



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

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

Sottocommissione VIA

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

* * *

Parere n. 75 del 10 novembre 2020

Progetto:	<p><i>Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del Dlgs 163/2006</i></p> <p><i>S.S. 398 "Val di Cornia" - Bretella di collegamento tra Autostrada Tirrenica A12 e Porto di Piombino Lotto 7, tratto 1 - Svincolo di Geodetica - Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia lotto 7 - Bretella di Piombino).</i></p> <p><i>Progetto Esecutivo. IDVIP 4764</i></p>
Proponente:	<p>ANAS S.p.A.</p>

*S.S. 398 "Val di Cornia" - Bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino - lotto 7, tratto 1 - Svincolo di Geodetica - Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, lotto 7 - bretella di Piombino). Progetto Esecutivo.
Verifica di attuazione Fase 1*

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

Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D.lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- l’art.5, comma 2, lettera e) del Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342;

Ricordata la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:

- 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 D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017 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*”;

PREMESSO che:

- la Società ANAS S.p.A. (di seguito Proponente) in data 28/06/2019 con nota 0378388, successivamente perfezionata in data 16/09/2019 con nota prot. 0519471, ha presentato, ai sensi dell'art. 185 del D. Lgs. 163/2006, per quanto applicabile dall'art. 216, c. 27, del D. Lgs. 50/2016, istanza per l'avvio della procedura di Verifica di Attuazione – Fase I, ai sensi dell'art. 185 del D. Lgs. 163/2006, per quanto applicabile dall'art. 216, c. 27, del D. Lgs. 50/2016, relativa al progetto "S.S. 398 "Val di Cornia" - Bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino - lotto 7, tratto 1 - Svincolo di Geodetica - Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, lotto 7 - bretella di Piombino). Progetto Esecutivo", da realizzarsi nel Comune di Piombino (LI).
- la domanda è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali oggi Direzione Generale per la Crescita e la Qualità dello Sviluppo (di seguito Direzione) con prot. DVA/16823 in data 01/07/2019, perfezionata con nota acquisita al prot. DVA/23271 del 16/09/2019;
- la Direzione con nota DVA/23913 in data 23/09/2019, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA/3551 in data 23/09/2019 ha trasmesso, ai fini dei compiti istruttori di competenza, la domanda sopraccitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;
- con nota prot. CTVA-0003682 del 01/10/2019 il procedimento era stato assegnato a Gruppo Istruttore della Sottocommissione VIA Speciale;
- con nota prot. CDG-0670630-P del 26/11/2019, acquisita al prot. DVA/0031066 del 28/11/2019, il Proponente ha trasmesso Integrazioni richieste dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo – DG ABAP Servizio V con nota prot. 24516/2019;
- con nota prot. CTVA/323 del 06/02/2020, la Commissione ha richiesto integrazioni a completamento e/o chiarimento della documentazione consegnata in allegato all'istanza;
- con nota prot. n. CDG.0182877 del 03/04/2020, acquisita al prot. CTVA/892 del 07/04/2020, il Proponente ha trasmesso la documentazione integrativa richiesta con nota della Commissione prot. CTVA/323 del 06/02/2020;
- con nota prot. 12193 del 7.04.2020, , acquisita al prot. MATTM/0025334 del 8/04/20, Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo – DG ABAP Servizio V ha richiesto ulteriori approfondimenti e modifiche richieste, al fine di consentire alla scrivente Direzione Generale di concludere la verifica di ottemperanza in oggetto;
- con nota prot. MATTM/52892 del 8/07/2020, acquisita al prot. CTVA/2145 del 9/07/2020, la Direzione ha formalizzato l'assegnazione al Gruppo Istruttore 3 – Referente prof. Ing. Monica Pasca dell'istruttoria in oggetto;

RILEVATO che per il progetto in questione:

- Il progetto è compreso nell'ambito dell'asse stradale "Livorno-Civitavecchia", individuato tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui alla Legge 443/2001, art. 1;
- con il Parere 75-CSVIA-PRR-VIA del 31/03/2006 è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del Progetto Preliminare dell'opera "A12 – Livorno-Civitavecchia – Tratta Cecina (Rosignano Marittima) – Civitavecchia”;

- con la Delibera n. 116 del 18/12/2008 il CIPE ha approvato il citato Progetto Preliminare, disponendo che venisse adottata la variante di tracciato prescritta dalla Regione Lazio e che per essa venisse riattivata la procedura di VIA;
- il progetto del prolungamento della strada statale 398 verso il porto di Piombino, cosiddetta Bretella di Piombino, è scaturito in seguito ad accordi intercorsi tra le Amministrazioni centrali e quelle locali ed ha origine dal Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 11 aprile 2005 dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dal Ministero delle Attività Produttive, dalla Regione Toscana, dalla Provincia di Livorno, dal Comune e dall'Autorità Portuale di Piombino, avente per oggetto "Azioni per il miglioramento delle condizioni ambientali dell'area industriale e portuale e la riqualificazione del territorio di Piombino", col fine di coordinare gli interventi infrastrutturali, di bonifica e di sviluppo industriale.
- la delibera CIPE del 18 dicembre 2008, prescrizione 114, ha previsto che il Progetto Definitivo della Bretella di penetrazione al porto sia presentato unitariamente al progetto definitivo dell'Autostrada A12, ai sensi dell'art. 167 comma 5 del D Lgs. 163/2006. La prescrizione aveva origine dal parere del 31 marzo 2006 della Commissione Speciale VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (MATTM) che, nelle proprie "Considerazioni", aveva ritenuto che la realizzazione del tratto della SS398 di penetrazione al Porto di Piombino dovesse essere considerata opera connessa con la soluzione dell'autostrada A12 e dovesse essere realizzata anteriormente o contestualmente ai lavori del Corridoio Tirrenico.
- nel giugno 2011 il progetto definitivo del primo tratto, dotato di SIA, è stato pubblicato come "lotto 7", nell'ambito della progettazione definitiva dell'Autostrada A12 (Tratta San Pietro in Palazzi - Tarquinia) e precisamente del lotto 2 (San Pietro in Palazzi - Scarlino).
- nell'ambito della Conferenza Servizi, apertasi ai primi di Agosto del 2011, la Regione Toscana ed il Comune di Piombino presentavano una serie di osservazioni e richieste di integrazioni al tratto 1 della Bretella.
- a conclusione della Conferenza dei Servizi, in ottemperanza a quanto prescritto dal CIPE nella seduta del 3 agosto 2012 (Prot CIPE n. 3323-P), il "lotto 7" (Bretella di Piombino, tratto 1, da Svincolo della Geodetica a Gagno), non oggetto di approvazione, è stato redatto nuovamente.
- nella nuova versione, il progetto da Svincolo Geodetica a Gagno (tratto 1) ha tenuto conto delle osservazioni sul tracciato espresse dal Ministero dei Beni Culturali (MIBAC), dal MATTM, dalla Regione Toscana e dal Comune di Piombino.
- con Determina Direttoriale prot. DVA-2012-12027 del 25/05/2012, preso atto dei pareri della Commissione n. 898 del 23/03/2012 e n. 912 del 20/04/2012, è stata verificata l'ottemperanza, con prescrizioni, del progetto definitivo "Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia. Tratta Tarquinia - San Pietro In Palazzi (Cecina) lotti 2, 3, 5A, 6B" alle prescrizioni della Delibera CIPE n. 116 del 18/12/2008;
- con la Delibera n. 85 del 03/08/2012, il CIPE ha approvato il citato Progetto Definitivo relativo a "A12 – Livorno-Civitavecchia – Tratta Tarquinia-S. Pietro in Palazzi (Cecina)" lotti 2,3, 5a, 6b e ha preso atto che il lotto 7 dell'autostrada A12 Livorno-Civitavecchia, compreso nella cosiddetta Bretella di Piombino, è da considerarsi opera compensativa del lotto 2, ma funzionalmente indipendente;
- nel gennaio 2013, a valle della avvenuta pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della Delibera CIPE (85/2012 del 27 dicembre 2012), la Concessionaria SAT ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) il Progetto Definitivo della Bretella di Piombino e il relativo SIA, diviso nei due tratti:
 - o tratto 1 (da svincolo Geodetica a Gagno);
 - o tratto 2 (da Gagno a Poggio Batteria).

Verifica di attuazione Fase 1

- in data 22 agosto 2013 il MIT ha chiesto a SAT «di inviare copia del Progetto Definitivo del tratto I, (da via della Geodetica a Gagno) al Ministero dell'Ambiente ed al Ministero dei Beni Culturali, per le opportune verifiche di competenza in merito al recepimento delle prescrizioni della Delibera CIPE n 85/2012».
- il 23 agosto 2013 la SAT ha trasmesso pertanto al MATTM e al Ministero dei Beni Culturali copia del Progetto Definitivo e degli elaborati relativi allo Studio di Impatto Ambientale del tratto 1 (da via della Geodetica a Gagno), per le opportune verifiche di competenza.
- con Determina Direttoriale prot. DVA-2014-0003263 del 10/02/2014, preso atto del parere della Commissione n.1414 del 20/12/13, è stata verificata la sostanziale coerenza del progetto definitivo "S.S. 398 "Val di Cornia" - Bretella di collegamento tra Autostrada Tirrenica A12 e Porto di Piombino - Lotto 7, tratto 1 - Svincolo di Geodetica – Gagno" con il progetto oggetto della Delibera CIPE n. 85 del 03/08/12 imponendo ulteriori prescrizioni, ed in particolare:

Con riferimento al quadro progettuale

1. *sviluppare il collegamento tra le due rotatorie R2 ed R3 nella sua configurazione definitiva ovvero con la previsione del raddoppio del viadotto sul Cornia Vecchia (VI09), e garantendo la realizzazione di una infrastruttura di categoria "D";*
2. *valutare, ai fini della minima produzione di materie gestite come "rifiuto", successivamente all'avvenuta bonifica delle aree interessate dall'intervento che ricadono all'interno del sito di interesse nazionale (SIN) di Piombino, l'opportunità di adottare il Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo di cui Decreto Ministeriale n. 161 del 10 agosto 2012 anche aggiornando i costi del quadro economico del Progetto esecutivo.*

Con riferimento al quadro ambientale

3. *in sede di progettazione esecutiva, in riferimento alla componente Ambiente idrico, sviluppare tutte le modellazioni e le verifiche tecniche necessarie al fine di garantire il rispetto di sicurezza idraulica sui tempi di ritorno di 200 anni.*
- con nota prot. n. 415 del 08/01/2016, il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MiBACT) ha espresso il parere DG-BeAP/34.19.04/29754 del 01/12/2015 favorevole con prescrizioni sul progetto denominato "Bretella di Piombino – Lotto 7 : Tratto 1 (Geodetica-Gagno)", inviato da SAT con nota del 23/08/2013.
 - con il Parere n. 2277 del 13/01/2017, la Commissione ha verificato la "sostanziale coerenza tra il progetto definitivo di variante "SS 398 Val di Cornia – Bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino. Lotto 1 – Svincolo di Geodetica – Gagno" trasmesso dalla Società ANAS SpA con la nota prot. CDG-0137439 del 20/12/2016, ed il progetto definitivo "Autostrada A12 Rosignano Civitavecchia. Lotto 7 – Bretella di Piombino - tratto 1: Svincolo di Geodetica – Gagno e tratto 2: Gagno-Poggio Batteria", limitatamente al lotto 7 (Bretella di Piombino - Tratto 1: Svincolo di Geodetica - Gagno), approvato con Determina Direttoriale prot. DVA-2014-0003263 del 10/02/2014", reiterando le prescrizioni per il Progetto Esecutivo, ritenute attuali anche per il progetto in variante, del Parere 1414 del 20/12/2013; l'esito istruttorio è stato comunicato dalla Direzione al Proponente con nota prot. DVA/978 del 17/01/2017;
 - con nota prot. DVA/12020 del 23/05/2017, la Direzione, ribadendo quanto espresso con nota prot. DVA/978 del 17/01/2017, sulla base del parere n. 2277 del 13/01/2017, ha comunicato al MIT e al Proponente che "sussiste, limitatamente agli aspetti ambientali, una sostanziale coerenza tra la variante di progetto definitivo proposta con il progetto precedentemente approvato con la succitata Determina Direttoriale prot. DVA-2014- 0003263 del 10/02/2014, con riferimento al lotto 7 (Bretella di Piombino - Tratto 1: Svincolo di Geodetica - Gagno), a condizione che si ottemperi alle prescrizioni dettate con il suddetto sopracitato parere della CTVA n. 1414 del 20/12/2013 e ritenute attuali anche per il progetto in variante, da soddisfarsi prima dell'inizio dei lavori (fase Ante-Operam) e da verificarsi a cura di questo Ministero";

S.S. 398 "Val di Cornia" - Bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino - lotto 7, tratto 1 - Svincolo di Geodetica - Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, lotto 7 - bretella di Piombino). Progetto Esecutivo.

Verifica di attuazione Fase 1

- con Delibera n. 47/2018 del 25/10/2018, il CIPE ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il Progetto Definitivo della "S.S. 398 "Val di Cornia" - Bretella di collegamento tra Autostrada Tirrenica A12 e Porto di Piombino - Lotto 7, tratto 1 - Svincolo di Geodetica - Gagno", anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità;

CONSIDERATO pertanto che l'opera consiste nella realizzazione della "S.S. 398 "Val di Cornia" - Bretella di collegamento tra Autostrada Tirrenica A12 e Porto di Piombino Lotto 7, tratto 1 - Svincolo di Geodetica - Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia lotto 7 - Bretella di Piombino)"; in particolare il progetto dell'opera "Svincolo di Geodetica - Gagno" prevede il prolungamento della strada statale esistente S.S. 398 "Via Val di Cornia" verso il porto di Piombino, costituendo la cosiddetta "Bretella di Piombino";

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della seguente documentazione acquisita per la verifica di attuazione del progetto esecutivo della "S.S. 398 "Val di Cornia" - Bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino - lotto 7, tratto 1 - Svincolo di Geodetica - Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, lotto 7 - bretella di Piombino)." così come disposto dalla Direzione con la nota sopracitata prot. DVA/23913 in data 23/09/2019 e della successiva documentazione integrativa acquisita con nota prot. CTVA/892 del 7/04/2020:
- ✓ Progetto esecutivo S.S. 398 "Via Val di Cornia" Bretella di Collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 ed il Porto di Piombino;
- ✓ Documentazione integrativa trasmessa dal Proponente in riscontro alla nota prot. CTVA/323 del 06/02/2020 relativa a:

Descrizione del documento	Nome file
Riscontro parere MATTM- Relazione generale	T00-EG06-GEN-RE01-A
Relazione delle interferenze con area SIN	T00-GE00-GEO-RE12-B
Carta ubicazione cave e discariche	T00-GE00-GEO-CD01-B
Planimetria sovrapposto con interventi INVITALIA	T00-GE00-GEO-PU08-A
Relazione gestione materie	T00-GE00-GEO-RE11-B
Interferenza con sottoservizi Terna - Relazione tecnica	T00-IN00-INT-RE07-B
Planimetria stazioni di monitoraggio: acque superficiali, acque sotterranee, suolo	T00-MO01-MOA-PL01-B
Planimetria stazioni di monitoraggio: rumore, vibrazioni, atmosfera	T00-MO01-MOA-PL02-B
Relazione sul Piano di Monitoraggio Ambientale	T00-MO01-MOA-RE01-B
Campo Base e Cantiere Operativo: impianto di adduzione acqua	T00-CA00-CAN-PL05-B
Manuale di gestione ambientale del cantiere	T00-CA00-CAN-RE02-B

- nella verifica si tiene conto anche dei pareri precedentemente esitati;

Per quanto riguarda l'oggetto della verifica di attuazione del progetto esecutivo:

S.S. 398 "Val di Cornia" - Bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino - lotto 7, tratto 1 - Svincolo di Geodetica - Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, lotto 7 - bretella di Piombino). Progetto Esecutivo.

