

## DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

### COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 3 dicembre 2009.

**Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Autostrada Livorno-Civitavecchia. Tratta Cecina (Rosignano Marittimo) - Civitavecchia. Tratta Rosignano - San Pietro in Palazzi - lotto 1 (CUP F36G05000260008). Approvazione del progetto definitivo.** (Deliberazione n. 118/2009).

### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

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

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

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

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

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

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

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

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

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che all'allegato 1 include, tra i «Sistemi stradali e autostradali» del corridoio plurimodale tirrenico nord-Europa, l'«Asse autostradale Cecina-Civitavecchia» con un costo di 1.859,245 milioni di euro;

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

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

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

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

Vista la delibera 6 marzo 2009, n. 10 (*Gazzetta Ufficiale* n. 78/2009), con la quale questo Comitato ha preso atto degli esiti della ricognizione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche effettuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Struttura tecnica di missione e dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica (DIPE) e ha, altresì, preso atto della «Proposta di Piano infrastrutture strategiche», predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che riporta il quadro degli interventi da attivare a partire dall'anno 2009, tra cui il collegamento autostradale in esame;

Visto il decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e



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

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

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

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

Vista la delibera 18 dicembre 2008, n. 116 (*Gazzetta Ufficiale* n. 110/2009), con la quale questo Comitato ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare del predetto Asse autostradale «Tratta Rosignano Marittimo - Civitavecchia», individuando il soggetto aggiudicatore in ANAS S.p.a. e in 3.787,8 milioni di euro il limite di spesa dell'opera;

Vista la nota 2 dicembre 2009, n. 5269, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato del progetto definitivo del 1° Lotto dell'Asse autostradale A12 Rosignano Marittimo - Civitavecchia «Tratta Rosignano - San Pietro in Palazzi» e ha contestualmente trasmesso la relativa relazione istruttoria con allegati;

Viste le note nn. 49071 e 49244 del 3 dicembre 2009, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la documentazione integrativa relativa al sopra citato intervento, incluso il parere reso dall'Unità tecnica finanza di progetto;

Acquisita in seduta la nota del Ministero proponente con la quale è stata riformulata la proposta di approvazione del progetto definitivo del citato 1° Lotto dell'Asse autostradale A12 Rosignano Marittimo - Civitavecchia «Tratta Rosignano - San Pietro in Palazzi»;

Considerato che l'Allegato infrastrutture al Documento di programmazione economico-finanziaria 2010-2013 (DPEF), sul quale questo Comitato ha espresso parere favorevole nella seduta del 15 luglio 2009, include, nella tabella 14 «la manovra triennale 2009-2011», l'«Asse autostradale Rosignano - Civitavecchia» con previsione di spesa nel triennio 2009-2011 interamente a carico di risorse private;

Considerato che sul predetto Allegato infrastrutture al Documento di programmazione economico-finanziaria 2010-2013 (DPEF), la Conferenza unificata e le competenti commissioni parlamentari hanno espresso parere favorevole secondo ordinaria procedura di legge;

Considerato che il completamento dell'autostrada A12 Livorno - Civitavecchia è inserito nella vigente Con-

venzione di concessione, sottoscritta il 7 ottobre 1999 tra ANAS S.p.a. e la Società Autostrada Tirrenica S.p.a. (SAT S.p.a.), che disciplina il tratto in esercizio (Livorno - Rosignano) fino al 31 ottobre 2028 e che prevede, per il completamento all'esame, la stipula di apposito atto aggiuntivo al verificarsi dei presupposti necessari;

Considerato che l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 163 del decreto legislativo n. 163/2006 attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione»;

Considerato inoltre che, ai sensi dell'art. 20, decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito con modificazioni dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 agosto 2009 l'avv. Antonio Bargone è stato nominato Commissario straordinario dell'A12 Rosignano Marittimo - Civitavecchia;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

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

Visto il verbale della riunione odierna del Comitato;

Prende atto

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

*sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*

che il progetto definitivo in esame concerne la realizzazione del 1° lotto della «tratta Rosignano Marittimo - San Pietro in Palazzi» dell'Asse autostradale A 12 Rosignano - Civitavecchia per un'estensione complessiva di circa 4,0 km che consente il raccordo diretto tra la tratta Livorno - Rosignano della predetta A12 e la «variante Aurelia», inglobando nel tracciato autostradale per circa 3 km la predetta variante;

che il progetto definitivo prevede la costruzione di un nuovo tratto autostradale dal km 0, posto in coincidenza dell'attuale svincolo autostradale di Rosignano Marittimo fino al km 1+200 e l'adeguamento in autostrada della «variante Aurelia», tramite allargamento in sede dell'attuale strada «variante Aurelia»;

che l'asse autostradale di cui all'alinea precedente è riferibile ad una strada tipo categoria A «autostrada» delle norme funzionali e geometriche allegate al decreto ministeriale 5 novembre 2001 e prevede una piattaforma di 24 m di larghezza, organizzata in due carreggiate con due corsie di marcia da 3,75 m, corsia di emergenza larga 3 m a destra e banchina di 0,7 m a sinistra, separate da spartitraffico con barriera di sicurezza monofilare;

che nel tratto autostradale ricade un unico svincolo, quello attualmente esistente di Rosignano all'inizio del lotto, che sarà completato mediante la realizzazione di una rampa di uscita dalla carreggiata nord con inizio dal piazzale di esazione e, dopo un tratto in affiancamento alla sede autostradale principale, divergenza nella rampa indiretta;



che il progetto preliminare di cui alla citata delibera n. 116/2008 prevedeva il posizionamento della barriera terminale di esazione a nord di Rosignano mentre il progetto definitivo all'esame ha recepito la soluzione di posizionare la barriera di esazione a sud di Rosignano, al chilometro 0+900, ai fini di non modificare l'attuale assetto di controllo della tratta in esercizio Livorno - Rosignano, non imponendo maggiorazioni forfetarie di percorrenze ma solo pedaggiamento del percorso autostradale effettuato e di separare il traffico con origine-destinazione Rosignano, risolvendo i problemi di congestione attualmente presenti alla connessione della SS Aurelia con l'autostrada A12 all'altezza dello svincolo di Rosignano;

che con nota 6 agosto 2009, prot. CDG-0117359-P, la società ANAS S.p.a., in qualità di soggetto aggiudicatore, ha inviato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il progetto definitivo dell'intervento;

