

creto previsto dall'art. 2, comma 1, lettera a), del citato decreto interministeriale n. 182/2008;

Ritenuto di subordinare la definitiva assegnazione delle risorse accantonate per il piano straordinario per la messa in sicurezza degli edifici scolastici alla definizione di un chiaro quadro di riferimento che consenta l'utilizzo ottimale delle risorse disponibili;

Su proposta del Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

Delibera:

1. Accantonamento risorse per la tutela e gli interventi a favore dei beni e delle attività culturali.

1.1. A valere sullo stanziamento di cui all'art. 21 del decreto-legge n. 185/2008 sono accantonate per la tutela e gli interventi a favore dei beni e delle attività culturali le seguenti quote:

una quota di 1,8 milioni di euro, per 15 anni, a valere sul contributo di 60 milioni di euro decorrente dal 2009;

una quota di 4,5 milioni di euro, per 15 anni, a valere sul contributo di 150 milioni di euro decorrente dal 2010.

1.2. La definitiva assegnazione dei contributi di cui sopra sarà disposta da questo Comitato allorché il Ministero per le infrastrutture e dei trasporti avrà trasmesso al Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri il decreto previsto all'art. 2, comma 1, lettera a) del decreto interministeriale n. 182/2008.

2. Accantonamento risorse per il piano straordinario per la messa in sicurezza degli edifici scolastici.

2.1. A valere sullo stanziamento dei cui all'art. 21 del decreto-legge n. 185/2008 sono accantonate per la prosecuzione dell'attuazione del piano straordinario per la messa in sicurezza degli edifici scolastici le seguenti quote:

una quota di 3 milioni di euro, per 15 anni, a valere sul contributo di 60 milioni di euro decorrente dal 2009;

una quota di 7,5 milioni di euro, per 15 anni, a valere sul contributo di 150 milioni di euro decorrente dal 2010.

2.2. La definitiva assegnazione delle quote di cui al punto 2.1 avverrà sulla base del 3° programma stralcio, che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — d'intesa con il Ministero della pubblica istruzione — sottoporà a questo Comitato entro il 30 giugno 2009.

Detto programma sarà corredato da una relazione sullo stato di attuazione del piano alla data del 31 dicembre 2008, nonché da un documento in cui i citati Ministeri definiscano:

il quadro complessivo degli interventi di messa in sicurezza degli edifici scolastici, che sia condiviso da tutte le amministrazioni competenti in materia, con l'esplicitazione del costo relativo alle opere prioritarie e dello stato di attuazione;

il quadro complessivo di tutte le risorse disponibili a carico delle varie fonti di finanziamento, comprensivo degli accantonamenti di cui sopra;

il fabbisogno residuo, che il Ministero delle infrastrutture, nelle relazioni istruttorie relative ai due programmi stralcio approvati da questo Comitato e tenendo conto della richiamata ricognizione, aveva dichiarato solo «stimato» sulla base di elaborazioni condotte su valori medi e riferito soprattutto agli edifici ricadenti nelle prime tre zone sismiche;

procedure coordinate di finanziamento che evitino sovrapposizioni ed interferenze di sorta.

Roma, 18 dicembre 2008

Il Presidente: BERLUSCONI

Il segretario del CIPE: MICCICHÉ

Registrato alla Corte dei conti il 14 aprile 2009

Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 2 Economia e finanze, foglio n. 46

09A05421

DELIBERAZIONE 18 dicembre 2008.

Programma delle infrastrutture strategiche. (Legge n. 443/2001). Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia tratta Cecina-Rosignano Marittima-Civitavecchia. (CUP F36G05000260008). Progetto preliminare. (Deliberazione n. 116/2008).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «legge obiettivo»), 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, reca — tra l'altro — modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e prevede che gli interventi di cui al Programma delle infrastrutture strategiche siano compresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

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, come modificato — da ultimo — dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico



deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP), e viste le delibere attuative adottate da questo Comitato;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, intitolato «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. e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV concernente «lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi»;

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;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 supplemento ordinario), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° programma delle opere strategiche, che nell'allegato 1 include — tra i «sistemi autostradali e stradali» del Corridoio plurimodale tirrenico-nord Europa — l'«Asse autostradale Cecina-Civitavecchia»;

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 1° programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (*Gazzetta Ufficiale* n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi dell'art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (*Gazzetta Ufficiale* n. 199/2006), con la quale questo Comitato ha operato la rivisitazione del 1° programma delle infrastrutture strategiche in cui trova conferma l'intervento «Asse autostradale Cecina-Civitavecchia»;

Vista la sentenza 25 settembre 2003, n. 303, con la quale la Corte costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che l'attività posta in essere non vincola la regione fino a quando l'intesa non venga raggiunta e che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa stessa non si perfezioni;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il 14 marzo 2003, e s.m.i., con il quale — in relazione al disposto dell'art. 15, comma 2, 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;

Visto il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2008-2012, sul quale questo Comitato ha espresso parere favorevole con delibera 28 giugno 2007, n. 45, che include nell'allegato B4, relativo agli interventi «legge obiettivo: opere da avviare entro il 2012», l'«Asse autostradale A12: tratta Rosignano-Civitavecchia»;

Vista la nota 15 dicembre 2008, n. 25092, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la relazione istruttoria relativa all'«Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia (tratta Cecina-Rosignano Marittima-Civitavecchia)», proponendo l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, del relativo progetto preliminare;

Vista la nota 17 dicembre 2008, n. 25332, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso documentazione istruttoria integrativa;

Considerato che l'intervento «Completamento autostradale Cecina-Civitavecchia» di cui sopra è ricompreso nelle intese generali quadro tra Governo e regioni Lazio e Toscana sottoscritte, rispettivamente, il 20 marzo 2002 ed il 18 aprile 2003, alla voce «Corridoi autostradali e stradali»;

Considerato che l'intervento in argomento è incluso nel piano degli investimenti ANAS 2007-2011, sul quale questo Comitato si è espresso con delibera 20 luglio 2007, n. 65, tra le opere programmate per le autostrade in concessione;

Considerato che il completamento dell'autostrada A12 Livorno-Civitavecchia è inserito nella vigente Convenzione di concessione, sottoscritta il 7 ottobre 1999 tra l'ANAS e la SAT - Società autostrada tirrenica S.p.A., che disciplina il tratto in esercizio (Livorno-Rosignano) fino al 31 ottobre 2028 e che prevede, per il completamento all'esame, la stipula di apposito atto aggiuntivo al verificarsi dei presupposti necessari;

Considerato che l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 163 del decreto legislativo n. 163/2006 attribuiscono 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»;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministero dell'economia e delle finanze;

Prende atto

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

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che il progetto preliminare in argomento riguarda il completamento della dorsale autostradale tirrenica settentrionale, secondo il tracciato denominato «costiero», tra



la barriera di Rosignano Marittima (Cecina) e quella di Civitavecchia, per uno sviluppo complessivo di 206 km; che l'opera si articola in due tronchi:

un tronco nord «Rosignano-Grosseto», in territorio della regione Toscana e di 110,5 km complessivi, nel quale è previsto l'adeguamento a sezione autostradale della attuale s.s. 1 «Variante Aurelia», la costruzione delle corsie di emergenza, l'adeguamento dello spartitraffico a 3,00 m e dei rami degli svincoli esistenti, nonché la costruzione di 3 barriere di esazione e di 3 caselli, ubicati a sud di Grosseto, in prossimità di Follonica e all'altezza di Rosignano, con un sistema di esazione di tipo «aperto»;

un tronco sud «Grosseto-Civitavecchia», in gran parte in territorio della regione Lazio, per il quale è prevista la costruzione di un nuovo tratto autostradale di 95,5 km conforme al tipo A (autostrade in ambito extra-urbano) delle Norme di cui al decreto ministeriale infrastrutture e trasporti 5 novembre 2001 recante «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade», con 2 corsie più emergenza per senso di marcia e spartitraffico centrale e con velocità di progetto compresa tra 90 e 140 km/h, e la costruzione di 6 svincoli con un sistema di esazione di tipo «chiuso», in continuità con il tratto esistente Roma-Civitavecchia;

che il progetto comprende anche, nel tratto Grosseto-Civitavecchia, l'intervento di risistemazione dell'attuale s.s. 1 Aurelia che verrà trasformata in «strada parco», con la riduzione della sezione stradale ad una corsia per senso di marcia e pista ciclabile (tipo C1 del decreto ministeriale 5 novembre 2001) e con l'inserimento di una serie di rotoarie per la sicurezza della circolazione;

che l'ANAS S.p.A., quale soggetto aggiudicatore, con nota del 7 luglio 2005, prot. n. 5519, ha inviato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il progetto preliminare dell'opera, redatto dalla S.A.T. S.p.A. concessionaria incaricata della progettazione, e lo studio di impatto ambientale per l'avvio delle procedure approvative, interessando nel contempo tutte le altre amministrazioni ed enti competenti a rilasciare i pareri;

che il soggetto aggiudicatore ha provveduto, in pari data, a far pubblicare la comunicazione di avvio del procedimento di pronuncia di compatibilità ambientale relativa al progetto preliminare in esame su due quotidiani a diffusione nazionale e su uno a diffusione locale;

che la regione Toscana, con delibera di giunta 26 giugno 2006, n. 470, si è espressa positivamente in merito al progetto preliminare in argomento, condizionando il proprio parere favorevole al recepimento di alcune prescrizioni, e successivamente, con nota prot. n. ADO/GRT/301079 del 14 novembre 2008, ha confermato in particolare l'intervento viario di penetrazione al porto di Piombino, oggetto della prescrizione 3b della citata deliberazione n. 470/2006 e precedentemente previsto a carico degli stanziamenti dell'APQ per gli interventi di bonifica dei siti di Piombino e di Napoli Bagnoli del 21 dicembre 2007, rimasti poi senza seguito;

che la regione Lazio, con delibera di giunta 18 novembre 2008, n. 843, ha espresso parere favorevole in merito al progetto preliminare, subordinato all'accoglimento di prescrizioni e di una variante migliorativa, nella tratta in

