

Visto il parere favorevole espresso dal citato Gruppo tecnico di valutazione nella riunione del 12 luglio 2011;  
Vista la documentazione agli atti del Ministero;

Decreta:

Art. 1.

L'autorizzazione concessa con decreto 8 luglio 2009, all'organismo denominato «Agroqualità S.p.A.» con sede in Roma, viale Cesare Pavese n. 305, ad effettuare i controlli sulla denominazione protetta transitoriamente a livello nazionale «Porchetta di Ariccia» è da considerarsi riferita alla indicazione geografica protetta «Porchetta di Ariccia», registrata in ambito europeo con Reg. (UE) n. 567 del 14 giugno 2011.

Art. 2.

L'autorizzazione di cui all'art. 1 decorre dalla data di emanazione del presente decreto.

Alla scadenza del terzo anno di autorizzazione, il soggetto legittimato ai sensi dell'art. 14, comma 8, della legge 21 dicembre 1999, n. 526, dovrà comunicare all'Autorità

nazionale competente, l'intenzione di confermare l'organismo denominato «Agroqualità S.p.A.» o proporre un nuovo soggetto da scegliersi tra quelli iscritti nell'elenco di cui all'art. 14, comma 7, della legge 21 dicembre 1999, n. 526.

Nell'ambito del periodo di validità dell'autorizzazione, l'organismo denominato «Agroqualità S.p.A.» è tenuto ad adempiere a tutte le disposizioni complementari che l'autorità nazionale competente, ove lo ritenga necessario, decida di impartire.

Restano ferme tutte le altre disposizioni impartite con decreto 8 luglio 2009.

Il presente decreto è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 5 agosto 2011

*Il direttore generale:* LA TORRE

11A11302

## DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

### COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 5 maggio 2011.

**Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001) Autostrada Livorno-Civitavecchia. Tratta Cecina (Rosignano Marittimo) - Civitavecchia. Lotto 6A Tarquinia-Civitavecchia (CUP F36G05000260008). Approvazione progetto definitivo.** (Deliberazione n. 7/2011).

#### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto Programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'art. 13 — oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato — reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e successive modificazioni ed integrazioni;

Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (CUP);

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 («Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE») e successive modificazioni ed integrazioni, e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi» e specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione»;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la «Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;



Visto il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, recante disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria, convertito nella legge 24 novembre 2006, n. 286, e successive modificazioni e integrazioni, che all'art. 2, comma 82 e seguenti, reca disposizioni in tema di concessioni autostradali;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 supplemento ordinario), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che all'allegato 1 include, tra i «Sistemi stradali e autostradali» del corridoio plurimodale tirrenico Nord-Europa, l'«Asse autostradale Cecina-Civitavecchia» con un costo di 1859,2 milioni di euro;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (*Gazzetta Ufficiale* n. 199/2006), con la quale questo Comitato, nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (*Gazzetta Ufficiale* n. 207/2005), conferma tra i «Sistemi stradali e autostradali» del corridoio plurimodale tirrenico Nord-Europa, l'«Asse autostradale Cecina-Civitavecchia» con il medesimo costo;

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 39 (*Gazzetta Ufficiale* n. 197/2007), con la quale questo Comitato ha approvato la «Direttiva in materia di regolazione economica del settore autostradale»;

Vista la delibera 18 dicembre 2008, n. 116 (*Gazzetta Ufficiale* n. 110/2009), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare della tratta «Rosignano Marittimo-Civitavecchia» del predetto asse autostradale, individuando il Soggetto aggiudicatore in ANAS S.p.A.

e in 3.787,8 milioni di euro il limite di spesa dell'opera e disponendo al punto 1.2 la variante di tracciato prescritta dalla regione Lazio che prevede l'affiancamento dell'autostrada alla strada statale Aurelia al fine di ridurre al minimo l'occupazione di territorio;

Vista la delibera 3 dicembre 2009, n. 118 (*Gazzetta Ufficiale* n. 299/2009), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo del 1° lotto «Rosignano Marittimo-San Pietro in Palazzi» della predetta tratta «Rosignano Marittimo-Civitavecchia»;

Vista la delibera 22 luglio 2010, n. 78 (*Gazzetta Ufficiale* n. 235/2010), con la quale questo Comitato ha preso atto dei contenuti dello schema di «Convenzione unica» siglata tra ANAS S.p.A. e SAT S.p.A. e ha formulato, in ordine allo stesso schema di convenzione, prescrizioni intese ad assicurare l'invarianza di effetti sulla finanza pubblica;

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 89 (*Gazzetta Ufficiale* n. 16/2011), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo della viabilità secondaria del 1° lotto «Rosignano Marittimo-San Pietro in Palazzi» della citata tratta «Rosignano Marittimo-Civitavecchia»;

