



Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)

1. Titolo del progetto

INTERVENTO DI MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITA' DI ACCESSO AL CASELLO AUTOSTRADALE DI AULLA

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera c ____	__ strade extraurbane secondarie di competenza nazionale _____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adequamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente

La concessionaria autostradale Salt ha redatto un progetto avente ad oggetto la riorganizzazione stradale dei flussi di traffico in entrata ed uscita dal Casello Autostradale di Aulla (MS) posto lungo l'Autostrada A15 Parma – La Spezia, mediante la realizzazione di due rotonde, una in sostituzione di un preesistente incrocio a T senza occupazioni di ulteriori aree rispetto all'impronta dell'attuale incrocio, l'altra sulla SS 62 della Cisa, in ambito urbano, sfrutta il vecchio sedime ferroviario, ormai dismesso, per collegare direttamente la SS 62 per le provenienze da nord con l'Autostrada A15, evitando che il traffico diretto in autostrada percorra l'abitato di Aulla. Il progetto si completa con la riqualificazione funzionale di via Lunigiana, viabilità di collegamento esistente tra le due rotonde di progetto.

La presente lista di controllo, ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D.Lgs 152/2006, è stata redatta esclusivamente per la rotonda sulla SS 62 della Cisa in quanto la stessa ricade su una strada extraurbana secondaria di competenza nazionale.

Al riguardo, il Settore Valutazione Impatto Ambientale, Valutazione Ambientale Strategica Opere Pubbliche di Interesse Strategico Regionale della Direzione Ambiente ed Energia della Regione

Toscana, nell'ambito della procedura di localizzazione dell'opera pubblica ai sensi del DPR n. 383/1994, da atto che:

- La soluzione di connessione proposta tra la SS 62 della Cisa con Via Lunigiana- strada di tipo F1- attraverso la realizzazione di una rotatoria a 5 bracci situata sull'area di dismissione della vecchia ferrovia, costituisce variazione alle caratteristiche fisiche delle due strade esistenti in corrispondenza della loro intersezione, ma non rappresenta modifica al proprio funzionamento né che ne costituisce potenziamento.
- Il progetto di variante riguarda inoltre interventi connessi con le esigenze di sicurezza stradale attraverso la realizzazione di una ulteriore rotatoria a tre bracci, in sostituzione di una intersezione a raso del tipo a "T", prevista prima dello svincolo di collegamento diretto al casello autostradale, la rifunzionalizzazione di via Lunigiana e la conseguente riorganizzazione del traffico veicolare dell'intera area di intervento al fine di eliminare il passaggio di vetture e mezzi dal centro abitato di Aulla.
- La modifica prevista, rispetto alla configurazione infrastrutturale esistente, non è finalizzata all'incremento dei flussi di traffico ma alla messa in sicurezza ed a garantire la funzionalità delle due strade esistenti.
- Il progetto migliorerà le condizioni di sicurezza della circolazione ed abbrevierà il percorso viabile tra la SS62 della Cisa e l'autostrada a15.

La Regione sottolinea inoltre che gli interventi relativi a viabilità di tipo F "locale" (Via Lunigiana) non rientrano nel campo di applicazione della normativa in materia di VIA.

4. Localizzazione del progetto

Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8)

L'intervento ricade nel territorio comunale di Aulla in Provincia di Massa Carrara ed è localizzato in sponda sinistra idraulica del Fiume Magra, in una zona pianeggiante caratterizzata dalla presenza dalle aree artigianali/commerciali e dalle principali arterie infrastrutturali del territorio comunale di Aulla.

5. Caratteristiche del progetto

Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs. 105/2015).

Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).

Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).

Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.

Il progetto redatto da Salt per la riqualificazione del nodo autostradale di Aulla prevede, come detto, la realizzazione di due rotatorie, una in sostituzione di un preesistente incrocio a T senza ulteriori occupazioni di territorio in uscita dall'autostrada ed una seconda, **esclusivo oggetto della presente lista di controllo per la valutazione preliminare**, sulla SS 62 della Cisa che sfrutta l'impronta dell'attuale rilevato ferroviario ormai dismesso.

La rotatoria sulla SS 62 della Cisa è una rotatoria a cinque braccia con raggio esterno di 24.00 m, di tipo convenzionale, così come definita al capitolo 4.5.1 del DM 19.04.2006, ovvero rotatoria con diametro esterno compreso tra 40 e 50 m. L'andamento altimetrico è a livelletta orizzontale con quota di progetto pari a 64.20 m

Il progetto si completa con la formazione/riorganizzazione di percorsi ciclo pedonali nonché la creazione di aree a verde e aree di parcheggio a servizio delle attività commerciali/ residenziali presenti. Si prevede infatti un intervento di riqualificazione mediante la posa di arredo urbano coerente con quello previsto per le rotatorie, in grado di creare continuità con i percorsi pedonali mediante il completamento dei marciapiedi.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

Procedure

Autorità competente/ Atto / Data

<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input type="checkbox"/> avvio del procedimento di localizzazione dell'opera pubblica ai sensi del DPR n. 383/1994 relativamente al progetto in oggetto, ricadente nel Comune di Aulla, in Provincia di Massa Carrara; _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti internazionali <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area di intervento è in prossimità della sponda sinistra del fiume Magra
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti nell'intorno di 15 km
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti nell'intorno di 15 km
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il Parco Appennino Tosco-Emiliano dista oltre 15 km in linea d'area dalla zona di intervento. Il Parco regionale delle Alpi Apuane dista circa 7 km in linea d'area dalla zona di intervento. Nell'ambito dei siti Rete Natura 2000 la Zona Speciale di Conservazione Monte Borla - Rocca di Tenerano dista oltre 15 km dalla zona di intervento. Il Parco del Magra e del Vara dista circa 8 km in linea d'area dalla zona di intervento.
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono localizzate in un raggio di 15 km dall'area di progetto

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'intervento ricade all'interno dell'abitato di Aulla, in zona periferica non caratterizzata da forte densità demografica.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La rotatoria sulla SS 62 oggetto della presente verifica non ricade all'interno di aree caratterizzate da importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica L'intervento diventa occasione per la riqualificazione del sito.
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono localizzate in un raggio di 15 km dall'area di progetto
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Nel territorio comunale di Aulla non sono presenti siti SIN
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non è soggetta a vincolo idrogeologico. La zona più vicina in cui insiste tale vincolo dista circa 500 m dalla zona di intervento.

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'intervento ricade all'interno di aree classificate a rischio medio-basso con parziale rischio inondazione per TR=200. L'intervento in oggetto non modificando le superfici impermeabili e le quota dell'attuale viabilità non peggiora le condizioni dello stato di fatto
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il comune di Aulla è classificato zona sismica 2
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'intervento riguarda riassetto di viabilità/incroci esistenti

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<i>Descrizione:</i> La rotatoria oggetto di verifica oltre ad insistere sulla SS 62 della Cisa insiste anche su un rilevato ferroviario dismesso.		<i>Perché:</i> No, in quanto le opere di progetto si prefiggono l'obiettivo di riqualificare zone degradate	

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/?</i> <i>Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i> <i>Si/No/? – Perché?</i>	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> <i>Per la costruzione delle opere in progetto è necessario l'utilizzo di materiali tipici dell'edilizia e di energia</i>		<i>Perché:</i> <i>La rotatoria sulla SS 62 insisterà su aree già adibite ad uso infrastrutturale riqualificandole.</i>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> <i>la realizzazione della rotatoria Sulla SS 62 non comporta particolari danni all'ambiente e alla salute umana</i>		<i>Perché:</i> <i>La realizzazione della rotatoria non comporta l'utilizzo di sostanze nocive</i>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: Per le lavorazioni non si produrranno rifiuti solidi salvo quelli derivanti dalla movimentazione delle terre da scavo e dalla demolizione della pavimentazione stradale esistente che verranno in ogni caso trattati secondo le modalità previste dalle norme.</i>		<i>Perché:</i> <i>Non viene prodotto alcun rifiuto aggiuntivo rispetto a quello della demolizione della pavimentazione stradale esistente e dalla dismissione del rilevato ferroviario interferente con il sedime della rotatoria sulla SS 62 che sarà smaltito secondo le norme</i>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/?</i> <i>Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i> <i>Si/No/? – Perché?</i>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> <i>l'intervento in oggetto non prevede emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera rispetto allo stato di fatto</i>		<i>Perché:</i> <i>Il decongestionamento del traffico conseguente alla realizzazione del progetto porterà ad una diminuzione di emissione di inquinanti</i>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> <i>Rumori e vibrazioni saranno prodotte in forma limitata durante le fasi di costruzione delle opere di progetto</i>		<i>Perché:</i> <i>La fluidificazione del traffico comporterà un miglioramento della pressione sonora e delle emissioni atmosferiche di inquinanti prodotte da traffico veicolare rispetto allo stato di fatto</i>	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: non sono previste la realizzazione di opere di fondazione che potrebbero comportare il rilascio di inquinanti</i>		<i>Perché:</i> <i>non modifica in modo sostanziale lo stato di fatto della struttura stradale e delle opere esistenti.</i>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<i>Descrizione:</i> <i>in fase di costruzione, trattandosi di cantiere stradale, è prevista l'ottemperanza a quanto disposto dal D.Lgs. 81/2008, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, e dal D.L. 22/01/2019, relativo alla segnaletica stradale per attività lavorative svolte in presenza di traffico veicolare.</i>		<i>Perché:</i> <i>Non si hanno modifiche sostanziali rispetto allo stato di fatto</i>	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> <i>La rotatoria sulla SS 62 non ricade all'interno della fascia di rispetto del fiume Magra</i>		<i>Perché:</i> <i>L'area di intervento è limitata e ricompresa in un contesto urbano già infrastrutturato</i>	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> <i>Il corso del fiume Magra, la cui fascia di rispetto è limitrofa alla rotatoria oggetto di verifica, è definito corridoio ecologico da riqualificare.</i>		<i>Perché:</i> <i>Il progetto non compromette i caratteri morfologici, idrodinamici ed ecosistemici del corpo idrico intervenendo in un contesto già antropizzato</i>	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> <i>Parte del progetto complessivo ricade in aree di rispetto del fiume Magra senza interessarlo direttamente. La rotatoria oggetto di verifica è esterna alla fascia di rispetto del fiume Magra</i>		<i>Perché:</i> <i>L'intervento non modifica in modo sostanziale lo stato di fatto limitandosi a riqualificare il contesto urbano di riferimento.</i>	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> <i>Gli interventi si inseriscono in un contesto urbano antropizzato</i>		<i>Perché:</i> <i>il progetto si pone l'obiettivo di decongestionare il traffico veicolare da e per l'autostrada sull'abitato di Aulla</i>	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<i>Descrizione:</i> Trattasi di zona periferica di scorrimento a ridosso di due infrastrutture viarie importanti quali la Autostrada A15 della Cisa e la SS 62 della Cisa.		<i>Perché:</i> La rimozione di parte del sedime ferroviario caratterizzato da rilevati di notevole altezza eliminerà una barriera fisica di divisione dell'abitato di Aulla	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Trattandosi di interventi su viabilità esistenti in contesti urbani antropizzati, non vi sarà perdita di suolo non antropizzato.		<i>Perché</i> Il progetto in particolare della rotatoria sulla ss 62 della Cisa è finalizzato a riqualificare aree degradate:	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Gli interventi di progetto sono previsti dallo strumento urbanistico di Aulla		<i>Perché:</i> L'opera in progetto non interferisce con l'uso del suolo del contesto di riferimento.	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> <i>Le opere di progetto ricadono in un contesto urbano con l'obiettivo di riqualificarlo e di fluidificarne la pressione veicolare</i>		<i>Perché:</i> <i>La realizzazione di marciapiedi e di percorsi ciclopedonali nonché la regolarizzazione della sosta in prossimità delle attività commerciali modifica il contesto urbano e sociale dell'intorno</i>	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> <i>Il progetto si inserisce in un contesto di periferie urbana, nelle cui vicinanze sono presenti luoghi di culto, strutture ricreative e collettive</i>		<i>Perché:</i> <i>La riqualificazione del contesto con la creazione di spazi verdi e percorsi ciclopedonali, nonché la rimozione della barriera infrastrutturale della ferrovia modificherà, migliorandolo, il contesto urbano nell'intorno dell'area di progetto</i>	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> <i>No, trattasi di contesto urbano antropizzato</i>		<i>Perché:</i> <i>Il contesto è antropizzato ed ampiamente infrastrutturato e pertanto non modifica sostanzialmente l'utilizzo del suolo e degli elementi naturali che su di esso insistono.</i>	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> <i>No, dalle informazioni che è stato possibile reperire non emergono particolari criticità nell'area di progetto</i>		<i>Perché:</i> <i>L'intervento non modifica in tal senso lo stato di fatto</i>
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<i>Descrizione:</i> <i>la zona di intervento è classificata a sismicità di livello 2 ed è interessata dagli interventi è parzialmente soggetta a fenomeni di allagamento con tempo di ritorno pari a 200 anni</i>		<i>Perché:</i> <i>Gli interventi di progetto non modificando l'altimetria delle attuali infrastrutture stradali e non incrementando l'impermeabilità dei suoli non comportano problematiche ambientali aggiuntive rispetto allo stato di fatto.</i>
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<i>Descrizione:</i> <i>Non risulta</i>		<i>Perché:</i> <i>L'opera risulta essere pianificata a livello comunale</i>
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<i>Descrizione:</i> <i>no</i>		<i>Perché:</i> <i>L'area di intervento è molto distante dal confine</i>

10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
02	Relazione Tecnica illustrativa dell'iter procedurale e della proposta progettuale in recepimento delle richieste di modifica	-	AVAC PD GEN 02__Rev01
06	Assetto infrastrutturale stato di progetto su ortofotopiano	1:1000	AVAC PD GEN 06__Rev01
08	Planimetria, sezione tipo rotatoria e particolari costruttivi	varie	AVAC PD GEN 08__Rev01
12	Planimetria stato di fatto con indicazione dei punti di vista fotografici Tav. 3/3	1:250	AVAC PD SDF 01 03
18	Planimetria di raffronto tra lo stato di fatto ed il progetto tav3 di 3	1:250	AVAC PD INF 03 03__Rev01

Il/La dichiarante

DIRETTORE TECNICO

ING. DANIELE BUSELLI

(documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.