territorio laziale, da sviluppare nel progetto definitivo e riportata in quattro elaborati grafici, allegati alla medesima deliberazione, che sono stati trasmessi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al soggetto aggiudicatore con nota n. 23094 del 2 dicembre 2008;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone che questo Comitato disponga la suddetta variante prescritta dalla regione Lazio e la rinnovazione della relativa procedura di VIA sul progetto definitivo, ai sensi dell'art. 167, commi 6 e 7, del decreto legislativo n. 163/2006;

che il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 13 luglio 2007, prot. n. DG/BAP/S02/34.19.04/13642, ha espresso parere favorevole sull'opera, subordinato al recepimento di prescrizioni, riservandosi il parere finale in sede di approvazione del progetto definitivo;

che con nota 11 aprile 2006, n. GAB/2006/3120/B05, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ha espresso parere positivo sul progetto preliminare in argomento, condizionato al recepimento di prescrizioni e raccomandazioni;

che, per effetto di alcune prescrizioni di carattere localizzativo formulate dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio sulla tratta toscana da Grosseto a Pescia Romana e condivise dalla regione Toscana, il tracciato si svilupperà al di fuori della fascia di rispetto prevista nel progetto preliminare esaminato;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in apposito documento, ha svolto la disamina dei pareri espressi nel corso dell'*iter* autorizzativo ed ha ritenuto, in linea generale, accoglibili le prescrizioni e raccomandazioni formulate nei suddetti pareri, inserendole nell'apposito allegato 1 - Foglio Condizioni, alla relazione istruttoria;

sotto l'aspetto attuativo:

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

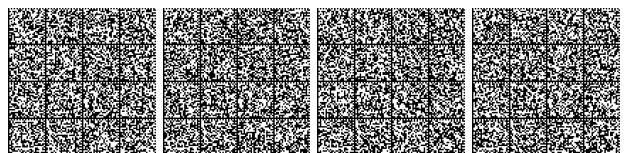
che l'opera è prevista nella vigente convenzione di concessione ANAS - S.A.T. Società autostrada tirrenica S.p.A. stipulata il 7 ottobre 1999 e relativa alla tratta in esercizio (Livorno-Rosignano);

che la predetta convenzione, per quanto riguarda il completamento Rosignano-Civitavecchia oggetto della presente delibera, prevede la stipula di apposito atto aggiuntivo al concretizzarsi dei presupposti di legge e di fatto per la realizzazione del completamento medesimo nell'ambito del rapporto convenzionale vigente;

sotto l'aspetto finanziario:

che l'importo complessivo dell'opera — quale risulta dal quadro economico esposto nella relazione istruttoria che tiene conto dei maggiori oneri connessi all'accoglimento delle prescrizioni, ai miglioramenti di carattere generale apportati dalla S.A.T. nella fase di revisione progettuale a seguito delle prescrizioni ed all'aggiornamento prezzi al 2008 — è pari a 3.556,6 milioni di euro, di cui 2.821,7 milioni di euro per lavori ed oneri da prescrizioni e 734,8 milioni di euro per somme a disposizione;

che il Ministero istruttore propone di tener conto anche dei costi ulteriori relativi agli «interventi connessi» oggetto di prescrizioni della regione Toscana, in particolare



per opere compensative riferite al «Lotto 0 - Maroccone Chioma» e per la realizzazione della «s.s. 398 - Penetrazione al porto di Piombino», per complessivi 231,2 milioni di euro, si che il costo totale dell'opera risulta pari a 3.787,8 milioni di euro;

che la variante prescritta dalla regione Lazio e disposta da questo Comitato con la presente delibera non comporterà incrementi di costo rispetto a quelli stimati per il progetto preliminare originario, come risulta dalla nota ANAS n. CDG-164859-P in data 11 dicembre 2008 allegata alla documentazione istruttoria;

che sull'ipotesi di piano economico-finanziario di massima sviluppata dal concessionario, basata, tra l'altro, sul presupposto di aumenti tariffari e di prolungamento della durata della concessione, in data 17 dicembre 2008 ha reso il proprio parere l'unità tecnica finanza di progetto che si è riservata di esprimersi nuovamente sul piano economico-finanziario analitico di supporto al progetto definitivo;

che nel piano economico-finanziario di dettaglio che sarà predisposto in base al progetto definitivo, la copertura finanziaria dell'intero costo dell'intervento, pari a 3.787,8 milioni di euro, dovrà essere assunta completamente a carico della Società concessionaria S.A.T. S.p.A.;

Delibera:

1. Approvazione progetto preliminare e disposizione di variante.

1.1. Ai sensi dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006, è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare «Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Tratta Cecina-(Rosignano Marittima) - Civitavecchia».

La predetta approvazione, ai sensi e per gli effetti degli articoli 165 e 185 del decreto legislativo n. 163/2006 e dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e s.m.i., comporta l'attestazione di compatibilità ambientale, la localizzazione dell'opera e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio per le aree interessate, ad eccezione delle sezioni di strada, in territorio della regione Toscana, comprese tra le progressive seguenti:

- da km 142+500 a km 147+200;
- da km 147+700 a km 154+300;
- da km 157+800 a km 159+900,

nonché per lo svincolo di Capalbio alla progressiva 114+880,

tutte oggetto di prescrizioni la cui risoluzione progettuale prevede uno spostamento del tracciato oltre la fascia di rispetto del progetto preliminare e per le quali, quindi, la localizzazione e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio saranno confermate all'atto dell'approvazione del progetto definitivo.

1.2. Ai sensi dell'art. 167, commi 6 e 7, del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., è disposta la variante di tracciato prescritta dalla regione Lazio nella delibera di giunta 18 novembre 2008, n. 843, secondo gli elaborati

cartografici allegati alla medesima delibera e che sono stati trasmessi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al soggetto aggiudicatore con la citata nota n. 23094 del 2 dicembre 2008.

È disposta altresì la rinnovazione della procedura di VIA relativa alla suddetta variante, secondo quanto previsto dall'art. 167 del più volte citato decreto legislativo n. 163/2006.

1.3. Ai sensi dell'art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006, l'importo di 3.787,8 milioni di euro, fissato in relazione all'ammontare del costo dell'intervento come quantificato nella precedente «presa d'atto», costituisce il limite di spesa del progetto preliminare approvato al punto 1.1.

1.4. Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nella 1ª parte dell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella parte 2ª 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.

2. Copertura finanziaria.

Il piano economico-finanziario, redatto nella versione analitica prevista dalla delibera n. 11/2004 citata nelle premesse e a corredo del progetto definitivo, dovrà prevedere la completa copertura dell'intervento a carico della finanza di progetto, tenendo conto delle considerazioni espresse dall'unità tecnica finanza di progetto nel già citato parere reso il 17 dicembre 2008.

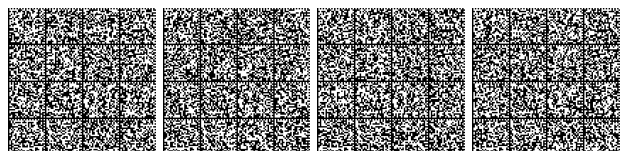
Detto piano verrà trasmesso anche alla predetta unità per le definitive valutazioni circa la sostenibilità finanziaria dell'operazione complessiva.

3. Ulteriori clausole.

3.1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare dell'intervento «Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Tratta Cecina-(Rosignano Marittima)-Civitavecchia» approvato con la presente delibera.

3.2. Il medesimo Ministero, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che, ai sensi del precedente punto 1.1, debbono essere recepite in tale fase, ferme restando le verifiche di competenza della Commissione VIA.

3.3. Il predetto 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 richiamata delibera n. 63/2003.



3.4. Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera di cui alla presente delibera e in adesione a quanto richiesto con la nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza citata in premessa, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo — tra l'altro — l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dall'importo.

3.5. Il CUP assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante il progetto stesso.

Roma, 18 dicembre 2008

Il Presidente: BERLUSCONI

Il segretario del CIPE: MICCICHÉ

Registrato alla Corte dei conti il 22 aprile 2009

Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 2 Economia e finanze, foglio n. 101

ALLEGATO

PRESCRIZIONI

Il progetto definitivo deve:

1. sviluppare tutti gli interventi di carattere generale e locale indicati dal proponente nello Studio di impatto ambientale e nella risposta alla richiesta di integrazioni;

2. sviluppare, per gli interventi di mitigazione, quanto indicato nello Studio d'impatto ambientale e nelle sue integrazioni, ed integrarli alla luce delle presenti prescrizioni;

3. precisare, nel capitolato d'appalto, che l'importo complessivo dell'opera comprende anche i costi del monitoraggio ambientale e di realizzazione degli interventi relativi alle opere di mitigazione e compensazione ambientale;

4. anticipare, nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto;

5. predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di gestione ambientale dei cantieri conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (regolamento CE 761/2001);

6. prevedere la realizzazione degli svincoli di Orbetello e Capalbio con soluzione a diamante e studiare la fattibilità di una soluzione a diamante per lo svincolo di San Pietro a Palazzi;

7. prevedere soluzioni architettoniche particolarmente attente alla qualità progettuale attraverso l'individuazione di tipologie costruttive di particolare valenza architettonica, in sintonia con i caratteri del territorio attraversato, definendo adeguati ambiti di raccordo tra le infrastrutture, la maglia agraria e gli insediamenti esistenti;

8. contenere la progettazione delle piste ciclabili, che dovranno interessare tutto il tracciato della strada parco, compresi i tratti Chiaronne-Ansedonia e Rispectia Grosseto, ed essere corredato di idonei elementi di arredo sia strutturale che vegetazionale;

9. relativamente alla trasformazione dell'attuale Aurelia a sud di Grosseto in strada parco, essere corredato di idonei elementi di raccordo con la rete viaria locale, tramite realizzazione delle rotatorie, e di arredo, sia strutturale che vegetazionale, dando inoltre continuità alla relativa rete della viabilità ciclabile. L'intervento deve essere completato nei tempi tecnici strettamente necessari successivi all'apertura al traffico dell'autostrada;

