

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;  
Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.  
Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

### VERIFICA DI OTTEMPERANZA LOTTI 2 E 3

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<i>Il Progetto Definitivo deve:</i>					
<p><b>1</b> <i>sviluppare tutti gli interventi di carattere generale e locale indicati dal proponente nello Studio di Impatto Ambientale e nella risposta alla richiesta di integrazioni;</i></p>	<p>Tutti gli interventi sia di carattere generale sia di carattere locale sono stati opportunamente considerati nel Progetto Definitivo, anche con riferimento alle prescrizioni ricevute. Gli interventi verranno ulteriormente approfonditi nel progetto Esecutivo.</p>	<p>Non risulta possibile stabilire se la prescrizione è ottemperata in quanto la documentazione fornita dal proponente non è organizzata in modo da permettere un riscontro puntuale. La sintetica risposta del proponente è generica. Non viene specificata puntualmente la corrispondenza degli interventi di carattere generale e locale sviluppati nel Progetto Definitivo con le indicazioni contenute nello SIA e nella risposta alla richiesta di integrazioni sul Progetto Preliminare. Oltretutto, l'inciso contenuto nella risposta "anche con riferimento alle prescrizioni ricevute" risulta con certezza non completamente riscontrato, come osservato sotto ad esempio nelle note alla prescrizione 77.b, ed alla prescrizione 114 per quanto riguarda l'asse di penetrazione al porto di Piombino.</p> <p>Per rendere possibile la verifica di ottemperanza occorre un elenco degli interventi di carattere generale e locale indicati nello SIA e nella risposta alla richiesta di integrazione sul Progetto Preliminare, completo, per ciascun intervento, del riferimento alla relativa parte dello SIA o delle integrazioni, con indicazione degli elaborati del progetto definitivo corrispondenti rispettivamente a ciascuno degli interventi stessi.</p> <p>Qualora, a tale riguardo, le scelte progettuali del definitivo siano in qualche modo difformi dalle indicazioni dello SIA o delle integrazioni, occorre specificare dettagliatamente le motivazioni di tali scelte.</p>	<p>Come esposto nell'elaborato STP002 – "Integrazione alla verifica di ottemperanza dei lotti 2 e 3", inviato da SAT al Ministero dell'Ambiente in data 10.XI.2011, si conferma che il P.D. relativo ai due lotti risponde correttamente e concretamente alle prescrizioni. Sono state infatti affrontate e risolte, coerentemente con quanto previsto dagli strumenti di programmazione territoriale, tutte le problematiche connesse ad un corretto funzionamento trasportistico dell'infrastruttura, unitamente ad un equilibrato inserimento dell'opera nel tessuto territoriale e nella rete di viabilità locale. In particolare si sono individuate fra le opere compensative esterne all'autostrada quelle effettivamente connesse. È stata quindi prevista la realizzazione delle sole opere connesse, in quanto rispondenti agli obiettivi sopra esplicitati che costituiscono il senso della prescrizione CIPE, mentre sono state stralciate quelle opere compensative non funzionali all'autostrada né alla viabilità di adduzione alla stessa. La scelta di limitare la realizzazione delle opere compensative a quelle effettivamente necessarie è peraltro coerente alla prescrizione contenuta nella delibera CIPE n°78 del 2010 con cui si impone alla Concessionaria di rendere pressoché nullo il valore di subentro, meccanismo su cui era stato elaborato il piano economico finanziario dell'opera al fine di garantirne la fattibilità. Inoltre tale scelta è conforme a quanto previsto dalle nuove disposizioni legislative che limitano al 2% del costo totale dell'opera gli importi destinabili alle opere compensative.</p> <p>Nei lotti 2 e 3 le sole viabilità locali connesse ammontano a € 9.722.133,59, pari a 1,65 % del relativo costo. Considerando anche le opere di compensazione ambientale, il costo è di €</p>	<p><u>Provincia di Grosseto:</u> <i>Le integrazioni fornite da SAT non rispondono alle richieste pervenute dal territorio con l'applicazione di una tariffa che non escluda i residenti.</i> <i>A ciò si aggiunge la disattesa richiesta di una vera ed adeguata viabilità alternativa.</i> <i>Si ribadisce l'inadeguatezza della viabilità alternativa proposta, al fine di mantenere in Provincia di Grosseto le stesse condizioni, caratteristiche e modalità che ANAS ha utilizzato nel tempo con il trasferimento delle Strade Statali alla Regione Toscana e da questa alla Provincia; è il caso della SS. n. 439 (Sarzanese-Val d'Era) a nord e della S.S. n. 74 (Maremma) a sud, divenute S.R. n. 439 e S.R. N. 74, per le quali la Provincia stessa a tutt'oggi gestisce i finanziamenti trasferiti dalla Regione, effettuando le relative opere di manutenzione, ove la riqualificazione in atto è finalizzata ad adeguarle a categoria C1.</i> <i>Pertanto occorre che la viabilità di servizio assurga a Strada Regionale (SR n.1), parimenti come è accaduto per SR n.439 e SR. N.74 e che siano garantiti i medesimi tempi di percorrenza della "Strada Parco" prevista e concertata nel progetto approvato dal CIPE nel 2008 e di cui siamo ancora in attesa delle definizioni progettuali.</i> <i>Inoltre la riproposizione di assenza di alternative, nell'attraversamento della Città di Grosseto fa sì che l'attuale circonvallazione del capoluogo (viadotto sul Fiume Ombrone da Grosseto Nord a Grosseto Sud) debba essere mantenuta in concessione a ANAS, con relativa eliminazione del pedaggio, rispetto alla proposta avanzata da SAT.</i> <i>Altresì nel tracciato a Nord di Grosseto occorre che siano individuate soluzioni con possibili varianti oggi divenute necessarie per la nuova e futura S.R. n.1 (vecchia Aurelia); difatti, ad essere adeguata nelle dimensioni e nelle caratteristiche a categoria C1, occorre</i></p>	<p>Per quanto riguarda la viabilità locale la Giunta Regionale con DGR n. 682 del 01/08/2011 ha espresso un parere preliminare di coerenza con gli atti della programmazione regionale sul progetto in oggetto, condizionato tra l'altro al recepimento della prescrizione di carattere generale di approfondire le soluzioni progettuali, prevedendo idonei collegamenti tra gli svincoli autostradali e la rete della viabilità locale.</p> <p>È necessario pertanto che sia confermata la realizzazione di idonei collegamenti tra gli svincoli autostradali e la rete della viabilità locale, in particolare reinserendo, per il tratto a nord, alcuni interventi di ricucitura della viabilità presenti nelle delibere CIPE n. 116 del 18 dicembre 2008 di approvazione del progetto preliminare e n. 118 del 2009 e 89 del 18-01-2010 di approvazione del Lotto 1 e della viabilità ad esso connessa.</p> <p>Tali interventi dovranno essere finalizzati ad assicurare il regolare funzionamento del sistema della rete stradale locale, anche in conseguenza dell'aumento del flusso veicolare dovuto al pedaggiamento dell'autostrada e dovranno essere dimensionati almeno con riferimento alle caratteristiche della categoria C2 (9.50 mt).</p> <p>Si ritiene necessario l'inserimento nella progettazione del Lotto 2 della viabilità secondaria che, in fase di approvazione del Lotto 1 e della relativa viabilità connessa di cui alle delibere CIPE 118/2009 e 89/2010, era stata rinviata alla realizzazione di questo Lotto 2.</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
			<p>18.575.133,59, pari al 2,4% del relativo costo.</p> <p>Nello specifico l'ottemperanza alla prescrizione CIPE n°1, che comunque va letta in maniera integrata, con altre prescrizioni dello stesso CIPE e con il quadro normativo vigente, è avvalorata dal fatto che il progetto assicura la piena funzionalità dell'opera autostradale e della viabilità esterna, garantendo nel contempo alternativa di percorso e riqualificazione di maglie destinate a supportare spostamenti in ambito strettamente locale.</p> <p>Il progetto dell'autostrada e della relativa viabilità connessa non è comunque in contraddizione con gli interventi previsti nel progetto preliminare (2005) e nelle successive integrazioni (2006), né con tutto il sistema di collegamenti previsto dal PTC delle Province di Livorno e di Grosseto, che è stato considerato nello Studio di Traffico che ha permesso di verificare la funzionalità complessiva e di stabilire, nei diversi scenari temporali, che la viabilità di servizio presentata è sufficiente ad assorbire i flussi del traffico locale. In particolare il traffico ceduto alla vecchia Aurelia, che costituirà la principale alternativa alla autostrada nel tratto dei lotti 2 e 3, viene stimato nello SdT pari al 12% (circa 2.600 veicoli/giorno). Riguardo dunque alle richieste specifiche di ciascun comune sulla viabilità locale, nel P.D. sono stati presentati quegli interventi funzionalmente connessi al progetto autostradale, che sono stati discussi nel dettaglio con gli enti locali e non si discostano planimetricamente dagli interventi previsti nel progetto preliminare e nelle integrazioni al progetto preliminare. Essi si possono considerare una riduzione della totalità degli interventi previsti originariamente.</p> <p>Negli elaborati grafici contenuti all'interno dell'Integrazione alla verifica di ottemperanza dei lotti 2 e 3", si fornisce una sovrapposizione in scala 1:10.000 in cui, per la tratta relativa ai lotti 2 e 3, si</p>	<p><i>che tratti ove è divenuta strada con caratteristiche urbane e precisamente nei centri abitati Follonica, Scarlino Scalo, Potassa, Bivio di Ravi, Il Grilli e Braccagni, se ne l'attraversamento; quindi che sia previsto in variante, un tracciato alternativo e di servizio;</i></p> <p><i>subordine, che sia evitato per il tratto a Nord di Grosseto, il pagamento del pedaggio autostradale, così come previsto nel Progetto Preliminare approvato dal CIPE nel 2008.</i></p> <p><i>Resta quindi evidente che per le tematiche suddette, ed i contenuti progettuali, occorre una nuova valutazione di VIA su tutto il tratto autostradale, in quanto seppur nella parte a nord di Grosseto-sud, non c'è una variazione di tracciato rispetto al precedente progetto del 2008, la</i></p> <p><i>sola determinazione del pagamento del pedaggio (non prevista in questo tratto dal progetto del 2008) provocherà una così grave situazione sulla rete stradale esistente, per la quale il progetto dovrà essere sottoposto nuovamente a VIA.</i></p> <p><u>Comune di Grosseto:</u> <i>Si evidenzia che occorre un'analisi puntuale con simulazioni complete su tutto il tracciato, al fine di verificare il corretto impatto sulle mobilità anche in ordine all'incremento dell'incidentalità</i></p> <p><u>Comune di Piombino:</u> <i>Le integrazioni non ottemperano alle prescrizioni CIPE del 2008 che prevedevano la gratuità di tutti gli svincoli tra Rosignano sud e Riotorto e tra Follonica nord e Grosseto sud.</i></p> <p><i>Il nuovo sistema di pedaggiamento, tramite i portali "free flow multilane", prefigura, infatti, un sistema virtualmente chiuso che prevede la tracciabilità di ogni singolo spostamento e l'attribuzione di un pedaggio correlato alla percorrenza effettuata.</i></p> <p><i>Inoltre, la mancanza di uno specifico piano economico e finanziario che chiarisca l'ammontare delle tariffe, delle agevolazioni annunciate e dei soggetti beneficiari (utenti o residenti) non consente di valutare le variazioni dei flussi di traffico tra autostrada</i></p>	

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
			<p>mostra con un colore il tracciato autostradale e le viabilità locali previste nel progetto preliminare e nelle sue successive integrazioni, e con un altro colore il tracciato autostradale e le viabilità locali previste nel progetto definitivo pubblicato.</p> <p>Elaborati di riferimento:  <b>INTEGRAZIONE ALLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA DEI LOTTI 2 E 3</b>                      STP 002 – Relazione                      STP010/017 - Comparazione con il progetto preliminare oggetto della delibera CIPE 16/2008 -tavv.8</p>	<p><i>e vecchia Aurelia..Conseguentemente resta del tutto aleatoria la valutazione sulla effettiva capacità delle strade locali di assorbire i nuovi flussi in condizioni di sicurezza e nel rispetto delle matrici ambientali correlate. Si conferma pertanto il parere già espresso nella seduta del 10.08.2011.</i></p>	
<p><b>2</b> sviluppare, per gli interventi di mitigazione, quanto indicato nello Studio d'Impatto Ambientale e nelle sue integrazioni, ed integrarli alla luce delle presenti prescrizioni;</p>	<p>Gli interventi di mitigazione sono stati opportunamente considerati nel Progetto Definitivo, anche con riferimento alle prescrizioni ricevute, e saranno ulteriormente approfonditi nel progetto Esecutivo.</p> <p><u>LOTTO 2</u>                      STP 002 - Relazione tecnica  <b>INTERVENTI DI INSERIMENTO E RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE</b>                      SUA 102/105 Abachi degli interventi vegetazionali e dei paesaggi faunistici                      SUA 110/AUA 117 Planimetrie di progetto scala 1:5000</p> <p><u>LOTTO 3</u>                      STP002 Relazione tecnica  <b>INTERVENTI DI INSERIMENTO, RIQUALIFICAZIONE E RECUPERO AMBIENTALE</b>                      SUA 102 Abaco degli interventi vegetazionali e dei paesaggi faunistici: Pianura costiera - Tav.1/4                      SUA 103 Abaco degli interventi vegetazionali e dei paesaggi faunistici: Pianura costiera - Tav.2/4                      SUA 104 Abaco degli interventi</p>	<p>Non risulta possibile stabilire se la prescrizione è ottemperata in quanto la documentazione fornita dal proponente non è organizzata in modo da permettere un riscontro puntuale. La sintetica risposta del Proponente è generica. Non viene specificata puntualmente la corrispondenza degli interventi di mitigazione sviluppati nel Progetto Definitivo con le indicazioni contenute nello SIA sul Progetto Preliminare, nelle sue integrazioni e nelle prescrizioni della Deliberazione CIPE (ad esempio, per giudicare ottemperate le prescrizioni 21 e 60 di cui vedasi sotto, risulta necessario disporre dei dati sotto rispettivamente specificati).</p> <p>Per rendere possibile la verifica di ottemperanza occorre un elenco degli interventi di mitigazione indicati nello SIA sul Progetto Preliminare e nelle sue integrazioni, completo, per ciascun intervento, del riferimento alla relativa parte dello SIA o delle integrazioni, con indicazione degli elaborati del progetto definitivo corrispondenti rispettivamente a ciascuno degli interventi stessi.</p> <p>Qualora, a tale riguardo, le scelte progettuali del definitivo siano in qualche modo difformi dalle indicazioni dello SIA o delle integrazioni, occorre specificare dettagliatamente le motivazioni di tali scelte.</p> <p>Premesso che in data 16.06.2009 il</p>	<p>L'implementazione paesaggistica del PIT relativa alla tutela paesaggistica e le "schede di paesaggio" relative agli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3 sono state analizzate, così come riportato all'interno delle Relazioni Paesaggistiche dei due lotti. In particolare è stata verificata la coerenza di quanto previsto all'interno di tali documenti, sia con gli interventi di mitigazione considerati nel progetto definitivo che con le opere di cantierizzazione previste.</p>	<p><i>Le controdeduzioni del proponente rimandano ai contenuti delle relazioni paesaggistiche allegate al progetto approvato nel 2008, prima dell'adozione dell'Implementazione paesaggistica del PIT (adottata con delibera di Consiglio Regionale n. 32 del 16/06/2009), e sono da ritenere pertanto non rispondenti alle richieste effettuate.</i></p> <p><u>Provincia di Grosseto:</u>  <i>Circa le opere di mitigazione si ribadisce quanto già espresso nel precedente parere di compatibilità ambientale (agosto 2011) e nella fattispecie: "in considerazione delle emergenze ambientali presenti, oltre al rispetto del Piano del Parco di Montioni e del Parco Naturale della Maremma (breve tratto interessato), occorre rendere le previsioni di cui al progetto compatibili con le finalità di protezione delle specie peculiari dei singoli ambiti, valutandone gli effetti sia diretti che indiretti", oltre ad individuare "come invariante i varchi esistenti (con esclusione dei tratti ricadenti nell'ambito degli insediamenti densi), ritiene necessario sia definita "una fascia di rispetto di rilievo paesaggistico e una fascia di inedificabilità per gli svincoli e i raccordi". A tal fine il P.T.C. definisce i seguenti indirizzi a cui SAT deve attenersi:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in area collinare, valutare la tutela del crinale più vicino;</li> <li>- in area pianeggiante, valutare la tutela degli elementi visuali di "arredo" e composizione Vegetazionale (art. 33-Mobilità, c. 5 delle Norme del P.T.C.)".</li> </ul>	<p>Gli interventi di mitigazione devono essere coerenti con quanto contenuto nell'Implementazione paesaggistica del PIT relativamente alla tutela paesaggistica e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3.</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p><i>vegetazionali e dei paesaggi faunistici: Rilievi antiappenninici - Tav.3/4 SUA 105 Abaco degli interventi vegetazionali e dei paesaggi faunistici: Rilievi antiappenninici – Tav.4/4 Nastro autostradale SUA 110 / SUA 115 Planimetrie di progetto</i></p>	<p>Consiglio Regionale, con delibera n. 32, ha adottato l'implementazione paesaggistica del Piano di indirizzo territoriale ai sensi dell'art.143 del D.L.vo 22.1.2004, n.42 e dell'art. 33 della l.r. 1/2005, si rende necessario verificare la compatibilità degli interventi di mitigazione considerati nel progetto definitivo con i contenuti dell'implementazione paesaggistica del Piano di indirizzo territoriale sopra citata.</p> <p>In particolare non risulta possibile verificare la coerenza degli interventi previsti nei lotti 2 e 3 con quanto espresso nell'Implementazione paesaggistica del PIT relativamente alla tutela paesaggistica e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3.</p> <p>Inoltre non risulta possibile accertare se sussistano interferenze delle opere di cantierizzazione sui valori identificati nelle schede di cui sopra.</p>			
<p><b>3</b> 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;</p>	<p>La stima dei lavori e quindi il quadro economico comprendono anche i costi del monitoraggio ambientale e di realizzazione degli interventi relativi alle opere di mitigazione ambientale e a quelle opere di compensazione attinenti al tronco in oggetto. Il Capitolato d'appalto sarà anch'esso congruente con tale necessità.</p> <p><u>LOTTO 3- LOTTO 2</u> STP 002 Relazione generale</p>	<p>Prescrizione relativa a fase successiva. La prescrizione riguarda il capitolato d'appalto, e quindi la sua ottemperanza sarà verificabile in fase di produzione di tale documento.</p> <p>D'altra parte l'affermazione contenuta nella risposta del proponente che la stima dei lavori e il quadro economico comprendono anche tutti i costi dei monitoraggi, delle mitigazioni e delle compensazioni non è verificabile per mancanza dei relativi elaborati nella documentazione presentata</p>	<p>Non è necessaria in questa fase la presentazione di ulteriore documentazione</p>	<p><u>Provincia di Grosseto:</u> <i>Circa le opere di mitigazione si ribadisce quanto già espresso nel precedente parere di compatibilità ambientale (agosto 2011) e nella fattispecie: "in considerazione delle emergenze ambientali presenti, oltre al rispetto del Piano del Parco di Montioni e del Parco Naturale della Maremma (breve tratto interessato), occorre rendere le previsioni di cui al progetto compatibili con le finalità di protezione delle specie peculiari dei singoli ambiti, valutandone gli effetti sia diretti che indiretti", oltre ad individuare "come invariante i varchi esistenti (con esclusione dei tratti ricadenti nell'ambito degli insediamenti densi), ritiene necessario sia definita "una fascia di rispetto di rilievo paesaggistico e una fascia di inedificabilità per gli svincoli e i raccordi". A tal fine il P.T.C. definisce i seguenti indirizzi a cui SAT deve attenersi:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in area collinare, valutare la tutela del crinale più vicino;</li> <li>- in area pianeggiante, valutare la tutela degli elementi visuali di "arredo" e</li> </ul>	<p>Prescrizione relativa al progetto esecutivo</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
				<i>composizione Vegetazionale (art. 33-Mobilità, c. 5 delle Norme del P.T.C.)”.</i>	
<p><b>4</b> anticipare, nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto;</p>	<p>Il Programma dei lavori consentirà, per quanto possibile, l'anticipazione della realizzazione delle opere di mitigazione e di quelle opere compensative attinenti al tratto in oggetto. Il Progetto Esecutivo fornirà il programma dei lavori dettagliato. <u>LOTTO 2</u> <i>CCP 003 - Quadro economico di riepilogo ed elenco WBS</i> <i>CAP 001 Diagramma lavori FASIZZAZIONE DEI LAVORI</i> <i>CAP 400 Planimetria sinottica d'intervento</i> <u>LOTTO 3</u> <i>CAP 001 Diagramma lavori</i> <i>CCP 004 Quadro economico di riepilogo ed elenco WBS</i> <i>STP 002 Relazione generale</i></p>	<p>Non risulta possibile stabilire se la prescrizione è ottemperata in quanto nel programma dei lavori la realizzazione delle opere di mitigazione e di compensazione non appare distinta dalla realizzazione delle varie parti dell'opera principale (non figura come voce a se stante). Per rendere possibile la verifica di ottemperanza deve essere fornita una formulazione del programma dei lavori nella quale siano distinguibili le previsioni temporali relative alle opere di mitigazione e compensazione. Non risulta possibile verificare la coerenza delle opere di mitigazione e delle opere compensative previste nei lotti 2 e 3 con quanto espresso nell'Implementazione paesaggistica del PIT relativamente alla tutela paesaggistica e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3. Inoltre non risulta possibile accertare se sussistano interferenze delle opere di cantierizzazione sui valori identificati nelle schede di cui sopra.</p>	<p>Nel Programma lavori verrà evidenziato che la realizzazione delle opere di mitigazione avverrà in stretta ottemperanza con quanto prescritto. L'implementazione paesaggistica del PIT relativa alla tutela paesaggistica e le "schede di paesaggio" relative agli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3 sono state analizzate, così come riportato all'interno delle Relazioni Paesaggistiche dei due lotti. In particolare è stata verificata la coerenza di quanto previsto all'interno di tali documenti, sia con gli interventi di mitigazione considerati nel progetto definitivo che con le opere di cantierizzazione previste.</p>	<p><i>Le controdeduzioni del proponente rimandano ai contenuti delle relazioni paesaggistiche allegare al progetto approvato nel 2008, prima dell'adozione dell'Implementazione paesaggistica del PIT (adottata con delibera di Consiglio Regionale n. 32 del 16/06/2009), e sono da ritenere pertanto non rispondenti alle richieste effettuate.</i></p> <p><u>Provincia di Grosseto:</u> <i>Circa le opere di mitigazione si ribadisce quanto già espresso nel precedente parere di compatibilità ambientale (agosto 2011) e nella fattispecie: “in considerazione delle emergenze ambientali presenti, oltre al rispetto del Piano del Parco di Montioni e del Parco Naturale della Maremma (breve tratto interessato), occorre rendere le previsioni di cui al progetto compatibili con le finalità di protezione delle specie peculiari dei singoli ambiti, valutandone gli effetti sia diretti che indiretti”, oltre ad individuare “come invariati i varchi esistenti (con esclusione dei tratti ricadenti nell’ambito degli insediamenti densi), ritiene necessario sia definita “una fascia di rispetto di rilievo paesaggistico e una fascia di inedificabilità per gli svincoli e i raccordi”. A tal fine il P.T.C. definisce i seguenti indirizzi a cui SAT deve attenersi:</i> – <i>in area collinare, valutare la tutela del crinale più vicino;</i> – <i>in area pianeggiante, valutare la tutela degli elementi visuali di “arredo” e composizione Vegetazionale (art. 33-Mobilità, c. 5 delle Norme del P.T.C.)”.</i></p>	<p>La realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale deve essere anticipata rispetto alla realizzazione delle opere in progetto;</p>
<p><b>5</b> 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 76112001);</p>	<p><u>LOTTO 2 - LOTTO 3</u> In sede di Appalto, tra le qualifiche dell'appaltatore sarà richiesto che sia certificato ai sensi delle ISO 14000 o del Sistema EMAS (Regolamento CE 76112001</p>	<p>Prescrizione relativa a fase successiva.</p>			<p>Prescrizione relativa al progetto esecutivo</p>
<p><b>6</b> prevedere la realizzazione degli</p>	<p><u>LOTTO 2</u> La prescrizione riguarda la tratta</p>	<p>Ottemperata.</p>		<p><u>Provincia di Livorno:</u></p>	<p>Per quanto riguarda lo svincolo di San Pietro</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>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;</p>	<p>in esame solo per quanto concerne lo svincolo esistente di S.Pietro in Palazzi, che viene mantenuto per tre delle quattro rampe attualmente esistenti: in particolare è prevista l'eliminazione della rampa di ingresso in carr.sud. L'ampliamento da effettuarsi è asimmetrico lato carr.sud (evitando interferenza con abitazione lato carr.sud) e tale da comportare un ampliamento del viadotto Acquerta (solo lato carr.sud). Viene inoltre realizzata la complanare S.Pietro in Palazzi – Cecina (lato carr.sud), ampliando ulteriormente la piattaforma stradale attuale della SS1 dallo stesso lato e realizzando quindi un ampliamento asimmetrico lato carr.sud.</p> <p><i>STP 002 - Relazione generale</i>  <i>STD 001 - Planimetria generale - Comuni di Cecina e Rosignano</i>  <i>STD 002 - Planimetria generale e Profilo longitudinale dal km 0+000 al km 4+300.00</i>  <i>STD 402 - Planimetria e profilo longitudinale di progetto dal Km 1+600.00 al Km 3+200.00</i>  <i>STD 1101 - Planimetria di progetto Sv. S. Pietro in Palazzi</i></p> <p><b>LOTTO 3</b>  <i>Prescrizione che non riguarda la tratta in esame.</i></p>	<p>Ovviamente si fa riferimento alla sola parte riguardante i lotti 2 e 3 in esame cioè allo svincolo S.Piero in Palazzi.</p>		<p><i>la prescrizione non è mai stata ottemperata: si veda il parere della Delibera di giunta provinciale n.117 del 29.07.2011.</i></p> <p><i>Comune di Capalbio (nota del 22.02.2012):</i>  <i>“...PRENDENDO ora atto con disappunto che la maggior parte delle osservazioni, e proposte del Comune di Capalbio non sono state recepite, mentre le poche proposte accolte anche parzialmente sono state oggetto di soluzioni progettuali delle quali il Comune di Capalbio non ha avuto modo di prenderne visione, approfondirle ed eventuale aprire un confronto.</i>  <i>SOTTOLINEANDO in particolare quando segue:</i></p> <p><i>1. nella risposta di SAT, relativamente al territorio di Capalbio/ non viene dato riscontro all'osservazione proposta di esenzione dal pedaggio per il transito dei residenti in provincia di Grosseto che, oltre ad un'esigenza di equità, consentirebbe di convogliare quasi tutto il traffico locale sull'autostrada (con le esclusioni di legge) e quindi di alleggerire funzioni e volumi di traffico sulle strade di servizio con conseguente minor impatto ambientale, urbanistico e paesaggistico nonché con una sostanziale riduzione dei costi di realizzazione delle stesse strade di servizio a carico della concessionaria.</i></p> <p><i>2. rispetto alle osservazioni e proposte puntuali formulate dal Comune di Capalbio relativamente al tratto di confine fra i comuni di Capalbio e Montalto di Castro, nella risposta di SAT si fa riferimento ad una nuova ipotesi progettuale del tutto ignota al Comune di Capalbio, si richiede pertanto un confronto in merito. Analoga osservazione e richiesta si formula rispetto ai punti 20 e 21 della risposta di SAT.</i></p> <p><i>3. la proposta del Comune di Capalbio di realizzare sottopassi in luogo di sovrappassi in corrispondenza della SP Valmarina-Capalbio Scalo (km 5.490) e del km, 9.540 coinvolge aree non soggette a rischio idraulico.</i></p> <p><i>4. Si fa presente ancora che a fronte di un costo di realizzazione relativamente maggiore l'impatto paesaggistico e urbanistico risulterebbe fortemente</i></p>	<p>in Palazzi, si ritiene funzionale con la realizzazione della viabilità locale. Lo svincolo di Orbetello sarà oggetto di successivi approfondimenti nella proposta di corridoio tratto Fonteblanda Ansedonia. Per lo svincolo di Capalbio si dovrà tener conto di quanto indicato nella nota del 22 febbraio 2012 del Comune di Capalbio.</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
				<p><i>i ridotto in aree di particolare pregio ambientale quali quelle interessate dagli interventi.</i>  <i>OSSERVANDO altresì, che la sospensione della progettazione del tratto Grosseto Sud-Orbetello e il conseguente rinvio della realizzazione dell'infrastruttura autostradale risulta in contrasto con l'esigenza aggettiva di intervenire prioritariamente sui tratti caratterizzati da minore adeguatezza e da massima pericolosità. n tratto Grosseto Sud-Orbetello/ come noto/ risulta al di sotto di standard di sicurezza accettabili, superato in pericolosità solamente dai tratti attualmente a sole due corsie nei comuni di Capalbio e Tarquinia,....[]</i>  <b>DELIBERA</b>  <b>1) DI FORMULARE PARERE CONTRARIO</b>                      ....  <b>Riportare nota del comune di capalbio</b></p>	
<p><b>7</b> 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;</p>	<p><b>LOTTO 2</b> Le soluzioni architettoniche proposte per tutte le opere attinenti all'esercizio corrispondono ai più recenti criteri di progettazione applicati nella rete autostradale nazionale, opportunamente inseriti nell'ambiente specifico. Le barriere di esazione di S. Vincenzo e di Follonica, là dove l'esposizione lo consenta, avranno una pensilina che potrà accogliere pannelli fotovoltaici con inclinazione e orientamento tali da permettere il massimo sfruttamento energetico dei raggi solari. La barriera sarà integrata con la particolare morfologia dei luoghi anche tramite l'inserimento di vegetazioni arboree ed arbustive attorno al piazzale.  <b>S12 - BARRIERA DI ESAZIONE S.VINCENZO</b>  <b>PCM 030 - Piazzale di esazione</b>                      - <i>Planimetria di progetto</i>  <b>PCM 041 - Pensilina di stazione</b>                      - <i>Pianta, prospetti e sezioni S13</i>                      - <b>BARRIERA DI ESAZIONE DI</b></p>	<p>Non risulta possibile verificare la coerenza delle soluzioni architettoniche proposte per le “opere attinenti all'esercizio” previste nei lotti 2 e 3 con quanto espresso nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3.                      Inoltre non risulta possibile verificare come si sviluppi il tracciato infrastrutturale rispetto alle caratteristiche della maglia agraria così come descritta nelle schede sopra citate e rispetto agli insediamenti esistenti.</p>	<p>Nello studiare le soluzioni architettoniche delle opere attinenti l'esercizio (due barriere di esazione per il lotto 2, una barriera di esazione e un centro di esercizio per il lotto 3), sono state attentamente analizzate l'implementazione paesaggistica del PIT, e le schede di paesaggio relative agli ambiti specifici dei lotti 2 e 3.                      In particolare, per il lotto 2, si sono sempre considerati, nello studio delle giaciture, “<i>gli elementi strutturanti il paesaggio rurale, quali sistemazioni idrauliche e manufatti del sistema della bonifica, elementi di equipaggiamento vegetale e strade poderali e conservazione dell'estensione e della continuità della matrice boscata e dei suoi collegamenti con altri complessi forestali</i>”, così come riportato tra gli <b>OBIETTIVI DI QUALITÀ</b> definiti all'interno dell'AMBITO 22: MAREMMA SETTENTRIONALE.                      Nel disegno dell'edificio, del piazzale e della viabilità accessoria, relativi alle nuove barriera di esazione, si è tenuto conto, come indicato tra le <b>AZIONI PRIORITARIE</b> dal PIT, “della percezione visuale goduta dai tratti della vecchia</p>	<p><u>Consorzio di bonifica grossetana</u>  <i>In merito allo svincolo di Braccagni si evidenzia che ANAS sta realizzando dei nuovi attraversamenti nella zona a nord di tale svincolo, a causa di allagamenti per la presenza del nuovo rilevato dell'Aurelia, non accaduti in precedenza.</i>   <u>Provincia di Livorno:</u>  <u>la prescrizione è ottemperata.</u>   <i>In proposito la scheda di paesaggio dell'implementazione paesaggistica del PIT, adottata con delibera di Consiglio Regionale n. 32 del 16/06/2009, riferita all'ambito n. 22 "Maremma Settentrionale", in relazione ai valori naturalistici presenti indicano i seguenti obiettivi ed azioni:</i>                      - <i>Tutelare, con specifiche discipline edilizie e di settore (piano della distribuzione carburanti), i tratti stradali e ferroviari che presentano elevati livelli di panoramicità.</i>                      - <i>-Dettare la disciplina di tutela, gestione e riqualificazione, dei tracciati stradali storici con corredo vegetazionale ai margini, i filari d'alberi, le alberature segnaletiche che conservano valore storico-documentale, prevedendo anche interventi di reimpianto di elementi</i></p>	<p>Le soluzioni architettoniche proposte per le “opere attinenti all'esercizio” previste nei lotti 2 e 3 devono essere coerenti con quanto espresso nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3.                      Il tracciato infrastrutturale, per quanto possibile, deve rispettare le caratteristiche della maglia agraria così come descritta nelle schede sopra citate e gli insediamenti esistenti.</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p><i>FOLLONICA</i>  <i>PCM 050 - Piazzale di esazione</i>  <i>- Planimetria di progetto</i>  <i>PCM 061 - Pensilina di stazione</i>  <i>- Pianta, prospetti e sezioni</i></p> <p><b>LOTTO 3</b>                      Le soluzioni architettoniche proposte per tutte le opere attinenti all'esercizio (barriera di esazione, centro di esercizio, ...) corrispondono ai più recenti criteri di progettazione applicati nella rete autostradale nazionale, opportunamente inseriti nell'ambiente specifico. La barriera di esazione di Grosseto, là dove l'esposizione lo consenta, avrà una pensilina che potrà accogliere pannelli fotovoltaici con inclinazione e orientamento tali da permettere il massimo sfruttamento energetico dei raggi solari. La barriera sarà integrata con la particolare morfologia dei luoghi anche tramite l'inserimento di vegetazioni arboree ed arbustive attorno al piazzale.  <i>S9 - BARRIERA DI ESAZIONE DI GROSSETO</i>  <i>(PCM 030 / PCM 045)</i>  <i>C1 - CENTRO DI ESERCIZIO BRACCAGNI</i>  <i>STD 1250 Planimetria di progetto</i>  <i>(PCM 150 / PCM 301)</i></p>		<p>Aurelia e dalle altre strade riconosciute panoramiche dagli strumenti di pianificazione e/o da ulteriori studi, attraverso la riqualificazione delle sistemazioni delle aree contigue".</p> <p>Nello studio del Nuovo Centro di Esercizio a Braccagni, si è verificato che venisse rispettato "l'obiettivo di qualità" riportato nelle schede di paesaggio dell'Ambito 24 - Costa Grossetana del PIT, che indica come prioritaria la "Tutela della percezione visuale goduta dai tratti dell'Aurelia". Si è operato affinché attraverso la realizzazione dell'opera si conseguisse "analoga qualità estetico percettiva, funzionale ed ambientale nella realizzazione delle nuove infrastrutture per la mobilità".</p> <p>Per l'approfondimento di questi aspetti si può fare riferimento a quanto descritto all'interno degli elaborati relativi alle Relazioni paesaggistiche dei due lotti in esame</p>	<p><i>degradati o che compromettano la pubblica incolumità, ed assicurando l'intangibilità dei tratti dei tracciati della viabilità che conservano il loro aspetto originale, da mantenersi nella configurazione attuale o da recuperare secondo documentazione storica, garantendo, ove possibile, la fruizione pubblica.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Tutela, conservazione e valorizzazione dei filari di pino domestico e di cipressi che segnano la viabilità di talune tenute agrarie (es.: il viale di cipressi di Bolgheri).</i></li> <li>- <i>Individuazione dei paesaggi di maggiore visibilità e dell'intorno territoriale di tutela dell'integrità e della percezione visuale che interessano insediamenti storici e beni storicoarchitettonici ove permane coerenza figurativa (qualità) e quelli alterati (criticità), e individua le misure adeguate.</i></li> <li>- <i>Tutela delle strade nazionali, regionali e provinciali (es. vecchia Aurelia, "[...] e dell'integrità visiva degli scenari paesaggistici percepiti da esse riconosciuti come panoramici. Assicurare la percettibilità di versanti e aree di pianura caratterizzate dalla presenza di casolari e insediamenti sparsi e dal mosaico agrario tradizionale (seminativi-oliveti terrazzati-boschi misti e vigneti) percepiti dai tracciati infrastrutturali e dalle loro diramazioni interne all'area collinare.</i></li> <li>- <i>Tutela dell'integrità visiva degli scenari paesaggistici percepiti dalle infrastrutture inibendo tutte le forme di occupazione di suolo che possono ostacolare la fruizione visiva del paesaggio.</i></li> <li>- <i>I progetti delle nuove infrastrutture dovranno, altresì, esprimere una elevata qualità sotto il profilo estetico percettivo, funzionale ed ambientale tale da tutelare e valorizzare i caratteri paesaggistici del contesto in cui si inseriscono.</i></li> </ul>	