Verifica di attuazione Fase 1

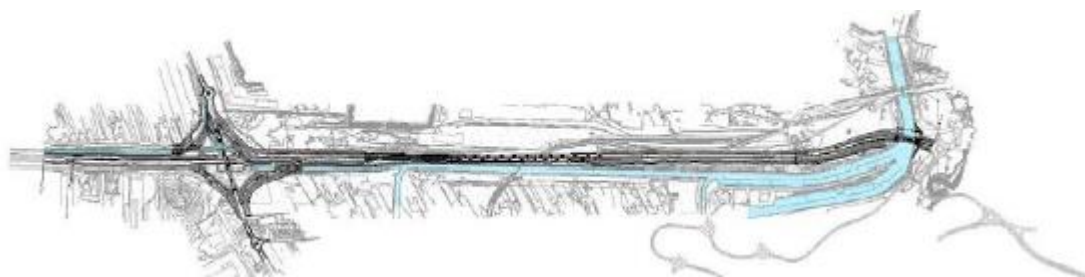
Il progetto esecutivo riguarda l'intervento di prolungamento della S.S.398 "Via Val di Cornia" verso il porto di Piombino, denominato "Bretella di collegamento tra l'Autostrada Tirrenica A12 ed il Porto di Piombino - Lotto 1 Tratto Svincolo di Geodetica -Gagno.". L'intervento interessa il territorio del Comune di Piombino in Provincia di Livorno regione Toscana. L'infrastruttura è collocata all'interno del corridoio, già individuato in sede di prima progettazione definitiva, delimitato dal sedime ferroviario da un lato e dal fosso-canale "Cornia Vecchia" esistente dall'altro.

L'intervento si estende all'interno del Comune di Piombino, a partire dal sedime esistente della statale S.S.398 "Via Val di Cornia": esso si sviluppa per i primi 650 m come adeguamento della statale esistente mentre per i restanti 2,5 km in nuova sede (quasi totalmente in rilevato) terminando in corrispondenza dell'innesto nella rotonda in località "Gagno", in fase di realizzazione da parte dell'Autorità Portuale. Lo stesso intervento andrà a completare un sistema di infrastrutture già previsto dai diversi Enti per potenziare il collegamento con il porto stesso.

La strada di progetto è di categoria B extraurbana principale secondo il DM 05/11/2001; in dettaglio, la sezione è costituita da uno spartitraffico di larghezza 2,50 m, banchine in sinistra da 0,50 m (oltre allargamenti per visibilità), n.4 corsie (2 per senso di marcia) di modulo 3,75 m ciascuna, eventuale corsia specializzata (ingresso/uscita) di modulo 3,75 m e banchine in destra da 1,75 m (oltre allargamenti per visibilità).

L'asse principale ha un'estesa di circa 3,15 km, dal km 43+750 al km 46+900 della S.S. 398 "Via Val di Cornia", e presenta una serie di collegamenti tra l'asse principale, la viabilità del comune di Piombino e la viabilità in progetto dell'Autorità Portuale. Il tratto di strada esistente prima dell'intersezione con via della Geodetica si presenta a carreggiate separate da spartitraffico di larghezza circa 1,80 m e corsie di calibro circa 3,30 – 3,50 m e banchina esterna di circa 2,00 m.

L'intero intervento in progetto, prevede per l'asse principale un primo tratto di adeguamento dell'infrastruttura esistente, n.2 viadotti, di lunghezza rispettivamente 471 m (466 m in Progetto definitivo) e 70 m (76 m in PD) , un tratto su opera scatolare in c.a. dal Km 1+131.80 al Km 1+478.97, (in luogo di muri di sostegno in c.a. e terra armata precedentemente previsti) ed il restante sviluppo del tracciato in rilevato (di altezza minima 1,50 m). Completeranno l'intervento la realizzazione della nuova intersezione a livelli sfalsati (n.4 rampe dirette e adeguamento della provinciale S.P.40 con realizzazione di un cavalcavia di lunghezza 200 m), la deviazione del canale idrico "Vecchia Cornia" per un'estensione di circa 1.300 m e la realizzazione di diversi attraversamenti idraulici.



Schema di progetto

Dal raffronto tra il progetto definitivo e progetto esecutivo, si osserva una lieve modifica della livelleta nel tratto iniziale in corrispondenza dello svincolo di Geodetica con un innalzamento della stessa fino a poco più di 1 metro, mentre nel tratto finale è stata ridotta l'altezza del rilevato.

Rispetto al progetto definitivo, la deviazione del fosso "vecchia Cornia" in corrispondenza dello svincolo di Geodetica risulta ottimizzata, riducendo le anse previste in PD a fronte di un incremento, non ambientalmente significativo, del tratto intubato, al centro dello svincolo.

Le modifiche riscontrate rientrano tra le definizioni di dettaglio a livello di progetto esecutivo e non comportano variazioni significative da un punto di vista ambientale.

Il Piano di Monitoraggio Ambientale riprende i contenuti del Piano di Monitoraggio Ambientale redatto in sede di Progetto Definitivo, recependo le condizioni e prescrizioni di cui alla Delibera CIPE n. 47 del 25/10/2018 di Approvazione del Progetto Definitivo, come da tabella di dettaglio, nonché le considerazioni riportate nel parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 43/2018 emesso nella Seduta del 26/07/2018.

Alla luce di quanto analizzato e in riferimento alle prescrizioni della Delibera CIPE n°47 del 25/10/2018 pubblicata nella G.U. n.60/2019, sussiste una sostanziale coerenza del "Progetto Esecutivo S.S. 398 "Val di Cornia" - Bretella di collegamento tra Autostrada Tirrenica A12 e Porto di Piombino Lotto 7, tratto 1 - Svincolo di Geodetica - Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia lotto 7 - Bretella di Piombino)" con il progetto definitivo come approvato con la Delibera CIPE n. 47/2018 .

Verifica di Ottemperanza- prescrizioni e raccomandazioni delibera CIPE n. 47/2018

Nel seguito si riportano i risultati della verifica di ottemperanza alle prescrizioni e raccomandazioni di cui alla Delibera CIPE n. 47/2018 che, nell'Allegato 1, che forma parte integrante della delibera di approvazione del progetto relativo all'intervento denominato strada statale n. 398 "Val di Cornia" Bretella di Collegamento tra Autostrada A12 e il Porto di Piombino lotto 1 Svincolo di Geodetica – Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano - Civitavecchia lotto 7 Bretella di Piombino), riepiloga le prescrizioni e le raccomandazioni cui detta approvazione resta subordinata.

Come riportato nell'Allegato 1 della Delibera CIPE 47/2018, le prescrizioni, raggruppate, per quanto possibile, secondo i vari ambiti di applicazione, risultano dall'esame compiuto sugli atti emessi nel corso del procedimento approvativo dalle Amministrazioni e dagli Enti interessati. Detto esame, i cui esiti sono sintetizzati nel documento Foglio Condizioni, ha portato all'esclusione delle prescrizioni non pertinenti l'intervento in questione o non accettabili o già assolute ed alla riformulazione delle altre.

Per una migliore definizione della ottemperanza alle prescrizioni, si riporta a seguire la *Tabella di verifica di ottemperanza* in cui si fornisce una risposta alle singole prescrizioni/raccomandazioni contenute nella Delibera CIPE 47/2018, identificate con la stessa codifica e classificazione della delibera stessa.

Per le prescrizioni di cui al punto *1.1 - Prescrizioni relative agli aspetti progettuali*, la valutazione è stata effettuata con particolare riferimento agli aspetti ambientali ed alla presenza di quanto richiesto. Resta intesa la opportunità di approfondimenti da parte del soggetto Regione Toscana, nelle sedi competenti.

In relazione al giudizio sintetico riportato in tabella si precisa che si è utilizzata la seguente scala di valutazione:

- *Ottemperata / Recepita*
- *Non Ottemperata / parzialmente ottemperata*
- *Non di competenza del MATTM*
- *Di competenza del Ministero dei Beni Culturali (MiBAC)*
- *Da ottemperare in altra fase*

Tabella di verifica di ottemperanza delle prescrizioni e Raccomandazioni della delibera CIPE CIPE n°47 del 25/10/2018 pubblicata nella G.U. n.60/2019

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	1.1. Prescrizioni relative agli aspetti progettuali		
1.1.1.	<p>a) Per l'affiancamento al Fosso Cornia Vecchia e Fosso Base Geodetica verificare la coerenza del tracciato rispetto alle condizioni ed alla casistica prevista per gli interventi consentiti dall'articolo 1 della legge regionale n. 21 del 2012 ed allegare le dichiarazioni dei progettisti prevista al comma 6 del citato articolo 1. Qualora l'intervento risultasse ammissibile in corrispondenza delle sezioni più critiche, in cui la distanza della viabilità dal ciglio di sponda del corso d'acqua è ridotta, dovranno essere previste idonee opere al fine di garantire stabilità del fondo alveo e delle sponde del corso d'acqua. (Regione Toscana)</p>	<p>Vista l'impossibilità di garantire puntualmente la distanza tra il ciglio spondale e l'opera di progetto secondo la LR 21/2012, il Consorzio 5 Toscana Costa con parere 01/2016/004813 prescriveva che venisse assicurata la fascia di rispetto in misura non inferiore di 6m, in deroga alla LR 21/2012. Anas con lettera del 01/08/2017 proponeva di pervenire ad una soluzione condivisa prevedendo tra le sezioni 2(51) e 3(52) sulla sponda sinistra un'opera di sostegno della viabilità di servizio (palancolato metallico per una lunghezza di 55m tale da consentire nel tratto in esame un distacco dal ciglio della sponda al piede del muro in terra rinforzata, ampliato a circa 4 m. Il Consorzio 5 Toscana Costa con lettera 01/2017/0005713/P/001 comunicava di condividere la soluzione progettuale purchè fosse garantito lo spazio minimo di 4m a servizio delle macchine operatrici. Nel progetto esecutivo il rilevato compreso tra muri su pali e terre armate è stato sostituito con un'opera scatolare con soletta a sbalzo e pareti arretrate per garantire sempre la distanza minima di 6m degli elementi verticali dal ciglio del canale e l'inserimento della pista di manutenzione di larghezza 4m. In seguito a questo intervento non risultano più necessarie le previste palancolate metalliche, si prevede tuttavia un intervento di ripulitura e riprofilatura della sonda del canale. Il progettista ha predisposto la dichiarazione ai sensi del comma 6, art. 1 della L.R. 21/2012. in allegato.</p>	OTTEMPERATA
	<p>b) Per la deviazione del corso d'acqua "Fosso Cornia Vecchia", in corrispondenza dell'intersezione della strada statale n. 398 con la strada provinciale n. 40, in coerenza con quanto disposto dal comma 3, articolo 1 della legge regionale n.21 del 2012, assicurare il miglioramento o la non alterazione del buon regime delle acque e comunque il non aggravio del rischio idraulico derivanti dalla realizzazione dell'intervento. (Regione Toscana)</p>	<p>In corrispondenza dell'intersezione tra la S.S.398 e la SP40 allo stato attuale è collocato un tombino scatolare. Dalle mappe di pericolosità idraulica del Regolamento d'area del Comune di Piombino" emerge che la zona in oggetto è classificata come "Pericolosità molto elevata", inoltre dalla modellazione idraulica si osserva che il tombino esistente va in pressione per portate con tempi di ritorno di 30 anni. Il progetto prevede la realizzazione di nuovi tombini di dimensioni interne maggiori, tali da garantire un franco idraulico per $T_r=200$ anni pari o superiore a 1.5 m. Gli interventi di deviazione del canale comportano la realizzazione di una sezione trapezia con argini di altezza costante e pari a 3 m, che contengono il deflusso delle acque fino a portate con tempi di ritorno di 200 anni. Gli interventi in progetto non costituiscono quindi un aggravio delle attuali condizioni di rischio idraulico, apportando delle migliorie per tempi di ritorno di 200 anni o inferiori.</p>	OTTEMPERATA