che SAT S.p.a., in nome e per conto del soggetto aggiudicatore ANAS S.p.a., ha provveduto all'avvio del procedimento ai fini della dichiarazione di pubblica utilità mediante pubblicazione di un avviso pubblico in data 1° settembre 2009 sui quotidiani «Il sole 24 Ore», «La Nazione»; «Il Tirreno», e che entro la data di scadenza per la presentazione delle osservazioni da parte dei privati interessati dalle attività espropriative al soggetto aggiudicatore sono state presentate 16 osservazioni a cui SAT S.p.a., per nome e per conto di ANAS S.p.a. ha dato risposta;

che in data 2 settembre 2009 è stata indetta la Conferenza di servizi convocata in prima seduta per il giorno 5 ottobre 2009 e in seconda seduta il giorno 23 novembre 2009, ai sensi dell'art. 168 del decreto legislativo n. 163/2006;

che la Regione Toscana ha espresso parere favorevole con prescrizioni con le delibere 28 settembre 2009, n. 834, 2 novembre 2009, n. 976, e 30 novembre 2009 n. 1078;

che il Ministero dell'ambiente, tutela del territorio e del mare, il 30 novembre 2009, ha formulato parere favorevole con prescrizioni sul progetto definitivo dell'opera;

che il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 1° dicembre 2009, n. DG/PBAAC/USE-GR/34.19.04/12279/2009, ha trasmesso parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto in argomento;

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

che in esito alla Conferenza di servizi il progetto definitivo è stato integrato:

con alcune modifiche del tracciato principale, che non alterano il piano delle aree soggette ad esproprio;

con una viabilità secondaria alternativa, indicata in elaborati integrativi presentati, che consente di raggiungere l'attuale svincolo di San Pietro in Palazzi sulla «variante Aurelia» senza passare per l'Autostrada e per la barriera di esazione, per la quale è richiesta a questo Comitato la disposizione di variante ai sensi dell'art. 167, comma 6, del decreto legislativo n. 163/2006;

con il completamento di alcune tratte di strade esistenti (in modo da realizzare una seconda alternativa all'Autostrada, sostitutiva della variante di Vada prescritta in occasione dell'approvazione del progetto preliminare), per il quale del pari è richiesta a questo Comitato la disposizione di variante ai sensi dell'art. 167, comma 6, del decreto legislativo n. 163/2006;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha esposto le proprie valutazioni in merito alle osservazioni formulate dagli Enti istituzionali e ha proposto le prescrizioni e raccomandazioni cui condizionare l'approvazione del progetto definitivo, contrassegnando con asterisco le prescrizioni relative alle opere per cui si chiede la disposizione di variante;

*sotto l'aspetto attuativo:*

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

che il completamento dell'autostrada A12 Livorno - Civitavecchia è inserito nella vigente Convenzione di concessione, sottoscritta il 7 ottobre 1999 tra ANAS S.p.a. e SAT S.p.a., convenzione che disciplina il tratto in esercizio (Livorno - Rosignano) fino al 31 ottobre 2028;

che il tempo stimato per l'esecuzione dei lavori della tratta in oggetto è di 39 mesi, comprensivi di progetto esecutivo, e che la fine dei lavori è prevista entro il 14 agosto 2012, mentre la entrata in esercizio è prevista entro il 14 febbraio 2013;

*sotto l'aspetto finanziario:*

che l'importo del lotto 1 della tratta Rosignano - San Pietro in Palazzi, quale risulta dal quadro economico esposto nella relazione istruttoria, è pari a 49.362.570,19 euro, di cui 33.037.859,91 euro per lavori a base d'asta, comprensivi di oneri per la sicurezza quantificati in 1.987.239,69 non soggetti a ribasso, e 16.324.710,28 euro per somme a disposizione;

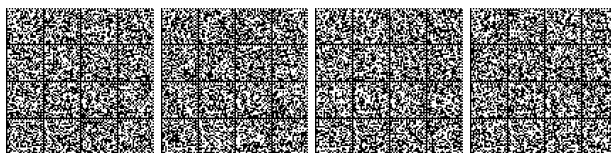
che nel suddetto costo è incluso il costo della «riqualificazione ed integrazione della viabilità connessa», quantificato in 4.158.000 euro;

che non sono previsti oneri a carico dello Stato, ravvisandosi l'investimento a totale carico di capitali privati;

che la concedente ANAS S.p.a. con nota CDG 117356-P del 6 agosto 2009, nell'approvare il progetto definitivo, ha autorizzato SAT S.p.a. ad anticipare il predetto costo del 1° lotto della «Tratta Rosignano - San Pietro in Palazzi»;

che tale anticipazione sarà recuperata dalla società concessionaria con il perfezionamento di apposito atto convenzionale, secondo quanto previsto dalla vigente Convenzione di concessione sottoscritta il 7 ottobre 1999 e dalla citata legge 24 novembre 2006, n. 286, e successive modificazioni e integrazioni;

che, a tal fine, ANAS S.p.a. e SAT S.p.a. hanno sottoscritto in data 11 marzo 2009 lo schema di Convenzione unica, sulla base dei criteri di cui alla delibera n. 39/2007 di questo Comitato «Direttiva in materia economica del settore autostradale»;



che il soggetto aggiudicatore ha presentato un piano economico-finanziario sintetico relativo alla tratta in approvazione;

che l'Unità tecnica finanza di progetto ha espresso il proprio parere sul suddetto piano concludendo che «i valori presentati sono adeguati alle esigenze per il completamento del primo lotto» e che «peraltro una più approfondita analisi economico finanziaria potrà essere effettuata solo a seguito dell'approvazione della nuova Convenzione unica e dell'allegato Piano economico finanziario nel cui ambito tale lotto dovrebbe essere ricompreso»;

Delibera:

#### 1. Approvazione progetto definitivo.

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell'art. 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e successive modificazioni ed integrazioni, è approvato — con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità il progetto definitivo del 1° lotto «Rosignano Marittimo - San Pietro in Palazzi» dell'asse autostradale A12 Livorno - Civitavecchia, tratta Rosignano Marittimo - Civitavecchia.

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

Le prescrizioni richiamate ai punti precedenti, cui è subordinata l'approvazione dei progetti ivi indicati, sono riportate nella 1ª parte dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

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

1.2 Il costo del 1° lotto di cui al precedente punto è pari a 49.362.570,19 euro.

1.3 La documentazione relativa alla risoluzione delle interferenze è contenuta negli elaborati progettuali indicati nella prima parte dell'allegato 2 alla presente delibera, mentre la documentazione relativa agli espropri è contenuta negli elaborati progettuali indicati nella seconda parte dell'allegato 2 che forma parte integrante della presente delibera.