10. prevedere la realizzazione, prima dell'entrata in funzione dei sistemi di pedaggio dell'autostrada stessa, di tutti gli interventi connessi, di raccordo con i porti e con la viabilità locale, previsti dal progetto preliminare o comunque prescritti, in quanto contestuali alla realizzazione dell'autostrada;

11. in merito al sistema di esazione presentato, confermare la scelta della gratuità di tutti gli svincoli compresi tra Rosignano Sud e Riotorto, e tra Follonica Nord e Grosseto Sud;

12. sviluppare il tracciato autostradale e lo svincolo in comune di Capalbio secondo la soluzione presentata nella documentazione integrativa (STD005), con particolare riferimento alle soluzioni di abbassamento della livelletta, non ritenendosi accoglibile la variante con traslazione del tracciato all'interno tra il km 119 e il km 126 in quanto ritenuta di maggiore impatto;

13. approfondire lo studio dello svincolo di Capalbio con uno schema a diamante in prossimità di Borgo Carige e confrontarne le risultanze con lo svincolo di cui alla precedente prescrizione n. 6;

14. relativamente alla cantierizzazione:

approfondire il progetto di cantierizzazione teso a minimizzare gli effetti sulle componenti ambientali, sul paesaggio, sulla socio-economia, sul traffico anche in relazione all'uso e all'adeguamento della viabilità locale, prevedendo i conseguenti adeguamenti strutturali e delle pavimentazioni delle strade locali. A tal fine, deve essere approfondito lo studio della mobilità con particolare riferimento agli scenari relativi ai flussi turistici anche sulle viabilità secondarie. Il progetto di cantierizzazione deve garantire il mantenimento dell'attuale capacità di traffico della variante Aurelia fino a Grosseto Sud e dell'Aurelia a sud di Grosseto, e deve prevedere un cronoprogramma dei lavori che riporti l'organizzazione della viabilità locale nelle diverse fasi di esecuzione degli stessi, tenendo in considerazione prioritaria la vocazione turistica dei luoghi;

fornire le planimetrie dei cantieri con illustrate le modalità di trattamento e di scarico delle acque reflue e meteoriche risultanti dagli stessi;

stimare i fabbisogni idrici nella fase di realizzazione delle opere indicando le modalità di approvvigionamento;

collocare i cantieri al di fuori delle zone a pericolosità idraulica e, dove ciò non risulti attuabile, adottare tutte le necessarie misure atte a mitigare il rischio idraulico allo scopo sia di minimizzare una eventuale azione di ostacolo al deflusso delle acque, in caso di esondazione, sia di prevenire un eventuale indesiderato apporto di materiale inquinante, sempre in caso di esondazione. Predisporre strutture di pronta dismissione controllando il materiale in stoccaggio e le sostanze da smaltire durante i periodi meteorologicamente critici;

15. comprendere adeguati progetti di recupero delle aree di cantiere dopo la loro dismissione. In particolare le aree suddette devono essere restituite alle condizioni morfologiche attuali e non devono essere lasciati *in situ* eventuali terrapieni appositamente realizzati per il cantiere con terre di riporto, né altre strutture che possano modificare la situazione attuale;

16. comprendere anche la stima del fabbisogno di inerti relativo alle opere connesse e di raccordo con la viabilità locale;

17. prioritariamente considerare la possibilità di riutilizzo, per la realizzazione della sovrastruttura stradale, di miscele di materiali quali sottoprodotti o rifiuti speciali non pericolosi provenienti dalle lavorazioni industriali (inerti di riciclaggio di costruzione e demolizione, loppa granulata dolce, scorie di acciaieria). Nel valutare tale possibilità, per il materiale di cava devono essere comparativamente considerati anche i costi relativi al ripristino dei siti estrattivi e i costi ambientali in generale (es. mitigazioni e compensazioni). Qualora fosse comparativamente dimostrato non possibile un significativo utilizzo dei suddetti materiali, deve essere predisposto un piano di approvvigionamento dei materiali da cave che individui la potenzialità realmente residua degli impianti presenti sul territorio, anche sulla base delle stime effettuate da province e comuni, nonché dell'attuale utilizzo dei materiali estratti dalle cave. Tale piano deve tenere nella dovuta considerazione la possibilità di approvvigionamento derivante dalla realizzazione del lotto 0 della s.s. 1 Aurelia tra Maroccone e Chioma. In merito al riutilizzo dei materiali provenienti dagli scavi, chiaramente indicare il regime di gestione previsto per i materiali stessi, con riferimento al decreto legislativo



n. 22/1997 e s.m.i., alla legge n. 443/2001 e s.m.i. e al decreto ministeriale n. 471/1999; redigere un piano di gestione e di campionamento del materiale al momento della sua formazione ai fini della verifica della contaminazione e del rispetto dei limiti del decreto ministeriale n. 471/1999 o fornire attestazione del produttore/utilizzatore del rispetto di tali limiti in funzione delle caratteristiche dell'area di provenienza e delle tecniche di scavo utilizzate. Indicare le tempistiche di formazione dei materiali e di loro riutilizzo, le modalità di documentazione dei flussi dei materiali, impegnarsi a fornire un cronoprogramma delle operazioni da trasmettere all'ARPAT almeno 15 giorni prima dell'inizio dei lavori che produrranno le terre di scavo;

18. per quanto riguarda il bilancio delle terre di scavo, tener conto delle variazioni apportate al progetto originario e di tutte le opere connesse;

19. in merito alle aree indicate come «deposito», destinatarie dei materiali in esubero, contenere uno specifico progetto di recupero morfologico ed ambientale, che tenga conto anche della tipologia dei materiali utilizzati e dei loro flussi;

20. prevedere lo stoccaggio del terreno vegetale proveniente dallo scotico ed in attesa del riutilizzo, preferibilmente presso i cantieri del lotto di riferimento in cumuli alti non più di alcuni metri e tenuti separati da possibili fonti di inquinamento e bersagli sensibili;

21. valutare i tratti in cui, o per prossimità dei recettori al tracciato autostradale o per sensibilità del ricettore stesso, sorge la necessità di inserire barriere per ridurre il sollevamento di polveri;

22. approfondire l'analisi modellistica con una stima degli impatti cumulativa che tenga conto delle sorgenti di emissione esistenti (la presenza di grandi impianti industriali distribuiti uniformemente lungo il tracciato), del progetto e delle opere varie connesse previste, prevedendo opportune misure di mitigazione e/o compensazione;

23. utilizzare mezzi d'opera omologati per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico;

24. definire sistemi di areazione tali da ridurre gli impatti sulla popolazione nelle aree di sbocco delle gallerie, prevedendo idonei sistemi di mitigazione, in prossimità della galleria naturale di S. Vincenzo e di quella artificiale di Tarquinia;

25. approfondire lo studio con la stima degli impatti in fase di cantiere, soprattutto per quanto riguarda le emissioni dei gas di scarico dei mezzi di trasporto dei materiali e del sollevamento e dispersione di polveri, in particolare di PM10, prevedendo opportune misure di mitigazione e/o compensazione, anche provvedendo a stabilizzare o pavimentare la viabilità provvisoria;

26. approfondire lo studio delle emissioni in atmosfera integrando il set di parametri analizzati con i dati relativi alle polveri PM10 e aggiornare di conseguenza il modello diffusionale per lo scenario 2010. Lo studio deve inoltre essere verificato, anche per quanto riguarda i dati relativi agli ossidi di azoto riportati all'interno della documentazione integrativa per le stazioni di Grosseto e S. Vincenzo.

Riguardo all'impatto sull'ambiente idrico, predisporre un documento recante le informazioni sui recettori sensibili quali pozzi, sorgenti e falda freatica, con studi idrogeologici di maggior dettaglio negli ambiti a maggior criticità, volti a determinare gli impatti negativi e le idonee misure di mitigazione. Il progetto definitivo deve essere accompagnato da tale documento e deve essere coerente con i risultati del medesimo. In particolare, devono essere prodotte sezioni idrogeologiche longitudinali e trasversali per tutte le gallerie in progetto, lungo l'intero tracciato, nelle quali siano evidenziati, tra l'altro, l'andamento delle isopiezometriche delle eventuali falde presenti e le relative linee di flusso in periodi di morbida e magra. Di conseguenza, devono essere fornite planimetrie con l'indicazione della fascia di impatto idrogeologico delle gallerie di nuova realizzazione, in cui siano segnalate eventuali opere di captazione della risorsa idrica (sorgenti, pozzi, opere di presa, etc.) che risultino potenzialmente impattabili, accompagnate da opportune schede contenenti per ogni sorgente, pozzo, opera di presa, etc., le relative caratteristiche (dati relativi a quote altimetriche, portate, profondità della falda, tipologia di utilizzo) e tutto quanto possa essere necessario. Con riferimento alla fase di cantierizzazione delle gallerie, deve essere analizzato e valutato l'utilizzo delle acque intercettate nell'ambito di una più ampia e generale programmazione di uso della risorsa, coinvolgendo tutti i soggetti interessati alla tutela della stessa. Gli esiti degli approfondimenti di cui sopra costituiscono il presupposto per valutare le

diverse ipotesi di interferenza e di effetti sulla risorsa idrica che possono manifestarsi a seguito delle due opposte scelte progettuali previste dal proponente stesso: una volta a ridurre il drenaggio operato dalla galleria tramite opere di impermeabilizzazione, l'altra volta ad utilizzare la galleria come opera drenante. Il progetto definitivo deve pertanto essere accompagnato da uno studio che, evidenziando i punti di forza e di debolezza delle due scelte progettuali, ne illustri la soluzione tecnica meno impattante. Qualora risultasse meno impattante la soluzione tecnica di galleria come opera drenante, l'utilizzo delle acque intercettate, nella sua formulazione di dettaglio, deve essere valutato nell'ambito di una più ampia e generale programmazione di uso della risorsa, coinvolgendo tutti i soggetti interessati alla tutela della stessa. Si tratta di fatto di un «progetto nel progetto» con riflessi importanti sull'ambiente e sulle dotazioni infrastrutturali esistenti, che deve essere oggetto di studi specifici che prendano eventualmente anche in considerazione apposite misure di mitigazione, quali ad esempio la dismissione di tutte o parte delle captazioni esistenti, dislocate anche in altre aree, per compensare l'improvvisamento degli acquiferi captati. Qualora risultasse meno impattante la soluzione tecnica che prevede l'impermeabilizzazione delle sezioni di scavo, il progetto definitivo deve essere accompagnato da un piano di monitoraggio da eseguirsi, in fase di esercizio, su tutte le emergenze censite all'interno della fascia di influenza di ciascuna opera;