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>c) Al fine di poter valutare il corretto dimensionamento del nuovo tracciato e degli attraversamenti previsti e di documentare il non aumento del rischio idraulico, lo studio idrologico - idraulico e le relative simulazioni ante-operam e post-operam dovrà approfondire i seguenti aspetti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. definizione dell'estensione e della delimitazione dei bacini idrografici, ricomprendendo la porzione di bacino del Fosso Corniaccia a monte del Fosso Allacciante Destro; 2. valutazione della presenza del canale scolmatore tra il Fosso Allacciante e il Fosso Cornia Vecchia; 3. confronto con i valori del parametro Curve Number (CN) nell'ambito dell'implementazione della trasformazione afflussi-deflussi con i valori dedotti dalla mappatura del CN sul territorio regionale, predisposta nell'ambito dell'accordo di collaborazione scientifica tra Regione Toscana e Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale dell'Università degli Studi di Firenze per attività di ricerca per la mitigazione del rischio idraulico; 4. confronto tra lo studio idrologico-idraulico con la relazione idraulica a supporto del Regolamento Urbanistico d'Area del Circondario della Val di Cornia (maggio 2011). Si fa presente tuttavia che lo studio del 2011 deve essere riaggiornato previo l'utilizzo delle curve di possibilità pluviometrica aggiornate al 2012 elaborate nell'ambito dell'accordo di collaborazione tra Regione Toscana e Università di Firenze di cui al decreto giunta regionale Toscana n. 1133 del 2012; 5. confronto nell'ambito della configurazione dei corsi d'acqua in prossimità della foce, con gli studi relativi alla Variante nautica presentati alla competente Autorità di Bacino da parte del Comune di Piombino; 6. indicare nelle sezioni idrauliche il loro numero identificativo e nei profili indicare il profilo relativo anche alle portate trentennali e cinquecentennali, oltre che le quote delle sponde in destra ed in sinistra; 7. in relazione alla progettazione degli attraversamenti e del nuovo tracciato del Fosso Cornia Vecchia, è necessario documentare con opportuna modellazione l'entità dell'aumento del rischio idraulico connesso all'attuazione degli interventi; anche al fine di individuare i battenti di esondazione. A tale 	<ol style="list-style-type: none"> 1. E' stata redatta una corografia dei bacini idrografici; 2. Nella modellazione idraulica è stato considerato il contributo dato dalla portata scolmata in corrispondenza dello scolmatore tra il fosso allacciante e il fosso Cornia Vecchia; 3. La relazione idrologica è stata aggiornata prendendo come riferimento la mappa di uso del suolo, con i relativi valori del CN, fornita dalla Regione Toscana; 4. Nella relazione idraulica vengono riportati i risultati del modello idraulico allegato al Regolamento Urbanistico d'Area del Circondario della Val di Cornia e sono utilizzati come confronto con la modellazione alla base del Progetto Esecutivo (i dati del 2012 non sono ancora disponibili). Lo studio idraulico del progetto esecutivo si basa sulle curve segnalatrici di possibilità pluviometrica elaborate dalla Regione Toscana per la stazione pluviometrica prossima all'area di intervento (Vecchia SS Aurelia); 5. nella relazione idraulica è stato inserito il confronto con gli studi relativi alla Variante nautica; 6. Le sezioni del modello idraulico post operam fanno riferimento alle sezioni di progetto, le quote sono assolute e sono riportati i livelli di tirante idrico per ogni tempo di ritorno indagato. I livelli del tirante idrico sono riportati anche nelle sezioni di progetto della deviazione dei canali; 7. Nella relazione idraulica sono riportati i valori del tirante idrico per vari tempi di ritorno nelle condizioni ante e post operam. Per ogni opera si riportano i valori del franco idraulico e i livelli di esondazione, se presenti. La planimetria di progetto della deviazione dei canali è stata arricchita con la perimetrazione delle zone allagabili per effetto dell'esondazione che si verifica nel canale Cornia Vecchia e Base Geodetica. Lo studio idraulico interessa sia il fosso Cornia Vecchia sia il fosso Base Geodetica; 8. I circoli nautici sono posizionati nella parte terminale del fosso Cornia Vecchia. I tombini in progetto non sono interessati dalla presenza di natanti, ad ogni modo si riportano delle considerazioni sul franco idraulico. Per il viadotto Cornia 2 è stato verificato che il franco idraulico fosse compatibile con l'infrastruttura e con la presenza di natanti. Nella modellazione idraulica è stato considerato il contributo dato dalla portata scolmata in corrispondenza dello scolmatore tra il fosso Allacciante e il fosso Cornia Vecchia; La relazione idrologica è stata aggiornata prendendo come riferimento la mappa di uso del suolo, con i relativi valori del CN, fornita dalla Regione Toscana; Nella relazione idraulica vengono riportati i risultati del modello idraulico allegato al Regolamento Urbanistico d'Area del Circondario della Val di Cornia e sono utilizzati come confronto con la modellazione alla base del Progetto Esecutivo (i dati del 2012 non sono ancora disponibili). Lo studio idraulico del progetto esecutivo si basa sulle curve segnalatrici di possibilità pluviometrica elaborate dalla Regione Toscana per la stazione pluviometrica prossima all'area di intervento (Vecchia SS Aurelia); nella relazione idraulica è stato inserito il confronto con gli studi relativi alla Variante nautica. <p>Le sezioni del modello idraulico post operam fanno riferimento alle sezioni di progetto, le</p>	

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>proposito, si fa presente che il nuovo tracciato si sviluppa in un'area che nel Piano di Gestione del rischio di alluvioni delle U.O.M. Toscana Costa è prevalentemente classificata a pericolosità da alluvione P3. In tale contesto di criticità idrauliche, il progetto deve sviluppare valutazioni circa la vulnerabilità della nuova viabilità, l'analisi dell'aumento del rischio idraulico connesso alla realizzazione della viabilità di progetto e individuare il franco di sicurezza in corrispondenza degli attraversamenti previsti;</p> <p>8. lo studio idrologico-idraulico deve essere esteso anche al Fosso della Base Geodetica, al fine di dimensionare correttamente il nuovo tracciato previsto e di dimostrare il non aggravio del rischio idraulico;</p> <p>9. considerato che la parte terminale del Fosso Cornia Vecchia ospita circoli nautici in esercizio, valutate le conseguenze sul deflusso dovute alla presenza di eventuali corpi natanti flottanti trasportati dalle acque e le conseguenze di eventuali ostruzioni delle luci. (Regione toscana)</p>	<p>quote sono assolute e sono riportati i livelli di tirante idrico per ogni tempo di ritorno indagato. I livelli del tirante idrico sono riportati anche nelle sezioni di progetto della deviazione dei canali. Nella relazione idraulica sono riportati i valori del tirante idrico per vari tempi di ritorno nelle condizioni ante e post operam. Per ogni opera si riportano i valori del franco idraulico e i livelli di esondazione, se presenti. La planimetria di progetto della deviazione dei canali è stata arricchita con la perimetrazione delle zone allagabili per effetto dell'esondazione che si verifica nel canale Cornia Vecchia e Base Geodetica. Lo studio idraulico interessa sia il fosso Cornia Vecchia sia il fosso Base Geodetica;</p> <p>9. I circoli nautici sono posizionati nella parte terminale del fosso Cornia Vecchia. I tombini in progetto non sono interessati dalla presenza di natanti, ad ogni modo si riportano delle considerazioni sul franco idraulico. Per il viadotto Cornia 2 è stato verificato che il franco idraulico fosse compatibile con l'infrastruttura e con la presenza di natanti.</p>	
	<p>d) Per quanto riguarda la deviazione del Fosso Cornia Vecchia, è opportuno che nelle sezioni idrauliche sia riportato il livello idrico relativo alle portate con tempo di ritorno 30, 200 e 500 anni; e nel profilo longitudinale, è opportuno aggiungere i livelli liquidi e le quote delle sponde in destra e sinistra. Fornire il particolare costruttivo del raccordo degli scatolari previsti nel tratto deviato con le sezioni trapezie a monte ed a valle, in particolare per il ramo 1 in cui è prevista a monte l'immissione del Fosso della Base Geodetica. (Regione Toscana)</p>	<p>Il profilo longitudinale della deviazione dei canali è stato arricchito inserendo l'andamento degli argini laterali. I livelli dei tiranti idrici richiesti (tr 30, 200 e 500 anni) sono riportati nelle sezioni in allegato alla relazione idraulica. Negli elaborati dei tombini viene riportato l'andamento del passaggio dal canale a sezione trapezia al tombino stesso.</p>	OTTEMPERATA
	<p>e) Per quanto riguarda invece la deviazione del Fosso della Base Geodetica, è necessario fornire:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. le sezioni allo stato sovrapposto; 2. il profilo longitudinale del nuovo tracciato; 3. il particolare della nuova confluenza del Fosso della Base Geodetica nel Fosso Cornia Vecchia, tenendo conto che l'immissione deve essere orientata nel verso della corrente; 4. dichiarazione dei progettisti ai sensi del comma 6, articolo 1 della legge regionale n. 21 del 2012. (Regione Toscana) 	<p>Per la deviazione del Fosso Base Geodetica sono stati sviluppati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sezioni di progetto, con indicazione dello stato attuale; - planimetria di tracciamento e profilo longitudinale; - l'immissione del fosso Base Geodetica nel fosso Cornia Vecchia è stata rimodulata in modo che il verso della corrente sia concorde. La geometria della confluenza è visibile nella planimetria di progetto; - il progettista ha predisposto la dichiarazione ai sensi del comma 6, art. 1 della L.R. 21/2012 in allegato. 	OTTEMPERATA

S.S. 398 "Val di Cornia" - Bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino - lotto 7, tratto 1 - Svincolo di Geodetica - Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, lotto 7 - bretella di Piombino). Progetto Esecutivo.
Verifica di attuazione Fase I

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	f) Per quanto riguarda le immissioni dei fossi di guardia nel Fosso Cornia Vecchia, occorre fornire i particolari costruttivi con indicazione della tipologia di rivestimento prevista sulle sponde del corso d'acqua e valutare la necessità di inserire nel tratto finale dei fossi di guardia un dispositivo per impedire l'eventuale rigurgito del corso d'acqua. (Regione Toscana)	Sono stati prodotti dei dettagli costruttivi dei fossi di guardia in calcestruzzo armato. I fossi di guardia scaricano nel fosso Cornia Vecchia in corrispondenza della quota sommitale dell'argine, mediante un'apertura nello stesso. Per tali opere non si prevedono sistemi che impediscono il rigurgito. Per gli scarichi delle vasche di prima pioggia si prevede invece l'inserimento di una valvola a clapet.	OTTEMPERATA
	g) In riferimento alla componente Ambiente idrico, sviluppare tutte le modellazioni e le verifiche tecniche necessarie al fine di garantire il rispetto di sicurezza idraulica sui tempi di ritorno di 200 anni. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)	Sono state sviluppate tutte le modellazioni e le verifiche tecniche necessarie al fine di garantire il rispetto di sicurezza idraulica sui tempi di ritorno di 200 anni secondo normativa.	OTTEMPERATA
	h) Sia valutata la possibilità di "armonizzare" per quanto possibile il nuovo percorso interferente con corsie d'innesto 1 - 2 - 4. Nello specifico si chiede di rendere più rettilineo possibile il tracciato prevedendo un sottopasso obliquo in corrispondenza della strada statale n. 398 "Val di Cornia" in alternativa a quello ortogonale di progetto. (Consorzio 5 Toscana Costa)	Nello sviluppo del progetto esecutivo è stato rettificato il Tracciato del canale prevedendo un sottopasso obliquo in corrispondenza della SS 398 "Val di Cornia" in alternativa a quello ortogonale di progetto	OTTEMPERATA
	i) Sia valutata la possibilità di sostituire gli "scatolari" sottopassanti i vari tratti delle infrastrutture viarie, previsti con 2 elementi accoppiati, prevedendo, in alternativa, un unico elemento al fine di evitare, per quanto possibile, l'accumulo di materiale di trasporto in sospensione in corrispondenza del setto centrale. (Consorzio 5 Toscana Costa) Sia assicurata la fascia di rispetto, in misura non inferiore a 6,0 m dal ciglio o piede d'argine, ed i relativi accessi lungo i tratti oggetto di rettifica di percorso. Al riguardo si chiede di valutare lo spostamento dell'asse stradale nel tronco dove è previsto la realizzazione di opere di contenimento e/o consolidamento per ridurre le pendenze di scarpa del rilevato stradale per ottimizzare i limitati spazi presenti. Ci preme altresì opportuno informare che alcuni anni fa il corso d'acqua Corniaccia Nord subì un fenomeno di "rifluimento". (Consorzio 5 Toscana Costa)	Sono stati sostituiti gli "scatolari" sottopassanti i vari tratti delle infrastrutture viarie, previsti con 2 elementi accoppiati, con un unico elemento di luce doppia	OTTEMPERATA

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>j) Sia assicurata la fascia di rispetto, in misura non inferiore a 6,0 m dal ciglio o piede d'argine, ed i relativi accessi lungo i tratti oggetto di rettifica di percorso. Al riguardo si chiede di valutare lo spostamento dell'asse stradale nel tronco dove è previsto la realizzazione di opere di contenimento e/o consolidamento per ridurre le pendenze di scarpa del rilevato stradale per ottimizzare i limitati spazi presenti. Ci preme altresì opportuno informare che alcuni anni fa il corso d'acqua Corniaccia Nord subì un fenomeno di "rifluimento". (Consorzio 5 Toscana Costa)</p>	<p>Vista l'impossibilità di garantire puntualmente la distanza tra il ciglio spondale e l'opera di progetto secondo la LR 21/2012, il Consorzio 5 Toscana Costa con parere 01/2016/004813 prescriveva che venisse assicurata la fascia di rispetto in misura non inferiore di 6m, in deroga alla LR 21/2012. Anas con lettera del 01/08/2017 proponeva di pervenire ad una soluzione condivisa prevedendo tra le sezioni 2(51) e 3(52) sulla sponda sinistra un' opera di sostegno della viabilità di servizio (palanco lato metallico per una lunghezza di 55m) tale da consentire nel tratto in esame un distacco dal ciglio della sponda al piede del muro in terra rinforzata, ampliato a circa 4 m . Il Consorzio 5 Toscana Costa con lettera 01/2017/0005713/P/001 comunicava di condividere la soluzione progettuale purchè fosse garantito lo spazio minimo di 4m a servizio delle macchine operatrici. Nel progetto esecutivo il rilevato compreso tra muri su pali e terre armate è stato sostituito con un'opera scatolare con soletta a sbalzo e pareti arretrate per garantire sempre la distanza minima di 6m degli elementi verticali dal ciglio del canale e l'inserimento della pista di cantiere di larghezza 4m. In seguito a questo intervento non risultano più necessarie opere di protezione spondali. Inoltre sono stata fatta come opera di difesa spondale la messa in opera di una tipologia di idrosemina a mulch con fibre di legno, costituita da un mix di collante, di concime e di semi di leguminose e di graminacee.</p>	<p>OTTEMPERATA</p>
	<p>k) Sia opportunamente riempita e livellata la fascia di terreno compresa tra il limite d'ingombro del rilevato stradale ed il ciglio a campagna del corso d'acqua oggetto del parallelismo. (Consorzio 5 Toscana Costa)</p>	<p>La fascia di terreno compresa tra il limite d'ingombro del rilevato stradale e il ciglio a campagna del corso d'acqua oggetto del parallelismo è stata rimodellata e se ne prevede il rinverdimento con idrosemina e specie arbustive quali il Sambuco, la Ginestra, l'Agazzino e il Biancospino</p>	<p>OTTEMPERATA</p>
	<p>l) L'esecutore è tenuto, altresì, all'esatta osservanza di tutte le prescrizioni e regolamenti concernenti la tutela delle acque pubbliche, dell'agricoltura, della fauna ittica, dell'igiene e della pubblica incolumità oltre che delle seguenti specifiche prescrizioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la riparazione di eventuali danni alle opere autorizzate prodotti nel corso delle ordinarie operazioni di manutenzione saranno a carico del richiedente; 2. la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere edili e dei rilevati stradali realizzate sarà a carico del richiedente anche in caso di danni dipendenti dal regime idraulico dei corsi d'acqua; 3. durante l'esecuzione dei lavori dovranno essere posti in essere tutti gli accorgimenti necessari a non creare turbativa del buon regime idraulico dei corsi d'acqua. (Consorzio 5 Toscana Costa) 	<p>L'esecutore dovrà attenersi ai punti 1,2,3</p>	<p>DA OTTEMPERARE IN FASE DI ESECUZIONE</p>

