



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

DEC/DSA/04/00188

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 19 settembre 2002 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto della S.S. 675 Umbro - Laziale ex Raccordo Civitavecchia - Viterbo - Orte, relativo al tratto tra la S.P. Tuscanese ed il km 84+450 della S.S. 1 Aurelia, da realizzarsi nei Comuni di Viterbo, Vetralla, Monte Romano e Tarquinia (VT), presentata dall'ANAS, Compartimento Lazio, con sede in viale Bruno Rizzieri 142, 00173 Roma, in data 28 settembre 2001;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS Compartimento Lazio in data 15 aprile 2002 e 20 giugno 2003;

VISTA la nuova pubblicazione effettuata in data 30 luglio 2003;

VISTE le note n. D2/55498 della Regione Lazio del 10 aprile 2003, pervenuta l'11 aprile 2003, e la successiva la nota n. 199713 della Regione Lazio del 24 dicembre 2003, pervenuta il 31 dicembre 2003, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/407/42063/2003 del Ministero per i beni e le attività culturali del 23 dicembre 2003, pervenuta in data 31 dicembre 2003, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 561 positivo con prescrizioni formulato in data 9 ottobre 2003, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS Compartimento Lazio;

AR

VALUTATO sulla base del predetto parere n. 561 della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

per quanto riguarda il quadro programmatico:

- l'opera è coerente con il quadro pianificatorio nazionale e regionale, con riguardo sia alle pianificazioni territoriali, che di settore, in specie quella dei trasporti. L'opera, infatti, prevista sin dai documenti di programmazione della metà degli anni '60, aumentando l'accessibilità di una delle aree più deboli della Regione Lazio, consente di migliorare l'integrazione dell'economia dei comuni costieri con quella dei comuni dell'interno, ampliando l'hinterland del porto di Civitavecchia ed il bacino dell'interporto di Orte;
- l'opera è coerente con le pianificazioni comunali. Il lungo processo di maturazione politico-decisionale che si è sviluppato sull'opera, ha infatti favorito l'armonizzazione della pianificazione di settore con quelle locali;
- negli strumenti urbanistici dei quattro comuni direttamente interessati - Viterbo, Vetralla, Monte Romano e Tarquinia - l'opera trova un pieno ed esplicito accoglimento, o comunque non crea significativi conflitti con le previsioni d'uso del suolo, sviluppandosi sempre in aree agricole;
- l'opera non determina conflitti significativamente apprezzabili con le previsioni di sviluppo delle altre reti infrastrutturali;

per quanto riguarda il quadro progettuale:

- la progettazione dell'opera, fatta sulla base di progressivi miglioramenti e aggiustamenti suggeriti dalla pianificazione territoriale e locale, è stata infine integrata in base alle richieste di questo Ministero a seguito dei vari sopralluoghi e delle riunioni istruttorie. Le valutazioni nel merito sono di seguito riassunte, considerato che l'ipotesi "zero" è talmente peggiore, rispetto alle ipotesi di tracciato, a causa della interazione diretta e pesante della S.S. 1 bis con i centri urbani di Vetralla e Monte Romano che non è nemmeno proponibile un paragone;
- sono state presentate due varianti significative al tracciato originario di progetto. La prima variante di tracciato riguarda il lotto 1, S.P. Vetralla - Tuscania - Cinelli, e include l'inizio del successivo lotto 2, Cinelli - Monte Romano Ovest, fino al km 19,5 della S.S. 1 bis, che per semplicità verrà nel seguito chiamata "variante di Vetralla". La seconda variante riguarda il lotto 3, Monte Romano Ovest - S.S. 1 Aurelia, che per semplicità verrà nel seguito chiamata "variante di Tarquinia";
- tenuto conto che non sono state fornite valutazioni quantitative complete di queste alternative di tracciato e che sono stati considerati i seguenti elementi di valutazione: lunghezza del tracciato; numero e lunghezza dei viadotti; numero e lunghezza delle gallerie naturali e artificiali; numero e lunghezza dei rilevati importanti (altezza > 4 m); numero e lunghezza degli scavi importanti (altezza > 4 m); attraversamenti della viabilità locale; lunghezza di tracciato in aree con alta pericolosità di frana; dislivello massimo; cantierizzazione;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- dalle analisi riportate nelle seguenti tabelle, risulta che, tenendo conto puramente dell'aspetto progettuale, le ipotesi di tracciato **"alternativa di Vetralla"** e **"alternativa di Tarquinia"** sono preferibili rispetto a quelle del "tracciato di progetto";