27. considerata la particolare tipologia dell'opera:

concordare con le competenti autorità i parametri di riferimento per la progettazione definitiva delle opere di collettamento e smaltimento della acque di piattaforma (tempo di ritorno, etc.);

effettuare la progettazione e la realizzazione di canali di scolo, vasche di raccolta delle acque e sistemi di depurazione da impiegare sia in fase di costruzione che in fase di esercizio, al fine di garantire la protezione degli acquiferi da possibili sversamenti di inquinanti;

predisporre un piano, per entrambi i tronchi, delle misure di riduzione del rischio di inquinamento delle acque superficiali, quali la raccolta ed il trattamento delle acque di dilavamento della sede stradale (acque di piattaforma) e per il contenimento degli sversamenti accidentali, specificando, inoltre, l'ubicazione di tali sistemi in relazione ai recettori sensibili quali i pozzi, le sorgenti, i corpi idrici sotterranei con falda freatica, i corsi d'acqua etc., già individuati nel SIA.

Per le acque provenienti dalla piattaforma autostradale, si deve prevedere l'adozione di un sistema di depurazione con sedimentatore e disoleatore, opportunamente dimensionato anche per la raccolta di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti. Tali interventi devono essere riferiti non solo ai corsi d'acqua già ritenuti meritevoli di salvaguardia (Albegna, Osa, Ombrone, Bolgheri, Cecina), ma anche ai corsi d'acqua Fossa, Bruna, Pecora e Cornia, oltre che alle zone limitrofe alle aree umide nel tratto Lago di Burano - Laguna di Orbetello.

Considerato che nell'area di attraversamento in località Grancia sul Fiume Ombrone è presente un sistema di pozzi di approvvigionamento delle acque potabili della città di Grosseto, prevedere l'allontanamento in toto dall'area suddetta di tutte le acque derivanti dalla sede stradale, non solo delle acque di prima pioggia;

in relazione alla riconfigurazione del viadotto sul fosso della Grancia, effettuare la verifica idraulica e l'analisi di tutti gli impatti attesi, e includere la progettazione delle opere di mitigazione in fase di cantiere e d'esercizio;

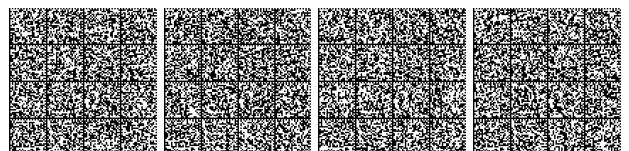
contenere i risultati puntuali dell'analisi idrologica;

28. adottare soluzioni che evitino il posizionamento in alveo di piloni;

29. verificare con le autorità di bacino la congruità idraulica delle opere proposte utilizzando adeguati modelli idraulici almeno in moto permanente, assicurando che la realizzazione dell'infrastruttura non determini aggravio del rischio per il territorio e prevedendo i necessari interventi di mitigazione;

30. dettagliare e localizzare le opere per la raccolta ed il trattamento delle acque di prima pioggia;

31. con riferimento ai possibili impatti sull'ambiente idrico in fase di cantiere, precisare la tipologia della pavimentazione dei piazzali di cantiere. Relativamente all'approvvigionamento idrico indicare, per ogni cantiere, il tipo di approvvigionamento previsto e, nel caso di utilizzo di autobotti, indicare i percorsi utilizzati e il numero dei viaggi necessari;



32. 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;

33. con riferimento alle soluzioni progettuali individuate nella documentazione integrativa per l'attraversamento dei corsi d'acqua Grancina e Carpina, essere accompagnato dalla relativa analisi degli effetti ambientali ed essere coerente con i risultati della medesima;

34. per tutti i corsi d'acqua prevedere che le opere da realizzare non precludano la possibilità di futuri interventi di sistemazione e/o di adeguamento. A tal fine è necessario che la progettazione definitiva dell'opera sia confrontata con il complesso delle azioni programmate, progettate o in corso di realizzazione da parte degli Enti locali per la riduzione del rischio idraulico;

35. assicurare la continuità del reticolo minore che verrà interceduto dalle opere in progetto;

36. verificare puntualmente la documentazione contenuta nei Piani di assetto idrogeologico adottati e/o approvati dalle Autorità di Bacino interessate, con particolare riferimento a:

portate di piena per tempo di ritorno 200 anni ivi indicate;

aree a diversa pericolosità idraulica in relazione al tracciato autostradale;

interventi di riduzione del rischio idraulico previsti dalle Autorità di Bacino e la loro compatibilità con le opere dei attraversamento del progetto;

37. verificare la congruità tra i rilievi eseguiti dall'Autorità di Bacino e quelli relativi al progetto autostradale riguardo alla rampa di svincolo Talamone-Fonte Blanda e il posizionamento dei relativi cantieri nell'area golendale dell'Albegna. Eseguire un rilievo topografico adeguato per determinare l'effettivo valore di quota idrometrica in corrispondenza dell'attraversamento A12, tenendo inoltre conto degli interventi di sistemazione idraulica previsti dalle Autorità di Bacino e nel contempo stabilire, in caso di estrema insufficienza idraulica, la possibilità di adeguamento delle infrastrutture presenti a valle;

38. approfondire lo studio idraulico per l'attraversamento dei diversi fossi con i dati di base, quali: rilievi topografici di dettaglio, censimento e caratterizzazione delle opere di regolazione presenti e informazioni sulla gestione delle opere di regolazione da parte dei consorzi di bonifica;

39. verificare, dal punto di vista idraulico, l'opera d'attraversamento prevista per il fiume Marta, in previsione dei possibili effetti di rigurgito indotti dalla linea ferroviaria sita a valle;

40. nei casi in cui l'approvazione del progetto preliminare comporti variazione degli strumenti urbanistici vigenti ed adottati, recepire i contenuti tecnici previsti dalla normativa regionale, delibera G.R. n. 84/1995 così come integrata per gli aspetti idraulici dall'art. 80 della D.C.R. n. 12/2000, in merito alla pericolosità/fattibilità geologica e idraulica;

41. eseguire tutti gli approfondimenti indicati nel SIA, mediante esecuzione di indagini geognostiche di tipo diretto e indiretto, atti a definire la geologia locale, la tettonica, la idrogeologia, la presenza di cavità carsiche, la verifica della stabilità dei pendii e degli imbocchi delle gallerie, la stima di eventuali fenomeni di liquefazione, la stima di eventuali fenomeni di sbarramento della falda acquifera, la stima delle portate potenziali in corrispondenza delle gallerie naturali, la possibilità di interazione tra i gessi presenti e le acque sotterranee che potrebbero determinare la formazione di acque aggressive per i calcestruzzi, la presenza di strati argillosi con possibilità di cedimenti, i parametri geotecnici e geomeccanici per garantire la fattibilità dell'opera ed al fine di prevedere in modo puntuale i possibili impatti e le necessarie misure di mitigazione e/o compensazione. È necessario inoltre che sia valutata la compatibilità degli interventi con i fenomeni di instabilità in atto e potenziali, e siano fornite indicazioni in merito agli eventuali interventi di mitigazione del rischio. In particolare, per il tronco Nord «Grosseto-Rosignano», la progettazione definitiva deve approfondire, laddove necessario, oltre ai sopraindicati aspetti, anche i possibili cedimenti differenziali e le indagini per la verifica della stabilità geomorfologica in corrispondenza dei conoidi alluvionali nell'immediata periferia dell'abitato di Braccagni, lato nord-ovest, ed in località I Magazzini. Tutti

i suddetti aspetti devono considerare anche quanto previsto dai Piani di assetto idrogeologico (PAI) dei bacini interessati;

42. integrare le carte idrogeologiche, già prodotte sulla base dei dati di letteratura disponibili, con i risultati di indagini geotecniche ed idrogeologiche effettuate lungo il tracciato;

43. contenere opportuna cartografia geomorfologica, differenziando le forme attive, non attive e quiescenti, in modo da evidenziare le dinamiche morfologiche in atto lungo il tracciato, facendo anche riferimento alle cartografie prodotte nella redazione dei Piani di bacino e dei Piani di assetto idrogeologico;

44. sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturalizzazione previste in Progetto, applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica ed assumendo come riferimento:

l'«Atlante delle opere di sistemazione dei versanti» dell'APAT, 2002;

il «Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica» della regione Lombardia, 2000;

il «Manuale di Ingegneria Naturalistica» della regione Lazio, 2001;

45. prevedere la riconnessione ecologica e funzionale degli ecosistemi, tutelando la biodiversità dell'idrografia superficiale, in accordo con gli Enti Parco e i Consorzi di Bonifica, mediante la piantumazione di specie vegetali autoctone, assumendo come riferimento la rete ecologica delle Province interessate;

46. garantire agli operatori agricoli ed ai loro mezzi l'accesso ai fondi rurali interclusi dal tracciato stradale e/o separati dalle aziende. Prevedere la realizzazione dei passaggi da adattare e accomunare alle esigenze della rete ecologica (passaggi faunistici) e della rete idrica;

47. prevedere, nei tratti sovrastanti le solette di copertura delle gallerie artificiali, un franco di terreno fertile di altezza adeguata alle necessità di nuove piantumazioni;

48. assicurare la vitalità di tutte le essenze arboree, arbustive e erbacee, di nuovo impianto, su cui il Proponente dovrà effettuare una verifica nei tre anni successivi alla piantumazione;