1.4 È disposta, ai sensi dell'art. 167, comma 6, la progettazione definitiva degli interventi relativi alla viabilità secondaria, così come individuati dal tavolo tecnico e contrassegnati con le sigle DSATT01PS00TRAPP001/2/3/4/5 A, di seguito elencati:

1) rotonda che collega la «variante Aurelia» alla nuova bretella di collegamento con la SR 2006;

2) strada di collegamento «variante Aurelia» - SR 206 Pisana - Livornese;

3) SR 206 Pisana - Livornese compresa tra il collegamento di cui al punto 2 e la SC via Po;

4) adeguamento SC via Po nel tratto compreso tra la SR 206 Pisana - Livornese e la «variante Aurelia»;

5) SC via per Rosignano - «variante Polveroni»;

6) variante SC via Torre - variante SC via della Resistenza nel territorio del Comune di Vada.

1.5 I progetti definitivi degli interventi di cui al punto 1.4 saranno sottoposti a questo Comitato ai fini dell'approvazione ai sensi dell'art. 167, comma 6, del decreto legislativo n. 163/2006, con la prescrizione che tali interventi siano conclusi nell'ambito dei tempi previsti per la realizzazione dell'asse principale.

#### 2. Disposizioni finali.

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

2.2 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1; il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica. Resta fermo che — ai sensi dell'art. 185 del decreto legislativo n. 163/2006 — la Commissione VIA procederà a verificare l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale e ad effettuare gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di detto provvedimento.

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

2.4 In relazione alle linee guida espresse nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, dovrà essere stipulato apposito protocollo di legalità tra la Prefettura competente UTG, il soggetto aggiudicatore ed il concessionario, mirato a potenziare l'attività di monitoraggio al fine di prevenire tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata: il protocollo dovrà seguire le linee guida sintetizzate nell'allegato 3, che del pari forma parte integrante della presente delibera.

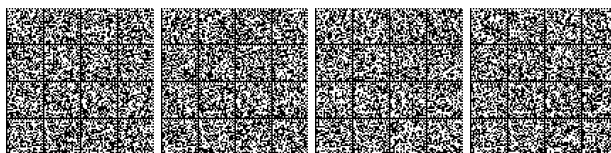
2.5 Ai sensi della delibera n. 24/2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 3 dicembre 2009

*Il Presidente:* BERLUSCONI

*Il segretario del CIPE:* MICCICHÈ

Registrato alla Corte dei conti il 15 dicembre 2009  
Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 6 Economia e finanze, foglio n. 111



**Parte 1^ - PRESCRIZIONI**

Le prescrizioni contrassegnate da asterisco verranno approvate con apposita procedura così come previsto dall'art. 167 comma 6, del decreto legislativo n. 163/2006.

1. Adeguare il Piano di Monitoraggio Ambientale alle norme tecniche dell'Allegato XXI del decreto legislativo n. 163/2006 con particolare riguardo alla definizione delle soglie di attenzione e alle procedure di prevenzione e di risoluzione delle criticità.
2. Predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, con valenza contrattuale, che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di:
  - a. Percorsi impegnati;
  - b. Tipo di mezzi;
  - c. Volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito;
  - d. Percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati.
  - e. Percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ove siano specificate, se del caso, le misure di salvaguardia degli edifici sensibili.
3. Dettagliare la qualità e quantità delle emissioni, degli scarichi e delle acque di prima pioggia in fase di cantierizzazione e le misure per renderle conformi alle disposizioni previste dalla normativa decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i..
4. Eseguire, al termine delle operazioni di smantellamento del cantiere, le verifiche dell'assenza di contaminazioni residue, in conformità all'art. 242 del decreto legislativo n.152/2006 (indagine preliminare), concordate con A.R.P.A., Provincia e Comuni interessati.
5. Nella progettazione esecutiva presentare un piano di gestione delle terre e rocce da scavo e produrre apposito progetto, ai fini della compatibilità ambientale, di riutilizzo delle terre ai sensi dell'art. 186 del decreto legislativo n. 152/2006, modificato con decreto legislativo n. 4/2008.
6. Contestualmente alla progettazione esecutiva, curare che siano verificati gli aspetti progettuali per le cave e discariche relativi a tutte le componenti ambientali coinvolte (atmosfera, clima acustico, ambiente idrico, vegetazione, fauna ed ecosistemi), nonché che sia redatta una pianificazione puntuale dei trasporti connessi.
7. Prevedere il dettaglio di sistemazione, presso il campo base, delle aree di stoccaggio delle terre in genere e vegetali in particolare. Per queste ultime definire le esatte procedure di stoccaggio (altezza dei cumuli, modalità di spandimento e soprattutto le modalità delle procedure di garanzia alla conservazione delle caratteristiche di vegetabilità).
8. Prevedere l'inserimento delle barriere antipolvere e per la fase cantieristica definire le misure di mitigazione e/o compensazione delle emissioni inquinanti, sia come sollevamento e dispersione di polveri, sia per emissione di rumore e gas di scarico, a valle di analisi modellistiche mirate che tengano conto anche delle sorgenti di emissione già eventualmente presenti.
9. In relazione all'ipotizzato impiego della stabilizzazione a calce, dovranno essere adottate tutte le mitigazioni necessarie per ridurre il tempo di esposizione della calce viva prima della sua miscelazione, contenendo così gli impatti sulle aree abitate, agricole e i corsi d'acqua limitrofi all'area di intervento. Fra le possibili mitigazioni, da adottare con vento superiore a 3 m/s (brezza tesa), si evidenzia l'impiego di calce a granulometria migliorata, l'adozione di sistemi di bagnatura o nebulizzazione prossimi al rilevato in realizzazione, favorire quanto possibile la simultaneità in opera delle due macchine operatrici per lo spandimento e la miscelazione della calce. Si prescrive, inoltre, l'interruzione dei lavori con vento superiore a 11 m/s (vento teso)".



