



Società Autostrada Tirrenica p.A.
GRUPPO AUTOSTRADALE PER L'ITALIA S.p.A.

AUTOSTRADA (A12) : ROSIGNANO – CIVITAVECCHIA
LOTTO 4 E 5B

TRATTO: GROSSETO SUD-FONTEBLANDA-ORBETELLO-ANSEDONIA

PROGETTO DEFINITIVO

INTEGRAZIONI PROGETTUALI

INFRASTRUTTURA STRATEGICA DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE

CHIARIMENTI E INTEGRAZIONI

RISPOSTE ALLE RICHIESTE DI CHIARIMENTI E INTEGRAZIONI

RISPOSTE ALLE RICHIESTE DI CHIARIMENTI E INTEGRAZIONI
DELLA DOCUMENTAZIONE PRESENTATA – REGIONE TOSCANA

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO Ing. Massimiliano Giacobbi Ord. Ingg. Milano N. 20746 RESPONSABILE UFFICIO PCC	IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE Ing. Michele Angelo Parrrella Ord. Ingg. Avellino N. 933 CAPO PROGETTO	IL DIRETTORE TECNICO Ing. Massimiliano Giacobbi Ord. Ingg. Milano N. 20746
--	---	---

WBS	RIFERIMENTO ELABORATO						DATA:	REVISIONE	
	DIRETTORIO			FILE				n.	data
—	codice	commessa	N.Prog.	unita'	ufficio argomento	n. progressivo	MARZO 2017		
—	12	12	1409	---	PCC	0002	SCALA: ----		

 	COORDINATORE GENERALE INIZIATIVA SAT Ing. Massimiliano Giacobbi Ord. Ingg. Milano N. 20746 CAPO COMMESSA	ELABORAZIONE GRAFICA A CURA DI :
	CONSULENZA A CURA DI :	ELABORAZIONE PROGETTUALE A CURA DI :
		IL RESPONSABILE UNITA':

	VISTO DEL COMMITTENTE 	VISTO DEL CONCEDENTE Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti <small>DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE STRUTTURA DI VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI</small>
--	--------------------------------------	--

Art. 183 comma 4 D.Lgs. 163/2006, art. 63 L.R.T. 10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale:
 "Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina-Civitavecchia.
 Lotto 4 (Grosseto Sud – Fonteblanda) e lotto 5B (Fonteblanda - Ansedonia)", nei Comuni di Grosseto, Magliano in Toscana, Orbetello e Capalbio (GR).
 Proponente: Società Autostrada Tirrenica (SAT) p.A.

Risposte alla Proposta di richiesta di chiarimenti e integrazioni della documentazione presentata – Regione Toscana

ARGOMENTO	PROPOSTA DI RICHIESTA DI CHIARIMENTI E INTEGRAZIONI DELLA DOCUMENTAZIONE inviata il 29-12-2016	RISPOSTE	DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA
1. ASPETTI PROGETTUALI			
1.1 Rotatoria con S.R.T. 74 "Maremmiana" - Scavalco in viadotto della SRT 74 tra le sezioni P16 e P17	Integrare con gli elaborati tecnici di progettazione previsti dalla normativa vigente, con particolare riferimento alla caratterizzazione litologica e geotecnica dei terreni di fondazione della nuova rotatoria all'innesto della variante di Albinia, agli elaborati grafici di dettaglio del dimensionamento della rotatoria, tenendo conto delle osservazioni geometriche sopra riportate, e all'elaborato grafico che rappresenti la sezione del viadotto in corrispondenza dello scavalco della SRT 74, con l'indicazione dell'altezza libera rispetto al piano viario della S.R.T. 74."	In fase di CdS si sta provvedendo a modificare il tracciato e lo svincolo di Albina. Forniremo le verifiche richieste per la nuova configurazione dell'intersezione.	
1.2 Cantierizzazione	Nella descrizione delle disposizioni generali sui cantieri sono riportati alcuni riferimenti normativi in materia ambientale (acque, rifiuti, impatto acustico), abrogati da successive disposizioni. Si ritiene pertanto opportuno il loro aggiornamento ed a tal fine si allegano le Disposizioni Speciali per le Imprese redatte da ARPAT (Revisione Dicembre 2014).	Lo Studio di Impatto Ambientale prevede un approccio agli impatti ambientali della fase di cantiere basato su tre fasi che si articolano lungo tutta la vita dell'iniziativa, dalla progettazione alla conclusione dei lavori: <ul style="list-style-type: none"> • prevenzione: sviluppata in fase di progettazione con un'attenta definizione delle aree di cantiere • gestione: indirizzo e controllo della modalità di conduzione dei cantieri e di realizzazione degli interventi • mitigazione: realizzazione di interventi puntuali o operazioni specifiche per limitare gli effetti delle lavorazioni sui ricettori o sulle matrici ambientali In base al livello di approfondimento sviluppato nel Progetto Definitivo sono state previste già una serie di misure generali e puntuali. A seguito degli approfondimenti richiesti e dell'esito della procedura VIA si provvederà a integrare il successivo Progetto Esecutivo con un Capitolato Ambientale che conterrà le disposizioni impartite alle imprese esecutrici dei lavori, riferite alle disposizioni normative attuali.	
2. ASPETTI AMBIENTALI			
2.1 Aspetti idrologici e idraulici	A. Zona di Fonteblanda e Collettore Orientale: produrre appositi elaborati grafici, analisi idrauliche e verifiche geotecniche e di stabilità delle opere idrauliche, nonché il progetto definitivo dello spostamento del Collettore Orientale interferente con l'infrastruttura stradale di progetto.	Sono state effettuate le verifiche idrauliche del collettore orientale ante e post operam. L'autostrada nel tratto in affiancamento non ha funzione di argine.	Aggiornamento lotto 5B IDR001
	B. Zona Cassa d'espansione di Campo Regio: produrre verifiche idrauliche per poter valutare la piena compatibilità dell'opera in rilevato con il progetto della cassa di espansione, con particolare riferimento ai volumi sottratti ed alle dinamiche di allagamento ed eventuali incrementi di battente. Le suddette verifiche dovranno essere condotte sia allo stato attuale che allo stato di progetto complessivo e di realizzazione del solo I lotto.	La relazione idrologica ed idraulica è stata aggiornata con le valutazioni, effettuate, sulla compatibilità dell'opera con il progetto della cassa d'espansione. Tali valutazioni riguardano la riduzione del volume a seguito del rilevato autostradale. La percentuale di volume sottratto è pari a circa il 6% del volume invasato e al 4% del volume totale della cassa. Di conseguenza si ritiene trascurabile l'effetto della riduzione sul funzionamento della cassa d'espansione. Le valutazioni analitiche dei diversi scenari, possono essere effettuate solo variando le condizioni nel modello idraulico della cassa d'espansione. Si sono fornite tutte le indicazioni progettuali ai fini di permettere tali valutazioni analitiche al progettista..	Aggiornamento lotto 5B IDR001

Art. 183 comma 4 D.Lgs. 163/2006, art. 63 L.R.T. 10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale:
 "Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina-Civitavecchia.
 Lotto 4 (Grosseto Sud – Fonteblanda) e lotto 5B (Fonteblanda - Ansedonia)", nei Comuni di Grosseto, Magliano in Toscana, Orbetello e Capalbio (GR).
 Proponente: Società Autostrada Tirrenica (SAT) p.A.

Risposte alla Proposta di richiesta di chiarimenti e integrazioni della documentazione presentata – Regione Toscana

ARGOMENTO	PROPOSTA DI RICHIESTA DI CHIARIMENTI E INTEGRAZIONI DELLA DOCUMENTAZIONE inviata il 29-12-2016	RISPOSTE	DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA
	<p>C. Zona Guinzone: produrre analisi idrauliche preliminari all'individuazione degli interventi per definire la compatibilità delle opere proposte rispetto al contesto d'intervento</p>	<p>Si effettueranno le verifiche idrauliche considerando la nuova variante al tracciato, che minimizza l'interferenza con il reticolo idrografico, sui canali interferenti con l'infrastruttura nella zona del Guinzone, prendendo a riferimento i valori di portata indicati nello "Studio idrologico ed idraulico sul reticolo minore afferente il fiume Albegna il torrente Osa e l'ambito di Orbetello scalo, interessato dagli eventi del 10-12 dicembre 2012" della Regione Toscana.</p>	<p>Aggiornamento lotto 5B IDR001</p>
	<p>D. Interferenze con il reticolo idrografico produrre le verifiche idrauliche puntuali delle opere di attraversamento dei corsi d'acqua inseriti nel reticolo idrografico di cui all'art.22, c.2, lett.e della L.R. 79/12 e, data la complessità delle interferenze, si richiede altresì un abaco di dettaglio con l'indicazione degli attraversamenti, le caratteristiche dimensionali di progetto e la sintesi delle risultanze dei calcoli idraulici, quali portata, velocità, franco di sicurezza per portate con tempo di ritorno duecentennale.</p> <p>In attesa di tali integrazioni, si sottolinea fin d'ora l'importanza che, qualora le opere previste fossero interferenti con i corsi d'acqua riportati nel sopra citato reticolo, tale interferenza dovrà essere preferibilmente eliminata, ovvero minimizzata con il supporto di valutazioni ed analisi tecniche, nonché con accorgimenti progettuali per limitare l'influenza sul regime idraulico (quali, a titolo di esempio, la posizione delle pile dei ponti in linea con l'andamento della corrente, anche per gli eventi di piena e un opportuno rivestimento delle sezioni interessate).</p> <p>Per quanto attiene il cosiddetto reticolo minore, laddove esso sia riportato comunque nel reticolo idrografico di cui all'art.22, c.2, lett.e della L.R. 79/12, una sua eventuale deviazione o modifica dovrà essere indicata e progettata tenendo conto dell'adeguamento della sezione alla portata con tempo di ritorno duecentennale, con idoneo franco, per tutto il tratto interessato e sarà comunque oggetto di specifica procedura di aggiornamento del reticolo, come approvato con DCRT 57/2013 e aggiornato con DCRT9/2015.</p> <p>Infine, poiché nella descrizione degli interventi di sistemazione idraulica viene indicata la necessità di prevedere "adeguate opere di attraversamento del rilevato ferroviario Roma-Pisa e l'adeguamento del reticolo idraulico a valle" degli interventi in progetto, si richiede che venga studiato dal punto di vista idraulico lo scenario di progetto in attesa di tali adeguamenti</p>	<p>LOTTO 4 nella Relazione idrologica ed idraulica, IDR001, sono presenti le verifiche idrauliche ante e post operam dei corsi d'acqua interferenti con il tracciato autostradale. Dovranno essere implementate quelle relative alle nuove varianti.</p> <p>LOTTO 5B sono state effettuate le verifiche idrauliche ante e post operam sui canali interferenti con l'infrastruttura; si effettueranno le nuove verifiche idrauliche nei tratti in variante.</p> <p>Per entrambi i lotti è stato predisposto un abaco di dettaglio che indicherà le caratteristiche ed il funzionamento idraulico richiesti.</p>	<p>Aggiornamento lotto 5B IDR001</p> <p>Aggiornamento lotto 4 IDR001</p>
	<p>E. Piano di Gestione Rischio Alluvioni (P.R.G.A.) e Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) del bacino regionale Ombrone:</p> <p>Produrre la verifica idraulica delle numerose interferenze presenti tra tracciato ed aree a pericolosità (P.R.G.A.)</p> <p>Integrare la Relazione geologica- geomorfologica con le verifiche necessarie a dimostrare che le opere, interferenti con le aree a pericolosità</p>	<p>Nelle tavole di corografia sono riportate le aree a pericolosità, nella relazione è riportata l'analisi di dette aree.</p>	

Art. 183 comma 4 D.Lgs. 163/2006, art. 63 L.R.T. 10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale:
 "Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina-Civitavecchia.
 Lotto 4 (Grosseto Sud – Fonteblanda) e lotto 5B (Fonteblanda - Ansedonia)", nei Comuni di Grosseto, Magliano in Toscana, Orbetello e Capalbio (GR).
 Proponente: Società Autostrada Tirrenica (SAT) p.A.