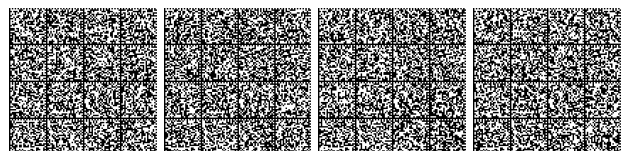
49. con riferimento ad incidenze significative su uno o più dei siti denominati ZPS, SIC, pSIC, SIR, derivanti dagli interventi riferibili al tracciato e alle opere complementari, in fase di costruzione e di esercizio, singolarmente o congiuntamente ad altri interventi, direttamente o indirettamente, approfondire la valutazione delle incidenze, tenuto conto delle caratteristiche ecologiche e degli obiettivi di conservazione dei medesimi, nonché la coerenza globale della rete ecologica Natura 2000. Devono altresì essere dettagliate le soluzioni da adottare al fine di mitigare gli impatti previsti sulle componenti biotiche e abiotiche del pSIC/ZPS padule di Bolgheri, in fase di cantiere e di esercizio;

50. per le porzioni di territorio non incluse nei siti di cui al punto precedente, approfondire, per un opportuno intorno rispetto agli interventi previsti in fase di costruzione e di esercizio, riferibili al tracciato connesso e alle opere complementari, gli effetti delle azioni di progetto sullo stato delle componenti ambientali in esame. A tal proposito gli studi devono essere approfonditi in riferimento alle aree a maggior valore naturalistico quali: il Parco Naturale della Maremma (ivi inclusa l'area contigua), l'ANPIL Giardino Belora e fiume Cecina, l'area carsica dei Poggi ad est di Orbetello, i corsi d'acqua. Con riferimento alle singole zone del territorio, approfondire le conseguenze dirette ed indirette provocate dalle opere previste, nonché le necessarie misure di mitigazione, monitoraggio e compensazione, ivi inclusi interventi per la realizzazione di aree di collegamento ecologico;

51. per le fasi di realizzazione e di esercizio, prevedere la messa in opera di tutti gli accorgimenti necessari per la tutela di tutte le aree umide e per le aree ad esse limitrofe. In particolare:

in fase di esercizio: deve essere predisposto un sistema di raccolta delle acque di prima pioggia dalla piattaforma stradale a sistema chiuso, con fossetti e vasche di sedimentazione e disoleazione di dimensioni adeguate anche a contenere eventuali sversamenti accidentali di materiali inquinanti;

in fase di cantiere: oltre alla impermeabilizzazione delle aree destinate alle lavorazioni, deve essere realizzato un apposito sistema di raccolta delle acque di piazzale con fossetti impermeabili, confluenti



negli impianti di smaltimento delle acque reflue, gestiti secondo normativa. Per la tutela degli ambiti ripariali, e la protezione delle aree limitrofe alle zone umide (pSIC - ZPS Padule di Bolgheri), devono essere collocate barriere verdi realizzate con specie arboree sufficientemente alte tipiche della zona. In merito alla rinaturalizzazione delle gallerie artificiali di Poggio Fornello e Caccia Grande, nel comune di Follonica, si raccomanda l'impiego di un maggior numero di specie floristiche, per incrementare la biodiversità, impiegando solo specie tipiche di sottobosco della zona;

52. definire la collocazione delle aree di conferimento dei materiali di scavo in esubero, i campi base ed i cantieri, ad eccezione di quelli mobili, al di fuori dei siti ZPS, SIC, pSIC, SIR ed aree naturali protette, ivi incluse le aree contigue, nonché al di fuori di altre zone di interesse naturalistico;

53. approfondire, per un opportuno intorno – comunque non inferiore a 10 km, rispetto agli interventi previsti in fase di costruzione e di esercizio, riferibili al tracciato connesso ed alle opere complementari – gli effetti dovuti alle emissioni in atmosfera sulla vegetazione e sugli ecosistemi, prendendo in esame le concentrazioni al suolo di Polveri, NOx e SO₂. Particolare attenzione deve essere posta agli imbocchi delle gallerie, quali sorgenti puntuali di emissione. Le valutazioni di cui sopra devono essere particolarmente approfondite, con l'ausilio di specifici rilievi sul campo per la caratterizzazione dello stato attuale di qualità dell'aria, relativamente ai siti ZPS, SIC, pSIC, SIR ed aree naturali protette, ivi incluse le aree contigue;

54. approfondire per un opportuno intorno, rispetto agli interventi previsti in fase di costruzione e di esercizio, riferibili al tracciato e alle opere complementari, gli effetti sugli agroecosistemi. A tal fine, si deve precisare il consumo di suolo, distinguendolo in classi di capacità d'uso. Si devono inoltre approfondire:

gli eventuali rischi di inquinamento e di erosione, sia in fase di costruzione che di esercizio;

le conseguenze dovute alla sottrazione di suolo ed alla limitazione d'uso del territorio;

caso per caso, le conseguenze dell'ingombro fisico delle opere previste sulla funzionalità e sull'efficienza delle aziende agricole presenti nell'area vasta, ivi inclusi la struttura podereale, l'assetto degli appezzamenti, la viabilità minore e podereale e le risorse idriche a fini agricoli;

gli effetti sulle testimonianze culturali storiche, quali: centuriazione, sistemazioni idraulico-agrarie, antiche colture, sugherete, viabilità podereale, etc.;

55. in esito agli approfondimenti di cui sopra, specificare le necessarie misure di mitigazione, monitoraggio e compensazione, inclusi i progetti di ricomposizione fondiaria delle aziende agricole che tengano conto del mutato assetto infrastrutturale;

56. assicurare l'inserimento paesaggistico delle opere di mitigazione acustica, privilegiando le barriere acustiche integrate con barriere a verde;

57. comprendere indagini sul rumore di dettaglio sul campo presso i ricettori interessati da tali situazioni di criticità, al fine di ottimizzare sia da un punto di vista economico che di impatto visivo gli interventi di mitigazione;

58. verificare, con specifico progetto acustico relativo a ciascun cantiere, la condizione descritta nei modelli di simulazione, considerando che nelle simulazioni effettuate si è ipotizzato come intervento di mitigazione il solo uso di dune perimetrali e prevedere l'eventuale uso di ulteriori interventi di mitigazione;

59. aggiornare ed esaminare nel dettaglio le indicazioni delle zonizzazioni acustiche comunali, che nella fase di studio di impatto hanno costituito elemento di riferimento per l'individuazione delle situazioni di particolare attenzione, nonché di indirizzo nel determinare un'estensione degli interventi tale da offrire significative mitigazioni anche a distanza notevole dall'autostrada;

60. approfondire le valutazioni e le progettazioni acustiche al fine, da un lato, di verificare le situazioni rimanenti di criticità residue indicate, dall'altro di ottimizzare l'assetto degli interventi di mitigazione, che nell'ambito dello studio di impatto ambientale sono stati pre-dimensionati; comprendere la documentazione relativa a quanto sotto

elencato e essere coerente con i contenuti della medesima. Deve essere tenuto conto dei Piani di classificazione acustica approvati in via definitiva dai comuni di Follonica e San Vincenzo. Inoltre, riguardo al rispetto fuori fascia dei limiti stabiliti dai piani di classificazione comunali, nel modello previsionale deve essere tenuto conto dell'orografia del terreno e delle condizioni meteorologiche, che possono determinare situazioni di superamento dei limiti difficilmente prevedibili con calcoli di prima approssimazione. A tale proposito:

deve essere meglio chiarito come l'orografia del terreno sia tenuta in considerazione nel modello di calcolo utilizzato per la valutazione dell'impatto *post-operam*, e il modello di calcolo deve essere convalidato sulla base dei dati derivanti dal monitoraggio *ante-operam*;

in considerazione del numero di ricettori (sensibili e non) potenzialmente soggetti all'impatto dell'opera, il monitoraggio dello stato del clima acustico *ante-operam* deve essere esteso a comprendere almeno tutti i ricettori indicati nello studio come critici, per i quali è atteso un superamento dei limiti di legge;

deve essere predisposta una specifica cartografia riportante le interferenze tra la fascia di rispetto della infrastruttura in progetto e delle opere connesse e quella delle principali infrastrutture esistenti;

deve essere fornito il dato relativo alla popolazione residente nei ricettori;

devono essere prodotte le sezioni verticali con l'andamento del rumore alle diverse altezze e distanze dal ciglio autostradale e devono essere indicate le misure di mitigazione al fine di sanare le situazioni fuori norma;

devono essere indicate misure di mitigazione acustica per i ricettori in condizioni di criticità elevata;

devono essere indicate misure di mitigazione delle vibrazioni per ricettori posti a distanza inferiore a 25 metri;

deve essere approfondito lo studio dell'impatto acustico determinato dalla realizzazione dell'infrastruttura in prossimità dell'abitato di Torba, e devono essere individuati dispositivi di mitigazione;

per gli ambienti abitativi devono essere rispettate le fasce di rispetto previste dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 8 luglio 2003;

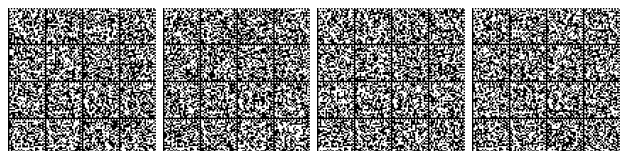
per quanto riguarda l'impatto acustico sull'ospedale di Cecina, deve essere approfondita la consistenza e l'efficacia degli interventi di mitigazione di tipo «non tradizionale» indicati, e l'efficacia delle misure di mitigazione deve essere valutata anche in relazione alla realizzazione delle opere connesse;

61. giustificare l'eventuale ricorso alle procedure di deroga al rispetto dei limiti in fase di cantiere, di cui alla delibera del Consiglio regionale n. 77/2000, parte 3, per particolari fasi dei lavori, che deve essere valutato dall'Amministrazione comunale competente caso per caso, in relazione alla durata della deroga stessa e alla possibilità di messa in opera di opportuni interventi di mitigazione per la protezione dei ricettori eventualmente interessati;

