumità al di fuori di tale ambito;

Alla domanda della SAT:

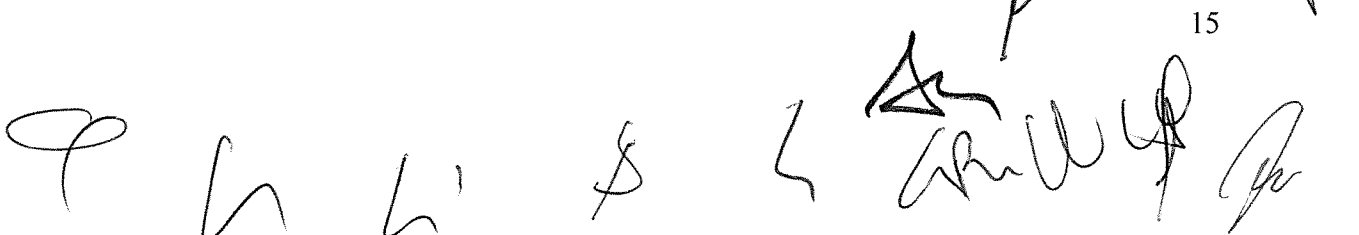
3) "Sempre con riferimento al punto 2, lettera c) laddove si chiede alla Scrivente Concessionaria di 'individuare una soluzione alternativa che garantisca, sempre ai fini della salvaguardia dell'incolumità pubblica e privata, un franco idraulico non inferiore ad 1,00 metro, sia rispetto alla minor quota d'intradosso del ponte dell'Autostrada A12 e sia rispetto alla minor quota d'intradosso del ponte della futura Viabilità Secondaria Complanare' si chiede di precisare che il franco idraulico del Ponte dell'Autostrada A12, deve essere confermato come previsto dalla delibera CIPE 7/2011 di approvazione del progetto definitivo del lotto 6A dell'autostrada A12 tratta Tarquinia - Civitavecchia (prescrizione n. 30 che così espressamente dispone 'Il valore del franco idraulico tra la quota idrometrica relativa alla corrente di piena duecentennale e la quota di intradosso del manufatto di attraversamento della SSI Aurelia (già trasformata in Autostrada A12), sul fiume Mignone, deve risultare di 0,50 o, in alternativa non inferiore a 0,5 volte l'altezza cinetica della corrente di piena duecentennale."

La nota risponde:

- c) "in merito alla richiesta di cui al **punto (3)**, si ritiene che, anche alla luce degli esiti della riunione svoltasi in data 29 novembre u.s., possa essere ammesso un franco di 0,60 metri, rispetto alla minor quota d'intradosso del ponte Autostradale, a condizione che tale valore emerga dallo studio idraulico menzionato alla lettera b) della presente;"

Alla domanda della SAT:

15



4) "Con riferimento alla prescrizione di cui al punto 3) del Provvedimento, con la quale si impone alla Scrivente Concessionaria di far predisporre da un tecnico qualificato e successivamente produrre a codesta Direzione "elaborati planimetrici afferenti la perimetrazione delle aree esondabili, con (Tr=200 anni), perfezionate con la sovrapposizione delle medesime negli scenari ante e post operam di cui alla lettera a) del punto 2", si chiede di confermare che, che ferma la produzione di tale elaborati a cura e con oneri a carico della Scrivente Concessionaria, quest'ultima deve ritenersi sollevata da qualsivoglia responsabilità e/o onere per qualunque effetto e/o evento dovesse verificarsi al di fuori delle aree oggetto del proprio ambito di intervento."

La nota risponde:

d) in merito alla richiesta di cui al punto (4), si ritiene che la S.A.T. potrà ritenersi sollevata da qualsivoglia responsabilità e/o onere per qualunque effetto e/o evento dovesse verificarsi al di fuori delle aree d'intervento, a condizione che, conseguentemente alle risultanze dello studio idraulico esteso dalla confluenza del fiume Mignone del Rio Melledra sino alla foce nel Mar Tirreno (punto 2 del suddetto Provvedimento), i lavori in oggetto non arrechino pregiudizio alla pubblica e privata incolumità al di fuori di tali aree;

Alla domanda della SAT:

5) "Con riferimento, infine, al termine di 100 giorni indicato per l'esecuzione dei lavori di manutenzione straordinaria cui al punto 1) del Provvedimento decorrenti dalla verifica, da parte di codesta Direzione, della conformità e della rispondenza degli elaborati alle direttive impartite con il Provvedimento medesimo, si chiede di confermare che tale termine non deve essere inteso come perentorio, né l'efficacia del nulla osta idraulico rilasciato con il Provvedimento può ritenersi subordinata al rispetto del termine medesimo.

L'avvio dei lavori potrà infatti conseguire solo all'esperimento delle procedure ad evidenza pubblica per l'individuazione del soggetto affidatario dei lavori i cui tempi non sono sicuramente compatibili con il termine di ultimazione indicato da codesta Direzione.

Trattasi, inoltre, di lavori il cui svolgimento e la cui durata è fortemente ed inevitabilmente condizionata dalla stagionalità essendo lavori da eseguire in alveo per i quali è necessario apprestare particolari cautele a tutela della sicurezza dei lavoratori impiegati e della sicurezza idraulica dello stesso alveo."