alternativa di Vetralla

S.P. Vetralla-Tuscania – km 19.5 S.S. 1 bis	Tracciato di progetto		Alternativa di Vetralla		Il tracciato di progetto rispetto al tracciato alternativo
Elemento	numero	m	numero	m	
Lunghezza tracciato	-	10350	-	8640	<i>è circa il 20% più lungo.</i>
Viadotti	7	1711-1666	5	1250	<i>ha due viadotti in più, per una lunghezza totale maggiore di circa il 35%.</i>
Gallerie	0		0		<i>è equivalente.</i>
Rilevati importanti	2	1000	1	200	<i>ha un rilevato in più per una lunghezza totale 5 volte maggiore.</i>
Scavi importanti	0	0	2	400	non ha zone rilevanti di scavo.
Attraversamenti	11		9		<i>ha un numero maggiore di attraversamenti</i>
Pericolosità di frana	0		0		<i>è equivalente.</i>
Dislivello massimo		40		20	<i>ha un dislivello doppio anche se modesto.</i>
Cantierizzazione		dettagliata		inesistente	<i>avendo un maggior numero di viadotti ed una maggior distanza dalle cave, potrebbe essere di maggior rilievo.</i>

alternativa di Tarquinia *

Monte Romano Ovest – S.S. 1 Aurelia	Tracciato di progetto		Alternativa di Tarquinia		Il tracciato di progetto rispetto al tracciato alternativo
Elemento	numero	m	numero	m	
Lunghezza tracciato	-	10300	-	10680	è circa il 3.5% più corto.
Viadotti	6	988	1-2	620-700	<i>ha 5 viadotti in più, per una lunghezza totale maggiore di circa il 60%.</i>
Gallerie naturali	0	0	2	1760	non ha gallerie naturali.
Gallerie artificiali	1	852	2	1150	ha un minor numero di gallerie artificiali per una lunghezza totale inferiore di circa il 26%.
Rilevati importanti	6	900	4	1000	anche se ha 2 rilevati in più, ha una lunghezza totale inferiore del 10%.
Scavi importanti	8	1520	1	150	<i>ha 7 scavi in più per una lunghezza totale circa 10 volte maggiore.</i>
Attraversamenti	5		4		ha un numero minore di attraversamenti
Pericolosità di frana	12	4900	2	500	<i>ha un maggior numero di tratti con pericolosità di frana per una lunghezza totale di circa 10 volte maggiore.</i>
Dislivello massimo	-	161	-	142	<i>ha un dislivello massimo leggermente maggiore.</i>
Cantierizzazione		insufficiente		insufficiente	<i>pur avendo un minor numero di gallerie, ha un maggior numero di viadotti e di scavi, una maggior distanza dalle cave e, più di tutto, una maggior distanza dalla viabilità ordinaria, quindi potrebbe essere di maggior rilievo.</i>

* tra gli elementi che si ritiene di dover maggiormente considerare vi sono la sostanziale riduzione della pericolosità per frana, la riduzione del numero e lunghezza complessiva dei viadotti, e la marcata semplificazione della fase di cantierizzazione, infatti si può in prima approssimazione ritenere che le problematiche generate dalle opere di scavo per le trincee,



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

nel tracciato di progetto, siano equivalenti a quelle generate dal maggior numero e dalla maggiore lunghezza delle gallerie naturali ed artificiali del tracciato alternativo. Si deve altresì sottolineare che per il tracciato di progetto nello studio di impatto ambientale non vengono forniti chiarimenti adeguati a risolvere il problema dell'instabilità di pendio lungo tutto il versante in argille plioceniche attraversato a mezza costa dal suddetto tracciato per quasi 5 km;

per quanto riguarda il quadro ambientale:

- la progettazione della S.S. 675 è stata tesa a ridurre l'interferenza con l'ambiente, specialmente per quanto concerne:
 - la lunghezza del tracciato, cioè cercando di ridurre l'occupazione di territorio particolarmente se con spiccate caratteristiche di naturalità;
 - gli attraversamenti vallivi, riducendone il numero e la lunghezza di quelli inevitabili;
 - l'interferenza con gli acquiferi; con le aree boscate; con le aree agricole; con la fauna; con il paesaggio;
 - l'esistenza di reperti archeologici, ove ne è certa o maggiormente probabile la presenza (al riguardo lo studio di impatto ambientale ha effettuato una approfondita indagine, per quanto ovviamente possibile in fase di studio preventivo generale);
 - l'allontanamento dai recettori sensibili per ridurre l'impatto del rumore;
- nella scelta del tracciato si è perseguita l'ottimizzazione anche cercando di:
 - evitare l'attraversamento di centri urbani ed, in generale, d'interferire con gli agglomerati urbani maggiori;
 - non alterare la struttura della proprietà agricola, onde evitare non solo impatti economici e sociali, ma anche di innescare processi di abbandono dell'attività agricola;
 - ridurre l'impatto con i regimi di tutela ambientale, vincoli, servitù, etc;
- nel territorio interessato dall'opera sono vigenti diversi regimi di tutela ambientale ed anche servitù, in ispecie nell'ampia porzione di territorio sulla quale grava un vincolo di servitù militare che, fra l'altro, ha sempre ridotto la possibilità di studiare alternative di tracciato di più ampio respiro;
- nel caso specifico del quadro ambientale l'ipotesi "zero" non è necessariamente migliorativa, rispetto alle ipotesi di tracciato discusse non solo a causa della interazione diretta e pesante della S.S. 1 bis con i centri urbani di Vetralla e Monte Romano, ma anche per il grande carico di traffico fortemente rallentato che attualmente ed in futuro percorrerebbero la S.S. 1 bis, senza che adeguate opere di mitigazione possano ridurre l'impatto;
- dalle analisi riportate nella tabella seguente, si deduce che, tenendo conto puramente dell'aspetto ambientale, **l'ipotesi di "tracciato di progetto" pare essere migliore** rispetto a quella relativa alla "alternativa di Vetralla". Infatti, l'aspetto a cui la Commissione VIA ritiene di dover dare maggiormente peso è l'alta naturalità e valenza paesaggistica dei luoghi attraversati dal tracciato alternativo che verrebbe profondamente compromessa. Tale valenza è stata anche oggetto specifico d'indagine da parte delle Regione per un'ipotesi di Parco lungo l'antica Via Clodia. Il tracciato di progetto passa, infatti, per quanto possibile in affiancamento alla S.S. 1 bis nell'area

del supposto Parco. Al contrario, per quanto riguarda i recettori sensibili, la Commissione VIA ritiene che possano essere adottate misure adeguate a minimizzare l'interferenza, tra cui lo spostamento dello svincolo di Cinelli all'intersezione tra la strada in progetto con la S.S. 1 bis;

alternativa di Vetralla

S.P. Vetralla-Tuscania – km 19.5 S.S. 1 bis	Tracciato di progetto		Alternativa di Vetralla		Il tracciato di progetto rispetto al tracciato alternativo
Elemento	numero	m	numero	m	
Integrità ambientale, naturalità		molto alta		parzialmente degradata	ha un'interferenza significativamente minore.
Lunghezza tracciato	-	10350	-	8640	<i>è circa il 20% più lungo.</i>
Attraversamenti vallivi	7	1711-1666	5	1250	<i>ha due viadotti in più, per una lunghezza totale maggiore di circa il 35%.</i>
Interferenza con gli acquiferi	0		minima		è leggermente minore.
Interferenza aree boscate	2	300	4	600	ha una interferenza con le aree boscate di circa la metà.
Interferenza aree agricole	10	1100	0	0	<i>ha un numero significativamente maggiore di attraversamenti di uliveti e vigneti.</i>
Interruzione del territorio e dei liberi spostamenti della fauna		contenuta		significativa	ha un'interferenza significativamente minore.
Interferenza con il paesaggio		alta		fortissima	ha un'interferenza significativamente minore.
Interferenza con i siti archeologici.		modesta		minima	<i>ha un'interferenza maggiore.</i>
Recettori sensibili	13	76	11	155	<i>ha un'interferenza significativamente maggiore.</i>
Pericolosità di esondazione	0	0	0	0	<i>è equivalente.</i>
Pericolosità di frana	0	0	0	0	<i>è equivalente.</i>
Cantierizzazione		dettagliata		inesistente	Andando a insistere su di un territorio maggiormente degradato ed antropizzato, dovrebbe avere un impatto significativamente minore.

