

Modo di somministrazione.

Il trattamento a base di «Cablivi» deve essere avviato e seguito da medici con esperienza nella gestione di pazienti con microangiopatie trombotiche.

La prima dose di «Cablivi» deve essere somministrata mediante iniezione endovenosa. Le dosi successive devono essere somministrate mediante iniezione sottocutanea in addome.

Evitare l'iniezione nell'area circostante l'ombelico e non somministrare iniezioni consecutive nello stesso quadrante addominale.

I pazienti, o le persone che li assistono, possono iniettare il medicinale dopo avere ricevuto un'adeguata formazione nella tecnica di iniezione sottocutanea.

Per le istruzioni sulla ricostituzione di «Cablivi» prima della somministrazione, vedere paragrafo 6.6.

Confezioni autorizzate:

EU/1/18/1305/002 - A.I.C. n. 046989024/E in base 32: 1DTZR0 - 10 mg - polvere e solvente per soluzione iniettabile - uso endovenoso, uso sottocutanee - polvere: flaoncino (vetro) solvente: siringa preriempita (vetro) - polvere: 10 mg solvente: 1 ml - 7 (7 confezioni singole da (1 flaoncino + 1 siringa preriempita con solvente + 1 adattatore per flaoncino + 1 ago + 2 tamponi) (confezione multipla);

EU/1/18/1305/003 - A.I.C. n. 046989036/E in base 32: 1DT-ZRD - 10 mg - polvere e solvente per soluzione iniettabile - uso endovenoso, uso sottocutanee - polvere: flaoncino (vetro) solvente: siringa preriempita (vetro) - polvere: 10 mg solvente: 1 ml - 7 (7×1) flaoncini + 7 (7×1) siringhe preriempite con solvente + 7 (7×1) adattatori per flaoncino + 7 (7×1) aghi + 14 (7×2) tamponi (confezione multipla).

Altre condizioni e requisiti dell'autorizzazione all'immissione in commercio.

Rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza (PSUR): i requisiti per la presentazione degli PSUR per questo medicinale sono definiti nell'elenco delle date di riferimento per l'Unione europea (elenco EURD) di cui all'art. 107-quater, paragrafo 7, della direttiva 2001/83/CE e successive modifiche, pubblicato sul sito web dell'Agenzia europea dei medicinali. Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve presentare il primo PSUR per questo medicinale entro sei mesi successivi all'autorizzazione.

Condizioni o limitazioni per quanto riguarda l'uso sicuro ed efficace del medicinale.

Piano di gestione del rischio (RMP): il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve effettuare le attività e le azioni di farmacovigilanza richieste e dettagliate nel RMP approvato e presentato nel modulo 1.8.2 dell'autorizzazione all'immissione in commercio e in ogni successivo aggiornamento approvato del RMP.

Il RMP aggiornato deve essere presentato:

su richiesta dell'Agenzia europea dei medicinali;

ogni volta che il sistema di gestione del rischio è modificato, in particolare a seguito del ricevimento di nuove informazioni che possono portare a un cambiamento significativo del profilo beneficio/rischio o a seguito del raggiungimento di un importante obiettivo (di farmacovigilanza o di minimizzazione del rischio).

Misure aggiuntive di minimizzazione del rischio: prima del lancio di «Cablivi» in ciascuno Stato membro il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio (A.I.C.) deve concordare il contenuto e il formato della scheda di allerta per il paziente, inclusi i mezzi di comunicazione, le modalità di distribuzione, e ogni ulteriore aspetto, con l'autorità nazionale competente.

Il titolare dell'A.I.C. deve assicurare che in ciascuno Stato membro dove «Cablivi» è commercializzato, a tutti i pazienti/alle persone che li assistono sia fornita la seguente scheda di allerta per il paziente che deve contenere il seguente messaggio chiave:

per mitigare il rischio di un grave episodio di sanguinamento in particolare in situazioni di emergenza (es. incidente) informare i medici del blocco farmacologico del fattore di von Willebrand.

Regime di fornitura: medicinale soggetto a prescrizione medica limitativa, vendibile al pubblico su prescrizione di centri ospedalieri o di specialisti - ematologo (RRL).

19A08159

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 24 luglio 2019.

Itinerario stradale E78 Grosseto-Fano, tratto Grosseto-Siena. Lotto 9: adeguamento a quattro corsie del tratto Grosseto-Siena (SS 223 «di Paganico») dal km 41+600 al km 53+400. Approvazione progetto definitivo (CUP F21B16000440001). (Delibera n. 40/2019).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, concernente «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, concernente «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi»;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, ha istituito presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Visto il «Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica» sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunciato con delibera 1° febbraio 2001, n. 1, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 54 del 2001, e che è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 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;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto (CUP) e, in particolare:

1. la delibera 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003, errata corrigere pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, e la delibera 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 2004, con le quali questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP stesso 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;



2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, ha disposto che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, tra l'altro, ha definito le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, c.d. «Codice antimafia», e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, concernente «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti»;

Visto il «Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE» e visto il «Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa, modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010»;

Viste le disposizioni in tema di controllo dei flussi finanziari e visti, in particolare:

1. l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regolamenta il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis, e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del menzionato decreto legislativo n. 50 del 2016;

2. la delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 155 del 2015, che - ai sensi del comma 3 del richiamato art. 36 del decreto-legge n. 90 del 2014 - aggiorna le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera 5 maggio 2011, n. 45, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 234 del 2011 e con errata corrigé pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 281 del 2011;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, con il quale è stata soppressa la Struttura tecnica di missione istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, e i compiti di cui all'art. 3 e 4 del medesimo decreto sono stati trasferiti alle competenti direzioni generali del Ministero alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e visti in particolare:

1. l'art. 200, comma 3, che prevede che, in sede di prima individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti effettua una ricognizione di tutti gli interventi già compresi negli strumenti di pianificazione e programmazione, comunque denominati, vigenti alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, all'esito della quale lo stesso Ministro propone l'elenco degli interventi da inserire nel primo Documento pluriennale di pianificazione (DPP) di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

2. l'art. 201, comma 9, che prevede che, fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore dello stesso decreto legislativo o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea;

3. l'art. 214, comma 2, lettere d) e f), in base al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) provvede alle attività di supporto a questo Comitato per la vigilanza sulle attività di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e cura l'istruttoria sui progetti di fattibilità e definitivi, anche ai fini della loro sottoposizione alla deliberazione di questo Comitato in caso di infrastrutture e insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, proponendo allo stesso le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

4. l'art. 214, comma 11, che prevede che in sede di prima applicazione restano comunque validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti ed i rapporti giuridici sorti sulla base dell'art. 163 del decreto legislativo n. 163 del 2006;

5. l'art. 216, commi 1, 1-bis e 27, che, fatto salvo quanto previsto nel suddetto decreto legislativo n. 50 del 2016, stabiliscono rispettivamente che:

5.1 lo stesso si applica alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della sua entrata in vigore;

5.2 per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche già inseriti negli strumenti di programmazione approvati, e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente;

5.3 le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere avviate alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo n. 50 del 2016, secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006, sono conclusive in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio e le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;



Considerato che la proposta all'esame, alla luce delle sopracitate disposizioni, e in particolare di quanto previsto all'art. 214, comma 11, e all'art. 216, comma 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, risulta ammissibile all'esame di questo Comitato e ad essa sono applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163 del 2006;

Vista la delibera 6 agosto 2015, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 271 del 2015, con la quale questo Comitato ha approvato lo schema di Protocollo di legalità licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (CCASGO), costituito con decreto 14 marzo 2003, emanato dal Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto l'art. 203 del citato decreto legislativo n. 50 del 2016 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari (CCASIIIP), ha assorbito ed ampliato tutte le competenze del pre-vigente CCASGO;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 2002, supplemento ordinario, con la quale questo Comitato ha approvato il primo Programma delle infrastrutture strategiche, che include, nell'allegato 1, nell'ambito dei «Sistemi stradali ed autostradali» dei «Corridoi trasversali e dorsale appenninica», l'infrastruttura «Asse viario Fano-Grosseto» e, nell'allegato 2, il «Collegamento Grosseto-Fano»;

Considerato che l'opera di cui sopra è compresa nell'intesa generale quadro tra il Governo e la Regione Toscana, sottoscritta il 18 aprile 2003, al punto «corridoi autostradali e stradali», e nei successivi atti aggiuntivi 22 gennaio 2010 e 16 giugno 2011;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 248 del 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 3 agosto 2007, n. 78, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 123 del 2008, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo dell'intervento «Itinerario SS 78 SGC Grosseto-Fano, tronco Grosseto-Siena, lotti 5, 6, 7, 8: adeguamento a 4 corsie della SS 223 "di Paganico" dal km 30+040 al km 41+600» e ha assegnato allo stesso intervento un contributo annuo suscettibile di sviluppare un volume di investimenti di 271.123.345,98 euro;

Vista la delibera 9 novembre 2007, n. 123, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 123 del 2008, con la quale, a parità di volume d'investimenti finanziato, è stato ri-modulato il contributo assegnato con la suddetta delibera n. 78 del 2007;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 3 del 2015, supplemento ordinario, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'XI allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013, che include, nella «Tabella 0 Program-

ma delle infrastrutture strategiche», nell'ambito dell'infrastruttura «Asse viario Fano-Grosseto», l'intervento «Tratto 1: Grosseto-Siena, lotto 9»;

Vista la delibera 3 marzo 2017, n. 9, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 209 del 2017, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo dell'«Itinerario stradale E78 Grosseto-Fano - tratto Grosseto-Siena - lotto 4: adeguamento a quattro corsie del tratto Grosseto-Siena (SS 223 "di Paganico") dalla progressiva chilometrica 27+200 alla progressiva chilometrica 30+038»;

Vista la delibera 7 agosto 2017, n. 65, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 292 del 15 dicembre 2017, con la quale il Comitato ha approvato l'aggiornamento del Contratto di programma 2016-2020 tra MIT e Anas S.p.a. (ANAS);

Vista la delibera 28 novembre 2018, n. 82, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 79 del 3 aprile 2019, con la quale è stato modificato il regolamento interno del Comitato di cui alla delibera 30 aprile 2012, n. 62;

Vista la nota 27 giugno 2019, n. 25985, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato dell'argomento «Itinerario E78 SGC Grosseto-Fano, tratto Grosseto-Siena, lotto 9: adeguamento a quattro corsie nel tratto Grosseto-Siena (SS 223 "di Paganico") dal km 41+600 al km 53+400 - progetto definitivo», trasmettendo la relativa documentazione istruttoria, poi integrata con note 17 luglio 2019, n. 8493, e 22 luglio 2019, n. 8686, nonché con i messaggi di posta elettronica in data 22 e 23 luglio 2019, assunti al protocollo della Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) il 23 luglio 2019, rispettivamente con il n. 4082 e il n. 4083;

Vista la nota 16 luglio 2019, n. 19558, e il messaggio di posta elettronica in data 23 luglio 2019, assunto al protocollo del DIPE il 23 luglio 2019, con il n. 4093, con i quali il Ministero per i beni e le attività culturali ha comunicato ulteriori elementi inerenti l'intervento in esame;

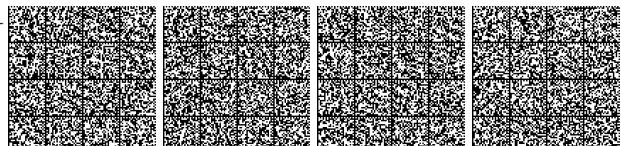
Vista la nota 23 luglio 2019, n. 287126, con la quale la Regione Toscana ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, ai fini dell'intesa sulla localizzazione dell'intervento;