10. Ridefinire, in accordo con gli Enti locali di controllo, gli standard di realizzazione dei corridoi faunistici.
11. Aggiornare il quadro economico con i costi definitivi previsti per monitoraggi ambientali, compensazioni e mitigazioni.
12. Concordando gli standard anche in relazione alle reti di monitoraggio degli Enti Locali di controllo, il Proponente dovrà prevedere la restituzione periodica programmata e su richiesta delle informazioni e dei dati in maniera strutturata e georeferenziata, di facile utilizzo ed aggiornamento, e con possibilità sia di correlazione con eventuali elaborazioni modellistiche sia di confronto con i dati previsti nel SIA.
13. Contestualmente alla comunicazione dell'inizio operativo dei cantieri, il Proponente dovrà presentare il manuale di gestione ambientale dei cantieri conformemente a quanto previsto dalla Norma ISO 14001 o dal sistema EMAS, come previsto dall'Allegato Tecnico XXI del decreto legislativo n. 163/2006.
14. In fase di verifica della progettazione, prima dell'inizio dei lavori, dovrà essere dimostrata la revisione di misure idonee ad assicurare che sia garantita la continuità dell'esercizio sulla viabilità esistente, limitando alle ore notturne eventuali chiusure.
15. Che venga comunicato, con un congruo anticipo, almeno venti giorni, alla Soprintendenza Archeologica della Toscana, la data di inizio dei lavori, al fine di poter controllare i medesimi in corso d'opera.
16. Che qualora durante i lavori di escavazione si verificassero scoperte archeologiche fortuite, è fatto obbligo, ai sensi degli artt. 822 e 823 e specialmente art. 826 del Codice Civile, nonché dell'art. 733 del Codice Penale di sospendere i lavori ed avvertire immediatamente la Soprintendenza Archeologica di Firenze o la Stazione dei Carabinieri competente per territorio.
17. Che lungo tutto il tracciato autostradale dovrà essere messa a dimora una fascia di verde di rispetto sia a destra che a sinistra dell'intervento medesimo di larghezza variabile integrato, dove necessario, anche con alberature ed essenze vegetazionali autoctone.
18. Che per gli interventi di abbattimenti di edifici e fabbricati descritti nella "relazione 11 esproprio" la Soprintendenza di Pisa si riserva di esprimere un parere di merito in base alla presentazione di ulteriore documentazione da produrre in fase esecutiva.
19. Che vengano esclusi:
  - gli edifici rurali storici, o rurali inseriti in un contesto paesaggistico urbanistico caratterizzato e caratterizzante lo stato dei luoghi;
  - le case cantoniere e coloniche;
  - le eventuali torri di avvistamento;
  - eventuali pozzi e cisterne fuori terra che sottolineano il sistema idrico esistente;
  - eventuali testimonianze di architettura industriale storica e qualsiasi testimonianza antica presente nell'ambito territoriale in questione oggetto di intervento;
20. Che il tracciato della nuova arteria stradale di completamento dovrà essere ubicato e posizionato ad una distanza idonea e tale da non interferire con i "brani architettonici" presenti sul territorio aperto. Lungo i cigli stradali, gli argini laterali e il percorso, dovranno essere fatte solo opere di bioingegneria e di bioarchitettura.
21. Che per quanto riguarda tutti gli elementi prefabbricati dei volumi tecnici ENEL, compreso le cabine tecnologiche per impianti, si dovrà procedere ad una adeguata schermatura degli stessi usando siepi vegetazionali autoctone e quant'altro necessario lungo i quattro lati del manufatto.



22. Che per quanto concerne la nuova barriera di esazione da localizzare sull'area in prossimità dello svincolo di Vada, si dovrà garantire la salvaguardia dei corsi d'acqua del Fosso del Ponte e Fosso degli Impalancati, e con la messa a dimora di una fascia di verde di rispetto e ove necessario anche con alberature ed essenze vegetazionali autoctone.
23. Che per quanto riguarda la riqualificazione della SR 206 con l'inserimento di rotatorie si dovrà prevedere opere a prato e/o verde sulla rotatoria stessa, salvaguardando le emergenze architettoniche come edifici rurali, storici presenti sul territorio.
24. Si dovrà considerare lo spostamento dell'area di cantiere in loc. "Podere Zimbrone", individuata presso il chilometro 269 della SS 206 e corrispondente ai mapp. 2-4-8- del Foglio n. 45 del Comune di Castellina Marittima (PI) di proprietà della grande fattoria "Il Terriccio", azienda di fama mondiale per la tipica produzione del vino Lupinaia. Tale area di produzione viticola d'eccellenza riveste particolare significato paesaggistico e strategico in quanto non solo è direttamente destinata a vigneto specializzato e rappresenta dunque uno specifico impianto tradizionale in perfette condizioni di efficienza produttiva ma costituisce anche, insieme al contiguo viale alberato, la straordinaria porta di accesso alla monumentale tenuta storica, caratterizzata dal tipico e incontaminato paesaggio toscano che è meta frequentissima del turismo e del mercato enologico internazionale. Si rileva peraltro la vicinanza di aree libere in prossimità del percorso stradale di progetto che per la loro posizione più agevole e marginale rispetto alla viabilità esistente e per il loro attuale uso marginale e comunque ridotto possono credibilmente costituire una più utile ed economica alternativa alle scelte prospettate. Quindi l'ubicazione della nuova area di cantiere dovrà essere posizionata nell'ambito territoriale individuato tra la variante SS 1 Aurelia, la rotatoria 2 e la variante della strada locale 2.
25. Tutte le opere di riqualificazione della viabilità locale inserite nel progetto devono essere completate prima dell'entrata in funzione del sistema di pedaggio relativo ai lavori del lotto in esame.
26. \* La realizzazione, in comune di Rosignano Marittimo, del tratto di collegamento tra via Polveroni e la vecchia Aurelia, che attraversa la ferrovia, e la riqualificazione del tratto urbano dell'Aurelia fino a Vada dovrà essere inserita nel successivo lotto dell'Autostrada A12 in Provincia di Livorno.
27. Il cronoprogramma dei lavori dell'intera opera autostradale presentato da SAT deve essere considerato comprensivo di tutte le opere connesse, da attuarsi nel rispetto della prescrizione contenuta nella delibera CIPE del 18 dicembre 2008 con la sola esclusione della tangenziale di Vada, come prevista nel progetto preliminare.
28. L'esenzione del pedaggio, per l'utilizzo del tratto autostradale Rosignano-San Pietro in Palazzi, dovrà essere garantita per i residenti nei 10 comuni della Bassa Val di Cecina, come proposto da SAT e concordato con i Comuni, per il periodo necessario a definire, con l'approvazione del successivo lotto, il sistema di esazione che verrà realizzato sul resto della tratta autostradale da Cecina a Civitavecchia; tale esenzione dovrà riguardare gli utenti di classe A e B dotati di telepass, per il cui canone è prevista la gratuità per un anno.
29. Prima dell'inizio dei relativi lavori dovranno essere predisposti tutti gli elaborati indicati nel parere ARPAT del 16 ottobre 2009, da riferirsi al progetto definitivo integrato da SAT.
30. Di costruire, con gli Enti maggiormente interessati, compresi la Provincia di Livorno e i Comuni di Rosignano Marittimo e Cecina, un Osservatorio ambientale ai sensi della prescrizione n.84 della delibera CIPE del 18 dicembre 2008 di approvazione del progetto preliminare, che consenta:
  - di verificare, in fase di progettazione esecutiva, in fase di costruzione e di esercizio, il rispetto sia delle prescrizioni contenute nella stessa delibera CIPE, sia di quelle che saranno formulate in sede di approvazione del progetto definitivo del presente lotto, accogliendo le presenti prescrizioni;