**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
				<p><i>Per questi motivi si invita a valutare meglio e da più punti di vista il progetto di impianto di filtri arborei lungo l'autostrada e di anelli aggiuntivi di cipressi intorno al tempietto di San Guido, al fine di non compromettere la percezione del filare e degli elementi architettonici che ne segnano l'inizio e la visuale dell'infilata verso Bolgheri. Per quanto riguarda l'impianto dei cipressi si ritiene opportuno limitarsi a ripristinare la configurazione originaria secondo la documentazione storica, mentre occorre verificare le altezze dei filtri arborei lungo l'Autostrada.</i></p> <p><i>La Società Proponente dovrà produrre gli elaborati progettuali e gli approfondimenti richiesti. Le controdeduzioni del Proponente rimandano ai contenuti delle relazioni paesaggistiche allegate al progetto approvato nel 2008, prima dell'adozione dell'implementazione paesaggistica del PIT (giugno 2009), pertanto dovranno essere adeguate alla luce della nuova disciplina.</i></p> <p><i>Si concorda con quanto progettato e si è verificato che nessuna opera realizzata interferisce col c.d. Viale dei Cipressi di Bolgheri (LI) e con i Cipressi impiantati in Località San Guido – Bolgheri (LI) tra il Km 14 ed il Km. 15.</i></p>	
<p><b>10</b> 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;</p>	<p><u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u> Tutti gli interventi previsti in progetto verranno realizzati in contemporanea.</p>	<p>Non risulta possibile stabilire se la prescrizione è ottemperata in quanto la risposta del proponente è generica e non supportata dalla documentazione presentata.</p> <p>Per rendere possibile la verifica di ottemperanza deve essere fornita una formulazione del programma dei lavori nella quale siano evidenziati i rapporti di precedenza temporale indicati nella prescrizione. In particolare deve essere evidenziato che l'inizio dei lavori del Lotto 2 deve coincidere con l'inizio dei lavori del collegamento con il porto di Piombino.</p> <p>Tale materia è trattata anche in relazione alla prescrizione n.114 e alle altre prescrizioni riguardanti la viabilità locale.</p>	<p>Nel Programma lavori verrà evidenziato che la data di inizio lavori del lotto 2 coincide con l'inizio lavori del collegamento con il porto di Piombino</p>	<p><u>Provincia di Livorno:</u> <i>la prescrizione risulta NON ottemperata. Il proponente rimanda ad una fase successiva l'ottemperanza a tale prescrizione afferente al P.D.</i></p> <p><u>Provincia di Grosseto::</u> <i>Le "controdeduzioni SAT", per quanto concerne la prescrizione CIPE circa la realizzazione prima dell'entrata in funzione dei sistemi di pedaggio di tutti gli interventi connessi (raccordo con i porti e viabilità locale), evidenziano solo il collegamento con il porto di Piombino, trascurando completamente il collegamento con i porti di: Puntone, Punta Ala, Castiglione della Pescaia e Marina di Grosseto, già previsto appunto nel progetto preliminare approvato dal CIPE nel 2008. Si</i></p>	<p>Si ribadisce la necessità che l'entrata in funzione del sistema di pedaggio dell'autostrada avvenga solo quando sarà contestualmente completata la relativa viabilità connessa in coerenza con quanto indicato alla prescrizione 1 in queste note e valutazioni conclusive.</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
				<p><i>ribadisce pertanto, quanto già espresso nel precedente parere di compatibilità ambientale (agosto 2011) e nella fattispecie: “essendo il Corridoio Tirrenico da intendersi come sistema plurimodale, occorre un adeguato ed efficiente collegamento con i porti turistici di Puntone, Punta Ala Castiglione della Pescaia e Marina di Grosseto (art. 33 delle Norme e Scheda 12 A –Infrastrutture viarie del P.T.C.), già previsto nel Progetto Preliminare approvato dal CIPE nel 2008 e che necessita sia mantenuto nel Progetto in questione.” Inoltre per quanto concerne la viabilità locale oltre a rilevare quanto già espresso nel punto A) del presente parere si ribadisce quanto già espresso nel precedente parere di compatibilità ambientale (agosto 2011). Occorre che SAT trovi soluzioni adeguate per tutta la viabilità complementare e che per quanto riguarda la nuova S.R. n.1, (vecchia Aurelia), come già rilevato, questa deve essere strada di categoria C1 di almeno ml. 10,50 nel tratto extraurbano; negli altri tratti in cui è nei fatti divenuta strada con caratteristiche urbane ( sistemi insediativi di Follonica, Scarlino Scalo, Potassa, Gavorrano Scalo, Il Grilli, Braccagni, Grosseto, svincoli di Gavorrano , Bivio di Ravi e Bivio di Caldana) necessita che siano individuate apposite varianti al tracciato al fine di evitare tali sistemi insediativi; in alternativa si impone la necessità per SAT di evitare per il tratto a nord di Grosseto il pagamento del pedaggio autostradale così come era previsto nel Progetto Preliminare approvato dal CIPE nel 7 2008, in quanto non trattasi di una vera e propria “complanare” alla A 12 e come tale, necessita di una sorta di compensazione ai disagi arrecati alle popolazioni locali.</i></p> <p><u>Comune di Massa Marittima:</u> <i>gli interventi di connessione con la portualità regionale dovrebbero interessare altri territori e non soltanto il Comune di Piombino ed il suo porto.</i></p>	
<p><b>11</b> in merito al sistema di esazione presentato, confermare la scelta della gratuità di tutti gli svincoli</p>	<p><u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u> Viene introdotto nel progetto un più moderno sistema di pedaggiamento che, in un</p>	<p>Non è possibile affermare che la prescrizione è ottemperata. Per l'ottemperanza è necessario che in</p>	<p>Come esposto nell’elaborato STP002 – Integrazione alla verifica di ottemperanza dei lotti 2 e 3”, consegnato da SAT al</p>	<p><u>Provincia di Livorno:</u> <i>la prescrizione risulta NON ottemperata in quanto Risulta non chiara l'esenzione. Non</i></p>	<p>Per quanto riguarda le forme di pedaggio, la Giunta Regionale con la DGR n. 682 del 01/08/2011, ha condizionato il proprio parere anche alla necessità che sia individuato un</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>compresi tra Rosignano Sud e Riotorto, e tra Follonica Nord e Grosseto Sud;</p>	<p>sistema di controllo virtualmente chiuso, permette di applicare esenzioni o agevolazioni per i residenti.</p>	<p>merito al sistema di esazione, nel caso in cui venga confermata la scelta della non gratuità di tutti gli svincoli compresi tra Rosignano Sud e Riotorto, e tra Follonica Nord e Grosseto Sud, sia presentato, previo idoneo studio degli impatti che tale scelta genera sui flussi di traffico nella viabilità locale e conseguentemente sulle matrici ambientali coinvolte, il progetto delle opere complementari in grado di garantire la mitigazione di detti impatti, soprattutto in relazione alla sicurezza, alla salute pubblica e ai livelli di servizio delle infrastrutture locali interessate. Ciò anche attraverso un sistema di esazione compatibile con l'esigenza di evitare lo spostamento del traffico di attraversamento dell'autostrada verso la viabilità locale. Tale sistema potrà prevedere forme di esenzione per i residenti, nonché sistemi di riduzione progressiva del pedaggio per gli utenti che fanno un uso ricorrente dell'autostrada stessa. Il sistema di esazione eventualmente individuato deve essere descritto in maniera esauriente anche attraverso l'esemplificazione delle molte modalità di utenza dell'infrastruttura, illustrando, se necessario, più soluzioni alternative e tenendo conto della presenza di centri di servizio (ospedali, scuole, ecc) attrattori di traffico intercomunale. Per l'individuazione delle problematiche di cui trattasi si veda a titolo di esempio l'estratto dei pareri dei Comuni di Campiglia Marittima e Gavorrano di cui all'Allegato C, rispettivamente punti 1 e 3.</p>	<p>Ministero dell'Ambiente in data 10.XI.2011, si precisa che il sistema di controllo e pedaggiamento previsto dal progetto definitivo, in sostituzione di quello contemplato dal progetto preliminare, risponde all'obiettivo di assicurare una maggiore equità della leva del pedaggio, una gestione più innovativa del controllo del traffico, la riduzione dei tempi di attesa per le operazioni di esazione del pedaggio con minori emissioni inquinanti in atmosfera e relativo risparmio di carburante; ottenendo al contempo una significativa riduzione dei costi di investimento dell'opera e dei costi di gestione della stessa. Va sottolineato che fittizia e non rispondente al vero è l'affermazione che con il "sistema aperto", previsto dal progetto preliminare, si assicurava la gratuità degli spostamenti tra Rosignano e Rio Torto e tra Follonica Nord e Grosseto. Il sistema ipotizzato prevedeva la realizzazione di tre barriere a Rosignano, Follonica e Grosseto ed il controllo degli svincoli nelle immediate vicinanze delle barriere, con l'imposizione di un pedaggio forfettario, a cominciare dalla nuova barriera di Rosignano Nord, imposto a prescindere dai chilometri effettivamente percorsi (in contrasto con quanto previsto dalla Direttiva Europea Eurovignette). Tale sistema fa pagare all'utente in attraversamento ai punti di esazione il pedaggio proprio e il costo della gratuità riconosciuta agli altri utenti. Il nuovo sistema che verrà realizzato utilizzando le più avanzate tecnologie per l'identificazione automatica del veicolo e per il tele pedaggio, consente così la tracciabilità di ogni singolo spostamento, consente di attribuire un pedaggio strettamente correlato alla percorrenza effettuata e nel contempo spalma l'onerosità dello stesso in maniera da renderlo più sostenibile. Peraltro proprio l'adeguamento delle viabilità esterne consente percorsi alternativi. Tale operazione è integrata con una previsione</p>	<p><i>risulta fondamentale il tipo di tecnologia prevista.</i></p> <p><u>Provincia di Grosseto:</u> <i>La prescrizione CIPE prevedeva la gratuità degli svincoli tra Follonica nord e Grosseto sud che le "controdeduzioni" SAT non confermano, prevedendo invece l'imposizione comunque di un pedaggio.</i></p> <p><u>Comune di Rosignano Marittimo</u> <i>NON ottemperata.</i> <i>Si ritiene che tale prescrizione sia da considerarsi non ottemperata in quanto il nuovo sistema di esazione proposto nel progetto trasmesso, unito ad una non chiara "previsione di esenzione per brevi percorrenze", non garantisce quella qualità e fluidità di spostamenti per i cittadini residenti e gli operatori commerciali, che nel territorio della Bassa Val di Cecina è ormai un sistema territoriale consolidato. Infatti, per la specializzazione funzionale che hanno sviluppato i vari centri abitati e per la distribuzione consolidata dei servizi pubblici e di interesse pubblico (scuole, ospedali, aree artigianali), i flussi di traffico si muovono con una intensità giornaliera e costante sull'asse della attuale Variante Aurelia, e solo la conferma della gratuità del pedaggio può evitare lo spostamento di tali flussi di traffico sulla viabilità locale. E' necessario anche considerare che la viabilità locale esistente presenta caratteristiche del sottofondo stradale e dimensioni geometriche del tutto inadeguate a sopportare volumi di traffico maggiori e flussi di mezzi pesanti, e, attraversando i centri abitati, qualora si avessero aumenti dei flussi di traffico si determinerebbero sicuramente conseguenze negative sotto il profilo ambientale, quali principalmente l'aumento del rumore e della concentrazione di polveri sottili;</i></p> <p><u>Comune di Campiglia Marittima</u> <i>L'integrazione elaborata da SAT spa su tale punto elude la richiesta di chiarimenti formulata dalla Regione Toscana e dal Comune di Campiglia Marittima.</i> <i>Innanzitutto occorre ricordare che la Valutazione di Impatto Ambientale effettuata</i></p>	<p>sistema di esazione compatibile con l'esigenza di evitare lo spostamento del traffico di attraversamento dell'autostrada verso la viabilità locale.</p> <p>A seguito delle integrazioni, il proponente ha confermato la non gratuità dell'autostrada prevedendo un sistema di pedaggiamento definito aperto ma virtualmente chiuso, con l'installazione di portali "Free Flow Multilane" su tutto il tracciato.</p> <p>Affinché tale sistema di pedaggiamento possa soddisfare le condizioni indicate dalla Giunta Regionale, questo potrà avvenire mediante sistemi di esenzione per i residenti e forme di agevolazioni per tutta la durata della concessione autostradale.</p> <p>In merito alle possibili agevolazioni per i residenti, il Commissario straordinario per il completamento dell'Autostrada A12 Rosignano – Civitavecchia, con nota dell' 8 marzo 2012, ha confermato l'accoglimento, secondo quanto elaborato in sede di integrazione delle prescrizioni CIPE allo schema di convenzione unica, dell'esenzione per i residenti proprietari di autoveicoli di classe A dotati di telepass, fino a 20 Km di percorrenza con origine/destinazione lo svincolo in cui ricade la residenza stessa.</p> <p>Occorre venga precisato che lo svincolo indicato nella nota del Commissario dell'8.3.2012 deve essere quello più adeguato.</p> <p>Si prescrive inoltre che siano previste, sempre per l'intera durata della concessione, ulteriori forme di esenzione e agevolazione per i pendolari, utilizzando fondi aggiuntivi di cui SAT potrà disporre a seguito dell'estensione della defiscalizzazione prevista dall'art. 18 della legge 183/2011, richiesta al Governo. Per tali ulteriori forme di esenzione e agevolazione per i pendolari, è altresì da prevedere l'utilizzazione di una consistente quota, pari almeno all'80%, delle entrate da pedaggio destinate ad ANAS per l'uso delle infrastrutture esistenti e per compiti di vigilanza e controllo, corrispondenti al 4,8% del pedaggio stesso. Tali forme di esenzione e agevolazione del pedaggio saranno oggetto di specifica convenzione da stipulare, almeno un</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
			<p>di esenzione, per le brevi percorrenze, per gli utenti muniti di Telepass per un periodo di cinque anni rivedibile.</p> <p>Con il nuovo sistema il controllo del pedaggiamento non avverrà agli svincoli, ma sarà un sistema aperto ma virtualmente chiuso, con l'installazione di portali "Free Flow Multilane" su tutto il tracciato, dotati di speciali apparecchiature di controllo. Tali portali, installati in itinere tra uno svincolo e l'altro, integrano le barriere di esazione poste ad una interdistanza media di circa 40/50 km. Le stesse barriere di esazione, oltre ai prudenti sistemi di controllo tradizionali (piste tlp, automatiche e manuali) saranno dotate di piste Free – Flow, senza canalizzazioni in corsie, con le stesse apparecchiature di controllo dei portali.</p> <p><i>Elaborati di riferimento:</i>  <b>INTEGRAZIONE ALLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA DEI LOTTI 2 E 3 STP 002 – Relazione</b></p>	<p><i>sul progetto preliminare fonda il proprio parere favorevole anche sulla gratuità del tratto Cecina – Venturina.</i></p> <p><i>Infatti, è vera l'affermazione che per gli svincoli aperti di tale tratta il progetto preliminare prevedeva la totale gratuità, mentre per gli svincoli semi-aperti erano progettati sistemi di dissuasione che avrebbero impedito l'uscita e l'immediato rientro in autostrada prima della barriera di esazione.</i></p> <p><i>E' per questo motivo che è stato richiesto, e previsto, l'allargamento a 10,50 mt. della SP 39 Aurelia nel tratto Venturina-Riotorto; proprio perché gli utenti abituali sarebbero usciti allo svincolo di Venturina per non transitare né dallo svincolo semiaperto di Riotorto né dalla barriera di Follonica.</i></p> <p><i>In questa sede non rileva affatto la presunta maggiore equità del sistema del pedaggio proposto da SAT nel progetto definitivo, così come non rileva l'applicazione di sistemi avanzati di rilevamento e controllo ai fini della tracciabilità del veicolo e dell'applicazione del relativo pedaggio.</i></p> <p><i>Qua rileva solo il fatto che le analisi valutative condotte sul progetto preliminare escludevano qualsiasi tipo di osservazione delle matrici ambientali sulla viabilità ordinaria, sui centri urbani e le frazioni attraversate, non essendo, questi, interessati da fenomeni di riversamento di traffico, se non in corrispondenza delle barriere e degli svincoli semiaperti sopra richiamati.</i></p> <p><i>A ciò si aggiunge che nel progetto preliminare, così come del resto anche nel progetto definitivo, non vi è alcun riferimento al sistema tariffario (costo €/km suddiviso per classe di veicoli) così come non vi è oggi, nel progetto definitivo, l'esplicazione delle modalità di esenzione o riduzione del pedaggio in favore dei residenti.</i></p> <p><i>A tale proposito, pertanto, chiediamo che il progetto definitivo dimostri – e valuti – l'indifferenza del sistema tariffario verso il trasferimento di traffico dall'autostrada alla viabilità ordinaria. Chiediamo inoltre che sia applicato il principio della maggiore equità della leva del pedaggio, che il proponente pone alla base delle modifiche progettuali, anche alla gestione tariffaria complessiva</i></p>	<p>anno prima dell'avvio del pedaggiamento dell'opera, tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ANAS, Regione Toscana e SAT. Fino alla stipula di tale convenzione si prescrive che restino in vigore le esenzioni già previste per il Lotto 1 Rosignano-Cecina in corso di realizzazione.</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
				<p>dell'opera.  Chiediamo cioè che le tariffe di tale nuova autostrada siano paragonabili con quelle applicate sul resto della rete autostradale italiana, o quantomeno equivalenti con quelle oggi applicate dalla stessa soc. SAT spa nelle tratte gestite in concessione. Ciò dovrebbe risultare tanto più semplice quanto effettivamente l'innovazione tecnologica che SAT propone di voler applicare al controllo del transito comporterà "una significativa riduzione dei costi di investimento dell'opera e dei costi di gestione della stessa".  In considerazione della natura delle integrazioni formulate dal proponente e sulla base di quanto sopra esposto, si ritiene che la prescrizione di cui al punto 11 del documento CIPE non sia stata ottemperata. Pertanto si chiede la modifica del progetto definitivo o, in alternativa, l'avvio di una nuova procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale sulla base della modifica apportata.  Effetti ambientali da sottoporre a nuova valutazione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Effetti dovuti all'aumento del traffico veicolare nella viabilità minore per effetto sia dell'eliminazione della gratuità del pedaggio nella tratta Cecina-Venturina, sia del costo estremamente elevato del pedaggio nonché dei benefici tariffari solo temporanei a favore dei residenti;</li> <li>- Effetti dovuti alla mancanza di opere complementari previste nel progetto preliminare o di caratteristiche tecnico-funzionali insufficienti;</li> <li>- Effetti sul clima acustico e atmosferico nei centri abitati e nei nuclei attraversati dalla SP 39;</li> </ul> <p>Effetti di congestionamento della viabilità locale;</p> <p><u>Comune di Cecina:</u>  NON OTTEMPERATA - si ritiene che tale prescrizione sia da considerarsi non ottemperata in quanto il nuovo sistema di esazione proposto nel progetto trasmesso, unito ad una non chiara previsione di esenzione per brevi percorrenze" non garantisce quella qualità e fluidità di spostamenti per i cittadini residenti e gli operatori commerciali, che nel territorio della</p>	

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
				<p><i>Bassa Val di Cecina è ormai un sistema territoriale consolidato. Infatti, per la specializzazione funzionale che hanno sviluppato i vari centri abitati e per la distribuzione consolidata dei servizi pubblici e di interesse pubblico (scuole, ospedali, aree artigianali), i flussi di traffico si muovono con una intensità giornaliera e costante sull'asse della attuale Variante Aurelio, e solo la conferma della gratuità del pedaggio può evitare lo spostamento di tanti flussi di traffico sulla viabilità locale. E' necessario anche considerare che la viabilità locale esistente presenta caratteristiche del sotto fondo stradale e dimensioni geometriche del tutto inadeguate a sopportare volumi di traffico maggiori e flussi di mezzi pesanti, e, attraversando i centri abitati, qualora si avessero aumenti dei flussi di traffico si determinerebbero sicuramente conseguenze negative sotto il profilo ambientale, quali principalmente l'aumento del rumore e della concentrazione di polveri sottili.</i></p> <p><i>Peraltro l'inevitabile aumento del flusso del traffico per il territorio di Cecina sarebbe insostenibile sia in correlazione alla ormai consolidata pedonalizzazione di un tratto della S.S. n. 1 Aurelia nel centro cittadino, sia al flusso turistico coincidente con la stagione estiva, che determina una densità di popolazione sul territorio quasi raddoppiata;</i></p> <p><u>Comune di Grosseto:</u> <i>descrivere in modo dettagliato il sistema di pedaggio, che sembra comunque essere contrario a quanto richiesto dal Comune di Grosseto, mancano le valutazioni e gli studi degli effetti che detto sistema comporta in ordine alla salute delle persone, al livello di servizio delle infrastrutture interessate, nonché agli effetti ed ai costi che si avranno sulla mobilità del capoluogo Grossetano: si ribadisce fortemente la necessità di non imporre alcun pedaggio nel tratto Grosseto nord - Grosseto Sud per evitare effetti disastrosi sul Capoluogo.</i></p> <p><u>Comune di Massa Marittima:</u> <i>Non Ottemperata</i></p> <p><u>Comune di Piombino:</u></p>	

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
				<p><i>Le integrazioni non ottemperano alle prescrizioni CIPE del 2008 che prevedevano la gratuità di tutti gli svincoli tra Rosignano sud e Riotorto e tra Follonica nord e Grosseto sud.</i></p> <p><i>Il nuovo sistema di pedaggiamento, tramite i portali "uee flow multilane", prefigura, infatti, un sistema virtualmente chiuso che prevede la tracciabilità di ogni singolo spostamento e l'attribuzione di un pedaggio correlato alla percorrenza effettuata.</i></p> <p><i>Inoltre, la mancanza di uno specifico piano economico e finanziario che chiarisca l'ammontare delle tariffe, delle agevolazioni annunciate e dei soggetti beneficiari (utenti o residenti)s non consente di valutare le variazioni dei flussi di traffico tra autostrada e vecchia Aurelia..Conseguentemente resta del tutto aleatoria la valutazione sulla effettiva capacità delle strade locali di assorbire i nuovi flussi in condizioni di sicurezza e nel rispetto delle matrici ambientali correlate.</i></p> <p><i>Si conferma pertanto il parere già espresso nella seduta del 10.08.2011.</i></p>	
<p><i>Relativamente alla cantierizzazione ciascun punto della prescrizione viene annotato singolarmente</i></p>					
<p><b>14</b> 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</p>	<p><u>LOTTO 2</u> Il progetto della cantierizzazione è stato sviluppato tenendo in considerazione le problematiche di ordine ambientale indicate in tutte le prescrizioni CIPE. In particolare le aree di cantiere sono state posizionate in superfici prive di vincoli e condizionamenti, verificando anche la possibilità di accesso alla viabilità locale, al fine di garantire il più agevole collegamento con le cave e discariche. Procedendo da nord verso sud il cantiere operativo CO01 e la relativa area di caratterizzazione terre sono stati localizzati all'interno dell'anello dello svincolo di Bibbona la California, su un'area per metà a destinazione agricola speciale e per metà a rispetto stradale.</p>	<p>Per entrambi i lotti 2 e 3 il Proponente non fa riferimento alla movimentazione dei materiali nei cantieri attraverso l'utilizzo di mezzi pesanti, né fornisce informazioni riguardanti il traffico indotto dai cantieri, costituito tipicamente da veicoli pesanti che trasportano i materiali sia di costruzione che di scavo derivanti dalle attività dei cantieri soprattutto per i cantieri mobili. Non è stato valutato l'impatto complessivo di questo traffico soprattutto sulla viabilità secondaria che permette di raggiungere sia i cantieri principali fissi (cantieri operativi) che i cantieri mobili ("lungo linea" e "opere d'arte") oppure i flussi da/per le cave utilizzate per le operazioni di costruzione. Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006 sono necessari: - lo studio della mobilità che tenga</p>	<p>All'interno del documento "Risposta alla richiesta di Integrazioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (prot. CTVA 2011 – 0004447 del 16/12/2011)", precisamente nel capitolo ATMOSFERA – 3, è riportato il "traffico veicoli di cantiere" calcolato per i lotti 2 e 3. Tale documento viene allegato e si riporta di seguito una sintesi riguardante gli aspetti specifici dell'osservazione ricevuta.</p> <p><b>LOTTO 2: TRAFFICO VEICOLI DI CANTIERE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Movimentazione Massima Terre per ampliamenti autostradali per tratte pari a 15-20 Km: Produzione Rilevato Asimm.1500 mc/g, eq.a 10 transiti/h (1500/10h/15mc) Produzione Rilevato Simm. 1000 mc/g, eq. a 7 transiti/h (1000/10h/15mc) Produzione Trincea Asimm. 1400 mc/g, eq.a 9 transiti/h (1400/10h/15mc)</li> </ul>	<p><u>Provincia di Livorno:</u> Non Ottemperata N.B. Non è stato riportato il documento esplicativo inerente il "traffico veicoli di cantiere - LOTTO 2", presente nel documento di SAT.</p> <p><u>Comune di Campiglia Marittima</u> I rilievi avanzati anche da questo Comune con riferimento alle fasi di cantierizzazione non si riferivano solamente agli impatti sul clima "atmosferico". L'integrazione della soc. SAT su tale punto tende prevalentemente alla dimostrazione della sostenibilità degli impatti sulla matrice "aria". La conoscenza del numero dei passaggi dei mezzi d'opera, unitamente alla conoscenza dei flussi origine/destinazione, risulta fondamentale anche per la valutazione degli effetti sul clima acustico e sulla sostenibilità del sistema viario ordinario. A tale proposito si deve rilevare che dall'analisi del documento "Risposta alla</p>	<p>La gestione dei cantieri deve essere tale da rendere compatibili gli effetti sugli insediamenti residenziali e sulla viabilità locale, prevedendo anche i necessari adeguamenti strutturali e delle pavimentazioni delle strade locali e deve tenere conto, a livello temporale, della stagione turistica. Deve essere garantito il mantenimento dell'attuale capacità di traffico della Variante Aurelia fino a Grosseto Sud e dell'Aurelia a sud di Grosseto, tenuto conto dell'idoneità della viabilità locale all'uso da parte dei mezzi di cantiere. L'accesso alle aree di cantiere da parte dei mezzi d'opera dovrà avvenire da percorsi separati rispetto alle carreggiate destinate alla viabilità stradale Inoltre l'organizzazione della cantierizzazione deve tenere conto: - del traffico indotto dai cantieri sia mobili che fissi (cantieri operativi); - degli impatti sul clima acustico preesistente</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>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;</p>	<p>Il cantiere CB01 è stato localizzato all'altezza del km 24+600, nelle vicinanze della nuova barriera di esazione di S. Vincenzo: in particolare l'area di caratterizzazione inerti, l'impianto per asfalti e quello per cls sono stati posti all'interno della fascia interclusa tra la sede autostradale e la Vecchia Aurelia, che è già di rispetto stradale, mentre il campo base e il cantiere operativo sono posti a est dell'Aurelia vecchia, in zona agricola.</p> <p>Il cantiere operativo CO02 e la relativa area di caratterizzazione terre sono stati localizzati a est dell'autostrada, in collegamento diretto con la rotatoria di accesso alla viabilità locale dallo svincolo di Riotorto, in zona agricola.</p> <p>Infine, il cantiere operativo CO03 e la relativa area di caratterizzazione terre sono posizionati all'interno dello svincolo di Scarlino, nel ricciolo a est dell'autostrada, in zona agricola.</p> <p>Il progetto di cantierizzazione è stato studiato in maniera tale da garantire anche il mantenimento dell'attuale capacità di traffico dell'Aurelia, con un cronoprogramma che consenta nelle diverse fasi la corretta distribuzione del traffico sulla viabilità locale.</p> <p>L'organizzazione delle viabilità locali è identica in tutte le diverse fasi dei lavori.</p> <p><i>CAP 100 / CAP 101 Corografie ubicazione cantieri, cave e viabilità</i></p> <p><i>CAP 201 / CAP 204 Planimetrie ubicazione cantieri e viabilità di cantiere</i></p> <p><i>CB01 - Campo Base</i></p> <p><i>CAP 300 Planimetria layout di</i></p>	<p>conto del traffico indotto dai cantieri sia mobili che fissi (cantieri operativi);</p> <p>- lo studio degli impatti sul clima acustico preesistente alla variazione dei flussi di traffico causati dai cantieri, che tenga conto anche di tutti i ricettori presenti in corrispondenza di strade eventualmente realizzate al fine di collegare i cantieri con la viabilità.</p> <p>In relazione all'ubicazione del cantiere CB01, considerato che esso ricade interamente all'interno dell'azienda agricola Le Colonne (area protetta per il mantenimento della fauna locale ex art.14 L.R.3/94), devono essere studiate alternative di localizzazione finalizzate alla minimizzazione degli impatti sulle componenti ambientali, sul paesaggio, sulla socio economia anche allo scopo di garantire la necessaria tutela nei confronti dei fabbricati denominati Villamagna e Villa Cariola ubicati in prossimità del cantiere in questione.</p> <p>Si rende necessario verificare la compatibilità del progetto di cantierizzazione relativa ai lotti 2 e 3 con i contenuti dell'implementazione paesaggistica del Piano di indirizzo territoriale. In particolare non risulta possibile verificare la coerenza delle proposte di cui sopra con quanto espresso rispettivamente nelle schede di paesaggio degli ambiti 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3, ai fini della tutela paesaggistica dei valori identificati.</p> <p>In relazione alla realizzazione della nuova barriera di esazione di San Vincenzo e del cantiere CB 01, si rende necessario verificare la sostenibilità della loro localizzazione rispetto ai valori paesaggistici espressi nelle schede di paesaggio degli ambiti 22 e 23 dell'implementazione paesaggistica del Piano di indirizzo territoriale.</p>	<p>Produzione Trincea Simm. 800 mc/g, eq. a 5 transiti/h (800 /10h /15mc)</p> <p>• Movimentazione Massima Calcestruzzi per ampliamenti autostradali tratte pari a 20 Km:</p> <p>Produzione opere d'Arte 200 mc/g, equivalenti a 2 transiti/h (200 / 10h /10mc)</p> <p>• Fabbisogno Terre:</p> <p>Sistemazione rilevati 1.055.000 mc (20% tratta A - 30% B - 15% C - 35% D)</p> <p>Sbancamenti 820.000 mc (20% tratta A - 20% B - 20% C - 40% D)</p> <p>Fabbisogno materiali da Cava 300.000 mc (28% delle terre) eq. a 5 transito/h</p> <p><b>NUMERO TRANSITI / ORA MASSIMO</b></p> <p>-*tutti i valori sono (a/r) andata e ritorno.</p> <p>In relazione all'ubicazione del cantiere CB01, è stato posizionato, a seguito di un'analisi su eventuali alternative di localizzazione al fine di minimizzare gli impatti sulle componenti ambientali, sul paesaggio, sulla socio economia, in un'area ricadente nel comune di Castagneto Carducci.</p> <p>Facendo riferimento agli elaborati del Piano strutturale comunale, ed in particolare a quelli di approfondimento della "RISORSA CULTURALE E PAESAGGISTICA ED INSEDIATIVA", emerge chiaramente l'area di cantiere occupa una porzione di un'ampia Area di interesse paesaggistico, su cui però non insistono Vincoli.</p> <p>Non appaiono compromessi in alcun modo i fabbricati denominati Villamagna e Villa Cariola, ubicati ad una certa distanza dal cantiere in questione. Si prevede il ripristino dell'area di cantiere agli usi attuali. In fase esecutiva del procedimento espropriativo si potranno eventualmente studiare ulteriori ottimizzazioni.</p> <p>Il progetto è dotato di uno studio atmosferico e di uno studio acustico e la costruzione del cantiere avverrà adottando una serie di misure mitigative la cui illustrazione si rimanda alla relazione</p>	<p>richiesta di integrazioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (prot. CTVA 2011 – 0004447 del 16/12/2011)", la Strada Provinciale 39 Vecchia Aurelia, non sembra interessata dai passaggi dei mezzi di cantiere.</p> <p>Se tale lettura fosse confermata, ciò significherebbe che le risorse terrigene, lapidee e bituminose di Monte Valerio non potranno essere interessate in alcun modo dai lavori della nuova autostrada, ma tutto il materiale inerte necessario proverrà dalle cave di Monte Calvi e di San Carlo (in riferimento alla tratta "C").</p> <p>Non solo, quindi, si deve dedurre l'esclusione di qualsiasi apporto di materiale inerte dagli impianti della soc. SALES spa, ma il progetto definitivo esclude, di fatto, anche la possibilità che la medesima impresa possa essere cooptata per lavori in subappalto, come già avvenuto per il primo cantiere di Rosignano.</p> <p>Analogamente, per le cave di Monte Calvi e San Carlo si deduce che i mezzi d'opera non transiteranno sulla SP 39 ma saranno subito indirizzati sulle carreggiate della costruenda autostrada.</p> <p>Chiediamo che sia confermata tale interpretazione del documento citato. Se tale lettura fosse invece errata, si renderà necessario esplicitare e valutare il peso del traffico di cantiere sulla SP 39 nel tratto San Vincenzo-Riotorto.</p> <p>Verifica di ottemperanza. In considerazione della natura delle integrazioni formulate dal proponente e sulla base del presupposto che la SP 39 tra San Vincenzo e Riotorto non sarà interessata dal transito dei mezzi di cantiere, si ritiene che la prescrizione di cui al punto 14 del documento CIPE sia stata ottemperata.</p> <p>Viceversa, qualora si fosse male interpretato il documento "Risposta alla richiesta di Integrazioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (prot. CTVA 2011 – 0004447 del 16/12/2011)" e quindi anche la SP 39 fosse interessata dal passaggio dei mezzi di cantiere, si deve ritenere non ottemperata la prescrizione di cui al punto 14 del documento CIPE.</p>	<p>dovuti alla variazione dei flussi di traffico causati dai cantieri, che tenga conto anche di tutti i ricettori presenti in corrispondenza di strade eventualmente realizzate al fine di collegare i cantieri con la viabilità.</p> <p>E' necessario prendere in esame la possibilità di collocazione alternativa del cantiere CB01 anche allo scopo di garantire la necessaria tutela nei confronti dei fabbricati denominati Villamagna e Villa Cariola ubicati in prossimità del cantiere in questione.</p> <p>Si rende necessario accertare nel dettaglio la compatibilità del progetto di cantierizzazione relativa ai lotti 2 e 3 con i contenuti dell'implementazione paesaggistica del Piano di indirizzo territoriale, in particolare con quanto espresso rispettivamente nelle schede di paesaggio degli ambiti 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3, ai fini della tutela paesaggistica dei valori identificati.</p> <p>In relazione alla realizzazione della nuova barriera di esazione di San Vincenzo e del cantiere CB 01, si rende necessario accertare nel dettaglio la sostenibilità della loro localizzazione rispetto ai valori paesaggistici espressi nelle schede di paesaggio degli ambiti 22 e 23 dell'implementazione paesaggistica del Piano di indirizzo territoriale.</p> <p>Nella scelta finale dell'ubicazione dei cantieri deve essere presa in esame la presenza di edifici civili considerati come recettori, relativamente al rumore ed alle polveri, con particolare riferimento all'impianto di frantumazione, all'impianto di betonaggio e alla movimentazione dei materiali.</p> <p>E' necessario chiarire dove saranno rifornite le autobotti che trasportano acqua industriale dei cantieri.</p> <p>Per tutti gli usi per i quali non è espressamente previsto dalle norme vigenti l'utilizzo di acqua potabile (ad esempio: lavaggio ruote, bagnature, ecc...) è necessario fare ricorso prioritariamente ad acque non potabili, favorendo il recupero ed il riutilizzo.</p> <p>E' necessario prevedere un impianto di disinfezione anche di tale acqua per scongiurare aerosol con elevate presenze</p>



## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p><i>cantiere</i>  <i>CO01 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i>  <i>CAP 310 Planimetria layout di cantiere</i>  <i>CO02 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i>  <i>CAP 320 Planimetria layout di cantiere</i>  <i>CO03 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i>  <i>CAP 330 Planimetria layout di cantiere</i></p> <p><b>LOTTO 3</b>                      Il progetto della cantierizzazione è stato e' stato sviluppato tenendo in considerazione le problematiche di ordine ambientale indicate in tutte le prescrizioni CIPE.                      In particolare le aree di cantiere sono state posizionate in aree prive di vincoli e condizionamenti, verificando anche la possibilità di accesso alla viabilità locale, al fine di garantire il più agevole collegamento con le cave e discariche.                      Procedendo da Nord verso sud il cantiere operativo CO01 e la relativa area di caratterizzazione inerti sono stati localizzati adiacenti alla S.C. Botrelle Sant. Ansano, in prossimità dello Svincolo di Gavorrano, su un'area a destinazione agricola.                      Il cantiere base CB01 è stato localizzato all'altezza del km 17+600, tra la linea ferroviaria Giuncarico - Ribolla e la S.P.27: esso ospita l'area di caratterizzazione inerti, l'impianto per asfalti e quello per cls, il campo base e il cantiere operativo, in zona agricola, con presenza di vincolo archeologico</p>		<p>specifico consegnato con il progetto esecutivo. Il posizionamento del cantiere ha seguito criteri di minimizzazione degli impatti; una collocazione più a monte (verso Poggio dell'Aione), avrebbe toccato aree vincolate a bosco, così come una collocazione a valle (verso la ferrovia) non avrebbe risposto alle necessità di spazio del cantiere.</p> <p><b>LOTTO 3: TRAFFICO VEICOLI DI CANTIERE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Movimentazione Massima Terre per ampliamenti autostradali per tratte pari a 15-20 Km:                      Produzione Rilevato Asimm. 1500 mc/g, equiv. a 10 transiti /h (1500 /10h /15mc)                      Produzione Rilevato Simm. 1000 mc/g, equiv. a 7 transiti/h (1000 /10h /15mc)                      Produzione Trincea Asimm. 1400 mc/g, equiv. a 9 transiti/h (1400 /10h /15mc)                      Produzione Trincea Simm. 800 mc/g, equiv. a 5 transiti/h (800 /10h /15mc)</li> <li>• Movimentazione Massima Calcestruzzi per ampliamenti autostradali tratte pari a 20 Km:                      Produzione opere d'Arte 200 mc/g, equiv. a 2 transiti/h (200 / 10h / 10mc)</li> <li>• Fabbisogno Terre:                      Sistemazione dei rilevati 800.000 mc (20% tratta A - 10% B - 25% C - 15% D - 5% E - 5% F - 15% G - 5% H)                      Sbancamenti 550.000 mc (10% tratta A - 5% B - 35% C - 15% D - 10% E - 5% F - 20% G - 0% H) Fabbisogno materiali da Cava 350.000 mc (43% delle terre) Eq. a 6 transiti/h</li> </ul> <p><b>NUMERO TRANSITI / ORA MASSIMO</b>                      -*tutti i valori sono (a/r) andata e ritorno.                      È stata inoltre verificata la coerenza tra il progetto dicantierizzazione e l'implementazione paesaggistica del PIT 2009, attraverso lo studio delle schede del paesaggio per gli ambiti 22 -23 - 24 – 34 per il lotto 2, e 24 - 34 - 35, per il lotto 3, come riportato all'interno delle relative relazioni paesaggistiche.</p>	<p><u>ASL 6 Livorno:</u>                      Esprime considerazioni in merito all'ubicazione dei cantieri ed alla relativa rumorosità, nonché sulle modalità di approvvigionamento e smaltimento delle acque.</p> <p><u>ASL 9 Grosseto:</u>                      Esprime considerazioni in merito ai lotti 2, 3 e 5A.</p>	<p>microbiche e quindi pericolose per la salute delle persone ( ad es. legionellosi).</p> <p>Si ricorda quanto previsto al titolo 4 del D.Lgs 81/2008.</p> <p>Relativamente a qualità dell'aria e rumore, riferite alla salute della popolazione è necessario prendere in esame il traffico che si riverserà sulla viabilità locale anche in termini di sicurezza della viabilità, adottando, di conseguenza, le necessarie misure di mitigazione.</p> <p>Nel caso si proceda con la realizzazione di pozzi, occorre verificare la qualità dell'acqua in relazione all'uso che se ne prevede.</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p>areale D.lvo 42/2004 art. 142 comma 1 lett. m.                      Il cantiere operativo CO02 e la relativa area di caratterizzazione inerti sono stati localizzati a nord dell'autostrada, in collegamento diretto con la SS Paganico in prossimità dell'innesto sulla rotatoria di accesso alla viabilità locale dallo svincolo di Grosseto Roselle, in zona per strutture ricettive.                      Infine, il cantiere operativo CO03 e la relativa area di caratterizzazione terre sono posizionati a est dell'autostrada, adiacenti alla carreggiata circa all'altezza del km 43+500, in una zona di confine tra il Parco della Maremma e area agricola.                      Il progetto di cantierizzazione è stato studiato in maniera tale da garantire anche il mantenimento dell'attuale capacità di traffico dell'Aurelia, con un cronoprogramma che consenta nelle diverse fasi la corretta distribuzione del traffico sulla viabilità locale.                      CN - CANTIERIZZAZIONE E FASI COSTRUTTIVE                      STP 002 - relazione generale                      STP002 Relazione generale                      CAP 100 Corografia ubicazione cantieri, cave e viabilità                      CAP 201 Planimetria ubicazione cantieri e viabilità di cantiere Tav.1 di 4                      CAP 202 Planimetria ubicazione cantieri e viabilità di cantiere Tav.2 di 4                      CAP 203 Planimetria ubicazione cantieri e viabilità di cantiere Tav.3 di 4                      CAP 204 Planimetria ubicazione cantieri e viabilità di cantiere Tav.4 di 4</p>				
<p>- fornire le planimetrie dei cantieri con illustrate le modalità di trattamento e di scarico delle acque reflue e meteoriche</p>	<p><u>LOTTO 2</u>                      le planimetrie con illustrate le modalità di trattamento e di scarico delle acque reflue e</p>	<p>In relazione alle planimetrie del cantiere B01 (vedi ad esempio il file CAP301.pdf per il lotto 2), non sempre</p>	<p>Le incongruenze presenti saranno sistemate. La planimetria del cantiere CB01 riporta la posizione del pozzetto di</p>	<p>La documentazione presentata non integra quanto richiesto e il proponente dichiara che lo farà in sede di progettazione esecutiva.</p>	<p>Le acque meteoriche e le acque reflue di cantiere devono essere gestite in modo da massimizzarne il riutilizzo e trattate in modo da renderle compatibili con il recettore finale.</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>risultanti dagli stessi;</p>	<p>meteoriche sono contenute nel progetto definitivo.  <i>IDR 200 Relazione idraulica CB01 - Campo Base</i>  <i>CAP 301 Planimetria reti idrauliche ed elettriche CO01 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i>  <i>CAP 311 Planimetria reti idrauliche ed elettriche CO02 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i>  <i>CAP 321 Planimetria reti idrauliche ed elettriche CO03 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i>  <i>CAP 331 Planimetria reti idrauliche ed elettriche</i></p> <p><b>LOTTO 3</b>                      le planimetrie con illustrate le modalità di trattamento e di scarico delle acque reflue e meteoriche sono contenute nel progetto definitivo.  <b>AREE DI CANTIERE CAVE DEPOSITI</b>  <i>IDR 200 Relazione idraulica CAP 100 Corografia ubicazione cantieri, cave e viabilità CAP 201 / CAP 204 Planimetrie ubicazione cantieri e viabilità di cantiere</i>  <i>CB01 - Campo Base CAP 300 Planimetria layout di cantiere</i>  <i>CAP 301 Planimetria reti idrauliche ed elettriche CAP 302 Sezioni CO01 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i>  <i>CAP 310 Planimetria layout di cantiere</i>  <i>CAP 311 Planimetria reti idrauliche ed elettriche CAP 312 Sezioni CO02 - Cantiere Operativo e</i></p>	<p>il loro contenuto concorda con la relazione CN – Cantierizzazione e fasi costruttive – Aree di cantiere cave e depositi – Relazione idraulica (File IDR200.pdf) e con la Relazione Generale della Parte Generale, (STP002.pdf).                      Per i particolari, si rimanda alle osservazioni alla prescrizione n. 32.                      Inoltre, sempre per quanto riguarda la planimetria del cantiere CB01, si osserva che relativamente all'impianto calcestruzzi non è indicata la posizione del pozzetto di prelievo dei campioni dell'impianto di trattamento delle acque meteoriche e industriali, mentre nell'impianto di “Caratterizzazione Terre” il pozzetto di prelievo delle acque reflue industriali e meteoriche trattate può ricevere anche le acque reflue domestiche trattate nel rispettivo impianto (peraltro, non è chiaro se quest'ultimo impianto esista o meno – vedere osservazioni a prescrizione n. 32) e le acque provenienti dal pozzetto scolmatore di prima pioggia.                      Nella legenda della planimetria non è indicato se il manufatto contrassegnato con la lettera A, a valle del pozzetto scolmatore delle acque di prima pioggia, sia un mero volume di accumulo e sedimentazione delle acque di prima pioggia o contenga anche altre sezioni di pretrattamento. Anche nel testo delle relazioni non si trovano elementi chiarificatori in merito.                      Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006 occorre rendere congruenti i contenuti delle planimetrie del cantiere B01 (vedi ad esempio il file CAP301.pdf per il lotto 2), con i contenuti della relazione CN – Cantierizzazione e fasi costruttive – Aree di cantiere cave e depositi – Relazione idraulica (File IDR200.pdf) e con la Relazione Generale della Parte Generale, (STP002.pdf).                      All'interno della planimetria del cantiere CB01 deve essere indicata la posizione del pozzetto di prelievo dei</p>	<p>prelievo dell'impianto di trattamento acque meteoriche e industriali.                      Nell'impianto di caratterizzazione delle terre il pozzetto di prelievo delle acque reflue industriali e meteoriche non riceve le acque reflue domestiche trattate nel rispettivo impianto, che esiste ed è indicato con la lettera C.                      Nella legenda è indicato che il manufatto A, a valle del pozzetto deviatore delle AMPP, è una vasca di accumulo delle acque meteoriche dilavanti.                      All'interno della planimetria del cantiere CB01 è indicata la posizione del pozzetto di prelievo dei campioni dell'impianto di trattamento delle acqua meteoriche e industria dell'impianto calcestruzzi.                      A tale pozzetto è sovrapposta la quota del piazzale per cui non è ben visibile. Sarà sistemata la sovrapposizione grafica per migliorare la leggibilità di tale elemento.</p>	<p><u>Provincia di Livorno:</u> Ottemperata</p>	<p>Occorre ottimizzare il <i>layout</i> planimetrico dei cantieri, ponendo particolare attenzione alla collocazione del pozzetto di prelievo dei campioni dell'impianto di trattamento delle acque meteoriche e industriali dell'impianto calcestruzzi.</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p><i>Area per la Caratterizzazione delle Terre</i>  <i>CAP 320 Planimetria layout di cantiere</i>  <i>CAP 321 Planimetria reti idrauliche ed elettriche</i>  <i>CAP 322 Sezioni</i>  <i>CO03 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i>  <i>CAP 330 Planimetria layout di cantiere</i>  <i>CAP 331 Planimetria reti idrauliche ed elettriche</i>  <i>CAP 332 Sezioni</i></p>	<p>campioni dell'impianto di trattamento delle acque meteoriche e industria dell'impianto calcestruzzi</p>			
<p>- stimare i fabbisogni idrici nella fase di realizzazione delle opere indicando le modalità di approvvigionamento;</p>	<p><b>LOTTO 2 - LOTTO 3</b>  I fabbisogni idrici sono stimati all'interno della relazione idraulica e saranno garantiti, ove non sia possibile l'approvvigionamento dall'acquedotto, tramite l'apertura di pozzi, previa richiesta di autorizzazione.</p>	<p>Per quanto riguarda i consumi di acqua del cantiere di Bibbona, in una situazione generale di deficit idrico, sono stati stimati 68 mc/g (24820 mc/a) di acque industriali. Si evidenzia che a pag. 19 della Relazione Idraulica IDR200 è ricapitolato un fabbisogno di acque industriali di 109 mc/g che non trova riscontro nei 68 calcolati.</p> <p>A causa delle incongruenze rilevate per la stima del fabbisogno per uso industriale e dei quantitativi stoccabili e quindi riutilizzabili, non è possibile verificare il fabbisogno idrico netto (deficit), indicato dal proponente in 53 mc/g (0,6 l/s).</p> <p>Dall'esame della documentazione non è chiaro se i deficit di fabbisogno idrico siano soddisfatti ricorrendo all'acquedotto anche per usi non potabili.</p> <p>Considerate le criticità delle falde costiere e la delicatezza degli equilibri idrogeologici in queste aree si ritiene che l'utilizzo dell'acqua dell'acquedotto per le attività industriali di cantiere sia da prevedersi come ultima ratio. Analogo ragionamento va fatto per l'apertura di nuovi pozzi.</p> <p>Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006 deve essere valutata ogni altra possibilità di approvvigionamento per il soddisfacimento del deficit idrico per l'uso industriale. Deve essere previsto il maggior stoccaggio possibile</p>	<p>Le incongruenze presenti saranno sistemate. Sarà approfondita l'analisi per l'approvvigionamento e quella del riutilizzo, già presente all'interno dei campi cantiere, per ridurre al minimo il consumo di risorsa idrica.</p>	<p>Nella precedente istruttoria si evidenziavano per questa tematica alcune incongruenze, sia per la stima del fabbisogno idrico per uso industriale, sia per la stima dei volumi stoccabili e, quindi, riutilizzabili; non risultava, inoltre, chiaro se i deficit di fabbisogno idrico fossero soddisfatti ricorrendo all'acquedotto, anche per usi non potabili.</p> <p>Considerate le criticità delle falde costiere e la delicatezza degli equilibri idrogeologici in queste aree, per le quali, nel periodo estivo vocato al turismo, si hanno notevoli difficoltà di approvvigionamento degli acquedotti, si considerava l'utilizzo dell'acqua dell'acquedotto per le attività industriali di cantiere da prevedersi come ultima ratio. Analogo ragionamento era stato fatto per l'apertura di nuovi pozzi. Pertanto il proponente avrebbe dovuto valutare ogni altra possibilità di approvvigionamento per il soddisfacimento del deficit idrico per l'uso industriale (prevedendo il maggior stoccaggio possibile ed il riutilizzo delle acque meteoriche, valutando la possibilità di approvvigionare i cantieri in maniera alternativa utilizzando direttamente, ad esempio, le acque del depuratore di Bibbona, dotato di trattamento terziario e prossimo all'area di cantiere di Bibbona, ecc.).</p> <p>La risposta del proponente a questa prescrizione rimanda a futuri approfondimenti che chiariranno le incongruenze relative alla stima dei fabbisogni e analizzeranno gli approvvigionamenti idrici ed il riutilizzo per ridurre al minimo il consumo di risorsa idrica.</p>	<p>Relativamente all'approvvigionamento idrico per l'uso industriale si richiede al proponente di prevedere il maggior stoccaggio d'acqua possibile ed il riutilizzo delle acque meteoriche, valutando anche la possibilità di approvvigionare i cantieri in maniera alternativa (ad esempio utilizzando direttamente le acque del depuratore di Bibbona, dotato di trattamento terziario e prossimo all'area di cantiere di Bibbona).</p> <p>Per ridurre il consumo delle acque sanitarie, anche in considerazione di possibili carenze idriche nel periodo estivo, deve essere valutata la possibilità di separare le acque nere dalle acque grigie e di riutilizzare queste ultime per l'alimentazione delle cassette dei WC. Le acque nere potranno poi essere scaricate dopo trattamento appropriato.</p> <p>Deve essere effettuata una rivalutazione dei fabbisogni/riutilizzi di acqua previsti per il cantiere CB01 nel Comune di Castagneto Carducci finalizzata a minimizzare i prelievi da pozzo o acquedotto.</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
		<p>ed il riutilizzo delle acque meteoriche (ad esempio utilizzando anche le acque non contaminate del campo base e le acque di seconda pioggia delle altre aree di cantiere); deve essere valutata la possibilità di approvvigionare i cantieri in maniera alternativa utilizzando direttamente, ad esempio, le acque del depuratore di Bibbona, dotato di trattamento terziario e prossimo all'area di cantiere di Bibbona.</p> <p>Per ridurre il consumo delle acque sanitarie deve essere valutata la possibilità di separare le acque nere dalle acque grigie e di riutilizzare queste ultime per l'alimentazione delle cassette dei WC. Le acque nere potranno poi essere scaricate dopo trattamento appropriato.</p> <p>Deve essere effettuata una rivalutazione dei fabbisogni/riutilizzi di acqua previsti per il cantiere CB01 nel Comune di Castagneto Carducci e la valutazione della possibilità di realizzazione dei suddetti approvvigionamenti di acqua industriale, finalizzati alla preservazione della risorsa idrica locale.</p>		<p><u>Provincia di Livorno:</u> Ottemperata</p>	
<p>- 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 con riferimento sia a minimizzare una eventuale azione di ostacolo al deflusso delle acque, in caso di esondazione, sia a 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;</p>	<p><u>LOTTO 2</u> I campi base sono stati posti al di fuori delle aree a pericolosità idraulica, perimetrate nel PAI dell'Autorità di Bacino. Soltanto due aree di cantiere operativo ricadono - in parte - su aree a pericolosità idraulica elevata: CO01, all'interno delle rampe dello svincolo di Bibbona la California, e CO03 all'interno dello svincolo di Scarlino. Si tratta appunto di due cantieri operativi, per giunta in rilevato rispetto alle quote del terreno circostante, pertanto difficilmente coinvolte da fenomeni di esondazione. In questi due casi, comunque, verranno adottate tutte le misure <i>IDR 200 Relazione idraulica</i></p>	<p>Si prende atto delle dichiarazioni del Proponente ma si evidenzia che le misure atte a mitigare il rischio idraulico non sono riportate nella documentazione. Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006 devono essere indicate le misure atte a mitigare il rischio idraulico per i cantieri ubicati nelle aree a pericolosità idraulica elevata.</p>	<p>Le eventuali misure atte a mitigare il rischio idraulico saranno riportate nella documentazione.</p>	<p>Per il cantiere C003 Scarlino ricadente in area a rischio idraulico elevato: il proponente conferma che saranno adottate tutte le misure atte a mitigare il rischio idraulico e che saranno riportate nella documentazione, senza fornire ulteriori specificazioni.</p>	<p>Nella scelta finale circa la localizzazione dei cantieri, i siti individuati devono essere collocati al di fuori delle zone a pericolosità idraulica e, dove ciò non risulti attuabile, devono essere adottate tutte le necessarie misure atte a mitigare il rischio idraulico con riferimento sia a minimizzare una eventuale azione di ostacolo al deflusso delle acque, in caso di esondazione, sia a prevenire un eventuale indesiderato apporto di materiale inquinante sempre in caso di esondazione. Devono essere predisposte strutture di pronta dismissione controllando il materiale in stoccaggio e le sostanze da smaltire durante i periodi meteorologicamente critici.</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p>CB01 - Campo Base CAP 301 Planimetria reti idrauliche ed elettriche CO01 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre CAP 311 Planimetria reti idrauliche ed elettriche CO02 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre CAP 321 Planimetria reti idrauliche ed elettriche CO03 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre CAP 331 Planimetria reti idrauliche ed elettriche <u>LOTTO 3</u> Le aree di cantiere sono state poste al di fuori delle aree a pericolosità idraulica, perimetrate nel PAI dell'Autorità di Bacino. STP002 Relazione generale CAP 100 Corografia ubicazione cantieri, cave e viabilità CAP 201 Planimetria ubicazione cantieri e viabilità di cantiere Tav.1 di 4 CAP 202 Planimetria ubicazione cantieri e viabilità di cantiere Tav.2 di 4 CAP 203 Planimetria ubicazione cantieri e viabilità di cantiere Tav.3 di 4 CAP 204 Planimetria ubicazione cantieri e viabilità di cantiere Tav.4 di 4</p>				
<p><b>15</b> 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</p>	<p>Le aree destinate a cantiere sono attualmente usate come campo seminato o sono aree di risulta di pertinenza stradale. Al termine dei lavori, le aree agricole saranno restituite alla</p>	<p>Non sono fornite indicazioni sulle modalità di dismissione dei cantieri, né sulla gestione delle pavimentazioni da asportare al fine di ricostituire le condizioni morfologiche iniziali. Ai fini della regolarizzazione di cui al</p>	<p>È stata verificata la coerenza tra il progetto di cantierizzazione e l'implementazione paesaggistica del PIT 2009, attraverso lo studio delle schede del paesaggio per gli ambiti 22 - 23 - 24 – 34 per il lotto 2, e 24 - 34 - 35, per il lotto 3,</p>	<p>Il proponente fa riferimento a futuri elaborati che saranno presentati in seguito e che prenderanno in esame le tematiche suddette. Il proponente dichiara inoltre che alcune aree di cantiere in dettaglio sono state già analizzate all'interno delle Relazioni Paesaggistiche ed in particolare fa riferimento alla tavola AUA 203</p>	<p>Al termine dei lavori le aree di cantiere devono essere oggetto di recupero ambientale, con rimozione di tutte le strutture e infrastrutture di cantiere. Eventuali rifiuti derivanti dalle operazioni di dismissione del cantiere dovranno essere recuperati o smaltiti secondo le disposizioni del D.Lgs.152/2006.</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>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;</p>	<p>condizione morfologica ed agli usi agricoli attuali, previo trattamento, al fine di mantenerne le capacità produttive e la qualità dei suoli e restituite ai conduttori dei fondi. Alcune aree potranno essere invece utilizzate per opere vegetazionali ai fini di inserimento paesaggistico o compensazione ambientale.</p> <p><b>LOTTO 2</b> STP 002 RELAZIONE TECNICA GENERALE</p> <p><b>LOTTO 3</b> INTERVENTI DI INSERIMENTO E RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE <i>OPERE A VERDE - Nastro autostradale</i> SUA 104 / SUA 113 Planimetrie di progetto dal km 000.00 al km 44+495.44</p>	<p>comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006 devono essere presentati i progetti di recupero delle aree di cantiere e di restituzione delle stesse alle condizioni morfologiche attuali. Non sono inoltre fornite specifiche indicazioni sulle opere di ripristino con riferimento alla tutela dei valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3.</p>	<p>come riportato all'interno delle relative relazioni paesaggistiche. Come per il lotto 1 verranno forniti alcuni elaborati relativi alle modalità di dismissione dei cantieri, con illustrata la gestione pavimentazioni dopo lo smantellamento. Alcune aree di cantiere in dettaglio sono state già analizzate all'interno delle Relazioni Paesaggistiche. Si veda in particolare il ripristino dell'area di cantiere nello svincolo di Bibbona, tavola AUA 203 della Relazione Paesaggistica del lotto 2.</p>	<p>della relazione paesaggistica del Lotto 2 (che dovrebbe trattare del cantiere di Bibbona) che non risulta presente nella documentazione integrativa presentata.</p> <p>Le controdeduzioni del proponente rimandano ai contenuti delle relazioni paesaggistiche allegate al progetto approvato nel 2008, prima dell'adozione dell'Implementazione paesaggistica del PIT (giugno 2009).</p> <p><u>Provincia di Livorno:</u> Ottemperata</p>	<p>Si dovrà altresì procedere alla bonifica dei terreni ove si accertassero fenomeni di inquinamento dovuti al cantiere.</p> <p>Le opere di ripristino devono fare riferimento alla tutela dei valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3.</p>
<p><b>16</b> comprendere anche la stima del fabbisogno di inerti relativo alle opere connesse e di raccordo con la viabilità locale;</p>	<p><b>LOTTO 2</b> Gli aspetti relativi al fabbisogno di inerti vengono considerati nel progetto e si riflettono nella stima e nel quadro economico anche con riferimento agli interventi di riqualificazione e integrazione della viabilità locale connessa. STP 002 RELAZIONE TECNICA GENERALE</p> <p><b>LOTTO 3</b> Gli aspetti relativi al fabbisogno di inerti vengono considerati nel progetto e si riflettono nella stima e nel quadro economico anche con riferimento agli interventi di riqualificazione e integrazione della viabilità locale connessa. STP 002 RELAZIONE TECNICA GENERALE</p>	<p>Nella documentazione non risulta stimato il fabbisogno di inerti così come non sono descritte le modalità di approvvigionamento né per il corpo autostradale, né per la viabilità secondaria.</p> <p>Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006 deve essere presentata una stima del fabbisogno di inerti, sia per il corpo autostradale, che per le opere connesse e di raccordo con la viabilità locale, che tenga conto dei quantitativi di inerti provenienti dagli scavi di progetto e riutilizzabili. Analogamente devono essere descritte le modalità di approvvigionamento degli inerti.</p>	<p>CFR risposta prescrizione CIPE n°19</p>	<p>Il Proponente ha riportato un sintetico bilancio delle terre per ciascun lotto (2 e 3). Si osserva che il bilancio eseguito risulta sommario, mancano le unità di misura per i quantitativi di terre in gioco (si suppone metri cubi), non si capisce quali siano i singoli contributi che portano alla stima globale dei fabbisogni per il rilevato e dei ricavi dagli sbancamenti, mancano riferimenti territoriali.</p> <p>Non risulta inoltre evidente se tale bilancio comprende, come richiesto, la viabilità accessoria.</p> <p>Non sono descritte le modalità di approvvigionamento degli inerti, né per il corpo autostradale, né per la viabilità secondaria.</p> <p>In particolare per il Lotto 2 il fabbisogno per il rilevato (suddiviso in 3 parti che non trovano una corrispondenza cartografica) risulta di 1.043.104 mc. Relativamente all'approvvigionamento presso cave, necessario al netto dei possibili riutilizzi, viene indicato esclusivamente il quantitativo complessivo (324.018) e la distanza media (18 Km).</p>	<p>Deve essere dettagliato il fabbisogno di inerti, sia per il corpo autostradale, che per le opere connesse e di raccordo con la viabilità locale, che tenga conto dei quantitativi di inerti provenienti dagli scavi di progetto e riutilizzabili. Per la quota parte di inerti non approvvigionabile in loco deve essere indicata la provenienza, privilegiando centri di recupero inerti.</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
				<p>Si evidenzia che il bilancio del materiale da smaltire in discarica risulta corretto mentre il bilancio del fabbisogno di materiale per la costruzione di rilevati risulta non corretto e notevolmente sottostimato rispetto a quello reale, a causa di una carente distinzione delle tipologie e di una possibile diversa disaggregazione delle medesime nei calcoli. Parimenti, entrambi i valori non sono coerenti con quelli indicati per il calcolo del traffico veicolare, nella risposta data al Ministero dell'Ambiente, nella parte "Atmosfera-3", relativa al lotto 2.</p> <p>Per il Lotto 3 il fabbisogno per rilevato (suddiviso in 2 parti che non trovano una corrispondenza cartografica) risulta di 759.212 di cui 539.497 provenienti da cava, necessari al netto dei possibili riutilizzi, per una distanza media di 10 Km.</p> <p><u>Provincia di Livorno:</u> Non ottemperata</p>	