PROGETTO N° TA-A17002-D

AUTOSTRADE SESTRI LEVANTE – LIVORNO
con diramazione Viareggio – Lucca e Fornola – La Spezia

AUTOCAMIONALE DELLA CISA

Parma – La Spezia con prolungamento fino a Nogarole Rocca

TRONCO AUTOCISA

ADEGUAMENTO VIABILITA' DI ADDUZIONE AL CASELLO DI AULLA

INTERVENTO DI MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITA' DI ACCESSO AL CASELLO AUTOSTRADALE DI AULLA

PROGETTO DEFINITIVO

REDATTO IN RECEPIMENTO DELLE RICHIESTE FORMULATE DAL COMUNE DI AULLA
NEL TAVOLO TECNICO TENUTOSI NEI MESI DI FEBBRAIO-MARZO 2020

PROGETTAZIONE:

CONSULENZA PROGETTAZIONE:

EM./RE.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO
1	Marzo 2020	Revisione per recepimento modifiche richieste dal Comune di Aulla	E.B.	G.F.	G.F.
0	Dicembre 2017	Emissione	E.B./E.D.	G.F.	G.F.

AMBITO GENERALE RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

CODICE IDENTIFICATIVO: AVAC.PD.GEN.02

C.U.P. G61B15000510005

Scala: -

Società Autostrada Ligure Toscana p.a.
Tronco Ligure Toscano e Tronco Autocisa
Il Progettista
Dott. Ing. Giuseppe Fratino
O.I. Provincia di Parma n°2879A

Società Autostrada Ligure Toscana p.a.
Tronco Ligure Toscano e Tronco Autocisa
Direttore Tecnico
Dott. Ing. Daniele Buselli

Società Autostrada Ligure Toscana p.a.
Tronco Ligure Toscano e Tronco Autocisa
Amministratore Delegato
Dott. Ing. Claudio Vezzosi

**LA PRESENTE RELAZIONE DESCRIVE L'ITER PROCEDURALE IN
RECEPIMENTO DELLE RICHIESTE DI MODIFICA EMERSE IN SEDE DI
ISTRUTTORIA.**

**SI SPECIFICA CHE OGGETTO DEL CONTROLLO PER LA
VALUTAZIONE PRELIMINARE AI SENSI DELL'ART. 6, COMMA 9 DEL
D.Lgs. 152/2006 E' ESCLUSIVAMENTE LA ROTATORIA SULLA SS 62 IN
QUANTO STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA DI COMPETENZA
NAZIONALE**

INDICE

1.	INTRODUZIONE.....	3
2.	ITER APPROVATIVO.....	4
2.1.	IL PROGETTO PRELIMINARE.....	4
2.2.	IL PROGETTO DEFINITIVO REDATTO NEL 2015.....	5
2.3.	LA RIELABORAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO DATATO 2018.....	5
2.4.	LA RICHIESTA DI AVVIO PROCEDIMENTO DPR 18 APRILE 1994 n° 383 – EX ART. 81 DPR 616 5	
2.5.	LE NOTE ED I PARERI PERVENUTI ALLA REGIONE TOSCANA NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA AI SENSI DEL DPR 383.....	6
2.6.	LE OSSERVAZIONI PERVENUTE ALLA CONCESSIONARIA DAI PRIVATI NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA ESPROPRIATIVA AI SENSI DELLA 241/90.....	8
2.7.	GLI INCONTRI TECNICI CON IL COMUNE DI AULLA NEI MESI DI FEBBRAIO-MARZO 2020.....	9
3.	DESCRIZIONE DELLE PRINCIPALI MODIFICHE APPORTATE AL PROGETTO DEFINITIVO RICHIESTE DAL COMUNE DI AULLA.....	10
3.1.	LA ROTATORIA RA IN PROSSIMITA' DEL CASELLO AUTOSTRADALE.....	11
3.2.	LA ROTATORIA B SULLA EX SS 62 DELLA CISA.....	15
3.3.	LA RIQUALIFICAZIONE DI VIA LUNIGIANA NEL TRATTO COMPRESO TRA LA ROTATORIA RA E LA ROTATORIA RB.....	20
4.	ESPROPRI.....	21
5.	CRONOPROGRAMMA.....	22

1. INTRODUZIONE

Il progetto degli interventi di miglioramento della viabilità di accesso al casello autostradale di Aulla, sviluppato dalla Società Autocamionale della Cisa S.p.A. (Concessionaria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie autostradali “SVCA” (subentrato ad A.N.A.S. S.p.A., ai sensi del combinato disposto dell’art. 11, comma 5, del D.L. 216/2011 e dell’art. 36, comma 4, del D.L. 98/2011) per la costruzione e l’esercizio dell’autostrada della Cisa A15 Parma – La Spezia con prolungamento per Mantova (Nogarole Rocca), giusta convenzione del 03/03/2010 divenuta efficace in data 12/11/2010), riguarda la riorganizzazione del sistema di viabilità del nodo urbanizzato di Aulla (MS), costituendo una connessione diretta alla ex SS 62 della Cisa funzionale al miglioramento diretto dell’accessibilità dell’Autostrada A15, tramite il casello di Aulla.

La presente relazione nonché gli elaborati in essa richiamati, intendono fornire evidenza delle modifiche richieste sia dal Comune di Aulla che da privati sul Progetto Definitivo trasmesso dalla Società proponente in data 22/01/2018 con nota n° 449 e validato tecnicamente dal MIT con nota prot n° 0008520 del 01/04/2019.

Di seguito, per maggior chiarezza, verranno ripresi tutti gli argomenti oggetto di modifiche, omettendo di sviluppare gli aspetti tecnici e le tematiche che per effetto delle modifiche di cui sopra, non hanno subito variazioni rispetto al Progetto Definitivo.

Pertanto, per le parti trattate, gli elaborati del presente proposta di aggiornamento del Progetto Definitivo annullano e sostituiscono la documentazione progettuale precedentemente predisposta.

2. ITER APPROVATIVO

2.1. IL PROGETTO PRELIMINARE

Una prima proposta di fattibilità delle opere atte a migliorare la viabilità di accesso al casello autostradale di Aulla, è stata presentata da Autocamionale della Cisa S.p.A. al Comune di Aulla in data 14.12.2011, con specifica richiesta di osservazioni tecnico-urbanistiche interlocutorie al fine di favorire, per quanto possibile, l'individuazione di uno schema viario ottimale per il contesto urbano. Successivamente si sono svolti diversi incontri di carattere tecnico, che hanno consentito una migliore definizione del progetto preliminare, successivamente trasmesso al Comune in data 21.06.2012.

Il Comune, in data 12.11.2012, ha condiviso la soluzione progettuale preliminare trasmessa e ha indetto una Conferenza dei Servizi fissata per il giorno 9.01.2013. La Regione Toscana, in tale sede, ha evidenziato che per l'approvazione dell'intervento fosse necessario adottare le procedure previste per gli interventi di interesse statale, normate dall'ex art 81 del DPR 616/77, poiché l'intervento si configurava come opere funzionali al miglioramento della connessione tra l'A15 e la ex SS 62 della Cisa, interessando inoltre anche il vecchio tracciato ferroviario della Pontremolese, ovvero la Regione ha evidenziato la necessità di attivazione della procedura di intesa Stato-Regione sulla successiva fase progettuale ovvero sul Progetto Definitivo, per la localizzazione urbanistica dell'opera e per le valutazioni necessarie ai fini dell'inserimento nel PIT, anche alla luce degli adempimenti per il diverso utilizzo del sedime ferroviario.

Di fatto, come si legge nella nota di accompagnamento, la Regione non rilevava osservazioni di tipo funzionale, mentre per quanto riguardava la compatibilità con il PIT segnalava che *“i tracciati ferroviari di interesse nazionale e regionale dimessi possono essere destinati dagli strumenti di pianificazione territoriale prioritariamente alla realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie. Qualora sia verificata, attraverso specifico studio di fattibilità, l'impossibilità, è possibile procedere ad altra destinazione, mediante accordo di pianificazione ex articolo 21 della L.R. 21/2005, purchè comunque funzionale alla mobilità pubblica”*, per cui una volta espletate le verifiche previste dalla suddetta norma, per gli aspetti infrastrutturali l'intervento è da considerarsi compatibile con il PIT.

La proposta di investimento, opportunamente aggiornata secondo le indicazioni degli Enti territoriali, è stata prima inserita, nei tempi di Legge, nella proposta di Piano Finanziario 2014-2018, sottoposta al vaglio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e successivamente, sulla base delle suddette indicazioni, è stata sviluppata e completata dalla Concessionaria sotto forma di Progetto Definitivo.

2.2. IL PROGETTO DEFINITIVO REDATTO NEL 2015

Come anticipato, Autocamionale della Cisa S.p.A. ha elaborato il Progetto Definitivo che è stato trasmesso con nota prot. n° 3321 in data 03/11/2015, al Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali (MIT SVCA) al fine di ottenerne la Validazione Tecnica ai fini dell'espletamento delle procedure previste dall'ex art. 81 del DPR 616/1977 e s.m.i..

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota 6893 del 03/11/2016 ha restituito al concessionario il progetto non condividendo la soluzione progettuale proposta in quanto, nello specifico, le due rotatorie sulla SS 62 della Cisa sono *“sostanzialmente contigue, essendo troppo breve il tratto di appena 35 m che le separa. Le due intersezioni si configurano pertanto come un unico nodo, con una molteplicità di manovre consentite e di possibili punti di conflitto tali da pregiudicare la funzionalità complessiva dell'intersezione di progetto, con possibili fenomeni di congestionamento del traffico e conseguenti ripercussioni sulla viabilità circostante.”*

Si invitava pertanto la Concessionaria a valutare configurazioni planimetriche alternative della viabilità di progetto da sottoporre preventivamente al MIT.

2.3. LA RIELABORAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO DATATO 2018

Autocamionale della Cisa S.p.A. preso atto della richiesta del MIT di “valutare configurazioni planimetriche alternative”, a seguito di alcuni incontri tecnici con il Concedente, ha elaborato una soluzione alternativa che rendeva di fatto unica la rotatoria sulla SS 62 della Cisa

Tale soluzione progettuale è stata trasmessa al Mit in data 22/01/2018 con nota n° 449.

Il Mit, nelle more della conclusione dell'approvazione del Piano finanziario, con nota prot n° 0008520 del 01/04/2019 ha espresso il proprio parere favorevole, rilasciando la propria validazione tecnica, ai soli fini dell'ottenimento del Decreto di conformità urbanistica, ai sensi del DPR n° 383/94.

2.4. LA RICHIESTA DI AVVIO PROCEDIMENTO DPR 18 APRILE 1994 n° 383 – EX ART. 81 DPR 616

Ottenuta la validazione tecnica, la Concessionaria con nota U/5525/2019 del 18/06/2019 ha richiesto al Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti e per coscienza a tutti gli enti partecipi alla Conferenza dei Servizi, l'avvio del procedimento di localizzazione dell'opera pubblica ai sensi del DPR n. 383/1994 relativamente al progetto in oggetto, ricadente nel Comune di Aulla, in Provincia di Massa Carrara.

In tale nota si specificava inoltre che l'intervento è previsto in totale autofinanziamento da parte della Concessionaria e che con provvedimento SVCA-DGVCA prot. U.0012656 - del 22/05/2019 la Concessionaria è stata delegata, ai sensi dell'art. 6 comma 8 del DPR n. 327/2001 e s.m.i., a svolgere tutte le attività prodromiche e strumentali del procedimento espropriativo per i lavori in progetto previste dagli artt.

11, 15 e 16 del medesimo DPR, nonché allo svolgimento degli adempimenti previsti dalla legge 7 agosto 1990 n. 241.

Il Ministero delle Infrastrutture e Trsporti con nota prot. n° 16907 del 17 ottobre 2019, su richiesta della Concessionaria, ha attivato la procedura di cui al DPR 383 e s.m.i. e conseguentemente la Regione Toscana ha richiesto formalmente alle varie amministrazioni competente di attivare le istruttorie ed assumere gli atti di rispettiva competenza inerenti il progetto entro il 26 novembre 2019.

2.5. LE NOTE ED I PARERI PERVENUTI ALLA REGIONE TOSCANA NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA AI SENSI DEL DPR 383

Il **Comune di Aulla**, nell'ambito dell'attivazione del procedimento di accertamento di conformità urbanistica, con nota del 9 dicembre 2019, esprime parere favorevole al progetto definitivo della rotatoria Ra di accesso al casello autostradale di Aulla, mentre *“per la rotatoria “RB” sulla 62 della Cisa è confermata la volontà dell'amministrazione nella realizzazione dell'opera, richiedendo però, prima dell'attivazione dell'iter di variante urbanistica, un approfondimento tecnico circa una modesta traslazione, in modo da migliorare la sicurezza e lo scorrimento del traffico veicolare, molto intenso in quella zona”*.

Il **Settore Archeologia** della Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Lucca e Massa Carrara, con specifica nota inviata alla regione Toscana, considerato il patrimonio archeologico presente nella zona e preso atto che nell'area oggetto dell'intervento il sedime si presenta già fortemente rimaneggiato a causa del precedente tracciato stradale e del vecchio tracciato ferroviario rilascia proprio Parere Favorevole alla realizzazione del progetto, ricordando che qualora durante i lavori si verificassero rinvenimenti di interesse archeologico ai sensi di legge occorre sospendere i lavori, avvertire entro 24 ore quanti di competenza e provvedere alla conservazione temporanea dei beni rinvenuti.