62. indicare le misure di mitigazione delle criticità dei cantieri galleria, per distanze fino a 40 metri dai cantieri stessi e per i ricettori sensibili posti in prossimità dei medesimi. Per quanto riguarda il fronte di avanzamento dei lavori, si fa presente che un periodo di 40 giorni non è da considerare «una ridotta durata delle emissioni acustiche», in particolare con livelli di rumore superiori a 65 dB(A) a 100 metri di distanza dalla linea di avanzamento. Si ricorda altresì che per i cantieri vale, qualora non venga richiesta deroga ai sensi della legge n. 447/1995 e della D.G.R. n. 77/2000, il criterio differenziale;

63. definire le eventuali opere di adeguamento e/o spostamento necessarie per la risoluzione delle interferenze con le linee elettriche, valutando i livelli di campo elettrico e magnetico in prossimità dei ricettori ritenuti critici per effetto dei suddetti spostamenti, ai sensi della normativa vigente nel campo dell'esposizione ai campi elettrici e magnetici a 50 Hz, anche tenendo conto degli effetti cumulativi con altri elettrodotti vicini;

64. predisporre un Piano di monitoraggio secondo le linee guida della CSVIA del Ministero dell'ambiente. Per tutti gli habitat di cui alla direttiva 92/43/CE e per tutte le specie tutelate ai sensi della medesima direttiva e della direttiva «Uccelli», tale Piano dovrà essere realizzato in



concerto con tutti gli enti preposti alla tutela della biodiversità delle aree interessate e contenere un monitoraggio dello stato *ante operam* di tutti i corsi d'acqua interessati (con la sola esclusione dei corsi d'acqua che risultano asciutti per periodi stagionali significativi), inserendo nel set dei parametri da analizzare anche il parametro «solidi sospesi». Deve altresì essere predisposto un piano di monitoraggio in corso d'opera e *post operam*, onde valutare, con i metodi I.B.E. ed I.F.F., il possibile impatto su ogni corso d'acqua principale (Cecina, Pecora, Corna, Ombrone, Bruna, Fosso Camilla), e indicare le idonee misure di mitigazione che devono includere — tra l'altro — gli interventi per il mantenimento della continuità ecologica;

65. eseguire un monitoraggio dei campi elettromagnetici *ante* e *post operam* per gli eventuali ricettori ritenuti particolarmente esposti, mitigandone le esposizioni ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 8 luglio 2003;

66. approfondire, con un'analisi puntuale della visualità, l'eventuale inserimento delle dune verdi considerando l'inserimento di vegetazione autoctona, in modo da rendere l'inserimento delle dune artificiali il più possibile armonioso con il contesto paesaggistico dell'area;

67. approfondire gli studi archeologici puntuali secondo le indicazioni della Soprintendenza e degli Enti locali in tutte le zone caratterizzate da rischio archeologico alto e massimo, come riportato nel Quadro sinottico delle maggiori interferenze (integrazione 126 al SIA);

68. con riferimento al bacino di influenza visiva delle opere, nonché agli aspetti storico-testimoniali e culturali del territorio, il progetto deve essere accompagnato da un congruo numero di fotosimulazioni delle opere previste, con particolare attenzione al tronco sud. In esito a tali elaborazioni si deve verificare la compatibilità delle opere con la qualità del paesaggio allo stato attuale, valutando l'eventuale necessità di ulteriori misure di mitigazione, monitoraggio e compensazione.

In particolare il progetto definitivo, per le tratte ricadenti nei seguenti Comuni, deve:

69. *comune di Capalbio:*

a) sviluppare il tracciato tenendo conto dell'area artigianale attualmente in corso di realizzazione in località La Torba;

b) approfondire gli aspetti di integrazione ambientale e paesaggistica anche tramite l'utilizzazione dei residui agricoli improduttivi derivanti dall'esproprio dei terreni. A tal fine, per le aree intercluse, deve essere redatto un progetto di recupero ambientale anche con ricomposizione agraria delle aziende, e devono essere previste opere di mitigazione ambientale. Il progetto definitivo deve essere accompagnato da una dettagliata e idonea documentazione inerente l'inserimento ambientale, anche tramite fotoinserimento;

c) adottare le soluzioni di collegamento della viabilità trasversale (cavalcavia/sottovia) tra territori limitrofi all'autostrada che minimizzano l'impatto paesaggistico, territoriale e agricolo-aziendale. A tal fine occorre realizzare un sottovia al km 107 e ulteriori collegamenti (meglio cavalcavia su galleria artificiale) ai km 112, 114 e in prossimità del confine con Orbetello;

70. *comune di Orbetello:*

a) sviluppare il tracciato autostradale in comune di Orbetello secondo la soluzione presentata nella documentazione integrativa, con particolare riferimento alle soluzioni di abbassamento della livelletta, non ritenendo accoglibile la variante più interna tra il km 119 e il km 126 in quanto di maggiore impatto;

b) approfondire gli aspetti di integrazione ambientale e paesaggistica anche tramite l'utilizzazione dei residui agricoli improduttivi derivanti dall'esproprio dei terreni. A tal fine, per le aree intercluse, deve essere redatto un progetto di recupero ambientale anche con ricomposizione agraria delle aziende, e devono essere previste opere di mitigazione ambientale. Nel tratto compreso tra il km 133 e il km 142 la posizione del tracciato proposto deve tenere in considerazione quanto più possibile la conformazione delle aziende agricole presenti nella zona ed in particolare i confini delle singole aziende attestati prevalentemente alla viabilità podereale esistente ed alla rete scolante;

c) prevedere un approfondimento dell'intervento di prolungamento della S.R.T. 74 verso Porto Santo Stefano, per valutarne la fattibilità nel quadro degli interventi connessi all'opera;

d) prevedere che la realizzazione della variante di circonvallazione dell'abitato di Albinia sia coordinata con la realizzazione del Corridoio tirrenico, anche completando il raccordo tra lo svincolo di Orbetello-Monte Argentario e la s.s. 1, in modo da garantire almeno la tipologia C2 per l'intero tratto;

71. *comune di Magliano in Toscana:*

a) sviluppare il tracciato autostradale in comune di Magliano in Toscana secondo la soluzione presentata nella documentazione integrativa e prevedere le opportune opere di adeguamento delle strade poderali ed il loro collegamento alle strade provinciali ed al nuovo tracciato della s.s. 1 Aurelia;

b) prevedere l'acquisizione delle aree che diventeranno intercluse come aree di pertinenza e la loro sistemazione ambientale;

c) tra il km 145,9 e il km 146,6 prevedere soluzioni progettuali di contenimento del rilevato lato mare così come previsto per il lato monte;

72. *comune di Grosseto:*

a) prevedere la modifica dello svincolo semi-controllato in corrispondenza di Grosseto Sud (Spadino) confermandone la gratuità per tutte le direzioni, previa verifica dell'incidenza della soppressione del pedaggiamento sulla sostenibilità del piano economico-finanziario; in caso di verifica negativa prevedere, in alternativa alla gratuità, la realizzazione di semibarriera informatizzata che consenta la necessaria fluidità al traffico urbano;

b) salvaguardare l'attuale collegamento sulla strada del Molinaccio, attraverso il collegamento tra la strada Parco e il sottopasso ferroviario esistente, e la relativa viabilità del Molinaccio, superando l'ostacolo previsto dalla barriera autostradale di Grosseto Sud;

c) prevedere il prolungamento del sottopasso autostradale per l'attraversamento della ferrovia per la viabilità di Vallegiardino al km 153+400;

d) prevedere la realizzazione di una piccola galleria artificiale per la messa in sicurezza dell'abitato esistente di Pratini;

e) prevedere, per lo svincolo di Grosseto Sud (Spadino), opere di rinaturalizzazione delle aree interessate alla dismissione dell'attuale svincolo;

f) confermare la proposta SAT di non realizzare la complanare tra gli svincoli di Grosseto-Roselle e Grosseto Nord, in contrasto con le previsioni del Piano Strutturale di Grosseto;

g) prevedere — nei territori interessati dalle tratte alle prog. km 171/178, 189/197, 216/218 — la realizzazione di interventi di adeguamento con ampliamento esclusivamente nella corsia Sud, al fine di occupare la parte residuale del precedente ammodernamento, con eccezione dei tratti in presenza di edifici lungo l'attuale superstrada;

h) prevedere la realizzazione della viabilità connessa di raccordo con i porti prevista dal progetto preliminare. In tale quadro si raccomanda di valutare la possibilità di realizzare un intervento di riqualificazione e potenziamento viario tra lo svincolo Grosseto Nord e via Castiglione;

73. *comune di Gavorrano:*

a) prevedere la realizzazione delle opere relative alla viabilità locale, mantenendo il collegamento tra la rotatoria e la viabilità per Pottassa, non evidenziata nella cartografia;

74. *comune di Scarlino:*

a) prevedere tutti gli interventi connessi, relativi alla viabilità locale, indicati nella documentazione integrativa;

b) prevedere la modifica dell'innesto tra la nuova bretella della zona industriale del Casone e la s.p. del Casone, per migliorarne la funzionalità;

c) prevedere l'adeguamento del tratto della s.p. compresa tra la nuova bretella di circonvallazione del Casone e la nuova bretella di circonvallazione dell'abitato del Puntone, tenendo conto delle caratteristiche tipologiche stradali C1/C2;



d) prevedere la modifica dell'attuale localizzazione dell'innesto tra la nuova bretella di circonvallazione dell'abitato del Puntone e la s.p. 60, al fine di rispettare le previsioni urbanistiche;

75. *comune di Follonica:*

a) prevedere tutti gli interventi connessi, relativi alle viabilità locali, recepiti nella documentazione integrativa;

b) prevedere la classificazione del tratto della s.p. Vecchia Aurelia sul fronte dell'abitato di Follonica come «strada urbana», anziché a 4 corsie come indicato, definendone le corrispondenti caratteristiche;

c) prevedere, per tutti gli interventi, il rispetto dei vincoli esistenti, con particolare riferimento al Piano Strutturale;