- dalle analisi riportate nella tabella seguente, risulta che, tenendo conto puramente dell'aspetto ambientale, l'ipotesi di tracciato **“alternativa di Tarquinia”** è migliore rispetto a quella del **“tracciato di progetto”**. Infatti, tra gli elementi che si ritiene di dover far maggiormente pesare sono l'integrità dell'ambiente, una minore interruzione della continuità del territorio, una minore interferenza con il reticolo idrografico, la sostanziale riduzione della pericolosità per frana e, non ultima la marcata semplificazione della fase di cantierizzazione;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

alternativa di Tarquinia

Monte Romano Ovest – S.S. 1 Aurelia	Tracciato di progetto		Alternativa di Tarquinia		Il tracciato di progetto rispetto al tracciato alternativo
Elemento	numero	m	numero	m	
Integrità ambientale, naturalità		parzialmente degradata		molto alta	ha un'interferenza significa- tivamente maggiore.
Lunghezza tracciato	-	10300	-	10680	è circa il 3.5% più corto.
Attraversamenti vallivi	6	988	1-2	620-700	ha 5 viadotti in più, per una lunghezza totale maggiore di circa il 60%.
Interferenza con gli acquiferi	modesta		contenuta		è leggermente minore.
Interferenza aree boscate	3	400 (+ 550 di galleria art.)	1	600	tenendo conto dell'interferenza, anche se ridotta, della galleria arti-ficiale, ha probabilmente una maggiore interferenza con le aree boscate.
Interferenza aree agricole	1	600	1	900	ha una interferenza circa il 30% minore con uliveti.
Interruzione del territorio e dei liberi spostamenti della fauna		significativa		contenuta	ha un'interferenza signifi- cativamente maggiore.
Interferenza con il paesaggio		fortissima		contenuta	ha un'interferenza signifi- cativamente maggiore.
Interferenza con i siti archeologici.		modesta		minima	ha un'interferenza maggiore.
Recettori sensibili	9	139	5	94	tenuto conto del numero dei recettori sensibili, anche se la distanza media è leggermente più alta, ha un'interferenza maggiore.
Pericolosità di esondazione	1	1000	0	0	è maggiore.
Pericolosità di frana	12	4900	2	500	ha un maggior numero di tratti con pericolosità di frana per una lunghezza totale di circa 10 volte maggiore.
Cantierizzazione		insufficiente		insufficiente	pur avendo un minor numero di gallerie, ha un maggior numero di viadotti e di scavi, una maggior distanza dalle cave e, più di tutto, una maggior distanza dalla viabilità ordinaria, quindi è di maggior impatto.

VALUTATO IN CONCLUSIONE CHE:

- in base a quanto evidenziato e a quanto riportato nello studio di impatto ambientale si possono dedurre le seguenti conclusioni:
 - 1) per quanto riguarda il tracciato relativo al primo e secondo lotto, S.P. Vetralla - Tuscania - S.S. 1 bis km 19.5, anche se la variante di tracciato proposta (variante di Vetralla) appare migliore da un punto di vista strettamente progettuale, l'interferenza di questa variante con un ambiente ancora molto integro nella sua naturalità, fa propendere la scelta sul tracciato di progetto;
 - 2) per quanto riguarda il tracciato relativo al terzo lotto, svincolo Monte Romano Ovest - S.S. 1 Aurelia, la variante di tracciato proposta appare migliore sia da un punto di vista progettuale che ambientale e deve essere preferita;
- pur concordando con l'ANAS riguardo la sostanziale assenza d'irrisolvibili criticità ambientali per la scelta dei tracciati sopra esposti, si valuta che alcuni aspetti ambientali ed i relativi impatti potenziali, siano suscettibili di una più specifica caratterizzazione (ante - operam, in corso d'opera e post - operam) finalizzata soprattutto ad una più mirata individuazione e definizione degli interventi di mitigazione, solo alcuni dei quali già previsti nello studio di impatto ambientale. Si ritiene quindi che l'inserimento dell'opera in progetto possa e debba essere ulteriormente ottimizzata ed i relativi fattori di impatto ulteriormente mitigati con un'adeguata progettazione in fase esecutiva di interventi di mitigazione e ripristino che, unitamente a monitoraggi delle principali componenti ambientali interferite, possano garantire la piena compatibilità ambientale degli interventi previsti. In base a tali premesse, relativamente alle singole componenti ambientali si ritiene quanto segue:
 - **per quanto attiene l'ambiente idrico superficiale:**
 - da un punto di vista quantitativo non si riscontrano interferenze significative in quanto le opere di attraversamento risultano ampiamente compatibili con il regime dei deflussi dei corsi d'acqua interessati dal tracciato; dal punto di vista qualitativo, le opere di presidio dei corsi d'acqua e delle aree dove l'infiltrazione è significativa e gli acquiferi ragionevolmente più delicati (cioè laddove le rocce sono maggiormente permeabili come sulle vulcaniti e sulle calcareniti), in relazione a sversamenti accidentali, vasche di sicurezza idraulica dovranno essere opportunamente localizzate, dimensionate e gestite, al fine di assicurare la salvaguardia di ambienti idrici sensibili, anche in relazione alle ipotesi di vulnerabilità degli stessi e della pericolosità di specifici eventi accidentali; analoghi approfondimenti progettuali dovranno essere effettuati per il sistema di smaltimento/trattamento delle acque di piattaforma;
 - **per quanto attiene l'ambiente idrico sotterraneo:**
 - le interferenze potenziali più rilevanti sono da relazionarsi alle previste tre gallerie naturali ed alle due artificiali; dalla caratterizzazione idrogeologica fornita nello studio di impatto ambientale le litologie interessate, calcareniti e flysh, presentano una permeabilità prevalente di tipo primario, le prime, e secondario, i secondi; entrambe le litologie intercettate dalle gallerie possono presentare notevole variabilità laterale e verticale ed è segnalata la presenza di manifestazioni sorgentizie, anche se limitate, che rappresentano



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

le emergenze della circolazione idrica sotterranea in corrispondenza del contatto tra livelli a diversa permeabilità. È quindi ragionevole presupporre che le gallerie intercettino falde più superficiali, anche se presumibilmente di limitata potenzialità, in ragione sia del regime pluviometrico che della potenza dei livelli permeabili sede degli acquiferi. Si ritiene che tale circolazione sotterranea, le manifestazioni sorgentizie associate ed i pozzi che la sfruttano, possano rappresentare a livello locale un'importante risorsa per la vegetazione, la fauna e l'agricoltura, ed appare quindi opportuno che le potenziali interferenze con le opere previste siano oggetto di una più specifica caratterizzazione, anche attraverso mirate indagini geognostiche ed idrogeologiche da effettuarsi in fase di progettazione esecutiva; nella medesima fase dovranno inoltre essere individuate le migliori tecnologie atte a salvaguardare gli acquiferi, limitando, per quanto compatibile con la stabilità delle opere, il drenaggio e non alterando le caratteristiche chimico fisiche degli stessi, sia in fase di cantiere, mediante idonee tecnologie di scavo conservative delle condizioni idrogeologiche a contorno, che di esercizio, mediante l'impermeabilizzazione della galleria;