Risposte alla Proposta di richiesta di chiarimenti e integrazioni della documentazione presentata – Regione Toscana

ARGOMENTO	PROPOSTA DI RICHIESTA DI CHIARIMENTI E INTEGRAZIONI DELLA DOCUMENTAZIONE inviata il 29-12-2016	RISPOSTE	DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA
	geomorfologica elevata e molto elevata, non comportino un aumento del rischio nelle aree adiacenti.		
2.2 Valutazione di Incidenza	<p>Integrare il documento presentato, fornendo, nello specifico, i seguenti elementi informativi:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verifica dell'analisi dei principali elementi di criticità interni al sito per il SIC IT51A0101 "Campo Regio" nel rispetto anche della D.G.R.T. n. 644/04; – Previsioni di azioni finalizzate alla conservazione delle condizioni di naturalità diffusa, specialmente in relazione a quella parte del tracciato autostradale (circa 800 mt) ricadente all'interno dello stesso Sito (cfr.Studio Impatto Ambientale, lotto 5B). 	<p>Il biotopo Campo Regio è collocato nella pianura costiera fra i fiumi Osa a nord e Albegna a sud, a circa 20 km a sud di Grosseto, nei pressi di Fonteblanda, nel comune di Orbetello. L'area rientra nel sito di interesse regionale (SIR) "Campo Regio" (IT51A0101) di 262,67 ha, ma non rientra nella Rete Natura 2000.</p> <p>Lo studio per la valutazione di incidenza del L5B è stato integrato con le valutazioni relative al SIR "Campo Regio". In Si provvederà comunque ad integrare la valutazione di incidenza con la verifica su "principali emergenze e elementi di criticità interni al sito" Campo Regio. In base alle indagini finalizzate alla verifica di interferenze ambientali derivanti dalla realizzazione del tracciato autostradale non si rintracciano habitat sensibili interessati per l'attuazione del progetto. Non sono previsti danneggiamenti o perturbazioni di habitat; saranno tuttavia salvaguardate le superfici agricole non direttamente interferite dal progetto. Ogni interferenza con gli ambiti di potenziale presenza di specie di fauna sarebbe comunque di consistenza limitata, sia per estensione sia nel tempo, legata alla sola fase di cantiere, ed il livello di incidenza stimato è basso</p>	SUA700-2
2.3 Ambiente idrico	<p>Con riferimento alla gestione delle acque meteoriche di prima pioggia, si fa presente che l'intervento in progetto si configura come realizzazione di nuova infrastruttura autostradale e pertanto ai sensi della L.R. 20/2006 dovrà essere previsto un sistema di regimazione delle acque meteoriche di prima pioggia (AMPP) di tipo chiuso, predisponendo idonei presidi idraulici per il trattamento delle acque stesse, al fine di garantire gli obiettivi di qualità del corpo recettore.</p> <p>Le tipologie di presidio idraulico previste nel progetto sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fossi filtro, per il rilascio nel reticolo naturale delle portate provenienti dall'asse autostradale; i fossi filtro sono dotati di un apposito manufatto di controllo che garantisce un tirante idrico all'interno dei fossi per favorire la sedimentazione e incrementare l'azione di trattamento; inoltre in caso di sversamento accidentale il manufatto può essere chiuso tramite paratoie mobili e il fosso filtro essere isolato; - Manufatto sedimentatore/disoleatore, costituito da un vasca di decantazione ed una di separazione di idrocarburi dotato di filtro a coalescenza. Tali manufatti sono prefabbricati, conformi alle norme UNI-EN 858, e costituiti da vasche poste in serie. Tale manufatto sarà utilizzato nel Lotto 4 in corrispondenza delle piazzole di esazione Grosseto Sud e Fonteblanda e nel Lotto 5b solo nei casi in cui il fosso filtro non risultasse applicabile. <p>Per quanto riguarda i fossi biofiltranti, il Proponente dichiara che provvederà annualmente alla pulizia e allo spurgo per ripristinare la capacità filtrante del fosso e, almeno ogni 10 anni, alla completa asportazione e ripristino della copertura vegetale, destinando il materiale asportato alle discariche controllate. Considerato che i fossi filtro non sono impermeabilizzati e che la loro efficacia nell'assorbimento degli inquinanti (solidi sospesi, idrocarburi, sostanze disciolte e metalli pesanti) dipende dalla adeguata condizione di salute delle piante impiegate, fortemente condizionata quest'ultima dalle condizioni climatiche e dalla manutenzione ordinaria, dovrà essere opportunamente dimostrata</p>	<p>Si forniranno chiarimenti in merito all'adozione dei presidi idraulici denominati "Fossi filtro".</p> <p>I fossi filtro sono un sistema che non concentra i deflussi, di conseguenza i recapiti sono tutti i corsi d'acqua intercettati. Le planimetrie idrauliche indicano i corpi idrici recettori dei presidi idraulici.</p>	

Art. 183 comma 4 D.Lgs. 163/2006, art. 63 L.R.T. 10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale:
 "Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina-Civitavecchia.
 Lotto 4 (Grosseto Sud – Fonteblanda) e lotto 5B (Fonteblanda - Ansedonia)", nei Comuni di Grosseto, Magliano in Toscana, Orbetello e Capalbio (GR).
 Proponente: Società Autostrada Tirrenica (SAT) p.A.

Risposte alla Proposta di richiesta di chiarimenti e integrazioni della documentazione presentata – Regione Toscana

ARGOMENTO	PROPOSTA DI RICHIESTA DI CHIARIMENTI E INTEGRAZIONI DELLA DOCUMENTAZIONE inviata il 29-12-2016	RISPOSTE	DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA
	<p>l'efficacia del loro utilizzo nel trattamento delle AMPP in assenza di un trattamento disoleante a monte del fosso. Non risulta inoltre evidenziato se e quale sia il corpo recettore dei fossi nel progetto. A tale proposito si richiama quanto contenuto nel manuale ISPRA1 relativamente alle criticità rilevate nell'adozione delle vasche in terra per il trattamento delle AMPP. Si ritiene pertanto opportuno chiedere al Proponente chiarimenti in merito all'adozione di tali presidi e di individuare i corpi recettori dei presidi idraulici adottati nei due lotti.</p>		
2.4 Atmosfera	<p>A. Fase di Esercizio: Per quanto concerne il codice di calcolo ADMS Roads, non vi è coincidenza tra i dati meteo richiesti in input dal codice (velocità e direzione del vento, nonché uno dei seguenti a scelta dell'operatore: lunghezza di Monin-Obukhov, flusso superficiale del calore sensibile, copertura nuvolosa del cielo) e quelli disponibili presso la stazione meteorologica "Grosseto" utilizzata come riferimento (velocità e direzione del vento, classe di stabilità atmosferica). Si richiedono chiarimenti su come tali dati siano stati utilizzati in input per ADMS Roads di entrambi i lotti.</p>	<p>In input ad ADMS Road, oltre alla velocità e alla direzione del vento, è stato inserito il reciproco della lunghezza di Monin-Obukov (1/Lmo), associando alla classe di stabilità fornita dalla stazione meteorologica di Grosseto il valore di lunghezza di Monin-Obukov (ovvero il reciproco) consigliato dalla tabella contenuta nel manuale di ADMS ricavato dalla tabella di "Corrispondenza tra i parametri del boundary layer e le categorie di stabilità di Pasquill-Gifford (Approximate correspondence between boundary layer parameters and Pasquill-Gifford stability categories)</p>	
	<p>B. Fase di Cantiere: Rivedere le stime delle emissioni, tenendo conto delle indicazioni metodologiche e procedurali contenute nelle Linee guida per le attività polverulente redatte da ARPAT e recepite dalla D.G.P. di Firenze n. 213/2009, congiuntamente con la precisa elencazione e georeferenziazione dei recettori sensibili nel raggio di 150 m dai cantieri e dal fronte di avanzamento dei lavori, al fine di quantificare e definire con la migliore approssimazione possibile le misure di mitigazione necessarie e più efficaci.</p>	<p>Nello Studio di Impatto Ambientale sono state sviluppate stime dell'impatto atmosferico della fase di cantiere coerenti con l'attuale fase di sviluppo progettuale. I calcoli sono stati sviluppati facendo riferimento alle formule derivate da documenti US EPA, a loro volta richiamate anche nelle Linee Guida sviluppate da ARPAT. A integrazione di quanto fin qui predisposto saranno prodotte mappe di isoconcentrazione delle polveri per i principali cantieri fissi. Per quanto riguarda l'individuazione dei ricettori prossimi ai lavori lungo linea (si evidenzia infatti che per buona parte dei due progetti non esiste un vero e proprio "fronte avanzamento dei lavori", trattandosi di ampliamento di viabilità già esistente) si precisa che questi sono gli stessi individuati nelle tavole del censimento dei ricettori predisposto per la componente rumore. Verrà comunque sviluppata una specifica planimetria riportante i ricettori presenti entro i primi 150m dal tracciato.</p>	<p>Si vedano le relazioni integrative: SUA0902 (L4) SUA0802 (L5B)</p>

Art. 183 comma 4 D.Lgs. 163/2006, art. 63 L.R.T. 10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale:
 "Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina-Civitavecchia.
 Lotto 4 (Grosseto Sud – Fonteblanda) e lotto 5B (Fonteblanda - Ansedonia)", nei Comuni di Grosseto, Magliano in Toscana, Orbetello e Capalbio (GR).
 Proponente: Società Autostrada Tirrenica (SAT) p.A.