La nota risponde:

e) in merito alla richiesta di cui al punto (5) e con particolare riguardo alla tempistica di esecuzione dei lavori di manutenzione straordinaria (punto 1 del suddetto Provvedimento) la S.A.T. asserisce che: 'L'avvio dei lavori potrà infatti conseguire solo all'esperimento dalle procedure ad evidenza pubblica per l'individuazione del soggetto affidatario dei lavori i cui tempi non sono sicuramente compatibili con il termine di ultimazione indicato da codesta Direzione'. Tale asserzione appare in contrasto sia con quanto rappresentato a mezzo della Vs. prot. n. 1014/EU del 13/07/2017, nella quale, al quinto capoverso, si dichiara che dal novembre 2016 la S.A.T. aveva già sottoscritto, con l'impresa aggiudicataria della gara di appalto relativa ai lavori di realizzazione della Viabilità Secondaria Complanare, il contratto di affidamento degli stessi e sia con ciò che è riportato al punto 13 del Ricorso al T.A.R., avanzato dalla S.A.T. per l'annullamento della nota prot. n. 55903 del 3/02/2017 formulata dalla Scrivente Direzione, da cui si estrapola quanto segue: '... intervenuto affidamento dei lavori di realizzazione del Secondo Intervento all'impresa appaltatrice individuata all'esito di gara ad evidenza pubblica ...'. Risulta del tutto evidente, quindi, che le procedure ad evidenza pubblica sono state esperite ed il soggetto affidatario individuato.

Atteso ciò questa Direzione conferma quanto circostanziatamente rappresentato nel Provvedimento formulato dalla medesima con nota prot. n. 606014 del 28/11/2017, circa la tempistica di esecuzione dei lavori di manutenzione straordinaria riservandosi di concedere, qualora nel corso degli stessi se ne riscontrerà la necessità, eventuali proroghe.

- ❖ La nota prot. n. 66365 del 06/02/2018, trasmessa dal Proponente con nota prot. 180 del 8/02/19 assunta agli atti al prot. DVA/3170 del 8/02/2019 e al prot. CTVVA/465 del 8/02/2019, recante la conferma de “il Nulla Osta ai fini tecnico-idraulici e l’autorizzazione” indica che:
- “... Dalla disamina dei predetti elaborati e considerato quanto rappresentato nel succitato provvedimento, si è potuta constatare la conformità e la rispondenza degli stessi alle direttive, ai modi ed ai termini di cui al provvedimento medesimo nonché, in particolare, alla disposizione impartita alla lettera c), della Ns. prot. n. 0652198 del 21/12/2017, relativa al valore ammissibile del franco idraulico (\geq a **0,60 metri**) rispetto alla minor quota d’intradosso del ponte Autostradale dell’A12.
- Risulta infatti, per quanto rappresentato nell’elaborato codice DIDR0003-0 (‘Piano di Manutenzione Straordinaria – Profilo di Progetto’) nonché indicato nella tabella riportata a pag. 8 dell’elaborato codice RIDR0001-0 (‘Piano di Manutenzione Straordinaria – Relazione’) che il valore del franco idraulico rispetto alla minor quota d’intradosso del ponte Autostradale dell’A12 (**9,78 metri s.l.m.**) è pari – a seguito della riprofilatura del fondo alveo (q.f. **-0,58 metri**) del fiume Mignone ed in presenza del nuovo ponte della Viabilità Secondaria Complanare e del vecchio ponte dell’Aurelia (c.d. ponte-relitto) – **a 0,75 metri**.
- Atteso ciò si conferma l’efficacia del provvedimento prot. n. 606014 del 28/11/2017 recante: ‘il Nulla Osta ai fini tecnico – idraulici e l’autorizzazione, in merito alle opere di attraversamento sul fiume Mignone, relative all’Autostrada A12 Livorno – Civitavecchia ed alla Viabilità Secondaria Complanare – Tratto Cecina (Rosignano Marittimo) – Civitavecchia – (Lotto 6a Tarquinia Civitavecchia), in Comune di Tarquinia (VT)’.
- Pertanto, come ordinato nel richiamato provvedimento, entro **100 (cento) giorni** (eventualmente prorogabili alle condizioni di cui alla Ns. prot. n. 21592 del 15/01/2018) a far data dal ricevimento della presente, la S.A.T. dovrà eseguire i lavori richiamati al punto 1) del citato provvedimento n. 606014 del 28/11/2017 consistenti nella: ‘riprofilatura e protezione del fondo alveo del Fiume Mignone per l’intero tratto compreso tra la confluenza nello stesso del Rio Melledra e la sezione posta a 150 metri a valle della futura Viabilità Secondaria Complanare’. Tali lavori dovranno essere effettuati in osservanza a quanto è stato rappresentato dalla S.A.T. negli elaborati costituenti il ‘Piano di Manutenzione Straordinaria’ e la configurazione assunta dal fondo alveo del fiume Mignone, a seguito dei predetti lavori, dovrà essere garantita secondo quanto previsto, sempre dalla S.A.T., nel ‘Piano di Manutenzione Ordinaria’.
- Contestualmente a quanto sopra menzionato verranno espletate, dalla scrivente Direzione, le procedure relative al rilascio delle Determinazioni Concessorie afferenti alla Viabilità Secondaria Complanare e all’attraversamento sul fiume Mignone – Autostrada A12.
- A tal fine si richiede, onde formalizzare la Determinazione Concessoria riguardante la Viabilità Secondaria Complanare, di conoscere il nominativo ed i riferimenti dell’Ente beneficiario.”