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>m) Le misure di mitigazione proposte nella documentazione relativamente alla gestione degli scarichi prodotti durante la realizzazione dell'opera e in fase di esercizio dovranno essere attuate con il massimo rigore al fine di preservare lo stato di qualità delle acque superficiali interessate dall'opera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. le acque di lavaggio delle autobetoniere e le acque di supero prodotte durante le fasi di getto del calcestruzzo sono assimilate ad acque industriali e come tali vanno gestite; 2. qualsiasi scarico idrico dovrà essere autorizzato; in caso contrario eventuali effluenti dovranno essere gestiti come rifiuti liquidi; 3. sia prevista la realizzazione di presidi idraulici provvisti di idonei trattamenti per la regimazione e depurazione delle acque meteoriche dilavanti contaminate di piattaforma ai sensi dell'articolo 8 della legge regionale n. 20 del 2006 e successive modificazioni. (Regione Toscana) 	<p>Nella relazione di cantierizzazione sono descritte le misure di mitigazione relative alla gestione degli scarichi, in particolare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. le acque provenienti dal lavaggio dei mezzi meccanici o dei piazzali dell'officina, che sono ricche di idrocarburi ed oli, nonché di sedimenti terrigeni saranno sottoposti ad un ciclo di disoleazione, prima di essere immessi nell'impianto di trattamento generale. I residui del processo di disoleazione saranno smaltiti come rifiuti speciali in discarica autorizzata 2. acque provenienti dagli scarichi di tipo civile saranno trattate a norma di legge in impianti di depurazioni, oppure immessi in fosse settiche a tenuta, che verranno spurgate periodicamente 3. Le acque meteoriche dilavanti contaminate e di prima pioggia saranno gestite con un sistema di regimazione di tipo chiuso, che convoglia le acque meteoriche a delle vasche di prima pioggia con funzionamento in continuo, costituite da disoleatore e dissabbiatore. Le vasche di prima pioggia sono dimensionate anche per contenere eventuali sversamenti accidentali. <p>Le attività di cantiere saranno condotte in accordo alle "Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale" ARPAT, 2018 e nel rispetto delle previsioni normative di cui al D.P.G.R. n. 46/R del 8.09.2008 "Regolamento di attuazione della legge regionale 31 maggio 2006, n. 20 (Norme per la tutela delle acque dall'inquinamento)</p>	OTTEMPERATA
1.1.2	<p>Opere stradali</p> <p>a) In relazione al tratto terminale di approccio alla rotatoria di competenza dell'Autorità Portuale, si richiede di estendere convenientemente il tratto di rastremazione ad una corsia in approccio alla rotatoria e mantenere l'innesto a corsia semplice, si reputa tuttavia opportuno che il solido stradale ed il viadotto rimangano già predisposti e compatibili con un futuro prolungamento dell'infrastruttura a tipo B.</p>	<p>Il tratto di rastremazione ad una corsia in approccio alla rotatoria è stato esteso di circa 100.00 m rispetto al PD anticipando il punto di raccordo, con l'ausilio di segnaletica orizzontale e verticale per la riduzione della velocità (Art. 116 C.d.s.) incrementando di conseguenza la zona zebra. Si precisa come il solido stradale ed il viadotto rimangono già predisposti e compatibili con un futuro prolungamento dell'infrastruttura a tipo B.</p>	OTTEMPERATA
1.2. Prescrizioni relative agli aspetti ambientali, mitigazioni e compensazioni			
Sono reiterate le seguenti prescrizioni di cui alla delibera CIPE n. 85 del 2012 foglio prescrizioni:			
1.2.1	Integrare il PMA in ante, corso e post operam, allineandosi alla normativa nazionale per l'utilizzo dei parametri biologici nel monitoraggio (delibera CIPE n. 85 del 2012 n.7). (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)	Adeguate PMA in AO, CO e PO alla normativa nazionale (DL 152/2006) per l'utilizzo dei parametri biologici (batteri) per le matrici a cui ciò è applicabile (acque superficiali e sotterranee).	OTTEMPERATA

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
1.2.2	Integrare la documentazione progettuale con una valutazione della componente rifiuti in merito alle attività previste e si dovrà integrare la documentazione con l'indicazione delle modalità di avvio dei rifiuti da demolizione e costruzione a recupero in impianti autorizzati, nel rispetto dei criteri di priorità di gestione dei rifiuti di cui all'articolo 179 del decreto legislativo n. 152 del 2006 (delibera CIPE n. 85 del 2012 n.8). (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)	La gestione delle terre da scavo e le interferenze con l'area SIN sono state dettagliate nelle specifiche relazioni di progetto esecutivo, recependo le indicazioni ministeriali. Sono stati correttamente individuati i materiali classificabili come rifiuti, con relativo codice CER, computando per ogni tipologia le quote delle singole tipologie reimpiegabili (es. demolizione calcestruzzi).	OTTEMPERATA
1.2.3	<p>Deve essere definito un piano di gestione delle terre che comprenda (delibera CIPE n. 85 del 2012 n.11):</p> <p>a) una dettagliata descrizione sull'utilizzazione dei materiali di risulta provenienti dalle attività connesse alla realizzazione dell'opera stessa e dei materiali prelevabili dalle attività estrattive in esercizio;</p> <p>b) la descrizione delle modalità di caratterizzazione delle terre e rocce (indicazione di quali analisi e del numero di campioni a seconda dei volumi), da presentarsi anche alle autorità locali preposte;</p> <p>c) l'individuazione delle aree per il deposito intermedio dei materiali in attesa di utilizzo e/o le cave di prestito per il reperimento dei materiali;</p> <p>d) al momento dell'esecuzione dell'opera dovrà comunque essere presentato:</p> <p>1. l'aggiornamento del bilancio dei materiali, inteso come sopra descritto, da inviare anche alle autorità locali preposte;</p> <p>2. il crono programma delle operazioni di riutilizzo dei materiali provenienti dagli scavi, da inviare anche alle autorità locali preposte. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)</p> <p>e) Si ricorda che le procedure per il riutilizzo delle terre e rocce da scavo devono essere precedute dagli accertamenti sullo stato di inquinamento e sulla eventuale necessità di bonifica, con particolare riferimento alle aree interne ai SIN). (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)</p> <p>f) In merito al riutilizzo dei materiali provenienti dagli scavi dell'opera infrastrutturale, devono essere rispettati il regime di gestione previsto dal decreto legislativo n. 152 del 2006 e successive modificazioni ed integrazioni, nonché le modalità di campionamento del materiale al momento della sua formazione, ai fini della verifica della contaminazione e del rispetto dei limiti normativi. Il proponente deve inoltre definire le tempistiche di formazione dei materiali e del loro riutilizzo e le modalità di documentazione dei flussi dei materiali. Si</p>	<p>Emesso specifico documento di gestione delle terre e rocce di scavo, comprendente</p> <p>a) descrizione dei materiali di risulta e di approvvigionamento,</p> <p>b) modalità di caratterizzazione delle terre e rocce,</p> <p>c) individuazione aree di deposito intermedio e cave di approvvigionamento,</p> <p>d) 1) aggiornato bilancio delle materie, 2) cronoprogramma riutilizzo materie (calcestruzzi) a carico impresa esecutrice.</p> <p>Non è previsto riutilizzo di terre e rocce da scavo provenienti da aree interferenti con il SIN, come da specifica relazione</p> <p>A seguito di richiesta integrazioni, il Proponente afferma che per tutte le tipologie di terre, a prescindere dalla loro provenienza interna o esterna all'area SIN, è stato considerato lo smaltimento in discarica vagliando tutte le possibili situazioni risultanti dalla caratterizzazione (materiali pericolosi e non) ed individuando gli appropriati siti di conferimento per i seguenti motivi:</p> <p>1) Caratteristiche meccaniche scadenti dei terreni in situ.</p> <p>2) Possibilità di superamenti delle CSC.</p> <p>Dichiara inoltre che "non è previsto riutilizzo di terre e rocce da scavo provenienti da aree interferenti con il SIN", tenuto conto delle scarse caratteristiche geotecniche e dello stato di qualità ambientale del terreno da scavo (prevalentemente terreno di riporto). Si ritiene tuttavia necessario chiarire per quale motivo non sia possibile riutilizzare come "sottoprodotti" le terre e rocce da scavo provenienti dall'area dello "svincolo della geodetica", all'esterno del SIN di Piombino. Tali materiali se conformi alle CSC con riferimento alla specifica destinazione d'uso del sito di produzione potrebbero essere conferiti in siti di destinazione con medesima destinazione d'uso per opere di recuperi, ripristini, rimodellamenti, riempimenti ambientali o altri utilizzi sul suolo</p> <p>Per i motivi specificati, si ritiene che quanto elaborato dal proponente non ottemperi la richiesta della prescrizione.</p>	OTTEMPERATA PARZIALMENTE

S.S. 398 "Val di Cornia" - Bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino - lotto 7, tratto 1 - Svincolo di Geodetica - Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, lotto 7 - bretella di Piombino). Progetto Esecutivo.
Verifica di attuazione Fase I

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>noti che dalla progettazione vanno escluse le cave e zone di reperimento materiali ornamentali storici in quanto non pertinenti ai lavori stradali. È inoltre necessario che la viabilità esterna di collegamento cave-impianti-cantiere-discarda escluda gli attraversamenti dei sistemi insediativi (centri abitati, frazioni, nuclei rurali, ecc.). (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)</p>		
1.2.4	<p>In fase esecutiva dovrà essere presentato l'eventuale aggiornamento del quadro economico relativo al monitoraggio ambientale (delibera CIPE n. 85 del 2012 n.14). (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)</p>	<p>Aggiornato il quadro economico secondo PMA di progetto esecutivo.</p>	OTTEMPERATA
1.2.5	<p>Per quanto riguarda la caratterizzazione idrografica ed idrologica del reticolo idrografico interferito dall'infrastruttura in progetto, il proponente dovrà verificare l'aggiornamento dei risultati delle indagini effettuate e pubblicate da soggetti istituzionali, ovvero da essi fornite formalmente al proponente (delibera CIPE n. 85 del 2012 prescrizione n.16 – Allegato 2). (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)</p>	<p>La caratterizzazione idrografica e idrologica è stata confrontata con quella messa a disposizione dal Comune di Piombino e dal Settore idrologico Regionale.</p>	OTTEMPERATA
1.2.6	<p>I suddetti punti dovranno essere evidenziati nella versione esecutiva del piano di monitoraggio che, anche per quanto riguarda gli indicatori individuati, dovrà necessariamente essere allineato alle indicazioni della normativa vigente (decreto ministeriale n. 56 del 2009). Infine, in tale ambito, per quanto riguarda i punti di monitoraggio, si ritiene che essi dovranno essere verificati in fase esecutiva al fine di valutare i possibili impatti e, di conseguenza, le eventuali variazioni dello stato quali-quantitativo dei corpi idrici recettori e delle fasce fluviali (delibera CIPE n. 85 del 2012 prescrizione n.17). (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)</p>	<p>L'aggiornamento del PMA in fase di progetto esecutivo ha considerato la normativa vigente e gli approfondimenti del progetto esecutivo, recependo sia nei contenuti tecnici che nel quadro economico le prescrizioni dei vari Enti.</p>	OTTEMPERATA
1.2.7	<p>In relazione alle necessità idriche per la realizzazione dell'opera (fase di cantiere), si ritiene che il proponente dovrà richiedere specifiche concessioni idriche agli enti competenti in materia e che comunque preveda soluzioni alternative di approvvigionamento (delibera CIPE n. 85 del 2012 prescrizione n.18). (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)</p>	<p>Per quanto riguarda gli approvvigionamenti idrici potabili e non potabili saranno fatti allacci all'acquedotto civile e industriale e richieste le specifiche concessioni idriche agli enti competenti in fase di cantiere. Si precisa che il cantiere base si trova lungo la SP.40 ove sono presenti sia un acquedotto industriale, sia uno di acqua potabile.</p>	RECEPITA – da ottemperare in fase di cantiere