Risposte alla Proposta di richiesta di chiarimenti e integrazioni della documentazione presentata – Regione Toscana

ARGOMENTO	PROPOSTA DI RICHIESTA DI CHIARIMENTI E INTEGRAZIONI DELLA DOCUMENTAZIONE inviata il 29-12-2016	RISPOSTE	DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA
<p>2.5 Rumore</p>	<p>A) LOTTO 4</p> <p>Si richiede di integrare la documentazione di impatto acustico con approfondimenti e chiarimenti sui seguenti aspetti:</p> <p>a) taratura della strumentazione utilizzata nelle misure ante operam, con gli estremi del certificato di taratura c/o centro LAT;</p> <p>b) giustificazione dei valori del 30% relativi alle percentuali di condizioni meteo favorevoli alla propagazione utilizzati nelle simulazioni, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio;</p> <p>c) motivazioni sulla scelta di utilizzare un valore relativo alle caratteristiche del terreno pari a 300 (coefficiente Sigma) nel caso delle simulazioni in fase di esercizio, e pari a 600 nel caso delle simulazioni in fase di cantiere;</p>	<p>a) saranno trasmessi i certificati di taratura degli strumenti utilizzati per le indagini acustiche riportate nel SIA</p> <p>b) Le indagini acustiche svolte nell'ambito del SIA sono state finalizzate alla definizione dell'attuale clima acustico e alla verifica dell'adeguatezza del modello di simulazione adottato (cosiddetta calibrazione).</p> <p>Si specifica che questa operazione, senza applicare alcun correttivo per le condizioni meteo, ha restituito una generale sottostima del modello rispetto alle indagini. Si è pertanto optato per innalzare l'incidenza dei casi di condizioni meteo favorevoli alla propagazione fino ad ottenere una calibrazione migliore.</p> <p>Il valore pari a 30% relativo alle percentuali di condizioni meteo favorevoli alla propagazione (periodo diurno e notturno), utilizzato come dato di input con il software MITHRA, ha permesso quindi una taratura appropriata del modello di simulazione, con scarti ridotti, anche nel periodo notturno, e generalmente sovrastimando i dati rilevati. Il modello utilizzato è quindi sensibilmente conservativo.</p> <p>Un ulteriore margine di sicurezza è determinato dal fatto che le valutazioni di impatto acustico per la fase di esercizio sono state eseguite con scenario di riferimento al 2030.</p> <p>Pur avendo proiettato la simulazione di impatto al 2030, non sono state considerate le evoluzioni tecnologiche del parco veicoli circolante, che probabilmente determineranno una progressiva riduzione delle emissioni acustiche dei veicoli, specialmente per quanto riguarda il rumore generato dai motori dei mezzi pesanti.</p> <p>Di conseguenza, le previsioni acustiche eseguite in base al modello di simulazione sono da ritenersi in favore di sicurezza per i ricettori potenzialmente disturbati, poiché i principali fattori di incertezza sono stati considerati in una ottica di sovrastima dei risultati.</p> <p>L'adozione delle condizioni meteo favorevoli nelle simulazioni di cantiere è tutto a favore di sicurezza in quanto tale approccio deriva dalla calibrazione del modello di esercizio e in sé non risulterebbe correlato alle sorgenti acustiche fisse.</p> <p>Si è comunque provveduto a omogeneizzare i due lotti effettuando simulazioni specifiche con il valore notturno pari al 50%.</p> <p>I livelli stimati sono quindi leggermente incrementati ma non sono sopraggiunti ulteriori superamenti e non si è determinata la necessità di realizzare ulteriori interventi di mitigazione</p>	<p>Si vedano gli elaborati integrativi (L4):</p> <p>SUA0900</p> <p>SUA0901</p> <p>SUA0600-2</p> <p>SUA0315-2</p> <p>SUA0316-2</p> <p>SUA0317-2</p>

Art. 183 comma 4 D.Lgs. 163/2006, art. 63 L.R.T. 10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale:
 "Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina-Civitavecchia.
 Lotto 4 (Grosseto Sud – Fonteblanda) e lotto 5B (Fonteblanda - Ansedonia)", nei Comuni di Grosseto, Magliano in Toscana, Orbetello e Capalbio (GR).
 Proponente: Società Autostrada Tirrenica (SAT) p.A.

Risposte alla Proposta di richiesta di chiarimenti e integrazioni della documentazione presentata – Regione Toscana

ARGOMENTO	PROPOSTA DI RICHIESTA DI CHIARIMENTI E INTEGRAZIONI DELLA DOCUMENTAZIONE inviata il 29-12-2016	RISPOSTE	DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA
	<p>d) Relativamente alla stesura di pavimentazione drenante porosa prevista nello scenario progettuale (anno 2030), deve essere specificato come tale caratteristica sia stata impostata nel modello di simulazione (se sia stata scelta una pavimentazione stradale specifica prevista dal software, oppure se sia stato impostato un abbattimento predeterminato sull'emissione sonora della sorgente); e dovrà essere fornita indicazione sulla tipologia di asfalto che si intende utilizzare nel progetto esecutivo e relative 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, tramite l'applicazione degli standard ISO 11819 parte 1 e 2 e ISO 13472-1 o analoghe metodologie.</p>	<p>d) Si specifica che la tipologia di pavimentazione è stata impostata nel modello di simulazione come "porosa", non si è quindi proceduto a definire un abbattimento predeterminato. Al momento il progetto prevede la posa di uno strato di usura drenante di 4 cm senza ulteriori specificazioni. È comunque escluso il ricorso a pavimentazioni doppio strato. Il Capitolato speciale d'appalto e il Piano di manutenzione dell'opera definiranno più precisamente le caratteristiche della pavimentazione e le attività finalizzate al mantenimento del tempo delle specifiche caratteristiche, incluso l'esecuzione di caratterizzazioni eseguite con le metodiche definite dalle norme tecniche di riferimento. Si precisa inoltre che non essendo presenti lungo la tratta in studio tratti con caratteristiche autostradali e pavimentazione di tipo drenante (quindi porosa) si è fatto riferimento agli esiti di recenti indagini e modellazioni acustiche svolte dal progettista in altre tratte autostradali (studio acustico Post operam Tratta A e C di Firenze Nord-Firenze Sud, studio acustico post operam lotti 2 e 3 della 3a corsia A14 Rimini Nord-Porto S. Elpidio) che hanno evidenziato buone corrispondenze in fase di calibrazione, tra misure di verifica post operam in presenza di asfalto drenante maturo e livelli simulati utilizzando le emissioni definite nelle librerie dei modelli per asfalto poroso.</p>	
	<p>Relativamente alla fase di cantiere: f) confermare l'assenza o meno di attività di cantiere da eseguirsi in periodo di riferimento notturno; g) stimare l'abbattimento operato dalle barriere previste e indicare se tale abbattimento è in grado di riportare i livelli sonori entro i limiti di legge; h) indicare gli interventi di mitigazione necessari a ricondurre le emissioni entro i limiti normativi per alcuni recettori in cui si prevedono superamenti dei limiti.</p>	<p>f) In riferimento alle lavorazioni notturne si evidenzia che per motivi di sicurezza o per minimizzare le interferenze con il regolare esercizio stradale, alcune lavorazioni potranno essere svolte solo nel periodo notturno (ad esempio demolizioni di cavalcavia o altre opere esistenti). Queste solitamente risultano di breve durata, ma potenzialmente rumorose e quindi allo stato attuale non è possibile escludere che sia necessario richiedere deroghe anche per il periodo notturno. g) la valutazione di impatto acustico della fase di cantiere è stata completata con simulazioni specifiche per verificare l'efficacia delle barriere predisposte in corrispondenza dei cantieri fissi e l'esplicitazione dei livelli stimati in riferimento ai limiti delle classificazioni. Per i cantieri lungo linea è previsto il ricorso a barriere mobili, qualora queste siano tecnicamente realizzabili. Ciononostante è previsto il diffuso superamento dei limiti di zona. Risulterà pertanto necessario richiedere le opportune deroghe acustiche come previsto dalle norme e regolamenti regionali. Si specifica comunque che sarà onere dell'Appaltatore, in base alla propria organizzazione, redigere la documentazione di impatto acustico per tutte le aree di cantiere ed i cantieri mobili, nel rispetto delle specifiche contenute nel capitolato ambientale che sarà predisposto con il progetto esecutivo. Gli studi acustici dovranno dimostrare il rispetto dei limiti definiti dalle zonizzazioni ovvero supportare la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti, nei casi in cui essa risulti necessaria, fornendo tutti gli elementi previsti dalle vigenti normative regionali (DGR n. 857/2013 che ha superato la n. 77/2000). h) le barriere acustiche temporanee sono state previste solo in corrispondenza di nuclei di ricettori consistenti. La fattibilità tecnica di tali interventi andrà comunque confermata negli studi di dettaglio che saranno eseguiti dall'impresa esecutrice dei lavori. Nel caso di ricettori isolati, situazione preponderante nel territorio in studio, si è valutato che la</p>	<p>Si vedano gli elaborati integrativi (L4): SUA0900</p>

Art. 183 comma 4 D.Lgs. 163/2006, art. 63 L.R.T. 10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale:
 "Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina-Civitavecchia.
 Lotto 4 (Grosseto Sud – Fonteblanda) e lotto 5B (Fonteblanda - Ansedonia)", nei Comuni di Grosseto, Magliano in Toscana, Orbetello e Capalbio (GR).
 Proponente: Società Autostrada Tirrenica (SAT) p.A.

Risposte alla Proposta di richiesta di chiarimenti e integrazioni della documentazione presentata – Regione Toscana

ARGOMENTO	PROPOSTA DI RICHIESTA DI CHIARIMENTI E INTEGRAZIONI DELLA DOCUMENTAZIONE inviata il 29-12-2016	RISPOSTE	DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA
		durata limitata dell'impatto acustico che li riguarda non giustifichi la realizzazione di barriere temporanee	
	<p>Relativamente al piano di monitoraggio:</p> <p>i) si evidenzia che la postazione A12-MT-R2-13 non risulta riportata in cartografia;</p> <p>l) nessuno dei recettori per cui si stimano superamenti in fase di esercizio risulta oggetto di monitoraggio acustico in fase post operam;</p> <p>m) relativamente alla fase di cantiere, i recettori R002, R032, R046, R151, R166, R172 e R205 (su un totale di 39 in cui si evidenziano superamenti dei limiti normativi) risultano oggetto di monitoraggio acustico.</p>	Il PMA verrà aggiornato inserendo in cartografia il sito A12-MT-R2-13 e prevedendo il monitoraggio post operam presso i ricettori più rappresentativi con livelli stimati superiori ai limiti di legge	
	e) Sarebbe opportuno adottare un approccio cautelativo, impiegando soglie di almeno 1 dBA più basse rispetto ai valori dedotti dalla normativa di riferimento, valore peraltro confermato dal confronto tra i dati misurati e l'output del modello (scarto quadratico medio stimato dal Proponente pari a 0,7 dBA).	<p>e) come argomentato al punto c) la valutazione acustica è stata impostata con ipotesi cautelative e si ritiene quindi arbitraria l'adozione di soglie o limiti inferiori a quelle stabilite dalla normativa vigente.</p> <p>NOTA BENE: ARPAT HA PRECISATO CHE LA SOGLIA DI UTILIZZARE DEVE ESSERE PARI A 2 dBA</p>	
	<p>B) LOTTO 5B</p> <p>Si richiede di integrare la documentazione di impatto acustico con approfondimenti e chiarimenti sui seguenti aspetti:</p> <p>a) taratura della strumentazione utilizzata nelle misure ante operam, con gli estremi del certificato di taratura c/o centro LAT;</p> <p>b) giustificazione dei valori del 30% relativi alle percentuali di condizioni meteo favorevoli alla propagazione utilizzati nelle simulazioni, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio;</p> <p>c) la scelta di utilizzare un valore di ground factor pari a 1, nel caso delle simulazioni in fase di esercizio, risulta poco rispondente alla situazione reale, in quanto tipico di un terreno poroso, con prevalenza di vegetazione, mentre in presenza di zone edificate (recettori) e asfaltate (superfici stradali) si dovrebbe preferire un coefficiente di assorbimento compreso tra 0 e 1, corrispondente al caso di suolo misto;</p> <p>d) in analogia col punto precedente, si richiedono chiarimenti in merito alla scelta di utilizzare un valore relativo alle caratteristiche del terreno (coefficiente Sigma) pari a 300, nel caso delle simulazioni in fase di cantiere (si veda il punto iii relativo al lotto 4, in cui in fase di cantiere è stato assunto un valore pari a 600)</p>	<p>a) Si trasmettono i certificati di taratura degli strumenti utilizzati per le indagini acustiche riportate nel SIA</p> <p>b) si riportano i dati corretti: Le percentuali di condizioni meteo favorevole utilizzate per la fase di esercizio sono pari a 30 % per il periodo diurno e 50% per quello notturno (software SoundPLAN). Il valore riportato pari a 25% per il periodo diurno è un refuso che è stato corretto. In fase di cantiere è stato utilizzato il 30% (periodo diurno, software MITHRA), conformemente alla fase di esercizio.</p> <p>Le indagini acustiche svolte nell'ambito del SIA sono state finalizzate alla definizione dell'attuale clima acustico e alla verifica dell'adeguatezza del modello di simulazione adottato (cosiddetta calibrazione).</p> <p>Si specifica che questa operazione, senza applicare alcun correttivo per le condizioni meteo, ha restituito una generale sottostima del modello rispetto alle indagini. Si è pertanto optato per innalzare l'incidenza dei casi di condizioni meteo favorevoli alla propagazione fino ad ottenere una calibrazione migliore.</p> <p>Il valore pari a 50% relativo alle percentuali di condizioni meteo favorevoli alla propagazione (periodo diurno e notturno), utilizzato come dato di input con il software SOUNDPLAN, ha permesso quindi una taratura appropriata del modello di simulazione, con scarti ridotti, anche nel periodo notturno. Si fa presente che con queste impostazioni il modello sovrastima sensibilmente i livelli misurati, sia di giorno, sia di notte. Il modello utilizzato è quindi sensibilmente conservativo.</p>	<p>Si vedano gli elaborati integrativi (L5B):</p> <p>SUA0800 SUA0801 SUA0600-2 SUA0334-2 SUA0335-2 SUA0336-2 SUA0337-2 SUA0338-2</p>