PRESO ATTO che:

- la Delibera del Comitato Istituzionale dell’Autorità dei Bacini Regionali del 21 novembre 2003, n. 6, approva il modello di “regionalizzazione delle piogge e delle portate dei corsi d’acqua d’interesse dei Bacini Regionali del Lazio” e che il modello “STUDI PER L’AGGIORNAMENTO DEL PIANO STRALCIO PER L’ASSETTO IDROGEOLOGICO – RELAZIONE TECNICA (RAPPORTO FINALE) redatto dall’Università degli Studi Roma TRE – Dipartimento di Scienze dell’Ingegneria Civile nel luglio 2003, in riferimento alla piena con tempo di ritorno di 200 anni per il fiume Mignone, indica una portata duecentennale di **1014,7 m³/s**. Specificatamente in relazione all’attraversamento dell’Aurelia sul Fiume Mignone (pag. 137) viene detto che “il ponte di via Aurelia presenta un funzionamento in pressione per la portata duecentennale, mentre viene tracimato dal flusso idrico per la portata cinquecentennale. Questa situazione è sicuramente determinata dalla presenza del ponte della vecchia via Aurelia, che, ostruendo il deflusso idrico, causa l’innalzamento dei livelli idrici a monte”;
- nelle varie note della Regione, la piena duecentennale per il Fiume Mignone all’altezza dell’A12, sulla base di ulteriori studi viene citata potenzialmente essere pari a **1440 m³/s** nella nota prot. n. 55903 del

3/02/2017 (nota nella quale viene dato il diniego alla compatibilità idraulica del progetto presentato), mentre successivamente nella nota prot. n. 606014 del 28/11/2017 esse viene indicata essere pari a **962,3 m³/s** (nota in cui viene dato il Nulla Osta idraulico) con una riduzione di praticamente 1/3 della portata.

PRESO ATTO che:

- la prescrizione n. 30 della delibera CIPE del 5 maggio 2011, in relazione all'attraversamento dell'A12 sul fiume Mignone, indica che il franco idraulico rispetto alla minor quota d'intradosso "... *deve risultare di **0,50 m** o, in alternativa, non inferiore a 0,5 volte l'altezza cinetica della corrente di piena duecentennale*";
- la nota della Direzione Regionale Risorse Idriche e Difesa del Suolo prot. n. 55903 del 3/02/2017 riporta che "*Non sarà in alcun modo consentito l'esercizio autostradale in presenza di franco minore ad **un metro***", e che "*Il valore del franco rispetto all'intradosso degli attraversamenti in progetto, secondo quanto cautelativamente consigliato dalla relativa letteratura tecnica di settore, dovrà risultare pari al valore minimo di **1,00 metro** incrementato dalle dimensioni di eventuali materiali galleggianti trasportati dalla corrente di piena, per come disposto al punto 5.1.2.4 del testo aggiornato delle norme tecniche per le costruzioni, approvato con Decreto del Ministero delle Infrastrutture del 14 gennaio 2008*";
- la nota prot. n. 606014 del 28/11/2017 indica "*di individuare una soluzione alternativa che garantisca, sempre ai fini della salvaguardia dell'incolumità pubblica e privata, un **franco idraulico non inferiore ad 1,00 metro, sia rispetto alla minor quota d'intradosso del ponte dell'Autostrada A12 e sia rispetto alla minor quota d'intradosso del ponte della futura Viabilità Secondaria Complanare***";
- la nota prot. n. 0652198 del 21/12/2017 indica un valore ammissibile del franco idraulico uguale o maggiore "*a **0,60 metri***" rispetto alla minor quota d'intradosso del ponte Autostradale dell'A12.

VALUTATO che a tali valori distinti delle portate duecentennali e del franco idraulico rispetto alla minor quota d'intradosso del ponte dell'A12 sul fiume Mignone possono corrispondere distinte e discordi valutazioni in merito alla sicurezza del manufatto stesso.

VALUTATO infine che le Autorità preposte a dare il nulla osta idraulico sul fiume Mignone hanno sempre sostenuto la necessità di rimuovere il vecchio ponte dell'Aurelia (cosiddetto ponte-relitto) per garantire la massima sicurezza, tant'è che anche nella nota n. 606014 del 28/11/2017 tali Autorità insistono nell'affermare che: "*pur ritenendo che la demolizione del vecchio ponte dell'Aurelia (c.d. ponte-relitto) rappresenterebbe l'intervento più efficace ai fini della salvaguardia dell'incolumità pubblica e privata, ...*".

_

PARERI E ATTI DELLA COMMISSIONE VIA-VAS

In relazione ai pareri della Commissione VIA resi in precedenza:

- ❖ Il Parere di VIA Speciale n. 1807 del 12/06/2015, reso dalla Commissione VIA-VAS del ai sensi dell'art. 169, comma 4, Capo IV, Sezione II del D.Lgs. n. 163/2006 e s.m.i., indica che:
"- *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...*"

VALUTATO che lo spirito della prescrizione di tale parere era esplicitamente l'opportunità di non creare un ponte aggiuntivo (quello asservito alla viabilità complanare, potendo utilizzare il già presente vecchio ponte dell'Aurelia (c.d. ponte-relitto), cioè di non creare tre ponti paralleli, uno accanto all'altro (di cui uno inutilizzato) quando sarebbero stati sufficienti soltanto due ponti.

- ❖ Il Parere ex Art. 9 DM 150/2007 n. 1860 del 01/09/2015, reso dalla Commissione VIA-VAS in riscontro alla nota del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti del 17/07/2015 sul parere n. 1807 del 12/06/2015, ribadisce:

“... il parere già espresso, modificando la prescrizione prevista per l'attraversamento del torrente Mignone in relazione alla necessità di mantenere il ponte esistente per la sola ma importante funzione di regimazione e controllo idraulico al fine di non alterare la situazione in essere:

...