**17** Ciascuna delle due parti in cui il proponente ha suddiviso la prescrizione ai fini della risposta viene annotata singolarmente

<p>-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 (quali: 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</p>	<p><u>LOTTO 2</u> Il "Bilancio terre" del PE chiarirà le quote di riutilizzo dei materiali da scavo che comunque il progetto tenderà a massimizzare. Tra gli elaborati del PE è previsto un apposita appendice del Capitolato Speciale d'Appalto relativa alle "Linee guida per la stabilizzazione a calce e cemento delle terre". Verranno prioritariamente considerate le possibilità di riutilizzare i sottoprodotti di rifiuti speciali non pericolosi provenienti da lavorazioni industriali (inerti di riciclaggio di costruzione e demolizione, loppe granulate dolci, scorie di acciaierie ...) sia per la realizzazione della sovrastruttura stradale, sia per la</p>	<p>Nella documentazione esaminata non sono presenti le parti relative: - all'approvvigionamento di materiali da cava, con prioritaria considerazione del riutilizzo per la realizzazione della sovrastruttura stradale, di miscele di materiali quali sottoprodotti o rifiuti speciali non pericolosi provenienti dalle lavorazioni industriali (quali: inerti di riciclaggio di costruzione e demolizione, loppa granulata dolce, scorie di acciaieria); - al piano di campionamento del materiale, al momento della sua formazione, ai fini della verifica della contaminazione e del rispetto dei limiti normativi; - alle tempistiche di formazione dei materiali e del loro riutilizzo. Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006 il progetto definitivo deve</p>	<p>CFR risposta prescrizione CIPE n°19</p>	<p><u>Comune di Massa Marittima:</u> Non si valuta la possibilità di riutilizzo di sottoprodotti o rifiuti speciali non pericolosi provenienti dalle lavorazioni industriali per la realizzazione della sovrastruttura stradale, né si fa una valutazione dei costi comparativa con i materiali di cava, comprensiva degli aspetti di ripristino ambientale. Non viene fornito un piano di approvvigionamento dei materiali di cava che tenga conto della potenzialità residua oggettiva degli impianti presenti sul territorio. In merito al riutilizzo del materiale derivante dall'attività di scavo, non è presente il piano di gestione e campionamento del materiale scavato, al momento della sua formazione, al fine della verifica della contaminazione e del rispetto dei limiti normativi, né sono fornite indicazioni sulle tempistiche di formazione e sul riutilizzo del materiale stesso. Non ottemperata Non risulta adeguatamente chiarito ne' il piano di utilizzazione dei materiali di</p>	<p>Fatte salve le necessarie procedure previste dalla normativa, deve essere privilegiato l'utilizzo di sottoprodotti o il recupero di rifiuti speciali non pericolosi provenienti dalle lavorazioni industriali per la realizzazione della sovrastruttura stradale. Per i materiali di cava eventualmente necessari, deve essere fornito un piano di approvvigionamento dei materiali che tenga conto della potenzialità residua oggettiva degli impianti presenti sul territorio. In merito al riutilizzo del materiale derivante dall'attività di scavo, si richiede al proponente di presentare il piano di gestione e campionamento del materiale scavato, al momento della sua formazione, al fine della verifica della contaminazione e del rispetto dei limiti normativi, e di fornire indicazioni sulle tempistiche di formazione e sul riutilizzo del materiale stesso.</p>
--	--	--	--	--	---



## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>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 SS1 Aurelia tra Maroccone e Chioma.</p>	<p>realizzazione dei rilevati. In questa fase è stato comunque valutata l'ipotesi di approvvigionamento di materiali da cava, verificando la capacità attuale delle cave presenti nelle aree limitrofe al progetto, sulla base di quanto previsto nel PRAER (DCR200/95), redatto dalla Regione Toscana, ai sensi della legge regionale 3 novembre 1998, n°78 "Testo unico in materia di cave, torbiere, miniere, recupero di aree escavate e riutilizzo di residui recuperabili", modificata dalla LR 4/2004 e dalla LR 1/2005 - Norme per il governo del territorio.</p> <p>Sulla base di tale Piano Regionale, aggiornato e approvato definitivamente con Delibera C.R. n°27 del 27 febbraio 2007, le varie province hanno redatto i propri PRAERP specifici per i territori di loro competenza. In particolare sono stati verificati i contenuti del piano provinciale di Grosseto, approvato nel febbraio 2009, e confrontati i siti e le disponibilità residue lì riportati con quelli individuati nello SIA 2005/2006.</p> <p><i>STP 002 RELAZIONE TECNICA GENERALE CAP 100 / CAP 101 Corografie ubicazione cantieri, cave e viabilità CAP 201 / CAP 204 Planimetrie ubicazione cantieri e viabilità di cantiere</i></p> <p><b>LOTTO 3</b> Il "Bilancio terre" del PE chiarirà le quote di riutilizzo dei materiali da scavo che comunque il progetto tenderà a massimizzare. Tra gli elaborati del PE è previsto un apposita appendice del Capitolato</p>	<p>essere integrato con un bilancio delle terre dal quale risulti chiaramente che è stato tenuto conto di quanto indicato nella parte della prescrizione n.17 di cui si tratta.</p>		<p>risulta, ne' la valutazione sul reperimento dei materiali per la formazione dei rilevati.</p> <p><u>Provincia di Livorno:</u> Non ottemperata</p>	

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p>Speciale d'Appalto relativa alle "Linee guida per la stabilizzazione a calce e cemento delle terre".</p> <p>Verranno prioritariamente considerate le possibilità di riutilizzare i sottoprodotti di rifiuti speciali non pericolosi provenienti da lavorazioni industriali (inerti di riciclaggio di costruzione e demolizione, loppe granulate dolci, sorie di acciaierie ...) sia per la realizzazione della sovrastruttura stradale, sia per la realizzazione dei rilevati.</p> <p>In questa fase è stato comunque valutata l'ipotesi di approvvigionamento di materiali da cava, verificando la capacità attuale delle cave presenti nelle aree limitrofe al progetto, sulla base di quanto previsto nel PRAER (DCR200/95), redatto dalla Regione Toscana, ai sensi della legge regionale 3 novembre 1998, n°78 "Testo unico in materia di cave, torbiere, miniere, recupero di aree escavate e riutilizzo di residui recuperabili", modificata dalla LR 4/2004 e dalla LR 1/2005 - Norme per il governo del territorio.</p> <p>Sulla base di tale Piano Regionale, aggiornato e approvato definitivamente con Delibera C.R. n°27 del 27 febbraio 2007, le varie province hanno redatto i propri PRAERP specifici per i territori di loro competenza. In particolare sono stati verificati i contenuti del piano provinciale di Grosseto, approvato nel febbraio 2009, e confrontati i siti e le disponibilità residue lì riportati con quelli individuati nello SIA 2005/2006.</p> <p><i>STP002 Relazione generale</i></p>				

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>In merito al riutilizzo dei materiali provenienti dagli scavi, chiaramente indicare il regime di gestione previsto per i materiali stessi, con riferimento al Dlgs. 22/97 e smi, alla L. 443/2001 e smi e al D.M. 471/99; 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 D.M. 471/99 o attestazione del produttore/utilizzatore 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.</p>	<p>Con riferimento al Dlgs. 22/97 e smi, alla L. 443/2001 e smi e al D.M. 471/99 è prevista la caratterizzazione in sito del materiale di scavo, ai fini della verifica della contaminazione e del rispetto dei limiti del D.Lgs. 152/2006 - che ha sostituito il D.M. 471/99. Le aree di lavoro del cantiere verranno dimensionate al fine di poter accogliere il materiale che progressivamente viene scavato. Il preciso cronoprogramma verrà trasmesso all'ARPAT almeno 15 gg prima dell'inizio degli scavi.</p> <p><u>LOTTO 2 - LOTTO 3</u> <i>STP002 Relazione generale</i></p>	<p>Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006 il progetto definitivo deve essere integrato con quanto indicato nella parte della prescrizione n.17 di cui si tratta.</p>	<p>CFR risposta prescrizione CIPE n°19</p>	<p>Il proponente non indica chiaramente il regime di gestione previsto per i materiali provenienti dagli scavi. Non è stato trasmesso, come richiesto dalla prescrizione, un piano di gestione e di campionamento del materiale al momento della sua formazione. Il proponente, infatti, avrebbe dovuto dettagliare in un apposito Piano di Gestione le differenti tipologie dei materiali prodotti/utilizzati in maniera univoca, specificandone la natura di rifiuto o sottoprodotto ai sensi degli artt. 183, 184 bis, 184 ter, 185 e 186 del Dlgs. 152/2006 e smi.</p> <p>Si evidenzia che il bilancio del materiale da smaltire in discarica risulta corretto mentre il bilancio del fabbisogno di materiale per la costruzione di rilevati risulta non corretto e notevolmente sottostimato rispetto a quello reale, a causa di una carente distinzione delle tipologie e di una possibile diversa disaggregazione delle medesime nei calcoli. Parimenti, entrambi i valori non sono coerenti con quelli indicati per il calcolo del traffico veicolare, nella risposta data al Ministero dell'Ambiente, nella parte "Atmosfera-3", relativa al lotto 2.</p> <p>Il proponente, inoltre, non indica le tempistiche di formazione dei materiali e di loro riutilizzo né specifica le modalità di documentazione dei flussi dei materiali. Non viene esplicitato l'impegno a fornire un cronoprogramma delle operazioni da trasmettere all'ARPAT almeno 15 giorni prima dell'inizio dei lavori che produrranno le terre di scavo.</p> <p><u>Provincia di Grosseto:</u> Il Progetto deve individuare le aree per lo stoccaggio dei materiali eventualmente risultanti in eccesso (in caso di disavanzo positivo tra sterri e riporti) e/o le cave di prestito per il reperimento dei materiali (terre per rilevati) eventualmente mancanti. Dalla progettazione vanno escluse le cave e zone di reperimento materiali ornamentali storici in quanto non pertinenti ai lavori stradali. Infine occorre rivedere la viabilità esterna di collegamento cave – impianti - cantiere –</p>	<p>Il proponente deve indicare in modo chiaro il regime di gestione previsto per i materiali provenienti dagli scavi. Deve essere attuato un piano di gestione e di campionamento del materiale al momento della sua formazione. Il proponente deve indicare le tempistiche di formazione dei materiali e di loro riutilizzo e specificare le modalità di documentazione dei flussi dei materiali. Si chiede al proponente di fornire un cronoprogramma delle operazioni da trasmettere all'ARPAT almeno 15 giorni prima dell'inizio dei lavori che produrranno le terre di scavo. Il proponente deve individuare le aree per lo stoccaggio dei materiali eventualmente risultanti in eccesso (in caso di disavanzo positivo tra sterri e riporti) e/o le cave di prestito per il reperimento dei materiali (terre per rilevati) eventualmente mancanti. La viabilità esterna di collegamento cave – impianti - cantiere – discarica deve essere progettata in modo da escludere gli attraversamenti dei sistemi insediativi (Centri Abitati, frazioni, nuclei rurali, ecc.).</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
				<p>discarica in modo da escludere gli attraversamenti dei sistemi insediativi (Centri Abitati, frazioni, nuclei rurali, ecc.).</p> <p><u>Provincia di Livorno:</u> Non ottemperata</p>	
<p><b>18</b> per quanto riguarda il bilancio delle terre di scavo, tener conto delle variazioni apportate al progetto originario e di tutte le opere connesse;</p>	<p>Il bilancio delle terre di scavo è stato rivisto sulla base del nuovo progetto dell'asse stradale e di quella viabilità connessa che verrà realizzata per questa tratta. A seguito delle variazioni apportate al progetto originario, il bilancio terre è stato aggiornato con le relative quantità di materiali da scavo e rilevato. Si prevede pertanto una richiesta di materiali da cava di circa 400.000 mc, con 240.000mc da conferire a discarica. Per questo lotto la percentuale di riutilizzo delle terre movimentate è circa dell'80%.</p> <p><u>LOTTO 2 - LOTTO 3</u> <i>STP002 Relazione generale</i></p>	<p>Da quanto riportato dal proponente si evince che sarebbe stato redatto un bilancio delle terre di scavo, che però non risulta allegato alla presente documentazione. Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006 il progetto definitivo deve essere integrato con quanto indicato nella prescrizione.</p>	<p>Il Proponente ha presentato BILANCIO TERRE DA SCAVO</p>	<p>Il Proponente ha riportato un sintetico bilancio delle terre per ciascun lotto (2 e 3). Si osserva che il bilancio eseguito risulta sommario, mancano le unità di misura per i quantitativi di terre in gioco (si suppone metri cubi), non si capisce quali siano i singoli contributi che portano alla stima globale dei fabbisogni per il rilevato e dei ricavi dagli sbancamenti, mancano riferimenti territoriali. Non risulta inoltre evidente se tale bilancio comprende, come richiesto, la viabilità accessoria. Non sono descritte le modalità di approvvigionamento degli inerti, né per il corpo autostradale, né per la viabilità secondaria. In particolare per il Lotto 2 il fabbisogno per il rilevato (suddiviso in 3 parti che non trovano una corrispondenza cartografica) risulta di 1.043.104 mc. Relativamente all'approvvigionamento presso cave, necessario al netto dei possibili riutilizzi, viene indicato esclusivamente il quantitativo complessivo (324.018) e la distanza media (18 Km). Si evidenzia che il bilancio del materiale da smaltire in discarica risulta corretto mentre il bilancio del fabbisogno di materiale per la costruzione di rilevati risulta non corretto e notevolmente sottostimato rispetto a quello reale, a causa di una carente distinzione delle tipologie e di una possibile diversa disaggregazione delle medesime nei calcoli. Parimenti, entrambi i valori non sono coerenti con quelli indicati per il calcolo del traffico veicolare, nella risposta data al Ministero dell'Ambiente, nella parte "Atmosfera-3", relativa al lotto 2. Per il Lotto 3 il fabbisogno per rilevato (suddiviso in 2 parti che non trovano una corrispondenza cartografica) risulta di 759.212 di cui 539.497 provenienti da cava, necessari al netto dei possibili riutilizzi, per una distanza media di 10 Km.</p> <p><u>Provincia di Grosseto:</u></p>	<p>Il bilancio delle terre di scavo deve essere redatto in relazione al progetto dell'opera principale e di tutte le opere connesse. Il proponente deve descrivere le modalità di approvvigionamento degli inerti, sia per il corpo autostradale, sia per la viabilità secondaria e si richiede di predisporre un piano di utilizzazione dei materiali di risulta provenienti dalle attività connesse alla realizzazione dell'opera stessa.</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
				<p>Occorre integrare il progetto con un piano di utilizzazione dei materiali di risulta provenienti dalle attività connesse alla realizzazione dell'opera stessa e dei materiali prelevabili dalle attività estrattive in esercizio.</p>	
<p><b>19</b> 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;</p>	<p>Nel lotto in esame non sono previste aree di deposito, qualora se ne ravvisasse la necessità, nel PE, verrà eseguito uno specifico progetto di recupero morfologico ed ambientale, che terrà conto anche della tipologia dei materiali utilizzati e dei loro flussi</p> <p><u>LOTTO 2</u> <i>STP 002 RELAZIONE TECNICA GENERALE CAP 100 / CAP 101 Corografie ubicazione cantieri, cave e viabilità</i></p> <p><u>LOTTO 3</u> <i>STP002 Relazione generale CAP 100 Corografia ubicazione cantieri, cave e viabilità CAP 201 / CAP 204 Planimetrie ubicazione cantieri e viabilità di cantiere</i></p>	<p>Non è possibile affermare che la prescrizione è ottemperata. Non sono state fornite specifiche indicazioni sul progetto di recupero morfologico ed ambientale delle aree di deposito per gli aspetti relativi alla tutela dei valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3.</p>	<p>All'occorrenza, sarà verificata la coerenza di un eventuale progetto di recupero delle aree di deposito con l'implementazione paesaggistica del PIT 2009, con riferimento alle schede del paesaggio per gli ambiti 22 -23 - 24 – 34 per il lotto 2, e 24 - 34 - 35, per il lotto 3.</p>	<p>Non è stata aggiunta alcuna informazione rispetto a quanto richiesto dalla prescrizione.</p> <p>Le controdeduzioni del proponente rimandano ai contenuti delle relazioni paesaggistiche allegare al progetto approvato nel 2008, prima dell'adozione dell'Implementazione paesaggistica del PIT (giugno 2009).</p> <p><u>Provincia di Livorno:</u> Ottemperata</p>	<p>Il recupero morfologico ed ambientale delle aree di deposito, da prevedersi nell'ambito di progetto, deve conformarsi agli aspetti relativi alla tutela dei valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3.</p>
<p><b>20</b> 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;</p>	<p><u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u> Si prevede lo stoccaggio del terreno vegetale proveniente dallo scotico nel cantiere utilizzato per la realizzazione della tratta. Le dimensioni e la localizzazione dei cumuli saranno tali da consentire il loro riutilizzo per le opere a verde, come verrà previsto nel Capitolato d'Appalto</p>	<p>Ottemperata. In fase di progettazione esecutiva deve essere concordata con ARPAT l'altezza massima dei cumuli.</p>		<p><u>Provincia di Livorno:</u>Ottemperata Si precisa che dovranno essere rispettate "le fasce di rispetto" si sensi del R.D. 523/04</p>	<p>Ottemperata. Dovranno essere rispettate "le fasce di rispetto" si sensi del R.D. 523/04. In fase di costruzione deve essere concordata con ARPAT l'altezza massima dei cumuli.</p>
<p><b>21</b> valutare i tratti in cui o per prossimità dei ricettori al tracciato autostradale o per sensibilità del ricettore stesso sorge la necessità di inserire barriere per ridurre il</p>	<p>Verrà valutata l'opportunità di inserire barriere antipolvere nelle zone più sensibili. Saranno presi comunque tutti gli accorgimenti per ridurre al minimo il sollevamento delle</p>	<p>La valutazione richiesta non è stata eseguita, ma rimandata al PE. Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006 devono essere prodotti elaborati da cui risultino gli esiti della</p>	<p>La valutazione è rimandata al PE.</p>	<p>Il proponente dichiara che l'opportunità di inserire barriere antipolvere nelle zone più sensibili sarà valutata nel progetto esecutivo.</p> <p><u>Provincia di Livorno:</u> Ottemperata</p>	<p>Nei tratti in prossimità dei ricettori al tracciato autostradale con particolare riferimento ai ricettori sensibili è necessario prevedere barriere per prevenire la propagazione di polveri. Occorre tener conto, sia in relazione al</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
sollevamento di polveri;	<p>polveri, come sarà previsto nel Capitolato d'Appalto.</p> <p><u>LOTTO 2</u>  <i>CAP 100 / CAP 101 Corografie ubicazione cantieri, cave e viabilità</i>  <i>CAP 201 / CAP 204 Planimetrie ubicazione cantieri e viabilità di cantiere</i>  <i>CB01 - Campo Base</i>  <i>CAP 300 Planimetria layout di cantiere</i>  <i>CO01 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i>  <i>CAP 310 Planimetria layout di cantiere</i>  <i>CO02 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i>  <i>CAP 320 Planimetria layout di cantiere</i>  <i>CO03 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i>  <i>CAP 330 Planimetria layout di cantiere</i></p> <p><u>LOTTO 3</u>            STP002 Relazione generale  <i>CAP 100 Corografia ubicazione cantieri, cave e viabilità</i>  <i>CB01 - Campo Base</i>  <i>CAP 300 Planimetria layout di cantiere</i>  <i>CO01 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i>  <i>CAP 310 Planimetria layout di cantiere</i>  <i>CO02 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i>  <i>CAP 320 Planimetria layout di cantiere</i>  <i>CO03 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i></p>	<p>valutazione richiesta nella prescrizione. Tali elaborati devono tener conto, sia in relazione al posizionamento che alla tipologia delle opere previste, dei valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3.</p>			<p>posizionamento che alla tipologia delle opere previste, dei valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3.</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p><b>22</b> 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), di progetto e delle opere viarie connesse previste, prevedendo opportune misure di mitigazione e/o compensazione;</p>	<p><u>LOTTO 2</u> Le emissioni indotte da poli industriali sono situate a distanza tale da poter essere considerate come sorgenti distribuite, che sono state considerate nelle concentrazioni di fondo.</p> <p><u>LOTTO 3</u> Nella tratta in esame non vi sono sorgenti di emissioni di inquinanti che si sovrappongano a quelle date dal progetto e non si è reso pertanto necessario effettuare un'analisi modellistica ad hoc.</p>	<p>Nello studio sul clima acustico non è stato considerato esplicitamente il contributo fuori fascia di sorgenti diverse da sorgenti stradali interferenti o della linea ferroviaria presente. Si ricorda che fuori dalle Fasce di Pertinenza il rumore dell'infrastruttura in oggetto contribuisce al clima acustico complessivo dell'area (e quindi vanno considerate anche sorgenti diverse dalle infrastrutture di trasporto).</p>	<p>Ai sensi della LN 447/95, e dei successivi decreti attuativi, in particolare l'art. 6 comma 1 del DPR 142/04 al di fuori delle fasce di pertinenza il rumore stradale concorre con tutte le altre sorgenti alla formazione del clima acustico locale, pertanto i livelli di immissione acustica dell'autostrada devono confrontarsi con i limiti della classificazione acustica considerando anche la potenziale presenza di altre fonti di rumore.</p> <p>Nel caso di infrastrutture stradali importanti caratterizzate da elevati livelli di traffico, come nel caso dell'autostrada A12 in studio, i livelli di immissione oltre i 250 m (ampiezza della fascia di pertinenza) sono generalmente superiori ai livelli limite delle classi I, II, e III soprattutto per il periodo notturno (tali limiti sono rispettivamente 40, 45 e 50 dBA).</p> <p>Questi esuberi però si riferiscono a livelli assoluti decisamente contenuti, in media compresi tra 45 e 50 dBA, pertanto è possibile affermare che a tali distanze il clima acustico locale è poco rumoroso e del tutto compatibile con la residenza e che l'impatto delle emissioni acustiche derivanti dal traffico autostradale non è significativo in termini di impatto sulla salute.</p> <p>Coerentemente con quanto prevede la normativa in riferimento ai Piani di contenimento e abbattimento del rumore stradale, applicabile anche al caso dei lotti 2 e 3 dell'A12 dato che l'intervento è un semplice ammodernamento dell'attuale SS1 Variante Aurelia, la mitigazione acustica è stata in primo luogo indirizzata verso le situazioni di maggiore disagio, ovvero i ricettori presenti in Fascia A (primi 100 m dall'infrastruttura) che presentano superamenti del limite di pertinenza (60 dBA). Ciò in coerenza con quanto prevede l'art. 5 comma 3 del DPR 142/04.</p> <p>Tale comma prevede anche che all'esterno della fascia più vicina all'infrastruttura, le attività di risanamento dovranno essere armonizzate con i piani di risanamento comunale.</p>	<p>Provincia di Livorno: Ottemperata.</p>	<p>Si ricorda che al di fuori delle fasce autostradali, devono essere rispettati i limiti del PCCA e che deve essere tenuto conto del rumore autostradale.</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
			<p>Risolti, ove possibile da un punto di vista tecnico e ambientale, i superamenti di Fascia A si è proceduto ad ottimizzare il dimensionamento delle barriere acustiche in modo da massimizzare il conseguimento dei limiti di Fascia B e delle Classi acustiche di appartenenza per i ricettori fuori fascia. A tale proposito deve essere considerato che la mitigazione degli edifici al di fuori delle fasce di pertinenza risulta di fatto impraticabile a causa della perdita di efficacia dell'abbattimento acustico fornito dalle barriere al crescere della distanza tra la sorgente e il ricettore. La mitigazione fornita dalle barriere decrescono con la distanza dalla barriera a causa della diffrazione dal bordo superiore, ma anche per quella laterale, in quanto nessuna barriera può avere lunghezza infinita. In generale a partire da circa 200m dalla sede stradale il miglioramento prodotto da un barriera acustica di altezza pari a 5m è inferiore a 2 dBA. Questi valori sono al di sotto della normale percezione dell'udito e la presenza o meno della barriera non modifica in modo sensibile il clima acustico al ricettore.</p>		
<p><b>23</b> utilizzare mezzi d'opera omologati per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico;</p>	<p><u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u> Come previsto dalla normativa (direttiva 2004/26/C) e come verrà specificato nel Capitolato Speciale, verranno utilizzati mezzi d'opera omologati per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico.</p>	<p>Prescrizione relativa alla fase esecutiva</p>			<p>Da ottemperare in fase di costruzione delle opere</p>
<p><b>24</b> 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 di quella artificiale di Tarquinia;</p>	<p><u>LOTTO 2</u> Le gallerie presenti in questo lotto sono: - km 27+878, Galleria Naturale S.Carlo (L=750m) a doppio fornice, - km 52+500, Galleria Artificiale "Caccia Grande" (L=144m) - km 53+622, Galleria Artificiale "Val Querceta" (L=69m) - km 54+152, Galleria Naturale "Poggio Fornello" (L=537m), a carreggiate separate; - km 55+074, Galleria Naturale "Poggio Bastione" (L=583m) a</p>	<p>Il dettaglio degli interventi è stato rimandato alla fase di PE. Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006 si ribadisce che nell'attuale fase devono essere definiti sistemi di areazione atti a ridurre gli impatti sulla popolazione nelle aree di sbocco delle gallerie, prevedendo idonei interventi di mitigazione, in prossimità della galleria naturale di S. Vincenzo.</p>	<p>Sulla base della normativa vigente, in particolare il D.Lgs.n°264 del 5.X. 2006, "Attuazione della direttiva 2004/54/CE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea" (GU n° 235 del 9-10-2006 - S.O. n° 195) per le gallerie di lunghezza inferiore a 1000 m e con un volume di traffico inferiore a 2000 veicoli per corsia non è necessario installare un impianto di ventilazione meccanica. La galleria di san Vincenzo presenta questi requisiti, pertanto non si è ritenuto opportuno introdurre ulteriori sistemi di</p>	<p><u>Provincia di Livorno:</u> Ottemperata</p>	<p>Ottemperata</p>



## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p>carreggiate separate. Tutte queste opere in sotterraneo sono già esistenti e non vengono ampliate, ma ovviamente revisionate e adeguate in termini di sicurezza, impiantistici... Saranno quindi dotate di opportuni sistemi di mitigazione, anche per quanto riguarda l'areazione, nonché la riduzione delle emissioni agli imbocchi.</p> <p><b>LOTTO 3</b> In questo lotto non sono presenti gallerie. <i>STP002 Relazione generale</i> <i>CAP 100 Corografia ubicazione cantieri, cave e viabilità</i> <i>CB01 - Campo Base</i> <i>CAP 300 Planimetria layout di cantiere</i> <i>CO01 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i> <i>CAP 310 Planimetria layout di cantiere</i> <i>CO02 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i> <i>CAP 320 Planimetria layout di cantiere</i> <i>CO03 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle terre</i></p>		areazione.		
<p><b>25</b> approfondire lo studio con la stima degli impatti in fase di cantiere, in particolare 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;</p>	<p><b>LOTTO 2 - LOTTO 3</b> Per questa tratta, le aree di cantiere sono state previste in zone con limitata presenza antropica. La stabilizzazione delle strade di cantiere per evitare il sollevamento di polveri verrà comunque prevista nel Capitolato speciale.</p>	Ottemperata		<u>Provincia di Livorno</u> : non ottemperata	Il layout di cantiere e la sua organizzazione devono tenere conto della necessità di minimizzare la produzione di polveri e i macchinari utilizzati devono rispondere alle migliori tecniche disponibili in termini di emissioni in atmosfera.

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
26	Ciascuna delle parti in cui il proponente ha suddiviso la prescrizione ai fini della risposta viene annotata singolarmente				
<p>approfondire lo studio delle emissioni in atmosfera integrando il set di parametri analizzati con i dati relativi alle polveri PM10 e deve di conseguenza essere aggiornato 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.</p>	<p><u>LOTTO 2</u> All'interno dello studio delle emissioni in atmosfera sono considerati i seguenti scenari di simulazione: - attuale, - con progetto - senza progetto 2016/2026. La simulazione della dispersione del PM10 è stata effettuata sull'intera area del tracciato. I risultati sono stati rappresentati sotto forma di mappe di isoconcentrazione. La stazione di San Vincenzo è considerata nel presente lotto.</p> <p><u>LOTTO 3</u> All'interno dello studio delle emissioni in atmosfera sono considerati i seguenti scenari di simulazione: - attuale, - con progetto - senza progetto 2016/2026. La simulazione della dispersione del PM10 è stata effettuata sull'intera area del tracciato. I risultati sono stati rappresentati sotto forma di mappe di isoconcentrazione. La stazione di Grosseto è considerata nel presente lotto.</p>	Ottemperata			Ottemperata
<p>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</p>	<p><u>LOTTO 2</u> E' stato effettuato un censimento dei punti d'acqua sul territorio, comprendente pozzi e strumentazione piezometrica dedicata, finalizzato alla determinazione delle modalità di deflusso delle acque sotterranee. Sono state definite e descritte differenti unità idrogeologiche, distinte sulla base della trasmissività, produttività e vulnerabilità. L'andamento della falda a profondità di interesse con le opere di progetto è stato</p>	<p>Dalla documentazione non risulta che siano state individuate le aree a maggiore criticità, per le quali erano previsti studi idrogeologici di maggior dettaglio, volti a determinare gli impatti negativi e le idonee misure di mitigazione. Si evidenzia, inoltre, che non sono state effettuate considerazioni sulla vulnerabilità della falda, della quale non si è tenuto conto nell'elaborazione del progetto definitivo. A questo proposito si sottolinea che la falda costiera presenta un elevato grado di vulnerabilità intrinseca ed è interessata da numerosi</p>	<p>Sia per il Lotto 2, che per il Lotto 3, è stata effettuata un'analisi ambientale, finalizzata alla definizione della vulnerabilità nei confronti dell'inquinamento da drenaggio stradale sulle acque. I tratti che sono risultati ad elevata vulnerabilità hanno un sistema di drenaggio chiuso, ossia con l'inserimento di presidi idraulici prima del recapito nel ricettore finale.</p>	<p>Alle luce delle integrazioni fornite rimangono da descrivere ed eventualmente risolvere con misure di mitigazione idonee, eventuali interferenze con la falda delle opere previste, sia in fase di cantiere che di esercizio. In particolare per le falde caratterizzate da elevati valori di cloruri (Lotto 2 - S. Pietro in Palazzi e Cecina), sfruttate dagli acquedotti comunali, avrebbe dovuto essere studiato l'impatto causato da eventuali spargimenti di sale in funzione antigelo. I sistemi di drenaggio chiuso, ai quali accenna il proponente, risultano collocati sulla base della vulnerabilità del corpo idrico ricettore, senza alcun accenno ad eventuali criticità a</p>	<p>Si chiede di prevedere idonee misure di mitigazione, per risolvere eventuali interferenze con la falda delle opere previste, sia in fase di cantiere che di esercizio. In particolare per le falde caratterizzate da elevati valori di cloruri (Lotto 2 - S. Pietro in Palazzi e Cecina), sfruttate dagli acquedotti comunali, deve essere valutato l'impatto causato da eventuali spargimenti di sale in funzione antigelo. Si ritiene che sia necessario individuare una griglia dei punti di vulnerabilità relativi a suolo e sottosuolo, interessanti la falda, ai fini di prevedere opportuni presidi idraulici laddove necessari.</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>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.</p>	<p>riportato in cartografia idrogeologica e ricostruito nel profilo idrogeologico longitudinale.  <i>GEO001 Relazione geologica e idrogeologica</i>  <i>GEO026-GEO041 Planimetrie e profili idrogeologici</i></p> <p><b>LOTTO 3</b>                      E' stato effettuato un censimento dei punti d'acqua (censimento bibliografico dei punti d'acqua esistenti in una fascia di circa 2 km a cavallo del tracciato autostradale in progetto e censimento sul campo in una fascia di circa 1 km a cavallo del tracciato di progetto). Il censimento ha riguardato pozzi, sorgenti e strumentazione piezometrica dedicata ed è stato finalizzato allo studio delle modalità di deflusso delle acque sotterranee. Sulla rete di piezometri installati lungo il tracciato è stata inoltre svolta una campagna di misurazione dei parametri chimico-fisici con sonda multi-parametro che acquisiva temperatura (°C), conducibilità elettrica specifica (uS/cm a 25°C) e pH. Gli elaborati idrogeologici sono stati realizzati a partire da quelli geologici, considerando contemporaneamente i dati di permeabilità disponibili, il censimento dei punti d'acqua, le misurazioni eseguite nei pozzi e tutte le informazioni bibliografiche. Sono state definite e descritte differenti unità idrogeologiche, distinte sulniere, recupero di aree escavate e riutilizzo di residui recuperabili", modificata dalla LR 4/2004 e dalla LR 1/2005 - Norme per il governo del</p>	<p>pozzi. In particolare sono presenti i pozzi dell'acquedotto, alcuni dei quali si trovano a distanza inferiore ai 200 m dal tracciato autostradale.                      Per il lotto 2 si evidenzia che per le falde caratterizzate da elevati valori di cloruri (S. Pietro in Palazzi e Cecina), che sono sfruttate dagli acquedotti comunali, non è stato valutato l'impatto dell'effetto di eventuali spargimenti di sale in funzione antigelo, né previsto un monitoraggio.                      Tutta la parte della prescrizione relativa alle gallerie non è pertinente ai lotti in esame.                      Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006 devono essere individuate le aree a maggiore criticità, per le quali erano prescritti studi idrogeologici di maggior dettaglio, volti a determinare gli impatti negativi e le idonee misure di mitigazione. Devono essere effettuate considerazioni sulla vulnerabilità della falda, della quale si deve tener conto nel progetto definitivo.                      Per le falde caratterizzate da elevati valori di cloruri (Lotto 2 - S. Pietro in Palazzi e Cecina), sfruttate dagli acquedotti comunali, deve essere studiato l'impatto causato da eventuali spargimenti di sale in funzione antigelo.</p>		<p>carico della falda; si ritiene pertanto che non sia stata individuata una griglia dei punti di vulnerabilità relativi a suolo e sottosuolo, interessanti la falda, ai fini di prevedere opportuni presidi idraulici laddove necessari.                      Si ricorda inoltre che per le aree di rispetto dei pozzi ad uso idropotabile vale quanto previsto dall'art.94 c.4 lettera d) del D.Lgs. 152/06 e succ. mod..</p>	<p>Si ricorda inoltre che per le aree di rispetto dei pozzi ad uso idropotabile vale quanto previsto dall'art.94 c.4 lettera d) del D.Lgs. 152/06 e succ. mod..</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	territorio. Sulla base di tale Piano Regionale, aggiornato e approvato definitivamente con Delibera C.R. N° <i>GEO025 Relazione Idrogeologica generale GEO026-GEO036 Planimetrie e profili idrogeologici</i>				
27	Ciascuna delle parti in cui il proponente ha suddiviso la prescrizione ai fini della risposta viene annotata singolarmente				
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 delle acque di piattaforma (tempo di ritorno, ecc.);	<p><u>LOTTO 2</u>                      E' stata consultata l'Autorità di Bacino Toscana Costa, a cui appartengono i corsi d'acqua nell'area di interesse. Gli interventi in esame interessano corsi d'acqua di competenza del Consorzio Colline Livornesi e Consorzio Alta Maremma.  <i>IDR 001 - Relazione idrologico idraulica</i>  <i>IDR 002/009 - Corografie idrografiche</i></p> <p><u>LOTTO 3</u>                      Sono state consultate le Autorità idrauliche competenti in materia, in particolare l'Autorità di Bacino regionale Toscana Costa, e l'Autorità di Bacino del fiume Ombrone. Gli interventi in esame interessano corsi d'acqua di competenza del Consorzio Alta maremma e Consorzio di Bonifica Grossetana.  <i>IDR 001 Relazione idrologico idraulica</i>  <i>IDR 002 Corografia idrografica 1/2</i>  <i>IDR 003 Corografia idrografica 2/2</i></p>	Ottemperata		<p><u>Provincia di Livorno:</u> non ottemperata.                      Non è stato concordato con l'Autorità idraulica nessun parametro di riferimento per la progettazione definitiva delle opere di collettamento/smaltimento delle acque di piattaforma (tempo di ritorno, ecc.). Non sono specificati i corsi d'acqua dove scaricheranno i vari collettori.</p> <p><u>Comune di Cecina:</u> non ottemperata.</p>	Il proponente deve concordare con l'Autorità idraulica i parametri di riferimento da adottare per le opere di collettamento/smaltimento delle acque di piattaforma (tempo di ritorno, ecc.), specificando i corsi d'acqua dove scaricheranno i vari collettori.
- effettuare la progettazione e la realizzazione di canali di scolo, vasche di raccolta delle acque e sistemi di depurazione da	Il sistema di drenaggio prevede misure volte alla tutela dei corpi idrici che hanno la funzione di recapito, sia in fase di	Non sono previsti dispositivi, quali vasche di sicurezza, per il contenimento di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti.	L'ambiente idrico, per l'intera estensione del tratto, è protetto da interventi strutturali e non strutturali. Gli interventi strutturali sono inseriti nei tratti	Per quanto riguarda la protezione di acquiferi vulnerabili, il proponente non ha descritto e localizzato con sufficiente chiarezza i possibili impatti sui pozzi idropotabili individuati nel	Per quanto riguarda la protezione di acquiferi vulnerabili, il proponente deve individuare e localizzare i possibili effetti sui pozzi idropotabili presenti, con particolare