La **Provincia di Massa Carrara** con nota del 03/12/2019 prot. n° 0449288 comunica che il progetto definitivo non presenta in generale elementi di incompatibilità con il P.T.C.P. e, in particolare, l'intervento denominato “Rotatoria RA di accesso al casello di Aulla” risulta in linea con gli obiettivi e le prescrizioni dello stesso strumento di pianificazione provinciale, attestandone la coerenza.

Il **Settore Genio Civile Toscana Nord** della Direzione Difesa del Suolo e Protezione Civile della Regione Toscana con nota n° 1795 chiarisce che la realizzazione delle due rotatorie non interferisce con il reticolo idraulico di cui alla LR 79/2012 e che pertanto il Settore non ravvede competenze in merito ai sensi della LR 80/2015.

Il **Settore Sismica** di Massa della Direzione Ambiente e Energia della Regione Toscana con specifica nota interna chiarisce che sottopone a controllo/autorizzazione esclusivamente i progetti strutturali di livello Esecutivo, e pertanto non quelli definitivi quale quello oggetto di procedura. Chiarisce inoltre che le attività di vigilanza e controllo per la sicurezza sismica sulle strade e autostrade sono svolte dalle competenti amministrazioni statali e pertanto non si applicano gli articoli 167,168,169 e 170 della LR 65/2014. Qualora invece le suddette opere rientrino tra quelle da sottoporre a preavviso ai sensi degli art 93 e 94 del DPR

380/2001, prima dell'inizio dei lavori è necessario il preventivo deposito o autorizzazione del progetto presso quest'ufficio.

Il **Settore Valutazione Impatto Ambientale**, Valutazione Ambientale Strategica Opere Pubbliche di Interesse Strategico Regionale della Direzione Ambiente ed Energia della Regione Toscana, con propria nota interna, da atto che:

- La soluzione di connessione proposta tra la SS 62 della Cisa con Via Lunigiana- strada di tipo F1- attraverso la realizzazione di una rotatoria a 5 bracci situata sull'area di dismissione della vecchia ferrovia, costituisce variazione alle caratteristiche fisiche delle due strade esistenti in corrispondenza della loro intersezione, ma non rappresenta modifica al proprio funzionamento né che ne costituisce potenziamento.
- Il progetto di variante riguarda inoltre interventi connessi con le esigenze di sicurezza stradale attraverso la realizzazione di una ulteriore rotatoria a tre bracci, in sostituzione di una intersezione a raso del tipo a "T", prevista prima dello svincolo di collegamento diretto al casello autostradale, la rifunzionalizzazione di via Lunigiana e la conseguente riorganizzazione del traffico veicolare dell'intera area di intervento al fine di eliminare il passaggio di vetture e mezzi dal centro abitato di Aulla.
- La modifica prevista, rispetto alla configurazione infrastrutturale esistente, non è finalizzata all'incremento dei flussi di traffico ma alla messa in sicurezza ed a garantire la funzionalità delle due strade esistenti.
- Il progetto migliorerà le condizioni di sicurezza della circolazione ed abbrevierà il percorso viabile tra la SS62 della Cisa e l'autostrada a15.

Sottolinea inoltre che gli interventi relativi a viabilità di tipo F "locale" (Via Lunigiana) non rientrano nel campo di applicazione della normativa in materia di VIA. Per quanto riguarda gli interventi consistenti nella costruzione di una rotatoria sulla SS 62 della Cisa segnala che trattasi di strada extraurbana secondaria di interesse statale che esula dalle competenze in materia di VIA del Settore.

Il **Settore "Tutela della natura e del mare"** della Direzione Ambiente ed Energia della Regione Toscana con propria nota interna, sottolinea che il progetto prevede alcuni interventi di mitigazione ambientale al fine di ridurre l'impatto ambientale dovuto all'infrastruttura tra cui opere a verde, alberature, siepi e, a seguito della dismissione della strada ferrata, l'installazione di una pista ciclabile in quota. Specifica inoltre che ai sensi dell'art. 88 della LR 30/2015 l'opera in oggetto non è ubicata all'interno né nelle vicinanze di siti della Rete Natura 2000, né di aree protette. L'intervento, localizzato in sponda sinistra idraulica del fiume Magra, risulta in adiacenza all'ANPIL APMS02 Fiume Magra in Lunigiana della superficie di 364 ha, ricadenti nei comuni di Podenzana, Licciana Nardi, Villafranca in Lunigiana, Mulazzo, Tresana ed Aulla. Su tale Area Naturale Protetta di Interesse Locale (ANPIL) sono in corso le verifiche regionali ai sensi della LR 30/2015.

In relazione all'individuazione di eventuali effetti negativi determinati dal progetto sulla coerenza rispetto alla rete ecologica, ai sensi dell'art. 75 della LR 30/2015, riscontra che gli interventi di progetto ricadono

in area urbanizzata, in prossimità del Fiume Magra che nel tratto in oggetto costituisce un corridoio ecologico fluviale da riqualificare, all'interno di un'area critica per processi di artificializzazione.

La nota si conclude, vista la distanza dai Siti Natura 2000, con l'escluderne interferenze reputando non necessaria la presentazione di uno studio di incidenza ambientale. Per quanto attiene l'ANPIL, dal momento che qualsiasi infrastruttura lineare non sopraelevata determina una frammentazione del territorio, sottolinea la necessità di prevedere appositi passaggi per la fauna di piccola/media taglia e, al contempo, mettere in atto misure al fine di impedire l'accesso degli animali in carreggiata. La nota dà inoltre indicazioni sulle specie autoctone da mettere a dimora nell'ambito della progettazione delle opere a verde, preferendo un uso misto delle specie ad impianti monospecie.

Il **Comando Marittimo Nord** Ufficio Demanio Infrastrutture con nota del 10/01/2020 esaminata la documentazione rilasciava proprio nulla osta ai fini militari non ravvisando impedimenti o contrasti con gli interessi della Marina Militare

L'**ARPAT** – Settore Via/Vas con nota n° 0438690 del 26 novembre 2019, esaminata la documentazione, *“ritiene che per un'adeguata analisi dei potenziali impatti ambientali sia necessario che il proponente presenti integrazioni in merito alla gestione dei materiali di scavo e all'ambiente idrico, mentre per le altre matrici ambientali di competenza gli impatti potranno essere mitigati impartendo adeguate prescrizioni”*.

Nello specifico, lo scrivente proponente si riserva di elaborare tali integrazioni a seguito della definizione della soluzione progettuale oggetto della presente relazione. Le richieste di integrazioni derivano dalla definizione dei volumi di scavo derivanti dalla rimozione del rilevato ferroviario, la cui entità è condizionata dalla definizione della posizione della rotatoria Rb. Per quanto attiene gli impatti sull'ambiente idrico si vuole sin d'ora sottolineare che trattasi di intervento di ricucitura in un contesto urbano, pertanto la progettazione è stata fortemente improntata alla conversione di aree degradate in aree ad uso urbano, in tale logica vanno lette le attenzioni poste ai percorsi ciclo pedonali, alle aree a verde e alle aree pavimentate quali occasione per accogliere eventuali dehor a servizio delle attività di caffetteria/ristorazione presenti.

Il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, in risposta alla nota della Regione Toscana n° 475704 del 20/12/2019 con la quale venivano inoltre trasmessi i pareri pervenuti alla Regione Toscana dai vari enti nell'ambito del procedimento ai sensi del DPR 383 e s.m.i., invitava la Concessionaria a procedere all'esame/valutazione dei contributi trasmessi dalla Regione Toscana, ed in particolare della nota ARPAT n° 0438690 del 26 novembre 2019, al fine della predisposizione di eventuale documentazione integrativa rispetto al progetto trasmesso in fase di avvio del procedimento.

2.6. LE OSSERVAZIONI PERVENUTE ALLA CONCESSIONARIA DAI PRIVATI NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA ESPROPRIATIVA AI SENSI DELLA 241/90

La società Eurospin Tirrenica S.p.a., proprietaria di un esercizio commerciale recentemente edificato in corrispondenza dell'innesto tra via Pioli e la SS 62 della Cisa, con nota ns prot. n° 21699 el 19/08/2019 evidenziava che la rotatoria Rb ed in particolare il braccio di innesto di Via Pioli comportava una modifica

dell'attuale innesto a T tra via Pioli e la SS 62 della Cisa che occupava parte della loro particella F17 Mapp. 1797 sub.1 della consistenza di mq 335 attualmente utilizzata in parte a verde e per la residua quota a parcheggio a servizio dell'attività commerciale ivi presente. Rappresentava pertanto che tale esproprio avrebbe comportato un danno economico derivante dalla perdita dell'area con conseguente perdita di oltre 20 posti auto, alla riprogettazione e successiva realizzazione dell'accesso al punto vendita, allo spostamento della parte impiantistica relativa alla protezione incendi attualmente ubicata proprio sotto l'area da voi prevista in esproprio.

La nota si chiudeva con la richiesta di riprogettare l'opera affinché la sua realizzazione non interessi le sue aree di proprietà.

2.7. GLI INCONTRI TECNICI CON IL COMUNE DI AULLA NEI MESI DI FEBBRAIO-MARZO 2020.

A seguito delle osservazioni pervenute da parte dai vari Enti e soprattutto a seguito della richiesta sia del Comune di Aulla di valutare una possibile traslazione della rotatoria Rb sulla SS 62 così come richiesta nella loro nota del 9/12/2019, e sia dei privati interessati dalle procedure di esproprio tra cui soprattutto quella della Società Eurospin Tirrenica, il Comune di Aulla ha richiesto, con nota del 20/01/2020, di attivare incontri tecnici atti ad elaborare possibili soluzioni che superassero le problematiche emerse.

A conclusione dei vari tavoli tecnici, Autocamionale della Cisa di concerto con l'amministrazione comunale ha predisposto una soluzione tecnica contenente una modifica progettuale della sola rotatoria Rb sulla SS 62 della Cisa in accoglimento delle osservazioni espresse sia dal Comune nell'ambito dei suddetti incontri tecnici, nonché conseguenti all'accoglimento delle osservazioni dei privati interessati dalle procedure di esproprio in particolare quella di non interferire con parcheggi ed impianti a servizio dell'attività commerciale gestita da Eurospin Tirrenica S.p.A.. Ne è scaturita una proposta progettuale che verrà meglio descritta nei successivi capitoli.

3. DESCRIZIONE DELLE PRINCIPALI MODIFICHE APPORTATE AL PROGETTO DEFINITIVO RICHIESTE DAL COMUNE DI AULLA

Come anticipato e come si evince dal seguente stralcio planimetrico, la principale modifica occorsa al progetto definitivo presentato in sede di CDS per effetto sia delle richieste dei privati interessati dalle procedure espropriative e sia delle richieste del Comune di Aulla riguardano la posizione e conseguentemente la dimensione della rotatoria Rb sulla ex SS 62 della Cisa che risulta traslata a sud, verso l'abitato di Aulla, e caratterizzata da un raggio poco minore rispetto alla soluzione iniziale nella nuova ipotesi progettuale mentre la rotatoria Ra, in prossimità del casello autostradale di Aulla, non subisce alcuna modifica.

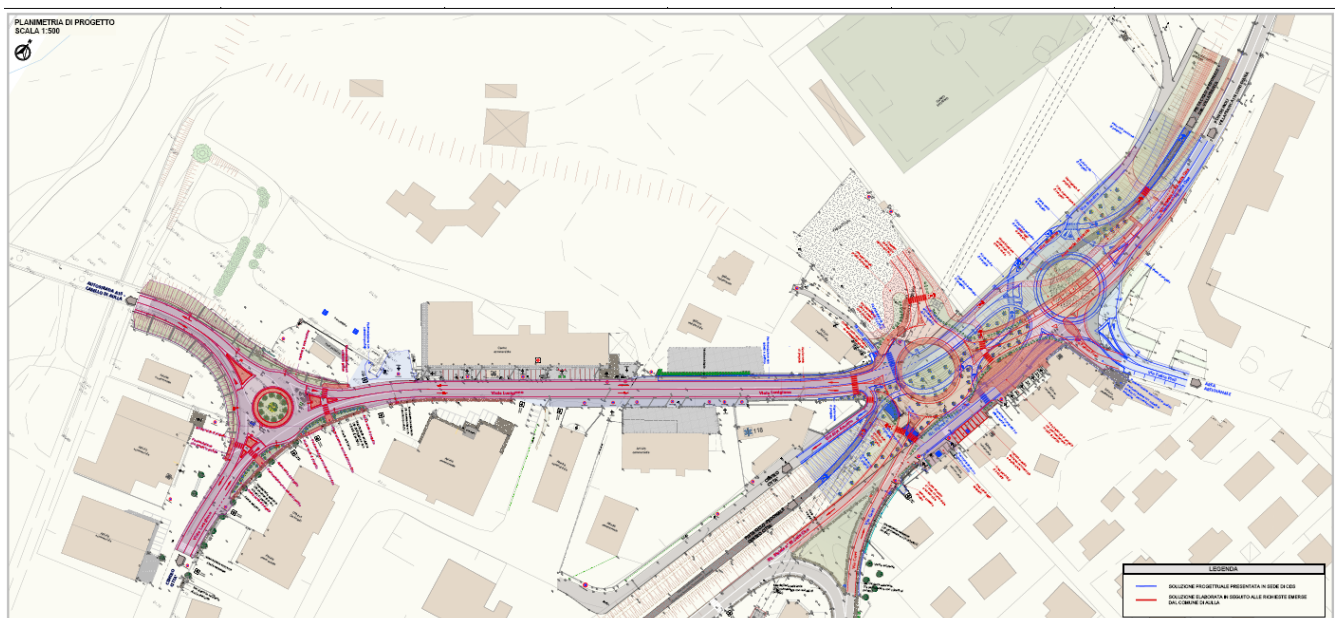




FIGURA 1 - PLANIMETRIA DI RAFFRONTO TRA LA SOLUZIONE PRESENTATA IN SEDE DI CDS E LE MODIFICHE RICHIESTA DAL COMUNE DI AULLA (IN BLUE LA SOLUZIONE CDS ED IN ROSSO LA SOLUZIONE MODIFICATA)



LEGENDA	
	SOLUZIONE PROGETTUALE PRESENTATA IN SEDE DI CDS
	SOLUZIONE ELABORATA IN SEGUITO ALLE RICHIESTE EMERSE DAL COMUNE DI AULLA

Di seguito se ne riepilogano le sue caratteristiche, trattasi di rotondella a tre bracci un raggio di 17.75 m, tipo compatto, così come definita al capitolo 4.5.1 del DM 19.04.2006, ovvero rotondella con diametro della circonferenza esterna compreso tra 25 e 40 m. L'andamento altimetrico ricalca l'andamento dell'attuale svincolo e si caratterizza per una livelletta avente due vertici altimetrici impostati a quota 61.40 m e 62.41 m raccordati con livellette di pendenza 2,20% e raccordi altimetrici rispettivamente di raggio 600 m e 300 m.