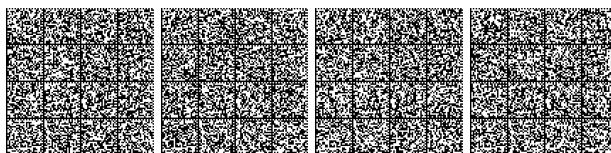
Visto il decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e successive modificazioni ed integrazioni, con il quale — in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) — è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il Coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Considerato che, ai sensi dell'art. 20 del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 agosto 2009, l'avvocato Antonio Bargone è stato nominato commissario straordinario delegato dell'asse autostradale A12 Cecina-Civitavecchia;

Vista la nota 21 aprile 2011, n. 4, del suddetto commissario straordinario con la quale si sollecita la celere approvazione del progetto in esame al fine di superare la strozzatura tra Civitavecchia e Tarquinia;

Vista la nota 2 maggio 2011, n. 17221, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato del progetto definitivo del lotto 6A Tarquinia-Civitavecchia della citata tratta «Rosignano



Marittimo-Civitavecchia» e ha contestualmente trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Considerato l'8° allegato infrastrutture alla decisione di finanza pubblica 2011-2013 (DFP), sul quale la Conferenza unificata, in data 4 novembre 2010, ha espresso parere favorevole secondo ordinaria procedura di legge;

Considerato che il predetto 8° allegato infrastrutture alla decisione di finanza pubblica 2011-2013, sul quale questo Comitato ha espresso parere favorevole con la delibera 18 novembre 2010, n. 81 (*Gazzetta Ufficiale* n. 95/2011), include, nella tabella 1 «Aggiornamento del Programma infrastrutture strategiche luglio 2010» e nella tabella 3 «Opere non comprese nella tabella 2», l'«asse autostradale Cecina-Civitavecchia», con un costo di circa 3.783 milioni di euro;

Considerato il parere dell'Unità tecnica finanza di progetto in merito al piano finanziario del lotto 6A tra Tarquinia e Civitavecchia;

Considerato che con nota 4 maggio 2011, n. 58961, il Ministero dell'economia e delle finanze - Ragioneria generale dello Stato ha formulato osservazioni sull'opera in esame;

Considerato che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha ulteriormente precisato in seduta le prescrizioni proposte con la citata nota del 2 maggio 2011, n. 17221;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze, subordinata all'acquisizione di alcuni chiarimenti in merito al piano finanziario dell'opera in esame;

Rilevato in seduta l'accordo da parte dei Ministri presenti sui chiarimenti richiesti dal Ministero dell'economia e delle finanze da formalizzare con apposito nuovo piano finanziario da allegare alla documentazione progettuale in approvazione;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

#### PRENDE ATTO

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

*sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*

che con delibera n. 116/2008 questo Comitato ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare dell'«Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia - Tratta Cecina (Rosignano Marittima) - Civitavecchia» e ha fissato il «limite di spesa» in 3.787,8 milioni di euro, di cui 3.556,6 riferiti all'opera e 231,2 per interventi connessi richiesti dalla regione Toscana;

che con delibera n. 118/2009 questo Comitato ha approvato il progetto definitivo del lotto 1 «Rosignano Marittimo-San Pietro in Palazzi» della tratta Rosignano Marittimo-Civitavecchia dell'asse autostradale Cecina-Civitavecchia, per un costo di 49,3 milioni di euro, inclusivo di 4,1 milioni di euro destinati alla «Riqualificazione ed integrazione della viabilità connessa»;

che con delibera n. 89/2010 questo Comitato ha approvato il progetto definitivo della viabilità connessa al citato lotto 1 «Rosignano Marittimo-San Pietro in Palazzi» per un costo di 13,1 milioni di euro;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone ora l'approvazione del progetto definitivo del lotto 6A compreso tra Tarquinia e Civitavecchia per una lunghezza di circa 14,6 km;

che il predetto lotto inizia in corrispondenza dello svincolo tra la S.S. 1 variante Aurelia e la S.P. 102 via Aurelia vecchia e termina all'allacciamento tra della S.S. 1 Aurelia con l'attuale A12 in località Pantano, sovrappo-  
nendosi all'attuale tracciato della S.S. 1 Variante Aurelia fino al chilometro 5+000 e della S.S. 1 dal chilometro 5+000 fino a fine lotto;

che l'intervento prevede:

la realizzazione di tre svincoli, oltre all'allacciamento iniziale con la S.P. 102 via Aurelia vecchia: Tarquinia sud al km 5+400, Aurelia S.S. 1-*bis* al km 8+600 e Civitavecchia nord al km 13+924;