76. *comune di Piombino:*

a) prevedere per il tratto Venturina-Riotorto della s.p. 39 Vecchia Aurelia, oltre alla realizzazione delle rotatorie previste nelle integrazioni progettuali, l'adeguamento funzionale fino a 10,50 m;

77. *comune di Campiglia Marittima:*

a) prevedere per il tratto Venturina-Riotorto della s.p. 39 Vecchia Aurelia, oltre alla realizzazione delle rotatorie previste nelle integrazioni progettuali, l'adeguamento funzionale fino a 10,50 m;

b) prevedere l'adeguamento funzionale della s.p. 23-ter «delle Caldanelle» fino all'intersezione con la bretella di Venturina;

c) prevedere la realizzazione della rotatoria tra s.p. 39 e s.p. 23 delle «Caldanelle»;

d) prevedere la revisione dell'ipotesi progettuale della bretella di Venturina, collocandola in adiacenza al rilevato autostradale per rendere possibile le azioni comunali di tutela idraulica del territorio, e che deve prolungarsi oltre via Cerrini per raccordarsi con lo svincolo sulla s.s. 398;

78. *comune di Castagneto Carducci:*

a) prevedere il cavalcavia sull'autostrada e sulla ferrovia nella forma prevista dalle indicazioni progettuali;

b) valutare, per la fase di cantierizzazione dei lavori autostradali, la realizzazione della viabilità alternativa lato mare tra il km 245 e il km 247 e la sua successiva sistemazione definitiva come viabilità locale;

79. *comune di Bibbona:*

a) valutare, per la fase di cantierizzazione dei lavori dell'autostrada, la realizzazione della viabilità alternativa lato mare e la sua successiva sistemazione definitiva come viabilità locale;

b) approfondire l'ipotesi progettuale dello svincolo per Marina di Bibbona, rivedendo la soluzione presentata al fine di garantire agli abitanti della zona interessata dai lavori il miglior accesso all'Aurelia e ottimizzando l'uso del suolo;

c) risolvere, in località La California, l'incongruenza esistente tra ipotesi progettuale e previsioni insediative del Piano strutturale;

80. *comune di Cecina:*

a) prevedere la realizzazione degli interventi connessi alla viabilità locale, contenuti nella documentazione integrativa, con le seguenti ulteriori prescrizioni:

adeguamento funzionale della s.r.t. 206 nel tratto Vada-San Pietro in Palazzi con inserimento di pista ciclabile e sistema per la sicurezza dei pedoni;

realizzazione della rotatoria situata alla fine della bretella di collegamento tra lo svincolo di San Pietro in Palazzi e la s.p. 39 in asse alla stessa s.p. 39;

valutazione dell'ipotesi di modificare lo svincolo di San Pietro a Palazzi a diamante con raccordo alla s.r.t. 68 per minimizzare l'impatto sul territorio;

81. *comune di Rosignano Marittimo:*

a) sviluppare il tracciato autostradale secondo le soluzioni presentate nella documentazione integrativa;

b) approfondire la soluzione viaria in prossimità del casello di Rosignano Sud — relativo ai raccordi tra s.s. 1, s.r.t. 206, s.p. 13 della Torre — per migliorare l'accessibilità alla località Malandrone e alle attrezzature attuali e previste sulla s.r.t. 206, e la funzionalità della seconda rotatoria sulla s.s. 1 in prossimità del raccordo con la s.r.t. 206 e del raggio di curvatura dell'innesto con la s.r.t. 206;

c) approfondire l'ipotesi di collegamento diretto tra l'autostrada e il porto turistico di Rosignano;

d) prevedere la realizzazione della viabilità alternativa all'abitato di Vada, compreso il collegamento verso Nord con il ponte sul fiume Fine (ponte che verrà realizzato a cura e spese del Comune), e verso Sud con la s.p. 39 ex Aurelia, all'altezza del Casone, comprese rotatorie di interconnessione, come da documentazione integrativa;

e) al fine di ipotizzabili future riduzioni o esenzioni del pedaggio autostradale dei collegamenti tra Rosignano e Cecina per permettere ai residenti in tali Comuni di usufruire delle attrezzature congiunte (ospedali, scuole, etc), approfondire ipotesi di gestione informatizzata del sistema di esazione del casello di Rosignano sud, anche attraverso il monitoraggio degli effetti sul traffico derivante dalla realizzazione della viabilità alternativa prevista dal progetto. In alternativa, ove SAT intendesse rivedere la previsione del pedaggio in corrispondenza dello svincolo di Rosignano Sud, decadrebbero le precedenti prescrizioni relative alla viabilità alternativa;

82. *comune di Riparbella:*

prevedere caratteristiche tipologiche C 1 per il raccordo viario tra lo svincolo di San Pietro a Palazzi e l'ospedale di Cecina;

83. in sede di progettazione definitiva, i tratti soggetti a significativa variazione rispetto al progetto preliminare pubblicato dovranno essere ripubblicati con le relative analisi di impatto ambientale.

Si prescrive inoltre di:

84. prevedere la costituzione di un Osservatorio ambientale e socio-economico tramite un accordo tra gli enti interessati che consenta di verificare, in fase di progettazione esecutiva, in fase di costruzione e primo esercizio, il rispetto delle prescrizioni definite nelle fasi di approvazione del progetto preliminare e del progetto definitivo e di monitorarne gli effetti ambientali. L'Osservatorio deve coordinarsi con le attività di verifica dell'attuazione della Commissione Speciale VIA;

85. per il tratto compreso tra il confine tra le regioni Toscana e Lazio e l'innesto con la s.s. 1 Aurelia dell'attuale autostrada A12 Roma-Civitavecchia dell'«Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia - tratta Cecina (Rosignano Marittimo) - Civitavecchia, tracciato Costiero», dovrà essere predisposto il progetto definitivo del tracciato ritenuto ambientalmente compatibile in modo:

da tener conto delle richieste della regione Lazio relativamente alla destinazione a strada parco della s.s. 1 Aurelia affiancata al percorso dell'autostrada;

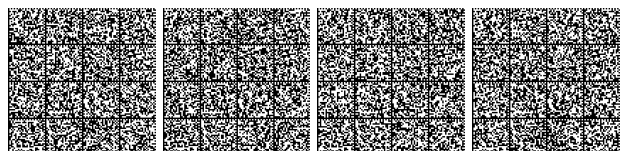
da garantire un sistema di esazione per tutto il tratto della autostrada A12 dalla Roma-Fiumicino fino al confine della regione Lazio che minimizzi il consumo di territorio e le immissioni di inquinanti in atmosfera;

che sia coerente con le linee guida del Piano della mobilità, dei trasporti e della logistica della regione Lazio per le aree interessate;

86. restano valide anche per il tratto laziale tutte le prescrizioni non legate a localizzazioni puntuali relative al tratto toscano;

87. presentare approfondimenti sul rischio archeologico per l'abitato etrusco di Val Petraia;

88. presentare approfondimenti sul rischio archeologico dell'area di Vignale Riotorto;



89. presentare approfondimenti sul rischio archeologico per tutti i siti individuati nel corso dello studio preliminare e situati ad una distanza inferiore a 100 m dal tracciato da realizzare;

90. in fase esecutiva tutte le operazioni che comportino qualsiasi movimento di terra devono essere effettuate sotto il controllo di personale qualificato e, qualora si renda opportuno, vengano devono essere effettuati saggi di accertamento;

91. nel Tronco Sud il tracciato autostradale dovrà collocarsi quanto più possibile in aderenza alla configurazione morfologica del terreno, evitando rilevati e viadotti eccessivamente emergenti dal piano campagna, al fine di rendere una percezione visiva del nastro autostradale più aderente al territorio e più mitigabile;

92. dovranno essere presentati i progetti delle opere di mitigazione da concordare con le Soprintendenze territorialmente competenti. I progetti di mitigazione dovranno, in particolare, rendere la continuità paesaggistica delle aree boscate, mitigare gli impatti visivi degli imbocchi delle gallerie dei viadotti e degli svincoli i quali dovranno, peraltro, essere progettati con un minor impegno del territorio;

93. dovranno essere redatti progetti di inserimento paesaggistico relativamente alla accessibilità ai fondi agricoli;

94. il progetto definitivo e i relativi elaborati di recepimento delle prescrizioni andranno sottoposti alla verifica di ottemperanza da parte delle Soprintendenze di settore e della Direzione generale per i beni architettonici e paesaggistici.

Per la definizione della ricerca dei ritrovamenti archeologici si dovrà operare come di seguito, con costi a carico del Soggetto Aggiudicatore, svolgendo:

95. ricerca topografica preventiva sul terreno;

96. scavi archeologici sulle aree già note come a rischio;

97. costante presenza di controllo archeologico da parte della Soprintendenza di settore nei cantieri comportanti movimento di terra;

98. indagini di scavo nelle zone dove verranno intercettate presistenze antiche, numerose in un cantiere di tipo lineare snodate per oltre km 40. In tali aree si studieranno di volta in volta idonee soluzioni in merito alla prosecuzione dei lavori;

99. picchettamento del percorso definitivo;

100. ricognizioni di superficie effettuate da archeologi di fiducia della Soprintendenza competente lungo l'intero tracciato picchettato;

101. scavi preventivi sia nei siti archeologici noti che in quelli individuati durante la ricognizione e di cui al punto precedente;

102. costante presenza di controllo da parte della Soprintendenza di settore nei cantieri comportanti movimento di terra attraverso archeologi specialisti, collaboratori esterni, remunerati a cura del soggetto aggiudicatone, onde evitare danneggiamenti ad eventuali presistenze archeologiche sconosciute in bibliografia e non evidenziate dalle ricognizioni di superficie.