Vista la delibera 24 luglio 2019, n. 36, adottata nel corso dell'odierna riunione, con la quale questo Comitato ha approvato l'aggiornamento del Contratto di programma 2016-2020 tra MIT e ANAS, che include nella sezione A.1 del «Piano pluriennale degli investimenti», il «Tratto 1° Grosseto-Siena: lotto 9. Adeguamento a 4 corsie dal km 41+5600 al km 53+400», del costo di 161.955.672, indicando le risorse per il relativo finanziamento;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e in particolare che:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

- l'intervento in esame è parte del corridoio stradale costituito dalla strada di grande comunicazione (SGC) E78 Grosseto-Fano, inserita nella Rete stradale transeuropea «comprehensive pianificata» di cui al «Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e



del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE»;

2. il tratto Grosseto-Siena è suddiviso in 11 lotti, dei quali 5 sono in esercizio (lotti 1, 2, 3, 10 e 11), 4 in corso di costruzione (lotti 5, 6, 7, 8), uno in appalto (lotto 4) e uno (lotto 9) oggetto della presente delibera di approvazione del progetto definitivo e una descrizione più dettagliata dello stato dei predetti lotti è esposta nella «relazione illustrativa» predisposta da ANAS, datata luglio 2019;

3. la realizzazione del lotto 9, lungo circa 11,8 km, consentirà il completamento del tratto Grosseto-Siena;

4. in particolare, l'intervento, da realizzare nei comuni Monticiano, Murlo e Sovicille in Provincia di Siena, riguarda l'adeguamento a quattro corsie, dalla progressiva chilometrica 41+600 alla progressiva chilometrica 53+400, dell'attuale SS 223 «di Paganico», attualmente a singola carreggiata di larghezza inferiore al tipo IV delle norme CNR 80 (10,5 m) e, quindi, con caratteristiche geometriche tali da non permettere un collegamento fra Grosseto e Siena con un adeguato livello di servizio;

5. l'intervento permetterà di realizzare una strada con sezione di tipo B di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001, recante «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade», con carreggiate distinte per senso di marcia;

6. ogni carreggiata sarà dotata di due corsie con larghezza di 3,75 m ciascuna, di una banchina in destra con larghezza di 1,75 m e di una banchina in sinistra con larghezza di 0,50 m e avrà una sezione stradale larga complessivamente 22 m;

7. lungo il tracciato sono previsti 3 svincoli e sono inoltre previsti, quali opere principali, viadotti sul fosso Ornate e sul fiume Merse, con demolizione completa dei viadotti esistenti e relativa ricostruzione in conformità ai viadotti previsti sulla nuova carreggiata in affiancamento, e quali opere secondarie ponticelli, di luce 10 o 20 m, in sostituzione degli scatolari esistenti per i più importanti attraversamenti idraulici, 3 cavalcavia, 3 sottopassi e varie opere di sostegno per contenere gli ingombri degli espropri e minimizzare l'impatto ambientale causato dalla profilatura di lunghe scarpate;

8. la progettazione definitiva dell'intervento non è stata preceduta dallo sviluppo di un progetto preliminare e che prima dell'entrata in vigore della legge 11 febbraio 1994, n. 109, «Legge quadro in materia di lavori pubblici», era stato invece elaborato un progetto di massima, corredata da studio d'impatto ambientale e inerente l'adeguamento a quattro corsie dell'intero tronco Grosseto-Siena;

9. in quanto assimilato ad un progetto preliminare, il suddetto progetto di massima è stato posto a base delle successive fasi progettuali;

10. con provvedimento DEC/VIA 18 gennaio 1993, n. 1465, l'allora Ministero dell'ambiente, di concerto con l'allora Ministero per i beni culturali ed ambientali e sulla base del parere della Commissione VIA 6 marzo 1992, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, relativamente alla compatibilità ambientale del succitato progetto di massima dell'intero tronco Grosseto-Siena;

11. con nota 20 marzo 2008, n. 42188, ANAS ha trasmesso al MIT il progetto definitivo del lotto 9, elaborato nel 2005, per l'approvazione e l'assegnazione del finanziamento e a giugno 2008 il predetto Ministero ha provveduto a convocare la relativa Conferenza di servizi;

12. con parere 26 febbraio 2009, n. 239, la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS, ha dichiarato, ai fini della verifica di ottemperanza del progetto definitivo in esame alle prescrizioni del suddetto provvedimento DEC/VIA n. 1465 del 1993, la sostanziale coerenza tra lo stesso progetto definitivo e il precedente progetto di massima, precisando che le variazioni dello stesso progetto definitivo non assumono rilievo localizzativo e non comportano altre sostanziali modificazioni rispetto al richiamato progetto di massima e indicando le prescrizioni da assolvere in sede di progettazione esecutiva;

13. con parere 13 ottobre 2009, n. 6061, il Ministero per i beni e le attività culturali ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto definitivo in esame;

14. dopo il passaggio delle competenze sugli interventi del Programma infrastrutture strategiche relativi ad opere stradali dalla soppressa Struttura tecnica di missione alla direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, con nota 24 marzo 2016, n. 3443, il MIT ha convocato un'ulteriore seduta della Conferenza di servizi, fissandola per il giorno 18 aprile 2016 e posticipandola poi al 4 maggio 2016;

15. i verbali relativi alle suddette Conferenze di servizi del 2008 e del 2016 non risultano disponibili, presumibilmente per la mancata approvazione del progetto esaminato in tali riunioni, e comunque sono superati dalla conferenza di servizi del 22 giugno 2018, citata al successivo punto 27;

16. come esposto nella relazione descrittiva del progetto, nel corso della seduta della Conferenza di servizi del 4 maggio 2016 è stato convenuto di sospendere l'*iter* autorizzativo del progetto e di procedere con lo sviluppo di documenti progettuali aggiornati, tenendo conto degli intervenuti aggiornamenti normativi e delle osservazioni pervenute nel corso della plessa fase autorizzativa;

17. tenuto conto di quanto sopra esposto, con nota 27 aprile 2016, n. 4655, il MIT ha richiesto l'adeguamento tecnico ed economico del progetto definitivo, anche alle richieste avanzate dagli Enti territoriali;

18. il progetto definitivo 2005 è stato quindi aggiornato:

18.1 relativamente alla categoria della strada, alle norme del citato decreto ministeriale 5 novembre 2001, con studio delle caratteristiche geometriche e funzionali delle intersezioni secondo il decreto ministeriale 19 aprile 2006, inerente «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali»;

18.2 relativamente alle opere d'arte maggiori e minori, alla normativa di cui al decreto ministeriale 14 gennaio 2008, di approvazione delle nuove norme tecniche per le costruzioni, e alla circolare del Consiglio superiore dei lavori pubblici (CSLP) 2 febbraio 2009,



n. 617, concernente le istruzioni per l'applicazione delle «Nuove norme tecniche per le costruzioni» di cui al predetto decreto 14 gennaio 2008;

18.3 relativamente agli studi ed indagini effettuati per varie discipline (geotecnica, idraulica, archeologia, interferenze, espropri, cantierizzazione, tecnico-economica, verifica ottemperanza-ambiente);

19. il progetto è stato riemesso sulla medesima base cartografica del progetto 2005, in quanto l'area interessata dai lavori era scarsamente abitata e non si erano verificate modifiche sostanziali del territorio;

20. gli aggiornamenti progettuali hanno riguardato tra l'altro:

20.1. la revisione del tracciato planimetrico, per adattare il raggio delle curve al mutato l'intervallo di velocità del progetto e per cercare di contenere le variazioni degli ingombri, salvaguardando i fabbricati esistenti e le aree fluviali;

20.2 la ridefinizione dell'andamento altimetrico, per minimizzare la variazione degli ingombri e rendere realizzabile la cantierizzazione della nuova infrastruttura in soggezione di traffico;

20.3 per alcune curve, allargamenti dell'asse stradale al fine di garantire una distanza di visuale libera sempre uguale o superiore alla distanza di visibilità per l'arresto;

20.4 per alcune opere d'arte, l'affinamento degli studi di compatibilità idraulica ha reso necessario modificare sia la scansione delle pile o la tipologia strutturale sia la quota altimetrica e, in particolare:

20.4.1 per i viadotti sopra citati sono state previste demolizione e ricostruzione dei due viadotti preesistenti, gemelli della nuova carreggiata posta in affiancamento, con diversa configurazione delle relative aree di cantiere;

20.4.2 per alcuni scatolari idraulici, inizialmente da demolire e ricostruire, sono invece previsti ponti su ogni carreggiata;

21. con nota 25 maggio 2017, n. 271697, ANAS ha presentato la richiesta di approvazione del progetto definitivo aggiornato, con acquisizione dei pareri e delle autorizzazioni necessari, precisando che l'aggiornamento progettuale presentava variazioni contenute, tali da non determinare modifiche significative dal punto di vista dell'inserimento territoriale e ambientale dell'intervento;

22. il 25 maggio 2017 l'avviso al pubblico di avvio del procedimento per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio è stato pubblicato sui quotidiani «Corriere della sera» e «Corriere di Siena» e ne è stata richiesta la pubblicazione anche tramite affissione all'albo pretorio dei comuni di Monticiano, Murlo e Sovicille nonché sull'albo pretorio on line della Regione Toscana;

23. con nota 6 ottobre 2017, n. 502600, ANAS ha trasmesso al CSLP gli aggiornamenti progettuali e con nota 15 febbraio 2018, n. 82870, ha trasmesso documentazione alla Regione Toscana e all'Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino settentrionale;

24. nel corso dell'adunanza del 14 dicembre 2017, il CSLP ha adottato il parere n. 62, con il quale ha rite-

nuto che il progetto definitivo del lotto 9 «debbva essere integrato e perfezionato nelle pertinenti fasi progettuali [progetto esecutivo] secondo le indicazioni contenute nei ... "considerato"» del parere stesso;

25. a fronte della comunicazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare circa la necessità di rinnovare la procedura di VIA solo per le parti del progetto interessate da variazioni significative, con nota 23 febbraio 2018, n. 100403, ANAS ha trasmesso al predetto Ministero nonché al Ministero per i beni e le attività culturali l'istanza per l'avvio della procedura di VIA, integrata con la procedura di valutazione d'incidenza, nonché di approvazione del Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo;

26. con nota assunta al protocollo del MIT il 18 aprile 2018, con il n. 3966, l'Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino settentrionale si è espressa relativamente agli aspetti geomorfologici, idraulici e relativi al Piano di gestione delle acque, formulando tra l'altro richieste d'integrazioni e rinviando le proprie determinazioni inerenti taluni aspetti alla successiva fase di progettazione esecutiva, in considerazione - come specificato dal MIT - del fatto «che le decisioni d'interesse dell'Autorità di bacino afferiscono essenzialmente ad approfondimenti tecnici di dettaglio e non a considerazioni più generali circa la localizzazione dell'opera»;

27. una nuova Conferenza di servizi, inizialmente convocata per il 18 aprile 2018, si è tenuta il 20 giugno 2018, di cui è disponibile il relativo verbale, rendendo non più rilevanti le due precedenti conferenze di servizi;