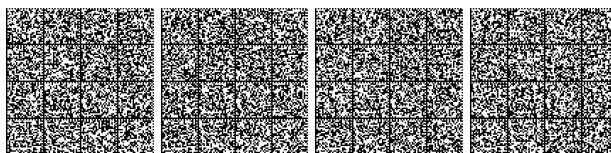
l'eliminazione del previsto svincolo di Tarquinia centro;

la realizzazione di due aree di servizio, una in carreggiata nord al km 7+275 e una in carreggiata sud al km 13+750;

che la sezione stradale da realizzare prevede una piattaforma di 24 m di larghezza, con due carreggiate con due corsie di marcia ciascuna, fiancheggiate a destra da corsia di emergenza e a sinistra da banchina, separate da spartitraffico con barriera di sicurezza monofilare;

che sono altresì compresi nel progetto interventi finalizzati alla riqualificazione e integrazione di parte della viabilità connessa di tipo extraurbano locale interferita dall'autostrada o comunque ricadente nell'area di interesse;

che il sistema di esazione, rispetto al sistema «chiuso» previsto nel progetto preliminare per il tronco sud Grosseto-Civitavecchia, adotta il c.d. free flow multilane system con l'adozione di due portali installati prima e dopo lo svincolo Aurelia S.S. 1-*bis* per Orte ad integrazione della barriera tradizionale di Tarquinia, localizzata alla progressiva chilometrica 1+050, equipaggiata con piste di telepedaggio automatica e manuale;





che ANAS S.p.A., in data 1° giugno 2010 (prot. 80402-P), in qualità di Soggetto aggiudicatore, ha trasmesso il progetto definitivo del lotto 6A al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'art. 167, comma 5, del codice dei contratti pubblici;

che la medesima Società Concessionaria mediante pubblicazione di un avviso pubblico del 4 giugno 2010 sui quotidiani «Il sole 24 ore» e «La Nazione» e con nota 3 giugno 2010 (prot. 678/EU) ha trasmesso alle amministrazioni competenti la copia completa degli elaborati del progetto definitivo e del S.I.A. e ha dato formalmente avvio alla procedura di approvazione del progetto definitivo e valutazione di impatto ambientale dell'opera, anche ai fini della formazione della nuova intesa Stato-regione sulla localizzazione, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della contestuale dichiarazione di pubblica utilità dell'opera;

che con nota 9 luglio 2010 (prot. 29863) il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha convocato la Conferenza di servizi per il giorno 27 luglio 2010, ai sensi dell'art. 168 del decreto legislativo n. 163/2006;

che la regione Lazio ha espresso parere favorevole con la delibera 17 settembre 2010, n. 411;

che la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, con parere 13 dicembre 2010, n. 584, ha espresso parere positivo sul progetto definitivo del lotto 6A Tarquinia-Civitavecchia del tratto Rosignano-Civitavecchia dell'Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia;

che il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 13 dicembre 2010, n. DG/PBAAC/36645/fase 1043, ha trasmesso parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto in argomento;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha indicato gli elaborati progettuali concernenti la risoluzione delle interferenze e gli espropri;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha esposto le proprie valutazioni in merito alle osservazioni formulate nei predetti pareri e, tenuto conto di quanto previsto al punto 1.2 della delibera di questo Comitato n. 116/2008, propone l'approvazione con prescrizioni e raccomandazioni del progetto definitivo del lotto in esame ai sensi dell'art. 167, comma 5, del codice dei contratti pubblici;

*sotto l'aspetto attuativo:*

che il soggetto aggiudicatore, come sopra esposto, è individuato nell'ANAS S.p.A.;

che l'opera risulta inclusa nello schema di Convenzione unica siglata tra ANAS S.p.A. e SAT S.p.A. in data 11 marzo 2009, sulla quale questo Comitato con la delibera 22 luglio 2010, n. 78, ai sensi dell'art. 2, comma 202, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, ha formulato prescrizioni intese ad assicurare l'invarianza di effetti sulla finanza pubblica;

che il tempo stimato per l'esecuzione dei lavori è di 30 mesi, non comprensivi del tempo per la progettazione esecutiva;

che per la realizzazione dell'opera si procederà ad affidamento dei lavori secondo le modalità previste dalla vigente normativa in materia di lavori pubblici;

*sotto l'aspetto finanziario:*

che, in ottemperanza a quanto previsto dalla delibera n. 78/2010 di questo Comitato, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha acquisito il piano economico finanziario dell'opera completa che presenta un costo di circa 2 miliardi di euro e un valore di subentro pressoché nullo;