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>impiegare sia in fase di costruzione che in fase di esercizio, al fine di garantire la protezione degli acquiferi da possibili sversamenti di inquinanti;</p>	<p>costruzione che in fase di esercizio. Come si evince dalle planimetrie idrauliche nei punti più sensibili del tratto in esame, è presente un sistema di drenaggio chiuso in cui le acque meteoriche di dilavamento sono convogliate nei presidi idraulici, manufatti sedimentatori disoleatori, prima del recapito nei punti sensibili del reticolo idrografico. Mentre nella fase di costruzioni sono dotati di sistemi di presidio idraulico idoneo i campi ed i cantieri, come riportato nelle corrispondenti planimetrie.</p> <p><b>LOTTO 2</b>  <i>IDR100 - Relazione idrologico idraulica del sistema di drenaggio autostradale</i>  <i>IDR101/121- Planimetrie idrauliche</i>  <i>IDR130/137 - Particolari costruttivi</i>  <i>IDR200 - Relazione Idraulica CAP301, CAP311, CAP321, CAP331 - Planimetria reti idrauliche ed elettriche</i></p> <p><b>LOTTO 3</b>  <i>IDR100 - Relazione idrologico idraulica del sistema di drenaggio autostradale</i>  <i>IDR101/114- Planimetrie idrauliche</i>  <i>IDR120/126 - Particolari costruttivi</i>  <i>IDR200 - Relazione idraulica CAP 301 - Planimetria reti idrauliche ed elettriche</i>  <i>CAP 311 - Planimetria reti idrauliche ed elettriche</i>  <i>CAP 321 - Planimetria reti idrauliche ed elettriche</i>  <i>CAP 331 - Planimetria reti idrauliche ed elettriche</i></p>	<p>Non risulta specificata l'ubicazione dei sistemi di raccolta e di trattamento delle acque di dilavamento della sede stradale in relazione ai recettori sensibili quali i pozzi, le sorgenti, i corpi idrici sotterranei.</p> <p>Per quanto riguarda i corpi idrici superficiali, relativamente al Padule di Bolgheri si rimanda, inoltre, alle note alla prescrizione n. 51.</p> <p>Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006 devono essere progettati dispositivi, quali vasche di sicurezza, per il contenimento di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti.</p> <p>Deve essere specificata l'ubicazione dei sistemi di raccolta e di trattamento delle acque di dilavamento della sede stradale in relazione ai recettori sensibili quali i pozzi, le sorgenti, i corpi idrici sotterranei.</p>	<p>autostradali più sensibili e consistono nell'inserimento di sistemi di drenaggio chiuso. Gli interventi non strutturali consistono in protocolli d'intesa per la risoluzione delle emergenze con ditte specializzate. Tali protocolli consentono la risoluzione di tali emergenze. Tale affermazione è sostenuta dalle statistiche degli incidenti sulla rete autostradale di Autostrade per l'Italia. Ad esempio, nel quadriennio 2000-2004, si è verificato un solo caso d'incidente con sversamento di merci pericolose che ha causato danni ambientali, su 45 incidenti che hanno coinvolto mezzi. Tra l'altro tale incidente è avvenuto in un punto molto singolare, curva a gomito, di un'autostrada costruita molti anni fa con parametri di sicurezza stradali molto diversi. La relazione IDR100, riporta i tratti in cui il sistema di drenaggio è un sistema chiuso con l'indicazione dell'elemento da tutelare. Ad esempio per il lotto 3 si fa esplicito riferimento ai pozzi Grancia.</p>	<p>censimento, con particolare attenzione a quelli ubicati nel raggio di 200 metri dalle opere e da possibili scarichi di sistemi di drenaggio, causati dalla produzione di reflui contaminati, sia in fase di esercizio che di cantiere.</p> <p>Si osserva, inoltre, che la relazione IDR100 non riporta affatto i tratti in cui il sistema di drenaggio è un sistema chiuso con l'indicazione dell'elemento da tutelare.</p>	<p>attenzione a quelli ubicati nel raggio di 200 metri dalle opere e da possibili scarichi di sistemi di drenaggio, causati dalla produzione di reflui contaminati, sia in fase di esercizio che di cantiere, adottando le necessarie misure di mitigazione.</p> <p>Devono essere progettati dispositivi, quali vasche di sicurezza, per il contenimento di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti.</p>
<p>- predisporre un piano, per entrambi i tronchi, delle misure di riduzione del rischio di</p>	<p><b>LOTTO 2</b>  Il piano per le misure di riduzione del rischio</p>	<p>Non risulta specificata l'ubicazione dei sistemi di raccolta e di trattamento delle acque di dilavamento della sede</p>	<p>L'ambiente idrico, per l'intera estensione del tratto, è protetto da interventi strutturali e non strutturali. Gli interventi</p>	<p>Considerato l'elevato grado di vulnerabilità dell'acquifero della pianura costiera fra il Fiume Fine e S.Vincenzo, che costituisce la</p>	<p>A protezione dell'acquifero della pianura costiera fra il Fiume Fine e S.Vincenzo si richiede che vengano adottati i sistemi di</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>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, corsi d'acqua ecc. già individuati nel SIA</p>	<p>d'inquinamento prevede gli interventi strutturali, quali i presidi idraulici ed interventi non strutturali, quali l'istituzione e l'attuazione di procedure codificate per la gestione delle emergenze. Al fine di mitigare il rischio di inquinamento delle acque superficiali è stata effettuata un'analisi dei vincoli relativi alla qualità delle acque e la progettazione del sistema di drenaggio autostradale è stata svolta ponendo particolare attenzione alla tutele delle aree sensibili (pozzi, sorgenti, corpi idrici sotterranei...). L'ubicazione dei pozzi, le sorgenti, le falde e degli altri punti sensibili già individuati nello SIA viene riportata negli appositi elaborati di progetto. <i>IDR 001 - Relazione idrologico idraulica</i> <i>IDR 002/009 - Corografie idrografiche</i> <i>IDR 010/012 - Planimetrie localizzazione interventi</i> <i>IDR 020 Sezioni tipologiche di intervento</i> <i>IDR 021 Schede identificative interferenze idrografiche</i></p> <p><b>LOTTO 3</b> Il piano per le misure di riduzione del rischio d'inquinamento prevede gli interventi strutturali, quali i presidi idraulici ed interventi non strutturali, quali l'istituzione e l'attuazione di procedure codificate per la gestione delle emergenze. Al fine di mitigare il rischio di inquinamento delle acque superficiali è stata effettuata un'analisi dei vincoli relativi alla qualità delle acque e la progettazione del sistema di drenaggio autostradale è stata</p>	<p>stradale in relazione ai recettori sensibili quali i pozzi, le sorgenti, i corpi idrici sotterranei con falda freatica. Non sono previsti dispositivi, quali vasche di sicurezza, per il contenimento di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti. Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006 deve essere specificata l'ubicazione dei sistemi di raccolta e di trattamento delle acque di dilavamento della sede stradale in relazione ai recettori sensibili quali i pozzi, le sorgenti, i corpi idrici sotterranei con falda freatica. Devono essere previsti dispositivi, quali vasche di sicurezza, per il contenimento di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti</p>	<p>strutturali sono inseriti nei tratti autostradali più sensibili e consistono nell'inserimento di sistemi di drenaggio chiuso. Gli interventi non strutturali consistono in protocolli d'intesa per la risoluzione delle emergenze con ditte specializzate. Tali protocolli consentono la risoluzione di tali emergenze. Tale affermazione è sostenuta dalle statistiche degli incidenti sulla rete autostradale di Autostrade per l'Italia. Ad esempio, nel quadriennio 2000-2004, si è verificato un solo caso d'incidente con sversamento di merci pericolose che ha causato danni ambientali, su 45 incidenti che hanno coinvolto mezzi. Tra l'altro tale incidente è avvenuto in un punto molto singolare, curva a gomito, di un'autostrada costruita molti anni fa con parametri di sicurezza stradali molto diversi.</p>	<p>fonte di approvvigionamento idrico potabile di tutti i Comuni di tale piana, si ritiene che la sua protezione nei confronti di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti debba essere perseguita con l'adozione di sistemi di raccolta delle acque provenienti dalla piattaforma, associati a depurazione con sedimentatore e disoleatore a coalescenza di dimensioni adeguate anche a contenere eventuali sversamenti accidentali di materiali inquinanti.</p>	<p>raccolta delle acque provenienti dalla piattaforma, associati a depurazione con sedimentatore e disoleatore a coalescenza di dimensioni adeguate anche a contenere eventuali sversamenti accidentali di materiali inquinanti. Si chiede che vengano presi in esame sistemi di sicurezza per sversamenti quali vasche di tempo secco.</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p>svolta ponendo particolare attenzione alla tutele delle aree sensibili (pozzi, sorgenti, corpi idrici sotterranei...).</p> <p>L'ubicazione dei pozzi, le sorgenti, le falde e degli altri punti sensibili già individuati nello SIA viene riportata negli appositi elaborati di progetto.</p> <p><i>IDR 001 - Relazione idrologico idraulica</i></p> <p><i>IDR 002/003 - Corografie idrografiche</i></p> <p><i>IDR 004/008 - Planimetrie localizzazione interventi</i></p> <p><i>IDR 010 Sezioni tipologiche di intervento</i></p> <p><i>IDR 009 Schede identificative interferenze idrografiche principali</i></p> <p><i>IDR 015 Schede identificative interferenze idrografiche secondari</i></p>				
<p>- 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, Cornia, oltre che alle zone limitrofe alle aree umide nel tratto Lago di Burano - Laguna di Orbetello.</p>	<p><u>LOTTO 2</u></p> <p>Nel tratto in esame, sono state valutate le zone da proteggere, dal punto di vista della qualità delle acque superficiali e sotterranee, in corrispondenza delle quali i tratti autostradali che recapitano nei corsi d'acqua individuati saranno dotati di sistema di drenaggio chiuso inserendo appositi trattamenti qualitativi sulle acque dipiattaforma, prima del recapito nel ricettore finale:</p> <p>Fiume Cecina - Da PK 1+525 a PK 3+280</p> <p>Fosso di Bolgheri - Da PK 14+650 a PK 19+120</p> <p>Fossa Calda - Da PK 22+730 a PK 23+840</p> <p>Fiume Cornia - Da PK 10+450 a PK 11+600</p> <p>Diversivo Pecora - Da PK 2+150 a PK 4+300</p> <p>I presidi idraulici sono costituiti da fossi filtro o sedimentatori/disoleatori, come indicato negli elaborati di</p>	<p>Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006, per il tratto da PK 1+525 a PK 3+280, riferito al recettore finale Fiume Cecina, per le acque provenienti dalla piattaforma autostradale deve essere presentato un progetto che preveda l'adozione generalizzata di un sistema di depurazione con sedimentatore e disoleatore, opportunamente dimensionato anche per la raccolta di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti.</p> <p>Inoltre, per il Lotto 2, il progetto deve prevedere che l'adozione di presidi idraulici per la depurazione delle acque provenienti dalla piattaforma autostradale sia estesa alla zona vulnerabile ai nitrati, individuata dalla Regione Toscana nei comuni di S. Vincenzo e Campiglia Marittima, con DGRT n. 520 del 2007.</p>	<p>Il presidio idraulico proposto per il tratto di recapito nel fiume Cecina è il sistema dei biofiltri, che assolve contemporaneamente la funzione di rete di raccolta, di sistema di trattamento e di sistema di smaltimento di tutte le acque di piattaforma. Con il termine biofiltro si intende un canale inerbito con particolari specie erbacee che realizza sia la sedimentazione (per le basse pendenze del fondo), sia l'invaso, sia il trattenimento delle acque di dilavamento. Tali canali sono realizzati con l'adeguamento dei fossi ordinari. Particolare importanza assume la copertura vegetale, la quale ha il compito di rallentare il flusso ed intrappolare gli inquinanti. prima del recapito al reticolo superficiale è previsto l'inserimento di un manufatto di controllo con griglia ferma rifiuti e lama disoleatrice, che garantisce un'ulteriore tutela del ricettore idrico. Si tratta pertanto di un sistema chiuso di raccolta delle acque di piattaforma che tratta tutta la portata, di maggior salvaguardia rispetto a quello di raccolta delle acque di prima pioggia qui citato dalla Regione. Tale sistema</p>	<p>La proposta del proponente non risponde a quanto richiesto.</p> <p>In merito alla richiesta di includere la zona vulnerabile ai nitrati, presente nei comuni di San Vincenzo e Campiglia Marittima, nei tratti serviti da presidi idraulici per il trattamento delle acque meteoriche di prima pioggia, si fa presente che i composti azotati risultano tra i contaminanti presenti nelle acque meteoriche di dilavamento di strade e piazzali. Inoltre, data l'elevata permeabilità del suolo le misure di mitigazione sono necessarie anche nella fase di esercizio.</p> <p><u>Comune di Cecina:</u> non ottemperata.</p> <p>Il previsto sistema dei biofiltri, a fronte della richiesta di un "sistema di depurazione con sedimentatore e disoleatore opportunamente dimensionato anche per la raccolta di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti", non appare sufficiente a tutelare il corso d'acqua del fiume Cecina e delle numerose falde acquifere ubicate nei pressi del tratto autostradale.</p>	<p>Per le acque provenienti dalla piattaforma autostradale, deve essere realizzato un sistema di depurazione con sedimentatore e disoleatore, opportunamente dimensionato anche per la raccolta di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti, con particolare riferimento ai corpi idrici presenti lungo il tracciato.</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p>progetto.  <i>IDR100 - Relazione idrologico idraulica del sistema di drenaggio autostradale</i>  <i>IDR101/121- Planimetrie idrauliche</i>  <i>IDR130/137 - Particolari costruttivi</i></p> <p><b>LOTTO 3</b>                      Nel tratto in esame, sono state valutate le zone da proteggere, dal punto di vista della qualità delle acque superficiali e sotterranee, in corrispondenza delle quali i tratti autostradali che recapitano nei corsi d'acqua individuati saranno dotati di appositi trattamenti qualitativi sulle acque di piattaforma, prima dello scarico nel ricettore finale:                      - da PK 3+437 a PK 7+940 - Fiume Bruna                      - da PK 7+940 a PK 8+070 - Torrente Fossa                      - da PK 24+440 a PK 28+440 - Fiume Ombrone e Pozzi Grancia                      I presidi idraulici sono costituiti da fossi filtro o sedimentatori/disoleatori, come indicato negli elaborati di progetto.  <i>IDR100 - Relazione idrologico idraulica del sistema di drenaggio autostradale</i>  <i>IDR101/114- Planimetrie idrauliche</i>  <i>IDR120/126 - Particolari costruttivi</i></p>		<p>garantisce anche il contenimento degli sversamenti accidentali, per i quali inoltre esistono gli interventi non strutturali (protocolli d'intesa con gli Enti competenti che gestiscono le emergenze anche ambientali).                      Il tratto autostradale che attraversa i comuni di San Vincenzo e Campiglia marittima non è stato valutato come ad alta vulnerabilità per quanto riguarda il recapito del sistema di drenaggio. Inoltre i nitrati non rientrano nelle categorie di potenziali inquinanti delle strade/autostrade.</p>		
<p>- 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 <i>in toto</i> dall'area suddetta di tutte le acque derivanti dalla sede stradale, non solo le acque di prima pioggia;</p>	<p><b>LOTTO 2</b>                      Prescrizione che non riguarda la tratta in esame.   <b>LOTTO 3</b>                      L'area menzionata rientra tra quelle considerate sensibili, per proteggere la quale è stato progettato un sistema di drenaggio che prevede il</p>	<p>Ottemperata</p>			<p>Ottemperata</p>



**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p>convogliamento dell'acqua di piattaforma ai presidi idraulici, denominato "sistema chiuso", in quanto permette di ottenere una separazione delle acque meteoriche ricadenti sulla piattaforma stradale da quelle esterne e garantisce la salvaguardia nei confronti dell'inquinamento corrente ed accidentale. E' previsto pertanto l'allontanamento in toto dall'area suddetta di tutte le acque derivanti dalla sede stradale, non solo le acque di prima pioggia.</p> <p><i>IDR100 - Relazione idrologico idraulica del sistema di drenaggio autostradale</i>  <i>IDR101/114- Planimetrie idrauliche</i>  <i>IDR120/126 - Particolari costruttivi</i></p>				
<p>contenere i risultati puntuali dell'analisi idrologica.</p>	<p>E' stato effettuato uno studio idrologico approfondito del tratto in esame, le analisi e le relative conclusioni sono riportate nella Relazione Idrologica Idraulica IDR001</p> <p><i>IDR001- Relazione Idrologico Idraulica</i>  <i>IDR 002/009 - Corografie idrografiche</i></p> <p><u>LOTTO 2 - LOTTO 3</u>  <i>IDR001- Relazione Idrologico Idraulica</i>  <i>IDR 002/003 - Corografie idrografiche</i></p>	<p>Ottemperata</p>		<p><u>Provincia di Livorno:</u> non ottemperata. Si precisa che nello Studio non sono stati valutati tutti i corsi d'acqua (10 corsi d'acqua su 53 non sono stati analizzati).</p>	<p>Occorre estendere lo studio idrologico a tutti i corsi d'acqua interessati.</p>
<p><b>28</b> Adottare soluzioni che evitino il posizionamento in alveo di piloni;</p>	<p><u>LOTTO 2</u> Nella fase progettuale tutti i viadotti interessati dall'ampliamento della piattaforma autostradale sono stati studiati progettando un ampliamento delle pile in ombra a quelle esistenti.</p> <p><i>IDR021- schede identificative interferenze idrografiche</i>  <i>IDR013 - Torrente Acquerta</i></p>	<p>Ottemperata</p>		<p><u>Provincia di Livorno:</u> non ottemperata. Si ribadisce (quello già espresso con A.D. n. 157 del 18.10.11. nel quale si affermava: nel caso di Cecina e Cornia, nonostante la deviazione dell'alveo (di cui si restringe la sezione aumentando il rischio idraulico) i nuovi piloni rimangono in alveo. Non vengono prese in considerazione soluzioni alternative. Nel caso del fosso Valnera la proposta di deviazione dell'alveo è da rivedere.</p>	<p>Occorre valutare la possibilità di eliminare i nuovi piloni dall'alveo dei fiumi Cecina e Cornia e rivedere la proposta di deviazione dell'alveo del fosso Valnera.</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p><i>sistemazioni idrauliche IDR 014 - Fiume Cecina</i>  <i>sistemazioni idrauliche IDR 015 - Fiume Cornia</i>  <i>sistemazioni idrauliche IDR 016 - Fosso della Valnera</i>  <i>sistemazioni idrauliche</i></p> <p><b>LOTTO 3</b>                      Nella fase progettuale tutti i viadotti interessati dall'ampliamento della piattaforma autostradale sono stati studiati progettando un ampliamento delle pile in ombra a quelle esistenti.</p>				
<p><b>29</b>                      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;</p>	<p><b>LOTTO 2 – LOTTO 3</b>                      Per tutti i corsi d'acqua in cui il deflusso della piena di progetto avviene all'interno delle aree golenali senza dar luogo a significativi fenomeni di esondazione, si è utilizzato un modello in moto permanente; invece, nei casi in cui il tratto di corso d'acqua da modellare è caratterizzato da sensibili fenomeni di laminazione, è stato necessario effettuare simulazioni in moto vario, in modo da tenere conto, nel calcolo della portata che realmente transita nella sezione di interesse, anche delle variazioni dei volumi idrici che si sono avute lungo il tratto. In ogni caso è stato verificato che le opere in progetto non determinano aggravio della situazione esistente.</p>	<p>Ottemperata</p>		<p><b>Provincia di Livorno:</b> non ottemperata. Si ribadisce quanto già espresso con A.D. n. 157 del 18.10.11. nel quale si affermava: dalla progettazione definitiva si evince che non vi sono soluzioni di mitigazione rispetto alla situazione esistente, che vi è un .aggravio del rischio (restringimenti di sezione d'alveo come conseguenza di deviazioni proposte per evitare il posizionamenti di piloni in alveo) e che in generale non sono presenti interventi di mitigazione per le opere in progetto. Manca l'analisi idraulica per 10 corsi d'acqua su 53.</p>	<p>Occorre estendere l'analisi idraulica a tutti i corsi d'acqua interessati e prendere in esame misure di mitigazione idraulica in relazione ai previsti restringimenti di sezione d'alveo, deviazioni e posizionamento di piloni in alveo.</p>
<p><b>30</b>                      dettagliare e localizzare le opere per la raccolta ed il trattamento delle acque di prima pioggia;</p>	<p><b>LOTTO 2</b>                      La tipologia di sistema di drenaggio, chiusa o aperta, è scelta in relazione alla valutazione della vulnerabilità, ovvero della suscettibilità dei corpi idrici sotterranei e superficiali a subire un decadimento qualitativo, in seguito al verificarsi di un evento di contaminazione, del territorio circostante. Nel tratto</p>	<p>Nelle planimetrie idrauliche del corpo autostradale non risulta prevista l'installazione di presidi idraulici del tipo sedimentatori disoleatori per le acque di drenaggio del piazzale di esazione di S.Vincenzo (Lotto 2). La posizione delle aree di servizio non è indicata negli elaborati. Si rimanda alle note alle prescrizioni 27 e 51 punto primo.</p>	<p>Il presidio idraulico tipo sedimentatori /disoleatori per il piazzale di esazione di S.Vincenzo sarà inserito in progetto.</p>	<p>Il Proponente rimanda alla fase esecutiva l'aggiornamento delle planimetrie idrauliche del corpo autostradale con i presidi idraulici del tipo sedimentatori disoleatori per le acque di drenaggio del piazzale di esazione di S. Vincenzo (Lotto 2). Riguardo alla posizione, negli elaborati delle aree di servizio il proponente non fornisce indicazioni.</p>	<p>Il proponente deve realizzare opere per la raccolta ed il trattamento delle acque di prima pioggia, delle aree di servizio e del piazzale di esazione di San Vincenzo.</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p>in esame sono presenti delle aree di pregio dal punto di vista ambientale, in particolare le aree attraversate dai fiumi Cecina e Cornia, nonché dal Fosso di Bolgheri, dalla Fossa Calda e dal Diversivo Pecora. Di conseguenza i tratti autostradali che recapitano in tali corsi d'acqua sono dotati di sistema di drenaggio chiuso, ossia è inserito un presidio idraulico, manufatto sedimentatore disoleatore, che effettua un trattamento quali-quantitativo delle acque di piattaforma, prima dell'immissione nel corso d'acqua. Sono stati protetti anche gli affluenti dei corsi d'acqua sopra menzionati, per cui trovandosi in lunghe zone in rilevato, sono stati utilizzati, come presidi idraulici, fossi filtro opportunamente dimensionati. Inoltre il sistema chiuso, presidi idraulici del tipo sedimentatori disoleatori, è previsto anche per le acque di drenaggio del piazzale di esazione e delle aree di servizio presenti all'interno del progetto. Per il resto del tracciato non si attraversano zone a media o alta vulnerabilità, per cui il sistema è di tipo aperto.</p> <p><i>IDR002/009 - Corografia generale</i>  <i>IDR100 - Relazione idraulica del sistema di drenaggio autostradale</i>  <i>IDR130 - Particolari costruttivi Tav.1</i>  <i>IDR133 - Particolari costruttivi Tav.2</i>  <i>IDR134 - Particolari costruttivi Tav.3</i>  <i>IDR135 - Particolari costruttivi Tav.4</i>  <i>IDR142 - Particolari costruttivi Tav.3</i>  <i>IDR143 - Particolari costruttivi</i></p>				

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p><i>Tav.4</i> <i>IDR144 - Particolari costruttivi</i> <i>Tav.5</i></p> <p><b>LOTTO 3</b> ...IDEM... <i>IDR001- Relazione Idrologico Idraulica</i> <i>IDR 002/003 - Corografie idrografiche</i> <i>IDR004/008 Planimetria localizzazione interventi</i> <i>IDR120/126 - Particolari costruttivi</i></p>				
<p><b>31</b> 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 sia indicato, per ogni cantiere, il tipo di approvvigionamento previsto e, nel caso di utilizzo di autobotti, siano indicati i percorsi utilizzati e il numero dei viaggi necessari;</p>	<p><b>LOTTO 2</b> Per i piazzali di cantiere sono previste superfici impermeabili (in conglomerato bituminoso). Per le aree di caratterizzazione sono previste anche apposite guaine impermeabili inserite sotto lo strato di materiale stabilizzato. Entrambe le tipologie consentiranno la raccolta delle acque di piazzale da inviare al depuratore. Le aree di stoccaggio, dove viene invece accumulato temporaneamente il materiale già caratterizzato in attesa di essere utilizzato a rilevato, non sono impermeabilizzate. Per quanto riguarda l'approvvigionamento idrico, qualora non fosse possibile l'approvvigionamento dall'acquedotto, si farà ricorso a pozzo, previa autorizzazione. <i>CB01 - Campo Base</i> <i>CAP 300 Planimetria layout di cantiere</i> <i>CO01 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i> <i>CAP 310 Planimetria layout di cantiere</i> <i>CO02 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i> <i>CAP 320 Planimetria layout di cantiere</i></p>	<p>Si rimanda alle note al terzo punto della prescrizione 14.</p>	<p>Cfr prescrizione 14 punto c</p>	<p>Si rimanda alla alle osservazioni riportate per la prescrizione 14.</p>	<p>Al fine di limitare l'impatto sull'ambiente idrico in fase di cantiere, occorre adottare la tipologia della pavimentazione dei piazzali di cantiere che limiti il rilascio di sostanze inquinanti. Per quanto riguarda l'approvvigionamento di acqua industriale si richiama il precedente punto 14. Nel caso di utilizzo di autobotti, il numero di transiti deve essere compatibile con la viabilità locale.</p> <p>Si ricordano le seguenti attenzioni e disposizioni in materia di tutela delle risorse idriche da riportare nel capitolato d'appalto. Per le acque superficiali un impatto sulla risorsa idrica superficiale è rappresentato da lavori all'interno degli alvei fluviali, o per deviazioni degli stessi o per operazioni che comunque conducono ad apporto di solidi sospesi ai corsi d'acqua. Si raccomanda di evitare tali interferenze e, ove impossibile, di individuare misure operative e/o dispositivi di mitigazione al fine di evitare l'immissione di quantità critiche di solidi sospesi nei corsi d'acqua, al fine di non comprometterne gli obiettivi di qualità. Occorre inoltre evitare l'immissione di altre sostanze inquinanti di varia origine, con particolare riferimento a quelle delle tabelle 1A e 1B dell'allegato 1 alla parte III del Dlgs 152/2006, che si possono accompagnare alle operazioni di cantiere.</p> <p>Si richiamano inoltre le seguenti disposizioni di carattere normativo. Relativamente al monitoraggio ambientale</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p><i>CO03 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i>  <i>CAP 330 Planimetria layout di cantiere</i></p> <p><b>LOTTO 3</b>                      ..IDEM..  <i>CB01 - Campo Base</i>  <i>CAP 300 Planimetria layout di cantiere</i>  <i>CO01 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i>  <i>CAP 310 Planimetria layout di cantiere</i>  <i>CO02 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i>  <i>CAP 320 Planimetria layout di cantiere</i>  <i>CO03 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i></p>				<p>delle acque superficiali si fa presente che le metodologie e gli indicatori dovranno essere in linea con quelli previste dall'art.1 della parte III del D.lgs 152/06 come modificato dal D.M. 260 del 8 novembre 2010.</p> <p>Si ritiene indispensabile che siano attuate, oltre ad un monitoraggio ante, in corso e post operam della qualità delle acque sotterranee, tutte le misure di mitigazione descritte all'interno del SIA in considerazione dei numerosi campi pozzi ad uso idropotabile e di interesse pubblico ubicati nelle vicinanze del tracciato, e delle relative aree di rispetto che allo stato attuale consistono nell'area circolare avente per centro la captazione ed un raggio pari a 200 metri; dovranno essere rispettate le disposizioni di cui all'art. 94 del D.lgs 152/2006.</p> <p>Infine, si riscontra sempre una previsione di consumi di acqua rilevanti per la realizzazione dell'opera. L'apertura di nuovi pozzi, come misura di mitigazione, non sembra certo la più idonea, anche in considerazione della scarsità di risorsa disponibile, specialmente durante la stagione estiva. Dovrà pertanto essere disposto un piano di approvvigionamento, d'intesa con Autorità di Bacino, provincia ed ATO.</p>
<p><b>32</b>                      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;</p>	<p><b>LOTTO 2</b>                      Per l'intera la durata dei lavori dovranno essere adottate a cura, carico e sotto la diretta e completa responsabilità dell'Appaltatore tutte le precauzioni e messi in atto gli interventi necessari ad assicurare la tutela dall'inquinamento da parte dei reflui originati, direttamente e indirettamente, dalle attività di cantiere delle acque superficiali e sotterranee, nel rispetto delle vigenti normative comunitarie, nazionali e regionali, nonché delle disposizioni che potranno essere impartite dalle Autorità competenti in materia di tutela ambientale. Rimangono inoltre a carico dell'Appaltatore tutti gli adempimenti ed oneri previsti</p>	<p>Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006 per il dimensionamento di progetto dell'impianto di trattamento dei reflui civili del Campo Base, devono essere considerati l'apporto della cucina e del refettorio specificando se i pasti vengano o meno preparati in loco ed in quale misura. Occorre inoltre che il progetto comprenda inserire l'impianto degrassatore.</p> <p>In relazione al dimensionamento dell'impianto di depurazione scarichi civili occorre che il progetto chiarisca l'incongruenza tra quanto affermato nella Relazione Idraulica - IDR200.pdf (ossia che non si prevede l'installazione di altri impianti di trattamento dei reflui civili, oltre a quello di cui sopra da 60 AE) e quanto indicato nella planimetria reti idrauliche e elettriche -CAP301.pdf</p>	<p>Il dettaglio dell'allestimento del campo verrà effettuato in fase di cantierizzazione. Le eventuali incongruenze nel progetto saranno eliminate. Le informazioni non presenti sulle acque del lavaggio saranno inserite. Le acque meteoriche del campo non sono trattate. Sarà corretta la Relazione Generale.</p>	<p>Il proponente risponde che il dettaglio dell'allestimento del campo base verrà effettuato in fase di cantierizzazione e che le eventuali incongruenze nel progetto saranno eliminate. Aggiunge che le informazioni non presenti sulle acque del lavaggio saranno inserite.</p> <p>Conclude affermando che le acque meteoriche del campo non sono trattate e che, di conseguenza, sarà corretta la Relazione Generale, che affermava il contrario.</p>	<p>Le acque reflue di cantiere devono essere trattate prima dello scarico, per renderle compatibili con il recettore finale.</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p>dalle Leggi vigenti in materia di autorizzazione degli scarichi industriali e di trasporto e smaltimento dei rifiuti. Nei prezzi di appalto l'Impresa deve quindi considerare i costi provenienti dalla costruzione, manutenzione e gestione di tutti gli interventi di tutela delle acque, compresi gli impianti di trattamento in oggetto e di tutti i loro accessori. Ove l'inosservanza delle prescrizioni sopra riportate fosse causa di fenomeni di inquinamento idrico, accidentale o continuato, la relativa responsabilità civile e penale sarà a totale carico dell'Appaltatore.</p> <p>In particolare le acque reflue dei cantieri andranno sottoposte a processi di chiarificazione e depurazione che consentano la loro restituzione in conformità alla Tabella 3 del D.Lgs 152/99 "Disposizioni sulla tutela delle acque" (recepito dagli Allegati al D.Lgs 152/2006, Parte III, All. 5, Tab. 3 "Valori limiti di emissione in acque superficiali e in fognatura").</p> <p><i>CN - CANTIERIZZAZIONE E FASI COSTRUTTIVE</i>  <i>AREE DI CANTIERE CAVE DEPOSITI</i>  <i>IDR 200 Relazione idraulica</i>  <i>CB01 - Campo Base</i>  <i>CAP 300 Planimetria layout di cantiere</i>  <i>CAP 301 Planimetria reti idrauliche ed elettriche</i>  <i>CO01 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i>  <i>CAP 310 Planimetria layout di cantiere</i>  <i>CAP 311 Planimetria reti idrauliche ed elettriche</i>  <i>CO02 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i></p>	<p>(nella quale risultano presenti altri quattro impianti di trattamento in ciascuna delle restanti quattro zone del cantiere).</p> <p>Considerato che dalla planimetria reti idrauliche e elettriche risulta che i reflui in uscita dalla vasca di lavaggio canale betoniere sono conferiti all'impianto di trattamento delle acque meteoriche, occorre che nel progetto sia inserita l'indicazione delle quantità e la descrizione delle modalità di trattamento di tali reflui nella Relazione Idraulica.</p> <p>Considerato che nella Relazione Generale della Parte Generale (es. Lotto 2, pagina 152 STP002.pdf) si dichiara che <i>"Il Campo Base si compone altresì dell'impianto di depurazione degli scarichi civili, nonché dell'impianto di trattamento di prima pioggia"</i>, occorre inserire nella Relazione Idraulica (pag 9 IDR200.pdf) e nella planimetria CAP301.pdf l'impianto di trattamento delle acque di prima pioggia.</p>			

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p><i>CAP 320 Planimetria layout di cantiere</i>  <i>CAP 321 Planimetria reti idrauliche ed elettriche</i>  <i>CO03 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i>  <i>CAP 330 Planimetria layout di cantiere</i>  <i>CAP 331 Planimetria reti idrauliche ed elettriche</i></p>				
<p><b>34</b>  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;</p>	<p><u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u>  Le opere di progetto di questo tratto autostradale non risultano interferire con le azioni programmate progettate o in corso di realizzazione da parte degli Enti Locali e dell'Autorità di Bacino competente nella zona in oggetto (Autorità di Bacino regionale Toscana Costa).  <i>IDR001- Relazione Idrologico Idraulica</i></p>	<p>Ottemperata</p>		<p>La <u>Provincia di Grosseto</u> ha espresso specifiche considerazioni idrauliche.  Il <u>Bacino Toscana Costa</u> in data 15/03/2012 trasmette una nota inviata il 29/07/2011 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in merito all'opera in oggetto.</p>	<p>E' necessario dimensionare le opere idrauliche ed i manufatti ad esse collegati (secondo tempi di ritorno duecentennali come previsto dalla normativa in materia) anche in funzione della riduzione delle attuali condizioni di rischio idraulico dei territori contermini all'opera infrastrutturale stessa ed in particolare laddove è comprovato che l'attuale rilevato stradale costituisce uno sbarramento alle acque di scorrimento superficiale, quale causa o con-causa di frequenti esondazioni.  E' necessario adeguare tutte le sezioni dei manufatti "critici", sia quelli relativi alla piattaforma autostradale che della viabilità complementare e secondaria, al fine di garantire, a moto permanente, il deflusso della portata con tempo di ritorno duecentennale con un franco pari ad ½ dell'altezza d'acqua in sezione; dove tale rapporto risulti superiore ad 1 metro in presenza di attraversamenti, il suddetto valore può essere valutato quale franco di sicurezza accettabile.  Il fatto che in molti punti il rilevato svolga la funzione di sbarramento al deflusso dei corsi d'acqua e che un loro adeguamento possa causare un aumento di rischio a valle, non è motivazione sufficiente per non procedere in tale senso in quanto è possibile l'adozione di sistemi di regolazione (bocche tarate) delle portate effluenti dagli attraversamenti adeguati alla portata duecentennale, in modo da non spostare il rischio idraulico a valle ed al tempo stesso avere un rilevato autostradale idraulicamente modulabile e "trasparente".  In considerazione delle possibili incongruenze tra reticolo significativo dei</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
					<p>Piani di Assetto Idrogeologico e stato dei luoghi, si richiede la verifica della esatta rappresentazione dei corsi d'acqua e quindi dei relativi bacini idrografici afferenti a ciascuna interferenza, al fine di non inficiare le verifiche idrauliche.</p> <p>Nei casi di parallelismo di opere con il reticolo delle acque superficiali, si richiama l'assoluto rispetto dell'art. 96 lett. f) del R.D. 523/1904 significando che per fabbriche si intende qualsiasi manufatto permanente dotato di fondazione. Pertanto allargamenti di piattaforme stradali e posizionamenti di recinzioni ed altri manufatti dovranno tenere conto di tali distanze, prevedendo se del caso, lo spostamento ed adeguamento dei corsi d'acqua interessati.</p> <p>Relativamente all'intervento previsto sul Fiume Pecora (Lotto 2), si evidenzia che con D.G.P. n°43 del 22.02.2011 è stato approvato il progetto definitivo, redatto dal Consorzio di Bonifica Alta Maremma, denominato "01781 (ex 00349) - Fiume Pecora - Interventi strutturali - 01779 - Fiume Pecora - Casse di laminazione (L. 183/89 - Atto integrativo accordo di programma del 24/11/2003)" che prevede, tra gli altri interventi, la realizzazione di una cassa di espansione in derivazione sul fiume Pecora in loc. Scolaione nel Comune di Scarolino, il cui manufatto di sfioro ed alimentazione è ubicato immediatamente a valle del viadotto.</p> <p>Si invita pertanto a rivedere ed adeguare gli interventi previsti (riprofilatura alveo e rivestimento del tratto di alveo al di sotto del viadotto) in funzione della progettazione della cassa di espansione suddetta.</p> <p>Si richiama quanto previsto dagli artt. 141 e 142 della L.R. 66/2011.</p> <p>Per gli interventi di ampliamento e di adeguamento dell'infrastruttura deve essere garantito il non aumento del rischio in altre aree, la possibilità di attenuare o eliminare le cause che determinano le condizioni di rischio, le condizioni di sicurezza idraulica in relazione alla natura dell'intervento ed al contesto territoriale.</p>



## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
					Per le nuove infrastrutture devono essere garantiti il non aumento di rischio in altre aree, le condizioni di sicurezza idraulica per tempi di ritorno di 200 anni, la possibilità di attenuare o eliminare le cause che determinano le condizioni di rischio.
<b>35</b> assicurare la continuità del reticolo minore che verrà intercettato dalle opere in progetto;	<u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u> Sono state inserite tutte le opere necessarie a garantire la continuità idraulica per tutto il reticolo idrografico <i>IDR001- Relazione Idrologico Idraulica</i>	Ottemperata			Ottemperata
<b>36</b> verificare puntualmente la documentazione contenuta nei Piani di Assetto Idrogeologico adottati e/o approvati dalle Autorità di Bacino interessate, con particolare riferimento a:	<u>LOTTO 2</u> Sono state analizzate tutte le documentazioni contenute nel Piano di Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino regionale Toscana Costa <i>IDR001- Relazione Idrologico Idraulica</i>  <u>LOTTO 3</u> Sono state analizzate tutte le documentazioni contenenti indicazioni in merito alle prescrizioni di carattere idrogeologico dell'area in esame. In particolare per questa zona ci si è riferiti al Piano di Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino regionale Toscana Costa e dell'Autorità di bacino del fiume Ombrone. <i>IDR001- Relazione Idrologico Idraulica</i>	Ottemperata			Ottemperata
- portate di piena per tempo di ritorno 200 anni ivi indicate;	<u>LOTTO 2 - LOTTO 3</u> Tutte le simulazioni idrauliche sono state effettuate con portate con tempo di ritorno di 200 anni.				Ottemperata
- aree a diversa pericolosità idraulica in relazione al tracciato autostradale;	Sono state tenute in considerazione le aree perimetrate dal PAI				Ottemperata
- interventi di riduzione del rischio idraulico previsti dalle Autorità di Bacino e la loro compatibilità con le opere di	E' stata effettuata l'analisi di compatibilità tra le indicazioni contenute nel PAI ed il progetto. <i>IDR001- Relazione Idrologico</i>				Ottemperata

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
attraversamento di progetto;	<i>Idraulica</i>				
<p><b>38</b> 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;</p>	<p><u>LOTTO 2 - LOTTO 3</u> E' stato effettuato un rilievo topografico di dettaglio sulle aste idrauliche con il rilievo delle sezioni del corso d'acqua per un tratto significativo e il rilievo di eventuali opere sulla viabilità esistente a monte ed a valle dell'attraversamento autostradale. IDR 021-Schede identificative interferenze idrografiche</p>	Ottemperata		<p>Provincia di Livorno: non ottemperata. Manca analisi idraulica per 10 corsi su 53.</p>	E' necessario estendere l'analisi idraulica a tutti i corsi d'acqua interessati.
<p><b>40</b> 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 (Del G.R. n.84/95 così come integrata per gli aspetti idraulici dall'art. 80 della D.C.R.n.12/00) in merito alla pericolosità/fattibilità geologica e idraulica;</p>	<p><u>LOTTO 2 - LOTTO 3</u> L'approvazione del progetto preliminare comporta la variazione degli strumenti urbanistici. I contenuti tecnici previsti dalla normativa regionale con riferimento alla pericolosità/fattibilità geologica e idraulica sono stati recepiti.</p>	<p>Ottemperata Occorre precisare che la compatibilità della proposta progettuale, relativamente agli aspetti idraulici, potrà essere verificata solo in sede di variazione degli strumenti urbanistici.</p>			Si ricorda che ove si rendano necessarie le varianti urbanistiche occorre tenere conto dei relativi contenuti tecnici previsti dalla normativa regionale, in merito alla pericolosità/fattibilità geologica e idraulica.
41	Ciascuna delle parti in cui il proponente ha suddiviso la prescrizione ai fini della risposta viene annotata singolarmente				
<p>- 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</p>	<p><u>LOTTO 2</u> Sono state acquisite le indagini bibliografiche disponibili, e sono state realizzate campagne di indagine geognostica dedicate alla completa caratterizzazione geologica, geomorfologica, idrogeologica e geotecnica dei terreni interessati dalle opere di progetto. E' stato inoltre valutato l'impatto degli interventi in progetto su tutti i fenomeni di instabilità in atto e/o potenziali, valutando, altresì, tutti gli effetti, sulle infrastrutture esistenti, sia in fase provvisoria che in fase definitiva. <i>GEO001 Relazione geologica e</i></p>	<p>Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006 deve essere allegata la documentazione tecnica relativa alle indagini geognostiche del 2010, ossia: i rapporti relativi alle stratigrafie dei sondaggi, alle prove SPT in foro e alle prove di permeabilità, nonché gli esiti delle prove di laboratorio eseguite sui campioni di terreno per la caratterizzazione geotecnica. Inoltre devono essere allegate le prove eseguite sui terreni e le analisi chimiche finalizzate al riutilizzo delle terre di scavo. Le indagini geognostiche ed i rilievi idrogeologici eseguiti devono essere utilizzati per la valutazione della vulnerabilità della falda.</p>	<p>La documentazione tecnica relativa alla campagna indagini effettuata nel 2010 per il lotto 2 e per il lotto 3 (indagini in sito e prove di laboratorio) viene allegata su supporto digitale. La definizione dei parametri idrogeologici e la classificazione idrogeologica dei complessi acquiferi è stata descritta nella Relazione Idrogeologica che fa parte del progetto Definitivo consegnato. <i>Elaborati di riferimento: Campagna indagini 2010 – lotti 2 e 3 su supporto informatico.</i></p>	<p>Il proponente trasmette un allegato digitale contenente numerosi risultati di sondaggi geognostici, diverse prove di laboratorio geotecniche e chimiche e altre analisi di laboratorio eseguite su campioni sia di suolo che di acqua.</p>	Ottemperata

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlinto; Lotto 3: Scarlinto- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>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.</p>	<p><i>idrogeologica GEO002-GEO017 Planimetria e profilo geologico GEO018-GEO025 Planimetria geomorfologica GEO042-GEO049 Planim. ubicazione indagini APE 001 Relazione geotecnica generale APE 002 / APE 041 Planimetria e profilo geotecnico</i></p> <p><b>LOTTO 3</b> ..IDEM.. <i>GEO001 Relazione geologica e geomorfologica GEO025 Relazione idrogeologica generale GEO002-GEO012 Planimetria e profilo geologico GEO013-GEO018 Planimetria geomorfologica GEO019-GEO024 Planim. ubicazione indagini GEO026-GEO036 Planimetria e profilo idrogeologico APE 001 Relazione geotecnica generale APE 002 / APE 029 Planimetria e profilo geotecnico</i></p>				