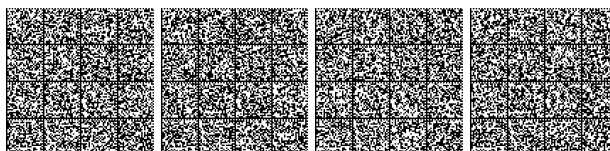
- di monitorare gli effetti ambientali;
  - di produrre la risoluzione di eventuali problemi non previsti che si evidenziassero in fase esecutiva.
31. Di conformarsi ai pareri che i Comuni interessati territorialmente riterranno di esprimere anche nel corso della Conferenza di Servizi in merito alla conformità agli strumenti urbanistici comunali per gli aspetti di esclusiva rilevanza locale, così come previsto dall'art. 8 della Legge Regionale 3 gennaio 2005 n.1.
32. Di impegnare Anas a costruire, entro 30 giorni dalla data di approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo del presente lotto, l'osservatorio di cui sopra, termine entro il quale gli Enti maggiormente interessati dai lavori del lotto stesso dovranno comunicare i propri rappresentanti; l'Osservatorio dovrà essere integrato, a seguito dell'approvazione degli ulteriori lavori, con i rappresentanti degli altri Enti maggiormente interessati agli stessi, monitorando anche gli effetti socio-economici.

### **Cantieri**

33. Nella successiva fase di progettazione esecutiva dovranno essere fornite la planimetria di dettaglio, le lavorazioni che saranno eseguite presso i cantieri, la stima dei fabbisogni idrici e le modalità di approvvigionamento, le modalità di scarico delle acque di lavorazione.
34. Nella successiva fase di progettazione esecutiva dovranno essere forniti i progetti di recupero delle aree di cantiere e dovranno essere descritti gli interventi che saranno adottati.

### **Approvvigionamenti e terre e rocce di scavo**

35. Il progetto esecutivo dovrà fornire una stima del fabbisogno di inerti, con l'indicazione delle cave nelle vicinanze dell'opera e le relative disponibilità, indicando le quantità di materiale necessario per le diverse tipologie.
36. In merito al riutilizzo di miscele di materiali quali sottoprodotti o rifiuti speciali non pericolosi derivanti dalle lavorazioni industriali, non si riscontrano nel Progetto Definitivo indicazioni in merito. Dalla Tavola del bilancio materiali (pag. 124 della Relazione tecnica Generale) si evince che gli scavi ammontano a 115.434 m<sup>3</sup>, il fabbisogno dell'opera risulta di 319.409 m<sup>3</sup>, oltre a 15.800 m<sup>3</sup> di terreno vegetale. Non è chiaramente indicato se tutto il materiale sarà riutilizzato nell'opera, né le modalità dell'eventuale impiego nelle "Aree di recupero ambientale", per le quali non sono stati presentati appositi progetti. In merito al riutilizzo del materiale di scavo si ipotizza l'impiego della stabilizzazione a calce. Si evidenzia che l'impiego della calce viva può determinare impatti sull'atmosfera dovuti prevalentemente alla diffusione delle polveri durante lo spargimento, la miscelazione con il terreno e i travasi tra le macchine operatrici. Dovranno, pertanto, essere adottate tutte le mitigazioni necessarie per ridurre il tempo di esposizione della calce viva prima della sua miscelazione, contenendo così gli impatti sulle aree abitate, agricole ed i corsi d'acqua limitrofi all'area d'intervento. Fra le possibili mitigazioni, da adottare con vento superiore a 3 m/s (brezza tesa), si evidenzia l'impiego di calce a granulometria migliorata, l'adozione di sistemi di bagnatura o nebulizzazione prossimi al rilevato in realizzazione, favorire quanto possibile la simultaneità in opera delle due macchine operatrici per lo spandimento e la miscelazione della calce. Si raccomanda, inoltre, l'interruzione delle lavorazioni con vento superiore a 11 m/s (vento teso).
37. Prima dell'autorizzazione dovrà essere presentato un adeguato piano di gestione delle terre e rocce da scavo (ai sensi dell'art. 185 decreto legislativo n. 152/06) con indicazione delle volumetrie dei materiali scavati, di quelli effettivamente reimpiegati nell'opera o, per gli eventuali esuberanti, nelle Aree di recupero indicate in Progetto.





38. Il Progetto definitivo prima dell'autorizzazione dovrà contenere il Progetto di recupero morfologico ed ambientale delle aree di recupero (deposito), specificando quale, fra quelle presentate in Tavola DSATTOICAOOCANCO001, è deputata ad accogliere le terre del lotto .1, secondo modalità contenute in apposito progetto.
39. Nel progetto esecutivo si dovrà rivedere opportunamente il bilancio terre alla luce delle integrazioni progettuali e della nuova configurazione dell'asse stradale e della viabilità secondaria.
40. Il Progetto prevede, presso il campo base, un'area per la caratterizzazione e lo stoccaggio provvisorio delle terre da scavo, comprese quelle vegetali. L'area, impermeabilizzata, sarà dotata di un sistema di raccolta delle acque di dilavamento dotato di una vasca di decantazione prima dello scarico del corso d'acqua. Nel Progetto esecutivo dovranno essere fornite le informazioni sulla modalità di stoccaggio del terreno vegetale, in particolare l'altezza dei cumuli, che si ricorda, deve essere contenuta per l'adeguata conservazione delle caratteristiche chimico-fisiche e biologiche.
41. Dovrà essere effettuata una valutazione in seguito alla quale saranno indicati i tratti in cui inserire barriere antipolvere.

#### Acque superficiali

42. La gestione delle acque di cantiere, di piazzale e/o di piattaforma dovrà avvenire secondo quanto previsto dalla legge regionale n. 20/2006, prevedendo idoneo trattamento finale prima dell'immissione nel corpo recettore.
43. Il Progetto definitivo prevede la canalizzazione delle acque di piattaforma stradale con convogliamento controllato verso i recettori finali. Questi sono rappresentati dai seguenti fossi e torrenti:
  - Botro del Gaziandrino e Botro Zimbrone, affluenti del Torrente Ricavo;
  - Torrente Tripesce;
  - Fosso Meluccio;
  - Fosso degli Impiccati;
  - Fosso del Ponte Nuovo;
  - Fosso degli Impalancati;
  - Canaletta di Colmezzano;

questi ultimi tutti affluenti del Torrente Tripesce. Per quanto sopra non è applicabile la scelta progettuale di non prevedere alcun tipo di trattamento prima del recapito finale. Sola eccezione sono le acque dilavanti il piazzale della barriera di esazione di San Piero in Palazzi dove verrà collocata una vasca di disoleazione da 27.000 m<sup>3</sup> prima del recapito nel Fosso del Ponte Nuovo.