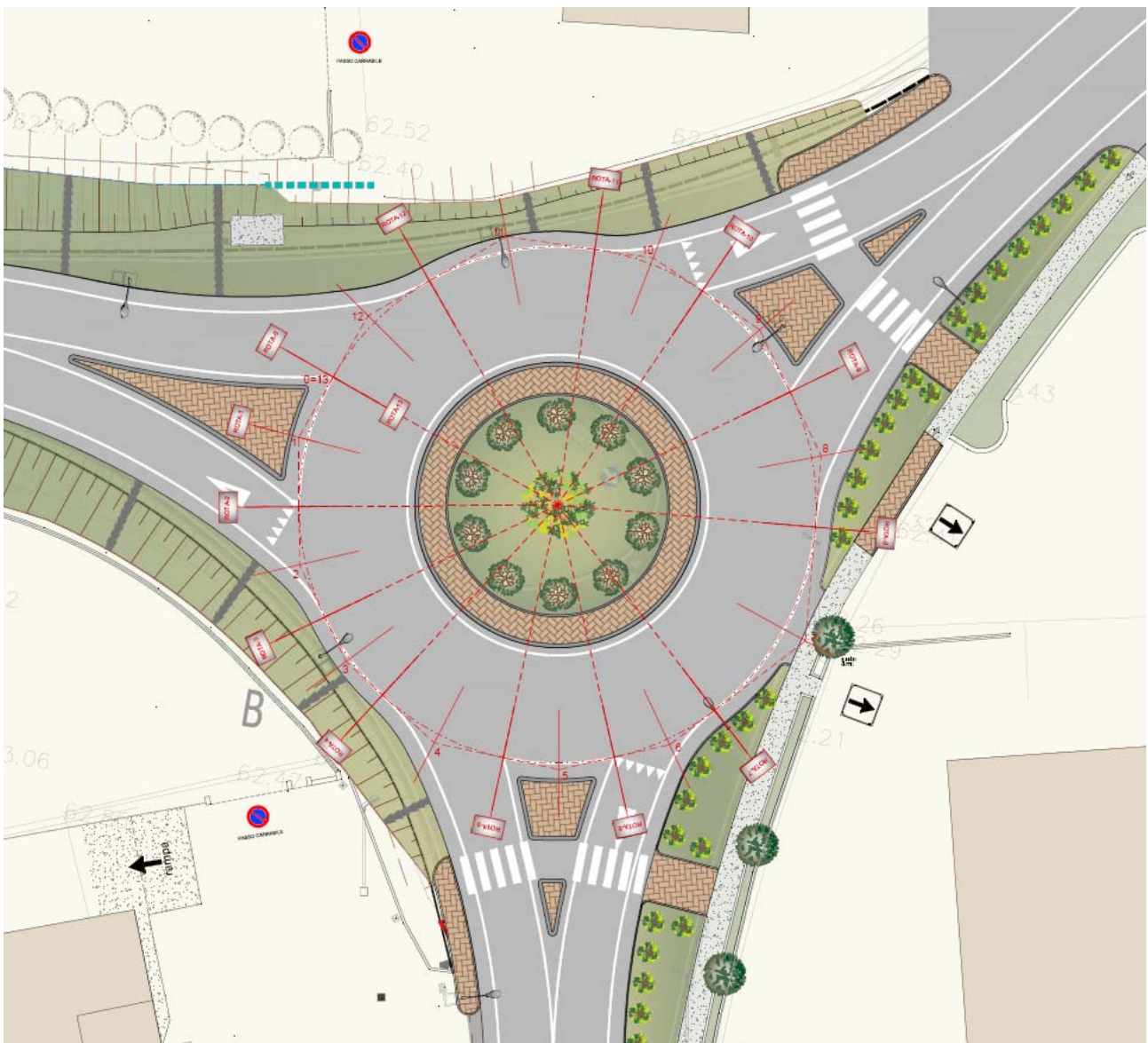


FIGURA 4 - LA ROTATORIA RA SU VIA LUNIGIANA

La larghezza delle corsie è stata definita in accordo con quanto stabilito al paragrafo 4.5.2 del DM 19.04.2006 ed in particolare attenendosi ai valori riportati in tabella 6

Elemento modulare	Diametro esterno della rotatoria (m)	Larghezza corsie (m)
Corsie nella corona rotatoria (*), per ingressi ad una corsia	≥ 40	6,00
	Compreso tra 25 e 40	7,00
	Compreso tra 14 e 25	7,00 - 8,00
Corsie nella corona rotatoria (*), per ingressi a più corsie	≥ 40	9,00
	< 40	8,50 - 9,00
Bracci di ingresso (**)		3,50 per una corsia 6,00 per due corsie
Bracci di uscita (*)	< 25	4,00
	≥ 25	4,50

(*) deve essere organizzata sempre su una sola corsia.

(**) organizzati al massimo con due corsie.

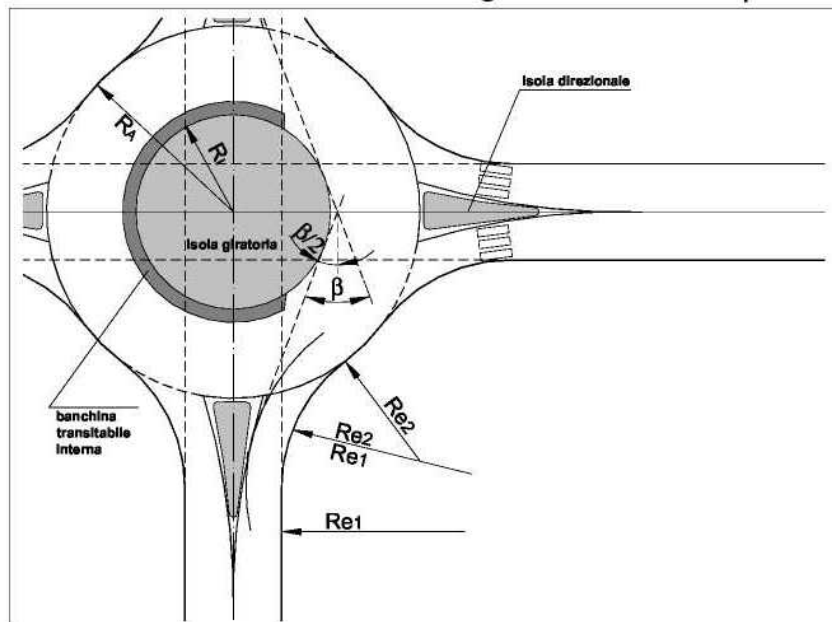
Tabella 6

Da cui:

Corsia di ingresso larghezza = 3.50 m

Corsia di Uscita larghezza = 4,50 m

Corsia corona rotatoria larghezza = 7,00 m



Raccordi di ingresso

Re1 = 50 m (*)

Re2 = 10 m (*)

Raccordi in uscita

Ra1 = 12 m (*)

$$Ra2 = 48 \text{ m (*)}$$

(*) il DM 19.04.2006 che disciplina le intersezioni stradali non fornisce alcuna indicazione sui valori dei raggi di ingresso e di uscita, né sul metodo di costruzione geometrica delle isole separatrici. Il presente progetto si è attenuto pertanto a quanto riportato nello studio a carattere prenormativo che in ambito extraurbano riportava, per i raggi, i seguenti valori .

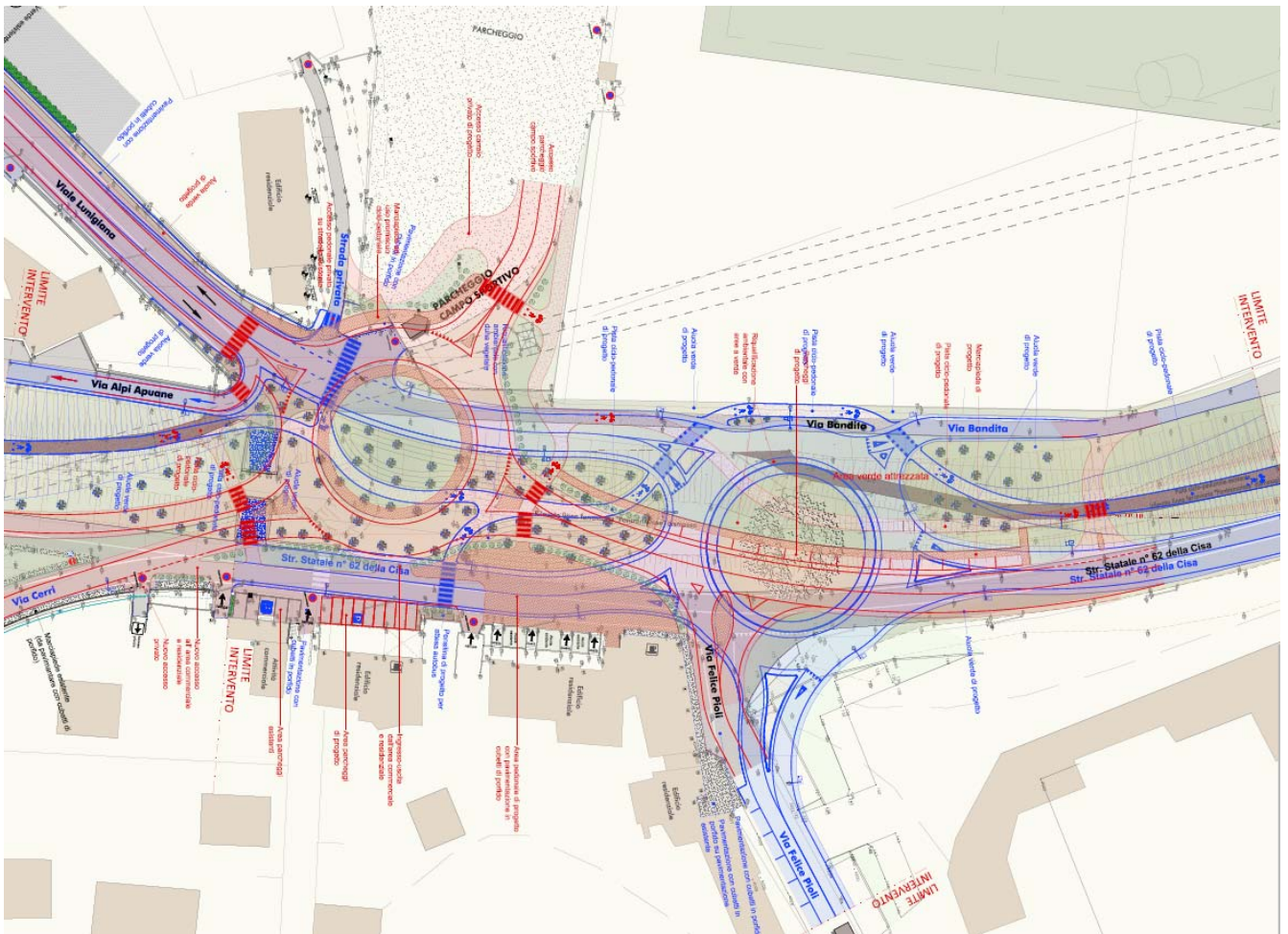
Raggi di entrata		Raggi di uscita	
$R_{e2} = 10 \text{ m}$	$R_{e1} = 5 R_{e2}$	$R_{a2} = 12 \text{ m}$	$R_{a1} = 5 R_{e2}$

Sezione tipo anello di svincolo (rotatoria)

- Raggio rotatoria R = 17.75 m
- anello centrale inerbito R = 7.25 m
- banchina interna bituminata = 0,50 m
- banchina interna valicabile in porfido = 2,00 m
- banchina esterna bitumata = 1,00 m
- Larghezza corsia = 7.00 m

3.2. LA ROTATORIA B SULLA EX SS 62 DELLA CISA

Come accennato in precedenza, le principali varianti al progetto definitivo datato 2018 presentato in CDS riguardano sia la posizione sulla ex ss 62 della Cisa che il diametro della rotatoria Rb, così come si evince dal seguente stralcio delle planimetria di raffronto.



LEGENDA	
	SOLUZIONE PROGETTUALE PRESENTATA IN SEDE DI CDS
	SOLUZIONE ELABORATA IN SEGUITO ALLE RICHIESTE EMERSE DAL COMUNE DI AULLA

La necessità di variare la posizione della rotatoria è scaturita da molteplici necessità legate sia ad evitare di occupare le aree private retrostanti l'incrocio con Via Pioli che nel recente passato sono state oggetto di riqualificazione ad uso parcheggi/accesso ad un esercizio commerciale (vediasi nota Eurospin Tirrenica s.p.a.) e sia dalla necessità di riqualificare il fronte degli esercizi commerciali prospicienti la SS 62 della Cisa, trasformando l'intervento stesso in una occasione di razionalizzazione e rilancio.