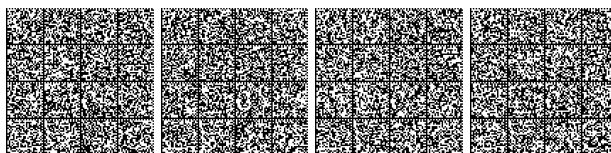
che il medesimo Ministero in data 26 aprile 2011 ha inviato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Unità tecnica finanza di progetto il predetto piano unitamente al piano finanziario regolatorio della tratta in approvazione;

che il costo del lotto 6A è pari a euro 170.918.798,15, I.V.A. esclusa, di cui euro 108.416.507,21 per lavori a base d'asta e oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso e euro 62.502.290,94 per somme a disposizione;

che il predetto costo risulta a carico della S.A.T. S.p.A.;

che l'Unità tecnica finanza di progetto, nel proprio parere, ha osservato che la coerenza interna del piano finanziario regolatorio della tratta in approvazione e la sua riconciliazione con il piano economico finanziario dell'intero tracciato non sono di immediata evidenza e che, in particolare, la dinamica tariffaria del PEF dell'intero tracciato evidenzia una progressione annuale del K che non si riscontra nel citato piano finanziario regolatorio della tratta;

che il piano finanziario deve tenere conto dei rilievi dell'Unità tecnica finanza di progetto e dei chiarimenti richiesti in seduta dal Ministro dell'economia e delle finanze, in modo tra l'altro da rendere coerente la dinamica tariffaria relativa al parametro K.



Delibera:

### 1. *Approvazione progetto definitivo.*

1.1. Ai sensi e per gli effetti degli articoli 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e successive modificazioni ed integrazioni, è approvato — con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo del lotto 6A Tarquinia-Civitavecchia della tratta Rosignano Marittimo-Civitavecchia dell'Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia.

L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto come sopra approvato.

Le prescrizioni richiamate ai punti precedenti sono riportate nella 1<sup>a</sup> parte dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella 2<sup>a</sup> parte del citato allegato. Il Soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.2. Il costo del lotto 6A di cui al precedente punto è pari a euro 170.918.798,15, I.V.A. esclusa, di cui euro 108.416.507,21 per lavori a base d'asta e oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso e euro 62.502.290,94 per somme a disposizione.

1.3. La documentazione relativa alla risoluzione delle interferenze è contenuta negli elaborati progettuali denominati ESC 115, ESC 116, ESC 117, ESC 118 e ESC 119, mentre la documentazione relativa agli espropri è contenuta negli elaborati progettuali denominati ESC 001, ESC 010/025.

### 2. *Prescrizioni.*

2.1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà assicurare che il progetto definitivo dell'intera opera sia coerente con il valore del piano economico finanziario di cui alla presa d'atto, fermo restando il pressoché totale azzeramento del valore di subentro.

2.2. Ai fini dell'approvazione del progetto definitivo dell'intera opera, il Ministero proponente dovrà assicurare sia la coerenza delle assunzioni del piano economico

finanziario relativo all'intero tracciato con quelle del piano finanziario della tratta in esame, sia la conformità delle medesime assunzioni con le normali prassi di mercato, nonché acquisire il parere dell'Unità tecnica finanzia di progetto sul piano economico finanziario dell'intera opera aggiornato alla luce delle predette verifiche.

### 3. *Disposizioni finali.*

3.1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto definitivo approvato con la presente delibera.

3.2. Il Soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1. Resta fermo che la Commissione VIA procederà a effettuare le verifiche ai sensi dell'art. 185 del decreto legislativo n. 163/2006.

3.3. Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

3.4. In relazione alle linee guida espresse nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, l'apposito protocollo di legalità di cui al punto 2.4 della delibera n. 118/2009, da stipulare tra la Prefettura competente UTG, il soggetto aggiudicatore ed il concessionario, dovrà essere esteso al lotto di cui al punto 1.1.

3.5. Ai sensi della delibera n. 24/2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

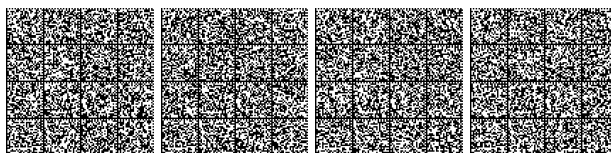
Roma, 5 maggio 2011

*Il Presidente:* BERLUSCONI

*Il segretario del CIPE:* MICCICHÉ

Registrato alla Corte dei conti il 4 agosto 2011

Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 8 Economia e finanze, foglio n. 71



Allegato 1

Autostrada A12 Livorno – Civitavecchia  
Tratta Cecina (Rosignano Marittima) – Civitavecchia  
Tratta Tarquinia – Civitavecchia, lotto 6A  
Progetto definitivo