In merito si chiede che venga osservata la seguente prescrizione:

- per l'attraversamento del torrente Mignone, nella prevista azione di mantenimento del ponte esistente, con finalità di sola regimazione idraulica del sistema fluviale, occorre verificare la possibilità di utilizzo per la realizzazione di un percorso ciclopedonale da mettere a sistema con le previsioni progettuali di mobilità lenta sviluppate, confermando la realizzazione di un nuovo assi di viabilità traslato di 30 m rispetto a quello attuale.”

CONSIDERATO che:

- tali Pareri erano stati espressi senza che la Commissione VIA-VAS fosse stata messa a conoscenza delle indicazioni impartite dalle Autorità competenti sul rilascio del Nulla Osta idraulico sul fiume Mignone;
- che da tali Pareri e dai successivi espressi dalle Autorità competenti, al fine di poter mantenere “... un franco idraulico sia rispetto alla minor quota d'intradosso del ponte dell'Autostrada A12 e sia rispetto alla minor quota d'intradosso del ponte della futura Viabilità Secondaria Complanare ...” da ultimo di almeno 0,60 m, così come indicato dalla modellistica idraulica presentata, si evince la necessità di
 - ✓ “... demolizione del vecchio ponte dell'Aurelia (c.d. ponte-relitto)” in quanto “rappresenterebbe l'intervento più efficace ai fini della salvaguardia dell'incolumità pubblica e privata, ...”.-
 - ✓ o in alternativa di riprofilare la sezione dell'alveo del fiume Mignone scavandola fino a circa -0,60 m sul livello medio del mare – trovandosi l'attraversamento a circa 5 km dal mare – così come indicato dalla proposta di SAT.

CONSIDERATO che, visto il Parere della Regione Lazio – Direzione Regionale Risorse Idriche e Difesa del Suolo – del 28-11- 2017 (prot. n. 0606014) assunto agli atti (prot. n. CTVA 4039 del 30/11/2017), la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, valutando che “ai fini della decisione relativa al mantenimento o meno dell'esistente vecchio ponte dell'Aurelia (cosiddetto 'ponte relitto') debba necessariamente prevalere, sopra ad ogni altro, il criterio relativo alla sicurezza per la salvaguardia della vita, dell'ambiente e delle infrastrutture strategiche”, con nota prot. n. CTVA-506 del 05/02/2018 ha richiesto la seguente documentazione:

- 1) Le verifiche, valutazioni e Pareri espressi dalla Regione Lazio sulla base della documentazione richiesta nel sopra citato Parere n. 0606014 del 28-11-2017 della Regione Lazio.
- 2) Quale sia la soluzione progettuale definitiva individuata relativamente alla demolizione o meno del ponte esistente (cosiddetto “ponte relitto”).
- 3) Tutta la documentazione richiesta e indicata relativamente al “Lotto 6A” e alle “opere anticipate del Lotto 6 B da realizzarsi nel Lotto 6A” nei seguenti atti del MATTM:
 - a. Parere di compatibilità ambientale n. 584 del 13/12/2010;
 - b. Parere di Variante n. 1687, ex art. 169 del D.Lgs 163/2006, del 19/12/2014 e successiva Determina prot. DVA_2015-0001796 del 21/01/2015;
 - c. Parere di Variante n. 1807, ex art. 169 del D.Lgs 163/2006, del 12/06/2015 e successiva Determina prot. DVA_DEC_2015-0000221 del 26/06/2015;
 - d. Parere n. 1860, ex art. 9 del D.M. 150/2007, del 1/9/2015 e successiva Determina prot. DVA_DEC_2015-0000323 del 15/09/2015.
- 4) Relazione dettagliata e documentale sullo stato di attuazione dei lavori e su tutti gli aspetti intervenuti in corso d'opera, nonché ogni altra informazione e/o documentazione ritenuta utile al fine di poter compiutamente svolgere le verifiche di competenza previste sull'opera.

- 5) Lo stato di realizzazione dei lavori relativi agli interventi di mitigazione ambientale.
- 6) Una relazione consuntiva sulla movimentazione delle terre e rocce da scavo.
- 7) L'aggiornamento di tutti i report di Monitoraggio Ambientale.

PRESO ATTO che con nota prot. 374 del 08/03/2018, acquisita al prot. DVA/6005 del 13/03/2018 e al prot. CTVA/822 del 05/03/2019, la S.A.T. p.a. ha inviato solo parzialmente il materiale richiesto dalla succitata nota prot. n. CTVA 4039 del 30/11/2017. Come mero esempio non esaustivo, tale nota non riporta tutta la corrispondenza intercorsa tra S.A.T. p.a. e la Direzione Regionale Risorse Idriche e Difesa del Suolo.

PRESO ATTO della documentazione progettuale, presentata dalla S.A.T. p.a. alla Direzione Regionale Risorse Idriche e Difesa del Suolo in data 17/01/2018 (assunta agli atti con prot. n. 465 del 08/02/2019), per la messa in sicurezza dell'alveo fluviale con il mantenimento del vecchio ponte sull'Aurelia (c.d. ponte-relitto).