28. con parere 3 agosto 2018, n. 2814, la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS si è espressa, in modo favorevole e con prescrizioni, esclusivamente sulle varianti sostanziali al progetto definitivo del lotto 9, che riguardano le fasi costruttive dei viadotti Ornate e Merse e le fasi costruttive delle opere di protezione spondale sul ramo di svincolo «il Picchietto» (progressiva chilometrica 44+400-44+600 circa) e sull'ansa del fiume Merse (progressiva chilometrica 50+200-50+350 circa);

29. in particolare la suddetta Commissione ha ritenuto che le modifiche delle lavorazioni previste per la nuova cantierizzazione dei viadotti potessero produrre impatti ambientali da sottoporre a valutazione e che ugualmente dovessero essere valutate le opere di protezione spondale sopra richiamate, che costituiscono una novità rispetto alla precedente progettazione;

30. con nota 28 settembre 2018, n. 25809, il Ministero per i beni e le attività culturali ha formulato parere favorevole di compatibilità ambientale del progetto, subordinatamente all'assoluta osservanza delle prescrizioni riportate nel parere stesso;

31. con delibera di giunta 19 novembre 2018, n. 1265, la Regione Toscana ha espresso parere favorevole circa l'intesa per la localizzazione dell'intervento, condizionato al recepimento delle condizioni e prescrizioni contenute nel citato parere e a quanto espresso nei pareri del Comune di Murlo, del Genio civile Toscana sud (che per vari aspetti progettuali si è riservato l'espressione del parere in sede di esame del progetto esecutivo), del settore tutela della natura e del mare, dell'Agenzia regionale per la protezione ambientale della Toscana (ARPAT) e della Commissione paesaggio del Comune di Montiano;



32. il 12 luglio 2019 il succitato avviso al pubblico di avvio del procedimento per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio è stato integrato con la dichiarazione di pubblica utilità e nuovamente pubblicato (quotidiani «La Repubblica» e «Corriere di Siena») e la pubblicazione del suddetto avviso è stata richiesta anche tramite affissione all'albo pretorio dei comuni di Monticiano, Murlo e Sovicille nonché tramite pubblicazione sull'albo pretorio on line della Regione Toscana;

33. che la verifica preventiva dell'interesse archeologico è stata effettuata nella fase di progettazione definitiva e troverà conclusione in esito alle «indagini di archeologia preventiva previste nel Piano di indagini archeologiche e disciplinare» dall'«Accordo ex art. 25, comma 14, del decreto legislativo n. 50/2016», allegato alla nota del Ministero per i beni e le attività culturali 16 luglio 2019, n. 19558;

34. che il progetto, trasmesso da Anas S.p.a., soggetto aggiudicatore, all'allora Struttura tecnica di missione con nota di marzo 2008, non è incorso nelle previsioni del punto 5 della delibera di questo Comitato n. 26 del 2014, che individuava il 31 dicembre 2014, quale termine per la trasmissione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del progetto preliminare o definitivo ai sensi del decreto legislativo n. 163 del 2006, pena l'automatica decadenza dal Programma infrastrutture strategiche;

35. che la documentazione di progetto include, dal n. 184 al n. 189, gli elaborati relativi alla risoluzione delle interferenze e, dal n. 190 al n. 201, gli elaborati relativi agli espropri;

36. il MIT ha proposto, in apposito allegato alla relazione istruttoria, le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare, esponendo le motivazioni nei casi di mancato o parziale recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;

37. in particolare, il suddetto Ministero:

37.1. ha verificato con il Ministero per i beni e le attività culturali le prescrizioni dettate da quest'ultimo;

37.2. ha specificato che le prescrizioni dettate dall'Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino settentrionale e dal Genio civile Toscana sud sono state inserite tra quelle da assolvere in sede di progettazione esecutiva e che in ogni caso, considerando il complesso delle prescrizioni, la relativa «valorizzazione ... è risultata non significativa ai fini della variazione del costo complessivo dell'intervento»;

sotto l'aspetto attuativo:

1. il soggetto aggiudicatore dell'intervento è Anas S.p.a.;

2. il CUP dell'intervento è F21B16000440001;

3. la modalità di affidamento attualmente prevista è l'appalto sulla base del progetto esecutivo redatto ai sensi dell'art. 23, comma 8, del decreto legislativo n. 50 del 2016, modalità per la quale per altro sono già state avviate le procedure per l'individuazione dei progettisti;

4. che, tuttavia, ai sensi dell'art. 59 del suddetto decreto legislativo n. 50 del 2016, il soggetto aggiudicatore potrà altresì ricorrere all'affidamento congiunto di progettazione e realizzazione - cioè il c.d. «appalto integrato» - inserendo nei documenti di gara i requisiti minimi per lo svolgimento della progettazione oggetto del contratto;

5. che il tempo previsto per la progettazione esecutiva è valutato in trecentosessanta giorni naturali e consecutivi e il tempo previsto per l'esecuzione dei lavori è valutato in millenovantacinque giorni naturali e consecutivi, come riportato nel cronoprogramma allegato al progetto definitivo;

sotto l'aspetto finanziario

1. il costo del progetto definitivo ammonta a 161.955.672,12 euro così articolati, come risulta dalla ri-modulazione del quadro economico ANAS:

(importi in euro)

Voce	Importo
lavori e oneri per la sicurezza	115.598.551,74
somme a disposizione	30.045.038,30
oneri di investimento di Anas S.p.a. (11,2%)	16.312.082,08
TOTALE COSTO	161.955.672,12

2. l'istruttoria comprende un prospetto di confronto tra il quadro economico ANAS e la sua rielaborazione operata dal MIT;

3. il costo delle opere compensative e di mitigazione ambientale ammonta, rispettivamente a 22.807,30 euro e a 1.737.727,85 euro, per un totale di 1.760.535,15 euro e tale ultimo importo, rientrante nel limite massimo del 2% del costo dell'opera, è già compreso nel costo dei lavori, come risulta dal computo metrico estimativo del progetto definitivo;

4. la valorizzazione delle prescrizioni è risultata non significativa ai fini della variazione del costo complessivo dell'intervento;

5. non essendo intervento affidato a contraente generale o in concessione, non è stata predisposta la relazione con l'articolazione delle misure volte alla prevenzione e repressione della criminalità e dei tentativi di infiltrazione mafiosa e non sono stati calcolati i relativi costi;

6. gli oneri di investimento includono gli importi relativi al «Fondo di incentivazione ex art. 92, comma 7, decreto legislativo n. 163/06 e successive modificazioni ed integrazioni» e alle «Spese per commissioni giudicatrici ex art 84, comma 11, decreto legislativo n. 163/06», e sono pari all'11,2% del costo dell'investimento, in quanto l'intervento fruisce di un finanziamento «a contributo»;

7. il costo del progetto considerato dal CSLP (163.849.038,79 euro) è superiore a quello sopra riportato, perché era inclusivo di oneri d'investimento del 12,5 per cento, che invece risultano essere ora ridotti e pari all'11,2 per cento, come precisato con la note MIT 17 luglio 2019, n. 8493 e 22 luglio 2019, n. 8686, in linea con quanto sottoposto a questo Comitato;

8. le somme a disposizione e gli oneri di investimento potranno essere riconosciuti al soggetto aggiudicatore solo previa rendicontazione di dettaglio, in funzione delle effettive spese che saranno sostenute;



9. come risulta dal richiamato aggiornamento annuale del Contratto di programma ANAS 2016-2020 sottoposto a questo Comitato in data odierna, il finanziamento dell'intervento è imputato per 131.476.626 euro a carico dei finanziamenti del Contratto di programma ANAS 2015 e per i residui 30.479.046 euro a carico delle risorse del Fondo unico ANAS destinate al Contratto di programma 2016-2020, approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 27 dicembre 2017, n. 588;

10. che dette risorse sono disponibili sul capitolo 7002 dello stato di previsione della spesa del MIT e sono poste in capo alla direzione generale per le strade e le autostrade e per la sicurezza e la vigilanza nelle infrastrutture stradali del Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici;

Vista la nota 23 luglio 2019, n. 4105, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - DIPE e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta di questo Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Considerato il dibattito svolto durante la riunione odierna di questo Comitato;

Delibera:

Le presenti disposizioni sono adottate ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 214, comma 11, e 216, commi 1, 1-bis e 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, e del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, da cui deriva la sostanziale applicabilità della previgente disciplina, di cui al decreto legislativo in ultimo citato, a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016.

1. Approvazione progetto definitivo

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e successive modificazioni, è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al successivo punto 1.6, anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo dell'intervento «Itinerario stradale E78 Grosseto-Fano, tratto Grosseto-Siena - lotto 9: adeguamento a quattro corsie del tratto Grosseto-Siena (SS 223 "di Paganico") dal km 41+600 al km 53+400.

1.2 La suddetta approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato al precedente punto 1.1.

1.3 È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera.

1.4 Il limite di spesa dell'intervento di cui al precedente punto 1.1 è quantificato in 161.955.672,12 euro, al netto di IVA, come sintetizzato nella precedente «presa d'atto».

1.5 La presente delibera non potrà avere corso nel caso in cui, entro sessanta giorni dalle nuove pubblicazioni del 12 luglio 2019 meglio precise in premessa, siano pervenute osservazioni ostative oppure osservazioni che determinino ulteriori costi aggiuntivi che non possano essere ricompresi nell'attuale quadro economico. A tale fine, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà comunicare tempestivamente alla Presidenza del Consiglio dei ministri - DIPE l'esito positivo della disamina delle suddette osservazioni.

1.6 Le prescrizioni citate al precedente punto 1.1, cui resta subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del medesimo allegato. L'ottemperanza alle suddette prescrizioni non potrà comunque comportare incrementi del limite di spesa di cui al precedente punto 1.4. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dare seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione, in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.7 È altresì approvato, ai sensi dell'art. 170, comma 4, del decreto legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, il programma di risoluzione delle interferenze di cui agli elaborati progettuali dal n. 184 al n. 189, indicati nella documentazione istruttoria trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

1.8 Gli elaborati di progetto relativi agli espropri, di cui agli elaborati progettuali dal n. 190 al n. 201, sono ugualmente indicati nella documentazione istruttoria trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Copertura finanziaria

Il finanziamento dell'intervento di cui al punto 1.1 è imputato per 131.476.626 euro a carico dei finanziamenti introdotti del Contratto di programma ANAS per il 2015 e confermati nel successivo aggiornamento e per i residui 30.479.046 euro a carico delle risorse del Fondo unico ANAS destinate al Contratto di programma ANAS 2016-2020, approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 27 dicembre 2017, n. 588.

3. Ulteriori prescrizioni

3.1 Le somme a disposizione e gli oneri di investimento potranno essere riconosciuti al soggetto aggiudicatore solo previa rendicontazione di dettaglio, in funzione delle effettive spese che saranno sostenute.

3.2 Il medesimo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà altresì 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 del 2003 sopra richiamata.



3.3 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni di cui al precedente punto 1.6.

3.4 Il soggetto aggiudicatore invierà al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo il progetto esecutivo ai fini della verifica di ottemperanza delle prescrizioni riportate nel suddetto allegato e poste dallo stesso Ministero.

3.5 Il soggetto aggiudicatore dell'opera assicura il monitoraggio ai sensi del decreto legislativo n. 229 del 2011, richiamato in premessa, ed in particolare l'aggiornamento della BDAP.

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

3.7 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto di cui al precedente punto 1.1.