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
1.2.8	È necessario approfondire il dettaglio della collocazione, lungo il tracciato in progetto, delle opere di raccolta e smaltimento e dei presidi idraulici. Oltre alla loro tipologia è richiesta la verifica idraulica (delibera CIPE n. 85 del 2012 prescrizione n.19). (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)	Il progetto esecutivo contiene planimetrie e profili delle condotte per lo smaltimento delle acque di piattaforma e gli elaborati di dettaglio delle vasche di prima pioggia, nonché planimetrie e sezioni per la loro identificazione planimetria e altimetrica. E' presente relazione idraulica con la verifica dei diversi elementi	OTTEMPERATA
1.2.9	Dovrà essere prodotta, per i cantieri ricadenti in aree a rischio idraulico, documentazione sulle modalità per la mitigazione del rischio (delibera CIPE n. 85 del 2012 prescrizione n.20). (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)	Le aree di cantiere, nonché i principali fronti di lavoro si trovano in aree ove, per la portata di progetto calcolata per il tempo di ritorno per la verifica delle opere provvisoriale (pari alla durata dei lavori), non si verifica esondazione.	OTTEMPERATA
1.2.10	È necessario chiarire dove sarà rifornita la acqua industriale dei cantieri. Per tutti gli usi per i quali non è espressamente previsto dalle norme vigenti l'utilizzo di acqua potabile (ad esempio: lavaggio ruote, bagnature, ecc.) è necessario fare ricorso prioritariamente ad acque non potabili, favorendo il recupero ed il riutilizzo. È necessario prevedere un impianto di disinfezione anche di tale acqua per scongiurare aerosol con elevate presenze microbiche e quindi pericolose per la salute delle persone (ad es.: legionellosi) (delibera CIPE n. 85 del 2012 prescrizione n.21). (Regione Toscana) (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)	Per l'approvvigionamento delle acque non potabili necessarie per le lavorazioni di cantiere è previsto l'allaccio all'acquedotto industriale, presente lungo la viabilità SP.40, il cui punto d'allaccio sarà individuato in fase di cantiere con l'Ente Gestore. Per queste acque, nel cantiere base, è previsto un idoneo serbatoio di accumulo dotato di impianto di disinfezione delle acque. Per le acque derivanti dal lavaggio dei mezzi di trasporto e delle macchine operatrici e di lavorazione si prevede, per quanto possibile, un trattamento ed un successivo riciclo delle stesse.	OTTEMPERATA
1.2.11	È necessario considerare l'orientamento dei piani di assetto idrogeologico che differenziano i vincoli imposti per la realizzazione delle nuove infrastrutture dagli interventi su infrastrutture esistenti. Si raccomanda al proponente di considerare, per quanto riguarda gli attraversamenti maggiori, i pareri delle autorità competenti in materia ed i seguenti riferimenti legislativi: decreto del Ministero dei lavori pubblici - decreto ministeriale del 14 gennaio 2008 e la circolare n. 617 del Ministero dei lavori pubblici del 2 febbraio 2009, in aggiunta al testo unico del 25 luglio 1904, n. 523, sulle opere idrauliche. Si ritiene utile che il proponente ripresenti, aggiornandole, le specifiche schede identificative di tutte le interferenze idrografiche. Inoltre, il proponente dovrà verificare le interferenze idrografiche alla luce anche delle seguenti indicazioni: in considerazione delle possibili incongruenze tra reticolo significativo dei Piani di assetto idrogeologico e stato dei luoghi, si richiede la verifica della esatta rappresentazione dei corsi d'acqua e quindi dei relativi bacini idrografici afferenti a ciascuna	L'area oggetto di intervento non rientra nelle zone cartografate a rischio idrogeologico. Gli attraversamenti idraulici sono stati modificati dal punto di vista geometrico, passando da elementi a doppia canna a elementi a luce unica. Il franco idraulico risulta sempre superiore a 1 m per portate di progetto calcolate per tempi di ritorno di 200 anni. Dalla modellazione idraulica emerge che tra il tirante idrico per tempi di ritorno di 200 e 500 anni è sempre inferiore alla quota del piano stradale, con un franco minimo di 60 cm (per Tr = 500 anni). Nella definizione dei bacini idrografici per il calcolo delle portate di progetto sono stati verificati tutti i corsi d'acqua principali e secondari, controllando le effettive confluenze. La distanza tra l'infrastruttura stradale o le opere connesse e il canale Cornia Vecchia, oggetto di deviazione, rispetta quanto previsto dall'articolo 96 lettera f) del Regio decreto n. 523 del 1904. Per tale valutazione sono stati considerati come elementi di "fabbrica" il rilevato stradale, le opere d'arte maggiori e i manufatti idraulici (come le vasche di prima pioggia).	OTTEMPERATA

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>interferenza, al fine di non inficiare le verifiche idrauliche; le opere idrauliche, ed i manufatti ad esse collegati, riguardanti nuovi tracciati devono garantire, in moto permanente, il deflusso della portata con tempo di ritorno due centennale, con un franco pari ad 1/2 dell'altezza d'acqua in sezione; dove tale valore risulti superiore ad un metro in presenza di attraversamenti, esso può essere valutato quale franco di sicurezza accettabile. In caso di franchi di sicurezza inferiori, si dovranno giustificare esplicitamente le scelte fatte. Per gli interventi di adeguamento su tracciato esistente o su varianti locali, dovrà essere valutato il rischio idraulico per garantire la sicurezza dell'esercizio dell'infrastruttura, prevedendo, a tal fine, ove necessario, anche interventi non strutturali quali monitoraggio idrometrico, procedure di preallarme, segnaletica attiva, ecc.; nei casi di parallelismo di opere con il reticolo delle acque superficiali, si richiama l'assoluto rispetto dell'articolo 96 lettera f) del Regio decreto n. 523 del 1904 significando che per fabbriche si intende qualsiasi manufatto permanente dotato di fondazione. Pertanto allargamenti di piattaforme stradali e posizionamenti di recinzioni ed altri manufatti dovranno tenere conto di tali distanze, prevedendo se del caso, lo spostamento ed adeguamento dei corsi d'acqua interessati. Si richiama quanto previsto dagli articoli 141 e 142 della legge regionale n. 66 del 2011; per gli interventi di ampliamento e di adeguamento dell'infrastruttura deve essere garantito il non aumento del rischio in altre aree, la possibilità di attenuare o eliminare le cause che determinano le condizioni di rischio, le condizioni di sicurezza idraulica in relazione alla natura dell'intervento ed al contesto territoriale. Per le nuove infrastrutture deve essere garantito il non aumento di rischio in altre aree, le condizioni di sicurezza idraulica per tempi di ritorno di 200 anni, la possibilità di attenuare o eliminare le cause che determinano le condizioni di rischio (delibera CIPE n. 85 del 2012 prescrizione n.22).</p>		
1.2.12	<p>Il Piano di monitoraggio in fase esecutiva dovrà essere verificato secondo le linee guida dell'allegato XXI del decreto legislativo n. 163 del 2006 (delibera CIPE n. 85 del 2012 prescrizione n.23). (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)</p>	<p>Il PMA è stato aggiornato secondo le linee guida</p>	<p>OTTEMPERATA</p>

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
1.2.13	<p>Per la fase di cantiere, si dovranno produrre (delibera CIPE n. 85 del 2012 prescrizione n.25). Fare riferimento alla Tabella 1 dell'Allegato I del Decreto del Presidente della Repubblica n.142 del 2004 e non alla Tabella 2 relativa a strade esistenti e assimilabili:</p> <p>a) un censimento dei ricettori interessati (a prescindere dai livelli di rumore stimati) dalle attività di cantiere sia fisso che mobile;</p> <p>b) delle mappature relative al clima acustico residuo, sia per le aree interessate dai cantieri fissi che dal fronte di avanzamento Lavori (FAL);</p> <p>c) della mappature relative all'impatto acustico delle fasi di lavorazione, sia per i cantieri fissi che per il FAL;</p> <p>d) una tabella complessiva che, diversamente da quella presentata, per ogni piano di ogni ricettore interessato dalla rumorosità del cantiere, riporti la classe acustica di appartenenza, il valore dei limiti applicabili (emissione ed immissione), il clima acustico residuo ed i livelli (emissione ed immissione) stimati, con evidenza del rispetto o meno del valore limite differenziale;</p> <p>e) eventuale elenco dei ricettori per cui si suppone di dover effettuare una richiesta di deroga dal rispetto dei limiti al comune interessato. (Regione Toscana e Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)</p>	<p>a) Aggiornato il documento impatto acustico di cantiere con la nuova classificazione di strada di tipo B extraurbana principale ai sensi del DPR 142/2004; sono stati censiti i ricettori nelle aree di cantiere fisso e mobile determinando i valori di immissione acustica agli stessi.</p> <p>b) Aggiornato documento impatto acustico di cantiere, recependo il clima acustico residuo ante operam.</p> <p>c) Aggiornato documento impatto acustico di cantiere con redazione di mappature acustiche dei cantieri ed analisi dei valori di immissione ai ricettori per singolo edificio e per singolo piano di edificio.</p> <p>d) Aggiornato documento impatto acustico di cantiere e relativa tabella di immissione ai ricettori con tavola di collocazione in classe acustica da PCCA vigente. Non è stato valutato il criterio differenziale ai ricettori, non essendo questo parametro applicabile alle attività temporanee ed ai cantieri edili/stradali, come da normativa vigente.</p> <p>e) Aggiornato documento impatto acustico di cantiere; analizzati i singoli ricettori interessati dalle attività di cantiere fisso e mobile rilevando l'assenza di necessità di autorizzazioni in deroga.</p>	OTTEMPERATA
1.2.14	<p>Il proponente, in fase di esercizio, dovrà integrare lo studio con (delibera CIPE n. 85 del 2012 prescrizione n.26):</p> <p>a) una tabella che riporta complessivamente, per la sorgente in esame, il risultato della simulazione, in cui ad ogni riga corrisponde ogni piano dei ricettori interessati e censiti e le cui colonne indicano per ognuno di questi, l'identificativo, la classe acustica di appartenenza o la fascia di pertinenza acustica, la fascia di pertinenza dell'eventuale sorgente concorsuale, i limiti applicabili, i livelli calcolati ante operam, post operam e post mitigazione con l'evidenziazione dei superamenti residui;</p> <p>b) elaborati grafici illustrativi dell'impatto acustico diurno e notturno riferiti allo stato ante operam, post operam e post mitigazioni;</p> <p>c) una relazione descrittiva dei risultati ottenuti. (Regione Toscana e Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)</p>	<p>a) Aggiornato il documento impatto acustico di cantiere; analizzati i valori di immissione ai singoli ricettori con analisi per singolo piano di ogni edificio. Riportata su specifica planimetria la collocazione dei ricettori nella classe acustica di competenza da PCCA vigente nella situazione ante operam. Inserita la tabella richiesta con valori di immissione per ricettore, per piano, comparando i valori con i limiti da classe acustica da PCCA vigente. Indicate in tabella le classi acustiche di appartenenza ed i relativi limiti, oltre al tipo di fascia di rispetto delle differenti infrastrutture viarie.</p> <p>b) Aggiornato documento impatto acustico di progetto; redatti elaborati grafici con impatto acustico ante operam e post operam, sia nel periodo diurno che notturno, nell'area di studio definita dal DPR 142/2004 con i corretti flussi di traffico e velocità di progetto.</p> <p>c) Aggiornato documento impatto acustico complessivo dell'opera per gli approfondimenti di progetto esecutivo con tabelle numeriche ed elaborati grafici. Inseriti in relazione i commenti ai risultati ottenuti nella condizione post operam, adeguata la tabella dei valori ai ricettori (T00-IA00-AMB-SC03) con le indicazioni richieste.</p>	OTTEMPERATA

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
1.2.15	<p>Il passaggio di tipologia da D a B per l'infrastruttura in progetto comporta esclusivamente, ai sensi del decreto della Presidenza della Repubblica n.142 del 2004, un incremento da 100 m a 250 m della dimensione della fascia di pertinenza entro cui verificare il rispetto dei limiti di legge (i limiti di riferimento entro tali fasce rimangono gli stessi e cioè 65 dB (A) nel periodo diurno e 55 dB(A) nel periodo notturno). Pertanto, le valutazioni di impatto acustico riportate nel SIA del 2012 devono essere rielaborate considerando ulteriorrecettori prima esclusi; tra questi recettori vi è l'intero nucleo abitato di Colmata. (Regione Toscana)</p>	<p>Considerata l'opera come strada di tipo B con relativa analisi dei ricettori nella fascia acustica di competenza di ampiezza 250 m; verificato il rispetto dei limiti di legge diurni e notturni per nuova infrastruttura, pari rispettivamente a 65 e 55 dBA, come previsto dal DPR 142/2004. Aggiornate le tavole di propagazione acustica diurna e notturna e le tabelle dei valori ai ricettori nella condizione post operam. I ricettori sono stati verificati nell'intera nuova fascia di studio di 250 m per lato, incluso l'abitato di Colmata; inoltre è stata verificata la presenza di ricettori sensibili (scuole, ospedali, case di riposo) in una fascia di ampiezza 500 m per lato rispetto alla nuova struttura stradale.</p>	OTTEMPERATA
1.2.16	<p>Le nuove valutazioni da eseguire entro il corridoio progettuale di 250 m devono tenere conto dell'aumento della velocità massima di progetto da 80 km/h a 120 km/h. (Regione Toscana)</p>	<p>Adeguate la velocità di transito nelle valutazioni acustiche a 120km/h.</p>	OTTEMPERATA
1.2.17	<p>I risultati delle nuove valutazioni devono essere finalizzati a verificare la necessità di ulteriori interventi di mitigazione oltre a quelli già previsti (due barriere antirumore di lunghezza complessiva di 500 m) o a ridimensionare quelli già previsti. (Regione Toscana)</p>	<p>E' stata valutata la necessità di opere di mitigazione alla nuova fascia di studio acustico; in particolare dall'approfondimento dello studio acustico fatto, non risulta emersa la necessità di inserire alcuna barriera antirumore.</p> <p>La valutazione del sostanziale rispetto dei valori limite di immissione è stata ottenuta anche con la considerazione nel modello di calcolo dell'adozione di manto stradale drenante-fonoassorbente.</p> <p>Tale tipologia di asfalto presenta caratteristiche di assorbimento acustico che però possono deteriorarsi nel tempo e con l'uso della pavimentazione stradale, per tale motivo il Piano di Monitoraggio Ambientale dovrà essere aggiornato per prevedere campagne di rilievi fonometrici con cadenze adeguate al tipo di manto stradale adottato ed indicare, in caso di superamento dei valori limite associabili ad alterazione delle prestazioni acustiche dello stesso, azioni di ripristino manutentivo dell'asfaltatura.</p>	OTTEMPERATA