PRESO ATTO che in tale documentazione:

- vengono valutate entrambe le opzioni, con e senza il vecchio ponte dell'Aurelia (c.d. ponte-relitto);
- si osservano dati e risultati discordanti in riferimento alle quote dell'intradosso dei vari ponti o delle quote della superficie della piena duecentennale o del franco libero al di sotto dei ponti;
- viene inoltre tabellato anche un modello:
 - ✓ "SPEA 1D (PE A12)" che mostra un franco sull'intradosso del ponte della A12 di soli 0,14 m;
 - ✓ "ANAS 2013" che considera una portata duecentennale di 1028 m³/s e che mostra un franco sull'intradosso del ponte della A12 di soli 0,28 m.
- si evincerebbe che le condizioni senza il vecchio ponte dell'Aurelia (c.d. ponte-relitto) potrebbero essere migliorative rispetto alle condizioni con il mantenimento dello stesso.

VALUTATO che la stessa nota (prot. 374 del 08/03/2018, acquisita al prot. DVA/6005 del 13/03/2018 e al prot. CTVA/822 del 05/03/2019) nell'informare il MATTM che la soluzione scelta, e cioè il mantenimento o meno del vecchio ponte dell'Aurelia (c.d. ponte-relitto), dalla S.A.T. p.a. è stata la prima di esse, non informa che per la realizzazione di tale opzione, la S.A.T. ha dovuto presentare alla Direzione Regionale Risorse Idriche e Difesa del Suolo (prot. n. 606063 del 28/11/2017), un progetto che impone:

- l'esecuzione di importanti lavori di manutenzione straordinaria dell'alveo fluviale con rimozione di un volume consistente di sedimenti al fine portare, per un tratto di circa 300 m di lunghezza, il fondo alveo ad una quota di circa -0,60 m slm;
- la rimozione totale e permanente della vegetazione ripariale per un tratto superiore a circa 300 m di lunghezza (vedi foto sottostante);
- un programma di manutenzione ordinaria implicante la rimozione dei sedimenti che si andrebbero ad accumulare in modo da mantenere invariata nel tempo la nuova riprofilatura dell'asta fluviale del Mignone.

PRESO ATTO che non è stata richiesta a questa Commissione VIA-VAS alcuna valutazione in merito alla compatibilità ambientale degli impatti derivanti da entrambe le varianti proposte (cioè la rimozione del vecchio ponte dell'Aurelia –c.d. ponte-relitto– o in alternativa lo scavo ed il mantenimento dell'alveo del fiume Mignone al di sotto del livello del mare con rimozione permanente di tutta la vegetazione ripariale) rispetto ai progetti esecutivi già approvati relativi al lotto 6B Tarquinia-Civitavecchia (IDVIP 2662) e allo stralcio delle complanari dal lotto 6B da anticipare al lotto 6A (ID-VIP 2679) entrambi tuttavia in corso di Verifica di Attuazione.

_

SOPRALLUOGHI

CONSIDERATO che durante i sopralluoghi effettuati dalla Commissione VIA-VAS in date 13/02/2019 e 15/04/2019 è stato verificato che:

- i lavori di adeguamento dell'alveo del fiume Mignone relativamente al progetto presentato alla Direzione Regionale Risorse Idriche e Difesa del Suolo erano già in un avanzato stato di realizzazione;
- tali lavori hanno di fatto eliminato tutta la vegetazione ripariale a monte ed a valle dei ponti per un lungo tratto del corso del fiume ed hanno comportato la conseguente eliminazione degli ecosistemi e della fauna ivi presenti oltre allo stravolgimento della morfologia dell'alveo e delle comunità bentoniche del fiume.
- l'intorbidamento delle acque durante i lavori si estende ben a monte dell'area dei ponti;
- è stata osservata la presenza di ferri, tubazioni varie, fresato stradale nelle terre di escavo;
- è stato verificato l'ammaloramento del vecchio ponte dell'Aurelia (c.d. ponte-relitto).

VALUTATO che le opere eseguite, incluso la produzione di terre e rocce da scavo, e le interferenze di queste sulle matrici ambientali avrebbero dovuto essere state sottoposte a verifica specifica da parte del MATTM prima della loro realizzazione.

VALUTATO, dalla documentazione agli atti, che l'Autorità preposta al rilascio del Nulla Osta idraulico per l'attraversamento del fiume Mignone:

- nel considerare – unicamente rispetto alle proprie competenze – la possibilità di realizzazione delle due alternative progettuali (la prima con la rimozione del vecchio ponte sull'Aurelia, c.d. ponte-relitto, la seconda con il mantenimento del vecchio ponte in condizioni precarie e lo scavo fino a circa -0,60 m sotto al livello del mare dell'alveo fluviale) non considera più che
“... il ponte relitto ANAS, nelle immediate vicinanze, a valle dell'impalcato autostradale SAT, qualora fosse demolito, secondo la precedente prescrizione impartita, comporterebbe la necessità di una rivisitazione ed un aggiornamento del P.A.I. preesistente in quanto, operando idraulicamente come una “bocca tarata”, l'assenza delle sue strutture provocherebbe, a valle, un nuovo assetto idraulico con la necessità di un sopralzo arginale dell'opera di difesa idraulica passiva per un tratto di almeno km 4...”;

ma piuttosto ritiene che

“... la demolizione del vecchio ponte dell'Aurelia (c.d. ponte-relitto) rappresenterebbe l'intervento più efficace ai fini della salvaguardia dell'incolumità pubblica e privata”;