Art. 183 comma 4 D.Lgs. 163/2006, art. 63 L.R.T. 10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale:
 "Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina-Civitavecchia.
 Lotto 4 (Grosseto Sud – Fonteblanda) e lotto 5B (Fonteblanda - Ansedonia)", nei Comuni di Grosseto, Magliano in Toscana, Orbetello e Capalbio (GR).
 Proponente: Società Autostrada Tirrenica (SAT) p.A.

Risposte alla Proposta di richiesta di chiarimenti e integrazioni della documentazione presentata – Regione Toscana

ARGOMENTO	PROPOSTA DI RICHIESTA DI CHIARIMENTI E INTEGRAZIONI DELLA DOCUMENTAZIONE inviata il 29-12-2016	RISPOSTE	DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA
		<p>Un ulteriore margine di sicurezza è determinato dal fatto che le valutazioni di impatto acustico per la fase di esercizio sono state eseguite con scenario di riferimento al 2030. Pur avendo proiettato la simulazione di impatto al 2030, non sono state considerate le evoluzioni tecnologiche del parco veicoli circolante, che probabilmente determineranno una progressiva riduzione delle emissioni acustiche dei veicoli, specialmente per quanto riguarda il rumore generato dai motori dei mezzi pesanti.</p> <p>Di conseguenza, le previsioni acustiche eseguite in base al modello di simulazione sono da ritenersi in favore di sicurezza per i ricettori potenzialmente disturbati, poiché i principali fattori di incertezza sono stati considerati in una ottica di sovrastima dei risultati.</p> <p>L'adozione delle condizioni meteo favorevoli nelle simulazioni di cantiere è tutto a favore di sicurezza in quanto tale approccio deriva dalla calibrazione del modello di esercizio e in sé non risulterebbe correlato alle sorgenti acustiche fisse.</p> <p>c) per coerenza con il Lotto 4 è stato modificato il ground factor da 1 a 0,7 . questa impostazione è da considerarsi cautelativa in quanto il territorio è risultato per la prevalenza poco antropizzato e a destinazione agricola o incolto. I risultati della calibrazione aggiornata evidenziano infatti un incremento della sovrastima. Si sottolinea infine che l'infrastruttura stradale e le facciate degli edifici sono nel modello di default superfici riflettenti.</p> <p>d) Coerentemente con quanto adottato per la fase di esercizio (vedi punto precedente), è stato utilizzato per la fase di cantiere (software MITHRA) il coefficiente σ pari a 300 (terreno assorbente). Tuttavia per uniformità con il lotto 4 sono state aggiornate le simulazioni con il valore σ pari a 600.</p> <p>Complessivamente le modifiche apportate alle impostazioni di base delle simulazioni hanno comportato un aggravio dei livelli stimati e la conseguente necessità di incrementare le mitigazioni acustiche previste in progetto.</p>	
	<p>e) Relativamente alla stesura di pavimentazione drenante porosa prevista nello scenario progettuale (anno 2030), deve essere specificato come tale caratteristica sia stata impostata nel modello di simulazione (se sia stata scelta una pavimentazione stradale specifica prevista dal software, oppure se sia stato impostato un abbattimento predeterminato sull'emissione sonora della sorgente); e dovrà essere fornita indicazione sulla tipologia di asfalto che si intende utilizzare nel progetto esecutivo e relative garanzie sulle prestazioni previste per il manto stradale in termini di durata ed efficacia.</p> <p>In fase di progettazione esecutiva, dovrà essere previsto apposito piano di mantenimento della superficie stradale, tramite l'applicazione degli standard ISO 11819 parte 1 e 2 e ISO 13472-1 o analoghe metodologie.</p>	<p>e) Si specifica che la tipologia di pavimentazione è stata impostata nel modello di simulazione come "porosa", non si è quindi proceduto a definire un abbattimento predeterminato.</p> <p>Al momento il progetto prevede la posa di uno strato di usura drenante di 4 cm senza ulteriori specificazioni. È comunque escluso il ricorso a pavimentazioni doppio strato.</p> <p>Il Capitolato speciale d'appalto e il Piano di manutenzione dell'opera definiranno più precisamente le caratteristiche della pavimentazione e le attività finalizzate al mantenimento del tempo delle specifiche caratteristiche, incluso l'esecuzione di caratterizzazioni eseguite con le metodiche definite dalle norme tecniche di riferimento.</p> <p>Si precisa inoltre che non essendo presenti lungo la tratta in studio tratti con caratteristiche autostradali e pavimentazione di tipo drenante (quindi porosa) si è fatto riferimento agli esiti di recenti indagini e modellazioni acustiche svolte dal progettista in altre tratte autostradali (studio acustico Post operam Tratta a e C di Firenze Nord-Firenze Sud, studio acustico post operam lotti 2 e 3 della 3a corsia A14 Rimini Nord-Porto S. Elpidio) che hanno evidenziato buone corrispondenze in fase di calibrazione, tra misure di verifica post operam in presenza di asfalto drenante maturo e livelli simulati utilizzando le emissioni definite nelle librerie dei modelli per asfalto poroso.</p>	

Art. 183 comma 4 D.Lgs. 163/2006, art. 63 L.R.T. 10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale:
 "Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina-Civitavecchia.
 Lotto 4 (Grosseto Sud – Fonteblanda) e lotto 5B (Fonteblanda - Ansedonia)", nei Comuni di Grosseto, Magliano in Toscana, Orbetello e Capalbio (GR).
 Proponente: Società Autostrada Tirrenica (SAT) p.A.

Risposte alla Proposta di richiesta di chiarimenti e integrazioni della documentazione presentata – Regione Toscana

ARGOMENTO	PROPOSTA DI RICHIESTA DI CHIARIMENTI E INTEGRAZIONI DELLA DOCUMENTAZIONE inviata il 29-12-2016	RISPOSTE	DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA
	f) Sarebbe opportuno adottare un approccio cautelativo, impiegando soglie di almeno 1 dBA più basse rispetto ai valori dedotti dalla normativa di riferimento, valore peraltro confermato dal confronto tra i dati misurati e l'output del modello (scarto quadratico medio stimato dal Proponente pari a 0,7 dBA).	f) come argomentato al punto c) la valutazione acustica è stata impostata con ipotesi cautelative e si ritiene quindi arbitraria l'adozione di soglie o inferiori a quelle stabilite dalla normativa vigente. NOTA BENE: ARPAT HA PRECISATO CHE LA SOGLIA DI UTILIZZARE DEVE ESSERE PARI A 2 dBA	
	Relativamente alla fase di cantiere: g) confermare l'assenza o meno di attività di cantiere da eseguirsi in periodo di riferimento notturno; h) chiarire le caratteristiche del software MITHRA; i) armonizzare i dati sul cantiere CO1 negli elaborati CAP e SUA0300-1	g) In riferimento alle lavorazioni notturne si evidenzia che per motivi di sicurezza o per minimizzare le interferenze con il regolare esercizio stradale, alcune lavorazioni potranno essere svolte solo nel periodo notturno (ad esempio demolizioni di cavalcavia o altre opere esistenti). Queste solitamente risultano di breve durata, ma potenzialmente rumorose e quindi allo stato attuale non è possibile escludere che sia necessario richiedere deroghe anche per il periodo notturno. h) errore materiale: il documento verrà corretto. Le caratteristiche sono quelle riportate nel SUA300 del Lotto 4 i) Verranno verificate ed eventualmente corrette le discordanze evidenziate La valutazione di impatto acustico della fase di cantiere sarà completata con simulazioni specifiche per verificare l'efficacia delle barriere predisposte in corrispondenza dei cantieri fissi e l'esplicitazione dei livelli stimati in riferimento ai limiti delle classificazioni. Per i cantieri lungo linea è previsto il ricorso a barriere mobili, qualora queste siano tecnicamente realizzabili. Ciononostante è previsto il diffuso superamento dei limiti di zona. Risulterà pertanto necessario richiedere le opportune deroghe acustiche come previsto dalle norme e regolamenti regionali. Si specifica comunque che sarà onere dell'Appaltatore, in base alla propria organizzazione, redigere la documentazione di impatto acustico per tutte le aree di cantiere ed i cantieri mobili, nel rispetto delle specifiche contenute nel capitolato ambientale che sarà predisposto con il progetto esecutivo. Gli studi acustici dovranno dimostrare il rispetto dei limiti definiti dalle zonizzazioni ovvero supportare la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti, nei casi in cui essa risulti necessaria, fornendo tutti gli elementi previsti dalle vigenti normative regionali (DGR n. 857/2013 che ha superato la n. 77/2000). Le barriere acustiche temporanee sono state previste solo in corrispondenza di nuclei di ricettori consistenti. La fattibilità tecnica di tali interventi andrà comunque confermata negli studi di dettaglio che saranno eseguiti dall'impresa esecutrice dei lavori. Nel caso di ricettori isolati, situazione preponderante nel territorio in studio, si è valutato che la durata limitata dell'impatto acustico che li riguarda non giustifichi la realizzazione di barriere temporanee.	Si vedano gli elaborati integrativi (L5B): SUA0800
	j) chiarire l'approccio alla mitigazione acustica, considerando che per alcuni recettori in cui è atteso un superamento dei limiti, non risulterebbe prevista la realizzazione di una barriera acustica, poiché i livelli post operam coincidono con quelli post mitigazione. Le 19 barriere indicate nel SUA0300 non risulterebbero sufficienti a risanare i 54 edifici; pur rimandandone eventualmente la effettiva realizzazione. Le 19 barriere indicate nel SUA0300 non esaurirebbero quelle che dovrebbero essere previste per i 54 edifici impattati;	j) La scelta progettuale è consistita nel mitigare l'impatto in facciata per gli edifici che abbiano destinazione residenziale o sensibile. Rimangono esclusi pertanto i ricettori a destinazione commerciale e i ricettori in disuso. Per questi ultimi si verificherà se l'attuale condizione dovesse cambiare prima dell'inizio dei lavori, in tal caso si provvederà a inserire le opportune mitigazioni acustiche. In particolare, non sono stati protetti n.7 edifici ad oggi in disuso dell'ex complesso industriale Sipe Nobel, n.2 ruderi e n.5 edifici commerciali. Si segnala però la difficoltà	

Art. 183 comma 4 D.Lgs. 163/2006, art. 63 L.R.T. 10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale:
 "Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina-Civitavecchia.
 Lotto 4 (Grosseto Sud – Fonteblanda) e lotto 5B (Fonteblanda - Ansedonia)", nei Comuni di Grosseto, Magliano in Toscana, Orbetello e Capalbio (GR).
 Proponente: Società Autostrada Tirrenica (SAT) p.A.