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
1.3 Prescrizioni relative al monitoraggio ambientale			
1.3.1	<p>Nel piano di monitoraggio dovranno essere individuate stazioni di controllo (monte-valle) nei corpi idrici superficiali interessati dall'opera in esame (Fosso Cornia Vecchia e Chiusa di Pontedoro) almeno in fase di cantiere al fine di verificare l'efficacia delle misure di mitigazione adottate nel progetto; (Regione Toscana)</p>	<p>Nel PMA sono individuate in totale di 6 stazioni di monitoraggio acque superficiali. È rispettato, in relazione alle lavorazioni e all'ubicazione delle opere, il criterio monte/valle. Il Piano di Monitoraggio del 2019 ha previsto l'aumento del numero di punti e l'implementazione del protocollo di monitoraggio. Nello specifico, sono localizzati 12 punti di monitoraggio al fine di valutare, in base alla direzione di flusso stimata, le possibili interferenze sulla falda dovute alla realizzazione delle opere d'arte più significative aventi fondazioni profonde, ovvero il Cavalcavia SP40 d</p> <p>Con riferimento alle misure piezometriche e chimiche, al fine di poterle valutare il permanere di condizioni coerenti col quadro conoscitivo esistente, si è provveduto ad integrare il piano di monitoraggio delle acque sotterranee, individuando ulteriori stazioni di rilevamento ed implementando il relativo protocollo di monitoraggio (T00- EG06-GEN-RE01-A). - per l'ambiente idrico sotterraneo, sono previsti campionamenti ed analisi di qualità delle acque di falda nei punti denominati AST 05 - AST 06 – AST 07 – AST 08, ubicati all'interno dei poligoni con superamento delle CSR interferiti dall'opera, e nei punti AST 09 - AST 010 – AST 11 – AST 12, ubicati comunque all'interno del SIN; tali indagini saranno eseguite in tutte le fasi di monitoraggio (ante operam, in corso d'opera, post operam) così da caratterizzare la falda nel punto di maggiore interessamento dovuto alle opere di fondazione profonde;</p> <p>Nello specifico documento T00-MO01-MOA-RE01-B sono riportate le analisi effettuate nel 2017 e le analisi da effettuare (tabella 25 pag.74).ello svincolo Geodetica, il Viadotto Cornia 1 (VI01) e il V. Cornia 2 (VI 02).</p>	OTTEMPERATA
1.3.2	<p>In relazione al previsto monitoraggio della qualità dell'aria, si rileva quanto segue:</p> <p>a) nella planimetria "101_T00M000M0APL01A.pdf" non è visibile il punto PI-A2-03, indicato in tabella per il monitoraggio dell'attività di cantiere;</p> <p>b) il Proponente dovrà individuare un ulteriore punto di monitoraggio prossimo alla rotonda del Gagno, in direzione delle abitazioni locali;</p> <p>c) il Proponente dovrà adeguare nel progetto esecutivo e comunque prima dell'avvio del monitoraggio ante operam, il piano di monitoraggio alle indicazioni fornite nell'Allegato 1 del decreto legislativo n. 155 del 2010 e fornire una tabella riepilogativa, corretta, dei limiti di confronto per i parametri oggetto di monitoraggio. (Regione Toscana)</p>	<p>a) e b) Il punto PI-A2-03 non era stato individuato perché nascosto dal cartiglio della tavola. Tale punto si colloca proprio in prossimità della rotonda del Gagno. Nel PMA PE è stato rinominato in ATM03.</p> <p>c) L'esecuzione dei monitoraggi avverrà in conformità all'Allegato I D. Lgs. 155/2010 ss.mm. ii (obiettivi di qualità dei dati per misurazioni indicative) e nel rispetto della nota ARPAT (prot. n.42472 del 16/06/2017)</p> <p>Saranno inoltre applicate le metodiche di campionamento e l'analisi indicate nell'Allegato VI al D. Lgs. 155/2010 così come sostituito dal D.M. 26/01/2017; in particolare, per il PM10 ed il PM2,5 saranno garantiti il rispetto delle norme UNI EN 12341:2014 e UNI CEN TS 16450:2013.</p> <p>Riguardo ai limiti di confronto per i parametri oggetto di monitoraggio, sono stati presi a riferimento i valori indicati dal D. Lgs. 155/2010 ss.mm.ii., Allegati XI – XII – XIII.</p> <p>Nella relazione T00-EG06-GEN-RE01-A a pag. 11 il Proponente riporta che il PMA (2019) del PE allegato all'istanza di V.A. riprende i contenuti del PMA (2017), recependo tutte le condizioni e prescrizioni della Delibera CIPE n. 47/2018. In particolare, per l'individuazione delle stazioni della matrice atmosfera, si è tenuto conto delle prescrizioni contenute nel</p>	OTTEMPERATA

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
		<p>parere istruttorio ARPAT prot. n. 42472 del 16/06/2017. Nella tabella riportata a pag. 11 e 12 sono riepilogati i punti previsti nel PMA (2019), con relativa codifica e localizzazione, in rapporto ai punti previsti nel precedente PMA (ATM01-Loc. Bocca di Cornia - R17, ATM02-Loc. Colmata - R41, ATM03- Rotonda del Gagno – R112).</p> <p>In ottemperanza alla richiesta del MATTM e, contestualmente, alle osservazioni di ARPAT (contributo istruttorio prot. n.318599/2019), nella presente fase, si è provveduto ad integrare il piano di monitoraggio dell'atmosfera, individuando una ulteriore stazione ed applicando il medesimo protocollo di monitoraggio per tutte le stazioni e per tutte le fasi ante, corso e post opera. La stazione aggiuntiva, ATM04, è posizionata in corrispondenza della stazione A12-PI-A2-02 nel PMA (2011). Tale stazione viene reintrodotta per monitorare le attività del cantiere operativo CO02 e del Viadotto Cornia 1. Nella tabella seguente sono riepilogati i punti previsti PMA adeguato nella presente fase, con relativa codifica e localizzazione, riportati anche nel documento T00-MO01-MOA-RE01-B (PMA) a pag. 28.</p>	
1.4. Prescrizioni relative al Piano di Utilizzo ex decreto ministeriale del 10 agosto 2012, n. 161, gestione delle materie e SIN			
1.4.1	<p>In relazione all'interferenza tra il progetto presentato e i previsti interventi di bonifica, si ritiene necessario:</p> <p>a) prevedere il prolungamento della geomembrana fino ai fossi laterali di scolo;</p> <p>b) valutare l'interferenza del tracciato anche con il poligono PZ098;</p> <p>c) adottare gli accorgimenti necessari per impedire il collegamento idraulico tra le due falde nel caso in cui la realizzazione delle opere di fondazione vada ad interessare o ad attraversare lo strato limoso argilloso di separazione tra le due falde. (Regione Toscana)</p>	<p>a) In corrispondenza delle interferenze tra opera e poligoni con superamenti delle CSR, saranno adottate pavimentazioni di tipologia corrispondente o analoga alla pavimentazione P02 indicata dalla MISO. Per l'interruzione dei percorsi di esposizione lungo le fasce di terreno comprese tra il terrapieno e i fossi di scolo, le pavimentazioni adottate, per i tratti in rilevato interferenti con i poligoni contaminati, includono la messa in opera della geomembrana in PVC impermeabile fino ai fossi laterali di scolo.</p> <p>b) Sovrapponendo il tracciato dell'opera (nel suo assetto di progetto esecutivo) alla planimetria dei poligoni con superamento delle CSR, si rilevano interferenze con i seguenti poligoni: S0830 - S0771 - PZ102bis - PZ9 - PZ098 - S0732; la valutazione delle singole interferenze ha condotto alla definizione delle pavimentazioni richiamate al punto precedente ed all'individuazione di tecniche di fondazione tali da non creare collegamento idraulico tra le falde come specificato al punto seguente.</p> <p>c) I pali trivellati di fondazione saranno realizzati con l'impiego di un tubo di rivestimento metallico di diametro interno non inferiore al diametro nominale dei pali, da infiggere e recuperare mediante attrezzatura vibrante. Il tubo di rivestimento sarà di lunghezza tale da risultare infisso nei terreni argillosi impermeabili situati sotto i riporti. In tal modo, la trivellazione all'interno del rivestimento e con l'impiego di fanghi bentonitici, eviterà il collegamento tra i diversi livelli freatici.</p> <p>Non si rilevano modifiche dei poligoni con superamento delle CSR in aree interessate dalla realizzazione dell'intervento in progetto (T00-EG06-GEN-RE01-A).</p> <p>Il Proponente confermano pertan le valutazioni già condotte nell'ambito del PE allegato 2.2</p>	OTTEMPERATA

S.S. 398 "Val di Cornia" - Bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino - lotto 7, tratto 1 - Svincolo di Geodetica - Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, lotto 7 - bretella di Piombino). Progetto Esecutivo.
Verifica di attuazione Fase I

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
		<p>2.2.1 all'istanza di V.A.. Per il dettaglio delle interferenze tra tracciato di progetto e poligoni con superamento CSR, il proponente rimanda agli elaborati "Relazione delle interferenze con Area SIN" (T00-EG06-GEN-RE12) e "Relazione gestione materie" (T00-GE00-GEO-RE11)</p>	
1.4.2	Identificare una cava diversa rispetto a quella di M. Peloso dove vengono reperiti anche materiali ornamentali. (Regione Toscana)	Nella Relazione di gestione delle materie e nella Carta di ubicazione Cave e discariche è stata rimossa la cava di Monte Peloso ed individuati 3 siti di estrazione e approvvigionamento inerti, inclusi materiali ornamentali. Per i siti individuati sono state verificate le capacità di approvvigionamento ed i titoli autorizzativi vigenti.	OTTEMPERATA
1.4.3	Individuare delle aree per il deposito intermedio dei materiali in attesa di utilizzo. (Regione Toscana)	<p>Il materiale in attesa di utilizzo sarà depositato in prossimità del cantiere base nell'area di deposito e stoccaggio. Specifiche tipologie di materiali quali le demolizioni di manufatti in calcestruzzo, vengono stoccate e lavorate nel cantiere operativo CB 01, in apposite aree all'uopo individuate.</p> <p>Nella Relazione di Cantierizzazione sono dettagliate le diverse aree necessarie alla gestione dei materiali in particolare quelli derivanti da operazioni di scavo. Detti materiali sono gestiti come rifiuto, e pertanto sono da avviare a smaltimento attraverso le procedure descritte nel documento di PE, T00-GE00-GEO-RE11-B sulla gestione dei materiali. La disciplina che regola le aree preposte al deposito temporaneo delle terre gestite come rifiuto, è il D. Lgs.152/2006 all'art.183, che ne indica anche gli specifici criteri e limiti qualitativi e quantitativi per tale deposito. Le uniche aree definite di deposito intermedio sono le vasche dei fanghi di perforazione del cantiere operativo CO01 Viadotto Cornia 1. Pertanto si definiscono "aree di stoccaggio" le specifiche aree nei cantieri destinate a ricevere i materiali di scavo/sbancamento dell'opera, destinati al successivo conferimento in discarica. Si definiscono "aree di deposito intermedio" le specifiche zone del cantiere operativo CO02 Viadotto Cornia 1, destinate allo stoccaggio dei fanghi di perforazione pali di fondazione</p>	OTTEMPERATA
1.4.4	Valutare, ai fini della minima produzione di materie gestite come "rifiuto", successivamente all'avvenuta bonifica delle aree interessate dall'intervento che ricadono all'interno del sito di interesse nazionale (SIN) di Piombino, l'opportunità di adottare il Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo di cui Decreto Ministeriale n. 161 del 10 agosto 2012 anche aggiornando i costi del quadro economico del Progetto esecutivo. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)	<p>Le materie gestite come rifiuto in relazione alle aree SIN non possono, per la loro natura, essere gestite secondo DM 161/2012. Tali materie, configurate come rifiuto, vengono gestite secondo D. Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.</p> <p>Si ritiene che la prescrizione non risponda a quanto richiesto infatti la "Relazione gestione delle materie" non prevede alcun riutilizzo come sottoprodotti delle terre e rocce da scavo generate dall'opera in esame.</p> <p>Non appare pertanto condivisibile il richiamo a pagina 12 della Relazione gestione materie all'art. 23 del DPR 120/2017, in quanto è incoerente con la scelta operata dal proponente di non applicare la norma speciale (DPR 120/2017) per ridurre la produzione dei rifiuti.</p> <p>Le porzioni di cantiere interessate dal deposito di materiali classificati come rifiuti sono aree di deposito temporaneo o di stoccaggio. Al riguardo si ricorda che con il termine "stoccaggio" (art. 183, comma 1 lett. aa)) si intende: "le attività di smaltimento consistenti</p>	NON OTTEMPERATA

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
		<p>nelle operazioni di deposito preliminare di rifiuti di cui al punto D15 dell'allegato B alla Parte quarta del presente decreto, nonché le attività di recupero consistenti nelle operazioni di messa in riserva di rifiuti di cui al punto R13 dell'allegato C alla medesima Parte quarta;". Tale operazione riguarda, quindi, solo terre e rocce qualificate rifiuti e deve essere svolta in regime di autorizzazione.</p> <p>Diversamente, con il termine di "deposito temporaneo" (art. 183, comma 1 lett. bb)) si intende: "raggruppamento di rifiuti effettuato prima della raccolta nel luogo in cui gli stessi sono prodotti". Tale operazione deve rispettare precise condizioni temporali o quantitative e non è soggetta ad autorizzazione ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..</p>	
1.5. Prescrizioni relative agli aspetti archeologici			
1.5.1	Qualora, per qualsiasi ragione, l'intervento dovesse trovarsi ad interferire con preesistenze archeologiche, la società esecutrice sarà chiamata ad ottemperare a quanto disposto dal decreto legislativo n. 42 del 2004, con particolare riferimento agli obblighi derivanti da eventuali ritrovamenti. (Ministero per i beni e le attività culturali)	In fase di realizzazione dell'opera il committente si farà carico degli obblighi derivanti da eventuali ritrovamenti archeologici	DI PERTINENZA MiBACT DA OTTEMPERARE IN FASE DI CANTIERE
1.6 Prescrizioni relative agli aspetti della tutela paesaggistica e dei beni culturali			
1.6.1.	<p>In fase di progettazione esecutiva venga effettuato un approfondimento progettuale da sottoporre all'approvazione della competente Soprintendenza e della Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio:</p> <p>a) che preveda la realizzazione di opere di mitigazione paesaggistica lungo il previsto asse viario di collegamento con l'area portuale;</p> <p>b) che preveda il miglioramento della qualità progettuale dei previsti ponti in cemento armato e dei relativi appoggi, potenziando l'interazione dell'intero tracciato con le porzioni residuali di territorio;</p> <p>c) che valuti la possibilità di una riduzione della lunghezza del viadotto relativo allo scavalco ferroviario;</p> <p>d) che, nel ridisegno della fascia adiacente l'argine del Fosso Cornia, oltre a potenziare le opere a verde, valuti la possibilità dell'inserimento di un percorso pedonale e/o ciclabile. Un accurato studio del percorso dovrà individuare gli elementi di degrado e disturbo visivo (edifici industriali, elementi incongrui, ecc.) e condurre alla progettazione di insiemi vegetazionali di mitigazione, arginature verdi, privilegiando i punti di vista verso la costa, il mare e il promontorio di Piombino.</p>	<p>Il Proponente riporta:</p> <p>a) Sono state realizzate opere di mitigazione paesaggistica lungo il previsto asse viario di collegamento con l'area portuale concernenti messa a dimora di specie arbustive, posa di idrosemina semplice e idrosemina potenziata con Mulch in fibre di legno su superfici più scoscese e a difficile attecchimento. Infine le sponde dei nuovi canali sono state rivestite con geostuoia tridimensionale polimerica con rinforzo in geogriglia estrusa.</p> <p>b) Attraverso la messa a dimora di specie arbustive a ridosso delle opere in elevazione (pile e spalle), sono stati mitigati i prospetti dei ponti in CA</p> <p>c) Non è stato possibile ridurre la luce del viadotto relativo allo scavalco ferroviario viste le caratteristiche geomeccaniche dei terreni che non consentono la realizzazione di rilevati eccessivamente alti e ai vincoli normativi imposti per la geometria di tracciato di una strada Tipo B (pendenza delle livellette non superiore al 6%, verifica del coordinamento piano altimetrico, ecc ecc)</p> <p>d) L'asta fluviale del Fosso Cornia è stata progettata in modo da realizzare un corridoio verde di accompagnamento dell' area attraverso l'utilizzo di specie vegetali autoctone quali ad esempio il Biancospino, la Ginestra, il Sambuco e l'Agazzino, inserite in tutta la fascia residua.</p> <p>Non è stato possibile inserire la pista ciclabile dato lo spazio esiguo in alcuni tratti tra canale,</p>	DI PERTINENZA MiBACT NON OTTEMPERATA