44. Relativamente ai cantieri si dovrà specificare la pavimentazione e le lavorazioni che in essi verranno svolte, dovrà essere indicata la fonte per l'approvvigionamento idrico.
45. Nel progetto esecutivo dovranno essere descritte le modalità di gestione degli scarichi idrici dei cantieri.

#### Acque sotterranee (prescrizioni 41 - 42)

46. Si dovranno eseguire ulteriori indagini geognostiche, laddove non sia già stato fatto, per approfondire gli aspetti geologici e geotecnici, gli impatti nella fase di cantiere, nonché bisognerà produrre un inquadramento idrogeologico dettagliato dell'area di progetto.



**Flora fauna ed ecosistemi**

47. Per 6 attraversamenti idraulici viene proposto l'adeguamento a corridoi faunistici mediante realizzazione di percorsi in asciutto, strutture a verde e recinzioni di invito per la fauna. Si evidenzia, tuttavia, che gli adeguamenti tecnici idraulici, in particolare la realizzazione di cordoli laterali, riportati in tavola DSATTOiIAOOAMBDC005A, non trovano riscontro negli elaborati progettuali dei tombini scatolari TMO6 e TMO7. Si chiede un aggiornamento degli elaborati progettuali. Per i tombini circolari TMO1, TMO2, TMO3 e TMO4 si evidenzia che il materiale utilizzato (lamiera di acciaio ondulata) risulta poco idoneo per favorire l'attraversamento faunistico, la base dovrà pertanto essere ricoperta con una soletta in cemento o pietre cementate per facilitare il passaggio della fauna, possibilmente che presenti una pendenza su un lato per mantenere una parte della sezione asciutta.

**Acustica ed altri agenti fisici**

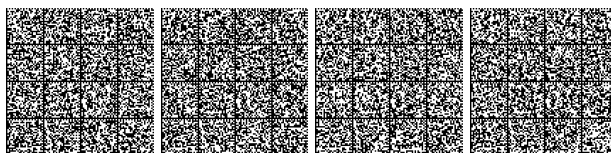
48. Dovrà essere predisposto uno studio della componente acustica attento sia alla fase di realizzazione dei lavori sia a quella di esercizio dell'opera, e come queste conseguenze influiscano sui recettori. In particolare bisognerà valutare questa componente relativamente all'area di cantiere considerando i macchinari utilizzati per le opere.

**Ulteriori considerazioni sul Progetto Definitivo**

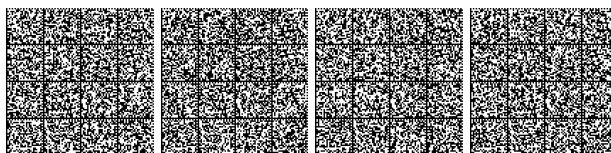
49. Si ricorda che qualunque impianto a RF ad uso pubblico rientra nel campo di applicazione del decreto legislativo n. 259/2003 e, pertanto, se l'impianto radiomobile indicato nel progetto definitivo effettuasse anche servizio pubblico (se, ad esempio, fosse abbinato ad un impianto di telefonia mobile non riservato ad uso interno del Gestore dell'infrastruttura), allora necessiterebbe anche di previa autorizzazione del Comune competente, con il parere espresso da ARPAT (come previsto dalle norme vigenti) sui livelli di campo elettromagnetico emessi.
50. Predisporre un Piano di monitoraggio secondo le linee guida della CSVIA del Ministero dell'Ambiente. Per tutti gli habitat di cui alla Direttiva 92/43/CE e per tutte le specie tutelate ai sensi della medesima Direttiva e della Direttiva- "Uccelli", tale Piano dovrà essere realizzato in concerto con tutti gli Enti preposti alla tutela della biodiversità delle aree interessate e contenere un monitoraggio dello stato ante operam di tutti i corsi d'acqua interessati (con la sola esclusione dei corsi d'acqua che risultano asciutti per periodi stagionali significativi), inserendo nel set dei parametri da analizzare anche il parametro "solidi sospesi". Deve altresì essere predisposto un piano di monitoraggio in corso d'opera e post operam, onde valutare, con i metodi I.B.E. ed I.F.F., il possibile impatto su ogni corso d'acqua principale (Cecina, Pecora, Corna, Ombrone, Bruna, Fosso Camilla), e indicare le idonee misure di mitigazione che devono includere - tra l'altro - gli interventi per il mantenimento della continuità ecologica.
51. Le descrizioni della vegetazione forestale riportata nei documenti non sono rispondenti alla terminologia usata nelle disposizioni dettate dall'art.44, comma 5, punto a) del D.P.G.R. n. 48/R del 8.08.2003. Tutti i riferimenti cartografici possono essere reperiti attraverso la consultazione dei volumi e carte tematiche di "Boschi e macchie di Toscana" edito dalla stessa Regione Toscana. La tipologia forestale illustrata è la tipologia ufficiale della stessa regione e dovrà essere adottata nei documenti tecnico-amministrativi a cui fa esplicito riferimento il P.F.R. 2007-2011 ( Del. C.R. 13 dicembre 2006, n. 125).
52. Per quanto attiene ai previsti lavori per la realizzazione delle opere progettuali, si fa notare come esse siano state progettate, in alcuni tratti, su terreni che la legge n. 39/2000 "Legge forestale della Toscana" considera terreni vincolati e/o boscati. Pertanto in tali terreni andranno rispettate le prescrizioni degli artt. 79 (Trasformazione dei boschi), 80 (Criteri e prescrizioni per il rilascio dell'autorizzazione alla trasformazione dei boschi) e 81 (rimboschimento compensativo) previste dal Regolamento Forestale D.P.G.R. n. 48/R del 8.08.2003.