Roma, 24 luglio 2019

Il Presidente: CONTE

Il Segretario: GIORGETTI

Registrato alla Corte dei conti il 17 dicembre 2019

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, reg. n. 1553

ALLEGATO

ITINERARIO STRADALE E78 GROSSETO-FANO, TRATTO GROSSETO-SIENA
LOTTO 9: ADEGUAMENTO A QUATTRO CORSIE DEL TRATTO GROSSETO-SIENA
(SS 223 «DI PAGANICO») DAL KM 41+600 AL KM 53+400

APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO

Prescrizioni e raccomandazioni

PARTE PRIMA

1. Prescrizioni

1.1 Prescrizioni relative agli aspetti progettuali

1.2 Prescrizioni relative agli aspetti ambientali

1.3 Prescrizioni relative al monitoraggio ambientale

1.4 Prescrizioni relative a demolizioni, gestione materie e piano di utilizzo terre

1.5 Prescrizioni relative alla cantierizzazione

1.6 Prescrizioni relative agli aspetti di tutela dei beni di interesse archeologico, dei beni storici, artistici e demoetnoantropologici, dei beni architettonici e del paesaggio

1.7 Prescrizioni relative alle opere compensative

1.8 Prescrizioni relative alle interferenze

1.9 Prescrizioni relative alla bonifica ordigni bellici ed all'interesse militare

1.10 Prescrizioni relative ad aspetti procedurali e gestionali

PARTE SECONDA

2. Raccomandazioni

INDICAZIONI PER LA FASE DI VERIFICA DELLE PRESCRIZIONI

PARTE PRIMA

1. Prescrizioni

1.1 Prescrizioni relative agli aspetti progettuali

1.1.1 Aspetti viari

1.1.1.1 Valutare la possibilità di spostare la bretella di collegamento alla strada di San Lorenzo a Merse/Monticiano per quanto possibile in affiancamento alla E78 in modo da eliminare la parte interclusa.

1.1.1.2 Approfondimento sugli aspetti progettuali e le problematiche legate al sottopasso c/o Bagnaia. Si evidenzia a questo proposito il divieto di realizzare sottopassi in aree perimetrate P3.

1.1.1.3 In relazione alla previsione dei 3 svincoli di Il Picchetto, I Ponticini e Fontazzi, valutare possibili migliorie sulla base di quanto disciplinato dal PIT-PPR, al fine di contenerne l'impatto.

1.1.1.4 Siano rispettate le disposizioni contenute nella circolare dello Stato maggiore della difesa n. 146/394/4422 del 9 agosto 2000, «Opere costituenti ostacolo alla navigazione aerea, segnaletica e rappresentazione cartografica» la quale, ai fini della sicurezza dei voli a bassa quota, impone obblighi già con riferimento ad opere di tipo verticale con altezza dal piano campagna uguale o superiore a 15 metri (60 nei centri abitati), di tipo lineare con altezza dal piano campagna uguale o superiore a 15 metri, di tipo lineare costituite da elettrodotti a partire da 60 kv.

1.1.1.5 Sia osservato quanto disposto dal decreto ministeriale LLPP 4 maggio 1990 per eventuali sottopassi di altezza libera inferiore a 5 metri.

1.1.1.6 Si richiede una relazione redatta ai sensi dell'art. 4 del decreto ministeriale 22 aprile 2004, in cui si dia evidenza di come l'intervento sia in grado di produrre un miglioramento delle condizioni di sicurezza.

1.1.1.7 Si chiede una relazione tecnica stradale, in cui si evincano la metodologia di calcolo e di dimensionamento e le analisi sviluppate, in relazione alle esigenze trasportistiche, alle caratteristiche del tracciato, degli svincoli e del progetto stradale, in considerazione delle valutazioni progettuali compiute ed alle scelte di progetto operate.

1.1.1.8 Nel medesimo ambito della relazione ai sensi dell'art. 4 del decreto ministeriale 22 aprile 2004, si chiede di dare evidenza degli esiti delle verifiche di visibilità per entrambi i sensi di marcia, in considerazione dell'andamento piano-altimetrico del tracciato, e di effettuare l'analisi delle esigenze di visibilità con riferimento alla visibilità per cambio di corsia.

1.1.1.9 Relativamente alle intersezioni, si chiede di versificare la funzionalità dello schema adottato con rotatorie come elementi terminali delle rampe di svincolo e di connessione alla viabilità esistente, in considerazione della sicurezza rispetto alle condizioni di esercizio. Inoltre, si chiede di valutare approfonditamente le verifiche relative all'esecuzione di manovre dei mezzi pesanti, all'instradamento del flusso veicolare, ed all'accesso dei veicoli in contromano delle rampe.

1.1.1.10 Si chiede inoltre, di documentare dette verifiche ed analisi compiute.

1.1.1.11 Si richiede il dimensionamento della sovrastruttura stradale, con uno studio approfondito e mirato sia a contenere al minimo gli impatti ambientali delle diverse lavorazioni sia per riutilizzare il materiale proveniente dalle demolizioni.

1.1.1.12 Si chiede un'apposita relazione di calcolo delle sovrastrutture, in relazione alla loro vita utile.

1.1.1.13 Nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo, si valuti la possibilità di accesso dei veicoli destinati alla manutenzione, di proprietà del Consorzio, lungo il corso d'acqua Merse ai km 45+100, 45+200 e 45+300.

1.1.1.14 Al km 46+200 si consideri per la strada di servizio in progetto lungo il fiume Merse, il passaggio dei veicoli fuori sagoma del Consorzio.

1.1.2 Geologia e geotecnica

1.1.2.1 Predisporre una carta geologica di dettaglio con sezioni significative ad una scala adeguata a stabilire la relazione tra i corpi idrogeologici superficiali e profondi.

1.1.2.2 Predisporre cartografie di dettaglio delle pericolosità geologiche ed idrauliche che si ritengono necessarie ai fini di una valutazione completa dell'articolato contesto geologico, idrogeologico e geomorfologico.



1.1.2.3 Effettuare le verifiche di stabilità globali, secondo normativa vigente, almeno lungo sezioni ritenute più critiche del tracciato (ad esempio dove il tracciato interferisce con le aree PFE oppure aree classificate a pericolosità geologica G3 (se presenti).

1.1.2.4 Predisporre, all'interno della relazione geologica, un inquadramento geologico di dettaglio dell'area, che condiziona la stabilità dei versanti ed un inquadramento dei caratteri geologico strutturali e delle formazioni presenti. Si chiede inoltre di illustrare, nella medesima relazione, l'inquadramento del PAI circa la pericolosità da frana e di inondazione.

1.1.2.5 In relazione alla complessità geologico strutturale dell'area, si richiede di approfondire l'analisi geomorfologica, chiarendo in maniera dettagliata, la limitata presenza di una significativa geomorfologia attiva, valutando le interazioni tra il tracciato e le condizioni di stabilità dei versanti.

1.1.2.6 Identificare le sezioni di dettaglio che illustrino l'interazione del corpo stradale e degli interventi con i litotipi presenti in situ ed eventuali fenomeni di instabilità.

1.1.2.7 In relazione al contesto geologico in cui si sviluppa il tracciato, prevalentemente in allargamento rispetto alla sede stradale esistente, si proponga una ricognizione di eventuali fenomeni di dissesto verificatisi nel passato.

1.1.2.8 Approfondire alcuni aspetti specialistici della valutazione della risposta alle azioni sismiche quali quelli relativi alla velocità di propagazione dell'input sismico. In fase esecutiva potranno anche essere aggiornate ed approfondite le valutazioni relative ad eventuali sedimenti differenziali.

1.1.2.9 In fase di scavo delle fondazioni dei viadotti su ambedue le carreggiate, dato che le attività potrebbero interessare la falda idrica di subvalico del fiume Merse e potenzialmente anche quella sottostante ospitata nelle formazioni carbonatiche, con lo scopo di prevenire la dispersione di fluidi di perforazione nelle acque sotterranee, che dovranno essere gestite in superficie tramite raccolta in adeguati bacini per essere poi smaltite come dichiarato nel SIA, si ritiene necessario che tali lavorazioni siano condotte con le massime cautele, prevedendo, compatibilmente con la granulometria dei litotipi attraversati, l'intubamento dei prefori.

1.1.2.10 Nel caso sia necessario utilizzare additivi si raccomanda che la scelta degli stessi sia orientata verso prodotti non pericolosi e comunque che assicurino la minor interferenza possibile con l'ambiente.

1.1.3 Idraulica e idrogeologia

1.1.3.1 Aggiornare la documentazione progettuale rispetto alle normative vigenti tra cui la legge regionale n. 79/2012 (piuttosto che la legge regionale n. 230/94), la legge regionale n. 65/2014 e la D.P.C.R. Toscana 53/R del 25 ottobre 2011 (piuttosto che la legge regionale n. 1/2005) nonché le legge regionale n. 80/2015 e legge regionale n. 21/2012.

1.1.3.2 Per i toponimi dei corsi d'acqua riportati nel progetto impiegare quelli della legge regionale n. 79/2012 che definisce il reticolo ufficiale di riferimento.

1.1.3.3 Gli elaborati progettuali dovranno evidenziare la congruenza per quanto riguarda la tipologia, le dimensioni, i materiali di costruzione e la denominazione attribuita agli attraversamenti.

1.1.3.4 Censire i punti d'acqua (pozzi, sorgenti puntuali, lineari e diffuse e sorgenti termali) per la definizione delle curve isopiezometriche con la direzione e verso di deflusso della falda ed eventuali scambi falda/fiume e falda superficiale/falda carbonatica. Per ogni pozzo considerato è opportuno indicare la profondità, la stratigrafia ed il livello stratigrafico entro cui sono posizionati i filtri.

1.1.3.5 Integrare i dati idrogeologici con la ricostruzione, dai dati di campagna, dell'andamento della superficie piezometrica.

1.1.3.6 Realizzare un modello numerico del deflusso sotterraneo che calibrato con i dati sopra indicati possa essere predittivo sull'eventuale spostamento degli inquinanti immessi anche accidentalmente in falda.

1.1.3.6.1 In base al modello della dinamica della falda ed in particolare alla luce della direzione effettiva di flusso delle stesse e delle interazioni con il vicino corso d'acqua, si dovrà valutare di aggiornare il PMA, in merito al posizionamento ed al numero dei punti di monitoraggio delle acque sotterranee.

1.1.3.7 Si dovrà valutare l'adozione di un sistema di raccolta di tutte le acque di piattaforma ed il loro smaltimento nel reticolo idrografico a valle di specifiche aree idrologicamente impermeabilizzate di fitodepurazione delle stesse.

1.1.3.7.1 L'uscita delle acque da tali aree dovrà essere monitorata all'interno del PMA.

1.1.3.8 Aggiornare gli studi idrogeologici - idraulici con l'evidenza delle condizioni di pericolosità e rischio ed in particolare dando evidenza del rispetto di:

art. 96 del regio decreto n. 523/1904 (sia in generale che in merito alle piantagioni, ai corpi fabbrica ecc.);
franchi di sicurezza minimi stabiliti dalle NTC 2018.

1.1.3.9 Effettuare lo studio e verifica della pericolosità idraulica (inquadramento cartografico rispetto alle sperimentazioni di pericolosità del PGRA, determinazione e esplicitazione dei franchi di sicurezza, ecc.) lungo il tracciato stradale compresi gli attraversamenti, gli svincoli, la viabilità principale e secondaria, le aree di cantiere e le aree di cava (laddove rientrino nella fascia dei 10 m dal piede esterno dell'argine o dal ciglio di sponda), tenendo presente il rispetto del franco minimo previsto per legge e la trasparenza idraulica nelle aree allagabili con tempo di ritorno trenta anni (PI3).