- ha comunque, nei vari pareri prodotti nell'arco degli anni, più volte ed insistentemente ribadito la necessità di rimuovere il vecchio ponte dell'Aurelia (c.d. ponte-relitto), e la non volontà di rimozione dello stesso ponte da parte di S.A.T. ha portato a due dinieghi del Nulla Osta idraulico (nota ARDiS prot. n. 343186 del 17/09/2013, e nota della Direzione Regionale Risorse Idriche, Difesa del Suolo e Rifiuti, Area Bacini Idrografici prot. n. 296768 del 12/06/2017 acquisite agli atti con prot. CTVA/896 del 11/03/2019);
- la modellazione idrogeologica presentata da S.A.T. p.a. mostra come tra le soluzioni analizzate quella che prevede la demolizione del vecchio ponte sull'Aurelia (c.d. ponte-relitto) permette nel caso della piena duecentennale franchi idrici al di sotto degli intradossi dei ponti di attraversamento del fiume Mignone che sono maggiormente cautelativi rispetto alla soluzione che prevede il mantenimento del ponte;
- considerato, altresì, che per tutti i valori significativamente distinti proposti nel tempo dalla Regione per valutare gli effetti della portata della piena duecentennale, e più sopra riportati, la soluzione con la rimozione del vecchio ponte sull'Aurelia (c.d. ponte-relitto) permette di ottenere margini di sicurezza più cautelativi in relazione ad eventi di piena duecentennale;
- in ogni caso, dato lo stato di precarietà del vecchio ponte dell'Aurelia (c.d. ponte-relitto), tale ponte non può ne potrà più essere utilizzato in sicurezza come “bocca tarata”, nè tanto meno come potenziale pista ciclabile o ponte pedonale.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right, some with dates like '21'.

VALUTATO, dalla documentazione agli atti, che la prescrizione della Commissione VIA-VAS, di cui al Parere ex Art. 9 DM 150/2007 n. 1860 del 01/09/2015, la quale:

- indicava la “*necessità di mantenere il vecchio ponte esistente per la sola ma importante funzione di regimazione e controllo idraulico al fine di non alterare la situazione in essere*” non può essere considerata tuttavia valida;
- chiedeva di utilizzare il vecchio ponte dell’Aurelia (c.d. ponte-relitto) per “... *la realizzazione di un percorso ciclopedonale da mettere a sistema con le previsioni progettuali di mobilità lenta sviluppate...*”, non è realisticamente possibile da realizzare in sicurezza ne ha, allo stato, ragione di essere;

PRESO ATTO del contenuto della nota S.A.T. p.a. del 18/02/2019, assunta agli atti con prot. n. CTVA-599 del 18-02-2019 e dei documenti ad essa allegati.

VALUTATO che le opere già eseguite e da eseguire nell’alveo del fiume Mignone secondo il progetto presentato da S.A.T. p.a. alla Direzione Regionale Risorse Idriche e Difesa del Suolo sono evidentemente più vaste e con impatto ambientale significativamente superiore a quelle indicate nei progetti preliminare ed esecutivo valutati da questa Commissione.

VALUTATO che sarebbe stato compito di S.A.T. p.a. informare tempestivamente il MATTM rispetto ai lavori che sarebbe andata ad eseguire nel fiume Mignone nell’ambito della realizzazione della viabilità complanare.

VALUTATO che il piano di gestione dei rifiuti ed utilizzo terre da scavo avrebbe dovuto essere sottoposto alle verifiche ambientali richieste dalla legge.

CONSIDERATO e VALUTATO che, qualora la Commissione VIA-VAS fosse stata messa pienamente a conoscenza dei pareri espressi negli anni dall’ARDiS e successivamente dalle Direzioni Regionali Risorse Idriche e Difesa del Suolo relativamente al fatto che il lasciare in essere il vecchio ponte dell’Aurelia (c.d. ponte-relitto) avrebbe comportato:

- importanti lavori di riadeguamento dell’alveo fluviale con scavi per portare il fondo di tale alveo al di sotto del livello del mare per una lunghezza superiore ai 300 m, prima e dopo la serie dei 5 ponti presenti (nella sequenza, da monte verso valle, ponte tubo, ponte A12, vecchio ponte-relitto, ponte complanare, ponte tubo),
- l’asportazione permanente di tutta la vegetazione ripariale,
- interventi con dragaggi in alveo a seguito di ogni evento di piena per la rimozione dei sedimenti, al fine di mantenere l’invarianza del profilo idraulico del fiume Mignone – interventi questi da eseguire potenzialmente in condizioni di alto rischio –,

essa sarebbe stata messa in condizioni di esprimere valutazioni complessive e prescrizioni diverse da quanto indicato nel Parere ex Art. 9 DM 150/2007 n. 1860 del 01/09/2015.

VALUTATO che:

- il creare un profilo di flusso in alveo sotto al livello del mare per una fascia di circa 300 m, genera una zona di sedimentazione che ridurrebbe il trasporto dei sedimenti al mare diminuendo quindi il ripascimento naturale dei sedimenti costieri con potenziale innesco o aumento dei fenomeni di erosione costiera;
- il dover dopo ogni piena rimuovere i sedimenti – sempre che sia ragionevolmente possibile entrare in alveo per escavarli in sicurezza prima dell’arrivo della piena successiva – comporta non solo un inutile intorbidamento e potenziale inquinamento delle acque ma anche una produzione di rifiuti che dovranno essere caratterizzati e portati a discarica con ulteriori e innecessari costi e impatti ambientali;
- la rimozione dei sedimenti con l’abbassando il profilo di equilibrio del fiume Mignone produrrà altresì una inopportuna erosione verso monte del naturale alveo fluviale;
- il dover regolarmente ripulire l’alveo fluviale dalla vegetazione ripariale, per permettere la non variazione della effettiva sezione di flusso dell’alveo durante le piene, comporta un continuo danno ambientale in

un'area di estrema sensibilità sia per le specie acquatiche che per gli insetti, anfibi, mammiferi ed uccelli che costituiscono la ricchissima biodiversità delle fasce ripariali lungo tutto il corso del fiume Mignone e del suo affluente Melledra, il quale viene interferito vicino alla sua confluenza con il Mignone;

- la demolizione del vecchio ponte dell'Aurelia (cosiddetto ponte-relitto) comporterebbe altresì:
 - la possibilità di una rinaturalizzazione dell'alveo fluviale secondo un profilo d'equilibrio il più vicino possibile a quello naturale,
 - una maggiore sicurezza intrinseca del sistema dei cinque ponti.