## Parte prima

### Prescrizioni

1. Fatto salvo quanto fino ad oggi attuato, dovranno essere codificate, prima dell'inizio della progettazione esecutiva, le modalità organizzative di coinvolgimento degli Enti preposti a progettazione ed esecuzione del cosiddetto "ex Raccordo Civitavecchia - Viterbo - Orte - Terni - Rieti", comprendente in questo territorio la SS 675 "Umbro-Laziale", per le ulteriori necessità di coordinamento.
2. Il cronoprogramma di dettaglio allegato al progetto esecutivo dovrà tener conto di tutte le ulteriori condizioni al contorno accertate e prevedibili, anticipando ulteriormente, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale.
3. Il piano di monitoraggio ambientale allegato al progetto esecutivo dovrà adeguarsi alle norme tecniche dell'allegato XXI del decreto legislativo n. 163/2006 in particolare riguardo alla definizione delle soglie di attenzione e alle procedure di prevenzione e di risoluzione delle criticità già individuate da tutti i soggetti competenti o che emergeranno dalle ulteriori rilevazioni ante-operam. Dovranno altresì essere giustificati, alla luce delle predette valutazioni, tutti i criteri di campionamento nello spazio e nel tempo, esplicitando le modellistiche ed evidenziando in particolare le situazioni di criticità richiedenti misure più approfondite rispetto agli standard medi adottati. Per l'ambiente idrico, in particolare, dovrà prevedersi a carico del soggetto aggiudicatore un monitoraggio post-operam della durata di un anno; alla luce dei dati raccolti si valuteranno le misure da adottare per la rete di monitoraggio delle acque superficiali integrandola ai corsi d'acqua direttamente interferiti anche diversi da quelli principali; la rete così efficientata, sarà ceduta alle autorità competenti per il proseguimento del monitoraggio.
4. Il piano di monitoraggio ambientale allegato al progetto esecutivo dovrà essere considerato unitariamente e coerentemente nel contesto dell'intera Autostrada, con criteri tecnico-scientifici coerenti e modalità di presentazione dei risultati sia disgiunte per i lotti e stralci, sia organiche.
5. Prima del deposito definitivo i materiali di risulta dovranno essere sottoposti alle verifiche ed alle autorizzazioni previste dal decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i..
6. Si dovranno scegliere ceppi autoctoni di origine certificata per le specie vegetali previste per gli interventi di mitigazione proposti ai fini di evitare l'inquinamento genetico della flora naturale presente.
7. Considerati i dati dei transiti alla barriera Aurelia dei giorni feriali di giugno e ottobre, anche durante la settimana, con una componente turistica estiva rilevante (a giugno risulta pari al 26% nei giorni feriali e al 77% nei festivi), dovrà effettuarsi un'ulteriore campagna di rilevamento nel periodo estivo per tener conto della percentuale di traffico aggiuntivo conseguente; tale campagna risulterà indirettamente utile anche per monitorare i picchi di ozono, attraverso i precursori (soprattutto NO<sub>x</sub>).
8. Integrare il calcolo del fattore di emissione per le attività "Cumuli di terra, carico e scarico" e "Traffico veicolare nelle aree pavimentate" con le emissioni di particolato derivanti delle attività di scavo.

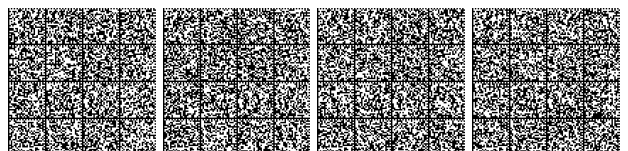


9. Per i valori di concentrazioni relativi alle attività di cantiere, relativamente all'affermazione che "la somma dei singoli contributi, valendo il principio di sovrapposizione degli effetti, determina i valori di concentrazione attesi al suolo. Effettuando il calcolo sulla base delle stime parametriche di cui ai paragrafi precedenti i valori di concentrazione attesi sono decisamente trascurabili rispetto ai valori di norma", il proponente dovrà effettuare la rimodellazione sulla base degli ulteriori elementi e modelli disponibili al momento del progetto esecutivo.
10. Nei progetti esecutivi dovranno individuarsi in corrispondenza del cantiere di base e dei quattro cantieri operativi previsti:
  - la soggiacenza prevista alla falda;
  - le modalità operative di realizzazione delle aree di cantiere, tali da non interferire con la falda soggiacente.
11. Nel progetto esecutivo, con riferimento ai possibili impatti sull'ambiente idrico in fase di cantiere, si dovrà precisare la tipologia della pavimentazione dei piazzali di cantiere, il tipo di approvvigionamento previsto e nel caso di utilizzo di autobotti, dovranno essere indicati i percorsi utilizzati e il numero dei viaggi necessari; in merito alla gestione degli scarichi idrici in fase di cantiere (per i quali è previsto il trattamento con depuratore e lo smaltimento a norma di legge in fognatura o nei corpi idrici), specificare, per ogni cantiere, l'origine e la quantità del refluo, nonché la tipologia di trattamento da adottare.
12. Nel progetto esecutivo dovrà essere fornita una maggiore definizione della vegetazione coinvolta dagli interventi di adeguamento dei viadotti.
13. Sulla base degli approfondimenti del progetto esecutivo, dovranno essere calcolati i valori delle concentrazioni di inquinanti stimati anche per i due scenari, programmatico e progettuale, 2026.
14. Integrare il PMA con il monitoraggio in corrispondenza dei recettori e dei siti ritenuti critici sotto il punto di vista espositivo e, quanto meno, in corrispondenza di quelli individuati nella tabella "Eccedenze di cantiere - Lotto 6A - Autostrada A12" (c.f.r. pag 38 del Quadro di Riferimento Progettuale - Relazione - cod. AUA 200).
15. Per il monitoraggio ambientale del rumore e delle vibrazioni per le fasi di ante-operam e di esercizio (post-mitigazioni), integrare il PMA effettuato individuando in un'apposita planimetria illustrativa in scala adeguata ulteriori punti di monitoraggio ritenuti critici, oltre quelli già forniti (c.f.r. tavole cod. MAM003 e MAM004), fornendone la metodica di scelta.
16. Per tutti gli interventi di mitigazione, insieme alle scelte progettuali esecutive, dovranno essere simulati tutti gli effetti sulle componenti, attraverso modelli con grado di dettaglio commisurato e affinato agli ulteriori elementi introdotti dalle specifiche esecutive.
17. I risultati dell'affinamento delle modellizzazioni di cui alle prescrizioni precedenti dovranno avere conseguenze critiche anche nell'elaborazione del PMA allegato al progetto esecutivo.
18. Sulla base degli aggiornamenti di cui alle prescrizioni precedenti, dovrà essere redatto un Piano particolareggiato della cantierizzazione che definisca l'approntamento, la viabilità, la gestione, gli impatti (rumore, vibrazioni, polveri e gas di scarico, governo delle acque, impatti su gli ecosistemi all'intorno, salute dei lavoratori e delle popolazioni, anche con riferimento alle possibili sovrapposizioni degli effetti di altri cantieri eventualmente operativi in contemporanea), le mitigazioni e protezioni durante i lavori, i monitoraggi e - attraverso