1.1.3.10 Effettuare lo studio dell'incremento di rischio dovuto alla realizzazione dell'infrastruttura comprensivo della valutazione della variazione delle dinamiche di piena, della sottrazione dei volumi esondati, dei volumi esondati interclusi nonché delle variazioni delle condizioni di laminazione delle piene sui singoli corsi d'acqua nei quali si prevede di sostituire ponti insufficienti con ponti verificati. Tale analisi dovrà essere particolarmente concentrata nelle aree perimetrate a rischio idraulico molto elevato. In base ai risultati di questo studio dovranno essere eventualmente progettati degli interventi di mitigazione di incremento di rischio.

1.1.3.11 Rielaborazione degli studi idrologici applicando tutti gli elementi conoscitivi reperibili nella sezione «Attività di ricerca per la mitigazione del rischio idraulico». Dovranno in particolare essere utilizzati la guida all'uso della sezione «Aggiornamento regionalizzazione precipitazioni» e i *Curve Number* scaricabili nella sezione «Implementazione di modello idrologico distribuito per il territorio toscano».

1.1.3.12 In area allagabile non è possibile fare depositi di materiale e tenere attrezature e in nessun caso è possibile ridurre i volumi di esondazione in alcun modo.

1.1.3.13 Affrontare e approfondire la problematica idraulica legata alle parzializzazioni dell'alveo.

1.1.3.14 Relativamente al corso d'acqua interferito dal Tombino n. 19, pur non essendo ricompreso nel reticolo della legge regionale n. 79/2012, si rileva che il medesimo ha un bacino di estensione paragonabile a quello del Fosso Lellarone. Pertanto, nell'ambito della progettazione esecutiva, si chiede di integrare la relazione idrogeologo-idraulica con gli studi relativi al corso d'acqua sopra menzionato.

1.1.3.15 Esplicitazione di tutti i passaggi per determinare il valore dei parametri utilizzati (Abac, L asta, Hmin, Hmax, Hmed, imed asta, Tc, Coefficiente di deflusso, Der) all'interno della procedura di calcolo della portata di ciascuno dei bacini studiati.

1.1.3.16 Nella rielaborazione degli studi si dovrà infine estendere il tratto di studio di ciascun corso d'acqua d'interesse in modo tale da garantire l'influenza delle condizioni al contorno scelte rispetto al tratto studiato e lo studio di tutta l'area di interesse.

1.1.3.17 Rielaborazione degli studi idraulici considerando la modellistica idraulica adeguata (almeno moto permanente) per ciascuno dei corsi d'acqua di interesse (tutti i corsi d'acqua appartenenti al reticolo della legge regionale n. 79/2012 e il tombino n. 19) e impostando la geometria del modello tenendo conto delle confluenze dei corsi d'acqua tra loro e con il Fiume Merse. Laddove necessario occorrerà impostare un modello unico per più corsi d'acqua.

1.1.3.18 Rielaborazione degli studi idraulici degli attraversamenti tenendo conto anche delle problematiche di sovralluvionamento, valutandone caso per caso la presenza e, nel caso, motivandone l'esclusione. Dovrà inoltre essere valutato e tenuto in debito conto il trasporto solido flottante.



1.1.3.19 Rielaborazione della geometria dei modelli tenendo conto che per definire le sezioni e gli attraversamenti esistenti devono essere utilizzati rilievi *ad hoc*. Tali rilievi dovranno essere forniti insieme alla documentazione di progetto. Laddove le sezioni dovessero essere estese tramite l'utilizzo della CTR 10k occorre che venga prodotto un elaborato in cui si evidenzino quali tratti della sezione sono stati rilevati e quali sono stati estesi su CTR e che venga fatta un'analisi di congruenza tra i dati del rilievo e quelli della Cartografia.

1.1.3.20 Tutti gli attraversamenti presenti sul territorio dovranno essere inseriti nel modello idraulico.

1.1.3.21 I dati di base e le scelte effettuate per la costruzione della geometria del modello dovranno essere adeguatamente dettagliate e giustificate (delimitazioni d'alveo, ineffective flow areas, levee, utilizzo di culvert al posto dei bridge ecc.). I coefficienti di scabrezza allo stato di progetto dovranno corrispondere a quelli utilizzati per lo stato attuale. I coefficienti di scabrezza dovranno inoltre essere rivalutati utilizzando i valori più cautelativi (massimi) rispetto a quelli forniti nel manuale applicativo del programma utilizzato per le verifiche idrauliche ed esplicitare tutti i valori utilizzati.

1.1.3.22 Fornire una relazione idraulica contenente gli studi idraulici relativi a ciascun corso d'acqua, corredando ciascuno studio con:

una planimetria sufficientemente ampia da permettere di visualizzare tutti gli elementi che eventualmente influiscono sulla dinamica del corso d'acqua, riportando la perimetrazione delle aree allagate ante e post operam;

indicazione delle condizioni al contorno sia di monte che di valle;

indicazione del modello utilizzato per lo studio dei ponti;

tabulati ed elaborati di Hec-Ras planimetria del modello, profili, sezioni con numerazione conforme a quella della planimetria, tabelle dei risultati con riportate anche le quote del pelo libero in corrispondenza degli attraversamenti studiati;

risultati delle verifiche ante e post operam, in particolare con riferimento ad eventuali criticità e/o incrementi di rischio indotto dall'opera in progetto in considerazione delle variazioni di livello idrico e di velocità della corrente;

valutazione di eventuali opere di sistemazione idraulica e/o opere di protezione spondale, corredate da appropriate valutazioni idrauliche, di progetto e tavole.

1.1.3.23 Analizzare laddove si verificano elevate velocità sia allo stato attuale sia allo stato di progetto, le problematiche legate all'azione della corrente e l'eventuale introduzione di opere di difesa corredate di tutte le valutazioni necessarie (in particolare per il F.sso Ornate).

1.1.3.24 Verifica della presenza di tratti di strada sia principale che secondaria (compresi gli svincoli) all'interno dei 10 m dal ciglio di sponda o dal piede esterno dell'argine. Verificare in particolare lo svincolo presente in destra idraulica subito a valle del viadotto sul Fiume Merse e la viabilità secondaria nei pressi dell'attraversamento del Fosso Ornate.

1.1.3.25 Prevedere opere di protezione spondale nel tratto subito a valle della località Molino di Mugnone in cui la strada in progetto passa tangente alla sponda sinistra del F. Merse in esterno curva di un tornante. Analogamente si richiede la valutazione dell'impiego di difese spondali anche in corrispondenza dello svincolo in destra idraulica subito a valle del ponte sul F. Merse.

1.1.3.26 Redazione di una tavola in cui vengano individuati in modo chiaro rispetto al reticolo idrografico tutti i punti di scarico dell'infrastruttura (comprese le tre vasche di prima pioggia previste lungo il tracciato) e che vengano quantificati tali scarichi.

1.1.3.27 Per i presidi idraulici dovranno essere chiaramente descritte le tecniche e le modalità di funzionamento (anche con riferimento alla separazione delle acque meteoriche di prima pioggia dalle successive) in relazione all'obiettivo di conseguire adeguate prestazioni in termini di abbattimento del carico in ingresso di solidi sospesi e di idrocarburi emulsionati.

1.1.3.28 Specificare il dimensionamento rispetto alle portate attese.

1.1.3.29 Introdurre nel piano di manutenzione una specifica sezione relativa a questi dispositivi con le relative istruzioni per la gestione dei sistemi.

1.1.3.30 In merito alla richiesta di prevenire impatti sulle acque e suolo il proponente ha previsto l'adozione di canalette di raccolta delle acque meteoriche, impianto di trattamento delle acque meteoriche di prima pioggia ed impianto di lavaggio ruote. La predisposizione della documentazione prevista dall'allegato 5 parte II del regolamento 46R/2008 della Regione Toscana viene rimandata alla progettazione esecutiva.

1.2 Prescrizioni relative agli aspetti ambientali

1.2.1 Aspetti generali

1.2.1.1 Contestualmente alla progettazione esecutiva, il PropONENTE dovrà curare che siano aggiornate in apposita relazione, anche ai fini della cantierizzazione e della stesura del PMA in versione finale, gli aspetti relativi a:

effetti sulla rete infrastrutturale di livello inferiore durante e dopo il cantiere, anche in relazione al lotto antecedente e al lotto successivo della Grosseto-Siena;

quali modifiche colturali siano ipotizzabili in ragione della nuova accessibilità, e gli eventuali procedimenti da intraprendere durante e dopo il cantiere, da inserire nel quadro economico.

1.2.2 Componente atmosfera e qualità dell'aria

1.2.2.1 L'analisi dello stato di qualità dell'aria e il relativo modello di dispersione in atmosfera per la fase di cantiere e per la fase di esercizio dovrà essere integrato e ripresentato in fase di progetto esecutivo, aggiornando anche l'inquadramento meteoclimatico.

1.2.2.2 Lo studio finalizzato a dimostrare che le condizioni di traffico e di velocità previste in progetto siano tali da non determinare il superamento dei limiti di NO_x, a tutela della vegetazione, stabilito dalla direttiva CEE 2008/50 del 21 maggio 2008, dovrà essere integrato e ripresentato in fase di progetto esecutivo, aggiornando anche l'inquadramento meteoclimatico.

1.2.3 Componente vegetazione e fauna

1.2.3.1 Al fine di ridurre gli impatti e salvaguardare la vegetazione e la fauna in fase di cantiere, le attività dovranno essere strutturate e programmate in modo adeguato.

1.2.3.2 Prevedere opportune misure di mitigazione per ridurre la probabilità di diffusione dei propaguli delle specie alloctone.

1.2.3.3 Completare la documentazione con il progetto di sistemazione ambientale allegato all'aggiornamento progettuale 2016 ed alle variazioni che saranno ulteriormente imposte dal parere in oggetto; inoltre sarà opportuno elaborare un apposito progetto con evidenza e dettagli relativamente a tutti gli interventi di ripristino previsti non solo sugli ambiti 3 e 5 ma anche sugli altri ambiti, in considerazione del fatto che alcuni di essi riguarderanno ripristini di habitat di interesse comunitario e vegetazione ripariale.

1.2.3.4 Negli ambiti 1 e 4 (viadotti Ornate e Merse), viste le dimensioni del cantiere e gli ambienti ripari interessati e in applicazione della misura di conservazione IA_1_OI di cui alla D.G.R. 1223/2015, gli interventi di ripristino ambientale previsti dal progetto dovranno porre particolare cura nel controllare il ricaccio delle specie alloctone (in particolare robinia e ailanto), effettuando su di esse capitozzature o tagli ripetuti volti a favorire la dominanza delle specie autoctone (pioppi, salici ecc.), per tutto il periodo di manutenzione previsto per le opere di sistemazione (cinque anni).

1.2.3.5 Vista la particolare vulnerabilità degli ecosistemi acquatici presenti e ai fini di un corretto e adeguato ripristino, nessun tipo di prodotto agricolo di sintesi dovrà essere utilizzato nelle pertinenze della viabilità stradale in esame, sia nella fase di realizzazione degli interventi di inserimento paesaggistico-ambientale e dei ripristini sia nella fase di esercizio per la manutenzione delle banchine e delle pertinenze stradali.

1.2.3.6 L'eventuale illuminazione dei cantieri e della fase di esercizio delle opere previste deve rispettare le «Linee guida per la progettazione, l'esecuzione e l'adeguamento degli impianti di illuminazione esterna» (D.G.R. 962/2004) sia internamente che esternamente al sito, con particolare riferimento agli effetti di disturbo alla chiroterofauna.