La scelta progettuale è stata conseguentemente quella di spostare la rotatoria in una posizione tale da non interferire con le aree private degli edifici commerciali recentemente edificati in prossimità dell'innesto di Via Pioli con la SS 62 della Cisa.

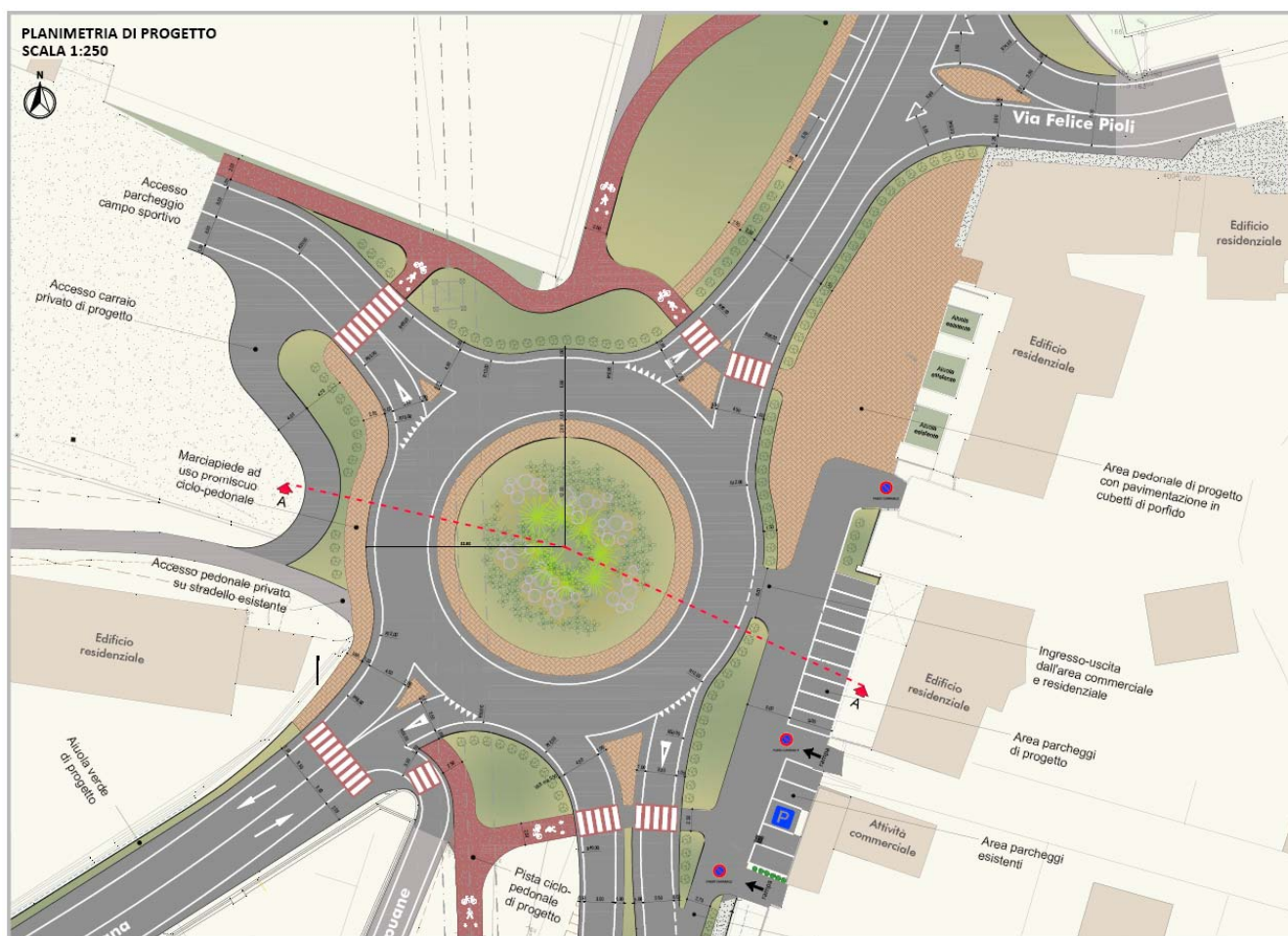


FIGURA 5 - PLANIMETRIA DI DETTAGLIO DELLA MODIFICA PROPOSTA

La nuova soluzione studiata inoltre garantisce inoltre un sufficiente numero aggiuntivo di stalli prospicienti le attività commerciali presenti ai margini della SS 62 della Cisa lasciando spazi pavimentati per la creazione di eventuali dehor a servizio delle attività di caffetteria/ristorazione presenti e sia un comodo accesso diretto al campo sportivo interferendo il meno possibile con un complesso residenziale presente in via Lunigiana.

La nuova rotonda richiesta dal Comune di Aulla si caratterizzerebbe inoltre per essere una rotonda a 4 bracci, a differenza della rotonda presentata in CDS caratterizzata da 5 bracci.

Come anticipato il raggio esterno della rotonda modificata passa da 24 m a 22,50 m, pur rimanendo di tipo convenzionale, così come definita al capitolo 4.5.1 del DM 19.04.2006, ovvero rotonda con diametro della circonferenza esterna compreso tra 40 e 50 m.

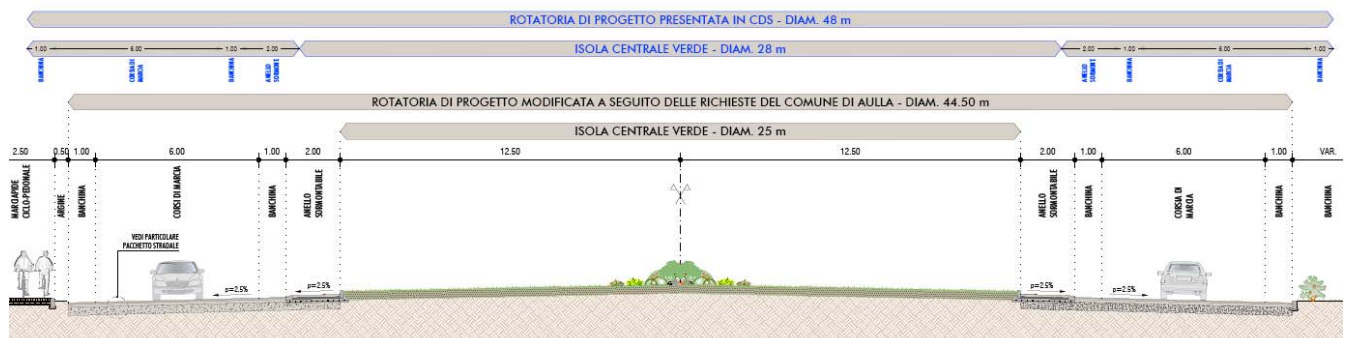


FIGURA 6 - RAFFRONTO TRA LA SEZIONE DELLA ROTATORIA RB DELLA SOLUZIONE DI PROGETTO E DELLA SOLUZIONE MODIFICATA

La larghezza delle corsie rimane invariata ed è stata definita in accordo con quanto stabilito al paragrafo 4.5.2 del DM 19.04.2006 ed in particolare attenendosi ai valori riportati in tabella 6

Elemento modulare	Diametro esterno della rotatoria (m)	Larghezza corsie (m)
Corsie nella corona rotatoria (*), per ingressi ad una corsia	≥ 40	6,00
	Compreso tra 25 e 40	7,00
	Compreso tra 14 e 25	7,00 - 8,00
Corsie nella corona rotatoria (*), per ingressi a più corsie	≥ 40	9,00
	< 40	8,50 - 9,00
Bracci di ingresso (**)		3,50 per una corsia 6,00 per due corsie
Bracci di uscita (*)	< 25	4,00
	≥ 25	4,50

(*) deve essere organizzata sempre su una sola corsia.

(**) organizzati al massimo con due corsie.

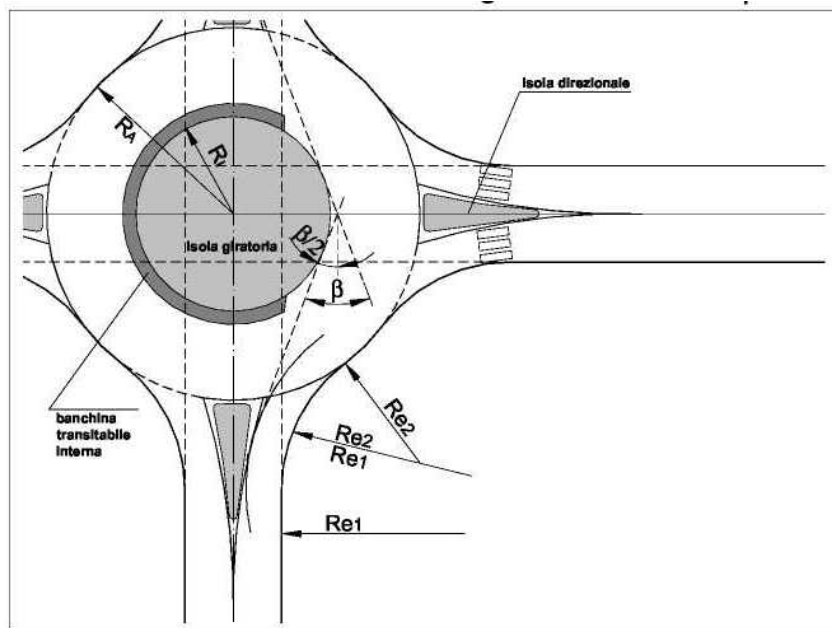
Tabella 6

Da cui:

Corsia di ingresso larghezza = 3.50 m

Corsia di Uscita larghezza = 4,50 m

Corsia corona rotatoria larghezza = 6,00 m

**Raccordi di ingresso**

$$Re1 = 50 \text{ m (*)}$$

$$Re2 = 10 \text{ m (*)}$$

Raccordi in uscita

$$Ra1 = 12 \text{ m (*)}$$

$$Ra2 = 48 \text{ m (*)}$$

(*) il DM 19.04.2006 che disciplina le intersezioni stradali non fornisce alcuna indicazione sui valori dei raggi di ingresso e di uscita, né sul metodo di costruzione geometrica delle isole separatrici. Il presente progetto si è attenuto pertanto a quanto riportato nello studio a carattere prenormativo che in ambito extraurbano riportava, per i raggi, i seguenti valori .

Raggi di entrata		Raggi di uscita	
$Re2 = 10 \text{ m}$	$Re1 = 5 Re2$	$Ra2 = 12 \text{ m}$	$Ra1 = 5 Re2$

Caratteristiche geometriche	Rotatoria Rb di progetto	Rotatoria Rb modificata
Raggio rotatoria	R = 24.00 m	R = 22.50 m
anello centrale inerbito	R = 14.00 m	R = 12.50 m
banchina interna bituminata	= 1,00 m	= 1,00 m
banchina interna valicabile in porfido	= 2,00 m	= 2,00 m
banchina esterna bitumata	= 1,00 m	= 1,00 m
Larghezza corsia	= 6.00 m	= 6.00 m

L'innesto di via Pioli sulla SS 62 nella nuova configurazione sarebbe sempre del tipo a T con riorganizzazione delle geometrie senza interferire con le aree private.

3.3. LA RIQUALIFICAZIONE DI VIA LUNIGIANA NEL TRATTO COMPRESO TRA LA ROTATORIA RA E LA ROTATORIA RB

La riqualificazione di via Lunigiana di fatto non subisce modifiche, se non nel tratto terminale per adeguarsi alla nuova posizione della rotatoria Rb. La sezione tipo adottabile è una categoria F1, con 2 corsie da 3.50 m e due banchine di larghezza variabile aventi un valore minimo di 50 cm con marciapiedi da 1,50 m.

Si conferma pertanto un intervento di riqualificazione mediante la posa di arredo urbano coerente con quello previsto per le rotatorie, in grado di creare continuità con i percorsi pedonali mediante il completamento dei marciapiedi.

Si prevede inoltre il rifacimento del manto di usura.

Per tutto l'intervento i marciapiedi saranno in cubetti di porfido di dimensioni 8x8 cm, posati su un letto di sabbia di spessore pari a 5 cm e sottostante soletta in cls di spessore pari a 15 cm con rete elettrosaldata 20 x 20 cm diametro 8 mm. I cordoli sono in granito di dimensione 15 x 25 cm.

La pavimentazione stradale è costituita, nei tratti di nuova realizzazione, da uno strato di misto stabilizzato da 30 cm, uno strato di base di spessore pari a 10 cm, binder di spessore pari a 4 cm e manto di usura di 3 cm.

4. ESPROPRI

A seguito delle modifiche da apportate al Progetto Definitivo a seguito delle richieste dei privati e del Comune di Aulla, oggetto della presente relazione, è stata condotta una ripermetrazione delle aree d'esproprio che ha evidenziato una riduzione delle stesse, ed occupazione permanente di altre.