- un dettagliato progetto di ripristino e riqualificazione - la sistemazione finale delle aree da utilizzare (anche con il ripristino della vegetazione esistente, ove presente).
19. Allegare al progetto esecutivo una apposita relazione sull'ottemperanza alle predette prescrizioni nonché su tutte quelle ancora da ottemperare della delibera n. 116/2008 pubblicata sulla G.U. del 14-05-2009, in quanto riferite al progetto esecutivo o all'esecuzione dei lavori per l'intera Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia - Tratta Cecina (Rosignano Marittimo) - Civitavecchia.
  20. Nel ribadire che il territorio su cui gravava l'antica Tarquinia è ricchissimo di presenze archeologiche di varia cronologia e tipologia, tanto da essere inserito nella lista del patrimonio UNESCO sarà necessario effettuare scavi preventivi nei siti archeologici già noti in corrispondenza dei punti di diretta interferenza con il progetto di realizzazione dell'infrastruttura autostradale ed in corrispondenza delle aree a particolare rischio archeologico che sono soprattutto costituite dai tracciati antichi che attraversano l'attuale via Aurelia, già indicati nella cartografia progettuale. Tali scavi dovranno essere eseguiti sotto la costante presenza di archeologi specialisti, che lavoreranno con il controllo e la direzione della Soprintendenza per i beni archeologici dell'Etruria Meridionale.
  21. In tutti i cantieri comportanti movimento di terra sarà ugualmente necessaria la presenza costante di professionisti archeologi, onde evitare danneggiamenti ed eventuali preesistenze archeologiche sconosciute e non evidenziate né in bibliografia né dalle ricognizioni di superficie.
  22. In tutte le indagini di scavo dovranno essere effettuate relazioni scientifiche corredate da idonea documentazione grafica e fotografica e nelle aree di interesse archeologico eventualmente intercettate si studieranno di volta in volta, idonee soluzioni in merito alla prosecuzione dei lavori.
  23. Preavvisare con almeno 20 giorni di anticipo, dall'inizio dei lavori la Soprintendenza per i beni archeologici dell'Etruria Meridionale, al fine di consentire il controllo costante delle operazioni di scavo e movimento di terra, anche per la preparazione dei cantieri; gli oneri derivanti dal suddetto controllo, da effettuarsi da parte di personale specializzato di fiducia della Soprintendenza per i beni archeologici e con la direzione scientifica di funzionari della stessa, saranno a carico della Società Autostrada Tirrenica p.A..
  24. Qualora durante i lavori di escavazione si verificassero scoperte archeologiche fortuite, è fatto obbligo, ai sensi del T.U. n. 490/1999 e degli artt. 822, 823 e specialmente 826 del Codice Civile, nonché dell'art. 733 del Codice Penale, di sospendere i lavori ed avvertire immediatamente la Soprintendenza o la Stazione dei Carabinieri competenti per territorio.
  25. Dovrà essere posta, nella realizzazione dello svincolo di Tarquinia, particolare cura nell'evitare qualsiasi interferenza della sistemazione stradale, e delle due rotonde da realizzare, con le preesistenze murarie relative agli antichi "orti", a al complesso ecclesiastico di "Santa Maria Recanatense".
  26. Il proponente dovrà ottemperare alle prescrizioni, sviluppando nel successivo livello progettuale, dove occorra, delle simulazioni grafiche da sottoporre alla Soprintendenza di settore competente e della Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle arti, l'Architettura e l'Arte contemporanea.
  27. Venga effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni bellici inesplosi (con particolare riferimento alle fasi di ricerca, localizzazione e recupero) in conformità con il Capitolato Speciale BCM del Ministero della Difesa e 1984 e delle altre disposizioni in