- **per quanto attiene la componente qualità dell'aria:**

- preso atto delle metodologie e dei relativi parametri adottati per la previsione degli impatti del traffico veicolare sulla qualità dell'aria, si valuta che gli incrementi dei volumi di traffico previsti possano in qualche caso determinare fenomeni di inquinamento atmosferico connessi con l'esercizio dell'infrastruttura in progetto; limitatamente alla fase di cantiere, le polveri potrebbero rappresentare elemento di attenzione, soprattutto in prossimità del centro abitato più prossimo all'infrastruttura (Monte Romano) e dei vari recettori e siti sensibili (aree pSIC) limitrofi; tali interferenze potranno essere mitigate con opportuni accorgimenti operativi in fase di cantiere (ad esempio tramite bagnatura delle aree e delle piste di cantiere);

- **per quanto attiene le componenti rumore e vibrazioni:**

- preso atto delle metodologie adottate per la previsione degli impatti del traffico veicolare sul clima acustico, in relazione al previsto incremento del volume di traffico ed al contesto territoriale in cui si inserisce l'infrastruttura, come rilevato anche nel corso dei sopralluoghi effettuati, appare sostenibile quanto affermato dal Proponente in merito agli impatti non rilevanti su tale componente, motivati dal fatto che il corridoio occupato dalla nuova infrastruttura stradale non è urbanizzato e presenta rari insediamenti abitativi, rurali, industriali e/o commerciali. Si osserva altresì che non è stato effettuato un adeguato censimento dei recettori sensibili e che è stata ipotizzata una classificazione acustica del territorio, per quanto di competenza delle Amministrazioni comunali, che potrebbe condurre a eccessive semplificazioni e omissioni. Si valuta inoltre che, sulla base delle simulazioni fornite, con l'utilizzo degli interventi di mitigazione proposti per i recettori sensibili individuati è prospettata una riduzione complessiva del rumore che potrebbe non essere sufficiente a garantire il pieno rispetto dei limiti di legge (particolarmente per i recettori sensibili in zona "Cinelli"). In base a quanto osservato si ritiene opportuno che sia effettuato per tutta la tratta di progetto un censimento puntuale

AR

dei recettori e che su tali basi sia effettuata un'ideale modellizzazione acustica finalizzata sia all'individuazione di eventuali ulteriori interventi di mitigazione che a verificare l'efficacia di quelli proposti. La componente vibrazioni non è stata sufficientemente trattata nell'ambito dello studio di impatto ambientale, perciò si ritiene opportuno che per gli edifici prossimi all'infrastruttura che saranno individuati, a seguito di uno specifico censimento, quali ricettori sensibili, dovranno essere valutati gli impatti connessi all'esercizio dell'infrastruttura ed adottate conseguentemente idonee misure di mitigazione. In particolare, **per quanto concerne lo svincolo di Cinelli**, dallo studio di impatto ambientale non risulta sufficientemente giustificata la sua tipologia e localizzazione. Il suo spostamento all'incrocio tra la strada in progetto e la S.S. 1 bis, oltre a soddisfare una specifica richiesta del Comune di Vetralla, migliorerebbe significativamente la condizione del traffico e dei molti recettori sensibili racchiusi in questo tratto tra la strada in progetto e la S.S. 1 bis. Qualora lo svincolo venisse realizzato a quattro rampe discendenti indipendenti (due di accesso e due di uscita dalla strada in progetto) non sarebbe nemmeno necessario riprogettare l'opera di sovrappasso della S.S. 1 bis.

- **per quanto attiene la componente suolo-sottosuolo:**

- i maggiori impatti sono ascrivibili alla realizzazione delle maggiori opere d'arte (gallerie e viadotti) previste; data la natura dei terreni interessati sia dalle opere di fondazione dei viadotti che dalle gallerie, non sono necessariamente prevedibili buone caratteristiche geomeccaniche, rimane quindi la necessità, di effettuare specifiche indagini geognostiche atte a supportare la progettazione esecutiva delle opere. Il bilancio dei materiali (scavo-riporti) dovrà essere ottimizzato favorendo il massimo riutilizzo dei materiali di scavo mentre per quanto concerne il materiale valutato nello studio di impatto ambientale non idoneo ad essere riutilizzato per la realizzazione dell'infrastruttura dovrà essere previsto, in accordo con le competenti strutture regionali un conferimento temporaneo e/o finale, che permetta comunque un sostanziale riutilizzo della risorsa;