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>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 ed approfondire 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 loc. I Magazzini. Tutti i suddetti aspetti devono considerare anche quanto previsto dai Piani di Assetto Idrogeologico (PAI) dei Bacini interessati;</p>	<p><u>LOTTO 2 - LOTTO 3</u> E' stata eseguita una caratterizzazione geotecnica finalizzata alla determinazione delle caratteristiche meccaniche e di compressibilità dei terreni di fondazione, sia in ambito statico che dinamico.</p>	<p>Ottemperata</p>			<p>Ottemperata</p>
<p><b>42</b> 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;</p>	<p><u>LOTTO 2</u> La cartografia idrogeologica allegata al progetto riporta l'ubicazione di tutti i punti d'acqua oggetto di monitoraggio piezometrico, compresi i sondaggi realizzati e strumentali. Le restanti indagini geognostiche, non pertinenti ai fini della ricostruzione idrogeologica, sono riportati negli allegati corrispondenti. <i>GEO001 Relazione geologica e idrogeologica</i> <i>GEO026-GEO041 Planimetrie e profilo idrogeol.</i> <i>Geo042-Geo049 Planimetria ubicazione indagini</i></p> <p><u>LOTTO 3</u> La cartografia idrogeologica allegata al progetto riporta l'ubicazione di tutti i punti d'acqua oggetto di monitoraggio piezometrico, compresi i sondaggi realizzati e</p>	<p>Ottemperata</p>			<p>Ottemperata</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p>strumentati. Le linee isopieze ottenute dall'interpolazione sono riportate sulla carta idrogeologica con equidistanza di 2 m. Esse sono state proiettate inoltre sul profilo idrogeologico e sono servite a tracciare il profilo della tavola d'acqua. I livelli piezometrici utilizzati sono riportati nella carta idrogeologica, in m s.l.m., mentre per quanto riguarda i livelli piezometrici misurati in tutti i piezometri (Norton e Casagrande), essi sono stati riportati in profilo come dati di soggiacen Le restanti indagini geognostiche, non pertinenti ai fini della ricostruzione idrogeologica, sono riportati negli allegati corrispondenti.  <i>GEO001 Relazione geologica e geomorfologica</i>  <i>GEO025 Relazione idrogeologica generale</i>  <i>GEO002-GEO012 Planimetria e profilo geologico</i>  <i>GEO013-GEO018 Planimetria geomorfologica</i>  <i>GEO019-GEO024 Planim. ubicazione indagini</i>  <i>GEO026-GEO036 Planimetria e profilo idrogeologico</i>  <i>GEO 026/ GEO 041 Planimetrie e profili idrogeologici</i>  <i>GEO019-GEO024 Planim. ubicazione indagini</i></p>				
<p><b>43</b>                      contenere opportuna cartografia geomorfologia, 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</p>	<p><u>LOTTO 2</u>                      E' stata prodotta una cartografia geomorfologica contenente le principali forme individuate lungo la fascia di progetto. Sono stati individuati, descritti e cartografati i dissesti in atto e potenziali. Sono stati acquisiti gli strumenti di pianificazione e tutela del territorio (cartografia IFFI e PAI), e sono state</p>	<p>Ottemperata</p>			<p>Ottemperata</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
Idrogeologico;	<p>perimetrare e cartografare le aree a pericolosità geomorfologica e pericolosità idraulica elevata.  <i>GEO042-GEO049 Planimetria geomorfologica</i></p> <p><u>LOTTO 3</u>                      E' stata prodotta una cartografia geomorfologica contenente le principali forme individuate lungo la fascia di progetto. Sono stati individuati, descritti e cartografati i movimenti di versante distinguendoli in tre principali categorie: attivi, quiescenti e non attivi (antichi). Sono stati acquisiti gli strumenti di pianificazione e tutela del territorio (cartografia IFFI e PAI) e sono state perimetrare e cartografate le aree a pericolosità geomorfologica e pericolosità idraulica elevata. La carta geomorfologica contiene inoltre informazioni relative a tematismi ricavabili da fonti bibliografiche quali i fenomeni di sinkhole, gli areali con problematiche di deflusso legate alla morfologia e all'andamento piano - altimetrico del territorio (bonifiche e zone a pericolosità idraulica PIME e PIE).  <i>GEO001 Relazione geologica e geomorfologica</i>  <i>GEO013-GEO018 Planimetria geomorfologica</i></p>				
<p><b>44</b>                      sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in Progetto, applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica, assumendo come riferimento:                      - l'"Atlante delle opere di sistemazione dei versanti" dell'APAT, 2002,                      - il "Quaderno delle opere tipo di</p>	<p><u>LOTTO 2</u>                      Le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in Progetto, verranno realizzate applicando le più recenti tecniche di ingegneria naturalistica, assumendo come riferimento, là dove necessario, l'Atlante delle opere di sistemazione dei versanti" dell'APAT, 2002, il "Quaderno</p>	<p>Non è possibile affermare che la prescrizione è ottemperata. Ai fini dell'ottemperanza, la documentazione relativa alle opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste dal Progetto deve essere integrata al fine di consentire la verifica del rispetto dei valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di</p>	<p>È stata verificata la coerenza tra il progetto delle opere a verde e l'implementazione paesaggistica del PIT 2009, attraverso lo studio delle schede del paesaggio per gli ambiti 22 -23 - 24 – 34 per il lotto 2, e 24 - 34 - 35, per il lotto 3, come riportato all'interno delle relative relazioni paesaggistiche.</p>	<p>Le controdeduzioni del proponente rimandano ai contenuti delle relazioni paesaggistiche allegato al progetto approvato nel 2008, prima dell'adozione dell'Implementazione paesaggistica del PIT (giugno 2009).</p>	<p>Le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste devono essere effettuate nel rispetto dei valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3. Si ricorda quanto previsto dalla L.R. 39/2000 e dal Regolamento 48R 2003 in materia di trasformazione dei boschi e rimboschimento</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>ingegneria naturalistica" della Regione Lombardia, 2000, - il "Manuale di Ingegneria Naturalistica" della Regione Lazio, 2001</p>	<p>delle opere tipo di ingegneria naturalistica" della Regione Lombardia, 2000, il "Manuale di Ingegneria Naturalistica" della Regione Lazio, 2001, oltre ad altri manuali equipollenti.  <i>AUA 001 Relazione tecnica</i>  <i>AUA 002 / 003 Tipologie degli interventi vegetazionali e dei relativi moduli di impianto</i></p> <p><b>LOTTO 3</b>  <i>..IDEM..</i>  <i>STP 002 Relazione tecnica</i>  <i>INTERVENTI DI INSERIMENTO E RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE</i>  <i>SUA 102 / SUA 105 Abachi degli interventi vegetazionali e dei paesaggi faunistici.</i></p>	<p>paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3.</p>			<p>compensativo.            Si ricorda che il materiale forestale di propagazione deve essere provvisto di certificazione di provenienza.</p>
<p><b>45</b>            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;</p>	<p><b>LOTTO 2</b>            Si è prevista la riconnessione ecologica e funzionale degli ecosistemi, tutelando così la biodiversità dell'idrografia superficiale.            Per la piantumazione sono sempre state selezionate specie autoctone, che potenziassero la rete ecologica esistente.  <i>AUA 001 Relazione tecnica</i>  <i>AUA 002 / 003 Tipologie degli interventi vegetazionali e dei relativi moduli di impianto</i></p> <p><b>LOTTO 3</b>  <i>..IDEM..</i>  <i>STP 002 Relazione tecnica</i>  <i>INTERVENTI DI INSERIMENTO E RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE</i>  <i>SUA 102 / SUA 105 Abachi degli interventi vegetazionali e dei paesaggi faunistici.</i></p>	<p>Ottemperata</p>			<p>Ottemperata</p>
<p><b>46</b>            garantire agli operatori agricoli ed ai loro mezzi l'accesso ai fondi rurali interclusi dal tracciato</p>	<p><b>LOTTO 2</b>            Si è garantita l'accessibilità ai fondi interclusi, attraverso la realizzazione di cavalcavia o</p>	<p>Non risulta possibile stabilire se la prescrizione è ottemperata in quanto la documentazione fornita dal proponente</p>	<p>All'interno del documento "Risposta alla richiesta di integrazioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio</p>		<p>Per l'accessibilità ai fondi interclusi dal tracciato autostradale si ritiene necessario, nella successiva fase progettuale, concordare con gli enti locali interessati il mantenimento</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>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;</p>	<p>sottopassi. I tombini idraulici realizzati assicurano inoltre la continuità idraulica per tutto il reticolo idrografico e allo stesso tempo assolvono l'esigenza della rete ecologica (passaggi faunistici)  <i>STD 002 / STD 012 Planimetrie e Profili longitudinali di progetto</i>  <u>LOTTO 3</u>                      ..IDEM..  <i>STD 002 / STD 012 Planimetrie e Profili longitudinali di progetto</i>                      OPERE A VERDE  <i>SUA 110 / SUA 115 Planimetrie di progetto</i></p>	<p>non è organizzata in modo da permettere un riscontro puntuale. La sintetica risposta del proponente è generica.                      Le tavole progettuali presentate (SUA 110-117) non consentono l'individuazione dei passaggi sottoposti a modifica, così come genericamente riportato nella tavola SUA 102-105.                      Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006 devono essere prodotti elaborati in cui siano chiaramente indicati i passaggi che garantiscono l'accesso agli operatori e ai mezzi agricoli e i passaggi faunistici.                      La progettazione degli accessi ai fondi interclusi dovrà tener conto anche dei valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3.</p>	<p>e del Mare (prot. CTVA 2011 – 0004447 del 16/12/2011)”, nel capitolo Fauna, è riportato l'approfondimento relativo ai passaggi faunistici in cui si evince anche il rapporto di coerenza totale tra il progetto di tali passaggi faunistici per i lotti 2 e 3 e la Rete ecologica desunta dalla pianificazione di settore regionale e provinciale. Tale coerenza riguarda anche gli aspetti paesaggistici e percettivi.                      Il citato documento “Risposta alla richiesta di integrazioni del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (prot. CTVA 2011 0004447 del 16/12/2011)”, viene allegato e si riassumono di seguito le parti specifiche riguardanti l’osservazione ricevuta.</p>		<p>della continuità dei collegamenti tra fondi localizzati da una parte e dall'altra dell'autostrada, prevedendo un collegamento idoneo al passaggio dei mezzi agricoli.                       La realizzazione degli accessi ai fondi interclusi dovrà tener conto anche dei valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3.</p>
<p><b>47</b> prevedere, nei tratti sovrastanti le solette di copertura delle gallerie artificiali, un franco di terreno fertile di altezza adeguata alle necessità di nuove piantumazioni;</p>	<p><u>LOTTO 2</u> le gallerie artificiali presenti in questa tratta non sono state modificate dal progetto rispetto alla situazione attuale. Pertanto la copertura vegetale garantita risulta invariata rispetto all'esistente.   <u>LOTTO 3</u> Non sono presenti gallerie, né naturali né artificiali, in questa tratta.</p>	<p>Ottemperata</p>			<p>Ottemperata</p>
<p><b>48</b> 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;</p>	<p><u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u> Il proponente assicurerà la vitalità delle specie arboree, arbustive ed erbacee di nuovo impianto, effettuando una verifica nei tre anni successivi alla piantagione, fatti salvi diversi accordi con gli enti locali o con i proprietari.</p>	<p>Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006 deve essere presentato un piano di manutenzione che garantisca quanto richiesto dalla prescrizione.</p>	<p>Nella successiva fase progettuale forniremo anche il Piano di Manutenzione delle Specie Arboree</p>		<p>Si dovranno effettuare idonei interventi manutentivi per 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.</p>
<p><b>49</b> con riferimento ad incidenze</p>	<p><u>LOTTO 2</u> Lungo il corridoio di progetto</p>	<p>Ottemperata</p>			<p>Ottemperata</p>



## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>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</p>	<p>nella tratta in esame è localizzata l'area protetta SIC e ZPS IT51600Q "Padule di Bolgheri", su cui insiste anche un vincolo Ramsar e IBA.</p> <p>La Valutazione di Incidenza, che era stata già redatta nel 2006, in sede di SIA, è stata integrata e aggiornata, approfondendo le conseguenze dirette e indirette del progetto, nonché le opere di monitoraggio, mitigazione e compensazione, sulla base di quanto richiesto dalla normativa vigente.</p> <p>Da questo lotto sono inoltre interessate altre 2 aree sensibili: l'ANPIL Giardino Belora Fiume Cecina, attraversato dal tracciato, ed il SIR di Follonica, a est dell'autostrada e non direttamente intercettato.</p> <p>Per ognuna di queste aree sensibili sono state previste specifiche opere di mitigazione, che però riducessero al minimo l'occupazione di suolo, al fine di integrare al meglio l'infrastruttura nella rete ecologica (siepi, alberature, etc.), lasciando la situazione più inalterata possibile. Si rimanda alle carte delle mitigazioni allegate ad PD.</p> <p><i>STP 002 - Relazione tecnica</i>  <i>INTERVENTI</i> <span style="float: right;"><i>DI</i></span>  <i>INSERIMENTO</i> <span style="float: right;"><i>E</i></span>  <i>RIQUALIFICAZIONE</i>  <i>AMBIENTALE</i>  <i>SUA 102/105 Abachi degli interventi vegetazionali e dei paesaggi faunistici</i>  <i>SUA 110/AUA 117 Planimetrie di progetto scala 1:5000</i></p> <p><b>LOTTO 3</b>  Lungo il corridoio di progetto, nella tratta in esame, non sono localizzate aree protette SIC e ZPS. Non sono presenti neanche altre aree sensibili, se non</p>				

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	nell'ultimo tratto l'Area Contigua al Parco della Maremma. <i>SUA 002 Carta dei vincoli</i>				
<p><b>50</b>                      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;</p>	<p><u>LOTTO 2</u>                      L'unica area tra quelle citate che è interessata dal lotto in esame è l'A.N.P.I.L. Giardino Belora - Fiume Cecina, istituita nel 1998 dal Comune di Riparbella, comprende una zona collinare - che ospita cinghiali, caprioli, daini, poiane, picchi - la fascia sottostante del Fiume Cecina e un'area archeologica.                      Per il fiume Cecina, ma anche per tutti gli altri corsi d'acqua attraversati, sono stati previsti gli effetti sia a livello di sensibilità del recettore, sia a livello delle funzioni di connessione della rete ecologica. Sono state quindi previste specifiche misure mitigative finalizzate al pieno recupero delle funzioni di salvaguardia ambientale delle fasce spondali dei due corsi d'acqua principali attraversati, nonché gli opportuni collegamenti ecologici.  <i>STP 002 - Relazione tecnica</i>                      INTERVENTI DI                      INSERIMENTO E                      RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE  <i>SUA 102/105 Abachi degli interventi vegetazionali e dei paesaggi faunistici</i>  <i>SUA 110/AUA 117 Planimetrie di progetto scala 1:5000</i></p> <p><u>LOTTO 3</u>                      L'unica area tra quelle citate che è interessata dal lotto in esame è l'Area Contigua al Parco della Maremma: in particolare il tracciato attraversa un territorio che il Piano Parco (1994) dell'Ente Regionale del Parco della Maremma classifica come</p>	Ottemperata			Ottemperata

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p>"aperto", in un'area agricola di pertinenza dell'Ombrone. In quest'area, come del resto lungo tutto il tracciato, sono state previste specifiche opere di mitigazione, che però riducessero al minimo l'occupazione di suolo, al fine di integrare al meglio l'infrastruttura nella rete ecologica (siepi, alberature, etc.), lasciando la situazione più inalterata possibile. Si rimanda alle carte delle mitigazioni allegate ad PD.</p> <p>Per quanto riguarda inoltre gli elementi diconnessione della rete ecologica, sono state previste misure mitigative finalizzate al pieno recupero delle funzioni di salvaguardia ambientale delle fasce spondali dei corsi d'acqua principali attraversati.</p> <p>INTERVENTI DI INSERIMENTO E RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE - OPERE A VERDE SUA 110 / SUA 115 Planimetrie di progetto</p>				
51	Ciascuna delle parti in cui il proponente ha suddiviso la prescrizione ai fini della risposta viene annotata singolarmente				
<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> </ul>	<p><u>LOTTO 2</u></p> <p>Per tutte le aree umide e per le aree ad esse limitrofe sono stati previsti gli accorgimenti necessari:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nella fase di esercizio il sistema di raccolta delle acque di piattaforma è chiuso dalla pk 14+650 alla pk 19+120 - per preservare la Padule di Bogheri limitrofa al fosso omonimo;</li> <li>- nella fase di realizzazione, per i piazzali di cantiere sono previste superfici impermeabili (in conglomerato bituminoso).</li> </ul> <p>Per le aree di caratterizzazione</p>	<p>Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006, per una puntuale ottemperanza di quanto prescritto per la fase di esercizio, dal progetto definitivo deve risultare che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la raccolta delle acque di prima pioggia della piattaforma sia eseguita senza soluzioni di continuità, a sistema chiuso e isolato, su tutto il percorso autostradale nella tratta identificata dai due punti di intersezione del bacino idrografico drenante nel Padule di Bolgheri (vedasi Del. C.R. 8 ottobre 2003, n.170 – Allegato 1) con l'asta</li> </ul>	<p>Il presidio idraulico proposto per il tratto di Padule di Bolgheri è il sistema dei biofiltri, che assolve contemporaneamente la funzione di rete di raccolta, di sistema di trattamento e di sistema di smaltimento di tutte le acque di piattaforma. Con il termine biofiltro si intende un canale inerbato con particolari specie erbacee che realizza sia la sedimentazione (per le basse pendenze del fondo), sia l'invaso, sia il trattenimento delle acque di dilavamento. Tali canali sono realizzati con l'adeguamento dei fossi ordinari. Particolare importanza assume la copertura vegetale, la quale ha il compito</p>	<p>Come presidio idraulico per il tratto con recapito nel Padule di Bolgheri, il proponente ribadisce la proposta relativa al sistema dei fossi filtro, con le funzioni di rete di raccolta, di sistema di trattamento e di sistema di smaltimento di tutte le acque di piattaforma; prima del recapito al reticolo superficiale è previsto l'inserimento di un manufatto di controllo con griglia ferma rifiuti e lama disoleatrice.</p>	<p>Il proponente deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- eseguire la raccolta delle acque di prima pioggia della piattaforma senza soluzioni di continuità, a sistema chiuso e isolato, su tutto il percorso autostradale nella tratta identificata dai due punti di intersezione del bacino idrografico drenante nel Padule di Bolgheri con l'asta autostradale stessa. Le acque raccolte sulla piattaforma autostradale devono essere indirizzate al sistema di depurazione (sedimentatore/disoleatore) e successivamente stoccate in apposite vasche di controllo. Successivamente tali acque potranno essere allontanate anche nella canalizzazione esistente del reticolo superficiale, purché al di fuori del bacino del</li> </ul>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>- 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.</p>	<p>sono previste anche apposite guaine impermeabili inserite sotto lo strato di materiale stabilizzato. Entrambe le tipologie consentiranno la raccolta delle acque di piazzale da inviare al depuratore. Le aree di stoccaggio, dove viene invece accumulato temporaneamente il materiale già caratterizzato in attesa di essere utilizzato a rilevato, non sono impermeabilizzate. Per quanto riguarda l'approvvigionamento idrico, qualora non fosse possibile l'approvvigionamento dall'acquedotto, si farà ricorso a pozzo, previa autorizzazione.  <i>IDR002/009 - Corografia generale</i>  <i>IDR100 - Relazione idraulica del sistema di drenaggio autostradale</i>  <b>AREE DI CANTIERE CAVE DEPOSITI</b>  <i>IDR 200 Relazione idraulica</i>  <i>CB01 - Campo Base</i>            CAP 300 Planimetria layout di cantiere            CAP 301 Planimetria reti idrauliche ed elettriche            CO01 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre            CAP 310 Planimetria layout di cantiere            CAP 311 Planimetria reti idrauliche ed elettriche            CO02 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre            CAP 320 Planimetria layout di cantiere            CAP 321 Planimetria reti idrauliche ed elettriche            CO03 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre            CAP 330 Planimetria layout di cantiere            CAP 331 Planimetria reti</p>	<p>autostradale stessa. Le acque raccolte sulla piattaforma autostradale devono essere indirizzate al sistema di depurazione (sedimentatore/disoleatore) e successivamente stoccate in apposite vasche di controllo. Successivamente tali acque potranno essere allontanate anche nella canalizzazione esistente del reticolo superficiale, purché al di fuori del bacino del Padule, impedendone il deflusso all'interno della zona protetta o di affluenti afferenti ad essa;            - siano previsti dispositivi, quali vasche di sicurezza, per il contenimento di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti.</p>	<p>di rallentare il flusso ed intrappolare gli inquinanti. prima del recapito al reticolo superficiale è previsto l'inserimento di un manufatto di controllo con griglia ferma rifiuti e lama disoleatrice, che garantisce un'ulteriore tutela del ricettore idrico. Si tratta pertanto di un sistema chiuso di raccolta delle acque di piattaforma che tratta tutta la portata, di maggior salvaguardia rispetto a quello di raccolta delle acque di prima pioggia qui citato dalla Regione. Tale sistema garantisce anche il contenimento degli sversamenti accidentali, per i quali inoltre esistono gli interventi non strutturali (protocolli d'intesa con gli Enti competenti che gestiscono le emergenze anche ambientali).</p>		<p>Padule, impedendone il deflusso all'interno della zona protetta o di affluenti afferenti ad essa;            - prevedere dispositivi, quali vasche di sicurezza, per il contenimento di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti.</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p>idrauliche ed elettriche</p> <p><u>LOTTO 3</u>                      Per tutte le aree umide e per le aree ad esse limitrofe sono stati previsti gli accorgimenti necessari:                      - nella fase di esercizio il sistema di raccolta delle acque di piattaforma è chiuso nelle aree di pregio dal punto di vista ambientale, in particolare le aree attraversate dal fiume Fiume Bruna, dal Torrente Fossa, dal Fiume Ombrone ed in corrispondenza dei Pozzi Grancia.                      - nella fase di realizzazione, per i piazzali di cantiere sono previste superfici impermeabili (in conglomerato bituminoso).                      Per le aree di caratterizzazione sono previste anche apposite guaine impermeabili inserite sotto lo strato di materiale stabilizzato. Entrambe le tipologie consentiranno la raccolta delle acque di piazzale da inviare al depuratore. Le aree di stoccaggio, dove viene invece accumulato temporaneamente il materiale già caratterizzato in attesa di essere utilizzato a rilevato, non sono impermeabilizzate. Per quanto riguarda l'approvvigionamento idrico, qualora non fosse possibile l'approvvigionamento dall'acquedotto, si farà ricorso a pozzo, previa autorizzazione.                      IDR 001 Relazione idrologico idraulica                      IDR 002 Corografia idrografica 1/2                      IDR 003 Corografia idrografica 2/2                      IDR 004 / IDR 008 Planimetrie localizzazione interventi                      IDR 009 Schede identificative interferenze idrografiche                      IDR 010 Sezioni tipologiche</p>				

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p><i>IDR 011/ IDR 014 Planimetrie di dettaglio intervento</i>  <i>IDR 100 Relazione idrologico idraulica del sistema di drenaggio autostradale</i>  <b>AREE DI CANTIERE CAVE DEPOSITI</b>  <i>IDR 200 Relazione idraulica</i>  <i>CAP 100 Corografia ubicazione cantieri, cave e viabilità</i>  <i>CAP 201 / CAP 204 Planimetrie ubicazione cantieri e viabilità di cantiere</i>  <i>CB01 - Campo Base</i>  <i>CAP 300 Planimetria layout di cantiere</i>  <i>CAP 301 Planimetria reti idrauliche ed elettriche</i>  <i>CO01 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i>  <i>CAP 310 Planimetria layout di cantiere</i>  <i>CAP 311 Planimetria reti idrauliche ed elettriche</i>  <i>CO02 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i>  <i>CAP 320 Planimetria layout di cantiere</i>  <i>CAP 321 Planimetria reti idrauliche ed elettriche</i>  <i>CO03 - Cantiere Operativo e Area per la Caratterizzazione delle Terre</i>  <i>CAP 330 Planimetria layout di cantiere</i>  <i>CAP 331 Planimetria reti idrauliche ed elettriche</i></p>				
<p>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</p>	<p><b>LOTTO 2</b> nessuna risposta</p> <p><b>LOTTO 3</b> <i>Prescrizione che non riguarda il lotto in oggetto</i></p>	<p>Per quanto riguarda la tutela degli ambiti ripariali e la protezione delle aree limitrofe alle zone umide (pSIC - ZPS Padule di Bolgheri) non viene data alcuna risposta</p> <p>Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006, deve essere fornita la documentazione comprovante quanto prescritto con riguardo alla tutela degli ambiti ripariale e alla protezione delle aree limitrofe alle zone umide (pSIC -</p>	<p>Lotto 2: Per la tutela degli ambiti ripariali, e la protezione delle aree limitrofe alle zone umide (pSIC – ZPS Padule di Bolgheri) le opere a verde proposte sono realizzate con specie arboree sufficientemente alte tipiche della zona. In particolare, lungo il torrente Acquerta ed il fiume Cecina è proposto l'impianto di siepi arborate igrofile (S4) con funzione di ripristino di quelle eventualmente sottratte o danneggiate nel corso della realizzazione</p>	<p>Si ritiene necessario raccomandare di includere nelle aree da tutelare anche i corsi d'acqua collegati al reticolo idrografico comprendente la palude Orti Bottagone, classificata come area SIR, SIC e ZPS.</p>	<p>Si richiede di includere nelle aree da tutelare anche i corsi d'acqua collegati al reticolo idrografico comprendente la palude Orti Bottagone, classificata come area SIR, SIC e ZPS.</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>l'impiego di un maggior numero di specie floristiche, per incrementare la biodiversità, impiegando, solo specie tipiche di sottobosco della zona;</p>		<p>ZPS Padule di Bolgheri).</p>	<p>dei lavori, come anche lungo il fiume Pecora.</p> <p>Come descritto all'interno del documento "Risposta alla richiesta di Integrazioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (prot. CTVA 2011 – 0004447 del 16/12/2011)", nel capitolo VEGETAZIONE – FLORA, gli interventi di sistemazione a verde previsti lungo i corsi d'acqua interessati dai tracciati dei lotti 2 e 3 sono finalizzati ad recuperare e/o potenziare la vegetazione ripariale esistente.</p> <p>Tali interventi consentono anche di garantire il mantenimento della permeabilità faunistica la quale viene assicurata dalla opere d'arte previste lungo i corsi d'acqua (per i dettagli si rimanda alla risposta riguardante la componente Fauna).</p> <p>Al fine di rappresentare gli interventi a verde è stata effettuata una selezione dei corsi d'acqua attraversati; in particolare quelli considerati per i lotti 2 e 3 sono:</p> <p>Anche nell'area ANPIL, sita lungo la sponda sinistra del corso d'acqua, è prevista la costituzione di siepi arbustive (S1) e di siepi arborate (S4).</p> <p>Relativamente all'area SIC e ZPS IT516004 "Padule di Bolgheri", su cui insiste anche un'area Ramsar ed un IBA denominato "Palude e Tombolo di Bolgheri", tra il tracciato e l'area della "Padule" è frapposta la linea ferroviaria Roma – Pisa, che costituisce una barriera fisica e percettiva ritenuta sufficiente, pertanto non si prevedono ulteriori interventi di mitigazione che occuperebbero territori di pregio naturalistico. Per un dettaglio dell'intervento si rimanda a quanto esposto all'interno del documento citato "Risposta alla richiesta di Integrazioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (prot.CTVA 2011 – 0004447 del 16/12/2011)", precisamente nel capitolo VEGETAZIONE – FLORA 2 e nel capitolo PAESAGGIO.</p> <p>Tale documento viene allegato. Si veda anche la Relazione Paesaggistica del lotto</p>		

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
			<p>2, integrata coma da richiesta del Ministero dei Beni Culturali, che viene anch'essa allegata su supporto informatico.</p> <p>In merito alla rinaturalizzazione delle gallerie artificiali di Poggio Fornello e Cacea Grande, nel tratto di approccio alla galleria artificiale Cacciagrande è previsto l'impianto di due brevi tratti di filari alberati (F1) a protezione degli edifici posti in prossimità dell'autostrada.</p> <p>Nell'area dell'imbocco nord della galleria è proposto l'impianto di siepi arborate (S3) in sostituzione della vegetazione sottratta e/o danneggiata; il soprassuolo della galleria artificiale sarà ripristinato a prato (P1). Analogamente la costituzione di siepi arborate (S3) è proposta all'uscita dell'imbocco sud della galleria artificiale Martellino.</p> <p>Le specie utilizzate per la realizzazione di questi interventi (S3 – Siepe arborata ed S4 – Siepe arborata igrofila) sono le seguenti. In Pianura Costiera: <i>Acer campestre</i>, <i>Carpinus betulus</i>, <i>Cupressus semervirens</i>, <i>Fraxinus oxycarpa</i> Bieb., <i>Prunus spinosa</i>, <i>Salix alba</i>, <i>Ulmus minor</i> Miller, <i>Arbutus unedo</i>, <i>Cornus mas</i>, <i>Cornus sanguinea</i>, <i>Crataegus monogyna</i>, <i>Euonymus europaeus</i>, <i>Ligustrum vulgare</i>, <i>Nerium oleander</i>, <i>Phyllirea latifolia</i>, <i>Phirillea angustifolia</i>, <i>Pistacia lentiscus</i>, <i>Pyracantha coccinea</i> M. Roem.</p> <p>Nelle Colline plioceniche: <i>Acer campestre</i>, <i>Cupressus sempervirens</i>, <i>Fraxinus ornus</i>, <i>Fraxinus oxycarpa</i> Bieb., <i>Prunus spinosa</i>, <i>Sorbus domestica</i>, <i>Sorbus torminalis</i>, <i>Arbutus unedo</i>, <i>Cornus mas</i>, <i>Crataegus monogyna</i>, <i>Ligustrum vulgare</i>, <i>Phirillea latifolia</i>, <i>Phyracantha coccinea</i> M. Roem., <i>Rhamnus alaternus</i>, <i>Rubus ulmifolius</i>, <i>Viburnum tinus</i>.</p> <p>Per la realizzazione di F1 – Filari di alberi di prima grandezza a chioma espansa sono utilizzate le seguenti specie:</p> <p>in Pianura Costiera - <i>Pinus pinaster</i> Aiton, <i>Pinus pinea</i> L., <i>Carpinus betulus</i> L., <i>Platanus x acerifolia</i> (Aiton) Willdenow, <i>Tilia cordata</i> Miller;</p> <p>nelle Colline piloceniche - <i>Platanus x acerifolia</i> (Aiton) Willdenow <i>Tilia cordata</i></p>		



**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p><b>52</b> 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;</p>	<p><u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u> Tutte le aree afferenti alle attività di cantiere (campi base, depositi, etc) non sono all'interno di siti protetti e aree di interesse naturalistico, né ricadono in aree ad esse contigue. <i>CAP 400 Relazione di cantierizzazione</i> <i>CAP 403 Ubicazione campi, cantieri, depositi e viabilità</i></p>	<p>Ai fini dell'ottemperanza, nella definizione della collocazione delle aree di conferimento dei materiali di scavo in esubero, dei campi base e dei cantieri, oltre ad escludere i siti ZPS, SIC, pSIC, SIR e le aree naturali protette, occorre verificare il rispetto dei valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3.</p>	<p>Miller.  È stata verificata la coerenza tra il progetto delle opere di cantierizzazione e l'implementazione paesaggistica del PIT 2009, attraverso lo studio delle schede del paesaggio per gli ambiti 22 -23 - 24 – 34 per il lotto 2, e 24 - 34 - 35, per il lotto 3, come riportato all'interno delle relative relazioni paesaggistiche.</p>	<p>Le controdeduzioni del proponente rimandano ai contenuti delle relazioni paesaggistiche allegare al progetto approvato nel 2008, prima dell'adozione dell'Implementazione paesaggistica del PIT (giugno 2009).</p>	<p>Si ricorda la necessità di collocare le 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. Occorre rispettare i valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3.</p>
<p><b>53</b> 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 e 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 incluso le aree contigue;</p>	<p><u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u> Nello Studio Atmosferico sono approfonditi, 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 dovuti alle emissioni in atmosfera sulla vegetazione e sugli ecosistemi, prendendo in esame le concentrazioni al suolo di Polveri, NOx e SO2.</p>	<p>Ottemperata</p>			<p>Ottemperata</p>
<p><b>54</b> 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</p>	<p><u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u> Essendo il progetto un adeguamento della viabilità esistente, il consumo di suolo agricolo è piuttosto limitato. L'ingombro fisico delle opere previste non inciderà sulla</p>	<p>Ai fini dell'ottemperanza, è necessario integrare la documentazione relativa agli interventi previsti in fase di costruzione e di esercizio, riferibili al tracciato e alle opere complementari, con la verifica del rispetto dei valori</p>	<p>La coerenza tra il progetto degli interventi previsti in fase di costruzione e di esercizio, riferibili al tracciato e alle opere complementari, e l'implementazione paesaggistica del PIT 2009, è stata verificata, attraverso lo studio delle</p>	<p>Provincia di Grosseto: <i>Circa gli effetti e gli studi sugli agroecosistemi, sull'ingombro delle opere per l'efficienza delle aziende agricole ivi inclusi la struttura poderale, gli appezzamenti la viabilità minore e poderale, si ribadisce quanto già espresso nel precedente parere</i></p>	<p>E' necessario che gli interventi previsti in fase di costruzione e di esercizio, riferibili al tracciato e alle opere complementari, rispettino i valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>fine, si deve precisare il consumo di suolo, distinguendolo in classi di capacità d'uso. Si devono inoltre approfondire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- gli eventuali rischi di inquinamento e di erosione, sia in fase di costruzione che di esercizio;</li> <li>- le conseguenze dovute alla sottrazione di suolo ed alla limitazione d'uso del territorio;</li> <li>- 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;</li> <li>- gli effetti sulle testimonianze culturali storiche, quali: centuriazione, sistemazioni idraulico-agrarie, antiche colture, sugherete, viabilità podereale, ecc.</li> </ul>	<p>funzionalità ed efficienza delle aziende agricole presenti.</p> <p>In base alla carta della capacità d'uso della Regione Toscana, realizzata seguendo la metodologia della Land Capability Classification (LCC), tutti i suoli interessati dal tracciato in progetto (lotto 2) fanno parte della classe "II swe". Il consumo di suolo agricolo, per le parti non già occupate dalla SS 1 Aurelia, riguarda dunque solo tale classe. In generale i suoli della classe II richiedono un'accurata gestione, comprendente pratiche di conservazione, per prevenire deterioramento o per migliorare la relazione con aria e acqua quando il suolo è coltivato. I suoli possono essere utilizzati per piante coltivate, pascolo, praterie, boschi. Nello specifico per i suoli "II swe", le limitazioni riguardano la elevata pietrosità, la scarsa profondità e la sfavorevole tessitura e lavorabilità (s); l'eccesso di acqua che interferisce con il normale sviluppo delle colture (w); il rischio di erosione (e). A parte la occupazione di suolo, l'ingombro fisico delle opere previste non inciderà sulla funzionalità ed efficienza delle aziende agricole presenti.</p>	<p>paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3, con particolare riferimento alla tutela delle testimonianze culturali storiche, quali: centuriazione, sistemazioni idraulico-agrarie, antiche colture sugherete, viabilità podereale, ecc.</p>	<p>schede del paesaggio per gli ambiti 22 -23 - 24 – 34 per il lotto 2, e 24 - 34 - 35, per il lotto 3, come riportato all'interno delle relative relazioni paesaggistiche.</p>	<p><i>di compatibilità ambientale (agosto 2011) e nella fattispecie: "riconfermare, anche quelli relativi all'ampliamento del sedime stradale che deve interessare sempre e comunque il lato meno produttivo dal punto di vista agricolo e quindi sempre e comunque l'area interclusa fra l'attuale Aurelia e la Ferrovia".</i></p> <p><i>Anche in questo caso SAT ha disatteso quanto richiesto dal CIPE nel 2008 perché il tracciato riprende quello osservato, senza discostarsi dalle previsioni interrompendo così gli assetti agricolo-poderali sottraendone così gli produttivi. Inoltre SAT, oltre a non aver approfondito gli effetti sugli agrosistemi, verificando gli effetti sulla funzionalità e l'efficienza delle aziende agricole, sempre come già evidenziato nel precedente parere di compatibilità ambientale (agosto 2011), non ha tenuto conto della viabilità complementare e di quella minore e podereale a servizio delle aziende agricole e nella fattispecie: "Per molti tratti relativi al lotto in questione non sono previste viabilità complementari di servizio alle attività agricole esistenti". Inoltre sempre per ribadire quanto già espresso nel parere 2011, in relazione alle valutazioni e considerazioni sull'agricoltura e per i servizi connessi, si rileva che :"</i></p> <p><i>Relativamente alla localizzazione della viabilità complementare prevalentemente sulla corsia Nord dell'Autostrada, si rileva che questo comporterebbe l'impegno di porzioni di territorio particolarmente vocate ed utilizzate per le attività agricole e ad esse connesse (es. agriturismo) o integrative. Si ritiene che questo determini ripercussioni negative su dette attività, tenendo conto sia della sottrazione di terreno agricolo produttivo, che degli effetti indotti dall'inquinamento ambientale correlato alla notevole intensità del traffico che sarà sostenuto dalle infrastrutture (autostrada e viabilità di servizio), con pregiudizio delle produzioni agricole di qualità e delle attività inerenti il turismo rurale e l'agriturismo, sia nelle aree direttamente interessate dalle opere che nelle aree limitrofe o influenzate dalle infrastrutture viarie. Diversamente una localizzazione della viabilità complementare</i></p>	<p>rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3, con particolare riferimento alla tutela delle testimonianze culturali storiche, quali: centuriazione, sistemazioni idraulico-agrarie, antiche colture sugherete, viabilità podereale, ecc..</p> <p>E' necessario definire nel dettaglio per un opportuno intorno, rispetto agli interventi previsti in fase di costruzione e di esercizio, riferibili al tracciato e alle opere complementari, le specifiche misure di mitigazione degli effetti sugli agroecosistemi.</p> <p>A tal fine, si deve precisare il consumo di suolo, distinguendolo in classi di capacità d'uso. Si devono inoltre minimizzare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- gli eventuali rischi di inquinamento e di erosione, sia in fase di costruzione che di esercizio;</li> <li>- le conseguenze dovute alla sottrazione di suolo ed alla limitazione d'uso del territorio;</li> <li>- 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;</li> <li>- gli effetti sulle testimonianze culturali storiche, quali: centuriazione, sistemazioni idraulico-agrarie, antiche colture, sugherete, viabilità podereale, ecc..</li> </ul>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
				<p>sulla corsia Sud dell'Autostrada ridurrebbe gli effetti negativi in quanto interesserebbe un territorio compreso tra due grandi infrastrutture già esistenti (S.S. Aurelia - che sarà trasformata in autostrada - e ferrovia) quindi più marginale, meno utilizzato per le attività produttive agricole e ad esse connesse o integrative.”</p> <p>Inoltre, sempre in relazione alle valutazioni e considerazioni sull'agricoltura e per i servizi connessi, si rileva, come nel parere 2011, che: “Per quanto attiene al traffico locale si ritiene che le carreggiate previste per la viabilità complementare al tratto autostradale siano insufficienti a garantire un agevole scorrimento dell'intenso traffico che verrebbe dirottato su tale viabilità, rappresentato oltre che da mezzi di trasporto pubblico locale, anche da mezzi agricoli pesanti. In particolare sorgerebbero difficoltà per ciò che concerne la transitabilità dei mezzi agricoli in dotazione alle cooperative di servizi o alle imprese agromeccaniche conto terzi, cui sempre più frequentemente si rivolgono gli agricoltori per le lavorazioni dei terreni e per le altre operazioni colturali (semina, trebbiatura, trinciatura)”.</p> <p>Le controdeduzioni del proponente rimandano ai contenuti delle relazioni paesaggistiche allegate al progetto approvato nel 2008, prima dell'adozione dell'Implementazione paesaggistica del PIT (giugno 2009).</p>	
<p><b>55</b> In esito agli approfondimenti di cui sopra, specificare le necessarie misure di mitigazione, monitoraggio e compensazione, inclusi i progetti di ricomposizione fondiaria della aziende agricole che tengano conto del mutato assetto infrastrutturale;</p>	<p><u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u> La struttura poderale, l'assetto degli appezzamenti, la viabilità minore e poderale, le risorse idriche a fini agricoli verranno mantenuti. Il progetto del lotto 2, che consiste nell'adeguamento in sede della variante alla SS Aurelia, in generale non determina situazioni di frammentazione dei poderi. Nel tratto tra il km 11+300 ed il km 13+500, in cui il tracciato si discosta dal sedime attuale, si prevede la realizzazione di una nuova viabilità di accesso alle</p>	<p>Ai fini dell'ottemperanza, è necessario integrare la documentazione relativa alle opere di mitigazione e compensazione legate agli interventi sopra descritti, al fine di consentire la verifica del rispetto dei valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3. In particolare tale verifica dovrà riguardare il rispetto degli assetti</p>	<p>La coerenza tra il progetto delle opere a verde e l'implementazione paesaggistica del PIT 2009, è stata verificata, attraverso lo studio delle schede del paesaggio per gli ambiti 22 -23 - 24 – 34 per il lotto 2, e 24 - 34 - 35, per il lotto 3, come riportato all'interno delle relative relazioni paesaggistiche.</p>	<p><u>Provincia di Grosseto:</u> Circa gli effetti sulle testimonianze culturali storiche si ricorda quanto già espresso nel precedente parere di compatibilità ambientale (agosto 2011) ove si segnalava di individuare per le emergenze storiche “ambiti di rispetto commisurati al valore intrinseco del bene, al rapporto morfologico con il paesaggio circostante, ai rapporti di intervisibilità e allo stato d'uso dell'intorno (Artt. 19 e 20 delle Norme del P.T.C.)”.</p> <p>Nella fattispecie: Lotto 2 – “si rileva la presenza di permanenze storiche culturali e paesaggistico-ambientali, emergenze morfo-ambientali di cui al Titolo III delle Norme</p>	<p>E' necessario che le opere di mitigazione e compensazione legate agli interventi previsti si conformino ai valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3, in particolare per quanto riguarda il rispetto degli assetti poderali, evitando frammentazioni aziendali e valutando adeguatamente i progetti di ricomposizione fondiaria.</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p>aree agricole, che permetterà un'agevole riorganizzazione fondiaria. Inoltre, il progetto del verde comprende opportune opere di mitigazione che tengono conto dei mutamenti poderali.</p>	<p>poderali, evitando frammentazioni aziendali e valutando adeguatamente i progetti di ricomposizione fondiaria. Inoltre nel progetto dovrà essere indicata la presenza di sotto e sovrappassi.</p>		<p>e alla Scheda n.7 nelle sue declinazioni del PTC quali:                      - SIR B21 Bandite di Follonica di cui alla L.R. 56/2000;                      -Parte dell'Area Contigua del Parco Interprovinciale di Montioni, istituito con Deliberazione di Consiglio Provinciale di Grosseto n. 74/98, e di cui al Piano del Parco Interprovinciale di Montioni approvato con D.C.P. n. 79/2009 ;                      - Area di interesse archeologico perimetrata come Quadro Conoscitivo Provinciale Palazzo Lenzi ;                      - Emergenze Storico/Culturali individuate come Quadro Conoscitivo Provinciale: Villa Casa Valle , Fornace Etrusca Palazzo Lenzi , Casa Bianca, Fattoria R. Imp. C. Gozzuto I ;                      - ARPA V12 Colline di Follonica".                      Per il Lotto 3 – “si rileva la presenza di permanenze storico culturali e paesaggistico-ambientali, emergenze morfo-ambientali di cui al Titolo III delle Norme e alla Scheda n.7 nelle sue declinazioni del PTC, quali :                      - Vincolo paesaggistico:                      - D.M. 20/04/1977 D.D.N.I.P. di una zona sita nel Comune di Gavorrano;                      - D.M. 07/12/1973 D.D.N.I.P. Zona sita nel Comune di Grosseto;                      - Parte di Area Contigua del Parco Regionale della Maremma, istituito con L.R. n. 24/1994, di cui al Piano del Parco approvato con Delibera del Consiglio Direttivo dell'Ente Parco Reg. della Maremma n. 61 del 30/12/2008 ;                      - Aree di interesse Archeologico perimetrata come Quadro Conoscitivo Provinciale : PG.                      Zenone ( Ab. Necropoli), La Grancia/Braccagni, Grancia (Tom. Longobarde);                      - Emergenze Storico/Culturali individuate come Quadro Conoscitivo Provinciale: Tumulo Etrusco Poggio Pelliccia , Fattoria La Grancia , Fattoria Rogaie, Tombe Località Il Terzo , Convento di Grancia, Fattoria di Spadino, Fattoria di Grancia".</p>	
<p><b>56</b> assicurare l'inserimento paesaggistico delle opere di mitigazione acustica,</p>	<p><u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u> Le opere di mitigazione acustica sono previste in diversi punti. Ove possibile, sono state</p>	<p>Non è possibile affermare che la prescrizione è ottemperata. Non sono state fornite specifiche</p>	<p>Ai fini dell'inserimento paesaggistico delle opere di mitigazione acustica previste, le barriere acustiche sono sempre</p>	<p>Ottemperata</p>	<p>Ottemperata</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
privilegiando le barriere acustiche integrate con barriere a verde;	<p>integrate con opere a verde.  <i>OPERE COMPLEMENTARI - BARRIERE ACUSTICHE</i>  <i>SUA 200 Barriera antirumore H=3.00 m - Prospetto Sezioni e Particolari costruttivi</i>  <i>SUA 201 Barriera antirumore H=4.00 m - Prospetto Sezioni e Particolari costruttivi</i>  <i>SUA 202 Barriera antirumore H=5.00 m - Prospetto Sezioni e Particolari costruttivi</i>  <i>SUA 203 Barriera antirumore H=6.00 m - Prospetto Sezioni e Particolari costruttivi</i>  <i>SUA 204 Barriera integrata sicurezza e antirumore H=3.00 m - Prospetti Sezioni</i>  <i>SUA 205 Barriera integrata sicurezza e antirumore H=4.00 m - Prospetti Sezioni</i>  <i>SUA 206 Barriera integrata sicurezza e antirumore H=5.00 m - Prospetti Sezioni</i></p>	<p>indicazioni sull'inserimento paesaggistico delle opere di mitigazione acustica previste (barriere acustiche integrate con barriere a verde).                      In particolare tali opere dovranno essere valutate rispetto alla loro incidenza sui valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34, nonché 24 , 34 e 35.</p>	<p>state equipaggiate, in generale, con interventi a verde che ne mascherino in parte la vista dall'esterno, a meno di situazioni particolari ove ciò non è stato possibile a causa di spazi troppo ridotti o morfologia del terreno troppo accidentata.</p>		
<p><b>57</b>                      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;</p>	<p><u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u>                      Si è effettuato uno studio acustico, di cui parte fondamentale è il censimento dei ricettori. In particolare sono stati studiati tutti i ricettori compresi all'interno di un corridoio di 250 m per lato dai cigli dell'infrastruttura, nonché anche quelli sensibili fuori fascia. Lo studio ha consentito di ottimizzare dimensione e lunghezza delle barriere acustiche progettate.  <i>STUDIO ACUSTICO</i>  <i>SUA 300 Relazione generale</i>  <i>SUA 301 Output del modello di simulazione</i>  <i>SUA 302 Report indagini fonometriche</i>  <i>SUA 400 / SUA 406 Carta dei recettori e zonizzazione acustica</i></p>	<p>Per quanto riguarda il Lotto 2 non sono state effettuate indagini specifiche sui ricettori sensibili (Ospedali, scuole, case di cura) presenti nell'area. Si è effettuata una semplice valutazione dei livelli di rumore <i>ante/post operam</i> e post mitigazione. E' particolarmente rilevante l'assenza di informazioni dettagliate (come una specifica mappa di rumore orizzontale dettagliata e piani di calcolo verticali per varie sezioni nei pressi degli edifici interessati) sulle due strutture sanitarie. E' altresì rilevante l'assenza dei risultati dei modelli di calcolo per alcuni ricettori ed in particolare per l'ospedale di Cecina (ricettore identificato come G6-225, si veda il documento n. 121212-01/SUA/301 "Documentazione generale-Studio acustico-output del modello di simulazione")                      Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006, occorre effettuare indagini in dettaglio su tutti i ricettori particolarmente sensibili (ospedali,</p>	<p>Le stime del rumore emesso dall'infrastruttura hanno riguardato tutti i ricettori presenti nell'intorno dell'autostrada e sono state riferite al dettaglio dei singoli piani degli edifici nella situazione post operam e nella situazione post mitigazione. Ciò, anche per l'edificio ospedaliero richiamato nelle note. Si evidenzia però un errore di battitura nell'output del modello acustico in cui l'ospedale di Cecina è stato codificato come G6-255 anziché G6-225. Inoltre, ai fini di una verifica del clima acustico nella situazione attuale presso l'ospedale di Cecina (ric. G6-225), sono state condotte anche delle misure strumentali, come si osserva nell'elaborato "Report indagini fonometriche" relativamente alla postazione di misura "Maog 1" nell'area di Cecina.</p>	<p>Non sono stati forniti i risultati ai ricettori delle modellizzazioni effettuate ante-operam, post-operam e post mitigazione. Non sono inoltre state allegate mappe di rumore orizzontali con isofoniche sull'intera area di analisi effettuata. Al fine di valutare l'impatto acustico complessivo su tutto il territorio prospiciente all'infrastruttura e non solo sui ricettori come invece sembra essere stato fatto, non sono state effettuate mappe trasversali in corrispondenza di ricettori prospicienti l'infrastruttura e presso i ricettori sensibili presenti, per valutare l'impatto complessivo in facciata dell'opera.   <u>Comune di Cecina:</u> non ottemperata                      In alcuni tratti le barriere antirumore sono state ridotte, in termini di estensione, rispetto alle preesistenti; inoltre la tipologia installata è di colore metallico., fortemente impattante sul territorio a differenza della preesistente di colore verde. Si evidenzia inoltre la necessità di valutare, al fine del corretto posizionamento delle barriere nella tratta del lotto n. 2, non solo gli attuali assetti, ma altresì gli sviluppi correlati agli strumenti di governo del</p>	<p>Al fine di ottimizzare la realizzazione dei necessari interventi di mitigazione acustica, occorre effettuare indagini in dettaglio su tutti i ricettori particolarmente sensibili (ospedali, scuole, case di cura) presenti nell'area interessata, sia con specifiche misure che con dettagliate mappe dei risultati di modellizzazione acustica orizzontali e verticali.</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
		scuole, case di cura) presenti nell'area interessata dal Lotto 2, sia con specifiche misure che con dettagliate mappe dei risultati di modellizzazione acustica orizzontali e verticali.		territorio vigenti.	
<p><b>58</b> 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;</p>	<p><u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u> I cantieri saranno oggetto di simulazione acustica e, ove necessario, saranno equipaggiati con schermature acustiche alternative e/o complementari alle dune. <i>STUDIO ACUSTICO</i> <i>SUA 300 Relazione generale</i></p>	<p>Ai fini dell'ottemperanza, la sostenibilità delle opere di mitigazione previste nei progetti acustici di ciascun cantiere che interferiscono sulle visuali panoramiche e sul paesaggio (in particolare l'uso di dune perimetrali), seppur provvisorie, dovrà essere verificata rispetto alla sua incidenza con quanto espresso nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3. Per il resto, si prende atto di quanto affermato dal proponente in questa fase. Riguardo all'effettuazione di quanto previsto dal proponente per le fasi successive: - si fa notare che il modello acustico di cantiere e le relative soluzioni di mitigazione e di riduzione del rumore sono accettabili solo se effettivamente le lavorazioni saranno come previsto dai modelli, in quanto lo spostamento di macchinari in posizioni diverse da quelle utilizzate nei modelli di cantieri fissi può generare un rumore anche completamente difforme da quanto mostrato nelle mappe acustiche fornite; - si precisa inoltre che si dovrà fare attenzione ad individuare con precisione i recettori sensibili per i quali, una volta realizzato l'intervento di mitigazione acustica, applicare la deroga (sia semplificata che ordinaria) e si dovrà chiarire quali lavorazioni saranno effettuate in periodo notturno per il quale lo strumento della deroga sarà molto più stringente, essendo i limiti imposti più bassi.</p>	<p>La verifica del rumore in fase di cantiere è demandata alle successive fasi di progettazione e/o realizzazione in cui saranno specificate le caratteristiche e i dettagli del numero e della tipologia di macchinari utilizzati, della loro ubicazione, ecc. In tale sede sarà valutata la necessità, in caso, di inserimento di dune perimetrali e/ barriere provvisorie per i cantieri, la cui opportunità sarà valutata anche nel contesto percettivo globale, nel rispetto di quanto previsto dal PIT.</p>		<p>In funzione dell'effettiva rumorosità di ogni cantiere devono essere individuate specifiche misure di mitigazione, finalizzate al rispetto dei limiti di legge presso i recettori; in ultima istanza si potrà richiedere la deroga al Comune competente. La sostenibilità delle opere di mitigazione previste nei progetti acustici di ciascun cantiere che interferiscono sulle visuali panoramiche e sul paesaggio (in particolare l'uso di dune perimetrali), seppur provvisorie, dovrà essere conforme, rispetto alla sua incidenza, con quanto espresso nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3.</p>
<p><b>59</b> aggiornare ed esaminare nel dettaglio le indicazioni delle</p>	<p><u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u> Le indicazioni delle zonizzazioni acustiche comunali</p>	<p>Ottemperata</p>			<p>Ottemperata</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>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;</p>	<p>- ove disponibili - sono state esaminate nello studio acustico, con riferimento alla individuazione delle corrette mitigazioni, verificando le situazioni di criticità e ottimizzando gli interventi.  <i>STUDIO ACUSTICO</i>  <i>SUA 300 Relazione generale</i>  <i>SUA 301 Output del modello di simulazione</i>  <i>SUA 302 Report indagini fonometriche</i>  <i>SUA 400 / SUA 406 Carta dei recettori e zonizzazione acustica</i></p>				
<p>60 Ciascuna delle parti in cui il proponente ha suddiviso la prescrizione ai fini della risposta viene annotata singolarmente</p>					
<p>- approfondire le valutazioni e le progettazioni acustiche al fine, da un lato, di verificare le situazioni rimanenti di criticità residua indicate, dall'altro ad 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.</p>	<p><u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u>                      I Piani di classificazione acustica approvati in via definitiva dai Comuni di Follonica e San Vincenzo sono stati considerati nello studio acustico condotto.  <i>STUDIO ACUSTICO</i>  <i>SUA 300 Relazione generale</i>  <i>SUA 400 / SUA 406 Carta dei recettori e zonizzazione acustica</i>  <i>SUA 500 / SUA 506 Carta delle barriere acustiche</i></p>	<p>Ottemperata</p>			<p>Ottemperata</p>
<p>- 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</p>	<p><u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u>                      Nel modello previsionale è stato tenuto conto dell'orografia del terreno e delle condizioni meteorologiche. Il modello di calcolo considera i dati derivanti dal monitoraggio ante-operam.  <i>STUDIO ACUSTICO</i>  <i>SUA 300 Relazione generale</i>  <i>SUA 301 Output del modello di simulazione</i></p>	<p>Nella relazione acustica non si forniscono informazioni sul tipo di propagazione utilizzata (favorevole, omogenea, ...) ma si indicano solo temperatura ed umidità.                      Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006 devono essere fornite informazioni sul tipo di propagazione utilizzata (favorevole, omogenea, ...).</p>	<p>Nel calcolo sono state considerate le condizioni di propagazione “Omogenee”.</p>		<p>Nelle simulazioni acustiche deve essere compreso uno scenario in cui l'effetto dell'orografia e delle condizioni meteorologiche comporta condizioni acustiche più sfavorevoli.</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>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;</p>					
<p>- 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;</p>	<p><b>LOTTO 2 – LOTTO 3</b> Nello studio acustico non vi sono ricettori - nello scenario con mitigazioni - con livelli oltre i limiti consentiti. <i>STUDIO ACUSTICO</i> <i>SUA 300 Relazione generale</i> <i>SUA 301 Output del modello di simulazione</i> <i>SUA 302 Repore indagini fonometriche</i> <i>SUA 400 / SUA 406 Carta dei recettori e zonizzazione acustica</i> <i>SUA 500 / SUA 506 Carta delle barriere acustiche</i></p>	<p>Nello studio si osserva il superamento su alcuni ricettori (con rif. al Doc. n. 121212-01/SUA/301 “Studio acustico- Output del modello di simulazione, i ricettori, ad es. G4-041; G6-029; G6-240-1, ed in maniera più importante per il ricettore sensibile G6-062, struttura sanitaria della USL n. 6 a Donoratico-Castagneto Carducci -LI – dove si evidenzia un superamento residuo di 4.8 dB(A) per il periodo notturno) Per queste situazioni si afferma che “<i>Dei ricettori che risultano oltre il limite normativo in ambito esterno è stata effettuata, come detto, la verifica del rumore in ambito interno considerando in prima approssimazione e in via cautelativa che i serramenti esistenti abbiano un’efficacia di 20 decibel, valore che, sulla base di esperienze di misure in campo per numerose situazioni analoghe, è risultato il minimo riscontrato. Da tale verifica è risultato che tutti i ricettori risultati oltre il limite in ambito esterno evidenziano il rispetto dei valori in ambito interno con il solo contributo degli infissi esistenti.</i>”. E’ altresì vero che sia nel DMA 29/11/2000 (Art. 5 e comma 3) che nel DPR 142/2004 (art. 6 comma 4) si afferma (come anche ricordato nella parte introduttiva della relazione doc. n. 121212-01/SUA/300 “Studio Acustico – Relazione generale” a pag. 8) che gli interventi in via prioritaria devono essere eseguiti “secondo la seguente scala di priorità: a) direttamente alla sorgente rumorosa; b) lungo la via di propagazione del rumore della sorgente al ricettore; c) direttamente sul ricettore”. Un normale intervento (alla sorgente) con pavimentazioni a tessitura ottimizzata</p>	<p>Relativamente al Monitoraggio per tutti i ricettori con valori in esterno superiori ai limiti (+ tolleranza di 1 dBA), si osservano 14 ricettori sensibili, di cui 5 di tipo scolastico ricadenti nel Lotto 2, e 9 di tipo ospedaliero, di cui 8 ricadenti nel Lotto 2. Si osserva anche 1 ricettore di tipo residenziale nel Lotto 2 con valori superiori al limite normativo di oltre 2 dB(A).Si riporta di seguito l’elenco dei ricettori sensibili con evidenziati gli eventuali esuberi rispetto alle soglie normative. Lotto 2: G5-010 Istruzione G5-079 Istruzione G5-081 Istruzione G5-082 Istruzione G5-083 Istruzione G6-057 Ospedaliero Esubero massimo = dBA 5,3 G6-060/01 Ospedaliero Esubero massimo = dBA 5,1 G6-060/02 Ospedaliero Esubero massimo = dBA 1,2 G6-060/03 Ospedaliero Esubero massimo = dBA 1,4 G6-061 Ospedaliero Esubero massimo = dBA 4,3 G6-062 Ospedaliero Esubero massimo = dBA 4,8 G6-215 Ospedaliero Esubero massimo = dBA 5,1 G6-225 Ospedaliero Esubero massimo = dBA 6,4 G6-029 Residenziale Esubero massimo = dBA5,2 Lotto 3: G2-043 Ospedaliero</p>	<p>Relativamente al Lotto 2, si osservava il superamento su alcuni ricettori ed in maniera più importante per i ricettori sensibili G6-225, Ospedale di Cecina (LI) e G6-062, struttura sanitaria della USL n. 6 a Donoratico-Castagneto Carducci (LI) per il periodo notturno (superamento residuo di 6.4 dB(A) per il primo ricettore e di 4.8 dB(A) per l’altro). Per queste situazioni si afferma che “Dei ricettori che risultano oltre il limite normativo in ambito esterno è stata effettuata, come detto, la verifica del rumore in ambito interno considerando in prima approssimazione e in via cautelativa che i serramenti esistenti abbiano un’efficacia di 20 decibel, valore che, sulla base di esperienze di misure in campo per numerose situazioni analoghe, è risultato il minimo riscontrato. Da tale verifica è risultato che tutti i ricettori risultati oltre il limite in ambito esterno evidenziano il rispetto dei valori in ambito interno con il solo contributo degli infissi esistenti.”. E’ comunque vero che sia nel DMA 29/11/2000 (Art. 5 e comma 3) che nel DPR 142/2004 (art. 6 comma 4) si afferma (come anche ricordato nella parte introduttiva della relazione doc. n. 121212-01/SUA/300 “Studio Acustico – Relazione generale” a pag. 8) che gli interventi in via prioritaria devono essere eseguiti “secondo la seguente scala di priorità: a) direttamente alla sorgente rumorosa; b) lungo la via di propagazione del rumore della sorgente al ricettore; c) direttamente sul ricettore”. Un normale intervento (alla sorgente) con pavimentazioni a tessitura ottimizzata (anche drenanti) può portare ad una riduzione dei livelli in facciata di anche più di 3 dB(A) (si vedano i risultati dei porgetti internazionali SILVIA DEUFRAKO QCITY e del progetto toscano LEOPOLDO), che è più che risolutiva per molte delle situazioni di superamento dei limiti rilevate nello studio presentato.</p>	<p>E’ necessario che il monitoraggio acustico ante operam comprenda tutti i recettori per i quali è prevedibile, in base alle simulazioni, un superamento dei limiti in facciata.</p>



## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
		<p><i>(anche drenanti) può portare ad una riduzione dei livelli in facciata di anche più di 3 dB(A).</i></p> <p>Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006, il monitoraggio dello stato del clima acustico <i>ante-operam</i> deve essere esteso a comprendere almeno tutti i ricettori per i quali è previsto in facciata un superamento dei limiti di legge.</p>			
<p>- deve essere predisposta una specifica cartografia riportante le interferenze tra la fascia di rispetto della infrastruttura in progetto o delle opere connesse e quella delle principali infrastrutture esistenti;</p>	<p><b>LOTTO 2 – LOTTO 3</b> Le fasce di pertinenza acustica sono riportate sulla carta degli interventi di mitigazione <i>SUA 500 / SUA 506 Carta delle barriere acustiche</i></p>	<p>Ottemperata</p>			<p>Ottemperata</p>
<p>- deve essere fornito il dato relativo alla popolazione residente nei recettori;</p>	<p>E' stato effettuato il censimento dei ricettori. Ai fini acustici, il dato relativo alla popolazione ivi residente, è ininfluente. <i>SUA 400 / SUA 406 Carta dei recettori e zonizzazione acustica</i></p>	<p>Ottemperata</p>			<p>Ottemperata</p>
<p>- 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;</p>	<p>L'andamento del rumore alle diverse altezze e distanze dal ciglio autostradale è stato analizzato tramite un modello tridimensionale che analizza la propagazione acustica in ambiente esterno prendendo in considerazione tutti i fattori interessati al fenomeno, come la disposizione e forma degli edifici, la topografia del sito, le barriere antirumore, il tipo di terreno e gli effetti meteorologici. <i>STUDIO ACUSTICO SUA 300 Relazione generale SUA 301 Output del modello di simulazione</i></p>	<p>Nelle modellizzazioni si è tenuto conto della tridimensionalità del territorio, valutando i livelli di rumore ai vari piani degli edifici presenti, ma non sono state fornite le richieste sezioni verticali. Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006 devono essere fornite le richieste sezioni verticali (utili, ad esempio, per evidenziare il superamento di eventuali problemi presso i ricettori sensibili, in particolare presso gli ospedali presenti lungo l'infrastruttura).</p>	<p>Si allegano le sezioni acustiche presso le strutture sensibili rappresentative, in riferimento al periodo diurno.</p>		<p>Ottemperata</p>
<p>- devono essere indicate misure di mitigazione acustica per i ricettori in condizioni di criticità elevata;</p>	<p>Si prevede l'inserimento di adeguate mitigazioni dell'impatto acustico, come evidenziato negli elaborati relativi <i>SUA 400 / SUA 406 Carta dei</i></p>	<p>Ottemperata</p>			<p>Ottemperata</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<i>recettori e zonizzazione acustica</i>				
- devono essere indicate misure di mitigazione delle vibrazioni per recettori posti a distanza inferiore a 25 metri;	Numerose indagini realizzate presso i ricettori limitrofi ad autostrade esistenti hanno evidenziato che il traffico stradale non determina disturbo da vibrazioni alla popolazione residente.	Ottemperata Si fa presente tuttavia che esistono studi e soprattutto sentenze in giurisprudenza che affermano il contrario, fra cui una recente causa che ha coinvolto il gestore dell'autostrada A12 Genova-Livorno.		Ottemperata	Ottemperata
- per gli ambienti abitativi devono essere rispettate le fasce di rispetto previste dal DPCM 8 luglio 2003;	Per gli ambienti abitativi sono state rispettate le fasce di rispetto previste dal DPCM 8 luglio 2003	Ottemperata			Ottemperata
- 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;	Gli interventi di mitigazione acustica sono stati progettati per abbattere i livelli eccedenti i limiti normativi quanto più possibile mediante l'interposizione di schermi antirumore, compatibilmente con le soluzioni progettuali attualmente esistenti per le barriere e considerando il miglior rapporto costi/benefici. In linea generale, l'obiettivo del lavoro è stato quello di portare al di sotto dei limiti normativi in ambito esterno tutti i ricettori che hanno presentato esuberi nello scenario post operam, riducendo al minimo il ricorso alla verifica in ambito interno, laddove cioè, come recita l'art. 5 comma 4 del DM 29/11/2000, nonché l'art. 6 comma 2 del DPR 142/2004 "i valori limite per le infrastrutture di cui all'art. 2 comma 3, (...) non siano tecnicamente conseguibili, ovvero qualora in base a valutazioni tecniche, economiche e di carattere ambientale si evidenzia l'opportunità di procedere ad interventi diretti sui ricettori, deve essere assicurato il rispetto dei seguenti limiti interni (...)" Dei ricettori che risultano oltre il limite normativo in ambito	Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006, per quanto riguarda l'Ospedale di Cecina, deve essere studiato un piano di risanamento finalizzato alla mitigazione della situazione, in quanto detto recettore è indicato nella "Carta dei recettori e zonizzazione acustica" con id. G6-225, come oggetto di un superamento di 13 dB(A). Inoltre, tale recettore deve essere inserito nelle tabelle riguardanti i risultati dello studio acustico (rif. Doc. n. 121212-01/SUA/301 "Studio acustico-Output del modello di simulazione) riferite all'analisi dei ricettori sensibili.	Per quanto riguarda le tabelle dei risultati dello studio acustico, come già indicato in risposta all'osservazione n°57, per un errore di battitura l'ospedale di Cecina è stato codificato come G6- 255 anziché G6-225.		Per quanto riguarda l'Ospedale di Cecina, deve essere messo in atto un piano di risanamento finalizzato alla mitigazione della situazione acustica prevista.

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p>esterno è stata effettuata la verifica del rumore in ambito interno considerando in prima approssimazione e in via cautelativa che i serramenti esistenti abbiano un'efficacia di 20 decibel, valore che, sulla base di esperienze di misure in campo per numerose situazioni analoghe, è risultato il minimo riscontrato. Da tale verifica è risultato che tutti i ricettori risultati oltre il limite in ambito esterno evidenziano il rispetto dei valori in ambito interno con il solo contributo degli infissi esistenti.</p> <p><i>STUDIO ACUSTICO</i>  <i>SUA 300 Relazione generale</i>  <i>SUA 301 Output del modello di simulazione</i>  <i>SUA 400 / SUA 406 Carta dei ricettori e zonizzazione acustica</i></p>				
<p><b>61</b> 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;</p>	<p><u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u> Un eventuale ricorso alle procedure di deroga, di cui alla Delibera del Consiglio Regionale n.77/2000 parte 3, per particolari fasi dei lavori, sarà giustificato.</p>	<p>Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006 devono essere individuati con precisione i ricettori sensibili per i quali, una volta realizzato l'intervento di mitigazione acustica, applicare la deroga (sia semplificata che ordinaria) e deve essere chiarito in dettaglio quali lavorazioni saranno effettuate e quali macchinari saranno utilizzati durante il periodo notturno, per il quale lo strumento della deroga sarà molto più stringente, essendo i limiti imposti più bassi.</p>	<p>Per il dettaglio delle informazioni richieste, si rimanda alle successive fasi di progettazione e/o alla fase realizzativa dell'opera.</p>	<p>Non è stata sviluppata completamente la richiesta della prescrizione: non sono state fornite sufficienti informazioni utili a valutare l'impatto acustico delle attività previste nel periodo notturno.</p>	<p>Ai fini della richiesta di deroga al Comune competente, devono essere individuati con precisione i ricettori sensibili e deve essere chiarito in dettaglio quali lavorazioni saranno effettuate e quali macchinari saranno utilizzati durante il periodo notturno, per il quale lo strumento della deroga sarà molto più stringente, essendo i limiti imposti più bassi.</p>
<p><b>62</b> - 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 cantieri. 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</p>	<p><u>LOTTO 2</u> Per la risoluzione di una interferenza di progetto si rende necessario lo spostamento di un traliccio della Linea Elettrica ad alta tensione Livorno - Bolgheri, gestita da RFI, nel comune di Bibbona. <u>LOTTO 3</u> Non sono presenti gallerie; pertanto questa prescrizione non riguarda il lotto</p>	<p>Ottemperata</p>			<p>Ottemperata</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
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 L.447/95 e della DGR 77/2000, il criterio differenziale;	in esame.				
<b>63</b> 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;	<u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u> Per la risoluzione di una interferenza di progetto si rende necessario lo spostamento di un traliccio della Linea Elettrica ad alta tensione Livorno - Bolgheri, gestita da RFI, nel comune di Bibbona.	Ottemperata.		Nella documentazione relativa al progetto definitivo del febbraio 2011 si affermava che <i>“Per la risoluzione di una interferenza di progetto si rende necessario lo spostamento di un traliccio della Linea Elettrica ad alta tensione Livorno - Bolgheri, gestita da RFI, nel comune di Bibbona.”</i> Relativamente al Lotto 2, nella documentazione in nostro possesso non è stato determinato se ci sono ricettori interessati dallo spostamento né è stata valutata l'entità dei campi elettromagnetici su questi eventuali ricettori presenti nei pressi della linea in questione. Tra l'altro nelle presenti integrazioni si afferma che <i>“La risoluzione delle interferenze non comporta lo spostamento di elettrodotti.”</i> , contraddicendo quanto precedentemente affermato.	Nel caso di eventuali spostamenti di linee elettriche deve essere garantito il rispetto dei valori limite per i campi elettrico e magnetico in relazione ai recettori presenti.
<b>64</b> 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 di 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; 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	<u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u> è stato predisposto un Piano di Monitoraggio secondo le linee guida della CSVIA del Ministero dell'Ambiente, che ha riguardato i principali corsi d'acqua, nonché le componenti giudicate maggiormente sensibili, tra le quali in particolare la vegetazione e la fauna dell'area di Bolgheri, dove sono localizzate specie di uccelli protette, e del fiume Pecora <b>MONITORAGGIO AMBIENTALE</b> <i>MAM 001 Relazione</i> <i>MAM 002 Corografia Generale</i> <i>MAM 003 Planimetria generale dal km 0+000.00 al km 9+000.00</i> <i>MAM 004 Planimetria generale dal km 9+000.00 al km</i>	Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006, in relazione al piano di monitoraggio, per <u>la qualità dell'aria</u> : - in merito alle azioni da intraprendere in caso di superamento del valore preso a riferimento per la variabile ambientale considerata, nel piano di monitoraggio devono essere anche riportati i singoli valori presi a riferimento; - nel <u>Lotto 2</u> devono essere previsti punti di monitoraggio nell'area urbana di Follonica; - per i cantieri del <u>Lotto 3</u> , sono state individuate le modalità di monitoraggio con la metodica di rilevamento A2, in quanto è dichiarato che le Polveri Sottili (PM10) possono essere ritenute il principale ed unico inquinante derivante dalle normali attività di cantiere. Si aggiunge che l'entità del	Al termine della fase ante operam verranno definite le soglie di azione, al superamento delle quali si attiveranno le procedure di allerta che prevedono sia l'informativa agli Enti di controllo che l'assunzione di provvedimenti atti a ridurre gli eventuali impatti. Premesso che i livelli di soglia possono essere diversi, in modo da attivare le procedure in tempo utile prima che si raggiungano situazioni di reale criticità ambientale, i criteri per la definizione di tali soglie si possono riassumere nelle seguenti modalità: - le soglie vengono definite a partire dai limiti normativi esistenti, anche se non strettamente cogenti, come ad esempio Linee Guida od obiettivi di qualità ambientale (normativa europea); i livelli di soglia in questo caso sono rappresentati da percentuali dei valori normativi; - le soglie vengono definite sulla base di	<b>Monitoraggio qualità dell'aria</b> In merito alle modalità di monitoraggio si concorda con quanto proposto dal Proponente. In seguito alle verifiche normative richieste per quanto concerne i parametri chimici da monitorare per la componente atmosfera, il Proponente definisce i seguenti parametri chimici: NO2, CO, PM10-PM2,5, O3, C6H6. Relativamente al <u>Lotto 3</u> si evidenzia che non sono stati trovati riscontri, nella documentazione messa a disposizione, in relazione alle note ed alle osservazioni richieste dalla Regione Toscana per i seguenti aspetti: inserimento di punti di monitoraggio della qualità dell'aria nell'area urbana di Follonica; eventuali campagne di monitoraggio ante e post-operam nell'area urbana di Grosseto; inserimento di punto di monitoraggio della qualità dell'aria in corrispondenza dello svincolo di Grosseto Nord.	<b>Monitoraggio qualità dell'aria</b> Relativamente al lotto 3 si richiede di inserire punti di monitoraggio della qualità dell'aria nell'area urbana di Follonica; di effettuare eventuali campagne di monitoraggio ante, in corso e post-operam nell'area urbana di Grosseto; inserire punti di monitoraggio della qualità dell'aria in corrispondenza dello svincolo di Grosseto Nord. <b>Monitoraggio acque superficiali e sotterranee</b> Il proponente deve: -specificare, nel piano di monitoraggio, il numero di campagne di misura “ante operam” che si intende effettuare, sia per le acque sotterranee che per le acque superficiali; -implementare i parametri monitorati con i metalli pesanti; -inserire nella rete di monitoraggio i corpi idrici Botro dei Marmi, Fosso delle Rozze, Fosso Acquaviva e Fosso Valnera, interessati

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>di monitoraggio in corso d'opera e post operam; valutare, con i metodi I.B.E. ed IFF, il possibile impatto su ogni corso d'acqua principale (Cecina, Pecora, Cornia, 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;</p>	<p>17+500.00  MAM 005 Planimetria generale dal km 17+500.00 al km 26+500.00  MAM 006 Planimetria generale dal km 26+500.00 al km 35+500.00  MAM 007 Planimetria generale dal km 35+500.00 al km 44+500.00  MAM 008 Planimetria generale dal km 44+500.00 al km 54+000.00  MAM 009 Planimetria generale dal km 54+000.00 al km 62+400.00</p>	<p>traffico indotto dalle lavorazioni prevede in tale tratta, un numero esiguo di veicoli per giorno, quindi l'impatto risulta trascurabile. Si richiedono specificazioni riguardo ad eventuali campagne di monitoraggio ante e post operam nell'area urbana di Grosseto;</p> <p>- occorre chiarire le incongruenze presenti tra i contenuti di pag. 42 della relazione generale del piano di monitoraggio tabella 4 - "Piano delle misure da effettuare: atmosfera", e le tavole presentate, in quanto:</p> <p>- il punto di misura previsto per il cantiere di Giuncarico è indicato con sigla differente fra la tabella 4 e la tavola MAM004;</p> <p>- il punto indicato con la sigla A12-RO-A2-02 non è presente in tavola MAM005;</p> <p>- il cantiere di Grosseto (CO03) è segnalato come monitorato nella tavola MAM007, ma non è presente in tabella 4;</p> <p>- relativamente ai punti di monitoraggio individuati, si ritiene utile l'inserimento di un ulteriore punto di monitoraggio con la metodologia A1 in corrispondenza dello svincolo di Grosseto Nord in quanto, a prescindere dagli esiti specifici del SIA, può essere necessario valutare il combinarsi dell'aumento dei flussi di traffico previsti sull'autostrada con il traffico presente sulle complanari ed in corrispondenza dello svincolo.</p> <p>In relazione al piano di monitoraggio, per le acque superficiali e sotterranee:</p> <p>- in considerazione dell'uso balneare delle acque marine che ricevono i corsi d'acqua interessati dalle acque provenienti (sia in fase di cantiere che di esercizio) dalle opere in progetto, devono essere inseriti nel monitoraggio i seguenti corsi d'acqua: Botro dei Marmi, Fosso delle Rozze, Fosso Acquaviva e Fosso Valnera;</p> <p>- deve essere specificato il numero di campagne di misura "ante operam" che si intende effettuare, sia per le acque sotterranee che per le acque</p>	<p>criteri statistici, con riferimento ai dati ante operam (ad esempio: media dei valori ante operam più deviazione standard);</p> <p>- le soglie possono essere definite anche in base ad un criterio di peggioramento progressivo, analizzando cioè le serie più recenti dei rilievi effettuati (nella fase di corso d'opera) e calcolando medie e deviazione standard su questi valori.</p> <p>Le soglie possono essere infine di tipo sito-specifico, cioè variabili in funzione dei diversi territori interessati dai lavori: ad esempio per le acque superficiali sarà opportuno acquisire le diverse classificazioni di qualità dei corpi idrici definite dalle Province e pervenire alla individuazione di zone omogenee con uguali soglie di azione.</p> <p>I criteri sopra enunciati saranno applicati alle diverse componenti ambientali monitorate; in dettaglio:</p> <p>- per la componente atmosfera saranno sottoposti a verifica i parametri chimici (NO2, CO, PM10-PM2,5, O3, C6H6); si farà riferimento ai livelli normativi che prevedono già per la maggior parte dei parametri considerati limiti di attenzione e di allarme, mentre per gli altri si introdurranno valori ridotti percentualmente rispetto a quelli di legge;</p> <p>- per le componenti rumore e vibrazioni si farà riferimento rispettivamente ai livelli normativi ed alle Norme UNI, senza introdurre ulteriori soglie intermedie;</p> <p>- per la componente idrica sia superficiale che sotterranea si farà invece riferimento ai valori rilevati in fase ante operam, ricavando valori di soglia sito-specifici.</p> <p>Per altre componenti ambientali, come tutto il settore naturale (vegetazione, fauna, suolo), non saranno introdotte soglie di tipo numerico, ma saranno valutati nell'ambito dei Rapporti periodici contenenti i dati del monitoraggio, i trend evolutivi dei diversi parametri considerati.</p>	<p><i>Monitoraggio acque superficiali e sotterranee</i></p> <p>Il proponente non riporta nell'elenco degli interventi di monitoraggio previsti, le integrazioni richieste, di seguito ricordate:</p> <p>-specificare, nel piano di monitoraggio, il numero di campagne di misura "ante operam" che si intende effettuare, sia per le acque sotterranee che per le acque superficiali;</p> <p>-implementazione dei parametri monitorati con i metalli pesanti;</p> <p>-inserimento nella rete di monitoraggio dei corpi idrici Botro dei Marmi, Fosso delle Rozze, Fosso Acquaviva e Fosso Valnera, interessati dalle acque provenienti sia in fase di cantiere che di esercizio, in considerazione dell'uso balneare delle acque marine in corrispondenza delle quali ne è ubicata la foce;</p> <p>-inserimento di un punto di controllo delle acque sotterranee ad uso idropotabile in loc. Franciana, nel Comune di Piombino;</p> <p>-eliminazione incongruenza riscontrate fra contenuti della Tabella 4 del Piano di Monitoraggio e alcune Tavole presentate;</p> <p>- monitoraggio di pozzi la cui zona di rispetto sia interessata dalle opere;</p> <p>-fornire i dati tecnici dei pozzi individuati per il monitoraggio (profondità, diametro, condizionamento, uso ...); qualora siano ricompresi nelle schede di censimento dei punti d'acqua, nel Piano di Monitoraggio deve essere indicato il codice di collegamento;</p> <p>-per le falde caratterizzate da elevati valori di cloruri (S. Pietro in Palazzi, Cecina), di studiare l'impatto e di prevedere un monitoraggio che controlli l'effetto di eventuali spargimenti di sale in funzione antigelo.</p> <p>Il piano di monitoraggio deve essere aggiornato con il dettaglio dei punti di prelievo e frequenza di campionamento, comprensivo delle integrazioni sopra indicate e prevedere l'esecuzione di campioni ante operam, per i vari comparti ambientali, al fine di individuare i relativi valori di fondo.</p> <p>In riferimento al Regolamento CE n.1907/2006 e s.m.i. (REACH) e al Regolamento CE n.1272/2008 e s.m.i. (CLP), dovrà altresì essere fornita la documentazione relativa all'impiego di sostanze pericolose.</p>	<p>dalle acque provenienti sia in fase di cantiere che di esercizio, in considerazione dell'uso balneare delle acque marine in corrispondenza delle quali ne è ubicata la foce;</p> <p>-inserire un punto di controllo delle acque sotterranee ad uso idropotabile in loc. Franciana, nel Comune di Piombino;</p> <p>-eliminare le incongruenze riscontrate fra contenuti della Tabella 4 del Piano di Monitoraggio e alcune Tavole presentate;</p> <p>-monitorare i pozzi la cui zona di rispetto sia interessata dalle opere;</p> <p>-fornire i dati tecnici dei pozzi individuati per il monitoraggio (profondità, diametro, condizionamento, uso ...); qualora siano ricompresi nelle schede di censimento dei punti d'acqua, nel Piano di Monitoraggio deve essere indicato il codice di collegamento;</p> <p>-per le falde caratterizzate da elevati valori di cloruri (S. Pietro in Palazzi, Cecina), studiare l'impatto e prevedere un monitoraggio che controlli l'effetto di eventuali spargimenti di sale in funzione antigelo.</p> <p>Deve inoltre aggiornare il piano di monitoraggio con il dettaglio dei punti di prelievo e frequenza di campionamento, comprensivo delle integrazioni sopra indicate e prevedere l'esecuzione di campioni ante operam, per i vari comparti ambientali, al fine di individuare i relativi valori di fondo.</p> <p>In riferimento al Regolamento CE n.1907/2006 e s.m.i. (REACH) e al Regolamento CE n.1272/2008 e s.m.i. (CLP), deve fornire la documentazione relativa all'impiego di sostanze pericolose.</p> <p><i>Monitoraggio acustico</i></p> <p>Lotto 2</p> <p>Devono essere previsti punti di monitoraggio presso i ricettori sensibili (almeno ospedale di Cecina, di tipo R3, ed almeno un punto di monitoraggio di tipo R3 presso i centri abitati maggiori nei pressi dei quali si ha maggior popolazione esposta ai livelli prodotti dall'infrastruttura: Cecina (nei pressi del km4+000, ad es. presso il ricettore G6-219), Donoratico - Castagneto Carducci (fra il km 20+000, svincolo, ed il km 21+000 ad es. presso il ricettore G6-054-1), San Vincenzo</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
		<p>superficiali;                      - i parametri dei metalli previsti per le acque superficiali devono essere aggiunti anche al monitoraggio delle acque sotterranee;                      - devono essere forniti i dati tecnici dei pozzi individuati per il monitoraggio (profondità, diametro, condizionamento, uso ...); qualora siano ricompresi nelle schede di censimento dei punti d'acqua, nel Piano di Monitoraggio deve essere indicato il codice di collegamento;                      - per le falde caratterizzate da elevati valori di cloruri (S. Pietri in Palazzi, Cecina) deve essere studiato l'impatto e deve essere previsto un monitoraggio che controlli l'effetto di eventuali spargimenti di sale in funzione antigelo;                      - occorre aggiungere alla rete di monitoraggio un punto di controllo ubicato nel Comune di Piombino, località Franciana, all'inizio della zona di approvvigionamento idropotabile oltre a eventuali pozzi presenti entro un raggio di 200 metri dalle opere in progetto nel tratto di competenza. Si raccomanda di comprendere nel set di parametri analizzati, anche la ricerca di metalli pesanti.</p>		<p><i>Monitoraggio acustico</i>                      Lotto 2                      Mancano punti di monitoraggio presso i ricettori sensibili (almeno ospedale di Cecina, di tipo R3, ed almeno un punto di monitoraggio di tipo R3 presso i centri abitati maggiori nei pressi dei quali si ha maggior popolazione esposta ai livelli prodotti dall'infrastruttura: Cecina (nei pressi del km 4+000, ad es. presso il ricettore G6-219), Donoratico - Castagneto Carducci (fra il km 20+000, svincolo, ed il km 21+000 ad es. presso il ricettore G6-054-1), San Vincenzo (presso il km 29+000 nei pressi del ricettore A12-SV-A1-04)                      Lotto 3                      Il piano di monitoraggio risulta ben definito e caratterizzato come metodologia. In particolare per i cantieri e il fronte di avanzamento sono previste 10 postazioni. Non c'è nessun recettore per il cantiere CO-03. Per la fase di esercizio sono previste 6 postazioni di cui 5 sono case isolate e 1 è costituita dall'abitato di Braccagni. Sebbene il piano di monitoraggio proposto prenda in esame tutte le postazioni impattanti significative, si segnala la necessità di almeno un ulteriore ricettore presso uno degli svincoli, che a nostro parere deve essere inserito nel monitoraggio proposto.</p>	<p>(presso il km 29+000 nei pressi del ricettore A12-SV-A1-04)                      Lotto 3                      Deve essere inserito nel monitoraggio proposto un ulteriore ricettore presso uno degli svincoli.</p>
<p><b>65</b>                      eseguire un monitoraggio dei campi elettromagnetici ante e post operam per gli eventuali ricettori ritenuti particolarmente esposti, mitigandone le esposizioni ai sensi del DPCM 8/7/2003;</p>	<p><u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u>                      Al presente non esistono ricettori particolarmente esposti a campi elettromagnetici. lo spostamento dell'elettrodotto previsto (cfr. Prescrizione 63) avverrà rispettando le vigenti normative in materia. Non si prevedono avvicinamenti alle residenze esistenti, pertanto non verranno creati nuovi campi elettromagnetici.</p>	<p>Ottemperata</p>		<p><i>Monitoraggio campi elettromagnetici</i>                      Nella documentazione relativa al progetto definitivo relativa al febbraio 2011 si affermava che “Al presente non esistono ricettori particolarmente esposti a campi elettromagnetici. Lo spostamento dell'elettrodotto previsto (cfr. Prescrizione 63) avverrà rispettando le vigenti normative in materia. Non si prevedono avvicinamenti alle residenze esistenti, pertanto non verranno creati nuovi campi elettromagnetici.”                       Provincia di Livorno: non ottemperata</p>	<p>Deve essere previsto un piano di monitoraggio dei campi elettrico e magnetico per i recettori interessati.</p>
<p><b>66</b>                      approfondire con un'analisi della visualità puntuale l'eventuale inserimento delle dune verdi considerando l'inserimento di</p>	<p><u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u>                      In questo lotto non è previsto l'inserimento di dune verdi, anche al fine di evitare ulteriore sottrazione di suolo.</p>	<p>Ottemperata</p>			<p>Ottemperata</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
vegetazione autoctona, in modo da rendere l'inserimento delle dune artificiali il più possibile armonioso con il contesto paesaggistico dell'area;	Inoltre, l'andamento morfologico del tratto - pianeggiante - non si reputa idoneo a tale intervento. <i>AUA 005 Planimetria di progetto dal km 0+000.00 al km 9+000.00</i> <i>AUA 006 Planimetria di progetto dal km 9+000.00 al km 14+647.62</i>				
<b>67</b> 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);	<u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u> E' stato eseguito uno Studio d'Impatto Archeologico in coordinamento con le indicazioni della Soprintendenza.	Si ritiene che la verifica sia di competenza del MIBAC			Si ritiene che la verifica sia di competenza del MIBAC.
<b>68</b> con riferimento al bacino di influenza visiva delle opere, nonché agli aspetti storico-testimoniali e culturali del territorio, 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.	<u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u> Vengono effettuate fotosimulazioni a verifica delle misure di mitigazione e compensazione previste.	Al di là delle verifiche di competenza del MIBAC, relative alle aree paesaggistiche tutelate ai sensi dell'art. 136 e 142 del D.Lgs. n. 42/04, per ciò che attiene alle competenze regionali si precisa quanto segue: In riferimento al bacino di influenza visiva dell'opera nonché agli aspetti storico-testimoniali e culturali del territorio, dovrà essere adeguatamente valutata e verificata la compatibilità delle opere con i valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3.	L'impatto visivo dell'opera rispetto al PIT è stato verificato. Tale argomento è stato approfondito all'interno delle Relazioni Paesaggistiche specifiche dei due lotti.	Era necessario elaborare progetti di mitigazione per gli impatti visivi di viadotti, svincoli e per assicurare la continuità paesaggistica delle aree boscate, tale documentazione non è stata presentata dal proponente. Le controdeduzioni del proponente rimandano ai contenuti delle relazioni paesaggistiche allegate al progetto approvato nel 2008, prima dell'adozione dell'Implementazione paesaggistica del PIT (adottata con delibera di Consiglio Regionale n. 32 del 16/06/2009).  <u>Comune di Rosignano Marittimo</u> <u>NON OTTEMPERATA</u> – si ritiene che tale prescrizione sia da considerarsi non ottemperata in quanto non è corretto asserire che la prescrizione n°81 relativa alle richieste del Comune di Rosignano M.mo “non è funzionalmente connessa al progetto dell'autostrada”: Infatti le prescrizioni n°26-58-68 della Del. CIPE 118/2009 che approvava il progetto Definitivo del Lotto 1, sono collegate direttamente al “lotto successivo” dell'autostrada in provincia di Livorno, e quindi al Lotto 2 in esame. Tali prescrizioni sono legate al fatto che costituiscono il completamento della viabilità alternativa prevista nel Lotto 1 che collega Rosignano	In riferimento al bacino di influenza visiva dell'opera nonché agli aspetti storico-testimoniali e culturali del territorio, dovrà essere adeguatamente garantita la compatibilità delle opere con i valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3. E' necessario approfondire le misure di mitigazione per gli impatti visivi di viadotti, svincoli e per assicurare la continuità paesaggistica delle aree boscate.