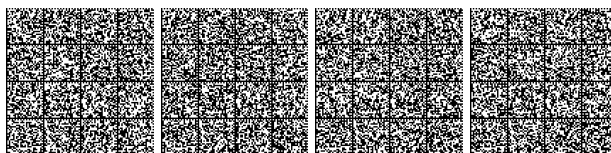
- materia avvalendosi, ove necessario, dei competenti organi dell'Amministrazione Militare. Una copia del verbale di constatazione, approntato dall'Ente Militare competente per territorio dovrà essere inviata anche al Comando Militare Centro (Comando Militare della Capitale).
28. una volta in possesso di tutti i dati necessari scaturenti dalle opere in corso e da quelle progettate a valle dell'attraversamento del fiume Marta verificare la necessità di estendere il tratto oggetto di simulazione sino alla foce del fiume stesso.
  29. la SAT p.A., in fase di costruzione ed esercizio, in condizioni di eventuali inondazioni della litoranea e dietro comunicazione delle autorità competenti in materia di sicurezza, liberalizzi il traffico entrante dallo svincolo di Civitavecchia Nord e uscente dallo svincolo della S.S. 1 Aurelia Bis e viceversa.
  30. Il valore del franco idraulico tra la quota idrometrica relativa alla corrente di piena duecentennale e la quota di intradosso del manufatto di attraversamento della S.S. n.1 Via Aurelia, sul fiume Mignone, deve risultare di 0,50 metri o, in alternativa non inferiore a 0,5 volte l'altezza cinetica della corrente di piena due centennale;
  31. Il piede del rilevato del piano autostradale, nel tratto compreso tra la progressiva 8+755.75 e la progressiva 8+906.04 deve essere adeguatamente protetto dall'azione erosiva eventualmente generata dalle acque del fosso, in destra idrografica del quale risulta essere adiacente il suddetto rilevato.
  32. Attorno alle pile della campata centrale (L=32.00 metri) del nuovo impalcato previsto dal fiume Marta, dovrà essere realizzata una protezione flessibile in materiale lapideo, di granulometria, tale da non essere soggetta a trasporto da parte della corrente di piena due centennale.
  33. Le opere previste in progetto dovranno essere realizzate in modo da non precludere eventuali future sistemazioni idrauliche e possibili interventi di manutenzione;
  34. verificare la compatibilità della rotatoria progettata in località Colonia Elisabetta, in particolare se questa interferisca con edifici esistenti e verificare la possibilità di riposizionare la rotatoria.
  35. Di rivedere il posizionamento della barriera di esazione, spostandola verso Sud ed interessando l'area di un'attuale cava dismessa, così da contribuire a limitare gli effetti d'impatto negativo sul territorio.
  36. Di provvedere nel corso della realizzazione dell'opera della manutenzione straordinaria dei fossi/canali intercettati dal nuovo tracciato e dai tracciati complanari.
  37. Di valutare puntualmente tutti i ricorsi pervenuti, di cui elenco allegato, presentati dai soggetti portatori di legittimi interessi, al fine di pervenire alle soluzioni che soddisfino le varie esigenze nell'interesse generale del territorio, facendo delle varie osservazioni e/o proposte un'occasione ed un contributo al miglioramento del progetto e della funzionalità dell'opera.
  38. Verificare che siano adeguati ai nuovi flussi di traffico tutti i nuovi attraversamenti e anche quelli esistenti.