Risposte alla Proposta di richiesta di chiarimenti e integrazioni della documentazione presentata – Regione Toscana

ARGOMENTO	PROPOSTA DI RICHIESTA DI CHIARIMENTI E INTEGRAZIONI DELLA DOCUMENTAZIONE inviata il 29-12-2016	RISPOSTE	DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA
	<p>anche per gli edifici attualmente in disuso, stante le tempistiche del progetto, andrebbero individuate le possibili mitigazioni;</p>	<p>tecnica di proteggere gli edifici industriali situati lungo la complanare per via degli accessi (vedi punto m)</p>	
	<p>k) stimare l'abbattimento operato dalle barriere previste e indicare se tale abbattimento è in grado di riportare i livelli sonori entro i limiti di legge; l) indicare gli interventi di mitigazione necessari a ricondurre le emissioni entro i limiti normativi per alcuni recettori in cui si prevedono superamenti dei limiti.</p>	<p>k) la valutazione di impatto acustico della fase di cantiere è stata completata con simulazioni specifiche per verificare l'efficacia delle barriere predisposte in corrispondenza dei cantieri fissi e l'esplicitazione dei livelli stimati in riferimento ai limiti delle classificazioni. Per i cantieri lungo linea è previsto il ricorso a barriere mobili, qualora queste siano tecnicamente realizzabili. Ciononostante è previsto il diffuso superamento dei limiti di zona. Risulterà pertanto necessario richiedere le opportune deroghe acustiche come previsto dalle norme e regolamenti regionali. Si specifica comunque che sarà onere dell'Appaltatore, in base alla propria organizzazione, redigere la documentazione di impatto acustico per tutte le aree di cantiere ed i cantieri mobili, nel rispetto delle specifiche contenute nel capitolato ambientale che sarà predisposto con il progetto esecutivo. Gli studi acustici dovranno dimostrare il rispetto dei limiti definiti dalle zonizzazioni ovvero supportare la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti, nei casi in cui essa risulti necessaria, fornendo tutti gli elementi previsti dalle vigenti normative regionali (DGR n. 857/2013 che ha superato la n. 77/2000). l) le barriere acustiche temporanee sono state previste solo in corrispondenza di nuclei di recettori consistenti. La fattibilità tecnica di tali interventi andrà comunque confermata negli studi di dettaglio che saranno eseguiti dall'impresa esecutrice dei lavori. Nel caso di recettori isolati, situazione preponderante nel territorio in studio, si è valutato che la durata limitata dell'impatto acustico che li riguarda non giustifichi la realizzazione di barriere temporanee.</p>	<p>Si vedano gli elaborati integrativi (L5B): SUA0800</p>
	<p>m) la situazione di cui al precedente punto k si evidenzia anche nelle simulazioni per la fase di esercizio</p>	<p>Si veda punto o)</p>	
	<p>n) Relativamente al piano di monitoraggio si evidenzia che 3 postazioni di misura corrispondono a recettori non censiti (A12-OR-R2(R4)-02, A12-OR-R2-13 e A12-OR-R3-24); per 6 recettori su un totale di 12 interessati da misure in fase di esercizio, le simulazioni non prevedono superamenti dei limiti e per uno (su 12) non è possibile esprimere alcuna valutazione non essendo stato censito (A12-OR-R3-24); per 7 recettori su un totale di 12 recettori interessati da monitoraggio in fase di cantiere, le simulazioni non prevedono superamenti dei limiti, per 2 (su 12) non è possibile esprimere alcuna valutazione non essendo stati censiti, per i restanti 3, con evidenza di superamenti dei limiti normativi, non vengono però previste misure di mitigazione (si veda la Tabella 6.7 SUA0300)</p>	<p>Il PMA verrà rivisto approfondendo le segnalazioni riportate nel parere regionale</p>	

Art. 183 comma 4 D.Lgs. 163/2006, art. 63 L.R.T. 10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale:
 "Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina-Civitavecchia.
 Lotto 4 (Grosseto Sud – Fonteblanda) e lotto 5B (Fonteblanda - Ansedonia)", nei Comuni di Grosseto, Magliano in Toscana, Orbetello e Capalbio (GR).
 Proponente: Società Autostrada Tirrenica (SAT) p.A.

Risposte alla Proposta di richiesta di chiarimenti e integrazioni della documentazione presentata – Regione Toscana

ARGOMENTO	PROPOSTA DI RICHIESTA DI CHIARIMENTI E INTEGRAZIONI DELLA DOCUMENTAZIONE inviata il 29-12-2016	RISPOSTE	DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA
	<p>o) Verificare in fase di esercizio l'edificio R45 (scuola) per il quale è prevista la realizzazione di una barriera antirumore per la mitigazione del livello di 53,7 dB atteso in periodo diurno, superamento legato esclusivamente alla infrastruttura in progetto non avendo evidenziato concorsualità con altre infrastrutture di trasporto. Il livello atteso nello scenario Post Mitigazioni risulta ugualmente pari a 53,7 dB, suggerendo l'ipotesi che in realtà tale barriera non venga realizzata o non sia efficace;</p> <p>p) considerando l'elevato numero di recettori con superamento dei limiti in esterno nello scenario Post Mitigazione, tenendo inoltre conto della scala di priorità fissata per le diverse tipologie di intervento di risanamento dal DM 29/11/00 (art 5), si richiede uno studio dettagliato di fattibilità sulla possibilità di installazione di opere di mitigazione sul perimetro delle pertinenze esterne, in particolare per i recettori in cui non è previsto risanamento con barriere lungo il tracciato autostradale, prioritariamente per il recettore sensibile R45;</p> <p>q) laddove si prevedano interventi diretti sui recettori, questi dovranno essere realizzati mediante infissi non solo ad elevato potere fonoisolante, ma anche auto ventilanti.</p> <p>Si segnala inoltre, da un punto di vista più generale, che non sono stati valutati eventuali impatti acustici sinergici dovuti al sovrapporsi di alcune lavorazioni in corrispondenza di Fonteblanda, dove si ha il raccordo tra i due lotti in progetto.</p>	<p>o) Per quanto concerne i ricettori residenziali o sensibili per i quali permangono eccedenze (n. 4 edifici in tutto) nello scenario post mitigazioni, si consideri quanto segue: - R543 - R546 - R556. Trattasi di tre edifici residenziali ubicati nell'intorno dell'imbocco della galleria di Orbetello, per i quali non è risultato possibile collocare una barriera antirumore sul ciglio della complanare di progetto, poiché la stessa avrebbe impedito gli accessi alle abitazioni. La barriera prevista sul ciglio della piattaforma stradale principale non è risultata sufficiente per ridurre i livelli sonori in facciata al di sotto dei limiti di norma, in quanto la sorgente di rumore predominante risultava proprio la strada complanare, per la minor distanza dagli stessi. Pertanto è stata prevista la sostituzione degli attuali infissi di tali edifici con finestre antirumore.</p> <p>- R45. Trattasi di un edificio scolastico. Per ridurre i livelli sonori al di sotto dei limiti di norma è stata inserita in progetto la previsione di realizzare una barriera lungo il confine dell'istituto all'interno dell'attuale recinzione/cancellata. Le dimensioni di tale barriera sono L=100m, H=6m</p> <p>p) tale approfondimento è stato svolto con esito positivo per il recettore scolastico R45, per gli altri 3 edifici con esuberanti si veda la risposta al punto o)</p> <p>q) Si conferma che gli eventuali interventi diretti sugli infissi degli edifici saranno realizzati con infissi autoventilanti o con la posa di sistemi di climatizzazione.</p>	<p>Si vedano gli elaborati integrativi (L5B): SUA0800 SUA0801 SUA0334-2 SUA0335-2 SUA0336-2 SUA0337-2 SUA0338-2</p>
<p>2.6 Piano di utilizzo delle terre</p>	<p>Preso atto delle motivazioni relative alle mancate indagini su una parte dei punti previsti dal DM 161/12, visto comunque il numero di indagini già effettuate (33 punti rispetto ai 49 previsti dal D.M. per il Lotto 4 e 34 punti su 50 per il lotto 5b), ben superiore al 50% di quelle previste, ed i relativi risultati analitici, si ritiene accettabile la proposta di ultimare le indagini in fase esecutiva secondo lo schema previsto.</p> <p>Nel caso, è opportuno ricordare che qualora l'esito di tali indagini evidenziasse un superamento dei limiti normativi, i relativi materiali dovranno essere trattati come rifiuti.</p> <p>In entrambi i lotti viene prodotto del materiale non idoneo al riutilizzo e pertanto in esubero rispetto al bilancio terre complessivo. Per tale materiale, il Proponente prospetta l'esclusione dall'applicazione del Piano di Utilizzo senza tuttavia fornire ulteriori indicazioni sulla sua gestione, se non indicare una serie di cave/discariche presenti sul territorio nel raggio di 15-130 km.</p> <p>È richiesto pertanto di chiarire il regime normativo, la destinazione finale dei materiali (privilegiando le attività di recupero), la viabilità interessata dai flussi di traffico indotti dalla movimentazione ed i possibili impatti da essa derivati. E' da intendersi che l'esclusione dall'applicazione del PUT, e quindi dal regime di sottoprodotto, qualifica il materiale come rifiuto e come tale dovrà essere smaltito, individuando fin da adesso i possibili centri di recupero disponibili.</p>	<p><i>Nei Piani di Utilizzi dei Lotti 4 e 5b, come indicato nei rispettivi paragrafi 5.4, i volumi di esubero sono esclusi dall'inquadramento a sottoprodotto e dall'ambito di gestione ai sensi del D.M. 161/2012.</i></p> <p><i>Pertanto, venendo meno la definizione di sottoprodotto e non avendo individuato una destinazione certa di riutilizzo, si conferma, come già indicato dall'Ente, che la gestione dei materiali escavati in esubero sarà inquadrata nell'ambito della definizione di rifiuto, riferendosi alla parte IV del D.Lgs. 152/2006 s.m.i.</i></p> <p><i>Si evidenzia infatti che il suddetto materiale non risulta avere i requisiti tecnici idonei al reimpiego in rilevato, pur avendone la compatibilità ambientale. Inoltre questi esuberanti, costituiti principalmente da terreno vegetale, non possono essere reimpiegati per opere di sistemazione di cigli o scarpate, perché la disponibilità volumetrica prevista nei progetti risulta essere già soddisfatta.</i></p> <p><i>Quindi la destinazione finale di questi materiali a rifiuto è in impianti di discarica o di trattamento, già individuati negli elaborati progettuali della cantierizzazione (rif CAP0100).</i></p> <p><i>In tali elaborati è inoltre evidenziata la viabilità locale eventualmente interessata. Sul privilegio di favorire impianti di recupero rispetto a smaltimenti definitivi in discarica, si precisa che in tali elaborati sono stati individuati in massima parte siti con attività di trattamento e recupero di materiali inerti.</i></p> <p><i>Infine, oltre alla disposizione planimetrica di questi impianti con l'evidenza delle distanze dagli interventi, il progetto è corredato da schede esplicative (rif CAP0101) dove è possibile verificare la capacità, la disponibilità e la tipologia delle</i></p>	