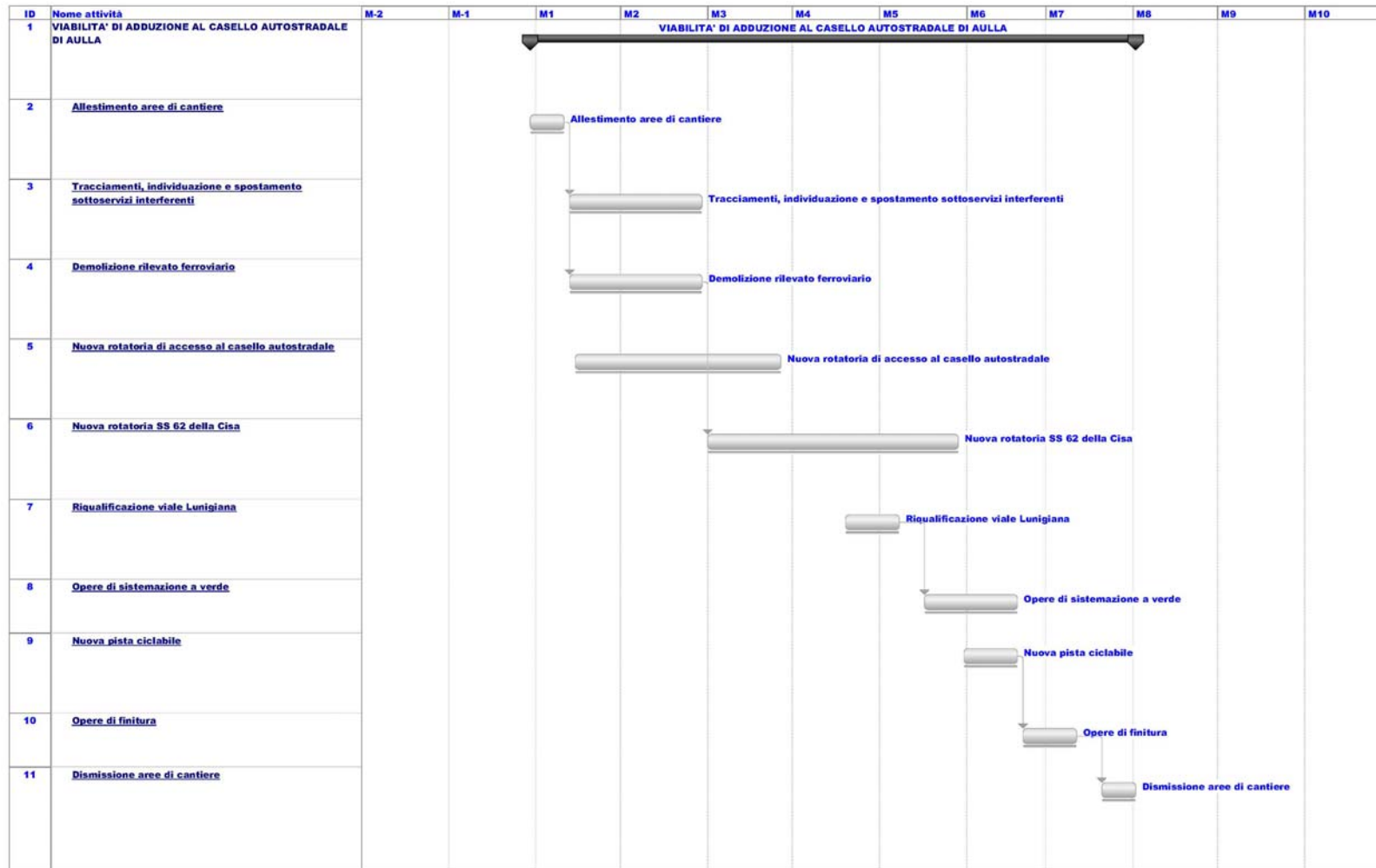
Occorre sottolineare quindi che i nuovi terreni sono intestati a proprietà già interessate dal Progetto Definitivo iniziale, e pertanto prima della conclusione della conferenza di servizi si dovrà:

- per le ditte non più occupate, notificare che durante l'istruttoria del progetto le modifiche apportate fanno sì che i loro terreni non siano più interessati;
- per le ditte che hanno una variazione di occupazione superfici in aumento e/o in riduzione, rinotificare l'avvio del procedimento per le necessarie nuove osservazioni e controdeduzioni;

5. CRONOPROGRAMMA

Le modifiche richieste dal Comune di Aulla non variano il tempo per l'esecuzione dei lavori pari a 8 mesi ipotizzato nel Progetto Definitivo presentato in sede di CDS, confermando di fatto le diverse lavorazioni previste con le tempistiche riportate nella tabella seguente:

CRONOPROGRAMMA LAVORI



DURATA COMPLESSIVA LAVORI 8 MESI



PROGETTO N° TA-A17002-D

SALT

AUTOSTRADE SESTRI LEVANTE - LIVORNO
con diramazione Viareggio - Lucca e Formello - La Spezia
AUTOCAMIONALE DELLA CISA
Parma - La Spezia con prolungamento fino a Nogaredo Rocca

TRONCO AUTOCISA

ADEGUAMENTO VIABILITA' DI ADDUZIONE AL CASELLO DI AULLA
INTERVENTO DI MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITA' DI ACCESSO AL CASELLO AUTOSTRADALE DI AULLA

PROGETTO DEFINITIVO
REDATTO IN REPERIMENTO DELLE RICHESTE FORMULATE DAL COMUNE DI AULLA NEL TAVOLO TECNICO TENUTOSI NEI MESI DI FEBBRAIO-MARZO 2020

PROGETTAZIONE: _____ CONSULENZA PROGETTAZIONE: _____

REVISIONE	DATA	DESCRIZIONE	REDAITTO	CONTROLLATO	APPROVATO
1	Marzo 2020	Revisione per recepimento modifiche istruite dal Comune di Aulla	E.B.	G.F.	G.F.
0	Dicembre 2017	Emissione	E.B./E.D.	G.F.	G.F.

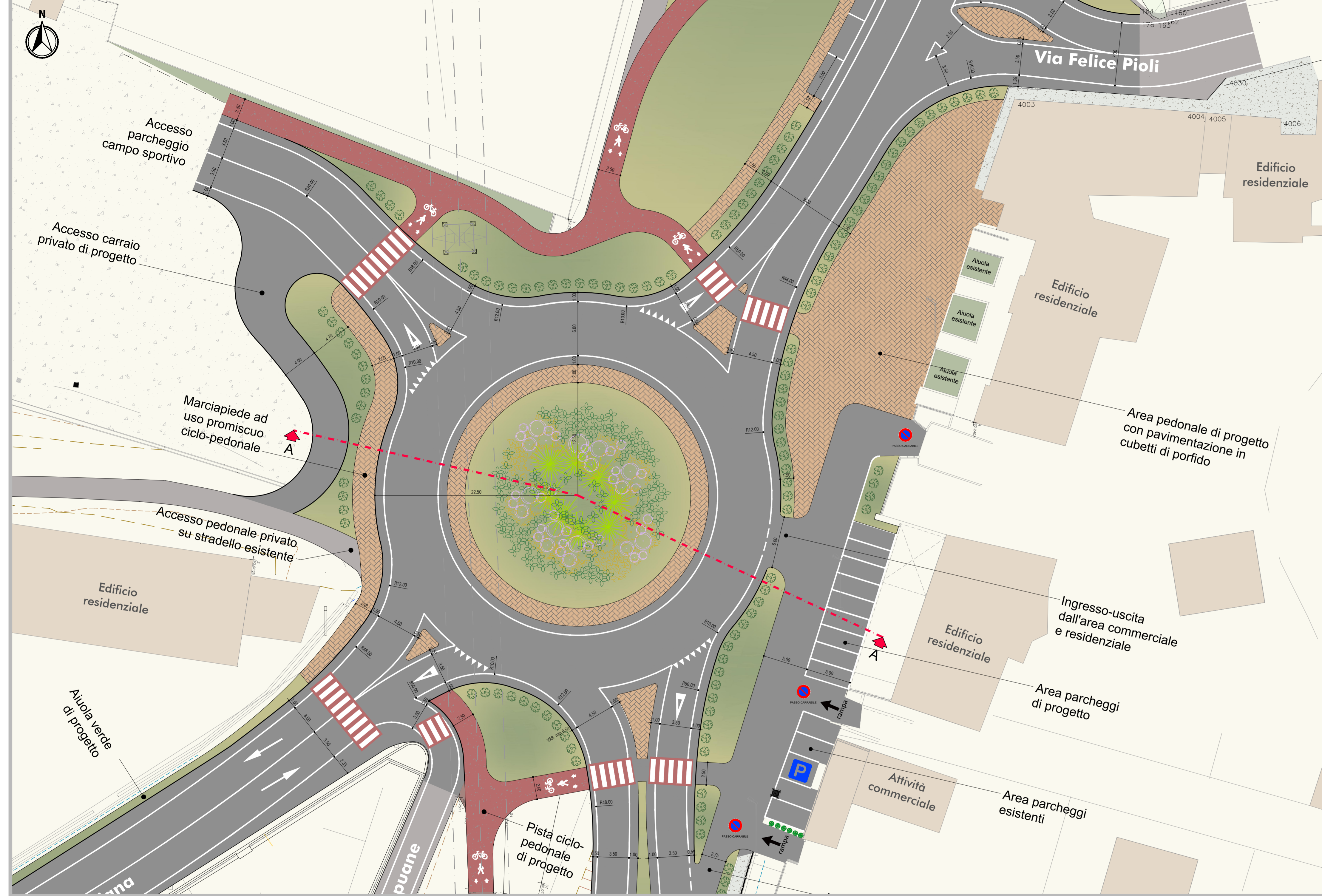
AMBITO GENERALE
ASSETTO INFRASTRUTTURALE STATO DI PROGETTO SU ORTOFOTOPIANO

CODICE IDENTIFICATIVO: AVAC.PD.GEN.06 C.U.P. G61B15000510005
Scala: 1:1.000

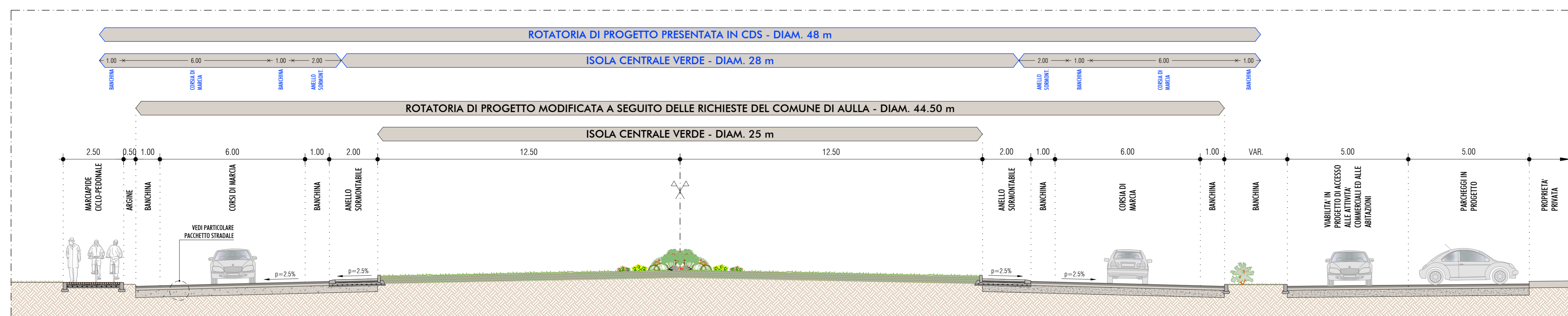
Società Autostrade Liguri Toscana p.a. Tronco Liguri Toscana e Tronco Autostrada Progettista Dir. Ing. Giuseppe Fratini D.I. Provincia di Parma n°3878/A	Società Autostrade Liguri Toscana p.a. Tronco Liguri Toscana e Tronco Autostrada Direttore Tecnico Dir. Ing. Daniela Boselli	Società Autostrade Liguri Toscana p.a. Tronco Liguri Toscana e Tronco Autostrada Amministrazione Delegata Dir. Ing. Claudio Valenzi
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Società Autostrade Liguri Toscana p.a. - Tronco Liguri Toscana e Tronco Autostrada
Sede Sociale: Via dei Fratelli Sestri, 1 - 00195 Roma (RM) - Italia - Capitale Sociale: Euro 1.000.000.000,00 - P.IVA: 011104110001 - Tel. +39 06 8546 8001 - Fax +39 06 8546 8002 - Email: info@salt.it - salt@salt.it - www.salt.it
Cod. Fisc. 011104110001 - Registro Imposte n° 011104110001 - R.C. n° 011104110001 - R.G. n° 011104110001 - R.G. n° 011104110001