CONSIDERATO che le valutazioni espresse da questa Commissione VIA-VAS sono puramente di natura ambientale e rientrano nelle ipotesi progettuali indicate nel tempo dalla Direzione Regionale Risorse Idriche e Difesa del Suolo.

**La Commissione VIA-VAS ritiene
che gli interventi di adeguamento dell'alveo del fiume Mignone e del suo affluente Melledra
sono da considerare ambientalmente compatibili
con le seguenti prescrizioni:**

Prescrizione n. 1	
Macrofase	In corso d'opera
Fase	Fase di cantierizzazione
Ambito di applicazione	Realizzazione della viabilità complanare
Oggetto della prescrizione	Entro 60 giorni dalla notifica del presente parere, il Proponente dovrà presentare al MATTM, per l'approvazione, il progetto di riambientalizzazione, che preveda la piantumazione di vegetazione con specie autoctone, al fine di ricreare un'ambiente ripariale delle sponde del fiume Mignone nel tratto interessato dagli attraversamenti dell'autostrada A12 e della viabilità complanare, e che dovrà essere messo in opera prima della fine lavori. Lo stesso Proponente ha l'onere di presentare e ottenere l'approvazione ai fini idraulici dall'Autorità competente di tale progetto di riambientalizzazione.
Termine avvio Verifica di Attuazione	Prima del completamento lavori.
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	---

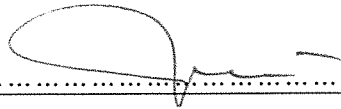
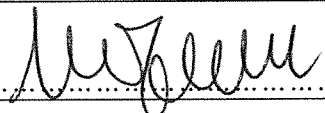
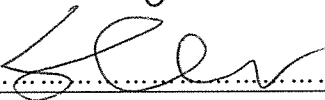
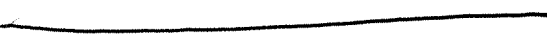
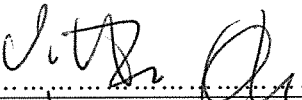
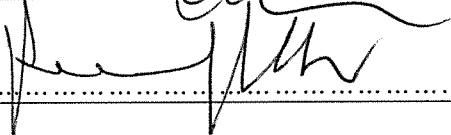

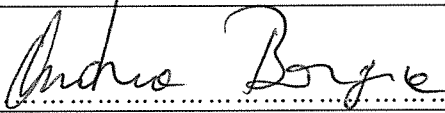
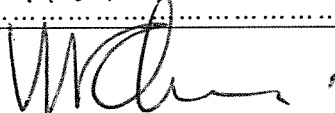
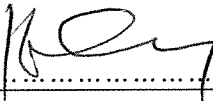
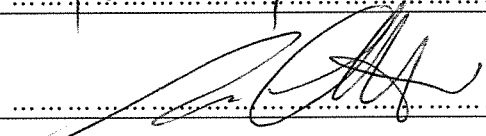
Prescrizione n. 2	
Macrofase	In corso d'opera
Fase	Fase di cantierizzazione
Ambito di applicazione	Realizzazione della viabilità complanare
Oggetto della prescrizione	Entro 60 giorni dalla notifica del presente parere dovrà essere presentato al MATTM, per l'approvazione, il progetto di demolizione del vecchio ponte dell'Aurelia (c.d. ponte-relitto), la cui esecuzione dovrà avere immediata successiva attuazione. Al riguardo il Proponente è tenuto a comunicare al MATTM date di inizio e fine lavori. Tale ponte dovrà essere demolito fino alla profondità di 1 m al di sotto della sezione di flusso del fiume Mignone, sezione quale definita congiuntamente alla Direzione Regionale Risorse Idriche e Difesa del

23

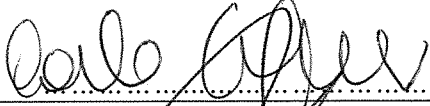


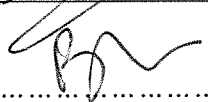
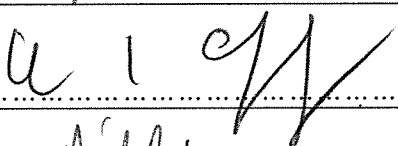