Art. 183 comma 4 D.Lgs. 163/2006, art. 63 L.R.T. 10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale:
 "Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina-Civitavecchia.
 Lotto 4 (Grosseto Sud – Fonteblanda) e lotto 5B (Fonteblanda - Ansedonia)", nei Comuni di Grosseto, Magliano in Toscana, Orbetello e Capalbio (GR).
 Proponente: Società Autostrada Tirrenica (SAT) p.A.

Risposte alla Proposta di richiesta di chiarimenti e integrazioni della documentazione presentata – Regione Toscana

ARGOMENTO	PROPOSTA DI RICHIESTA DI CHIARIMENTI E INTEGRAZIONI DELLA DOCUMENTAZIONE inviata il 29-12-2016	RISPOSTE	DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA																																																																				
		operazioni di recupero autorizzate (secondo l'elenco presente in allegato C alla parte IV del D.Lgs.152/06).																																																																					
2.7 Infrastrutture	<p>Si rileva che nella documentazione presentata non risultano presi in esame gli impatti sulla viabilità esterna al cantiere determinati dal movimento dei mezzi pesanti durante la realizzazione dell'opera.</p> <p>Si richiede di quantificare l'incremento di traffico indotto sulla strada regionale S.R.T. 74 "Maremmana" nelle varie fasi dei lavori e di valutarne i conseguenti impatti, in particolare nei tratti di attraversamento dei centri abitati, al fine di individuare gli eventuali necessari interventi di mitigazione, di concerto con l'Ente proprietario e l'Ente gestore della strada.</p>	<p>Al fine di valutare gli impatti sulla viabilità esterna determinati dal movimento dei mezzi pesanti durante la realizzazione dell'opera, verranno stimati i transiti dei mezzi sia lungo l'asse autostradale sia sulle viabilità locali coinvolte, in particolare sulla S.R.T 74 "Maremmana". Tali transiti verranno calcolati nell'ipotesi più sfavorevole in termini di impatto sul territorio, considerando cioè la massima possibilità di sovrapposizione di diverse lavorazioni da parte di squadre che operino in una stessa area di cantiere, per interventi autostradali simili a quello in esame.</p>																																																																					
2.8 Piano di Monitoraggio Ambientale	<p>In relazione al Piano di Monitoraggio Ambientale presentato, si ritiene che, sebbene il piano sia in linea con i principi riportati dal D.Lgs. 155/10, esso appaia incongruente in varie parti della documentazione presentata.</p> <p>Pertanto, si chiede al Proponente di chiarire gli aspetti incongruenti, con particolare riferimento al piano delle misure da effettuare ed ai metodi utilizzati per ogni fase, motivando in modo chiaro le scelte fatte anche in vista della successiva elaborazione delle relative soglie di azione per l'attività di cantiere e l'opportuno confronto dei dati rilevati ante e post operam con i limiti normativi applicabili per la valutazione dell'impatto complessivo. Si chiede inoltre di motivare, qualora non si tratti di un refuso, la scelta di adottare per il lotto 5B la metodica A1 nei cantieri (in fase ante e post operam), diversamente da ciò che è stato dichiarato per il Lotto 4.</p>	<p>Lotto 4</p> <p>Il PMA prevede la metodica A2 sia in fase ante operam che in fase di corso d'opera per monitorare l'impatto dei cantieri. Nella tabella è presente un refuso che verrà corretto nella revisione del PMA. Si riporta di seguito la tabella corretta:</p> <table border="1" data-bbox="1397 1146 2318 1598"> <thead> <tr> <th rowspan="3">IDENTIFICAZIONE DEL RICETTORE</th> <th colspan="7">N° APPLICAZIONE METODICHE DI MONITORAGGIO</th> <th rowspan="3">NOTE</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">Descrizione</th> <th colspan="2">Ante Operam</th> <th colspan="2">Corso d'Opera</th> <th colspan="2">Post Operam</th> </tr> <tr> <th>A1</th> <th>A2</th> <th>A1</th> <th>A2</th> <th>A1</th> <th>A2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A12-GR-A1-01</td> <td>Esercizio</td> <td>4</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>4</td> <td></td> <td>Ogni 3 mesi in ante e post operam.</td> </tr> <tr> <td>A12-GR-A2-02</td> <td>Cantier e</td> <td>-</td> <td>4</td> <td>-</td> <td>10</td> <td>-</td> <td></td> <td>Si ipotizza un corso d'opera di 30 mesi Ogni 3 mesi in corso d'opera.</td> </tr> <tr> <td>TOTALE</td> <td></td> <td>4</td> <td>4</td> <td>-</td> <td>10</td> <td>4</td> <td>-</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Lotto 5B</p> <p>In analogia a quanto evidenziato nel lotto 4 anche nella tabella del lotto 5B sono presenti alcuni refusi. Si riporta di seguito la tabella corretta che verrà inserita nella revisione del PMA:</p> <table border="1" data-bbox="1433 1772 2282 1940"> <thead> <tr> <th rowspan="2">IDENTIFICAZIONE DEL RICETTORE</th> <th colspan="5">N° APPLICAZIONE METODICHE DI MONITORAGGIO</th> <th rowspan="2">NOTE</th> </tr> <tr> <th>Codice</th> <th>Descrizione</th> <th>Ante Operam</th> <th>Corso d'Opera</th> <th>Post Operam</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	IDENTIFICAZIONE DEL RICETTORE	N° APPLICAZIONE METODICHE DI MONITORAGGIO							NOTE	Descrizione	Ante Operam		Corso d'Opera		Post Operam		A1	A2	A1	A2	A1	A2	A12-GR-A1-01	Esercizio	4	-	-	-	4		Ogni 3 mesi in ante e post operam.	A12-GR-A2-02	Cantier e	-	4	-	10	-		Si ipotizza un corso d'opera di 30 mesi Ogni 3 mesi in corso d'opera.	TOTALE		4	4	-	10	4	-		IDENTIFICAZIONE DEL RICETTORE	N° APPLICAZIONE METODICHE DI MONITORAGGIO					NOTE	Codice	Descrizione	Ante Operam	Corso d'Opera	Post Operam								
IDENTIFICAZIONE DEL RICETTORE	N° APPLICAZIONE METODICHE DI MONITORAGGIO							NOTE																																																															
	Descrizione	Ante Operam		Corso d'Opera		Post Operam																																																																	
		A1	A2	A1	A2	A1	A2																																																																
A12-GR-A1-01	Esercizio	4	-	-	-	4		Ogni 3 mesi in ante e post operam.																																																															
A12-GR-A2-02	Cantier e	-	4	-	10	-		Si ipotizza un corso d'opera di 30 mesi Ogni 3 mesi in corso d'opera.																																																															
TOTALE		4	4	-	10	4	-																																																																
IDENTIFICAZIONE DEL RICETTORE	N° APPLICAZIONE METODICHE DI MONITORAGGIO					NOTE																																																																	
	Codice	Descrizione	Ante Operam	Corso d'Opera	Post Operam																																																																		

Art. 183 comma 4 D.Lgs. 163/2006, art. 63 L.R.T. 10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale:
 "Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina-Civitavecchia.
 Lotto 4 (Grosseto Sud – Fonteblanda) e lotto 5B (Fonteblanda - Ansedonia)", nei Comuni di Grosseto, Magliano in Toscana, Orbetello e Capalbio (GR).
 Proponente: Società Autostrada Tirrenica (SAT) p.A.

Risposte alla Proposta di richiesta di chiarimenti e integrazioni della documentazione presentata – Regione Toscana

ARGOMENTO	PROPOSTA DI RICHIESTA DI CHIARIMENTI E INTEGRAZIONI DELLA DOCUMENTAZIONE inviata il 29-12-2016	RISPOSTE								DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA																																						
	<p>Inoltre si ritiene opportuno chiedere al Proponente di chiarire il motivo per cui espone i criteri che potrebbero essere adottati per stabilire le soglie di azione dei principali indicatori ambientali nella Relazione di Monitoraggio Ambientale del Lotto 5B (Cap. 5.2. Definizioni soglie monitoraggio ambientale) e non nella relazione del Lotto 4. Si chiede anche di chiarire quale dei tre criteri proposti possa essere adottato spiegando la motivazione della scelta.</p>	<table border="1" data-bbox="1433 363 2294 804"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th>A1</th> <th>A2</th> <th>A1</th> <th>A2</th> <th>A1</th> <th>A2</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A12-OR-A2-01</td> <td>Cantier e</td> <td>-</td> <td>4</td> <td>-</td> <td>12</td> <td>-</td> <td></td> <td>Si ipotizza un corso d'opera di 36 mesi Ogni 3 mesi in corso d'opera.</td> </tr> <tr> <td>A12-OR-A1-02</td> <td>Esercizio</td> <td>4</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>4</td> <td></td> <td>Ogni 3 mesi in ante operam e post operam.</td> </tr> <tr> <td>A12-OR-A2-03</td> <td>Cantier e</td> <td>-</td> <td>4</td> <td>-</td> <td>12</td> <td>-</td> <td></td> <td>Si ipotizza un corso d'opera di 36 mesi Ogni 3 mesi in corso d'opera.</td> </tr> <tr> <td>TOTALE</td> <td></td> <td>4</td> <td>8</td> <td>-</td> <td>24</td> <td>4</td> <td>-</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>I criteri che potrebbero essere adottati per l'individuazione delle soglie di azione dei principali indicatori ambientali verranno inserite anche nella relazione del PMA del lotto 4. I tre criteri verranno utilizzati a seconda dei parametri monitorati ed al termine della fase ante operam verranno individuati, in una relazione di dettaglio, i livelli di soglia ed i criteri adottati</p>			A1	A2	A1	A2	A1	A2		A12-OR-A2-01	Cantier e	-	4	-	12	-		Si ipotizza un corso d'opera di 36 mesi Ogni 3 mesi in corso d'opera.	A12-OR-A1-02	Esercizio	4	-	-	-	4		Ogni 3 mesi in ante operam e post operam.	A12-OR-A2-03	Cantier e	-	4	-	12	-		Si ipotizza un corso d'opera di 36 mesi Ogni 3 mesi in corso d'opera.	TOTALE		4	8	-	24	4	-		
		A1	A2	A1	A2	A1	A2																																									
A12-OR-A2-01	Cantier e	-	4	-	12	-		Si ipotizza un corso d'opera di 36 mesi Ogni 3 mesi in corso d'opera.																																								
A12-OR-A1-02	Esercizio	4	-	-	-	4		Ogni 3 mesi in ante operam e post operam.																																								
A12-OR-A2-03	Cantier e	-	4	-	12	-		Si ipotizza un corso d'opera di 36 mesi Ogni 3 mesi in corso d'opera.																																								
TOTALE		4	8	-	24	4	-																																									