53. Per quanto attiene al progetto definitivo si fa notare come le opere di ripristino della vegetazione forestale debbono avvenire utilizzando materiale vegetale inserito nell'allegato della Legge Regionale 39/2000 e dotato della prevista certificazione.
54. Per quanto attiene, in via generale, alle terre e rocce da scavo prodotte in fase di cantiere si ritiene opportuno ricordare che esse dovranno essere gestite in conformità con la normativa vigente, in particolare secondo quanto previsto dall'art. 186 del decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i., .
55. Si dovranno individuare e definire con precisione le quantità e le caratteristiche delle terre e rocce di scavo che saranno prodotte nel corso dei lavori e le relative modalità gestionali (quantitativi destinati al riutilizzo nelle "aree di recupero ambientale" con relativo progetto e piano di monitoraggio; destinazioni delle quantità in eccesso; etc...) in relazione a tutto quanto previsto dall'art. 186 del decreto legislativo n. 152/2006.
56. I rifiuti inerti da costruzione e demolizione e eventuali altri rifiuti, come le lappe d'altoforno, se non pericolosi, dovranno essere gestiti in conformità con le normative vigenti in materia di rifiuti. Qualora in corso d'opera si dovessero presentare problematiche inerenti il ritrovamento di terreni e/o acque inquinati, dovranno essere attivate le procedure di messa in sicurezza e bonifica ai sensi del decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i..
57. \* Tutte le opere di riqualificazione della viabilità locale inserite nel progetto devono essere completate prima dell'entrata in funzione del sistema di pedaggio relativo ai lavori del lotto in esame; (già accolta dalla Regione Toscana).
58. \* La realizzazione, in Comune di Rosignano Marittimo, del tratto di collegamento tra Via Polveroni e la vecchia Aurelia, che attraversa la ferrovia, e la riqualificazione del tratto urbano dell'Aurelia fino a Vada dovrà essere valutato l'inserimento nel primo lotto della realizzazione dell'Autostrada A12 in Provincia di Livorno; (già accolta dalla Regione Toscana).
59. \* Il cronoprogramma dei lavori dell'intera opera autostradale presentato da SAT deve essere considerato comprensivo di tutte le opere connesse, da attuarsi nel rispetto della prescrizione contenuta nella delibera CIPE del 18 dicembre 2008 con la sola esclusione della tangenziale di Vada, come prevista nel progetto preliminare; (già accolta dalla Regione Toscana).
60. L'esenzione del pedaggio, per l'utilizzo del tratto autostradale Rosignano-San Pietro in Palazzi, dovrà essere garantita per i residenti nei 10 Comuni della Bassa Val di Cecina, come proposto da SAT e concordato con i Comuni, per il periodo necessario a definire, con l'approvazione del successivo lotto, il sistema di esazione che verrà realizzato sul resto della tratta autostradale da Cecina a Civitavecchia; tale esenzione dovrà riguardare gli utenti di classe A e B dotati di telepass, per il cui canone è previsto la gratuità per un anno; (già accolta dalla Regione Toscana).
61. Di aderire all'Osservatorio ambientale costituito tra gli Enti maggiormente interessati, compresi la Provincia di Livorno e i Comuni di Rosignano Marittimo e Cecina, ai sensi della prescrizione n. 84 della delibera CIPE del 18 dicembre 2008 di approvazione del progetto preliminare, che consenta:
  - di verificare, in fase di progettazione esecutiva, in fase di costruzione e di primo esercizio, il rispetto sia delle prescrizioni contenute nella stessa delibera CIPE, sia di quelle che saranno formulate in sede di approvazione del progetto definitivo del presente lotto, accogliendo le presenti prescrizioni;
  - di monitorare gli effetti ambientali;
  - di proporre la risoluzione degli eventuali problemi non previsti che si evidenziassero in fase esecutiva; (già accolta dalla Regione Toscana).



62. Di impegnare ANAS a costituire, entro 30 giorni dalla data di approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo del presente lotto, l'Osservatorio di cui sopra, termine entro il quale gli Enti maggiormente interessati dai lavori del lotto stesso dovranno comunicare i propri rappresentanti; L'Osservatorio dovrà essere integrato, a seguito dell'approvazione degli ulteriori lavori, con i rappresentanti degli altri Enti maggiormente interessati agli stessi, monitorando anche gli effetti socio-economici; (già accolta dalla Regione Toscana).
63. \* Contestualmente alla realizzazione del lotto successivo della autostrada nella Provincia di Livorno dovrà essere prevista la realizzazione nel territorio del Comune di Cecina del tratto mancante della bretella compresa tra la SRT 206 (in corrispondenza della rotatoria con via Po) e la SP 39 (vecchia Aurelia). Tale viabilità era già prevista nelle prescrizioni della Delibera CIPE al punto 80, in quanto funzionale alla viabilità alternativa di Vada in modo da consentire ai fruitori di quest'ultima di recarsi allo svincolo di S.P. in Palazzi, e quindi a Cecina, senza dover attraversare il centro abitato di S.P. in Palazzi.
64. Per quanto attiene il pacchetto di pavimentazione ed il sottofondo di tutta la viabilità locale connessa, questi dovranno rispettare almeno le prescrizioni minime previste dalla Normativa Tecnica vigente per la classe individuata.
65. \* Dovrà essere realizzata una rotatoria all'intersezione della bretella denominata "Variante Polveroni" con la via dei Polveroni.
66. \* Tutte le rotatorie, nonché i tratti della viabilità compresa tra la SP 39 "ex Aurelia" e viale Italia, previsti nel progetto, dovranno essere dotati di idoneo impianto di illuminazione, la cui tipologia dovrà essere concordata con il Comune di Rosignano allo scopo di uniformarla quanto più possibile a quelle in esercizio in modo da ottimizzarne la futura manutenzione.
67. \* La viabilità di prosecuzione della bretella denominata "Variante Polveroni", comprensiva dell'attraversamento della linea ferroviaria, dovrà avere le stesse caratteristiche della bretella stessa. In considerazione del fatto che il ponte sul fiume Fine, in corso di realizzazione da parte del Comune di Rosignano M.mo, avrà una larghezza della carreggiata corrispondente ad una viabilità tipo C1, si ritiene opportuno che tutte le opere d'arte presenti su di essa abbiano le stesse caratteristiche compatibili con viabilità tipo C1, in previsione di un futuro eventuale ampliamento della bretella in oggetto, e in considerazione del fatto che non è stata ancora presentata una stima dei volumi di traffico attesi sulla viabilità ordinaria (per altro già richiesta in occasione della procedura per l'espressione della compatibilità ambientale, Delibera G.C. n°141 del 27/09/2005). Quindi anche l'opera di attraversamento della ferrovia dovrà avere una larghezza compatibile con le stesse caratteristiche di viabilità tipo C1. Tale intervento dovrà essere realizzato contestualmente al lotto successivo della realizzazione della A12.
68. \* Oltre alla riqualificazione della SP39 (vecchia Aurelia) nel tratto compreso tra l'intersezione della bretella di cui al punto precedente e l'abitato di Vada, dovrà essere adeguato e riqualificato, contestualmente al lotto successivo della realizzazione della A12, anche il tratto di SP 39 in uscita dall'abitato di Vada verso sud, fino in prossimità del podere "I Tre Tegoli", nel punto in cui l'attuale sezione stradale è già di larghezza adeguata.
69. \* Tutte le opere di cui ai punti precedenti dovranno essere realizzate, secondo la tempistica indicata ai rispettivi punti, a carico di SAT senza limiti di importo: non è accettabile il limite massimo di 1,8 milioni di euro stabilito nella nota n. 983/EU del 27/10/2009.
70. \* Per quanto riguarda la classificazione della SR 206 in F2 come proposto negli elaborati del progetto definitivo (vedi tav. DSAT T01 PS00 TRA ST007A), si rimanda al parere della Provincia di Livorno cui compete tale arteria viaria, circa l'idoneità di tale classificazione, in considerazione del carico e della tipologia di traffico cui sarà soggetta.
71. \* Tutte le opere di riqualificazione della viabilità locale inserite nel progetto dovranno essere completate prima dell'entrata in funzione del sistema di pedaggio relativo ai lavori del lotto in esame.