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>L'intervento dovrà costituire un "corridoio" verde che andrà a integrare le proposte di riqualificazione già in atto e in corso sull'intera area industriale, sul porto e sulla foce del Cornia. (Ministero per i beni e le attività culturali)</p>	<p>tracciato e pista di manutenzione inserita nel progetto in risposta alla prescrizione del Consorzio 5 Toscana. inoltre la pista di manutenzione non può essere adibita a percorso pedonale in quanto non raggiunge alcun punto d'interesse terminando alla spalla n.1 del Viadotto VI02 essendo tutta l'area adiacente un'area industriale in esercizio di proprietà Aferpi ; infine la presenza dei binari di Aferpi (all'altezza del VI01) dividono tale pista in due tratti chiusi da cancelli; la servitù di passaggio da un tratto all'altro sarà perseguibile a seguito di un accordo privato Tra Anas e Aferpi che chiaramente per ragioni di sicurezza relative ad un attraversamento di una sede ferroviaria sarà limitato al passaggio per la manutenzione di personale addetto ai lavori. Per le ragioni sopra citate si esclude in alcun modo la possibilità di realizzare un percorso ciclabile.</p> <p>E' stato realizzato un elaborato delle visuali dalla strada esistente verso l'intervento di progetto, ne risulta che la maggior parte delle visuali dalla strada principale dell'intervento sono occluse da edificato o specie arbustive esistenti di grandi dimensioni, ad esclusione del tratto parallelo ai circoli nautici ove le visuali sono completamente libere e dove l'opera di progetto corre esattamente a fianco del canale Vecchia Cornia. Nel tratto in esame la visuale è aperta sia per le persone che si trovano sulla banchina dei circoli nautici quanto per i natanti che risalgono il Canale Vecchia Cornia fino all'innesto con il fosso vecchia Cornia. Lungo tutto l'asse del tracciato ma in particolare in quest'ultima parte dell'intervento di progetto (compresa tra l'opera scatolare e il Viadotto Cornia 2) è stata posta particolare attenzione all'inserimento ambientale della stessa nel contesto e quindi alla mitigazione a verde ed alle finiture. Per quanto riguarda l'opera scatolare di approccio al Viadotto Cornia 1 è stata prevista un rivestimento in pietra locale "opus incertum" per l'intero sviluppo in elevazione lato canale Vecchia Cornia e la messa a dimora di specie arbustive digradanti in altezza con l'opera. Di tale intervento è stato realizzato un foto inserimento .</p> <p>La mitigazione della vista delle pile del Viadotto Cornia VI01 dal Canale è stata realizzata con la messa a dimora di specie arbustive a basso ed alto fusto. Infine nel tratto terminale (rilevato compreso tra i due viadotti VI01 e VI02) sono state previste diverse macchie arbustive</p> <p>Le soluzioni prescelte nel complesso hanno permesso non solo di mitigare l'opera di progetto ma anche di minimizzare l'impatto visivo provocato dalla presenza dell'area industriale adiacente AFERPI</p> <p>Anche alcuni muri di contenimento SO2 e SO4, con paramento visibile dalla strada esistente sono stati rivestiti della stessa pietra dell'opera scatolare</p> <p>Nel complesso l'opera di progetto rappresenta un elemento di mascheramento dell'area industriale Aferpi retrostante , Con le accortezze previste in progetto, opere a verde e rivestimenti in pietra ben si inserisce nel contesto circostante.</p> <p>Con nota n. 24516/2019, il MiBAC ha trasmesso al Proponente Anas S.p.A. la richiesta di documentazione integrativa, condividendo le valutazioni della Soprintendenza Archeologia</p>	

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
		<p>Belle Arti e Paesaggio per le province di Pisa e Livorno (di seguito 'SABAP'), di cui alla nota n. 10857 del 03/09/2019.</p> <p>La documentazione richiesta concerne l'approfondimento delle tematiche progettuali e paesaggistiche di cui alle prescrizioni 1.6.1 a), b), c), d) della Delibera CIPE n. 47/2018 ed ha la finalità di consentire una esaustiva valutazione in merito alla relativa ottemperanza.</p> <p>In particolare, la SABAP ha richiesto la predisposizione di elaborati comprensivi di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Relazione paesaggistica secondo quanto disposto dal DPCM 12/12/2005, includendo uno studio paesaggistico che sia alla base della pianificazione delle opere di mitigazione dell'intervento. - Disegni d'inserimento ambientale dell'infrastruttura nel suo contesto, utilizzando anche fotoinserti in scala adeguata, per ogni elemento che costituisce l'opera. - Immagini di confronto tra stato di fatto e stato di progetto. - Revisione e potenziamento delle opere di mitigazione proposte, giustificando attraverso adeguati grafici e descrizioni la scelta delle soluzioni proposte e le modalità di mitigazione degli impatti paesaggistici ottenuti. <p>Il Proponente ha trasmesso documentazione integrativa Con successiva nota il MiBAC ha richiesto ulteriore documentazione</p>	
1.6.2.	<p>Tutte le opere di mitigazione vegetale e di reimpianto dovranno essere realizzate con l'assistenza continua di esperti botanici e agronomi e con l'obbligo di una verifica dell'attecchimento e vigore delle essenze piantate entro tre anni dall'impianto. Le essenze rinvenute secche alla verifica di cui sopra saranno sostituite con altre di uguale specie con successivo obbligo di verifica triennale. Si intende che le opere di mitigazione vegetale dovranno essere realizzate il più possibile in contemporanea con il procedere dei cantieri al fine di giungere al termine degli stessi con uno stato vegetativo il più avanzato possibile e vicino quindi a quello previsto a regime dal progetto e rappresentato nelle fotosimulazioni. Degli interventi eseguiti dovrà essere fornita, a fine lavori, una dettagliata relazione e un'adeguata documentazione fotografica alla Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per le province di Pisa e Livorno ed a Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio. (Ministero per i beni e le attività culturali)</p>	<p>Tutta la documentazione delle opere a verde sviluppata in fase di progettazione esecutiva sarà messa a disposizione dei tecnici che dovranno essere presenti e controllare l'esecuzione a regola d'arte della fase di realizzazione delle opere di mitigazione vegetale.</p> <p>Per tutta la durata del cantiere sono previsti sopralluoghi da parte di un agronomo ed un botanico, in particolare nella fase di messa a dimora delle specie con frequenza pari a giorni alterni mentre nella periodo di tempo restante fino al completamento del cantiere sopralluoghi mensili tali da verificare lo stato di attecchimento degli arbusti messi a dimora. Tutte le prescrizioni al punto 1.62 saranno messe in atto dall'impresa esecutrice</p>	<p>DI PERTINENZA MiBACT</p> <p>RECEPITA NELLE PRESCRIZIONI PRGETTUALI</p> <p>DA OTTEMPERARE IN FASE ESECUTIVA</p>

S.S. 398 "Val di Cornia" - Bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino - lotto 7, tratto 1 - Svincolo di Geodetica - Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, lotto 7 - bretella di Piombino). Progetto Esecutivo.
Verifica di attuazione Fase I

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
1.7. Prescrizioni relative ad aspetti procedurali e gestionali			
1.7.1.	Le prescrizioni di cui alla delibera CIPE n. 85 del 2012 punto 2 "Ulteriori prescrizioni" sono superate essendo variato il soggetto aggiudicatore e quindi la relazione con il precedente concessionario autostradale. (Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare)		---
1.7.2.	Fornire in relazione alle deviazioni del Fosso Cornia Vecchia e del Fosso della Base Geodetica una planimetria catastale con indicazione delle aree che saranno oggetto di sdemanializzazione e delle aree per le quali invece si procederà a demanializzazione. (Regione Toscana)	Nello sviluppo del Progetto esecutivo è stato sviluppato l'elaborato richiesto	NON DI PERTINENZA MATTM RECEPITA
1.7.3.	Sottoporre al Comitato Tecnico-Amministrativo del Provveditorato interregionale per le Opere Pubbliche Toscana-Marche-Umbria (sede di Firenze) il progetto esecutivo al fine di verificare che i rilievi e le osservazioni fatte siano state opportunamente valutate e risolte nella successiva fase di progettazione. (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)	In seguito alla consegna del progetto esecutivo questo sarà sottoposto al Comitato Tecnico-Amministrativo del Provveditorato interregionale per le Opere Pubbliche Toscana-Marche-Umbria (sede di Firenze)	NON DI PERTINENZA MATTM DA OTTEMPERARE IN ALTRA FASE
1.7.4.	Le aree direttamente interessate dai lavori ad oggi appartenenti al demanio pubblico dello stato, non potranno essere ricomprese nel piano di esproprio fino a quando non ne verrà pronunciata la sdemanializzazione. Fino a tale data l'utilizzo di tali aree dovrà essere regolarizzato mediante stipula di apposito contratto di concessione con l'Agenzia. (Agenzia del demanio)	Il committente provvederà a fare quanto richiesto	NON DI PERTINENZA MATTM DA OTTEMPERARE IN ALTRA FASE
1.7.5.	Sottoporre all'Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino settentrionale il progetto nelle successive fasi procedurali per l'acquisizione delle integrazioni documentali necessarie alle valutazioni di competenza, anche in termini di effetti post operam.	Il progetto esecutivo viene sottoposto all'Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino settentrionale	NON DI PERTINENZA MATTM DA OTTEMPERARE IN ALTRA FASE
1.8 Prescrizioni relative alle interferenze			
1.8.1.	La soluzione dell'interferenza con gli impianti della società E-Distribuzione (gruppo ENEL), previa richiesta formale, prevede lo spostamento di quelli interessati dalla nuova viabilità. Tali opere saranno progettate ed eseguite a cura della stessa società E-	E-distribuzione ha fornito uno schema di risoluzione dei sottoservizi che è stato sviluppato a livello grafico e di stima economica nel progetto esecutivo nelle sole parti di predisposizioni per le parti previste da interrare	NON DI PERTINENZA MATTM

S.S. 398 "Val di Cornia" - Bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino - lotto 7, tratto 1 - Svincolo di Geodetica - Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, lotto 7 - bretella di Piombino). Progetto Esecutivo.
Verifica di attuazione Fase I

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	Distribuzione che provvederà a fornire il relativo piano di esproprio ad integrazione di quello più complessivo dell'opera. Gli oneri di detti interventi saranno interamente a carico del soggetto attuatore Anas S.p.A.. (E-distribuzione)		
1.8.2.	In sede di redazione del progetto esecutivo dovranno essere individuati gli eventuali sottoservizi non censiti nel progetto definitivo, portati a termine tutti i contatti già attivati con gli Enti gestori/proprietari delle reti interferenti, predisposti i relativi progetti particolareggiati di risoluzione e definite nel dettaglio le variazioni al piano di risoluzione delle interferenze presente nel progetto definitivo. Saranno inoltre evidenziate e distinte le aree necessarie in via temporanea (per occupazione) ed in via permanente (per servitù/espropri) alla realizzazione delle opere, così da consentire di apporre il necessario Vincolo preordinato all'esproprio/asservimento e successivamente di emettere/ottenere gli idonei titoli. Per una gestione in sicurezza del superamento delle interferenze e al fine di ottenere un efficace coordinamento operativo ove necessario si perverrà alla preventiva stipula di apposite e specifiche Convenzioni, che regolino i reciproci impegni, rapporti, responsabilità tra società gestori delle reti interferite e con il soggetto aggiudicatore. (SNAM)	Nel progetto esecutivo sono stati sviluppati gli elaborati relativi alla risoluzione dei i sottoservizi interferenti dettagliatamente illustrati e computati per quanto riguarda le predisposizioni delle parti delle linee interrate.	NON DI PERTINENZA MATTM
1.8.3.	La soluzione dell'interferenza con gli impianti della società SNAM RETE GAS prevede lo spostamento dei metanodotti interessati dalla nuova viabilità. Tali opere di protezione e variante saranno progettate e realizzate a cura di SNAM RETE GAS, che provvederà a fornire il relativo piano di esproprio ad integrazione di quello più complessivo dell'opera. Gli oneri di detti interventi saranno interamente a carico del soggetto attuatore ANAS S.p.A..	Il progetto di risoluzione dell'interferenza con gli impianti della società SNAM rete Gas è stato sviluppato dalla stessa SNAM ed inviato come allegato al parere ad ANAS per CDS del 28-06-17 (DICEOC/LAV/DIC/prot.684). Tale progetto è stato integrato nel progetto esecutivo sia a livello di elaborati grafici che di stima economica.	NON DI PERTINENZA MATTM
1.8.4.	La soluzione dell'interferenza con gli impianti di Terna Rete Italia, vista l'inadempienza della società, è stata esclusivamente valutata dal punto di vista economico da parte di ANAS S.P.A., in qualità di soggetto attuatore dell'intervento, nelle more della predisposizione di un progetto a cura di Terna Rete Italia.	La soluzione dell'interferenza con gli impianti di Terna Rete Italia, vista l'inadempienza della società, è stata esclusivamente valutata dal punto di vista economico da parte di ANAS S.P.A., in qualità di soggetto attuatore dell'intervento, nelle more della predisposizione di un progetto a cura di Terna Rete Italia.	NON DI PERTINENZA MATTM

S.S. 398 "Val di Cornia" - Bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino - lotto 7, tratto 1 - Svincolo di Geodetica - Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, lotto 7 - bretella di Piombino). Progetto Esecutivo.
Verifica di attuazione Fase I