1.2.3.7 Siano interamente e correttamente attuate tutte le misure di mitigazione individuate nello studio di incidenza aggiornato (elaborato n. 275) e negli altri elaborati della sezione progettuale «Ambiente», con particolare riferimento agli approfondimenti faunistici (elaborato n. 284).



1.2.3.8 Il ripristino vegetazionale dovrà essere previsto anche in corrispondenza del fosso di Barottoli e fosso dei Cerri, almeno per quanto riguarda la vegetazione di invito al sottopasso faunistico, privilegiando una piantumazione «casuale» rispetto all'impianto a sesto di tipo quadrato e senza utilizzare il cipresso.

1.2.3.9 La progettazione esecutiva dovrà nello specifico valutare se la densità di sottopassi in progetto è sufficiente anche per gli animali a ridotta mobilità - vedi anfibi, e chiarire in particolare come viene evitato l'accesso alla carreggiata stradale, posto che la recinzione perimetrale prevista, sia in fase di cantiere sia di esercizio, potrebbe non essere sufficiente a trattenerli; si vedano a tal proposito le modalità progettuali specifiche previste in bibliografia (es. Scoccianti, 2001, in particolare paragrafo 18.2.2). Sulla base di queste valutazioni prevedere eventuali ulteriori passaggi specifici per gli anfibi, almeno nel tratto critico in corrispondenza delle risaie.

1.2.4 Componente rumore

1.2.4.1 Lo studio acustico per la verifica dei limiti di accettabilità di emissioni acustiche ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 2004, n. 142., dovrà essere integrato e ripresentato in fase di progetto esecutivo.

1.2.4.2 Riportare nelle tabelle di output del modello (a seguito di simulazione) per ogni ricettore censito ed interessato dall'attività di cantiere:

- il livello diurno/notturno previsto dalla normativa;
- il livello diurno/notturno in fase ante opera, il livello diurno/notturno in fase di cantiere;
- il livello diurno/notturno in fase di esercizio con eventuali interventi di mitigazione (con la descrizione della eventuale tipologia di intervento);

lo scostamento rispetto ai valori limite di riferimento (decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 14 novembre 1997) per ognuna delle fasi suddette;

i valori limiti differenziali di immissione.

1.2.4.3 Produrre le mappe di rumorosità in scala non inferiore a 1:5000 e secondo quanto previsto dalle Norme ISO 1996/1 - ISO 1996/2 - UNI 11143:2005, riportando l'indicazione e numerazione dei ricettori interessati.

1.2.4.4 Considerato che nelle simulazioni è stata utilizzata una pavimentazione stradale drenante-fonoassorbente (con un abbattimento di 3 dB sulla sorgente sonora lineare); dovrà essere fornita indicazione sulla tipologia di asfalto (doppio strato o monostroato) che si intende utilizzare nel progetto esecutivo (attestata da idonea certificazione), nonché fornire garanzie sulle prestazioni previste per il manto stradale in termini di durata ed efficacia. In fase di progettazione esecutiva dovrà essere previsto apposito piano di mantenimento della superficie stradale, in modo da monitorare, tramite l'applicazione degli standard ISO 11819 parte 1 e 2 e ISO 13472-1 o analoghe metodologie, le prestazioni nel tempo del manto drenante-fonoassorbente.

1.2.4.5 Completare gli elaborati inerenti l'impatto acustico in fase di cantiere (per tutti i cantieri fissi e mobili) con l'integrazione delle seguenti mappe acustiche:

mappe acustiche ante opera;

mappe acustiche in corso d'opera - rumorosità prodotta dai cantieri.

1.2.4.6 Gli elaborati dovranno riportare per tutte le macchine (mezzi e attrezzi) di cantiere:

i relativi valori di potenza sonora, facendo riferimento al decreto legislativo 4 settembre 2002, n. 262 e successive modifiche (direttiva 2000/14/CE, modificata con la direttiva 2005/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio - decreto ministeriale 24 luglio /2006 - Modifiche dell'allegato I - Parte b, del decreto legislativo n. 262/2002, relativo all'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzi destinati al funzionamento all'esterno);

i dati di input del modello previsionale utilizzato, descritti e tabellati;

l'evidenza della taratura del modello.

1.2.4.7 Individuare il percorso dei mezzi pesanti per il trasporto materiali e l'incremento di traffico veicolare che potrebbe incidere anche su eventuali ricettori presenti in zone acustiche diverse da quella del cantiere stesso.

1.2.4.8 Al fine di un corretto confronto con i limiti vigenti, i valori prodotti dalle attività di cantiere devono essere confrontati con i valori limite di emissione di cui alla Tab. B decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 14 novembre 1997; inoltre per una valutazione più puntuale ed un corretto confronto con i valori limiti di immissione di cui alla Tab. C del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 14 novembre 1997 deve essere valutato il clima acustico ante operam, considerabile come il contributo di tutte le sorgenti presenti sul territorio, a cui va sommato il contributo specifico del cantiere.

1.2.4.9 Per ogni tipologia di lavorazione si effettui una opportuna valutazione di impatto acustico, relativamente alla fase corso d'opera, con la previsione di mitigazioni acustiche nel caso di superamenti dei limiti di zona.

1.2.4.10 Nel caso vengano individuati dei superamenti richiedere l'autorizzazione in deroga per le attività temporanee al comune competente per territorio, secondo quanto previsto dal capo IV del regolamento 2R/2014 della Regione Toscana.

1.2.5 Componente vibrazioni

1.2.5.1 Effettuare una stima previsionale dell'impatto dovuto alle vibrazioni su eventuali ricettori potenzialmente impattati (individuati planimetricamente) e più prossimi alle aree di cantiere fornendo, oltre ai parametri di emissione dei singoli macchinari impiegati, la caratterizzazione della sorgente in termini di modalità, di fasi di cantiere ed attività, indicando inoltre il contributo dovuto ai mezzi di trasporto per la movimentazione dei materiali, indicando:

i dati di input dell'eventuale modello previsionale utilizzato, descritti e tabellati;

l'evidenza della taratura del modello;

i livelli vibratori stimati dal modello di calcolo previsionale, per la verifica del rispetto dei limiti indicati dalle norme UNI 9614 e UNI 9916.

1.2.6 Componente radiazioni ionizzanti e non ionizzanti

1.2.6.1 In relazione alla distanza dalla sorgente e al relativo livello emissivo, si dovrà tenere conto dell'esposizione dei lavoratori ai campi elettromagnetici generati a 50 Hz dall'elettrodotto posto in prossimità del tracciato (linea 132 kV TERNA), e/o altre linee esistenti nella zona al fine di attestare la conformità alla normativa vigente a tutela della popolazione (legge n. 36/2001, decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 luglio 2003, decreto ministeriale 29 maggio 2008).

1.2.6.2 Si ricorda che eventuali spostamenti di linee richiedono, nei casi previsti in base alla tipologia di linea, l'acquisizione di autorizzazione unica da parte della Regione Toscana ai sensi della legge regionale n. 39/2005.

1.3 Prescrizioni relative al monitoraggio ambientale

1.3.1 Aspetti generali

1.3.1.1 Ripresentare il PMA in fase di progetto esecutivo adeguandolo alla nuova struttura viaria ed altresì a tutte le osservazioni, integrazioni e prescrizioni indicate dagli enti coinvolti.

1.3.1.2 Il PMA dovrà essere redatto nel rispetto delle indicazioni contenute nelle apposite linee guida del MATTM.

1.3.1.3 Il Proponente dovrà trasmettere il programma di rilevazioni ambientali ante operam fino alla data prevista di inizio lavori, e, in sede di presentazione del progetto esecutivo, le risultanze fino a quel momento.

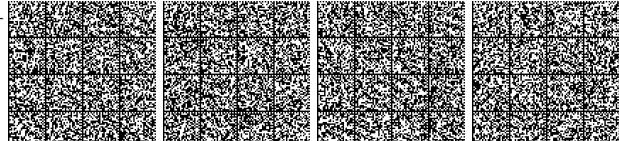
1.3.1.4 Dovrà essere attivato per l'ante operam almeno dodici mesi prima dell'inizio della predisposizione del cantiere ed essere concluso non prima di dodici mesi dopo la smobilizzazione dei cantieri.

1.3.1.5 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 correlazioni con eventuali elaborazioni modellistiche sia di confronto con i dati previsti nel SIA.

1.3.1.6 Per quanto riguarda il Piano di monitoraggio ambientale, anche in applicazione di quanto previsto dal Piano di gestione delle due ZSC (Azione 14) e dalle misure di conservazione di cui alla D.G.R. 1223/2015 (misura MO D_O I), si chiede la sua corretta e completa esecuzione, comprese le integrazioni dei rilievi previste a seguito del monitoraggio ante operam e quelle inserite dal SIA sulle due opere spondali.

1.3.2 Componente atmosfera e qualità dell'aria

1.3.2.1 Eseguire specifiche campagne di monitoraggio sulla qualità dell'aria che includano oltre al PM10 e PM2.5 anche gli altri inquinanti atmosferici principali.



1.3.2.2 Condurre il monitoraggio AO e PO mediante campagne con laboratorio mobile, tuttavia nel rispetto di quanto stabilito per le «misure indicative» (allegato I al decreto legislativo n. 155/2010), quindi sia per AO che per PO per una durata di otto settimane distribuite equamente nell'arco dell'anno.

1.3.2.3 Nella fase CO il proponente valuti se ricollocare il punto di misura ATM_2, ovvero - in ragione del cronoprogramma dei lavori - il punto di misura ATM_1, presso uno dei due cantieri preordinati alla realizzazione del viadotto sul fiume Merse, limitatamente al periodo necessario per la sua realizzazione, con l'obiettivo di tenere sotto controllo nel complesso la realizzazione delle tre opere (svincolo «Il Picchetto», viadotto Ornate, viadotto Merse). Qualora il cronoprogramma dei lavori (eventualmente opportunamente rivisto) non consenta la ricollocazione di uno dei punti di misura (a causa della sovrapposizione delle lavorazioni) si ritiene opportuno l'inserimento di un ulteriore punto di misura (ATM 3) presso i cantieri per la realizzazione del viadotto Merse.

1.3.2.4 Nella fase CO effettuare le misurazioni in continuo in tutti siti di misura ATM mediante strumentazione automatica che consente di ottenere il risultato entro il giorno successivo al prelievo (ad esempio: bilancia a raggi beta).

1.3.2.5 Il monitoraggio CO (PM10, PM2.5, PTS), essendo finalizzato a tenere sotto controllo gli impatti nella fase di cantiere ed a consentire un tempestivo intervento di mitigazione degli impatti delle lavorazioni qualora le concentrazioni misurate siano superiori agli specifici valori soglia, deve essere effettuato con sistemi di misura fissi presso i recettori di volta in volta prospicienti ai tratti oggetto delle lavorazioni. I siti di misura, selezionati opportunamente, potranno variare in relazione all'avanzamento delle lavorazioni.

1.3.2.6 Finalizzare le misurazioni alla verifica dell'eventuale superamento del limite giornaliero fissato dalla normativa e quindi indurre il gestore dei cantieri ad assumere rapidamente eventuali, ulteriori misure di mitigazione, fino all'eventuale sospensione temporanea dei lavori, secondo una procedura ed una graduazione di azioni da sottoporre ad ARPAT.