ARGOMENTO	COMPLETAMENTO DELLA PROPOSTA DI RICHIESTA DI CHIARIMENTI E INTEGRAZIONI DELLA DOCUMENTAZIONE già inviata il 29-12-2016	RISPOSTE	DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA
<p>1. Flora, fauna, vegetazione ed ecosistemi</p>	<p>Il tracciato del lotto 4, rimanendo in sede sull'attuale via Aurelia, in diversi tratti attraversa territori coperti da boschi oggetto di vincolo ai sensi dell'art. 142 lett. g) del D. Lgs.42/04. Inoltre è presente l'uso civico, oggetto di vincolo ai sensi dell'art. 142 lett. h) del D. Lgs.42/04, nei comuni di Grosseto ed Orbetello. Nel territorio interessato dal progetto è presente il vincolo idrogeologico (RD. 3267123).</p> <p>Il proponente dichiara che il progetto determina impatti relativamente contenuti di nuova sottrazione di superfici e non si determinano estese sottrazioni di ambiti elevato interesse florovegetazionale e faunistico. In particolare per gli effetti sulle fasce alberate e sulle alberature lungo strada e/o comunque interferite, saranno previste opere a verde che andranno nella direzione della compensazione delle sottrazioni.</p> <p>La maggior parte del territorio interessato dal Lotto 4 è destinata alle colture agricole di pieno campo, mentre le colture arboree hanno un'estensione più contenuta. L'area si caratterizza per la presenza di seminativi sia di tipo estensivo</p>	<p>A seguito della definizione del tracciato di progetto si procederà alla realizzazione del censimento vegetazionale per la quantificazione delle alberature e delle superfici boschive sottratte per le quali richiedere specifica autorizzazione completa della stima delle compensazioni previste dalle norme citate</p>	

Art. 183 comma 4 D.Lgs. 163/2006, art. 63 L.R.T. 10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale:
 "Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina-Civitavecchia.
 Lotto 4 (Grosseto Sud – Fonteblanda) e lotto 5B (Fonteblanda - Ansedonia)", nei Comuni di Grosseto, Magliano in Toscana, Orbetello e Capalbio (GR).
 Proponente: Società Autostrada Tirrenica (SAT) p.A.

Risposte alla Proposta di richiesta di chiarimenti e integrazioni della documentazione presentata – Regione Toscana

	<p>che intensivo, pascoli ed un fitto reticolo di alberature. Assai ridotte sono le superfici destinate a copertura forestale a meno di quelle presenti ad est dell'abitato di S. Maria di Rispecchia, in località Alberese scalo (a monte della via Aurelia è presente una vasta area boscata), in località Collecchio;</p> <p>Si ritiene opportuno chiedere al Proponente di definire puntualmente gli interventi di trasformazione boschiva ai sensi dell'art. 42 della l.r. 39/00 e degli artt. 79, 80 e 81 del regolamento forestale.</p>		
	<p>Il tracciato del lotto 5B, soprattutto nel tratto iniziale e nel tratto finale, attraversa o lambisce territori coperti da boschi oggetto di vincolo ai sensi dell'art. 142 letto g) del D. Lgs.42/04. Inoltre è presente l'uso civico, oggetto di vincolo ai sensi dell'art. 142 lett. h) del D. Lgs.42/04, nel territorio di Orbetello. Nel territorio interessato dal progetto è presente il vincolo idrogeologico (RD. 3267/23). I territori interessati dall'intervento del Lotto 5B, sono ad uso agricolo e/o con vegetazione erbacea ed arbustiva.</p> <p>Le nuova soluzione, chiamata "corridoio ottimizzato", rispetto alla precedente, interferisce in minor misura sul sistema insediativo, con una migliore congruenza paesaggistica e un minor grado di impatto sulle aree di valore ambientale. La variante, per la maggior parte della tratta, percorre il territorio in coincidenza dell'Aurelia, o in immediata prossimità della Ferrovia Roma-Pisa, ovvero ambiti - nella maggior parte dei casi - già interessati da un disturbo derivante da infrastrutture già in esercizio. Per gli effetti sulle fasce alberate e delle alberature lungo strada e/o comunque interferite il proponente dichiara che saranno previste opere a verde che andranno nella direzione della compensazione delle sottrazioni;</p> <p>Si ritiene opportuno chiedere al Proponente di definire puntualmente gli interventi di trasformazione boschiva ai sensi dell'art. 42 della l.r. 39/00 e degli artt. 79, 80 e 81 del regolamento forestale.</p>	<p>A seguito della definizione del tracciato di progetto si procederà alla realizzazione del censimento vegetazionale per la quantificazione delle alberature e delle superfici boschive sottratte per le quali richiedere specifica autorizzazione completa della stima delle compensazioni previste dalle norme citate</p>	
	<p>In caso di trasformazione boschiva, si ricorda che occorrerà effettuare gli opportuni interventi di rimboschimento compensativo o pagamento delle somme corrispondenti da versare all'ente competente ai sensi della legge forestale (art. 42 e 44 L.r.39/00, art 81 regolamento forestale). In caso di rimboschimento compensativo, occorrerà prevedere anche le cure colturali per almeno 3 anni successivi all'impianto.</p> <p>L'ente competente ai fini del vincolo idrogeologico va individuato nel Comune, mentre l'ente competente per il rimboschimento compensativo va individuato nell'Unione dei Comuni competente per territorio. Pertanto, viene messa per conoscenza l'Unione dei Comuni Colline Metallifere, al fine di richiedere un contributo istruttorio sugli approfondimenti che verranno prodotte in merito.</p> <p>Si segnala inoltre che i riferimenti normativi riportati nella documentazione sono errati: il Regolamento forestale della Toscana è il DPGR 481R12003 e non il DPGR 81/2003 come riportato dal proponente</p>	<p>Si vedano le risposte precedenti</p>	
	<p>Per il lotto 5B, per quanto attiene il vincolo per usi civici riferito al Comune di Capalbio, contrariamente a quanto indicato dal proponente, ovvero che il Comune di Capalbio "<i>risulta attualmente con iter procedurale non completato o con istruttoria d'accertamento interrotta</i>" nel 2016, è stata completata l'istruttoria demaniale che non rileva presenza di usi civici o demani collettivi per il Comune stesso. L'indagine deve ancora essere approvata con decreto</p>	<p>Si prende atto dell'osservazione</p>	

Art. 183 comma 4 D.Lgs. 163/2006, art. 63 L.R.T. 10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale:
 "Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina-Civitavecchia.
 Lotto 4 (Grosseto Sud – Fonteblanda) e lotto 5B (Fonteblanda - Ansedonia)", nei Comuni di Grosseto, Magliano in Toscana, Orbetello e Capalbio (GR).
 Proponente: Società Autostrada Tirrenica (SAT) p.A.

Risposte alla Proposta di richiesta di chiarimenti e integrazioni della documentazione presentata – Regione Toscana

	dirigenziale, ma di fatto le conclusioni sono state condivise anche dal settore regionale competente in materia di forestazione;		
2. Rifiuti e Bonifiche	In merito alla componente rifiuti e bonifiche, considerato che il progetto, pur non attraversando la zona dell'ex polveriera SIPE NOBEL, interferisce con alcuni edifici di proprietà della suddetta ditta, si ritiene opportuno segnalare fin da ora al Proponente che ai sensi dell'art. 9 comma 3 bis della L.R. 25/1998 e s.m. i., <i>"1 proponenti di interventi di recupero o di riconversione di aree oggetto di censimento ai sensi del comma 3 sono tenuti il presentare all'ente competente all'approvazione del progetto di trasformazione o recupero unitamente a quest'ultimo un apposito piano di indagini per attestare il rispetto dei livelli di concentrazione soglia di contaminazione previsti per lo specifica destinazione d'uso all'allegato 5 alla parte IV del d.lgs. 15212006"</i> ;	Si prende atto dell'osservazione	
3. Aspetti paesaggistici	lotto 4: A 1. Dal punto di vista del consumo di nuovo suolo le modifiche apportate, finalizzate a creare un sistema di pedaggio di tipo aperto, determinano la realizzazione di una nuova barriera a Grosseto Sud oltre a quella già prevista a Fonteblanda, appena 16 km a sud di Grosseto. Si ritiene opportuno chiedere al Proponente di valutare in primis la possibilità di realizzare una unica barriera , mantenendo il sistema di pedaggio cosiddetto aperto; in alternativa, di valutare adeguatamente l'inserimento paesaggistico della barriera di Grosseto Sud , avendo cura di integrarla con il paesaggio della bonifica e della riforma agraria esistente, tenendo conto anche della presenza di un'oliveta;	In fase di CdS si sta provvedendo a delocalizzare la barriera di esazione di Grosseto a nord dello svincolo "Grosseto Nord" in corrispondenza dell'area di parcheggio esistente.	
	A 2. La variante all'Aurelia nella zona di Rispecchia prevede uno scostamento di circa 50 m dall'attuale sedime con il coinvolgimento di un'area di pineta e la demolizione di alcuni edifici esistenti. Tale scostamento si è reso necessario al fine di consentire l'utilizzo come complanare della viabilità esistente e per realizzare una collinetta necessaria per attenuare l'impatto visivo ed acustico della nuova viabilità sull'abitato di Rispecchia. In considerazione dei margini di spazio comunque disponibili (vedasi sezione relazione paesaggistica), al fine di limitare gli interventi sull'area pinetata e di non interferire sugli edifici esistenti, si ritiene opportuno chiedere al Proponente di valutare l'opportunità di ridurre tale scostamento, ponendosi il più possibile in aderenza con il tracciato dell'Aurelia, magari ad un livello altimetrico leggermente inferiore, utilizzando comunque parte del sedime dell'Aurelia per la realizzazione della collinetta e l'altra corsia per la realizzazione della viabilità complanare;	In fase di CdS si sta provvedendo ad ottemperare alla richiesta minimizzando l'estensione della variante planimetrica in questione. Nella nuova soluzione proposta, l'avvicinamento dell'autostrada alla complanare provoca l'eliminazione della duna, con necessità di inserimento di nuove barriere acustiche tradizionali, e mitigazioni per l'impatto visivo.	