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
RACCOMANDAZIONI			
1	Gestione rifiuti - In considerazione dell'estensione dei cantieri, del numero significativo di personale che verrà impiegato e delle attività a supporto dell'opera, particolare attenzione dovrà essere posta anche nella gestione dei rifiuti di altra natura prodotti, quali rifiuti solidi urbani indifferenziati, carta e cartone, plastica, vetro, oli, nonché rifiuti dagli impianti di trattamento acque, privilegiando, laddove possibile, sempre la raccolta differenziata. (ARPAT)	Particolare attenzione sarà fatta al riguardo di queste tematiche nella fase di cantiere	RECEPITA – DA OTTEMPERARE IN FASE DI CANTIERE
2	Radiazioni non ionizzanti - Il tracciato della nuova bretella in progetto interferirà con tre sostegni di una linea in media tensione di proprietà di e-distribuzione S.p.A. e con cinque sostegni di due linee di alta tensione di proprietà di Terna Rete Italia S.p.A. (linea n. 585 "Piombino Cotone - Suvereto" e linea n. 578 "Colmata - Magona"). Per risolvere tali interferenze i proprietari delle linee sposteranno i sostegni in questione a carico di ANAS S.p.A. e in alcuni casi si avvarranno della deroga alle distanze previste dal D.M. 449/1988. Al momento non sono disponibili i progetti con le varianti di tracciato e le nuove posizioni dei sostegni. Si fa presente che tali nuovi tracciati delle linee elettriche con la relativa fascia di rispetto non dovranno interferire con i luoghi adibiti a permanenza prolungata superiore alle 4 ore/die. (ARPAT)	Nel progetto esecutivo è stata sviluppata la risoluzione dell'interferenza con Terna rete Italia che prevede l'interramento della linea nei tratti interferenti con l'abitato	OTTEMPERATA
3	La realizzazione del manto stradale costituirà di per sé una interruzione dei percorsi espositivi per i quali l'Analisi di Rischio ha determinato "CSR" inferiori alle concentrazioni di contaminate rilevate sul sito. Si propone infatti per i poligoni "S0830" e "PZ102bis" di intervenire, in maniera identica a quanto previsto dal progetto di "MISO" di Aferpi, mettendo in opera una "pavimentazione" di tipo "P02" (con geomembrana in pvc). Nel caso del poligono "S0771" il progettista intende realizzare una pavimentazione in calcestruzzo spessa 20 cm con rete elettrosaldata sempre come previsto dagli interventi di MISO per la tipologia P02. (Regione Toscana)	<p>Recepite indicazioni nel documento interferenza SIN</p> <p>In corrispondenza delle interferenze tra opera e poligoni con superamenti delle CSR (nello specifico - S0771 - PZ102bis - PZ9 - PZ098 - S0732), saranno adottate pavimentazioni di tipologia corrispondente o analoga alla pavimentazione P02 indicata dalla MISO.</p> <p>Per quanto riguarda il poligono S0830, in tale area insiste una parte dell'opera scatolare di Approccio al VI01 la cui fondazione risulta essa stessa una superficie di isolamento dei percorsi espositivi.</p>	OTTEMPERATA

S.S. 398 "Val di Cornia" - Bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino - lotto 7, tratto 1 - Svincolo di Geodetica - Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, lotto 7 - bretella di Piombino). Progetto Esecutivo.
Verifica di attuazione Fase I

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
4	Per quanto riguarda le acque sotterranee, confrontando il progetto del tracciato stradale in questione e lo studio di fattibilità (del Luglio 2016) per l'intervento di messa in sicurezza di tale matrice ambientale effettuato da Invitalia S.p.A., non si rilevano interferenze con il previsto marginamento fisico (post ad Est del tracciato stradale che si svilupperà tra di esso ed il vecchio Cornia). Tutto ciò premesso, questo Settore ritiene che la realizzazione del tracciato stradale in questione, data la necessità di integrarsi con gli interventi di risanamento previsti all'interno della procedura di bonifica ministeriale relativa al SIN di Piombino, debba tener anche conto delle aree che non potranno essere più oggetto di intervento dopo la realizzazione del manufatto stradale (es: fasce di terreno comprese tra il terrapieno ed il fosso di guardia) per cui potrebbero risultare ancora attivi i percorsi di lisciviazione e contatto diretto. Pertanto dovrà essere previsto un adeguato intervento rivolto all'interruzione dei percorsi espositivi risultati critici anche per queste ultime aree (ad esempio estendendo ad esse la messa in opera della geomembrana già prevista). (Regione Toscana)	Recepiti indicazioni nel documento interferenza SIN Per l'interruzione dei percorsi di esposizione lungo le fasce di terreno comprese tra il terrapieno e i fossi di scolo, le pavimentazioni adottate, per i tratti in rilevato interferenti con i poligoni contaminati, includono la messa in opera della geomembrana in PVC impermeabile fino ai fossi laterali di scolo.	RECEPITA
5	Per quanto riguarda le possibili interferenze con le acque sotterranee che saranno sottoposte a bonifica, prendendo atto di quanto affermato nel progetto in oggetto (in merito alla prevista non interferenza con la "falda sospesa" essendo l'opera in rilevato), si raccomanda, nel caso della realizzazione delle opere di fondazione dei vari manufatti di prestare la massima attenzione al fine di evitare di mettere in comunicazione la circolazione idrica presente nello strato di riporto con la sottostante falda acquifera. (Regione Toscana)	Recepiti indicazioni nel documento interferenza SIN Per quanto riguarda la realizzazione di opere, quali le fondazioni dei viadotti, che possano interessare entrambi gli acquiferi, superficiale e profondo, per evitare eventuali fenomeni di contaminazione della falda profonda ovvero di impedire il collegamento idraulico tra lo strato di riporto superficiale e gli strati permeabili più profondi, i pali trivellati di fondazione saranno realizzati con l'impiego di un tubo di rivestimento metallico di diametro interno non inferiore al diametro nominale dei pali, da infiggere e recuperare mediante attrezzatura vibrante. Il tubo di rivestimento sarà di lunghezza tale da risultare infisso nei terreni argillosi impermeabili situati sotto i riporti. In tal modo, la trivellazione all'interno del rivestimento potrà avvenire senza che le acque che circolano all'interno dei terreni di riporto entrino in comunicazione con i terreni più profondi. Il tubo di rivestimento verrà estratto soltanto dopo il riempimento del foro con calcestruzzo per la formazione del fusto dei pali.	RECEPITA – DA MONITORARE IN CORSO D'OPERA
6	Dovrà essere salvaguardata la rete dei canali di bonifica eventualmente presente sull'area, mantenendone la funzionalità e l'efficienza. (Provincia di Livorno)	E' stata mantenuta la rete dei canali di bonifica presente nell'area	RECEPITA

S.S. 398 "Val di Cornia" - Bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino - lotto 7, tratto 1 - Svincolo di Geodetica - Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, lotto 7 - bretella di Piombino). Progetto Esecutivo.
Verifica di attuazione Fase I

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
7	L'intersezione tra la strada statale n. 398 già realizzata e la strada della base geodetica è una intersezione fondamentale per il traffico da e per in centro di Piombino, il porto, l'ingresso dello stabilimento AFERPI e la struttura turistico-balneare della costa est. Si ritiene molto importante studiare attentamente la fase di cantierizzazione del nuovo svincolo in modo da non interrompere alcun flusso di traffico durante l'esecuzione dei lavori sia nel periodo estivo che in quello invernale. (Comune di Piombino)	Le fasi di realizzazione dell'opera sono state studiate attentamente per mantenere sempre il traffico in esercizio sullo svincolo tra la SS398 e la strada della base Geodetica.	RECEPITA
8	Le due rotatorie che costituiscono lo svincolo della strada statale 398 con la strada della base geodetica, per la configurazione dello svincolo stesso, devono distribuire flussi per i quali è prevista l'inversione di marcia. I diametri delle due rotatorie pari a 16 m (1), e 16,5 m (2), paiono esigui in particolare per la manovra suddetta in quanto è presente un flusso di mezzi pesanti da e per AFERPI piuttosto elevato. Si raccomanda quindi un'attenta analisi delle dimensioni delle due rotatorie. (Comune di Piombino)	I diametri di entrambe le rotatorie sono stati realizzati pari a 30 e 31m. Per le due rotatorie è stata inoltre predisposta la verifica con il metodo HCM2010 che ha evidenziato per le due rotatorie e per i singoli rami ottimi livelli di servizio (LOS A) e quindi non si ha formazione di code alle entrate di ciascun ramo. Inoltre è stata incrementata la banchina centrale in destra che avrà dimensione 1.50 m e inserita una corona sormontabile pavimentata di dimensioni 1.25 m, il tutto riducendo le dimensioni della duna centrale verde.	RECEPITA
9	Il ponticello che conduce alla strada di Bocca di Cornia (il braccio nord della rotatoria 2) dello svincolo tra la strada statale 398 e la strada della base Geodetica, peraltro realizzato da ANAS negli anni 2000 in occasione della realizzazione del prolungamento della stessa strada fino a Montegemoli, risulta fin dalla sua costruzione essere troppo stretto, quantomeno nei raccordi con la Geodetica e con strada di Bocca di Cornia, pertanto si invita a verificare la possibilità di modificarlo durante i lavori dello svincolo suddetto. (Comune di Piombino)	Il ponticello che conduce alla strada di Bocca di Cornia (il braccio nord della rotatoria 2) dello svincolo tra la SS 398 e la strada della base Geodetica, diversamente da quanto previsto nel PD, non sarà utilizzato dai mezzi di cantiere, risultando troppo stretto e poiché sull'incrocio è attualmente presente il limite di transito ai mezzi di massa superiore a 7,5 ton. si è quindi optato un nuovo accesso di cantiere in posizione baricentrica rispetto al cantiere base ed all'area tecnica. Lasciando il ponticello esistente ad uso esclusivo dei mezzi leggeri diretti all'area logistica, il nuovo accesso viene realizzato prevedendo la posa di un tombino provvisorio sul canale e che a lavori ultimati sarà rimosso.	RECEPITA
10	Posto che nell'area della Val di Cornia esistono varie cave, ancora in funzione, i cui materiali potrebbero essere utilizzati per uso stradale e posto ancora che è volontà dell'amministrazione della Città di Piombino, e di quelle ricadenti nella suddetta area, limitare quanto possibile l'utilizzo di materiali vergini si raccomanda che vengano usati il più possibile materiali provenienti dal recupero o riciclaggio almeno nelle percentuali previste dalla normativa nazionale vigente. (Comune di Piombino)	Date le scadenti caratteristiche meccaniche dei terreni di scavo, questi non possono essere reimpiegati in sito, i materiali che saranno riutilizzati sono i calcestruzzi derivanti dalle demolizioni dei manufatti esistenti.	NON RECEPITA

S.S. 398 "Val di Cornia" - Bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino - lotto 7, tratto 1 - Svincolo di Geodetica - Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, lotto 7 - bretella di Piombino). Progetto Esecutivo.
 Verifica di attuazione Fase I

CODICE	TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
11	<p>Aspetti Idrologici e Idraulici:</p> <p>a) Si raccomanda di verificare il rispetto del franco idraulico anche tenendo conto del trasporto solido e della presenza di natanti, rilevando che la parte terminale del fosso Vecchia Cornia ospita circoli nautici.</p> <p>b) Con riferimento ai tombini idraulici in cui viene convogliato il fosso Vecchia Cornia, si rileva che, in taluni casi, la superficie del manufatto risulta suddivisa in due parti, mediante la realizzazione di un setto centrale.</p> <p>c) In relazione al viadotto Cornia 2, la Sezione raccomanda di evitare la realizzazione di opere provvisorie in alveo, quali le torri provvisorie, in quanto interferenti con il deflusso fluviale e di prevedere idonee protezioni spondali in corrispondenza delle spalle del viadotto.</p>	<p>a) I circoli nautici sono posizionati nella parte terminale del fosso Cornia Vecchia. I tombini in progetto non sono interessati dalla presenza di natanti, ad ogni modo si riportano delle considerazioni sul franco idraulico. Per il viadotto Cornia 2 è stato verificato che il franco idraulico sia compatibile con l'infrastruttura e con la presenza di natanti;</p> <p>b) i tombini sono stati modificati prevedendo elementi a luce unica;</p> <p>c) la tipologia costruttiva del viadotto, unita alle modalità di getto dell'impalcato stesso, rendono necessaria la presenza di opere provvisorie che invadono provvisoriamente parte dell'alveo. Vale la pena precisare che queste opere provvisorie sono situate in corrispondenza di una sezione di massima larghezza del canale e che viene comunque garantita una larghezza libera dell'alveo sempre molto maggiore del tratto immediatamente a valle ove è presente un attraversamento stradale con pila in alveo. La situazione temporanea, con la riduzione della sezione idraulica, è stata inoltre studiata dal punto di vista idraulico e i risultati sono riportati nella relazione idraulica.</p>	RECEPITA

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO

**la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Sottocommissione VIA**

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

ai sensi dell'art. 185, commi 6 e 7 del D. Lgs. 163/2006

ESPRIME PARERE CHE:

- ✓ sussiste una sostanziale coerenza del "Progetto Esecutivo S.S. 398 "Val di Cornia" - Bretella di collegamento tra Autostrada Tirrenica A12 e Porto di Piombino Lotto 7, tratto 1 - Svincolo di Geodetica - Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia lotto 7 - Bretella di Piombino)" con il progetto definitivo come approvato con la Delibera CIPE n. 47/2018;
- ✓ E' verificata l'ottemperanza del progetto esecutivo "S.S. 398 "Val di Cornia" - Bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino - lotto 7, tratto 1 - Svincolo di Geodetica - Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, lotto 7 - bretella di Piombino)" alle prescrizioni e raccomandazioni contenute nella Delibera CIPE 47/2018 del 25/10/2018, come da tabella sopra riportata, e in dettaglio, per quanto di competenza del MATTM, con le seguenti condizioni aggiuntive:

prescrizione 1.2.17.bis : Con riferimento alla adozione di manto stradale drenante-fonoassorbente, tale tipologia di asfalto presenta caratteristiche di assorbimento acustico che però possono deteriorarsi nel tempo e con l'uso della pavimentazione stradale, per tale motivo il Piano di Monitoraggio Ambientale dovrà essere aggiornato per prevedere campagne di rilievi fonometrici con cadenze adeguate al tipo di manto stradale adottato ed indicare, in caso di superamento dei valori limite associabili ad alterazione delle prestazioni acustiche dello stesso, azioni di ripristino manutentivo dell'asfaltatura

<p>1.2.1 7</p>	<p>I risultati delle nuove valutazioni devono essere finalizzati a verificare la necessità di ulteriori interventi di mitigazione oltre a quelli già previsti (due barriere antirumore di lunghezza complessiva di 500 m) o a ridimensionare quelli già previsti. (Regione Toscana)</p>	<p>E' stata valutata la necessità di opere di mitigazione alla nuova fascia di studio acustico; in particolare dall'approfondimento dello studio acustico fatto, non risulta emersa la necessità di inserire alcuna barriera antirumore.</p> <p>La valutazione del sostanziale rispetto dei valori limite di immissione è stata ottenuta anche con la considerazione nel modello di calcolo dell'adozione di manto stradale drenante-fonoassorbente.</p> <p>Tale tipologia di asfalto presenta caratteristiche di assorbimento acustico che però possono deteriorarsi nel tempo e con l'uso della pavimentazione stradale, per tale motivo il Piano di Monitoraggio Ambientale dovrà essere aggiornato per prevedere campagne di rilievi fonometrici con cadenze adeguate al tipo di manto stradale adottato ed indicare, in caso di superamento dei valori limite associabili ad alterazione delle prestazioni acustiche dello stesso, azioni di ripristino manutentivo dell'asfaltatura.</p>	<p>OTTEMPE RATA PRESCRIZI ONE AGGIUNTI VA PER PMA POST OPERAM</p>
--------------------	---	--	---