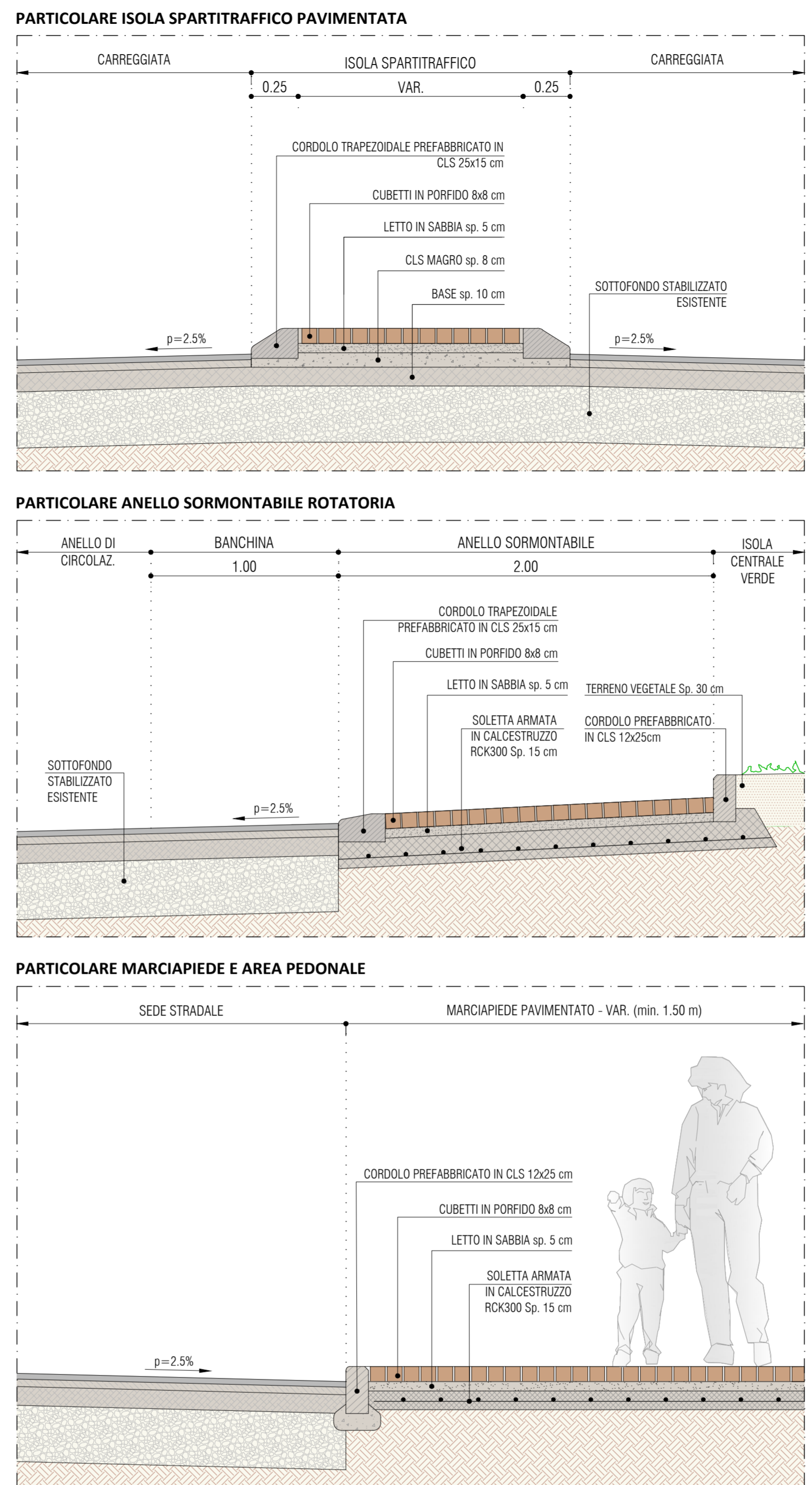
PLANIMETRIA DI PROGETTO
SCALA 1:250



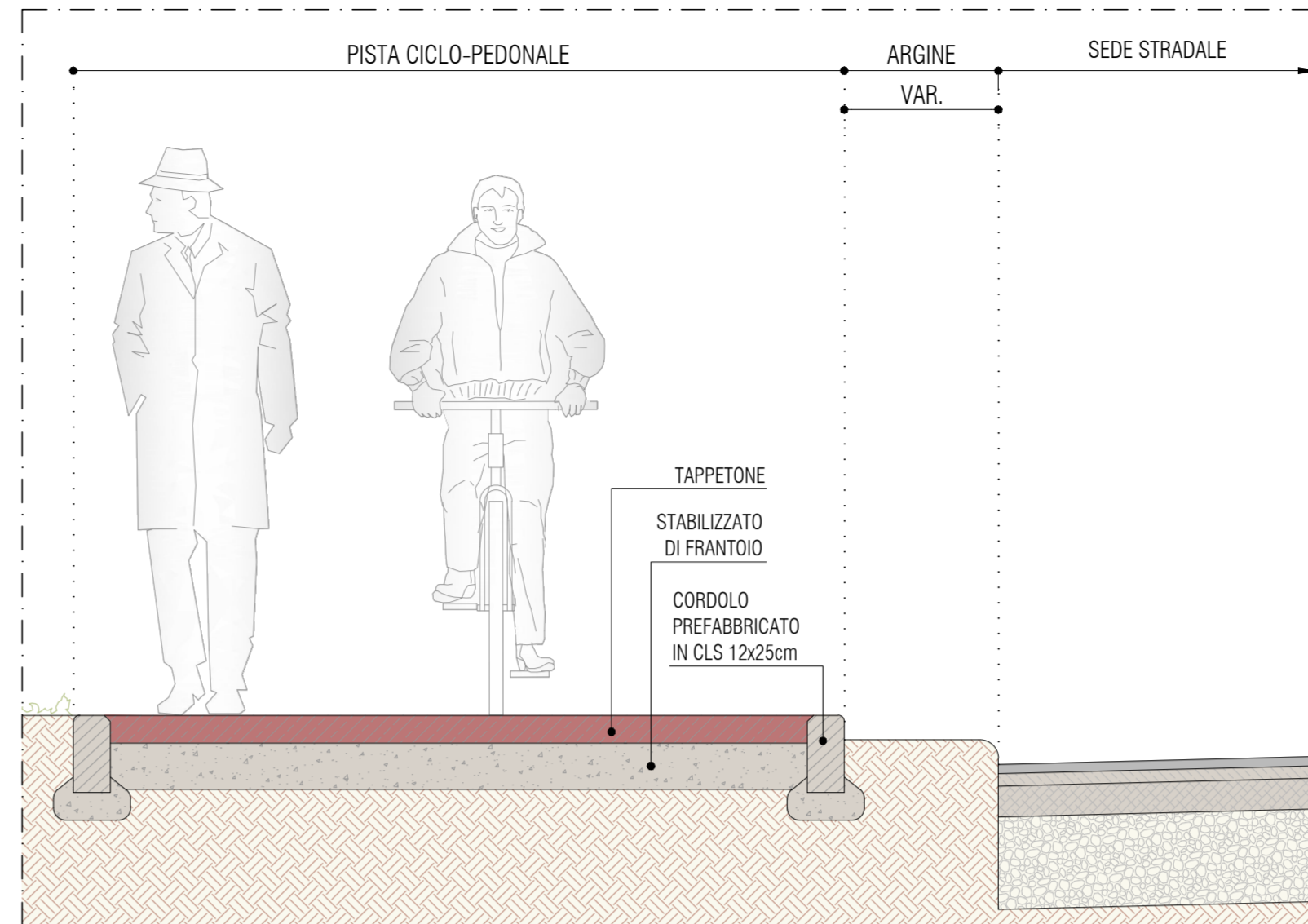
SEZIONE TIPO ROTATORIA RB - SEZ. A-A'
SCALA 1:100



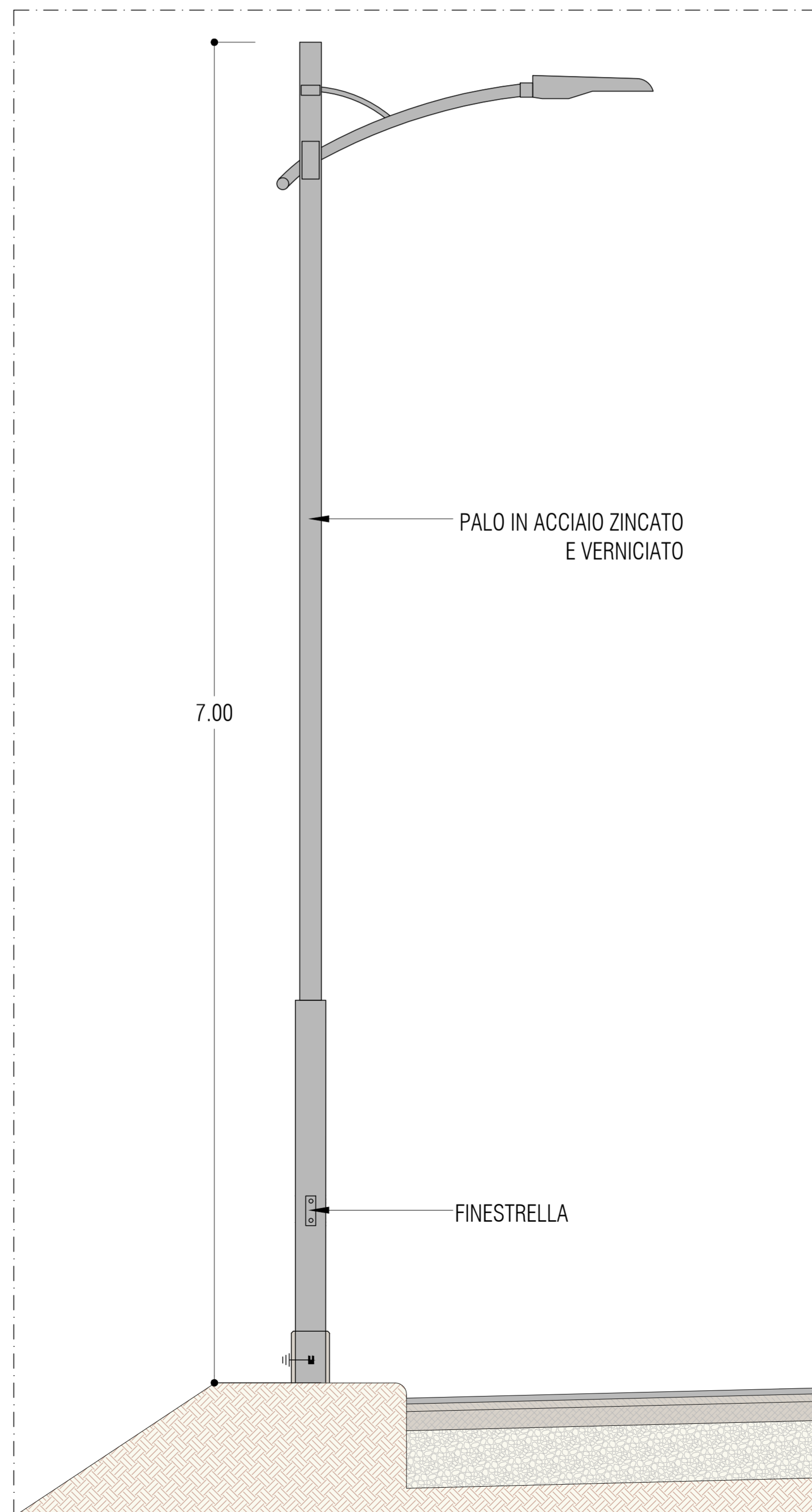
PARTICOLARI COSTRUTTIVI
SCALA 1:20



PARTICOLARE PISTA CICLO-PEDONALE



DETTAGLIO NUOVO PALO ILLUMINAZIONE PUBBLICA

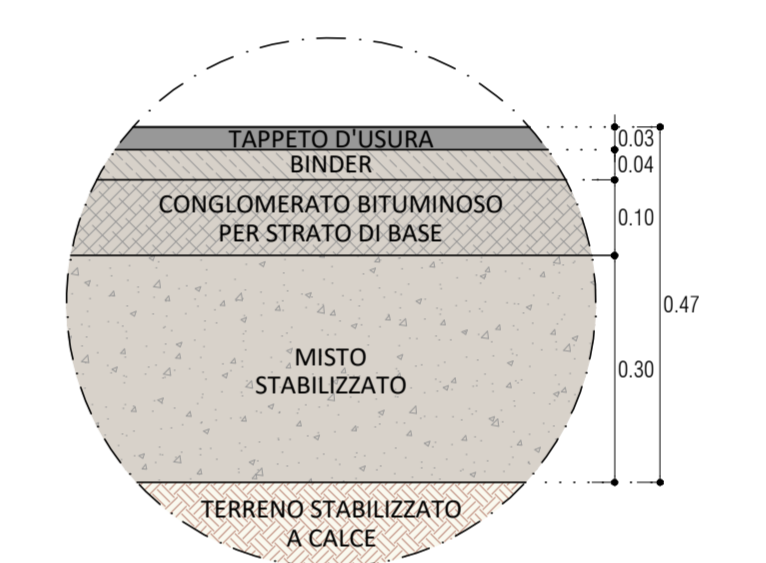


PARTICOLARI COSTRUTTIVI - IMMAGINI

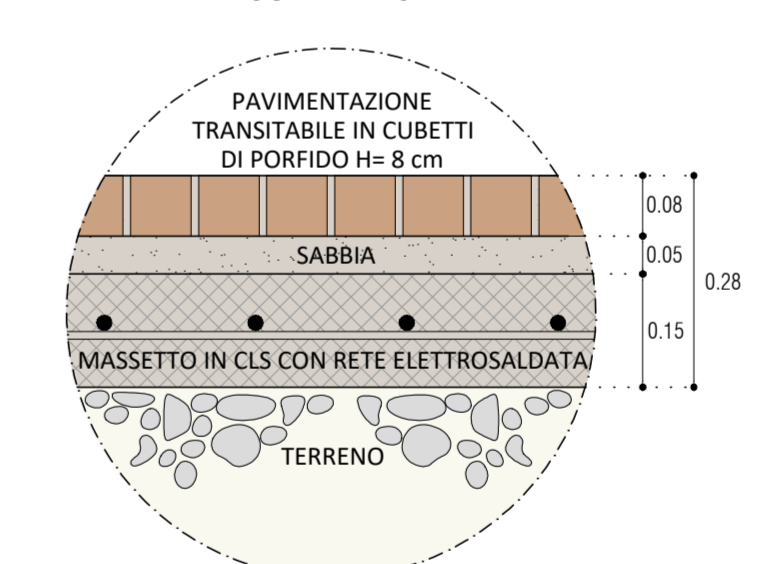


PARTICOLARI PACCHETTI STRADALI

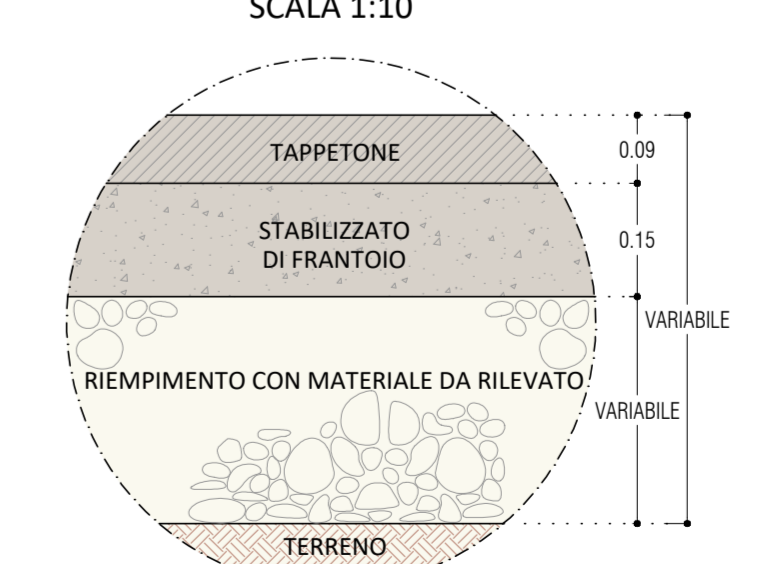
PARTICOLARE PACCHETTO CORPO STRADALE
SCALA 1:10



PARTICOLARE PACCHETTO FASCE SORMONTABILI
SCALA 1:10



PARTICOLARE PACCHETTO PERCORSO CICLO-PEDONALE
SCALA 1:10



PROGETTO N° **TA-A17002-D**

SALT AUTOSTRADE SESTRI LEVANTE – LIVORNO
con diramazione Viareggio – Lucca e Formello – La Spezia
AUTOCAMIONALE DELLA CISA
Parma – La Spezia con prolungamento fino a Nogarole Rocca