## Parte seconda

### Raccomandazioni

1. Con il cronoprogramma esecutivo, dovranno essere riaggornate le valutazioni sugli effetti scadenziati della realizzazione nel tempo dell'intervento principale e degli interventi di riqualificazione e integrazione delle viabilità connesse pianificati sul territorio, in relazione al bacino demografico servito e previsto, valutando anche il grado di infrastrutturazione attuale e la presenza o no di adeguati servizi locali (trasporto pubblico regionale, etc.).
2. Estendere il sistema di drenaggio "chiuso", con trattamento delle acque dilavate prima dello sversamento in rete idrografica, anche alle interferenze dirette dell'opera con i corpi idrici superficiali (fosso Taccone, Affluenti 1 e 2 Scolo Prati, Scolo Prati, Fossazzo).
3. Riconsiderare in sede di progetto esecutivo i presidi idraulici che scaricano nei corsi d'acqua, inserendo se necessario, a valle dei presidi, prima del recapito ultimo, e ove possibile per ragioni di spazio e di espropri, volumi di invaso/laminazione finalizzati a demodulare ulteriormente l'effluente e ad intrappolare gli sversamenti eccedenti la capacità di accumulo dei presidi.
4. Visto il rischio archeologico assai elevato nella zona periferica meridionale della necropoli dei Monterozzi (tra le progr. Km 4+950 e km 5+250) e quindi la potenziale presenza di emergenze (tombe a camera) anche a ridosso del tracciato stesso o nelle sue immediate vicinanze, si ravvisa la necessità, in questa zona, di procedere ad ulteriori verifiche preventive volte a valutare l'effettiva presenza di emergenze archeologiche significative. Bisognerà quindi procedere ad una specifica valutazione del rischio vibrazioni di quelle emergenze archeologiche che saranno eventualmente individuate e alle relative azioni di mitigazione.
5. Ai fini di una più completa descrizione della trasformazione del paesaggio, realizzare nel progetto esecutivo altre fotosimulazioni "verso" l'autostrada, ad altezza osservatore, utilizzando le più significative tra le visuali critiche statiche e dinamiche del tracciato di progetto, fino ad un massimo di 16, evidenziate dal proponente stesso nella "Carta dei caratteri del paesaggio e percezione visiva" limitatamente a quelle i cui punti di vista siano ubicati in aree pubbliche accessibili.
6. Ottimizzare la gestione dei movimenti di terra e dei connessi siti (cave, discariche, depositi, etc.) nel contesto più generale dei lavori per l'intera Autostrada.
7. Dovrà essere assicurata la salvaguardia dei nuclei residenziali e di eventuali "brani architettonici" presenti sul territorio interferito dalle opere proposte anche, se necessario, adeguando, il tracciato di progetto e realizzando i necessari filtri verdi con ripiantumazione di specie arboree.
8. Le opere di sistemazione dei suoli dovranno essere improntate all'insegna del massimo mimetismo, facendo uso di tecniche di ingegneria naturalistica e di bioarchitettura per i versanti dei rilevati, lungo i cigli stradali e gli argini dei fiumi.
9. Per quanto riguarda eventuali "parapetti" previsti lungo il ciglio della strada questi dovranno essere costituiti da alberature o siepi e cespugli congrui allo stato dei luoghi.
10. Non dovranno essere abbattute alberature significative e di fustaia matura lungo le aree di intervento.



11. Dovranno essere mantenuti inalterati tutti i filari d'alberi esistenti sulle strade secondarie.
12. Anche alla luce dei completamento della progettazione definitiva dei restanti lotti dell'infrastruttura, in accoglimento di rilevanti richieste di imprese e società private interessate dal progetto, quali la Soc. Full Service s.r.l. di Antimi Alfredo e della Soc. Gordiano s.r.l. di Brizi Valerio il proponente dovrà cercare di ottimizzare la dislocazione delle aree di servizio anche a tutela delle attività imprenditoriali locali attualmente in esercizio sul territorio e direttamente connesse con la S.S. n.1 Aurelia, valutando alternative da redigere nei successivi livelli di progettazione. A tal proposito si consiglia di esaminare la possibilità di connettere le aree di servizio esistenti con la viabilità complanare e di prevedere un'area di sosta in prossimità dell'area di proprietà di Brizi Valerio.
13. Di ridefinire lo svincolo in corrispondenza della zona industriale del Comune, in località Piano d'Organi - Pian dei Cipressi, in relazione alle previsioni della pianificazione urbanistica generale ed in funzione dei procedimenti urbanistici in corso di pianificazione attuativa.
14. Valutare ipotesi alternative finalizzate al minore frazionamento delle proprietà e alla ottimizzazione della rete stradale esistente prestando particolare attenzione a quella alterata dal tracciato autostradale relativo alla proprietà Maltinti e Di Carlo. Per tutte le proprietà che subiscano una modifica degli attuali accessi, gli stessi dovranno essere progettati e garantiti di nuovi con caratteristiche analoghe a quelli sostituiti prevedendo il solo collegamento esterno al comprensorio dalla parte in cui intercetterebbe l'asse stradale principale di via E. Fermi - via R. Sanzio.
15. Di valutare la fattibilità tecnico-economica per il tratto di attraversamento del centro abitato, all'altezza dell'attuale svincolo in località Il Giglio, di realizzare un'opera interamente coperta del tratto autostradale con relativa sistemazione integrata di recupero e riqualificazione dell'area delle rampe dismesse dell'attuale Aurelia.
16. Compatibilmente con la durata, la tipologia e la cantierizzazione delle opere stabilite dal cronoprogramma si cerchi di far coincidere l'inizio dei lavori per la nuova infrastruttura e per la viabilità esterna al tracciato;
17. Valutare la fattibilità tecnico- economica di poter realizzare il tratto autostradale in prossimità dello svincolo di Civitavecchia ed in corrispondenza della Zona Industriale di Tarquinia, in trincea anziché in rilevato.

11A11304