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
				<p><i>Solvay con la viabilità connessa prevista nell'abitato di S.P. In Palazzi, confermate con Del. CIPE n° 118 del 2009 e Del. CIPE n°89 del 2010, in particolare riguarda la tratta costituita da Via per Rosignano –Variante Polveroni- SP39 ex Aurelia a nord di Vada-prolungamento via della Torre – Prolungamento Viale della Resistenza – SP39 ex Aurelia a sud di Vada</i></p> <p><u>Provincia di Livorno:</u> <i>Ottemperata</i></p> <p><u>Comune di Cecina:</u> <i>Non ottemperata</i> <i>Si ritiene che tale prescrizione sia da considerarsi non ottemperata, in quanto con riferimento al punto 80 3 lettera a), primo capoverso, sebbene sia stato avviato l'adeguamento funzionale della s.r.t. 206 nel tratto Vada-San Pietro in Palazzi, non sono stati inseriti la pista ciclabile ed i sistemi per la sicurezza dei pedoni, né proposte ipotesi alternative a tali carenze. Più in generale, in ordine alla realizzazione degli interventi connessi alla viabilità locale contenuti nella documentazione integrativa, si richiamano integralmente le considerazioni già espresse in sede di parere sulla progettazione definitiva, di cui alla propria precedente deliberazione n.156 del 27.07.2011.</i></p> <p><u>Provincia di Grosseto:</u> <i>Circa le opere di mitigazione si ribadisce quanto già espresso nel precedente parere di compatibilità ambientale (agosto 2011) e nella fattispecie: "in considerazione delle emergenze ambientali presenti, oltre al rispetto dei Piano del Parco di Montioni e del Parco Naturale della Maremma (breve tratto interessato), occorre rendere le previsioni di cui al progetto compatibili con le finalità di protezione delle specie peculiari dei singoli ambiti, valutandone gli effetti sia diretti che indiretti", oltre ad individuare "come invariante i varchi esistenti (con esclusione dei tratti ricadenti nell'ambito degli insediamenti densi), ritiene necessario sia definita "una fascia di rispetto di rilievo paesaggistico e una</i></p>	



**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
				<p><i>fascia di inedificabilità per gli svincoli e i raccordi". A tal fine il P.T.C. definisce i seguenti indirizzi a cui SAT deve attenersi:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>in area collinare, valutare la tutela del crinale più vicino;</i></li> <li>- <i>in area pianeggiante, valutare la tutela degli elementi visuali di "arredo" e composizione</i></li> </ul> <p><i>Vegetazionale (art. 33- Mobilità, c. 5 delle Norme del P.T.C.)".</i></p>	
<p>In particolare il progetto definitivo, per le tratte ricadenti nei seguenti comuni, deve:</p>			<p>Per quanto concerne le prescrizioni 72 , 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81 e 82, che illustrano le richieste specifiche, per ciascun Comune, sulla viabilità locale, si precisa in linea generale quanto già detto in riferimento alla Prescrizione CIPE n°1, vale a dire che gli interventi che non risultano essere funzionalmente connessi al progetto dell'autostrada non sono stati presentati.</p> <p>La decisione è legata all'esito della delibera CIPE del 13.V.2010, con la quale il Ministero dell'Economia e delle Finanze, nell'approvare la convenzione tra SAT e ANAS, respingeva il costo di subentro a fine concessione e ne fissava un valore pressoché nullo. Gli interventi sulla viabilità locale presentati, discussi nel dettaglio con gli enti locali e sintetizzati in un'apposita tabella nella relazione generale di ciascun lotto, non si discostano planimetricamente dagli interventi previsti nel progetto preliminare e nelle integrazioni al progetto preliminare. Essi si possono considerare una riduzione della totalità degli interventi previsti originariamente.</p>		
<p><b>Comune di Grosseto:</b> <b>72.a</b> 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 e finanziario; in caso</p>	<p><b>LOTTO 3</b> Tutti gli interventi connessi, relativi alla viabilità locale, sono stati analizzati e discussi con gli Enti locali. Gli interventi pertanto inseriti nel progetto, in accordo con gli Enti competenti sul territorio, sono meglio descritti all'interno della relazione generale. All'interno del territorio</p>	<p>Non è possibile affermare che la prescrizione è ottemperata. Per l'ottemperanza è necessario sia prodotta la verifica dell'incidenza della soppressione del pedaggiamento sulla sostenibilità del piano economico e finanziario in esito alla quale è stato scelto di non confermare la gratuità. Vedi inoltre la nota alla prescrizione n.11. Si fa presente che a tale proposito il</p>	<p>CFR. risposta prescrizioni CIPE n°1 - 68</p>	<p><b>Comune di Grosseto:</b> <i>1) Il progetto risulta mancante di tutta la parte a sud dello svincolo Grosseto-sud, ciò non permette di fare una corretta analisi di impatto ambientale, in quanto gli effetti ulteriori sulla viabilità secondaria indotti dalla nuova configurazione dell'attuale Aurelia, vanno eseguiti considerando l'intero tracciato finale, soprattutto per quanto riguarda il traffico indotto sulla rete urbana del capoluogo, inoltre non è possibile fare un</i></p>	<p>Si prende atto della risposta del proponente che conferma la non gratuità dell'autostrada. Vedasi la risposta alla prescrizione 1 relativamente alla viabilità locale e alla prescrizione 11 per il pedaggiamento.</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>di verifica negativa prevedere, in alternativa alla gratuità, la realizzazione di semibarriera informatizzata che consenta la necessaria fluidità al traffico urbano;</p>	<p>comunale di Grosseto, è prevista la Deviazione Strada Poderale Vetricella – lung. m350 - e la Deviazione S.C. Pratini Bassi - lung. m300. Il progetto prevede un sistema di pedaggiamento ed esazione che si avvale della presenza di portali cosiddetti "free-flow".</p>	<p>Comune di Grosseto individua come necessario il rispetto delle condizioni di cui al parere del medesimo riportato per estratto all'Allegato C, punto 2.</p>		<p><i>bilancio costi-benefici corretto, in quanto la parte da realizzare, è quella dove maggiormente gravano gli interventi necessari, nel progetto definitivo presentato e comunque richiesti.</i> <i>Risulta pertanto necessario ed indispensabile presentare un progetto completo e non a stralci, su tutto il territorio del Comune di Grosseto, per poter definire la fattibilità delle opere richieste e previste, nonché la giusta distribuzione delle risorse, che potrebbe vedere investimenti maggiori nei lotti definiti e realizzati nella prima fase, e mancanza di risorse successive in situazioni che invece per pericolosità ed impatto ambientale sono più necessaria.</i> <i>Inoltre considerato l'importanza dell'infrastruttura all'economia della mobilità e quindi del territorio risulta necessario eseguire un'analisi di impatto ambientale completo e contemporaneo su tutto il progetto inizialmente previsto</i> <i>2) Lo studio di traffico risulta adeguato solo al tratto della bretella di Piombino» tanto che è contenuto negli elaborati relativi a detto tratto, e non risulta comunque in quelli degli altri lotti trasmessi a questo Comune; il modello di simulazione per verificare i carichi puntuali è stato sviluppato solo per la bretella sopracitata, sul restante tracciato, si hanno solo ipotesi di tipo generale, senza alcuna valutazione sulla viabilità complanare.</i> <i>3) Si evidenzia che occorre un'analisi puntuale con simulazioni complete su tutto il tracciato, al fine di verificare -il corretto impatto sulle mobilità anche in ordine all'incremento dell'incidentalità, non sono sufficienti le descrizioni sommarie indicate nei commenti ed integrazioni alla prescrizione n 1.</i> <i>4) Si ribadisce che l'impatto ambientale, non è costituito dalla semplice variazione geometrica rispetto al progetto preliminare, come affermato nei commenti ed integrazioni alla presunzione n° 1), bensì dal mutato utilizzo dei tratti stradali, con una diversa conformazione dei pedaggi e dell'utilizzo della rete stradale nel suo complesso, risulta quindi indispensabile e necessario;</i> <i>5) In generale risulta che le risposte alle</i></p>	

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
				<p><i>prescrizioni CIPE, risultano o inottemperate, o non di possibile salvezza, oppure rimandano a successivi elaborati progettuali, rendendo impossibile una corretta, serena, e compiuta analisi e verifica su quanto proposto;</i></p> <p><i>6) Relativamente al sistema di esazione, (prescrizione CIPE n° 11 e 72) si concorda con le note ed osservazioni della Regione Toscana, specificando che oltre a non descrivere in modo dettagliato il sistema di pedaggio, che sembra comunque essere contrario a quanto richiesto dal Comune di Grosseto, mancano le valutazioni e gli studi degli effetti che detto sistema comporta in ordine alla salute delle persone, al livello di servizio delle infrastrutture interessate, nonché agli effetti ed ai costi che si avranno sulla mobilità del capoluogo Grossetano: si ribadisce fortemente la necessità di non imporre alcun pedaggio nel tratto Grosseto nord - Grosseto Sud per evitare effetti disastrosi sul Capoluogo.</i></p> <p><i>7) Relativamente alle prescrizioni CIPE sulla cantierizzazione, si precisa che il traffico Urbano non è in grado di assorbire i costi di un traffico indotto dalla realizzazione delle opere, che andrà adeguatamente pianificato su percorsi anche più lunghi di viabilità esterne che dovranno essere adeguata a tale scopo, indipendentemente dal volume di tale traffico indotto, per i quali del resto si indica solo valori medi e generali.</i></p> <p><i>8) Non si concorda sulla prescrizione CIPE 72.f, ribadendo la necessità assoluta di complanari adeguate, delle quali il progetto risulta sprovvisto: il contrasto con il P.S., risulta anche per tutto il progetto autostradale, del quale fanno comunque parte integrante tutte le opere di mitigazione complanari comprese.</i></p> <p><i>9) Relativamente alla verifica di ottemperanza della prescrizione CIPE n. 72.a, nella quale si dichiara che tutti gli interventi connessi, relativi alla viabilità locale, sono stati analizzati e discussi con gli enti Locali, non risulta a questo Ufficio, competente per quanto riguarda la viabilità, il trasporto pubblico, e l'emissione delle ordinanze relative, alcun accordo o parere rilasciato in ordine al progetto in oggetto se non</i></p>	

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
				<p><i>l'espressione del disaccordo su quanto previsto nel progetto definitivo analizzato, ribadito con il parere sul progetto definitivo ed anche in incontri nelle sedi Regionali.</i></p> <p><i>Per quanto sopra detto, ribadendo il parere già espresso sul progetto definitivo sopra riportato, per l'incompletezza del progetto, per la mancanza di risposta alle richieste ed osservazioni fatte da Questa Amministrazione, questo Ufficio esprime parere contrario agli elaborati presenta</i></p> <p><u>Provincia di Grosseto:</u>  <i>Oltre a quanto evidenziato nei punti 1 e 68[...].Occorre inoltre evidenziare nel tratto della complementare a nord di Grosseto in località Magia, l'impossibilità di utilizzare da parte dei mezzi pesanti non pedaggiati il ponte sul Fosso Magia , a causa dei frequenti allagamenti, viste le basse quote altimetriche dello stesso; difatti con la chiusura dei passaggi a livello della ferrovia, è stato collocato un semaforo che impedisce il traffico dei mezzi pesanti in caso di esondazione.” Per tale motivo tutta la vecchia Aurelia da Grosseto a Follonica è impraticabile se non viene realizzato un nuovo e adeguato cavalcavia in tale località.”</i></p> <p><i>Inoltre che “Non è invece prevista nuova viabilità complementare a servizio del traffico non autostradale. Ciò comporta che tutto il traffico in uscita dallo svincolo di Grosseto Nord sarà necessariamente convogliato all'interno dell'abitato della città di Grosseto con conseguente aggravio della mobilità cittadina e peggioramento della qualità urbana”. Inoltre sempre nel precedente parere la Provincia ha rilevato: “che l'assenza di una viabilità complanare che eviti di convogliare il traffico all'interno del Capoluogo (oltre alle frazioni) contrasti con i criteri del, gli indirizzi e le finalità del P.T.C.(...) e pertanto (...), è necessario che SAT definisca e progetti una effettiva viabilità complementare alla A12”</i></p>	
<p><b>72.e</b>                      prevedere, per lo svincolo di Grosseto Sud (Spadino), opere di rinaturalizzazione delle aree interessate alla dismissione</p>	<p>L'attuale svincolo non viene dismesso, ma adeguato a svincolo autostradale. Le aree ad esso pertinenti, come tutte le aree di svincolo relative al</p>	<p>la soluzione prescelta costituisce una modifica del progetto preliminare. Relativamente a tale modifica deve essere presentato lo studio di impatto, ad integrazione della documentazione</p>	<p>La soluzione scelta per lo Svincolo di Spadino è l'adeguamento di uno svincolo già esistente, quindi rispetto a quanto proposto nel progetto preliminare è sicuramente migliorativa e semplificativa</p>	<p><u>Comune di Grosseto:</u>  <i>Vedi punto 72 a</i></p> <p><u>Provincia di Grosseto:</u></p>	<p>Le aree interessate dalla dismissione dell'attuale svincolo Grosseto Sud devono essere oggetto di specifici interventi di ripristino ambientale.</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
dell'attuale svincolo;	presente lotto, saranno equipaggiate con opportune opere di rinaturazione, come illustrato nelle planimetrie di progetto delle opere a verde.	presentata per il procedimento di VIA.	in termini di impatti e di consumo di territorio, non si ritiene pertanto necessario presentare un nuovo S.I.A. a tal proposito.	<p><i>Oltre a quanto evidenziato nei punti 1 e 68[.]. Occorre inoltre evidenziare nel tratto della complementare a nord di Grosseto in località Magia, l'impossibilità di utilizzare da parte dei mezzi pesanti non pedaggiati il ponte sul Fosso Magia , a causa dei frequenti allagamenti, viste le basse quote altimetriche dello stesso; difatti con la chiusura dei passaggi a livello della ferrovia, è stato collocato un semaforo che impedisce il traffico dei mezzi pesanti in caso di esondazione.” Per tale motivo tutta la vecchia Aurelia da Grosseto a Follonica è impraticabile se non viene realizzato un nuovo e adeguato cavalcavia in tale località.”</i></p> <p><i>Inoltre che “Non è invece prevista nuova viabilità complementare a servizio del traffico non autostradale. Ciò comporta che tutto il traffico in uscita dallo svincolo di Grosseto Nord sarà necessariamente convogliato all'interno dell'abitato della città di Grosseto con conseguente aggravio della mobilità cittadina e peggioramento della qualità urbana”. Inoltre sempre nel precedente parere la Provincia ha rilevato: “che l'assenza di una viabilità complanare che eviti di convogliare il traffico all'interno del Capoluogo (oltre alle frazioni) contrasti con i criteri del, gli indirizzi e le finalità del P.T.C.(...) e pertanto (...), è necessario che SAT definisca e progetti una effettiva viabilità complementare alla A12”</i></p>	
<p><b>72.f</b>                      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;</p>	<p>La realizzazione della complanare tra gli svincoli di Grosseto-Roselle e Grosseto Nord non è stata prevista nel PD. Tale prescrizione è stata pertanto ottemperata.</p>	Ottemperata		<p><u>Comune di Grosseto:</u>                      Vedi punto 72 a.</p>	<p>Si prende atto della risposta del proponente relativa all'inserimento nel progetto della sola viabilità stradale connessa.</p> <p>Si conferma tuttavia la necessità che, nella successiva fase di progettazione, possano comunque essere previsti interventi, anche attraverso verifica con gli Enti Locali, limitati a idonei collegamenti tra gli svincoli autostradali e la rete della viabilità locale nonché interventi di ricucitura per dare continuità alla viabilità alternativa.</p> <p>Tali interventi dovranno essere riferiti alla rete secondaria con un adeguamento almeno alla categoria C2 (9.50 mt), finalizzati ad assicurare il regolare funzionamento del sistema di rete stradale locale, anche in riferimento all'aumento del flusso veicolare conseguente al pedaggiamento dell'autostrada.</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p><b>72.g</b> - prevedere nei territori interessati dalle tratte alle progr. 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;</p>	<p>Gli ampliamenti, simmetrici o asimmetrici, dell'infrastruttura attuale sono stati previsti in funzione dell'ottimizzazione della geometria, del territorio e della eventuale presenza di vincoli territoriali (p.es. ferrovie, viabilità esistenti, cavalcavia ecc...)</p>	<p>Non risulta possibile stabilire se la prescrizione è ottemperata in quanto ai fini della verifica è necessario che siano forniti elaborati che diano puntualmente conto dei contenuti della prescrizione.</p>	<p>Per i criteri con cui sono state operate le scelte sulla viabilità accessoria si faccia riferimento a quanto scritto in risposta alla prescrizione n°1. Gli elaborati specifici di tutte le soluzioni progettuali sono contenuti nel progetto definitivo consegnato.</p>	<p><u>Comune di Grosseto:</u> <i>Vedi punto 72 a.</i></p> <p><u>Provincia di Grosseto:</u> <i>Oltre a quanto evidenziato nei punti 1 e 68[.]. Occorre inoltre evidenziare nel tratto della complementare a nord di Grosseto in località Magia, l'impossibilità di utilizzare da parte dei mezzi pesanti non pedaggiati il ponte sul Fosso Magia, a causa dei frequenti allagamenti, viste le basse quote altimetriche dello stesso; difatti con la chiusura dei passaggi a livello della ferrovia, è stato collocato un semaforo che impedisce il traffico dei mezzi pesanti in caso di esondazione." Per tale motivo tutta la vecchia Aurelia da Grosseto a Follonica è impraticabile se non viene realizzato un nuovo e adeguato cavalcavia in tale località."</i></p> <p><i>Inoltre che "Non è invece prevista nuova viabilità complementare a servizio del traffico non autostradale. Ciò comporta che tutto il traffico in uscita dallo svincolo di Grosseto Nord sarà necessariamente convogliato all'interno dell'abitato della città di Grosseto con conseguente aggravio della mobilità cittadina e peggioramento della qualità urbana". Inoltre sempre nel precedente parere la Provincia ha rilevato: "che l'assenza di una viabilità complanare che eviti di convogliare il traffico all'interno del Capoluogo (oltre alle frazioni) contrasti con i criteri del, gli indirizzi e le finalità del P.T.C.(...) e pertanto (...), è necessario che SAT definisca e progetti una effettiva viabilità complementare alla A12"</i></p>	<p>Si chiede, fatte salve le motivazioni irrinunciabili di carattere tecnico, di prevedere nei territori interessati dalle tratte alle progr. 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.</p>
<p><b>72.h</b> 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;</p>	<p>Intervento non inserito all'interno del presente PD.</p>	<p>Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006 deve essere progettata la realizzazione della viabilità connessa di raccordo con i porti prevista dal progetto preliminare. Si ribadisce la raccomandazione di valutare la possibilità di realizzare un intervento di riqualificazione e potenziamento viario tra lo svincolo Grosseto Nord e Via Castiglione.</p> <p>Tale viabilità deve essere progettata e realizzata nel rispetto dei valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del</p>	<p>CFR. risposta prescrizioni CIPE n°1 - 68</p>	<p><u>Comune di Grosseto:</u> <i>Vedi punto 72 a.</i></p> <p><u>Provincia di Grosseto:</u> <i>Oltre a quanto evidenziato nei punti 1 e 68[.]. Occorre inoltre evidenziare nel tratto della complementare a nord di Grosseto in località Magia, l'impossibilità di utilizzare da parte dei mezzi pesanti non pedaggiati il ponte sul Fosso Magia, a causa dei frequenti allagamenti, viste le basse quote altimetriche dello stesso; difatti con la chiusura dei passaggi a livello della ferrovia, è stato collocato un semaforo che impedisce il traffico dei mezzi pesanti in caso di</i></p>	<p>Si veda la prescrizione 72 f</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
		PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti 24 e 35.		<p><i>esondazione.” Per tale motivo tutta la vecchia Aurelia da Grosseto a Follonica è impraticabile se non viene realizzato un nuovo e adeguato cavalcavia in tale località.”</i></p> <p><i>Inoltre che “Non è invece prevista nuova viabilità complementare a servizio del traffico non autostradale. Ciò comporta che tutto il traffico in uscita dallo svincolo di Grosseto Nord sarà necessariamente convogliato all’interno dell’abitato della città di Grosseto con conseguente aggravio della mobilità cittadina e peggioramento della qualità urbana”. Inoltre sempre nel precedente parere la Provincia ha rilevato: “che l’assenza di una viabilità complanare che eviti di convogliare il traffico all’interno del Capoluogo (oltre alle frazioni) contrasti con i criteri del, gli indirizzi e le finalità del P.T.C.(...) e pertanto (...), è necessario che SAT definisca e progetti una effettiva viabilità complementare alla A12”</i></p>	
<p><b>Comune di Gavorrano:</b> <b>73.</b> - prevedere la realizzazione delle opere relative alla viabilità locale, mantenendo il collegamento tra la rotatoria e la viabilità per Potassa, non evidenziata nella cartografia</p>	<p>Tutti gli interventi connessi, relativi alla viabilità locale, sono stati analizzati e discussi con gli Enti locali. Gli interventi pertanto inseriti nel progetto, in accordo con gli Enti competenti sul territorio, sono meglio descritti all'interno della relazione generale. STD 002 / STD 012 Planimetrie e profili longitudinali di progetto</p>	<p>Non risulta possibile stabilire se la prescrizione è ottemperata in quanto il materiale fornito dal proponente non è organizzato in modo da permettere un riscontro puntuale. La risposta è generica: il Proponente non descrive organicamente gli interventi di carattere locale sviluppati nel Progetto Definitivo in ottemperanza alla prescrizione con distinti riferimenti alle tavole. Per rendere possibile la verifica di ottemperanza occorre un elenco degli interventi di carattere locale, completo, per ciascun intervento, del riferimento alle relative tavole. Qualora a tale riguardo le scelte progettuali del definitivo siano in qualche modo difformi da quanto indicato nelle integrazioni, occorre specificare dettagliatamente le motivazioni di tali scelte. Si fa presente che il Comune di Gavorrano in proposito osserva quanto riportato nell'estratto del relativo parere di cui all'allegato C, punto 3.</p>	<p>Per i criteri con cui sono state operate le scelte sulla viabilità accessoria si faccia riferimento a quanto scritto in risposta alle prescrizioni CIPE n°1 - 68. Gli elaborati specifici di tutte le soluzioni progettuali sono contenuti nel progetto definitivo consegnato.</p>	<p><u>Comune di Gavorrano</u> <i>...rileva che le richieste le prescrizioni indicate nell'istruttoria tecnica allegata alla Deliberazione della Giunta comunale n.28/2011 non sono state ottemperate...ribadisce quanto già espresso nel parere trasmesso in data 2/8/2011</i></p> <p><u>Provincia di Grosseto:</u> <i>Oltre a ribadire quanto già espresso al punto 68 ed al punto 1 (pedaggio, viabilità accessoria, svincoli), si rinvia a quanto già espresso nel precedente parere di compatibilità ambientale (agosto 2011).</i></p>	<p>Si veda la prescrizione 72 f</p>
<p><b>Comune di Scarlino:</b> <b>74.a</b> <i>prevedere tutti gli interventi connessi, relativi alla viabilità</i></p>	<p>Tutti gli interventi connessi, relativi alla viabilità locale, sono stati analizzati e discussi con gli</p>	<p>Non risulta possibile stabilire se la prescrizione è ottemperata in quanto il materiale fornito dal proponente non è</p>	<p>CFR. risposta prescrizioni CIPE n°1 - 68</p>	<p><u>Comune di Scarlino</u> <i>“...si rileva che le richieste e le prescrizioni indicate nell'istruttoria tecnica... non sono state ottemperate. ....ribadisce quanto già</i></p>	<p>Si veda la prescrizione 72 f</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p><i>locale, indicati nella documentazione integrativa;</i>  <b>74.b</b>  <i>prevedere la modifica dell'innesto tra la nuova bretella della zona industriale del Casone e la SP del Casone, per migliorarne la funzionalità;</i>  <b>74.c</b>  <i>prevedere l'adeguamento del tratto della SP 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;</i>  <b>74.d</b>  <i>prevedere la modifica dell'attuale localizzazione dell'innesto tra la nuova bretella di circonvallazione dell'abitato del Puntone e la SP 60 al fine di rispettare le previsioni urbanistiche;</i></p>	<p>Enti locali.            Gli interventi pertanto inseriti nel progetto, in accordo con gli Enti competenti sul territorio, sono meglio descritti all'interno della relazione generale.</p>	<p>organizzato in modo da permettere un riscontro puntuale. La risposta è generica: il Proponente non specifica puntualmente la corrispondenza degli interventi di carattere locale sviluppati nel Progetto Definitivo con le indicazioni contenute nella documentazione integrativa sul Progetto Preliminare.            Per rendere possibile la verifica di ottemperanza occorre un elenco degli interventi di carattere locale indicati documentazione integrativa sul Progetto Preliminare, completo, per ciascun intervento, del riferimento alla relativa parte delle integrazioni e con indicazione degli elaborati del progetto definitivo corrispondenti rispettivamente a ciascuno degli interventi stessi.            Qualora, a tale riguardo, le scelte progettuali del definitivo siano in qualche modo difformi da quanto indicato nelle integrazioni, occorre specificare dettagliatamente le motivazioni di tali scelte.            Si fa presente che il Comune di Scarolino, nel proprio parere chiede in proposito quanto riportato nell'estratto del relativo parere di cui all'allegato C, punto 4.            Si fanno presenti altresì, le considerazioni tratte dalla relazione tecnica parte integrante del parere del Comune, riportate nell'allegato di cui sopra.</p>		<p><i>espresso nel parere trasmesso in data 18.08.2011.”</i></p> <p><u>Provincia di Grosseto:</u>  <i>Oltre a ribadire quanto già espresso al punto 68 ed al punto 1 (pedaggio, viabilità accessoria, svincoli) e si rinvia a quanto già espresso nel precedente parere di compatibilità ambientale (agosto 2011) e nella fattispecie si rappresenta anche che “Per la viabilità di servizio sono previsti solo svincoli di collegamento alla viabilità esistente o a centri abitati, convogliando quindi il traffico non autostradale e locale sulla viabilità provinciale e comunale esistente, oppure sulla SP 152 Aurelia Vecchia senza previsioni di opere di adeguamento delle stesse.            Inoltre la SP 152 Aurelia Vecchia, nei centri abitati di Follonica e Scarlino Scalo, è divenuta nei fatti strada con caratteristiche urbane . Pertanto non è prevista una vera e propria nuova viabilità complementare che eviti di convogliare all'interno degli sistemi insediativi di Follonica e Scarlino Scalo, il traffico non autostradale e locale con conseguente aggravio della mobilità cittadina o delle frazioni, quindi con conseguente peggioramento della qualità urbana”.            “Inoltre non sono state risolte le questioni connesse alla previsione produttiva del Grande Ambito strategico dell'area produttiva di Scarlino (una delle quattro Cittadelle del Lavoro del PTC) per cui si rende necessario prevedere i relativi collegamenti viari”.</i></p>	



**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p><b>Comune di Follonica:</b> <b>75.a</b> prevedere tutti gli interventi connessi, relativi alle viabilità locali, recepiti nella documentazione integrativa;</p> <p><b>75.b</b> prevedere la classificazione del tratto della SP Vecchia Aurelia sul fronte dell'abitato di Follonica come "strada urbana", anziché a 4 corsie come indicato, definendone le corrispondenti caratteristiche;</p>	<p><u>LOTTO 2 - LOTTO 3</u> Tutti gli interventi connessi, relativi alla viabilità locale, sono stati analizzati e discussi con gli Enti locali. Gli interventi pertanto inseriti nel progetto, in accordo con gli Enti competenti sul territorio, sono meglio descritti all'interno della relazione generale. <i>STP 002 - relazione generale</i> <i>STD 002 / STD 015 Planimetrie generali e Profili longitudinali</i></p>	<p>Non risulta possibile stabilire se la prescrizione è ottemperata in quanto il materiale fornito dal proponente non è organizzato in modo da permettere un riscontro puntuale. La risposta è generica: il Proponente non specifica puntualmente la corrispondenza degli interventi di carattere locale sviluppati nel Progetto Definitivo con le indicazioni contenute nella documentazione integrativa sul Progetto Preliminare. Per permettere la verifica di ottemperanza occorre un elenco degli interventi di carattere locale indicati nella documentazione integrativa sul Progetto Preliminare, completo, per ciascun intervento, del riferimento alla relativa parte delle integrazioni e con indicazione degli elaborati del progetto definitivo corrispondenti rispettivamente a ciascuno degli interventi stessi. Qualora, a tale riguardo, le scelte progettuali del definitivo siano in qualche modo difformi da quanto indicato nelle integrazioni, occorre specificare dettagliatamente le motivazioni di tali scelte. Si fanno presenti le considerazioni espresse dal Comune di Follonica nel proprio parere e riportate per estratto nell'allegato C, punto 5.</p>	<p>CFR. risposta prescrizioni CIPE n°1 - 68</p>	<p>Si individuano delle interferenze con la S.R. 439 derivanti dalle interconnessioni con gli svincoli di Follonica Est;</p> <p><u>Provincia di Grosseto:</u> <i>Oltre a ribadire quanto già espresso al punto 68 ed al punto 1 (pedaggio, viabilità accessoria, svincoli) e si rinvia a quanto già espresso nel precedente parere di compatibilità ambientale (agosto 2011) e nella fattispecie si rappresenta anche che "Per la viabilità di servizio sono previsti solo svincoli di collegamento alla viabilità esistente o a centri abitati, convogliando quindi il traffico non autostradale e locale sulla viabilità provinciale e comunale esistente, oppure sulla SP 152 Aurelia Vecchia senza previsioni di opere di adeguamento delle stesse.</i> <i>Inoltre la SP 152 Aurelia Vecchia, nei centri abitati di Follonica e Scarolino Scalo, è divenuta nei fatti strada con caratteristiche urbane . Pertanto non è prevista una vera e propria nuova viabilità complementare che eviti di convogliare all'interno degli sistemi insediativi di Follonica e Scarolino Scalo, il traffico non autostradale e locale con conseguente aggravio della mobilità cittadina o delle frazioni, quindi con conseguente peggioramento della qualità urbana".</i> <i>"Inoltre non sono state risolte le questioni connesse alla previsione produttiva del Grande Ambito strategico dell'area produttiva di Scarolino (una delle quattro Cittadelle del Lavoro del PTC) per cui si rende necessario prevedere i relativi collegamenti viari".</i></p>	<p>Si veda la prescrizione 72 f</p>
<p><b>75.c</b> prevedere, per tutti gli interventi, il rispetto dei vincoli esistenti, con particolare riferimento al Piano Strutturale;</p>	<p><u>LOTTO 2 - LOTTO 3</u> La pianificazione comunale ed i vincoli, per una fascia di 2km lungo il corridoio di progetto, sono stati analizzati e riportati all'interno degli elaborati <i>Documentazione Generale - Mosaico dei piani Regolatori Generali e Carte dei Vincoli,</i> inseriti all'interno del Progetto</p>	<p>Vedasi nota precedente</p>	<p>CFR. risposta prescrizioni CIPE n°1 - 68</p>		<p>Si ricorda, relativamente a tutti gli interventi previsti il rispetto dei vincoli di cui agli strumenti urbanistici comunali.</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p>Definitivo, verificando ed aggiornando i contenuti di quanto riportato negli elaborati specifici che facevano parte dello SIA del 2006. In particolare, il Piano Strutturale del comune di Follonica è stato approvato nel luglio 2003, pertanto i suoi contenuti sono già stati studiati nel 2006, e da una verifica ad oggi non risultano modificati.</p> <p>SUA 001 Mosaico dei piani regolatori generali - Tav. 1/2            SUA 002 Mosaico dei piani regolatori generali - Tav. 2/2            SUA 003 Carta dei vincoli - Tav. 1/2            SUA 004 Carta dei vincoli - Tav. 2/2</p>				
<p><b>Comune di Piombino: 76.a</b>            prevedere per il tratto Venturina-Riotorto della SP39 Vecchia Aurelia, oltre alla realizzazione delle rotatorie previste nelle integrazioni progettuali, l'adeguamento funzionale fino a 10,50 m;</p>	<p>Tutti gli interventi connessi, relativi alla viabilità locale, sono stati analizzati e discussi con gli Enti locali.            Gli interventi pertanto inseriti nel progetto, in accordo con gli Enti competenti sul territorio, sono meglio descritti all'interno della relazione generale.            All'interno del territorio comunale di Piombino, è prevista la deviazione S.P. 21 Geodedica Vignarca (Sv. Rio Torto), L=500 m.            STP 002 - relazione generale            STD 002 / STD 015 Planimetrie generali e Profili longitudinali</p>	<p>Secondo la stessa risposta del proponente, non sono presenti i progetti delle rotatorie né l'adeguamento funzionale previsti nelle integrazioni del progetto preliminare.            Per quanto riguarda la dichiarazione del proponente circa l'accordo con gli Enti Locali, si fa presente il Comune di Piombino, nel parere espresso complessivamente sul progetto del Lotto 2 e su quello del Lotto 7 sottoposto a VIA, rileva una serie di carenze.            Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006, si ribadisce quanto richiesto dalla prescrizione in esame.            Qualora, a tale riguardo, le scelte progettuali del definitivo siano in qualche modo difformi da quanto indicato nelle integrazioni, occorre specificare dettagliatamente le motivazioni di tali scelte.</p>	<p>CFR. risposta prescrizioni CIPE n°1 - 68</p>	<p><u>Comune di Piombino</u>            .....si confermano le valutazioni espresse con il precedente parere in data 10 agosto 2011.</p>	<p>Si veda la prescrizione 72 f</p>
<p><b>Comune di Campiglia Marittima: 77.a</b>            prevedere per il tratto Venturina-Riotorto della SP39 Vecchia Aurelia, oltre alla realizzazione delle rotatorie previste nelle integrazioni progettuali, l'adeguamento funzionale fino a</p>	<p>Tutti gli interventi connessi, relativi alla viabilità locale, sono stati analizzati e discussi con gli Enti locali.            Gli interventi pertanto inseriti nel progetto, in accordo con gli Enti competenti sul territorio, sono meglio descritti all'interno</p>	<p>Secondo la stessa risposta del proponente, nel progetto è presente soltanto la Complanare tra S.P. Caldanelle e S.S. 398 (zona Venturina) di lunghezza 2.800 m con le rotatorie di intersezione.            Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d.</p>	<p>CFR. risposta prescrizioni CIPE n°1 - 68</p>	<p><u>Comune di Campiglia Marittima:</u>            La cancellazione di opere compensative già previste nel progetto preliminare, unitamente alla modifica di quelle comunque inserite nel progetto definitivo, inducono l'espressione complessiva del parere di non ottemperanza.            In questa sede affermiamo che le opere previste nel territorio comunale sono da</p>	<p>Si veda la prescrizione 72 f</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>10,50 m;</p> <p><b>77.b</b> prevedere l'adeguamento funzionale della SP23-ter "delle Caldanelle" fino all'intersezione con la bretella di Venturina;</p> <p><b>77.c</b> prevedere la realizzazione della rotatoria tra SP39 e SP23 delle Caldanelle;</p> <p><b>77.d</b> 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 SS398;</p>	<p>della relazione generale.</p> <p>All'interno del territorio comunale di Campiglia Marittima, è prevista la realizzazione della Complanare S.P. Caldanelle – S.S. 398 (zona Venturina) - lunghezza 2.800 m; le intersezioni tra la complanare e le viabilità connesse sono del tipo a rotatoria. <i>STP 002 - relazione generale</i> <i>STD 002 / STD 015 Planimetrie generali e Profili longitudinali</i></p>	<p>lgs.163/2006, si ribadisce quanto richiesto dalle prescrizioni in questione. Per quanto riguarda la dichiarazione del proponente circa l'accordo con gli Enti Locali, si fa presente che il Comune di Campiglia Marittima, nel parere espresso, rileva la non rispondenza del progetto definitivo alle prescrizioni di cui trattasi. Il Comune svolge inoltre nel parere le osservazioni e valutazioni riportate per estratto nell'allegato C, punto 1.</p>		<p><i>considerarsi funzionalmente connesse alla realizzazione del nuovo corridoio autostradale: la bretella di Venturina con le sue rotatorie, l'adeguamento della SP 39, la realizzazione di una rotatoria sulla SS 398, sono indiscutibilmente collegate funzionalmente con il futuro assetto autostradale.</i></p> <p><i>L'Amministrazione comunale ha sempre posto in evidenza, sin dal progetto preliminare, la necessità della realizzazione di alcune opere infrastrutturali per evitare effetti disastrosi sulla viabilità ordinaria e sui centri abitati. Questa Amministrazione comunale non ha mai in alcun modo condiviso con la soc. SAT spa scelte progettuali diverse da quelle inserite nel progetto preliminare.</i></p> <p><i>Il fatto poi che le opere, quando inserite nel progetto definitivo, "non si discostano planimetricamente dal progetto preliminare" (ad esempio la complanare di Venturina), assume valore del tutto nullo poiché la progettazione di quest'opera specifica risulta inappropriata rispetto alle esigenze concrete di viabilità e sicurezza.</i></p> <p><i>Ricordiamo, infatti, che tale bretella, tutta collocata in aperta campagna, è stata progettata come Strada urbana di servizio, (D.M. 5 novembre 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione di nuove strade"), con carreggiate di 2,75 metri che risultano addirittura inferiori a quelle previste per le strade urbane di quartiere. Ricordiamo inoltre che il progetto definitivo non prevede l'adeguamento funzionale della SP delle Caldanelle sulla quale è posto il divieto di transito per mezzi di portata superiore.</i></p> <p><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p><i>In considerazione della natura delle integrazioni formulate dal proponente e sulla base di quanto sopra esposto, si evidenzia che le prescrizioni di cui ai punti 77°, 77b, 77c, 77d del documento CIPE non sono state ottemperate. Pertanto si chiede la modifica del progetto definitivo o, in alternativa, l'avvio di una nuova procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale sulla base della modifica apportata.</i></p> <p><i>Per poter considerare ottemperate le prescrizioni CIPE, il progetto definitivo dovrà</i></p>	

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
				<p><i>contenere:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La realizzazione della complanare di Venturina secondo le caratteristiche geometriche e funzionali indicate dal D.M. 5/11/2001 per le Strade Extraurbane secondarie;</li> <li>- La trasparenza idraulica della complanare di Venturina in corrispondenza della vasca di laminazione di via dell'Areoportò;</li> <li>- L'adeguamento funzionale e strutturale della SP 23ter delle Caldanelle e la realizzazione di uno svincolo a rotatoria all'intersezione con la SP 39 Vecchia Aurelia;</li> <li>- La realizzazione di uno svincolo a rotatoria all'intersezione tra la SS 398, la SP 39 e la SR 398;</li> <li>- La realizzazione del sovrappasso di via dell'Areoportò;</li> <li>- L'arretramento della rotatoria prevista in via dell'Areoportò;</li> </ul> <p><i>Effetti ambientali da sottoporre a nuova valutazione</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Effetti di congestione dovuti all'aumento del traffico veicolare nella viabilità ordinaria e nei centri abitati di Venturina e Lumiere per effetto dell'eliminazione delle opere complementari;</li> <li>- Effetti sul clima acustico e atmosferico nei centri abitati e nei nuclei attraversati dalla SP 39;</li> </ul>	
<p><b>Comune di Castagneto Carducci:</b> <b>78.a</b> prevedere il cavalcavia sull'autostrada e sulla ferrovia nella forma prevista dalle indicazioni progettuali;</p> <p><b>78.b</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;</p>	<p>Tutti gli interventi connessi, relativi alla viabilità locale, sono stati analizzati e discussi con gli Enti locali. Gli interventi pertanto inseriti nel progetto, in accordo con gli Enti competenti sul territorio, sono meglio descritti all'interno della relazione generale. All'interno del territorio comunale di Castagneto Carducci, i cavalcavia non sono stati modificati dall'intervento progettuale. <i>STP 002 - relazione generale</i> <i>STD 002 / STD 015 Planimetrie generali e Profili longitudinali</i></p>	<p>Non risulta possibile stabilire se la prescrizione è ottemperata in quanto il materiale fornito dal proponente non è organizzato in modo da permettere un riscontro puntuale. La risposta è generica: il Proponente non specifica puntualmente la corrispondenza degli interventi di carattere locale sviluppati nel Progetto Definitivo con le indicazioni del Progetto Preliminare. Per permettere la verifica di ottemperanza occorre che per ciascun intervento oggetto della prescrizione sia indicato lo stato dell'ottemperanza con precisi riferimenti alle relative tavole progettuali. Tale viabilità deve essere progettata e realizzata nel rispetto dei valori</p>	<p>CFR. risposta prescrizioni CIPE n°1 - 68</p>	<p><u>Comune di Castagneto Carducci</u> Esprime parere negativo sulle integrazioni presentate da SAT. Esprime parere positivo per quanto riguarda le opere infrastrutturali da compiersi relativamente al territorio comunale nonché confermare positivamente quanto emerge in merito all'allargamento, da eseguirsi prevalentemente sulla corsia lato sud, dal cavalcavia esistente che congiunge lo svincolo di Castagneto alla nuova rotatoria deviazione S.P. Marina di Castagneto specificando però che è necessario menzionare tale intervento nelle relazioni di progetto. Anche i diretti interessati delle stazioni di servizio soppresse nel lotto 2 siano inseriti nell'ambito della discussione generale per la definizione delle modalità di salvaguardia dei posti di lavoro.</p>	<p>Si veda la prescrizione 72 f</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
		paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti 22 e 23.			
<p><b>Comune di Bibbona:</b> <b>79.a</b> 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;</p> <p><b>79.b</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;</p>	Realizzazione Collegamento tra Bibbona e Cecina Centro - lunghezza 3.500 m	<p>Non risulta possibile stabilire se la prescrizione è ottemperata in quanto il materiale fornito dal proponente non è organizzato in modo da permettere un riscontro puntuale.</p> <p>Il Proponente non indica chiaramente lo stato dell'ottemperanza con precisi riferimenti alle relative tavole progettuali.</p> <p>Per permettere la verifica di ottemperanza occorre che per ciascun intervento oggetto della prescrizione sia indicato lo stato dell'ottemperanza con precisi riferimenti alle relative tavole progettuali.</p> <p>Si fa presente che il Comune di Bibbona esprime il parere riportato per estratto nell'allegato C, punto 6.</p> <p>Tale viabilità deve essere progettata e realizzata nel rispetto dei valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio dell'ambito 22.</p>	CFR. risposta prescrizioni CIPE n°1 - 68	<p><u>Comune di Bibbona</u> Esprime parere non favorevole sulle integrazioni presentate da SAT e invia D.G.C. n.26/2012</p>	Si veda la prescrizione 72 f
<b>79.c</b> risolvere, in loc. La California, l'incongruenza esistente tra ipotesi progettuale e previsioni insediative del Piano Strutturale;	Il Comune di Bibbona è dotato di Piano Strutturale approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n.48 del 29.06.2001 e di Regolamento Urbanistico approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n.21 del 27.06.2003; tuttavia, poiché dal momento della loro approvazione ad oggi sono state apportate alcune varianti tra il 2008 ed il 2009, negli elaborati allegati al progetto definitivo abbiamo aggiornato i contenuti riportati all'interno dello SIA del 2006. Non risultano particolari incongruenze tra il progetto dello svincolo le previsioni di piano, se non per quanto riguarda una variazione delle destinazioni d'uso da zona	<p>Il progetto preliminare non teneva conto delle previsioni dello Strumento Urbanistico: tra il percorso dell'autostrada e l'edificato attualmente esistente risultava un'ampia zona di verde mentre le previsioni urbanistiche indicano la realizzazione di nuove costruzioni per Residenza ed Attività Umane. Nel progetto definitivo non si rileva più la sistemazione a verde ma rimane la necessità di avere una adeguata protezione dell'abitato dal punto di vista del clima acustico e della qualità dell'aria.</p> <p>Tali protezioni devono essere introdotte tenendo conto delle previsioni urbanistiche.</p> <p>Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006, per la mitigazione degli impatti sul clima acustico e sulla qualità</p>	La soluzione proposta sarà ottimizzata per rispondere alla prescrizione.	<u>Comune di Bibbona:</u> mancano indicazioni dettagliate per la protezione dell'abitato de La California, in particolare dal punto di vista acustico ed atmosferico, considerando l'attuazione delle previsioni del vigente Strumento Urbanistico	Devono essere approfondite le interferenze, anche acustiche e di inquinamento atmosferico, dell'opera prevista con le previsioni insediative in loc. La California.

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	agricola a fascia di pertinenza stradale. <i>AUA 001 - Mosaico dei piani</i> <i>Regolatori Generali</i> <i>AUA 003 - Carte dei Vincoli</i>	dell'aria, nel progetto definitivo deve essere prevista a protezione dell'abitato La California una zona a verde che tenga conto delle previsioni dello Strumento Urbanistico.			
<p><b>Comune di Cecina:</b>  <b>80.a</b>                      prevedere la realizzazione degli interventi connessi alla viabilità locale, contenuti nella documentazione integrativa, con le seguenti ulteriori prescrizioni:                      - adeguamento funzionale della SRT 206 nel tratto Vada-San Pietro in Palazzi con inserimento di pista ciclabile e sistema per la sicurezza dei pedoni;                      - realizzazione della rotonda situata alla fine della bretella di collegamento tra lo svincolo di San Pietro in Palazzi e la SP39 in asse alla stessa SP39;                      - valutazione dell'ipotesi di modificare lo svincolo di San Pietro a Palazzi a diamante con raccordo alla SRT68 per minimizzare l'impatto sul territorio;</p>	Tutti gli interventi connessi, relativi alla viabilità locale, sono stati analizzati e discussi con gli Enti locali. Gli interventi pertanto inseriti nel progetto, in accordo con gli Enti competenti sul territorio, sono meglio descritti all'interno della relazione generale; e per quanto riguarda il comune di Cecina si articolano in: '- Realizzazione Complanare tra Cecina Nord e Cecina Centro - lunghezza 1.600 m; - Deviazione S.P. Cecina – Via Terre dei Ceci di circa 250 m. <i>STP 002 - relazione generale</i> <i>STD 002 / STD 015 Planimetrie generali e Profili longitudinali</i>	Non risulta possibile stabilire se la prescrizione è ottemperata in quanto la documentazione fornita dal proponente non è organizzata in modo da permettere un riscontro puntuale. Il Proponente non indica chiaramente lo stato dell'ottemperanza con precisi riferimenti alle relative tavole progettuali. Per rendere possibile la verifica di ottemperanza occorre che per ciascun intervento oggetto della prescrizione sia indicato lo stato dell'ottemperanza con precisi riferimenti alle relative tavole progettuali. Con riferimento all'affermazione del proponente circa l'accordo con gli Enti locali, si fa presente che il Comune di Cecina nel parere espresso formula le considerazioni ed osservazioni riportate per estratto nell'allegato C, punto 7.	CFR. risposta prescrizioni CIPE n°1 - 68	<p><u>Comune di Cecina</u>  <i>Il Comune di Cecina ha espresso il proprio parere con D.G.C. 19/2012</i></p>	Si veda la prescrizione 72 f
<p><b>84</b>                      Si prescrive inoltre di :                      prevedere la costituzione di un <u>Osservatorio ambientale</u> 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;</p>	<p><u>LOTTO 2 - LOTTO 3</u>                      Le prerogative di controllo del monitoraggio ambientale ricadono a capo del Ministero dell'Ambiente. I risultati del monitoraggio vengono comunque messi a disposizione degli Enti interessati.</p>	Verifica di competenza del MATTM		<p><u>Provincia di Livorno:</u> non ottemperata</p>	Si richiama la necessità che prima dell'avvio della progettazione esecutiva sia costituito l'Osservatorio ambientale e socio-economico, già prescritto nella delibera CIPE del 2008, 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 definitivo e di monitorarne gli effetti ambientali.
<p><b>87</b>                      presentare approfondimenti sul rischio archeologico per l'abitato</p>	Lo studio di Impatto archeologico redatto dalla soc. CeSTer e messo all'esame della	Si ritiene che la verifica sia di competenza del MIBAC			Si ritiene che la verifica sia di competenza del MIBAC

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
etrusco di Val Petraia;	<p>Direzione Regionale per i BBCC e Paesaggistici e alla Soprintendenza Toscana in data 13/12/2010, ha incluso la zona di Val Petraia nell'Area di Rischio 2/2 . Lo studio è stato consegnato in data 13/12/2010 alla Direzione Regionale per i BBCC e Paesaggistici e alla Soprintendenza Toscana. La Soprintendenza ha risposto con lettera prot. 3276 del 23/02/11 in cui per questa zona si esprime così:</p> <p><i>... "Follonica (GR), condivisibile proposte per le zone a rischio segnalate... si richiede , sulla base dei frequenti ritrovamenti archeologici effettuati per il tracciato esistente, il controllo archeologico lungo tutto il percorso e in particolare in prossimità degli svincoli."</i></p> <p>Studio di Impatto Archeologico</p>				
<p><b>88</b> presentare approfondimenti sul rischio archeologico dell'area di Vignale Riotorto;</p>	<p>Lo studio di Impatto archeologico redatto dalla soc. CeSTer e messo all'esame della Direzione Regionale per i BBCC e Paesaggistici e alla Soprintendenza Toscana in data 13/12/2010, ha individuato nella zona Vignale Riotorto due Aree di Rischio la 2/3 e la 2/4. Lo studio è stato consegnato in data 13/12/2010 alla Direzione Regionale per i BBCC e Paesaggistici e alla Soprintendenza Toscana. La Soprintendenza ha risposto con lettera prot. 3276 del 23/02/11 in cui per questa zona si esprime così:</p> <p><i>...Piombino (LI), condivisibile proposte per le zone a rischio segnalate, in particolare si richiede per la zona 2/3, loc. Vignale, in cui sono in corso scavi della SBAT, scavo estensivo; per la zona 2/4 Casa Paduletto, sondaggi preventivi;...</i></p>	<p>Si ritiene che la verifica sia di competenza del MIBAC</p>			<p>Si ritiene che la verifica sia di competenza del MIBAC</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p>Verranno richiesti alla Soprintendenza chiarimenti ulteriori in particolare riguardo alle richieste di scavi estensivi, soprattutto per le presenze archeologiche non strettamente adiacenti all'opera progettata. Studio di Impatto Archeologico</p>				
<p><b>89</b> 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;</p>	<p><u>LOTTO 2</u> E' stato redatto uno Studio di Impatto archeologico dalla Soc. CeSTer finalizzato alla riduzione dei rischi di impatto archeologico dell'opera sul territorio. Lo studio ha approfondito la conoscenza dei siti presenti entro 100 m dal tracciato, individuato e circoscritto 19 Aree di Rischio su cui sono state proposte delle ulteriori indagini. E' stato consegnato in data 13/12/2010 alla Direzione Regionale per i BBCC e Paesaggistici e alla Soprintendenza Toscana. La Soprintendenza ha risposto con lettera prot. 3276 del 23/02/11 in cui per questo Lotto si esprime così: " Dall'esame degli elaborati forniti , in cui si segnala la completezza e l'organicità di valutazioni, emerge l'interesse archeologico nelle aree oggetto di progettazione e pertanto si ravvisa la necessità di sottoporre l'intervento agli approfondimenti ed integrazioni qui di seguito segnalati.... - Bibbona, Castagneto Carducci (LI) , condivisibili le proposte per le zone a rischio segnalate, ma si ritiene insufficiente lo "sterro cauto" e si richiede sulla base dei ritrovamenti e delle indagini archeologiche recenti, un sondaggio preventivo e il controllo continuativo dei lavori di scavo: - S. Vincenzo, Campiglia</p>	<p>Si ritiene che la verifica sia di competenza del MIBAC</p>			<p>Si ritiene che la verifica sia di competenza del MIBAC</p>



## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlinto; Lotto 3: Scarlinto- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p><i>Marittima (LI), condivisibili le proposte per le zone a rischio segnalate, si richiedono sondaggi preventivi e il controllo archeologico lungo tutto il percorso;</i></p> <p><i>- Piombino (LI), condivisibili le proposte per le zone a rischio segnalate, in particolare si richiede per la zona 2/3, loc. Vignale, in cui sono in corso scavi della SBAT, scavo estensivo; per la zona 2/4 Casa Paduletto, sondaggi preventivi; per la zona 2/5 loc. podere S. Leopoldo scavo estensivo; infine si segnala l'alto rischio archeologico delle aree interessate dalla viabilità di raccordo con il tracciato dell'Aurelia in zona Populonia - Baratti, di cui si attende l'ipotesi definitiva del tracciato.</i></p> <p><i>.....Le richieste formulate rientrano nelle metodologie di approfondimento previste nella normativa di riferimento citat;a; ad integrazione si aggiunge la richiesta - concordemente espressa dagli archeologi che hanno collaborato all'istruttoria - di prevedere il controllo archeologico pressochè lungo l'intero percorso, in quanto stratificazioni e presenze di cose di interesse archeologico non sempre sono suscettibili di accertamento preventivo nè con survey, nè con metodiche di remote sensing, tanto più che, come indica l'incidenza della caratterizzazione in grigio delle aree non accessibili nelle cartografie presentate, non sempre è stato possibile estendere la ricognizione, per motivi di forza maggiore (fondi chiusi; coltivazioni in atto; mancato permesso di accesso ecc.), in tutte le zone prospicienti l'attuale Aurelia."</i></p>				