72. Si rimanda al parere di cui alla Deliberazione G.R.T. n°976 del 02/11/2009, relativamente agli aspetti riguardanti l'esenzione dal pedaggio.
73. A seguito della realizzazione della nuova viabilità e della relativa regimazione della acque superficiali, si riscontra che queste vengono convogliate nei corsi d'acqua interessati dagli attraversamenti con un probabile incremento di portata nei ricettori stessi; si richiede pertanto che siano effettuate le verifiche dei canali interessati dalle nuove portate idriche.
74. Nella relazione idraulica non sono riportate le verifiche idrauliche relative alle interferenze con il canale di bonifica denominato Fosso Vallecorsa.
75. Fosso del Meluccio: problemi di carrabilità e ispezionabilità interna del tombino.
76. Fosso del Impiccati: problemi di carrabilità e ispezionabilità interna del tombino.
77. Fosso del Ponte Nuovo: problemi di carrabilità e ispezionabilità interna del tombino; inoltre non sono indicate, nel particolare costruttivo, le fossette di scarico del corpo stradale e del disoleatore.

## **PARTE 2^ - RACCOMANDAZIONI**

1. Mantenere in condizioni di adeguata efficienza la viabilità interessata dal transito dei mezzi di cantiere durante le fasi di cantierizzazione dell'opera consegnando al termine dei lavori, la suddetta viabilità in perfetto stato di agibilità.
2. Utilizzare mezzi di trasporto con capacità differenziata, al fine di ottimizzare i carichi sfruttandone al massimo la capacità. Per il materiale sfuso dovrà essere privilegiato l'impiego di mezzi di grande capacità, che consentano la riduzione del numero di veicoli in circolazione, dotati di appositi teli di copertura resistenti e impermeabili.



**Parte 1^ - RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE**

La documentazione relativa alla risoluzione delle interferenze è contenuta nei seguenti elaborati:

D SAT T01 PS00 INT PV 001 A

D SAT T01 PS00 INT PV 002 A

D SAT T01 PS00 INT PV 003 A

D SAT T01 PS00 INT PV 004 A

**Parte 2^ - ESPROPRI**

La documentazione relativa agli espropri è contenuta nei seguenti elaborati progettuali:

D SAT T01 ES00 ESP SC 002A

D SAT T01 ES00 ESP PC 001A

D SAT T01 ES00 ESP PC 002A

D SAT T01 ES00 ESP SC 004A

D SAT T01 ES00 ESP PC 003A

D SAT T01 ES00 ESP PC 004A

D SAT T01 ES00 ESP RE 001A



### **Linee guida dello stipulando protocollo d'intesa tra Prefettura, ANAS S.p.a. e Società Autostrada Tirrenica S.p.a.**

Fermi restando gli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, lo stipulando protocollo d'intesa dovrà prevedere ulteriori misure intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia e a prevedere forme di monitoraggio durante l'esecuzione dei lavori.

In particolare lo stipulando protocollo dovrà avere contenuti che riflettano le seguenti linee-guida:

necessità di evidenziare il ruolo di soggetto responsabile della sicurezza dell'opera, anche sotto il profilo antimafia, della società Società Autostrada Tirrenica S.p.a., la quale si fa garante – verso il soggetto aggiudicatore e verso gli organi deputati ai controlli antimafia – del flusso informativo relativo alla filiera delle imprese che a qualunque titolo partecipino all'esecuzione dell'opera;

- necessità di porre specifica attenzione, anche sulla scorta dell'esperienza costituita dall'esecuzione dei lavori dell'Alta Velocità, a particolari tipologie esecutive, attinenti ad una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e noli a freddo, servizi di guardiana, ecc.) che, per loro natura, più di altre si prestano a forme di infiltrazione criminale: con riguardo a tali tipologie è venuta in evidenza la necessità di un rigoroso accertamento dei requisiti soggettivi dell'impresa, individuale o collettiva, che effettua le relative prestazioni, estendendo ad essa, in via convenzionale, le disposizioni di cui al menzionato art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, che prevedono, in capo al Prefetto, penetranti poteri di accertamento (informazioni antimafia);
- necessità, anche questa mutuata dall'esperienza TAV, di sottoporre eventuali affidamenti e subaffidamenti a clausola di gradimento, prevedendo cioè la possibilità di estromettere l'impresa nei cui confronti le informazioni del Prefetto abbiano dato esito positivo ed azionando a tale scopo una specifica clausola risolutiva espressa;
- necessità di rafforzare il meccanismo espulsivo dell'impresa in odore di mafia, prevedendo che il soggetto aggiudicatore e la Società Autostrada Tirrenica S.p.a. - d'intesa tra loro - definiscano le sanzioni pecuniarie (correlate al valore del contratto) da applicare ai soggetti che abbiano omesso le comunicazioni preventive dei dati relativi alle imprese subaffidatarie, previste dall'art. 118 del D. Lgs. n. 163/2006, ovvero a carico delle imprese nei cui confronti siano emersi elementi che denotino tentativi di infiltrazione mafiosa;
- necessità di controllare gli assetti societari delle imprese coinvolte nell'esecuzione dell'opera a qualunque titolo fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa attraverso una costante attività di monitoraggio;
- necessità di assicurare, anche attraverso specifiche sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che tentativi di pressione criminale sulle imprese nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di danaro, "offerta di protezione", ecc.) vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia del fatto all'Autorità Giudiziaria;
- necessità di disporre con cadenza periodica (di norma trimestrale) di un resoconto sullo stato di attuazione delle procedure di monitoraggio antimafia.