1.3.3 Componente vegetazione e fauna

1.3.3.1 Gli elaborati di monitoraggio ante operam (Rapporto di monitoraggio e altri eventuali) e le corrispondenti eventuali modifiche o adattamenti progettuali apportati in fase esecutiva vengano sottoposti al settore tutela della natura e del mare della Regione Toscana per verificare l'adeguatezza delle misure adottate, non valutabili in maniera esaustiva in questa fase del procedimento, soprattutto per quanto riguarda l'effetto barriera sulla fauna minore, con particolare riferimento agli anfibi, in corrispondenza del tratto che attraversa le risaie, particolarmente critico per gli spostamenti di questo gruppo faunistico.

1.3.4 Componente rumore

1.3.4.1 Il PMA - componente rumore - dovrà prevedere l'esecuzione di campagne di monitoraggio, da parte di tecnici abilitati.

1.3.4.2 Si rileva la necessità di aggiornare le tabelle e la planimetria del Piano di monitoraggio allegato al progetto definitivo del lotto 9, rispetto a quanto riportato nello studio acustico.

1.3.5 Componente acque superficiali e sotterranee

1.3.5.1 Rimodulare le tempistiche del monitoraggio delle acque sotterranee che dovrà essere realizzato nelle quattro stagioni, cioè in periodo di magra, di morbida e nei periodi intermedi.

1.3.5.2 Comunicare almeno trenta giorni prima dell'inizio delle attività di monitoraggio i metodi di analisi utilizzati, che dovranno garantire un limite di rilevabilità pari a almeno 1/10.

1.3.5.3 In linea generale il set di analisi proposti nel protocollo è da ritenere idoneo per le finalità del monitoraggio, salvo la necessità di integrare le misure in situ con il parametro «Potenziale redox»; resto inteso inoltre che in caso di utilizzo di schiumogeni o fluidificanti nelle attività di perforazione, dovrà essere preventivamente fatta comunicazione proponendo i parametri chimici significativi riconducibili a tali sostanze da inserire nel PMA.

1.3.5.4 Si chiede che il programma di monitoraggio venga integrato, tenendo anche conto delle due opere di protezione spondale e almeno per il F. Merse e per il F.s. Ornate, con la determinazione dell'Indice di Funzionalità Fluviale, da effettuarsi in fase ante operam, in opera e post operam. Relativamente al post operam tale indice dovrà essere determinato almeno dopo 1 anno e si dovrà valutare di estenderne il rilevamento a cinque anni dal termine dei lavori, in maniera da evidenziare gli effetti globali dei lavori e l'efficacia dei ripristini ambientali.

1.3.5.5 Almeno per il fiume Merse, prevedere l'inserimento di due centraline in continuo, posizionate secondo il criterio monte/valle rispetto alla sezione posta in corrispondenza del viadotto, per la determinazione in fase di lavorazioni dei parametri chimico-fisici (pH, temperatura, conducibilità, torbidità, oltre al livello idrometrico) da installare prima possibile, in modo da ottenere un sufficiente periodo di AO.

1.3.5.6 Al fine di valutare gli impatti complessivi sul fiume Merse, prevedere due ulteriori punti di monitoraggio, da posizionare rispettivamente sulle sezioni fluviali all'altezza dello svincolo di Orgia (punto di «bianco») e immediatamente a valle della confluenza con il fosso Ornate (punto di «valle»).

1.3.5.7 A causa della frequente concomitanza di periodi di secca dell'alveo, valutare l'opportunità di sostituire i punti di monitoraggio monte/valle posti sul reticolato idrico di ordine superiore (Fossi Ginepri-oli, Lellerone e Maceratano) con ulteriori stazioni di monitoraggio sul fiume Merse, poste in sezioni fluviali significative rispetto alle corrispondenti opere e lavorazioni di cantiere.

1.3.5.8 Per il monitoraggio AO: prevedere una durata annuale allo scopo di disporre di misure trimestrali che coprano le quattro stagioni ed i diversi regimi idrologici.

1.3.5.9 Per il monitoraggio CO: intensificare i rilievi dei parametri chimico-fisici e batteriologici, in considerazione del mantenimento degli obiettivi di qualità delle acque dei corsi d'acqua interessati. Si ritiene congrua una misura mensile almeno per i seguenti parametri: pH, conducibilità, solidi sospesi totali, ammoniaca, cloruri, sulfati ed idrocarburi totali, garantendo un pronto intervento di mitigazione o correzione nel caso di superamento dei valori soglia. Per tutti gli altri parametri prevedere campagne di misura trimestrali. Inoltre si ritiene necessaria la determinazione degli oli minerali (Idrocarburi > C12) nei sedimenti.

1.3.5.10 La durata prevista per la fase CO (tre anni) è da considerare come indicativa: pertanto le attività di monitoraggio dovranno protrarsi fino alla conclusione dei lavori previsti per la sua realizzazione, quando avrà inizio la successiva fase PO.

1.3.5.11 Per quanto riguarda il monitoraggio PO, si valuti di estenderlo per una durata annuale, per verificare il corretto funzionamento dei sistemi di trattamento delle acque di piattaforma.

1.3.5.12 Per il monitoraggio AO: è necessario prevedere una durata annuale allo scopo di disporre di misure trimestrali che coprano le quattro stagioni ed i diversi regimi idrologici connessi.

1.3.5.13 Si ritiene opportuno che il punto di monitoraggio AST04 (ex AST02) sia posizionato al confine dell'area di rispetto del pozzo ad uso idropotabile in località «Il Picchetto», in corrispondenza dell'area di cantiere.

1.3.5.14 Il PMA prevede di limitare il monitoraggio PO ai soli piezometri AST01 e AST02, posti in corrispondenza dello svincolo in località «Il Picchetto». Si ritiene opportuno tuttavia estendere il monitoraggio almeno ai piezometri AST09, AST03 e AST10, ubicati nella zona di coltivazione del riso e immediate vicinanze.

1.4 Prescrizioni relative a demolizioni, gestione materie e piano di utilizzo terre

1.4.1.1 Ripresentare il PUT in fase di progetto esecutivo adeguandolo alla nuova struttura viaria ed altresì a tutte le osservazioni, integrazioni e prescrizioni indicate dagli enti competenti.

1.4.1.2 Le indagini propedeutiche all'elaborazione del PUT e l'articolazione del PUT stesso dovranno riferirsi alla nuova disciplina introdotta dal decreto del Presidente della Repubblica n. 120/2017.

1.4.1.3 Si segnala la necessità di elaborare un Piano di Utilizzo complessivo per tutto il lotto 9 al fine di recuperare tutto il materiale idoneo, riducendo così il prelievo da cave di prestito. Dovrà inoltre essere favorita la possibilità di riutilizzare il materiale proveniente dalla demolizione dei due viadotti esistenti.

1.4.1.4 Elaborare un «Piano di accertamento» volto a definire i valori di fondo naturale per determinati parametri che potrebbero essere interessati da anomalie geochimiche: visti gli esiti delle precedenti indagini sulla qualità del suolo e sottosuolo svolte nei lotti limitrofi (in particolare: lotto 8) si caldeggiava l'avvio delle caratterizzazioni finalizzate ad evidenziare la presenza di eventuali anomalie geochimiche.

1.4.1.5 Si dovranno esaminare ipotesi alternative al conferimento delle eccedenze ad impianto autorizzato alla gestione come rifiuto, secondo le indicazioni dettate dalla c.d. «gerarchia dei rifiuti» di cui all'art. 179 del decreto legislativo n. 152/2006.



1.4.1.6 Le alternative saranno volte a consentire l'impiego di ulteriori quantitativi di terre e rocce da scavo nella realizzazione delle opere previste, circostanza che consentirebbe di:

prevenire la formazione di rifiuti;

ridurre i fabbisogni di materiali da reperire in cave di prestito e da mercato ordinario, riducendo, conseguentemente, il consumo di risorse non rinnovabili;

minimizzare gli ulteriori impatti ambientali connessi con il trasporto e la gestione dei rifiuti nonché con la necessità di aprire nuove cave di prestito e/o di approvvigionarsi da cava ordinaria.

1.4.1.7 Si dovrà valutare a quali siti destinare i materiali in esubero, verificando che la capienza sia idonea per i quantitativi relativi alla tipologia di rifiuti prodotti.

1.4.1.8 Effettuare una valutazione tecnico-economica relativa al trattamento e recupero in cantiere delle macerie prodotte dalla demolizione dei viadotti, finalizzate alla formazione dei rilevati e alla produzione di nuovo calcestruzzo.

1.4.1.9 Per il riutilizzo del materiale valutare anche l'ipotesi di un loro trattamento in sito, per esempio con impianto mobile di macinazione e vagliatura, al fine di produrre aggregati riciclati da utilizzare per le opere in progetto, riducendo il consumo di risorse non rinnovabili, il trasporto e la gestione dei rifiuti fuori sito e mitigando ulteriormente gli impatti ambientali.

1.4.1.10 Valutare la possibilità di utilizzare il fresato ottenuto dalla demolizione della pavimentazione stradale.

1.4.1.11 Dovrà inoltre essere valutato, qualora possibile in funzione delle fasi di lavoro, il riutilizzo del materiale proveniente dalle demolizioni.

1.4.1.12 La valutazione dell'effettiva necessità di aprire le tre cave di prestito già individuate nell'*iter* progettuale ed i loro conseguenti dimensionamento e progettazione, dovrà essere preceduta e supportata da una precisa definizione del bilancio dei materiali e delle possibilità di approvvigionamento da fonti alternative (es. materiali ottenuti da recupero rifiuti). Si sottolinea a questo proposito la necessità di contenere al massimo il ricorso ad ulteriori risorse non rinnovabili, derivanti dall'apertura di tre cave di prestito, in favore del riutilizzo di materiali provenienti da recupero degli inerti dallo stesso lotto 9 come quelli contigui.

1.4.1.13 Si richiede di valutare il trattamento delle miscele con leganti idraulici secondo le indicazioni del decreto del Presidente della Repubblica n. 120/2017, non essendo più ammissibile il trattamento come sottoprodotto o come terra e roccia esclusa dalla normativa dei rifiuti.

1.4.1.14 Il deposito temporaneo delle terre movimentate è previsto in cumuli presso le aree di stoccaggio temporaneo: si evidenzia in merito che tali cumuli dovranno essere dotati di adeguata cartellonistica per la rintracciabilità e che il terreno vegetale, per il quale è previsto il reimpegno per i ripristini ambientali, dovrà essere stoccati in cumuli di massima altezza di 2 metri al fine di garantirne la fertilità.

1.5 Prescrizioni relative alla cantierizzazione

1.5.1.1 Il proponente ha predisposto per ogni area di cantiere delle schede in cui è riportata la planimetria, una descrizione dell'organizzazione del cantiere con indicazione delle attività svolte e le misure di mitigazione che intende adottare in funzione degli impatti attesi. Si prende atto di tali mitigazioni ed accorgimenti, che tuttavia dovranno trovare riscontro nei layout dei singoli cantieri e - soprattutto - dovranno essere adeguatamente adottati nelle successive fasi di lavorazione.

1.5.1.2 Ai fini delle verifiche sul progetto esecutivo dovranno essere presentati i layout di cantiere.

1.5.1.3 Nell'ambito del progetto esecutivo si valuterà la possibilità di riferirsi alle disposizioni contenute nelle «Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale» predisposte da ARPAT.

1.5.1.4 I cantieri e le relative piste dovranno localizzarsi, compatibilmente con il posizionamento delle opere da realizzare, alla massima distanza possibile dall'area golena, e dovrà essere evitato il loro dilavamento e trasporto di terra e inquinanti nei corsi d'acqua.