TRONCO AUTOCISA

ADEGUAMENTO VIABILITA' DI ADDUZIONE AL CASELLO DI AULLA

INTERVENTO DI MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITA' DI ACCESSO AL CASELLO AUTOSTRADALE DI AULLA

PROGETTO DEFINITIVO
REDATTO IN RECEPIMENTO DELLE RICHIESTE FORMULATE DAL COMUNE DI AULLA NEL TAVOLO TECNICO TENUTOSI NEI MESI DI FEBBRAIO-MARZO 2020

PROGETTAZIONE:	CONSULENZA PROGETTAZIONE:				
1 Marzo 2020	Revisione per recepimento modifiche richieste dal Comune di Aulla				
0 Dicembre 2017	Emissione	E.B.	G.F.	G.F.	
EM.RE:	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO

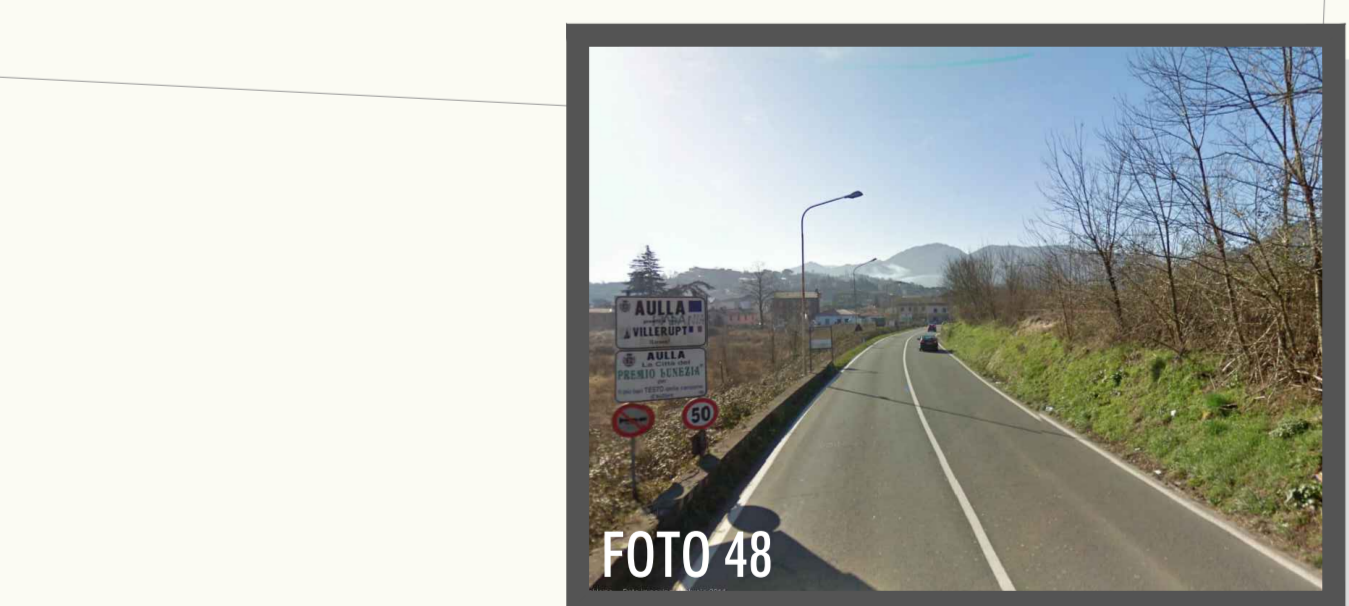
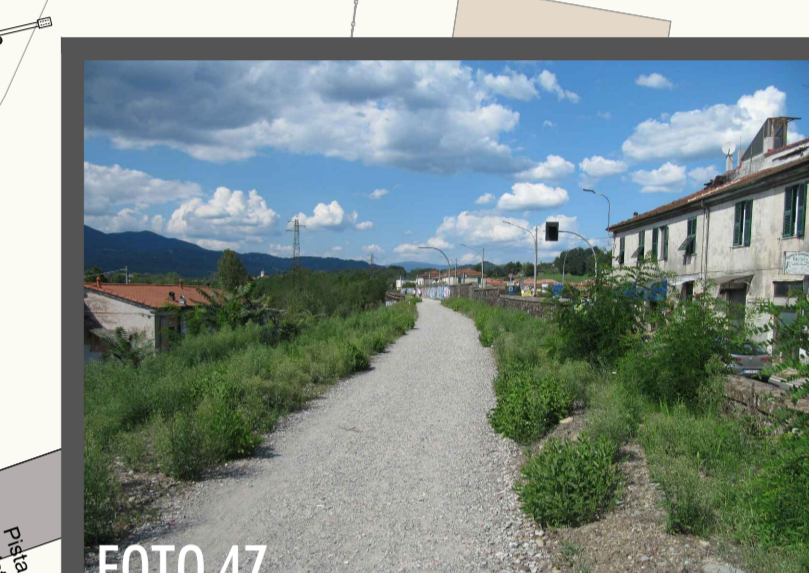
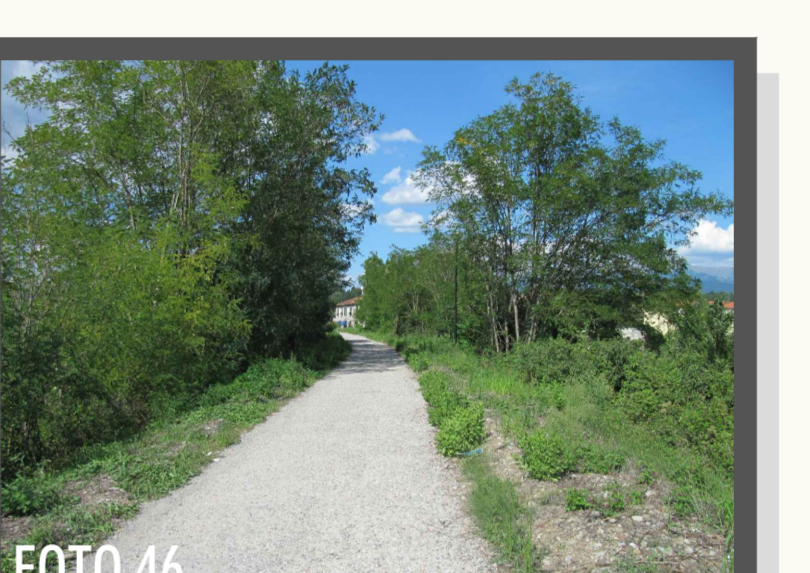
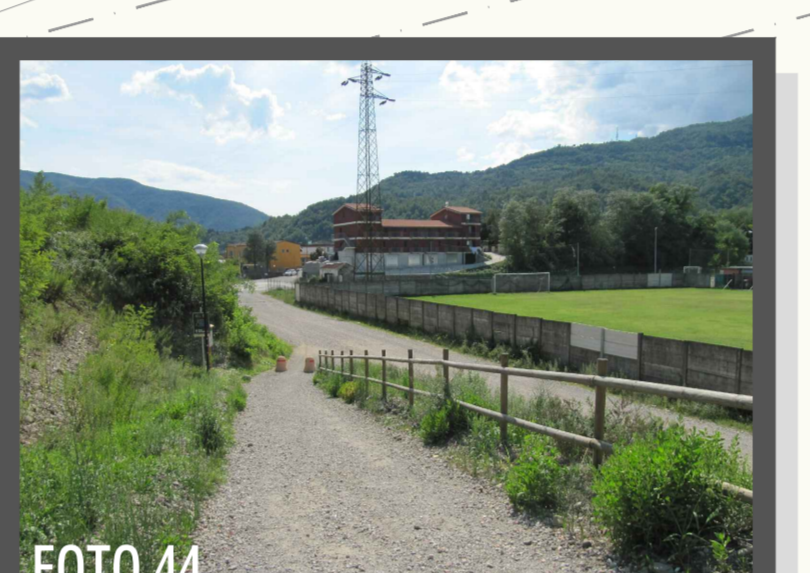
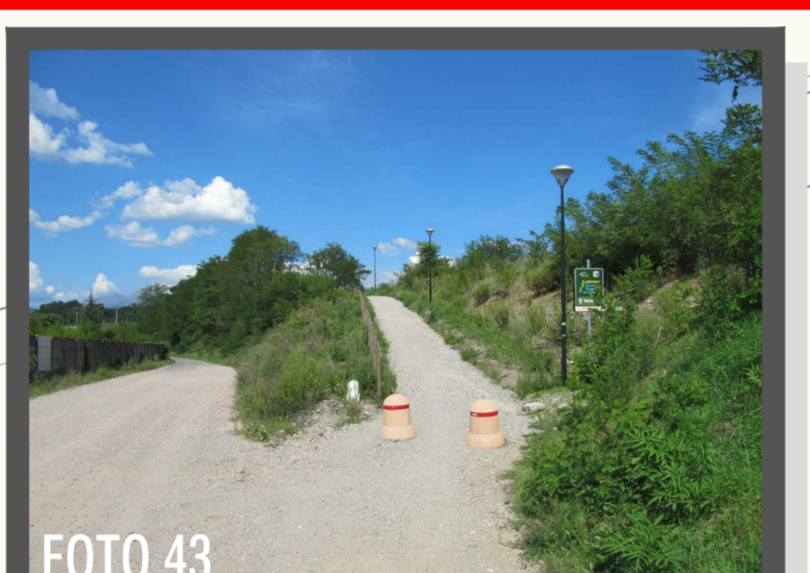
AMBITO GENERALE
PLANIMETRIA, SEZIONE TIPO E PARTICOLARI COSTRUTTIVI

CODICE IDENTIFICATIVO: **AVAC.PD.GEN.08** C.U.P. **G61B15000510005**
Scala: **VARIE**

Società Autostrada Ligure Toscana p.a. - Tronco Ligure Toscano e Tronco Autocisa
Società Autostrada Ligure Toscana p.a. - Tronco Ligure Toscano e Tronco Autocisa
Società Autostrada Ligure Toscana p.a. - Tronco Ligure Toscano e Tronco Autocisa

Il Progettista: **Dott. Ing. Giuseppe Fralino** O.I. Provincia di Parma n°2879A
Il Direttore Tecnico: **Dott. Daniela Buselli**
L'Amministratore Delegato: **Dott. Ing. Claudio Vezzoli**

Società Autostrada Ligure Toscana p.a. - Tronco Ligure Toscano e Tronco Autocisa
Sede Sociale: Via don Enrico Totari, 8 - 55041 Lido di Capriate (LU) - Italia - Sede Operativa: Via Cantarana, 25/A - 43015 Nocera (PR) - Italia
Tel. (+39) 0584 9091 - Fax (+39) 0584 909000 - Tel. (+39) 0521 813711 - Fax (+39) 0521 81372031 - E-mail: info@salts.it - web@salts.it
Cap. Soc. € 100.000.000.000 - Iva. Imp. Reg. Imp. LU 0042620096 - S.E.A. 2374 - C.F. PT 0204270096



LEGENDA

PUNTI DI RIPRESA FOTOGRAFICA

PROGETTO N° TA-A17002-D

SALT

AUTOSTRADE SESTRI LEVANTE - LIVORNO
con diramazione Viareggio - Lucca e Formello - La Spezia

AUTOCAMIONALE DELLA CISA
Parma - La Spezia con prolungamento fino a Nogarole Rocca

TRONCO AUTOCISA

ADEGUAMENTO VIABILITA' DI ADDUZIONE AL CASELLO DI AULLA

INTERVENTO DI MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITA' DI ACCESSO AL CASELLO AUTOSTRADALE DI AULLA

PROGETTO DEFINITIVO

PROGETTAZIONE:	CONSULENZA PROGETTAZIONE:
----------------	---------------------------

0	1	2	3	4	5
EM.RE.	DATA	DESCRIZIONE	E.D. - E.B. REDATTO	G.F. CONTROLLATO	G.F. APPROVATO
	Dicembre 2017	Emissione			

ASSETTO ATTUALE

PLANIMETRIA STATO DI FATTO CON INDICAZIONE DEI PUNTI DI VISTA FOTOGRAFICI
TAV. 3 DI 3

CODICE IDENTIFICATIVO: AVAC.PD.INF.01.03 C.U.P. G61B15000510005
Scala: 1:250

Società Autostrada Ligura Toscana p.a. Tronco Ligure Toscano e Tronco Autostrada Il Progettista Dott. Ing. Giuseppe Frattini C.U. Provincia di Parma n° 2075/A	Società Autostrada Ligura Toscana p.a. Tronco Ligure Toscano e Tronco Autostrada Direttore Tecnico Dott. Ing. Daniele Buselli	Società Autostrada Ligura Toscana p.a. Tronco Ligure Toscano e Tronco Autostrada Amministratore Delegato Dott. Ing. Claudio Vezzoli
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