Per la tratta laziale:

103. il progetto definitivo dovrà risolvere le potenziali interferenze prodotte dai fattori d'impatto (viadotti, ponti, cavalcavia, sottovia, trincee, carreggiate, rilevati, svincoli, gallerie) che dovranno essere mitigate da interventi a verde che assicurino un inserimento ambientale e paesaggistico dell'autostrada, attraverso la realizzazione di parchi a scala urbana ed extraurbana, nonché attraverso un miglioramento delle zone boschive e del verde a corredo dell'attività agricola. Tutte le scelte progettuali saranno dettate dalla scoperta e dalla conoscenza delle qualità espresse e consolidate nel territorio;

104. dovrà essere prestata particolare cura a mitigare l'impatto visivo degli imbocchi delle gallerie, dei viadotti e degli svincoli autostradali;

105. dovranno essere sistemate le fasce ripariali dei corsi d'acqua intercettati dall'autostrada;

106. dovranno essere ricutite tutte le strade vicinali con la maglia stradale esistente;

107. dovranno essere garantite le visuali privilegiate esistenti (centro storico di Tarquinia e fascia litorale della Maremma);

108. dovranno essere integrati, ai fini paesaggistici ed ambientali, gli edifici e i manufatti di particolare pregio sparsi nel territorio;

109. dovranno essere ripristinate e valorizzate le aree interessate dai cantieri operativi, ai fini ambientali e paesaggistici, assicurando, inoltre, l'accessibilità ai fondi agricoli e la continuità paesaggistica delle aree boscate, alternando le diverse tipologie a verde al fine di evitare di creare barriere visive continue;

110. al fine di evitare la realizzazione di zone industriali, in prossimità delle aree servite dall'autostrada, si ritiene opportuno che venga delimitata una fascia di inedificabilità;

111. si raccomanda particolare cura nell'attraversamento dei corsi d'acqua per evitare ulteriori cementificazioni del territorio;

112. si dovrà studiare le barriere antirumore con le opportune specificità di dettaglio relativamente alla zona di inserimento;

112-bis per il tracciato Grosseto Sud-Civitavecchia, che prefigura impegni di nuove aree territoriali e ulteriori trasformazioni del paesaggio, il progetto definitivo andrà qualificato nel senso di ridurre al minimo l'incidenza sui valori paesaggistici e reso integralmente compatibile con le istanze di tutela, tenendo conto delle prescrizioni precedenti;

113. la messa in sicurezza dell'attuale Aurelia, da realizzarsi prioritariamente alla realizzazione della stessa autostrada, dovrà prevedere la costruzione anticipata, ove possibile, degli interventi già progettualmente previsti per la realizzazione dell'Aurelia «strada parco», in particolare sulle tratte ancora ad una corsia per senso di marcia, nonché la predisposizione di interventi in linea di massima di sicurezza di tipo attivo da localizzare puntualmente nelle sezioni di maggior pericolosità;

114. le opere connesse costituite dal lotto 0 della s.s. 1 Aurelia tra Maroccone e Chioma in comune di Livorno e dal tratto della s.s. 398 di penetrazione al Porto di Piombino — per le quali il soggetto aggiudicatore si è assunto l'onere del finanziamento, della progettazione e costruzione — dovranno:

essere progettate a livello di definitivo (di classe C extraurbana per il lotto 0 della s.s. 1 Aurelia tra Maroccone e Chioma in comune di Livorno, e di classe B per il tratto della s.s. 398 di penetrazione al Porto di Piombino) e presentate unitamente al progetto definitivo dell'asse principale ai sensi dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006; su tali progetti verrà effettuata la procedura di VIA;

essere realizzate prima o contestualmente ai lavori per la realizzazione dell'autostrada;

115. la contestualità, rispetto alla realizzazione dell'autostrada, di tutti gli interventi connessi di raccordo con i porti e con la viabilità locale, previsti dal progetto preliminare o comunque prescritti, deve intendersi come realizzazione di tali interventi prima dell'entrata in funzione dei sistemi di pedaggio autostradale; nell'ipotesi di realizzazione dell'autostrada per stralci funzionali, detta prescrizione deve intendersi riferita agli interventi situati nei tratti sottesi dagli stralci funzionali;

116. dovranno essere approfondite le soluzioni progettuali dei caselli e degli svincoli utilizzando tipologie idonee.

Per la tratta in area della regione Lazio:

117. nel prosieguo della progettazione e nella successiva realizzazione dell'opera, dovrà essere recepito il tracciato riportato nelle quattro tavole, che sono parte integrante della D.G.R. n. 843/2008, che è stata notificata al soggetto Aggiudicatore a cura del Ministero con nota prot. n. 23094 del 2 dicembre 2008;

118. alla presentazione del progetto definitivo si dovrà procedere alla rinnovazione della procedura di V.I.A.;

119. la sede attuale dell'Aurelia sarà mantenuta in funzione con l'accorgimento di ridurre la sezione stradale a quella di una strada extraurbana categoria F2 con una corsia di m 3,25 per ogni senso di marcia e banchina laterale di 1 m;



120. la pista ciclabile dovrà essere posizionata sul lato della strada Aurelia più lontano dall'autostrada;

121. lo svincolo di interconnessione con la strada Viterbo-Civitavecchia dovrà essere ottimizzato al fine di limitare l'impegno di territorio;

122. la posizione dello svincolo al km 66 dovrà essere ottimizzata per tenere conto delle previsioni urbanistiche vigenti nel comune di Tarquinia in località Pian d'organo;

123. si dovrà assicurare la compatibilità del tracciato in prossimità del km 67 con la struttura turistico alberghiera ricompresa nelle iniziative del contratto d'area Montalto-Tarquinia;

124. lo svincolo di Tarquinia dovrà essere spostato dal km 75+800 al km 75+125 sulla strada del lupo cernino;

125. il tratto ricompreso tra i km 93 e 94 deve essere eseguito in trincea;

126. si dovrà verificare l'effettiva razionalità ed efficacia dei collegamenti (ponti e sottopassi) della viabilità locale;

127. si dovrà tenere conto del costruendo sovrappasso sulla s.s. 1 Aurelia approvato e finanziato dalla regione Lazio all'altezza dell'attuale chilometrica 118.

Raccomandazioni:

a) adottare soluzioni progettuali che riducano ulteriormente la frammentazione delle unità poderali e gli impatti sulle colture agrarie, tenendo conto anche delle particolari conseguenze derivanti dall'attraversamento di colture biologiche. A tal fine deve essere istituita, per i territori caratterizzati dai casi suddetti, una commissione interistituzionale (che potrà confluire anche nell'osservatorio ambientale allargato) per la verifica dell'impatto del tracciato sul reticolo aziendale e quindi dell'impatto socio-economico sul territorio e per la definizione delle conseguenti azioni di mitigazione;

b) assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza, acquisisca, per le attività di cantiere anche dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo possibile, la Certificazione Ambientale 14001 o la registrazione ai sensi del Regolamento CEE 761/2001 (EMAS);

c) avvalersi, per il monitoraggio ambientale, del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni; ciò anche allo scopo di promuovere la costituzione di centri di ricerca e formazione, funzionali sia alla realizzazione dell'infrastruttura sia all'ampliamento delle conoscenze scientifiche sia alla creazione di nuove professionalità nel settore;

d) scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali;

e) approfondire l'ipotesi di gestione informatizzata del casello di Rosignano Sud;

f) verificare, nella zona del comune di Capalbio ove il tracciato non si discosta abbastanza dalla dogana di Pesci a Fiorentina, la possibilità di aumentare il distacco;

g) nella zona del comune di Orbetello dal km 133 al km 141, pur non essendo in zona vincolata, si fa osservare che si attraversa una zona pianeggiante, coltivata, caratteristica della campagna maremmana, ove l'autostrada crea un'irrimediabile lacerazione. Si raccomanda pertanto di verificare la possibilità di avvicinarsi il più possibile alla costa;

h) dare priorità nella fase di cantierizzazione alla esecuzione dei lavori nella tratta Civitavecchia-Tarquinia;

i) prevedere la possibile prosecuzione della pista ciclabile fino al porto di Civitavecchia.

09A05427

DELIBERAZIONE 18 dicembre 2008.

Legge n. 97/1994: Approvazione dei criteri di riparto e ripartizione tra le regioni e le province autonome del Fondo nazionale per la montagna per l'anno 2008. (Deliberazione n. 119/2008).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 31 gennaio 1994, n. 97, recante «Nuove disposizioni per le zone montane, all'art. 2, comma 1, istituisce presso il Ministero del bilancio e della programmazione economica il Fondo nazionale per la montagna;

Visto, in particolare, il comma 5, dell'art. 2 della legge n. 97/1994, e le sue successive modificazioni, il quale stabilisce che i criteri di ripartizione del Fondo tra le regioni e le province autonome sono adottati con deliberazione di questo Comitato sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato le regioni e le province autonome su proposta del Ministro per i rapporti con le Regioni, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali;

Visto, altresì, il comma 6 del citato art. 2 inerente i criteri da tenere presente nella ripartizione del Fondo;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 34 estende il riparto del Fondo a tutte le regioni e le province autonome;

Vista la legge 24 dicembre 2007, n. 244, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato» (legge finanziaria 2008) che, all'art. 2, comma 40, ha previsto, per l'anno 2008, uno stanziamento del Fondo pari a 50.000.000 euro;

Vista la propria delibera del 13 aprile 1994 (*Gazzetta Ufficiale* n. 98/1994), concernente l'istituzione del Comitato tecnico interministeriale per la montagna (CTIM) con il compito di garantire una coordinata attuazione della citata legge n. 97/1994;

Considerato che il CTIM ha esperito i lavori istruttori relativi ai criteri di ripartizione del Fondo nazionale per la montagna per l'anno 2008, traducendoli in specifici indicatori statistici nella seduta del 18 giugno 2008;

Vista la proposta del Ministro per i rapporti con le regioni del 15 dicembre 2008, prot. n. 1898/GAB, concernente i criteri di riparto e la relativa ripartizione tra le regioni e le province autonome del Fondo nazionale per la montagna per l'anno 2008;

Visti i pareri favorevoli espressi dal Ministro dell'economia e delle finanze e dal Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali;

Visto il parere favorevole della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome, espresso nella seduta del 18 dicembre 2008;

Delibera:

1. Sono approvati, per l'anno 2008, i criteri di riparto del Fondo nazionale per la montagna tra le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano che, ai sen-