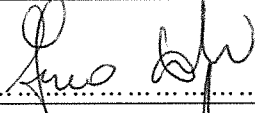
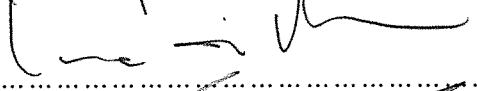
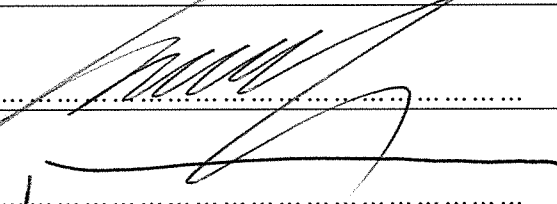
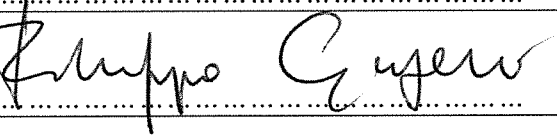
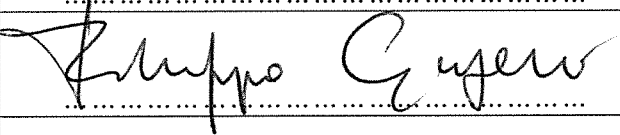
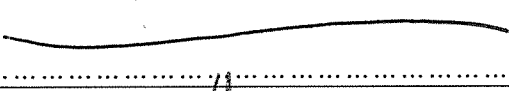
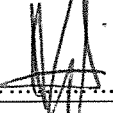
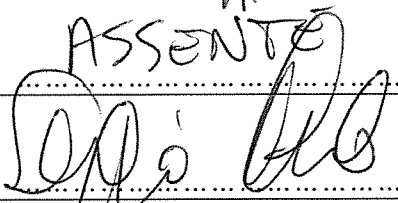
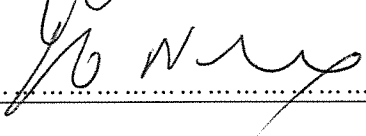
Prescrizione n. 2	
	<p>Suolo, al fine di:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) mantenere un adeguato franco libero al di sotto dei ponti autostradale e complanare per la piena duecentennale e 2) minimizzare, possibilmente eliminando, la necessità dello scavo in alveo al di sotto del livello di equilibrio naturale del fiume stesso. <p>In base alla sezione di alveo, come sopra individuata, dovrà altresì essere valutata dalla Direzione Regionale Risorse Idriche e Difesa del Suolo la possibilità ridurre ad un minimo le operazioni di manutenzione in alveo.</p>
Termine avvio Verifica di Attuazione	Prima dell'inizio dei lavori di demolizione del vecchio ponte dell'Aurelia (c.d. ponte-relitto).
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	Regione Lazio

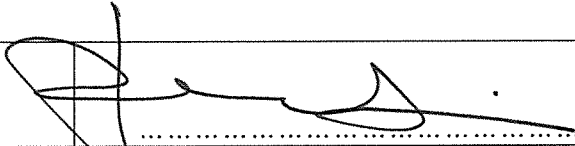
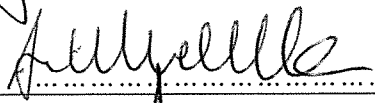
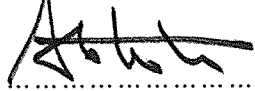
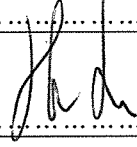
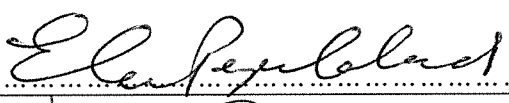

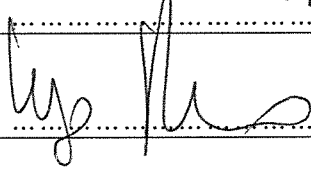
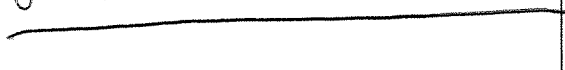
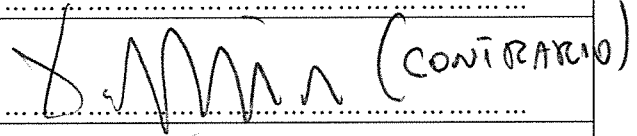

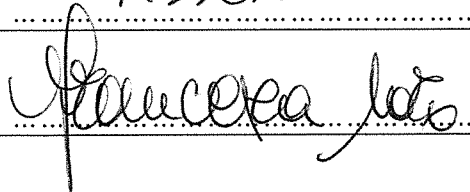
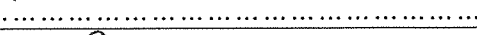
Prescrizione n. 3	
Macrofase	In corso d'opera
Fase	Fase di cantierizzazione
Ambito di applicazione	Realizzazione della viabilità complanare
Oggetto della prescrizione	Entro 60 giorni dalla notifica del presente parere, dovrà essere presentato al MATTM, per l'approvazione, il Piano di Utilizzo Terre e Rocce da Scavo di tutti i lavori eseguiti e da eseguire ai fini dell'approvazione dello stesso.
Termine avvio Verifica di Attuazione	Conclusione della demolizione del vecchio ponte dell'Aurelia (c.d. ponte-relitto).
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	Regione Lazio

Prescrizione n. 4	
Macrofase	In corso d'opera
Fase	Fase di cantierizzazione
Ambito di applicazione	Realizzazione della viabilità complanare
Oggetto della prescrizione	Entro 60 giorni dalla notifica del presente parere, dovrà essere presentato al MATTM, per l'approvazione, il piano di monitoraggio ambientale che dovrà essere riaggiornato ad includere, nelle fasi "in corso d'opera" e "post opera" la dismissione del vecchio ponte dell'Aurelia (c.d. ponte-relitto) e la riambientalizzazione delle sponde stesse del fiume Mignone.
Termine avvio Verifica di Attuazione	Prima dell'inizio lavori di demolizione del vecchio ponte dell'Aurelia (c.d. ponte-relitto).
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	---

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	ASSENTE
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	ASSENTE
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE




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	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	ASSENTE
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	

Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	 (CONTRARIO)
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	ASSENTE
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	R. Viviani (ASTENUTO)