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlinto; Lotto 3: Scarlinto- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p>Verranno richieste alla Soprintendenza chiarimenti ulteriori in particolare alle richieste di scavi estensivi, soprattutto per le presenze archeologiche non strettamente adiacenti all'opera progettuale. Studio di Impatto Archeologico</p> <p><u>LOTTO 3</u> E' stato redatto uno Studio di Impatto Archeologico dalla Soc. CeSTer finalizzato alla riduzione dei rischi di impatto archeologico dell'opera sul territorio. Lo studio ha approfondito la conoscenza dei siti presenti entro 100 m dal tracciato, individuato e circoscritto 8 Aree di Rischio su cui sono state proposte delle ulteriori indagini. E' stato consegnato in data 13/12/2010 alla Direzione Regionale per i BBCC e Paesaggistici e alla Soprintendenza Toscana. La Soprintendenza ha risposto con lettera prot. 3276 del 23/02/11 in cui per questo Lotto si esprime così: " Dall'esame degli elaborati forniti , in cui si segnala la completezza e l'organicità di valutazioni, emerge l'interesse archeologico nelle aree oggetto di progettazione e pertanto si ravvisa la necessità di sottoporre l'intervento agli approfondimenti ed integrazioni qui di seguito segnalati... - Scarlinto, Gavorrano (GR), condivisibili le proposte per le zone a rischio segnalate (anche se i siti dati per nuovi nella zona a rischio 3/5 nel comune di Gavorrano, necropoli di S. Germano e tumulo di Poggio Pelliccia sono tutelati da vincolo, pubblicati e valorizzati), si richiede, sulla</p>				

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p>base dei frequenti ritrovamenti archeologici effettuati per la costruzione del tracciato esistente, il controllo archeologico lungo tutto il percorso e in particolare in prossimità degli svincoli.                      - Grosseto, condivisibili le proposte per le zone a rischio segnalate, e in considerazione che il territorio attraversato dal tracciato corrisponde all'agro di Vetulonia e Roselle, si richiede il controllo archeologico lungo tutto il percorso e in particolare in prossimità degli svincoli".                      .....Le richieste formulate rientrano nelle metodologie di approfondimento previste nella normativa di riferimento citata; ad integrazione si aggiunge la richiesta - concordemente espressa dagli archeologi che hanno collaborato all'istruttoria - di prevedere il controllo archeologico pressoché lungo l'intero percorso, in quanto stratificazioni e presenze di cose di interesse archeologico non sempre sono suscettibili di accertamento preventivo né con survey, né con metodiche di remote sensing, tanto più che, come indica l'incidenza della caratterizzazione in grigio delle aree non accessibili nelle cartografie presentate, non sempre è stato possibile estendere la ricognizione, per motivi di forza maggiore (fondi chiusi; coltivazioni in atto; mancato permesso di accesso ecc.), in tutte le zone prospicienti l'attuale Aurelia."</p>				
<p><b>90</b> in fase esecutiva tutte le operazioni che comportino qualsiasi movimento di terra devono essere effettuate sotto il</p>	<p><u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u> Tutte le operazioni che comporteranno movimenti di terra, verranno eseguite sotto il controllo di personale</p>	<p>Si ritiene che la verifica sia di competenza del MIBAC</p>			<p>Si ritiene che la verifica sia di competenza del MIBAC</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
controllo di personale qualificato e qualora si renda opportuno vengano effettuati saggi di accertamento;	specializzato.				
<p><b>92</b> 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;</p>	<p><u>LOTTO 2</u> Tutti gli svincoli sono stati progettati con la minima occupazione del territorio possibile nel rispetto della normativa stradale. La realizzazione dei viadotti è stata eseguita in modo da ridurre al minimo l'impatto visivo. Il progetto di mitigazione a verde tiene comunque conto degli effetti visivi delle opere e non altera la continuità paesaggistica delle aree boscate. <i>SIA - AUA215 219 - CARTA DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE</i></p> <p><u>LOTTO 3</u> ..IDEM.. INTERVENTI DI INSERIMENTO E RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE - OPERE A VERDE <i>SUA 110-115 Planimetrie di progetto</i></p>	Competenza del MIBAC			Si ritiene che la verifica sia di competenza del MIBAC
<p><b>93</b> dovranno essere redatti progetti di inserimento paesaggistico relativamente alla accessibilità ai fondi agricoli;</p>	<p><u>LOTTO 2 - LOTTO 3</u> L'accessibilità ai fondi agricoli viene sempre garantita. L'adeguamento della viabilità esistente non altera l'attuale sistema di accessibilità ai fondi.</p>	<p>Al di là delle verifiche di competenza del MIBAC, relative alle aree paesaggistiche tutelate ai sensi dell'art. 136 e 142 del D.Lgs. n. 42/04, per ciò che attiene alle competenze regionali si precisa quanto segue: La compatibilità dei progetti di inserimento paesaggistico per l'accessibilità ai fondi agricoli dovrà essere adeguatamente verificata rispetto ai valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3.</p>	<p>La compatibilità dei progetti di inserimento paesaggistico per l'accessibilità ai fondi agricoli è stata adeguatamente verificata rispetto ai valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3. Per gli approfondimenti in merito si faccia riferimento alle Relazioni Paesaggistiche specifiche per i lotti 2 e 3.</p>	<p><u>Provincia di Grosseto:</u> Circa i progetti di inserimento paesaggistico per l'accessibilità ai fondi agricoli si rinvia a quanto già espresso nel precedente parere di compatibilità ambientale (agosto 2011) e quanto già espresso nel parere di cui al punto n.55.</p>	<p>La compatibilità dei progetti di inserimento paesaggistico per l'accessibilità ai fondi agricoli dovrà essere definita nel dettaglio rispetto ai valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3.</p>

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p><b>94</b> 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.</p>	<p><u>LOTTO 2 - LOTTO 3</u> Il progetto definitivo viene inviato, per la verifica, alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e paesaggistici.</p>	Competenza del MIBAC			Competenza del MIBAC
<p>Per la definizione della ricerca dei ritrovamenti archeologici si dovrà operare come di seguito, con costi a carico del Soggetto Aggiudicatore, svolgendo:</p>		Competenza del MIBAC			Competenza del MIBAC
<p><b>95</b> La ricerca topografica preventiva sul terreno;</p>	<p><u>LOTTO 2 - LOTTO 3</u> Ci si atterrà, se del caso, alla prescrizione, prendendo opportuni accordi con la Soprintendenza competente Da attuare in fase esecutiva</p>	Competenza del MIBAC			Competenza del MIBAC
<p><b>96</b> Gli scavi archeologici sulle aree già note come a rischio;</p>	<p><u>LOTTO 2 - LOTTO 3</u> Ci si atterrà, se del caso, alla prescrizione, prendendo opportuni accordi con la Soprintendenza competente Da attuare in fase esecutiva</p>	Competenza del MIBAC			Competenza del MIBAC
<p><b>97</b> La costante presenza di controllo archeologico da parte della Soprintendenza di settore nei cantieri comportanti movimento di terra;</p>	<p><u>LOTTO 2 - LOTTO 3</u> Ci si atterrà, se del caso, alla prescrizione, prendendo opportuni accordi con la Soprintendenza competente Da attuare in fase esecutiva</p>	Competenza del MIBAC			Competenza del MIBAC
<p><b>98</b> Le indagini di scavo nelle zone dove verranno intercettate preesistenze 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;</p>	<p><u>LOTTO 2 - LOTTO 3</u> Ci si atterrà, se del caso, alla prescrizione, prendendo opportuni accordi con la Soprintendenza competente Da attuare in fase esecutiva</p>	Competenza del MIBAC			Competenza del MIBAC
<p><b>99</b> picchettamento del percorso definitivo;</p>	<p><u>LOTTO 2 - LOTTO 3</u> Sarà a carico dell'Appaltatore il picchettamento del percorso definitivo. Da attuare in fase esecutiva</p>				Competenza del MIBAC
<p><b>100</b></p>	<p><u>LOTTO 2 - LOTTO 3</u></p>	Competenza del MIBAC			Competenza del MIBAC

**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
ricognizioni di superficie effettuate da archeologi di fiducia di questa Soprintendenza lungo l'intero tracciato picchettato;	Le ricognizioni saranno effettuate da archeologi di fiducia della soprintendenza. Da attuare in fase esecutiva				
<b>101</b> scavi preventivi sia nei siti archeologici noti che in quelli individuati durante la ricognizione e di cui al punto precedente;	<u>LOTTO 2 - LOTTO 3</u> Tale prescrizione è a attuare in fase esecutiva, ma nello studio archeologico consegnato sono state proposte delle indagini preventive - a carico dell'appaltatore - finalizzate alla riduzione dell'impatto dell'opera sulle presenze archeologiche. Da attuare in fase esecutiva	Competenza del MIBAC			Competenza del MIBAC
<b>102</b> costante presenza di controllo da parte della Soprintendenza di settore nei cantieri comportanti movimento di terra attraverso archeologi specialisti, collaboratori esterni di questo ufficio, remunerati a cura del soggetto aggiudicatore onde evitare danneggiamenti ad eventuali preesistenze archeologiche sconosciute in bibliografia e non evidenziate dalle ricognizioni di superficie.	<u>LOTTO 2 - LOTTO 3</u> Sarà a carico dell'appaltatore il costo del personale di controllo indicato nella prescrizione. Da attuare in fase esecutiva	Competenza del MIBAC			Competenza del MIBAC
<b>114</b> le opere connesse costituite dal lotto 0 della SS 1 Aurelia tra Maroccone e Chioma in Comune di Livorno, dal tratto della SS 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 SS 1 Aurelia tra Maroccone e Chioma in Comune di Livorno, e di classe B per il tratto della SS 398 di penetrazione al Porto di Piombino) e presentate unitamente al progetto definitivo dell'asse principale ai sensi dell'art. 167 comma 5 del D.Lgs.	<u>LOTTO 2 - LOTTO 3</u> <i>Prescrizione che non riguarda la tratta in esame.</i>	PREMESSA La prescrizione ha origine dal parere del 31 marzo 2006 della Commissione Speciale VIA del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio che, nelle proprie "Considerazioni", nel richiamare l'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Toscana del 18 luglio 2003 dove sono previsti "i necessari collegamenti con i porti" di Livorno e Piombino, ritiene, in particolare, che la realizzazione del Lotto 0 della SS1 Aurelia tra Maroccone e Chioma in Comune di Livorno e la realizzazione del tratto della SS398 di penetrazione al Porto di Piombino devono essere considerate opere connesse con la soluzione dell'autostrada, e devono essere realizzate anteriormente o contestualmente ai lavori del Corridoio Tirrenico.	Si precisa che il progetto del lotto 0 non viene presentato. La decisione, come per le riduzioni operate sulla viabilità locale, è legata all'esito della delibera CIPE del 13 maggio 2010, con la quale il Ministero dell'Economia e delle Finanze, nell'approvare la convenzione tra SAT e ANAS, respingeva il costo di subentro a fine concessione e ne fissava un valore nullo. Del resto Maroccone-Chioma, localizzata a circa 30 Km dal tracciato autostradale della Livorno- Civitavecchia, non si può ritenere un'opera connessa né funzionale al progetto autostradale,. E' un'opera onerosa destinata a generare la necessità di ulteriori opere compensative. Si è quindi fuori dalle norme in materia di opere compensative, dalla logica del progetto e dall'obiettivo della sostenibilità economico finanziaria del	<u>Comune di Piombino :</u> <i>"Si conferma che il progetto definitivo di SAT, relativo al Montegemoli-Gagno, non ottempera alle prescrizioni VIA del 2006 e della delibera CUIPE del 2008 che prevedevano l'obbligo del prolungamento della S.S. 398 fino al porto di Piombino. Il Protocollo d'intesa del 11 dicembre 2012 e le integrazioni all'Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro, stipulato tra Regione Toscana e Governo in data 16 giugno 2011, confermano l'obiettivo della completa realizzazione dell'opera, compresa la progettazione definitiva del tratto Gagno-PoggioBatteria, individuando altresì impegni finanziari del Ministero delle infrastrutture e della Regione Toscana. L'elaborato grafico fornito da SAT per il tratto Gagno-Poggio Batteria, in risposta alla prescrizione 114 del parere della Regione Toscana, illustra lo "stato di avanzamento del lavoro che dovrà essere sottoposto al vaglio di</i>	Per quanto riguarda il Lotto 0 della SS1 Aurelia tra Maroccone e Chioma nel Comune di Livorno si rinvia agli impegni assunti con l'Intesa tra Governo e Regione del 16 giugno 2011.  Si prende atto dello stralcio del collegamento dal progetto SAT in oggetto, e dell'impegno congiunto Regione Toscana e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, attraverso specifiche intese sulle infrastrutture, per l'approvazione del progetto. A tale proposito, occorre far presente che, al fine di reperire le risorse necessarie per la realizzazione del Lotto 0 della SS1 Aurelia tra Maroccone e Chioma, l'intervento è stato inserito, nell'Integrazione all'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 16.06.2011, tra le "Priorità immediate di finanziamento" con un importo aggiornato di 350 milioni di euro e con l'impegno da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a: ricercare tutte

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>163/2006; su tali progetti verrà effettuata la procedura di VIA;</p> <p>- essere realizzate prima o contestualmente ai lavori per la realizzazione dell'autostrada;</p>		<p>Nell'importo complessivo dell'opera, così come risultava dal quadro economico nella relazione istruttoria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti presentato al CIPE il 18 dicembre 2008, pari a circa 3.800 milioni di euro erano compresi anche gli oneri per la realizzazione di tali opere connesse.</p> <p>A seguito delle nuove condizioni di sostenibilità finanziaria dell'opera contenute nella Convenzione firmata il 24 novembre 2010 tra ANAS e SAT per la realizzazione e gestione dell'opera stessa, e degli adeguamenti prescritti dalla deliberazione del CIPE n. 78 del 22 luglio 2010 di approvazione della convenzione, sono state rivalutate le scelte per la progettazione definitiva e rivista la realizzazione delle opere connesse.</p> <p>Il 16 giugno 2011 è stata sottoscritta tra Governo e Regione Toscana l'Integrazione all'Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro che per il Corridoio Tirrenico richiama, tra l'altro, che "occorre definire contestualmente le modalità di realizzazione delle opere connesse, di raccordo con i porti e con la viabilità locale.</p> <p>A tale proposito, occorre far presente che, al fine di reperire le risorse necessarie per la realizzazione del Lotto 0 della SS1 Aurelia tra Maroccone e Chioma, l'intervento è stato inserito tra le "Priorità immediate di finanziamento" con un importo aggiornato di 350 milioni di euro e con l'impegno da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ricercare tutte le condizioni necessarie per garantire le risorse per la realizzazione del tratto stradale Maroccone-Chioma;</li> <li>- dare adeguata contestualità temporale fra la fase realizzativa dell'intero tratto autostradale e la tratta in questione;</li> <li>- seguire le stesse procedure previste dalla legge obiettivo n.443/2001 per l'approvazione del progetto, una volta inserito nel 9° Allegato infrastrutture al</li> </ul>	<p>progetto. Vi sono poi forti dubbi sulla compatibilità ambientale dell'intervento data la rilevante problematica idrogeologica e i frequenti movimenti franosi che interessano la zona, così come evidenziato nel corso degli ultimi due anni.</p> <p>Sul tema Maroccone-Chioma esiste già un'intesa Regione Toscana-Ministero Infrastrutture per stralciare l'opera dal progetto SAT inserendolo in un altro programma di interventi pubblici.</p> <p>Per quanto riguarda il tratto della SS 398 di penetrazione al porto di Piombino (cosiddetta "bretella di Piombino"), si precisa anzitutto che il progetto definitivo presentato, dotato di SIA e di relazione paesaggistica, fa parte del lotto 2. Si fa presente quindi che la lunghezza e le caratteristiche tecniche dell'opera oggetto di pubblicazione sono stati concordati e specificati nel dettaglio attraverso un apposito protocollo di intesa sottoscritto l'11 dicembre 2010, oltre che da SAT, da Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Ambiente, Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Piombino, Autorità portuale di Piombino, ANAS, Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Livorno. Nell'articolo 1 di tale protocollo viene precisato che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• il prolungamento della SS 398 a due corsie per senso di marcia è di circa 2,5 km e va dall'intersezione con via della Base Geodetica allo svincolo delle Terre Rosse (Gagno),</li> <li>• l'intervento consta anche di tre bretelle di collegamento a 1 corsia per senso di marcia di 700 m., 600 m., e 300 m, che dallo svincolo delle Terre Rosse vanno, rispettivamente, a Viale dell'Unità d'Italia, alla futura zona cantieristica del porto, e alle aree produttive di Gagno e Colmata.</li> <li>• SAT metterà a disposizione un contributo finanziario nel limite massimo di 20 €mln, comprensivo di IVA, al fine</li> </ul>	<p><i>tutti gli enti interessati e dunque suscettibile di modifiche anche sostanziali". Si tratta di un elaborato sommario che, come ammesso da SAT, non costituisce progettazione definitiva.</i></p> <p><i>Come tale non consente l'espressione di un parere relativo alla valutazione d'impatto ambientale.</i></p> <p><i>Quale contributo conoscitivo preliminare, si segnala tuttavia che il tracciato individuato nell'elaborato grafico fornito da SAT canalizza il traffico direttamente sulle banchine del porto tra la rotonda di Portovecchio e Poggio Batteria. Il tracciato proposto fino alla rotonda di Portovecchio è sostanzialmente conforme alla strumentazione urbanistica vigente mentre il collegamento tra detta rotonda e l'ambito di Poggio Batteria non ottempera alle previsioni del Piano Strutturale e del Piano Regolatore Comunale che prevedono l'arrivo diretto fino alla rotonda di Viale Regina Margherita.</i></p> <p><i>Tale soluzione risulta inoltre difforme dal Piano Regolatore del porto che non prevede traffico di scorrimento sulle banchine ma solo viabilità di distribuzione interna.</i></p>	<p>le condizioni necessarie per garantire le risorse per la realizzazione del tratto stradale Maroccone-Chioma; dare adeguata contestualità temporale fra la fase realizzativa dell'intero tratto autostradale e la tratta in questione; seguire le stesse procedure previste dalla legge obiettivo n.443/2001 per l'approvazione del progetto, una volta inserito nel 9° Allegato infrastrutture al documento di economia e finanza.</p> <p>Per il completamento della penetrazione al Porto di Piombino, cosiddetta "bretella di Piombino", si prende atto che il progetto definitivo presentato, comprendente l'adeguamento a quattro corsie della SS 398 fino a Gagno, fa parte del Lotto 2; tuttavia si raccomanda che la successiva fase progettuale comprenda anche il tratto da Gagno a Poggio Batteria, per la realizzazione del quale la Regione Toscana ha previsto un contributo di 20 milioni a seguito della sottoscrizione del Protocollo d'Intesa il 11 dicembre 2010 tra Ministero dell'Infrastrutture e Trasporti, Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Piombino, Autorità Portuale, ANAS spa, SAT spa e Camera di Commercio della Provincia di Livorno.</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
		<p>documento di economia e finanza. Con l'impegno in tale senso da parte del Ministero delle Infrastrutture, la prescrizione può intendersi superata essendo stato individuato un percorso per la realizzazione dell'intervento.</p> <p>Per quanto riguarda la viabilità di penetrazione al Porto di Piombino è stato sottoscritto, l'11 dicembre 2010, un protocollo d'intesa tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Ambiente, Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Piombino, Autorità Portuale, ANAS, Sat e Camera di Commercio che definisce gli impegni a carico di SAT ed impegna il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a definire il quadro degli impegni finanziari per il completamento dell'opera, nel tratto tra Gagno e Poggio Batteria, con disponibilità della Regione Toscana a reperire 20 milioni di euro; in questo quadro è previsto indicativamente un impegno dello Stato di 25 milioni di euro.</p> <p>Nell'integrazione all'Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro firmata il 16 giugno 2011 tra Governo e Regione Toscana, anche questo intervento è inserito tra le "Priorità immediate di finanziamento" con l'impegno finanziario da parte dello Stato di 25 milioni di euro.</p> <p>In conseguenza di ciò si ritiene confermato che la progettazione da parte di SAT deve contenere anche il tratto da Gagno fino a Poggio Batteria.</p> <p>Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006, deve essere presentato il progetto e lo studio di impatto ambientale del prolungamento della SS 398 di penetrazione al Porto di Piombino dalla rotonda di Gagno a Poggio Batteria. Deve essere inoltre fornita una formulazione del programma dei lavori nella quale siano evidenziati i rapporti di precedenza</p>	<p>di consentire al Comune di Piombino la realizzazione di interventi di miglioramento della viabilità comunale. Riguardo al tratto della bretella di penetrazione al porto che va da Gagno e Poggio Batteria, Il Protocollo citato prevede che, una volta risolte le criticità relative in particolare al tema del "Rischio di Incidente Rilevante", tale tratto venga progettato attraverso il coordinamento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il supporto del Ministero dell'Ambiente e la collaborazione del Comune e dell'Autorità Portuale.</p> <p>Si allega di seguito l'elaborato che illustra lo stato di avanzamento del lavoro, che dovrà essere sottoposto al vaglio di tutti gli Enti interessati ed è dunque suscettibile di modifiche, anche sostanziali.</p>		



**ALLEGATO A**

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
		temporale indicati nella prescrizione. In particolare deve essere evidenziato che l'inizio dei lavori del Lotto 2 deve coincidere con l'inizio dei lavori del collegamento con il porto di Piombino. Per quanto riguarda la realizzazione del Lotto 0 della SS1 Aurelia tra Maroccone e Chioma si ritiene che per le considerazioni sopra esposte la prescrizione possa essere ritenuta superata.			
<p><b>115</b> 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;</p>	<p><u>LOTTO 2 - LOTTO 3</u> Tutti gli interventi previsti in progetto verranno realizzati in contemporanea. Il Progetto Esecutivo fornirà il programma dei lavori dettagliato.</p>	<p>Non sono presenti gli interventi di collegamento della viabilità locale con i porti turistici di Puntone, Punta Ala, Castiglione della Pescaia e Marina di Grosseto già previsto nel Progetto Preliminare approvato dal CIPE nel 2008 Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006, devono essere presentati il progetto definitivo e lo SIA di tutti gli interventi di collegamento della viabilità locale con i porti turistici. Qualora, a tale riguardo, le scelte progettuali del definitivo siano in qualche modo difformi da quanto indicato nel progetto preliminare o nelle prescrizioni, occorre specificare dettagliatamente le motivazioni di tali scelte. Tale viabilità deve essere progettata e realizzata nel rispetto dei valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti 24 , 34 e 35.</p>	<p>Cfr. risposta prescrizioni CIPE n°1-68</p>	<p><u>Provincia di Livorno</u>: non ottemperata</p>	<p>Tutti gli interventi sulla viabilità connessa coerenti con quanto indicato per la prescrizione 1, devono essere realizzati prima o contestualmente alla infrastruttura autostradale.</p>
<p><b>116</b> dovranno essere approfondite le soluzioni progettuali dei caselli e degli svincoli utilizzando tipologie idonee;</p>	<p><u>LOTTO 2</u> E' stata approfondita la progettazione degli svincoli e delle barriere di esazione. Le soluzioni architettoniche proposte rispecchiano i più moderni criteri di progettazione applicati alla rete autostradale nazionale.</p>	<p>Ai fini della regolarizzazione di cui al comma 5 dell'art.185 del d. lgs.163/2006, deve essere presentata un'alternativa progettuale della barriera di esazione di San Vincenzo (km 25+460) per garantire il mantenimento della qualità agricola delle aree attualmente interessate dallo svincolo e l'accessibilità ai fabbricati presenti nella zona.</p>	<p>Si ritiene che la barriera di San Vincenzo, così come progettata, garantisca il mantenimento della qualità agricola e l'accessibilità ai fabbricati presenti nella zona.</p>	<p><u>Provincia di Livorno</u>: non ottemperata</p>	<p>La realizzazione della barriera di esazione di San Vincenzo (km 25+460) deve garantire il mantenimento della qualità agricola delle aree attualmente interessate dallo svincolo e l'accessibilità ai fabbricati presenti nella zona.</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	<p><u>LOTTO 3</u> Le soluzioni progettuali proposte per la barriera di esazione (casello) e per gli svincoli corrispondono ai più recenti criteri di progettazione applicati nella rete autostradale nazionale, opportunamente inseriti nell'ambiente specifico.</p>				
<b>Raccomandazioni :</b>					
<p><b>a.</b> - 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;</p>	<p><u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u> L'accessibilità ai fondi agricoli viene sempre garantita ed non vengono attraversate in questo tratto aree con colture biologiche.</p>	<p>Per il completo accoglimento della raccomandazione, è necessario integrare la documentazione relativa alle opere progettuali necessarie per ridurre la frammentazione delle unità poderali, al fine di consentire la verifica del rispetto dei valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3.</p>	<p>Uno degli obiettivi dell'intervento di progetto è stato quello di ridurre al minimo il consumo di territorio, evitando quindi anche, per quanto possibile, la frammentazione delle unità poderali, La compatibilità delle opere di progetto è stata verificata rispetto ai valori paesaggistici espressi nell'Implementazione paesaggistica del PIT, relativamente alla tutela paesaggistica, e nelle schede di paesaggio degli ambiti rispettivamente 22, 23, 24 e 34 per il lotto 2, nonché 24, 34 e 35 per il lotto 3. Per gli approfondimenti in merito si faccia riferimento alle Relazioni Paesaggistiche specifiche per i lotti 2 e 3.</p>	<p><u>Provincia di Grosseto:</u> <i>Si rinvia a quanto già espresso nel precedente parere di compatibilità ambientale (agosto 2011) ed in particolare: “tenere conto delle conseguenze derivanti dall’attraversamento di colture biologiche”, e “approfondire da Follonica a Chiarone gli aspetti di integrazione ambientale e paesaggistica anche tramite l'utilizzazione dei residui agricoli improduttivi derivanti dall'esproprio dei terreni”.</i></p>	Raccomandazione.
<p><b>b.</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);</p>	<p><u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u> si assicurerà 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)</p>				Raccomandazione.
<p><b>c.</b> - avvalersi, per il monitoraggio ambientale, del supporto di competenze specialistiche</p>	<p><u>LOTTO 2 – LOTTO 3</u> Ci si avvarrà, per il monitoraggio ambientale, là dove necessario, del supporto di</p>	<p>MONITORAGGIO AMBIENTALE MAM 001 Relazione MAM 002 Corografia Generale MAM 003 / MAM 007 Planimetrie generali e Profili</p>			Raccomandazione.

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlinto; Lotto 3: Scarlinto- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
<p>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;</p>	<p>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  <b>MONITORAGGIO AMBIENTALE</b>  <i>MAM 001 Relazione</i>  <i>MAM 002 Corografia Generale</i>  <i>MAM 003 / MAM 007</i>  <i>Planimetrie generali e Profili longitudinali</i></p>	<p>longitudinali</p>			
<p><b>d.</b>                      - scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali;</p>	<p><b>LOTTO 2 – LOTTO 3</b>                      Le misure di mitigazione in generale sono state articolate in tre tipologie tese ad ottimizzare gli effetti su tutte le componenti ambientali:                      - barriere acustiche, lì dove si verifica un superamento dei limiti sui ricettori;                      - sistema di drenaggio chiuso, in presenza di una particolare sensibilità dell'ambiente idrico superficiale o sotterraneo;                      - opere a verde, che rispondono sia all'esigenza di reintegrare la vegetazione esistente, in caso venga sottratta dal progetto, che di creare corridoi ecologici, lì dove c'è necessità, sia pure di contribuire all'inserimento dell'autostrada nel contesto naturalistico.                      Per quanto riguarda quest'ultima tipologia, è gli interventi proposti sono tali da:                      - ridurre al minimo l'occupazione di suolo,                      - includere soltanto taxa autoctoni già presenti nell'area,                      - prevedere forme di piantagione che consentano l'uso esclusivo</p>	<p>STP 002 Relazione tecnica generale</p>			<p>Raccomandazione.</p>

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarolino; Lotto 3: Scarolino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

PRESCRIZIONI CIPE	RISPOSTA DEL PROPONENTE	NOTE E VALUTAZIONI REGIONE TOSCANA	COMMENTI E INTEGRAZIONI ALLE NOTE REGIONE TOSCANA	ELEMENTI ISTRUTTORI	NOTE E VALUTAZIONI CONCLUSIVE REGIONE TOSCANA
	di piante ed arbusti di provenienza locale. In tal modo il progetto tende ad ottimizzare l'effetto che ogni tipo di opera di mitigazione ha su tutte le componenti ambientali. STP 002 Relazione tecnica generale				
<b>e.</b> -Approfondire l'ipotesi di gestione informatizzata del casello di Rosignano Sud;	<i>Prescrizione che non riguarda la tratta in esame.</i>				Raccomandazione.
<b>f.</b> - verificare, nella zona del comune di Capalbio, ove il tracciato non si discosta abbastanza dalla dogana di Pescia Fiorentina, la possibilità di aumentare il distacco;	<i>Prescrizione che non riguarda la tratta in esame.</i>				Raccomandazione.
<b>g.</b> - 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;	<i>Prescrizione che non riguarda la tratta in esame.</i>				Raccomandazione.
<b>h.</b> - dare priorità nella fase di cantierizzazione alla esecuzione dei lavori nella tratta Civitavecchia Tarquinia;	<i>Prescrizione che non riguarda la tratta in esame.</i>				Raccomandazione.
<b>i.</b> - prevedere la possibile prosecuzione della pista ciclabile fino al porto di Civitavecchia.	<i>Prescrizione che non riguarda la tratta in esame.</i>				Raccomandazione.
					NOTA Le prescrizioni rivolte al proponente, relative alla fase di costruzione delle opere, devono essere dal medesimo inserite nei Capitolati speciali rivolti alle imprese appaltatrici.

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

### Indicazioni generali per i lotti 2 e 3 relativamente alla componente ambientale paesaggio

Per quanto riguarda la **Verifica di Ottemperanza** alle prescrizioni CIPE di cui all'Allegato A alla DGR n. 990 del 16.11.2012 la società proponente ha risposto con puntuali controdeduzioni, senza produrre gli elaborati progettuali e gli approfondimenti richiesti.

In particolare, le osservazioni regionali relative alla componente paesaggio chiedevano verifiche di coerenza con le schede di paesaggio dell'implementazione paesaggistica del PIT, adottata con delibera di Consiglio Regionale n. 32 del 16/06/2009 ed approfondimenti progettuali che tenessero conto esplicitamente dei valori e delle indicazioni da esse espressi rispetto a:

- il progetto di cantierizzazione relativa ai lotti 2 e 3. (**prescrizione n. 14**)
- i progetti di recupero delle aree di cantiere, di restituzione delle stesse alle condizioni morfologiche attuali e le opere di ripristino. (**prescrizione n. 16**)
- la definizione della collocazione delle aree di conferimento dei materiali di scavo in esubero, dei campi base e dei cantieri. (**prescrizione n. 20**)
- gli interventi previsti in fase di costruzione e di esercizio, riferibili al tracciato e alle opere complementari. (**prescrizione n. 54**)
- i progetti di ricomposizione fondiaria della aziende agricole. (**prescrizione n. 55**)
- la compatibilità dei progetti di inserimento paesaggistico per l'accessibilità ai fondi agricoli (**prescrizione n. 93**)

Nello specifico era stato inoltre richiesto di:

- *“studiare alternative di localizzazione del cantiere CB01, considerato che esso ricade interamente all'interno dell'azienda agricola Le Colonne (area protetta per il mantenimento della fauna locale ex art.14 L.R.3/94), finalizzate alla minimizzazione degli impatti sulle componenti ambientali, sul paesaggio, sulla socio economia anche allo scopo di garantire la necessaria tutela nei confronti dei fabbricati denominati Villamagna e Villa Cariola ubicati in prossimità del cantiere in questione”.* (**prescrizione n. 14**)
- *“presentare un'alternativa progettuale della barriera di esazione di San Vincenzo (km 25+460) per garantire il mantenimento della qualità agricola delle aree attualmente interessate dallo svincolo e l'accessibilità ai fabbricati presenti nella zona.”* (**prescrizione n. 116**)

Le controdeduzioni del proponente si limitano a rimandare ai contenuti delle relazioni paesaggistiche allegate al progetto definitivo.

In queste sono riportate alcune delle indicazioni delle schede di paesaggio che fanno riferimento al PIT approvato nel 2007 e non alla nuova versione adottata con l'implementazione paesaggistica ed in esse sono illustrate solo le misure di mitigazione con arredi vegetazionali del tracciato e degli svincoli e non le scelte progettuali relative agli altri aspetti in gioco, sottolineati dal CIPE.

Diversamente da quanto dichiarato in sede di controdeduzioni, le relazioni paesaggistiche non danno esplicitamente atto della maniera in cui sono stati considerati gli aspetti paesaggistici relativi ai seguenti interventi di nuova trasformazione:

- le opere di cantierizzazione previste e le scelte localizzative delle aree di cantiere;
- le scelte localizzative e progettuali delle barriere di esazione;
- il tratto in variante in loc. stazione di Bolgheri ed il progetto di ripristino del vecchio tratto.
- i progetti di recupero delle aree di cantiere e di restituzione delle stesse alle condizioni morfologiche attuali
- la definizione della collocazione delle aree di conferimento dei materiali di scavo in esubero, dei campi base e dei cantieri
- i progetti di ricomposizione fondiaria della aziende agricole e di accessibilità ai fondi agricoli

Relativamente alla richiesta di studiare alternative progettuali alla localizzazione del cantiere CB01 ed alla barriera di esazione di San Vincenzo (prescrizioni n. 14 e 116), nelle controdeduzioni si ribadisce stringatamente l'opportunità di mantenere tali scelte.

Si tratta di due aree limitrofe, collocate in una zona in cui attualmente la variante Aurelia corre parallela alla Vecchia Aurelia, che in questo tratto è corredata da filari di platani sui due lati. A monte di tale viabilità si apre un versante caratterizzato dalla presenza di aziende agricole con casolari circondati dal mosaico agrario tradizionale (seminativi-oliveti terrazzati-boschi misti e vigneti), percepiti da entrambi i tracciati infrastrutturali. La fascia di terreno tra le due viabilità è caratterizzata da seminativo, mentre dalla Variante Aurelia verso il mare corre parallela la ferrovia, oltre la quale è presente un'ampia fascia di seminativo, prima dell'inizio della pineta litoranea.

In riferimento ai valori paesaggistici presenti nell'area si richiama la scheda di paesaggio dell'implementazione paesaggistica del PIT, adottata con delibera di Consiglio Regionale n. 32 del 16/06/2009, riferita all'ambito n. 22 "Maremma Settentrionale", che in relazione ai valori naturalistici presenti indica i seguenti obiettivi ed azioni:

- *Tutela delle strade nazionali, regionali e provinciali (es. vecchia Aurelia, “[...] e dell'integrità visiva degli scenari paesaggistici percepiti da esse riconosciuti come panoramici. Assicurare la percettibilità di versanti e aree di pianura caratterizzate dalla presenza di casolari e insediamenti sparsi e dal mosaico agrario tradizionale (seminativi-oliveti terrazzati-boschi misti e vigneti) percepiti dai tracciati infrastrutturali e dalle loro diramazioni interne all'area collinare.*
- *tutela dell'integrità visiva degli scenari paesaggistici percepiti dalle infrastrutture inibendo tutte le forme di occupazione di suolo che possono ostacolare la fruizione visiva del paesaggio.*
- *I progetti delle nuove infrastrutture dovranno, altresì, esprimere una elevata qualità sotto il profilo estetico percettivo, funzionale ed ambientale tale da tutelare e valorizzare i caratteri paesaggistici del contesto in cui si inseriscono.*
- *Tutela dell'integrità percettiva...delle ville ed giardini, delle case coloniche,... e degli scenari da essi percepiti, nonché delle visuali panoramiche che traggono tali insediamenti lungo i tratti di viabilità riconosciuti come panoramici, mantenendone in particolare la visibilità reciproca.*
- *Assicurare la percettibilità di versanti e aree di pianura caratterizzate dalla presenza di casolari e insediamenti sparsi e dal mosaico agrario tradizionale (seminativi-oliveti terrazzati-boschi misti e vigneti) percepiti dai tracciati infrastrutturali e dalle loro diramazioni interne all'area collinare.*

La barriera di esazione, comportando un allargamento della sezione autostradale fino alla vecchia Aurelia, va a costituire una cesura nel sistema di paesaggio sopra descritto, mentre l'area di cantiere va ad occupare un terreno a monte della vecchia Aurelia adiacente ad un oliveto, compromettendo il sistema della fattoria pedecollinare.

Rispetto a tale quadro, si ribadisce l'incompatibilità di tali localizzazioni con i valori paesaggistici riconosciuti dal PIT e la necessità di progettare delle collocazioni più consone.

Conclusioni

Per quanto sopra evidenziato, si ritiene che le controdeduzioni presentate non rispondano a quanto richiesto e, al fine di verificare positivamente l'ottemperanza alle prescrizioni del CIPE, **è necessario che:**

- vengano redatti gli approfondimenti progettuali richiesti nell'Allegato A alla DGR n. 990 del 16.11.2011;
- venga dimostrata puntualmente la coerenza con le schede di paesaggio dell'implementazione paesaggistica del PIT, adottata con delibera di Consiglio Regionale n. 32 del 16/06/2009 negli aspetti indicati nella Verifica di Ottemperanza alla delibera CIPE.
- vengano presentati i progetti di localizzazione in altra area del cantiere CB01 e della barriera di esazione di San Vincenzo, dando atto di come questi tengano conto del rispetto dei valori paesaggistici presenti.

### Indicazioni generali per i lotti 2 e 3 relativamente alla componente ambientale rifiuti e bonifiche

## ALLEGATO A

Procedimento statale di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto definitivo del completamento dell'Autostrada A12 – Rosignano-Civitavecchia;

Lotto 2: San Pietro in Palazzi-Scarlino; Lotto 3: Scarlino- Grosseto Sud.

Proponente: Società Autostrada Tirrenica S.p.A.

Le integrazioni inviate dal proponente sono tese a fornire elementi di risposta sia alle valutazioni inerenti la verifica di ottemperanza alle prescrizioni dei lotti 2 e 3 che alle richieste d'integrazione di carattere generale sul progetto (ambidue oggetto della DGRT 990/2011 con la quale sono state approvate le valutazioni e le osservazioni in materia di VIA sul progetto definitivo dell'infrastruttura ai sensi del comma 4 dell'art. 167 del D.Lgs 163/2006). Per i lotti 4 e 5B il proponente dichiara che la progettazione è sospesa rimandando ad una successiva fase l'implementazione delle integrazioni.

Con particolare riferimento alle richieste d'integrazione riguardanti aspetti di carattere ambientale ed aventi valenza generale per l'intero progetto (contenute nell'allegato b alla DGRT citata) si ritiene necessario evidenziare quanto segue:

- con la richiesta d'integrazione n. 54, la Regione Toscana richiedeva al proponente d'integrare la documentazione progettuale con una valutazione della componente rifiuti, nel suo complesso, in quanto assente nel progetto definitivo presentato. La documentazione integrativa predisposta dal proponente rinvia tale valutazione alla fase esecutiva del progetto. Rilevato che si ritiene opportuno che ogni valutazione ambientale, compresa quella inerente la gestione dei rifiuti prodotti in maniera diretta o indiretta dall'opera, debba essere condotta nell'ambito della VIA, come esplicitato con la richiesta d'integrazione regionale citata, **il proponente dovrà comunque provvedere alla gestione dei rifiuti secondo le seguenti modalità:**

- dovranno essere individuati i possibili rifiuti prodotti nell'ambito della realizzazione dell'opera unitamente alle stime delle relative quantità, ponendo in essere, per quanto possibile, accorgimenti atti a limitare le quantità prodotte;

- dovrà essere prevista la raccolta separata dei rifiuti con riferimento anche ai residui d'imballaggio carta, plastica, legno, metallo ecc privilegiando il loro avvio a recupero;

- la raccolta dei rifiuti pericolosi (oli esausti, batterie) dovrà essere effettuata con modalità tali da impedire la contaminazione delle matrici ambientali e nel rispetto della normativa vigente;

- il deposito temporaneo di rifiuti dovrà essere eseguito ai sensi dell'art 183, comma 1 lettera bb) del D.Lgs 152/2006;

- dovranno essere messi in atto tutti gli accorgimenti necessari per impedire la contaminazione delle matrici ambientali in ogni fase di gestione dei rifiuti;

- con riferimento ai rifiuti da demolizione e costruzione prodotti nell'ambito del progetto, dovrà essere valutata la possibilità di avviare tali rifiuti a recupero in impianti autorizzati nel rispetto dei criteri di priorità di gestione dei rifiuti di cui all'art. 179 del D.Lgs 152/2006;

- le terre e rocce da scavo potranno essere gestite come sottoprodotto esclusivamente nel rispetto delle condizioni di cui all'art. 186 del D.Lgs 152/2006;

- i materiali provenienti dalle attività di taglio e sfalcio della vegetazione, se non rientrano nelle ipotesi previste dall'articolo 185, comma 1, lettera f del D.Lgs 152/2006 e smi, sono rifiuti secondo la definizione di cui all'art 183, comma 1, lettera a) del medesimo decreto. In tal caso dovranno essere recuperati in impianti autorizzati o conferiti in discarica in ottemperanza alle disposizioni della normativa vigente.

I rifiuti prodotti in ogni fase di realizzazione dell'opera, dovranno comunque essere raccolti e avviati a recupero e/o smaltimento nel rispetto della normativa vigente di cui al D.Lgs 152/2006 e smi.

Fatto salvo quanto detto, in linea generale, al punto precedente **si evidenzia inoltre che**, in merito agli aspetti riguardanti la gestione delle terre e rocce da scavo (di cui alle richieste d'integrazione n. 35, 36 e 37):

1. la documentazione integrativa riporta per i lotti 2-3 e 5A i rispettivi bilanci. Si rileva tuttavia che non appare chiaro se vi sono ricompresi anche i bilanci del riutilizzo/smaltimento dei rifiuti da costruzione e demolizione (che potrebbero essere individuati nelle voci "demolizione bianchi" e "neri") e le modalità di calcolo. Premessa la necessità di esplicitare meglio tali voci e di verificare i conteggi effettuati (alcune tabelle sono completamente prive di unità di misura e alcuni calcoli paiono errati, vedi tabella lotto 3), si rileva che i rifiuti da costruzione e demolizione potranno essere riutilizzati esclusivamente a seguito di processo di recupero in impianti autorizzati e che non ricadono nella disciplina specifica delle terre e rocce da scavo;

2. per il lotto 7 non sono stati presentati bilanci riguardanti la gestione delle terre e rocce da scavo. Si evidenzia, inoltre che, come segnalato nel precedente contributo istruttorio inviato dal settore scrivente sul progetto-definitivo, la Bretella di Piombino (Lotto 7) interessa un'area che rientra nel Sito di bonifica di interesse nazionale di Piombino (SIN) individuato ai sensi della L. 426/1998 e perimetrato con DM del 10/01/2000. Ai sensi del D.Lgs. 152/2006 art. 252, il procedimento per l'accertamento dello stato di contaminazione ed approvazione dei progetti di bonifica risulta in capo al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. L'utilizzo del territorio è pertanto subordinato all'accertamento dello stato di contaminazione del suolo/falda e dei sedimenti marini, alla definizione di un eventuale progetto di bonifica all'esecuzione degli interventi e certificazione finale;

3. in relazione al riutilizzo effettivo dei materiali provenienti dagli scavi dell'opera, il proponente rinvia alla fase di progettazione esecutiva l'individuazione del regime di gestione previsto per i materiali stessi, con riferimento al D.Lgs. 152/2006, e la definizione delle tempistiche di formazione dei materiali e del loro riutilizzo. Rilevato che le terre e rocce da scavo prodotte nell'ambito del progetto potranno essere escluse dal regime dei rifiuti solo se trattate nel rispetto dei contenuti del D.Lgs 152/2006 smi (art 185 comma 1 lettera e) e/o art 186), si rileva che i bilanci delle terre di cui ai punti precedenti, in assenza di una prima valutazione sul loro stato di contaminazione, tempistica di riutilizzo ecc. non possono, ad oggi, costituire valutazione affidabile di effettivo riutilizzo. Tali bilanci dovranno pertanto essere attentamente rivalutati nelle successive fasi di progettazione.

Si ritiene inoltre opportuno ricordare che il riutilizzo delle terre e rocce da scavo è subordinato alla verifica contemporanea di tutte le condizioni di cui all'art 186 del D.Lgs 152/2006 ed in particolare:

- il riutilizzo sia tecnicamente possibile senza necessità di preventivo trattamento o di trasformazioni preliminari per soddisfare i requisiti merceologici e di qualità ambientale idonei a garantire che il loro impiego non dia luogo ad emissioni e, più in generale, ad impatti ambientali qualitativamente e quantitativamente diversi da quelli ordinariamente consentiti ed autorizzati per il sito dove sono destinate ad essere utilizzate;
- che il terreno o la roccia non è contaminata con riferimento alla destinazione d'uso del medesimo e che sia dimostrata la compatibilità di detto materiale con il sito di destinazione;
- che non proviene da siti contaminati o sottoposti ad interventi di bonifica ai sensi del titolo V della parte quarta del D.Lgs 152/2006 e smi;
- che la tempistica dell'eventuale deposito in attesa di utilizzo rispetti quanto disposto dal comma 2 dell'art. 186 del D.Lgs 152/2006 e che siano esplicitate le modalità di stoccaggio.

Ai sensi della norma citata la non contaminazione, con riferimento alla destinazione d'uso dell'area dove verrà riutilizzato, dovrà essere dimostrata, in particolar modo, per i terreni e per le rocce scavate in corrispondenza o in prossimità di possibili fonti d'inquinamento come nel caso delle terre provenienti dal previsto adeguamento della rete stradale esistente.