1.5.1.5 Andrà evitata ove possibile la realizzazione di guadi per la cantierizzazione degli attraversamenti sul Fiume Ornate e Fiume Merse.

1.5.1.6 Si richiede lo studio di dettaglio delle fasi di lavoro in relazione all'esigenza di mantenere in esercizio l'infrastruttura, valutando l'entità ed i flussi di traffico generati dal cantiere sulla pubblica via, nonché l'impatto sul traffico veicolare.

1.5.1.7 Si evidenzia la necessità che propedeuticamente alla ultimazione della progettazione esecutiva dell'opera principale venga redatta anche la «sistematizzazione del singolo sito in scala adeguata» come richiesto dall'art. 28 comma 5 del decreto del Presidente della Repubblica n. 207/2010.

1.5.1.8 Considerato inoltre che le lavorazioni per la realizzazione sia dei nuovi viadotti che delle opere di difesa spondale andranno ad interessare gli alvei dei corsi d'acqua, rendendo anche necessaria una parzializzazione del fiume Merse, si concorda sull'opportunità di favorire la programmazione di queste lavorazioni prioritariamente in regime di magra in modo da minimizzare gli interventi necessari ed i conseguenti impatti sull'ambiente idrico.

1.5.1.9 Per quanto riguarda le aree di cantiere, si raccomanda di realizzare un fosso di guardia sul lato prospiciente i corsi d'acqua, disposto lungo il perimetro delle recinzioni, che intercetti le acque di dilavamento superficiale e le convogli verso il sistema di trattamento. Si raccomanda inoltre che gli stessi accorgimenti introdotti per i cantieri 1, 2, 6 e 7 per proteggere i vicini corsi d'acqua, siano posti in opera anche per il cantiere n. 3 che, pure, lambisce un fosso naturale.

1.5.1.10 Considerata la vicinanza fra le aree di cantiere in località «Il Picchetto» con il pozzo ad uso idropotabile omonimo (facente parte anche della rete regionale di monitoraggio dei corpi idrici sotterranei, MA T-P287 «Pozzo Macereto»), nonché con venute di acque termali non captate poste lungo l'alveo del fiume Merse a monte del viadotto (Bagni del Doccio), si rende indispensabile adottare in fase di cantierizzazione misure preventive particolarmente stringenti per impedire qualsiasi interferenza sulla qualità della risorsa idrica sotterranea.

1.5.1.11 In relazione alle dimensioni degli sbancamenti necessari a scoprire le fondazioni delle sottostrutture esistenti e all'ubicazione delle stesse in corrispondenza di aree golene ovvero delle interferenze con l'alveo, i plinti di fondazione delle opere da demolire (sia delle spalle sia delle pile) dovranno essere rimossi in ogni caso e non solo quando interferiscono con le vecchie o parti di esse, anche per quanto riguarda la parte non visibile (entro terra); l'entità delle demolizioni dovrà essere valutata, d'intesa con la competente Soprintendenza».

1.5.1.12 Per ridurre le emissioni polverulente originate nella fase di cantiere, pur assumendo che in parte le misure previste abbiano carattere cautelativo, si ritiene che le mitigazioni previste dal proponente siano necessarie.

1.5.1.13 In caso di superamento dei limiti, potrà essere presentata al comune richiesta di autorizzazione in deroga per la fase di cantiere, secondo quanto previsto dal regolamento 2R/2014, modificato con D.P.G.R. n. 38/2014, della Regione Toscana.

1.6 Prescrizioni relative agli aspetti di tutela dei beni di interesse archeologico, dei beni storici, artistici e demoetnoantropologici, dei beni architettonici e del paesaggio

1.6.1.1 Valutare la possibilità di creare, ove possibile lungo l'infrastruttura, una fascia boscata con specie autoctone di alto fusto.

1.6.1.2 Sia osservato il decreto legislativo n. 42/2004 «Codice dei beni culturali e del paesaggio» con specifico riferimento ai beni culturali di peculiare interesse militare.

1.6.1.3 Nell'ambito della progettazione esecutiva si dovranno realizzare/utilizzare:

per le parti in cemento a vista di piloni e muri di sostegno, una finitura superficiale materica che si integri maggiormente con il paesaggio naturale. Tale approfondimento dovrà essere sottoposto alla valutazione della competente Soprintendenza belle arti e paesaggio per le province di Siena Grosseto e Arezzo;

tecniche composite tipiche dei luoghi con posizionamento della pietra a filari orizzontali;

l'uso dell'acciaio corten per le parti metalliche a vista, strutturali e di sicurezza;

il ripristino vegetazionale delle aree alterate con il rinverdimento di alcune scarpate;

tecniche di ingegneria naturalistica.



1.7 Prescrizioni relative alle opere compensative

1.7.1.1 Qualora confermata la possibilità di spostare la bretella di collegamento alla strada di San Lorenzo a Merse/Monticiano in affiancamento alla E78, a titolo di mitigazione e compensazione ambientale dovrà essere creata una fascia boscata con specie autoctone di alto fusto tra lo svincolo e la suddetta strada in modo da mascherare per quanto possibile la E78, lo svincolo, e la bretella dalle vedute nell'area di San Lorenzo a Merse.

1.8 Prescrizioni relative alle interferenze

1.8.1.1 Relativamente allo svincolo il Picchetto, è necessario tracciare le interferenze con i sottoservizi e sottoporre la risoluzione all'Ente gestore dell'Acquedotto del Fiora.

1.9 Prescrizioni relative alla bonifica ordigni bellici ed all'interesse militare.

1.9.1.1 Venga effettuata una preventiva bonifica da ordigni esplosivi residuati bellici, nel rispetto dell'art. 22 del decreto legislativo n. 66/2010 modificato dal decreto legislativo n. 20/2012, ovvero secondo le prescrizioni che saranno emanate, previa richiesta, dal competente reparto infrastrutture una copia del verbale di constatazione, rilasciato dal predetto reparto dovrà essere inviato anche al Comando militare esercito competente per territorio.

1.10 Prescrizioni relative ad aspetti procedurali e gestionali.

1.10.1.1 Per quanto attiene la problematica archeologica il parere è condizionato all'esito delle indagini di archeologia preventiva previste nel Piano di indagini archeologiche e disciplinate dall'Accordo ex art. 25, comma 14 del decreto legislativo n. 50/2016, sottoscritto dalla competente Soprintendenza e dalla Società ANAS in data 12 giugno 2018.

1.10.1.2 L'eventuale rinvenimento di emergenze archeologiche, nell'area oggetto del presente intervento, potrebbe comportare l'imposizione di varianti al progetto, nonché l'effettuazione di ulteriori indagini archeologiche approfondite finalizzate alla documentazione delle eventuali emergenze antiche ed ai relativi interventi di tutela.

1.10.1.3 Il progetto di recupero dei tre siti di cava, a seguito della corretta definizione del piano di coltivazione, sarà sottoposto per approvazione alla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Siena, Grosseto e Arezzo.

1.10.1.4 Per quanto riguarda le opere di protezione spondale e di ingegneria paesaggistica (scogliera) e le «fascinate vive» previste lungo i versanti, nonché tutte le opere di mitigazione a verde, dovranno essere vincolate a specifica garanzia di attaccamento da valutarsi a sei mesi dal termine di realizzazione delle stesse.

1.10.1.5 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.

1.10.1.6 Dovrà essere riaggiornato il quadro economico con i costi definitivi previsti per monitoraggi ambientali; compensazioni e mitigazioni.

1.10.1.7 Dettagliare le somme relative agli oneri della sicurezza, pari al 6%, nel documento di cui alla lettera n) dell'art. 24 del decreto del Presidente della Repubblica n. 207/2010.

1.10.1.8 Dovranno essere disposti tutti gli accorgimenti per evitare l'arrivo di inquinanti al fiume Merse e affluenti anche nella fase di esercizio.

1.10.1.9 Per quanto riguarda eventuali approvvigionamenti idrici e scarichi in acque superficiali e sotterranee (la cui localizzazione deve essere individuata negli elaborati progettuali) le valutazioni di competenza e le autorizzazioni saranno finalizzate in fase di Progettazione Esecutiva.

1.10.1.10 Si ricorda inoltre che gli attingimenti e gli scarichi dovranno essere opportunamente autorizzati dal Genio Civile Toscana Sud.

1.10.1.11 La reportistica delle diverse fasi di monitoraggio ambientale sarà trasmessa alle autorità ambientali competenti sia di livello centrale sia di livello territoriale.

1.10.1.12 Per alcune componenti o fattori ambientali oggetto del PMA è prevista la definizione di soglie di attenzione e di soglie d'intervento, il cui superamento comporterà l'adozione di azioni/procedure per ricondurre il valore dell'indicatore entro le soglie definite e l'immediata comunicazione agli enti preposti. Si ritiene, in analogia con altre opere consimili, che i valori soglia siano definiti dal proponente in accordo con ARPAT, anche alla luce dei risultati che emergeranno dalle misure condotte nella fase AO.

1.10.1.13 Si chiede di sottoporre il PMA all'approvazione dell'ARPAT.

1.10.1.14 Il Consorzio 6 Toscana Sud dovrà in ogni caso, avere libero accesso alle aree interessate anche durante il corso dei lavori per effettuare qualsiasi tipo di lavorazione a fini manutentivi, senza che il concessionario possa avanzare pretese di competenza, indennizzi, richieste di risarcimento od altro.

1.10.1.15 Il Consorzio 6 Toscana Sud si intende sollevato da ogni responsabilità per danni di qualsiasi genere che dovessero derivare dall'esecuzione dei lavori oggetto del rilascio del presente parere.

1.10.1.16 Limitatamente alle componenti ambientali Acque Superficiali e Acque Sotterranee, si chiede che i report dei monitoraggi previsti dall'apposito piano in ogni sua fase vengano trasmessi anche all'Autorità di Bacino dell'Appenino Settentrionale, in formato digitale.

1.10.1.17 Il proponente dovrà sottoporre le varianti progettuali individuate al Reparto Trasporti del Ministero della difesa.

2. Raccomandazioni

1.10.1.18 Qualora si concluda prima dell'appalto dei lavori l'*iter* di definizione dei Criteri minimi ambientali (CAM) «Servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione e manutenzione di strade» previste dal Piano d'azione nazionale sul Green Public Procurement da parte del Ministero dell'ambiente se ne raccomanda l'adozione.

1.10.1.19 In merito alle protezioni di sponda lungo il fiume Merse al km 50+200-50+350 si ritiene opportuno che la protezione di sponda segua l'andamento dell'attuale viabilità onde evitare che venga aggirata dalla corrente di piena e scalzata lato campagna. Ogni altra valutazione sulle dimensioni e la collocazione delle difese spondali potrà essere fatta solamente alla luce della elaborazione del progetto esecutivo.

1.10.1.20 Valutare l'estensione della determinazione dell'indice StarICMI per la fase post operam oltre il periodo di un anno già previsto.

1.10.1.21 Tenuto conto della tipologia di strada, prevedere, specificandolo nella relazione di calcolo e negli elaborati grafici e tecnico-amministrativi (i.e. particolari costruttivi, elenco prezzi e computo metrico estimativo) un impiego di bitume modificato per il confezionamento delle miscele in conglomerato bituminoso sia chiuse (base e collegamento) che porose (usura drenante).

INDICAZIONI PER LA FASE DI VERIFICA DELLE PRESCRIZIONI

Le prescrizioni dovranno essere recepite nella fase progettuale esecutiva.

19A08144