Risposte alla Proposta di richiesta di chiarimenti e integrazioni della documentazione presentata – Regione Toscana

	<p>A 3. Il cantiere Campo Base 01 Banditella si estende su un'area di circa 60.000 mq (6 ettari), ricompresa tra l'Aurelia, la ferrovia a ovest ed i terreni della bonifica ad est, che saranno totalmente impermeabilizzati, per consentire le varie lavorazioni e destinazioni, mediante 30 cm di materiale arido stabilizzato e 6 cm di pavimentazione in conglomerato bituminoso. Poiché l'area ricade parzialmente all'interno del vincolo di tutela paesaggistica di cui al DM 07/12/1973 GU 36 del 1974 (Zona di Alberese ai piedi dei Monti dell'Uccellina sito nel territorio del comune di Grosseto) e totalmente nell'area contigua del Parco Regionale della Maremma, si ritiene opportuno chiedere al Proponente di definire, nella documentazione Paesaggistica e di SIA, gli interventi di mitigazione e compensazione necessari per ridurre al minimo l'impatto paesaggistico attribuibile al cantiere Banditella e quali siano gli interventi previsti per la necessaria rimessa in pristino dello stato dei luoghi e la bonifica delle aree alla conclusione dei lavori;</p>	<p>Le aree di cantiere sono mitigate tramite la realizzazione di una duna perimetrale di altezza pari a circa 2m realizzata ai fini dell'accantonamento del terreno vegetale scoticato. Per la parte posta a est dell'attuale SS1 Aurelia si valuterà la fattibilità dell'installazione di un filare arbustivo o arboreo/arbustivo per un incremento della mitigazione visiva. Al termine dei lavori è previsto che l'area venga restituita ai proprietari a seguito di ricostituzione dello strato di suolo compatibile con la destinazione d'uso, in questo caso agricola</p>	
	<p>A 4. Nel tratto in corrispondenza della Fattoria storica di Collecchio, si ritiene opportuno chiedere al Proponente di prevedere adeguate opere di mitigazione nella progettazione della nuova viabilità, che qui è leggermente in rilevato. Oltre alla sistemazione prevista della scarpata, sarebbe inoltre opportuno valutare la possibilità di spostare leggermente il tracciato in quel tratto verso la ferrovia ad ovest, inserendo una duna in terra inerbata e cespugliata a protezione del complesso storico, al posto delle previste barriere acustiche classiche, che laddove si renderanno necessarie dovranno essere realizzate attraverso l'utilizzo di soluzioni di elevata qualità architettonica sia nella scelta dei materiali (acciaio corten e vetro, cotto ...), che della forma e del colore;</p>	<p>Per questo tratto sono proposte due alternative di tracciato dell'autostrada e della complanare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nella soluzione A, la complanare viene avvicinata all'autostrada, distanziandosi dall'edificio e dalla recinzione esistente, riuscendo a preservare i pini esistenti e nello stesso tempo a garantire una distanza minima con la preesistenza di poco più di 8 m. • nella soluzione B, la complanare è stata traslata verso l'autostrada ed è stato inserito un muro in terra armata a sostegno. Tale ipotesi permetterà l'inserimento di una aiuola con nuove piantumazioni a fronte dell'eliminazione dei pini esistenti, che si trovano comunque in una posizione tale da non garantire la sicurezza delle nuove infrastrutture secondo il Codice della Strada, anche nelle altre soluzioni presentate. Il progetto delle opere di mitigazione in questo tratto, che attraversa la ZPS "pianura del Parco della Maremma", come illustrato negli elaborati grafici presentati, mira a creare una barriera verde per gli uccelli, in maniera da innalzare le loro traiettorie di volo, evitando l'uccisione di esemplari per l'investimento. • Verso nord, saranno realizzati nuovi passaggi fauna tramite l'ampliamento e la realizzazione di nuovi sottopassi di diverse forme e dimensioni, per permettere il passaggio degli ungulati, anche sotto la ferrovia. <p>L'area interclusa tra autostrada e ferrovia sarà inoltre piantumata con alberi di diverse grandezze.</p>	<p>VINCA Elaborati grafici su opere a verde</p>

Art. 183 comma 4 D.Lgs. 163/2006, art. 63 L.R.T. 10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale:
 "Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina-Civitavecchia.
 Lotto 4 (Grosseto Sud – Fonteblanda) e lotto 5B (Fonteblanda - Ansedonia)", nei Comuni di Grosseto, Magliano in Toscana, Orbetello e Capalbio (GR).
 Proponente: Società Autostrada Tirrenica (SAT) p.A.

Risposte alla Proposta di richiesta di chiarimenti e integrazioni della documentazione presentata – Regione Toscana

	<p>A 5. In relazione alla dismissione dello svincolo di Alberese, che prevede la realizzazione di una rampa in uscita per le provenienze da Roma e di una rampa in ingresso in direzione Roma, in considerazione dei contenuti flussi di traffico di Alberese in uscita e entrata da e verso Roma, si ritiene opportuno chiedere al Proponente di valutare l'opportunità di non realizzare tale svincolo, anche alla luce della vicinanza (6 km circa) del nuovo svincolo di Fonteblanda-Talamone, dal quale si può accedere ad Alberese attraverso la viabilità complanare secondaria;</p>		
	<p>Lotto 5B</p> <p>B 1. In relazione allo svincolo di Fonteblanda-Talamone e delle connesse rotatorie di smistamento con la viabilità complanare, ricadenti nel Parco Regionale della Maremma (Area contigua) e parzialmente nell'area di tutela paesaggistica di cui all'art. 136 del D.Lgs42/2004 – D.M. 10/12/1962 G.U.3 del 1963 "Zone site nel territorio del comune di Orbetello costituite dalla pianura compresa tra il piede dei monti dell'Uccellino e lo statale Aurelia nonché dalla limitrofa collina di Bengodi", si ritiene opportuno chiedere al Proponente di prevedere una ulteriore riduzione dell'ampiezza dello svincolo stesso, limitando il consumo di nuovo suolo e riducendo così anche gli impatti percettivi sulla trama territoriale rurale e sulle visuali da e verso la costa;</p>	<p>la nuova configurazione dello svincolo proposta assicura una riduzione dell'ampiezza dello svincolo ed un minor consumo di suolo, con un allontanamento dall'abitato.</p>	
	<p>B 2. Approfondire l'impatto paesaggistico del viadotto in attraversamento del Fiume Albegna, in quanto trattasi di un evidente nuovo segno nel paesaggio della bonifica maremmana, In particolare, al fine di alterare il meno possibile la continuità paesaggistica, compatibilmente con le necessità di tutela e sicurezza idraulica il tracciato dell'infrastruttura non dovrà compromettere i caratteri morfologici, idrodinamici ed ecosistemici del corpo idrico e dovrà garantire la migliore integrazione paesaggistica, il mantenimento dei valori identificati dal Piano Paesaggistico, quali l'assetto agrario della bonifica, anche al fine di tutelare la percezione visiva delle pianure agricole e delle colline. Bisogna pertanto dettagliare materiali e soluzioni tecnologiche che vadano a determinare l'immagine di una nuova infrastruttura di elevata qualità architettonica, caratterizzata da una semplicità progettuale del nuovo "segno" e dotata della massima leggerezza e trasparenza sia in pianta che in prospetto, evitando l'uso di barriere e riducendo l'inquinamento luminoso.</p>	<p>La soluzione alternativa proposta si appoggia sulla tessitura esistente dei campi, mirando a limitare il segno sul territorio e quindi riducendo l'impatto paesaggistico a valle del fiume Albegna.</p> <p>A monte dell'Albegna il tracciato riesce a ridurre la sovrapposizione con la cassa di espansione.</p> <p>La soluzione proposta sarà studiata e dettagliata con approfondimenti sui materiali e sulle soluzioni di dettaglio, che saranno illustrate con nuovi fotoinserimenti all'interno della relazione Paeasaggistica</p>	<p>Revisione della Relazione Paesaggistica</p>

Art. 183 comma 4 D.Lgs. 163/2006, art. 63 L.R.T. 10/2010 - Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale:
 "Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Completamento del tratto Cecina-Civitavecchia.
 Lotto 4 (Grosseto Sud – Fonteblanda) e lotto 5B (Fonteblanda - Ansedonia)", nei Comuni di Grosseto, Magliano in Toscana, Orbetello e Capalbio (GR).
 Proponente: Società Autostrada Tirrenica (SAT) p.A.

Risposte alla Proposta di richiesta di chiarimenti e integrazioni della documentazione presentata – Regione Toscana

	<p>B 3. Valutare l'opportunità di allungare ulteriormente la galleria di Orbetello in direzione di Grosseto, sempre compatibilmente con le condizioni di sicurezza idrogeologica del contesto, al fine di dare maggiore permeabilità all'area ex Sipe Nobel, oggetto di una possibile previsione di recupero e riqualificazione finalizzata ad uno sviluppo futuro dell'abitato di Orbetello, anche attraverso la riqualificazione delle aree degradate esistenti; ciò permetterebbe anche di verificare la possibilità di realizzare ulteriori attraversamenti ciclabili e pedonali finalizzati anche alla riqualificazione complessiva del sistema infrastrutturale.</p>	<p>La soluzione alternativa proposta completa delle direzioni mancanti da e verso Grosseto, permette una migliore relazione con l'area ex Sipe Nobel. Si riduce infatti l'occupazione di suolo dedicata alla viabilità nell'area a verde sopra la galleria, permettendo eventualmente l'inserimento di ulteriori attraversamenti ciclabili e pedonali</p> <p>Allungare la galleria non è invece possibile, in quanto se si approfondisce il fondo si rischia di interferire con la falda e se si lasciano inalterate le quote stradali lo scatolare della galleria sarebbe visibile, creando una ulteriore cesura visiva.</p>	
	<p>B 4. Il cantiere Campo Base 01 • CBOI ad Orbetello Scalo copre una superficie di ca 44.000 mq e ricade all'interno del vincolo di tutela paesaggistica di cui al D.M. 06/0211976 - G.U.76 del 1976 (Zona dell'abitato del capoluogo e della fascia costiera ai limiti della laguna sita nel territorio del comune di Orbetello). Il cantiere Operativo – CO OI in prossimità dello svincolo di Fonteblanda, ha una superficie di circa 10.500 mq e ricade nell'area contigua del Parco Regionale della Maremma. In entrambi i casi, l'intera area verrà impermeabilizzata con 30 cm di materiale arido stabilizzato e 6 cm di pavimentazione in conglomerato bituminoso. In considerazione dell'elevato valore paesaggistico delle aree oggetto di cantierizzazione, si dovranno definire, all'interno della documentazione Paesaggistica e di SIA, gli interventi di mitigazione e compensazione necessari per ridurre al minimo l'impatto paesaggistico dei cantieri CBOI e CO01 e quelli previsti per la necessaria rimessa in pristino dello stato dei luoghi e la bonifica delle aree alla conclusione dei lavori.</p>	<p>Le aree di cantiere sono mitigate tramite la realizzazione di una duna perimetrale di altezza pari a circa 2m realizzata ai fini dell'accantonamento del terreno vegetale scoticato.</p> <p>Lungo il lato nord rivolto verso alcune abitazioni si valuterà la fattibilità dell'installazione di un filare arbustivo o arboreo/arbustivo per un incremento della mitigazione visiva.</p> <p>Al termine dei lavori è previsto che l'area venga restituita ai proprietari a seguito di ricostituzione dello strato di suolo compatibile con la destinazione d'uso, in questo caso agricola</p>	