- **per quanto attiene la componente vegetazione:**

- l'area del tracciato è caratterizzata da formazioni boschive ed arbustive della macchia mediterranea che possono essere presenti anche con individui di notevoli dimensioni. Si ritiene che le opere di mitigazione nei confronti della componente in esame debbano essere principalmente orientate alla conservazione di tali individui ed al ripristino e/o al recupero, nelle aree di pertinenza dell'infrastruttura, dei caratteri del paesaggio vegetale, esistente o potenziale. Si ritiene che la possibilità di successo di operazioni di espianto-reimpianto possa risultare strettamente connessa a necessarie cure colturali intensive nei primi anni; pur sostenendo tali interventi, purché attuati con le idonee tecniche colturali atte a garantire la sopravvivenza degli individui, appare comunque necessario, anche a titolo compensatorio, che i medesimi siano integrati da nuovi impianti di specie arboree identiche a quelle espiantate, in aree prossime al tracciato, ovvero nell'ambito degli esistenti nuclei arborati, con un rapporto almeno triplo rispetto ad ogni individuo intercettato dal tracciato. Tale obiettivo deve essere conseguito con una specifica



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

progettazione a livello esecutivo degli interventi di rinaturalizzazione per tutte le aree che verranno interessate, in fase di cantiere e di esercizio, dall'intervento in progetto (tracciati stradali dismessi, aree intercluse negli svincoli e nella viabilità principale e accessoria, aree di cantiere, aree di deposito temporaneo, scarpate in rilevato e trincea, spalle viadotti, imbocchi gallerie), comprensivo di un programma di monitoraggio degli interventi e di cure colturali post - operam da effettuarsi sino al completo affrancamento della vegetazione;

- **per quanto attiene la componente fauna-ecosistemi:**

- preso atto che da quanto riportato nello studio di impatto ambientale la fauna è essenzialmente di tipo selvatico; considerando che, per eliminare l'effetto barriera dell'infrastruttura, dovranno essere realizzati sottopassi per la fauna di dimensioni ed a intervalli adeguati; pur ritenendo che tali interventi siano effettivamente giustificati solo in seguito ad un accurato studio della fauna locale e delle sue abitudini legate alla modalità di fruizione del territorio, si ritiene che, anche in continuità con le soluzioni di permeabilità ecosistemica adottate per i precedenti tratti della S.S. 675, la sistemazione dei sottopassi ecologici debba essere concordata con le competenti strutture regionali;

- **per quanto attiene le interferenze del progetto con le aree di particolare valenza ambientale (in particolare l'area boscata limitrofa al Torrente Biedano, la Macchia della Turchina):**

- la frammentazione di habitat appare limitata alla fase di cantiere in quanto le soluzioni proposte (gallerie, viadotti) non rappresentano elementi di separazione permanente, anche se producono comunque aree intercluse che possono più difficilmente essere ripristinate, e soprattutto mantenute, allo stato ante - operam. Perciò, in ragione del fatto che le opere previste potrebbero interferire con gli habitat naturali presenti, particolarmente in relazione alle previste opere di cantierizzazione è da valutare l'effettiva locazione dei cantieri in fase di progetto esecutivo;

- **per quanto riguarda la variante di Tarquinia:**

- rispetto alla precedente proposta progettuale preliminarmente valutata come negativa dalla Sovrintendenza dell'Etruria Meridionale a causa della sua interferenza con un'area con Vincolo Paesaggistico, l'attuale proposta sembra limitare sostanzialmente le problematiche relative all'inserimento paesaggistico - ambientale con soluzioni meno "invasive" consistenti in due gallerie artificiali;

- **per quanto attiene la componente paesaggio:**

- dalla caratterizzazione effettuata nello studio di impatto ambientale sebbene sufficientemente documentata per inquadrarne le principali caratteristiche dal punto di vista morfo - pedologico, le diverse componenti, biotiche ed abiotiche, e culturali che caratterizzano il paesaggio interessato dall'opera in progetto, appaiono in parte sottovalutate nello studio di impatto ambientale; appare, infatti, a una realtà seminaturale tipica dei paesaggi mediterranei caratterizzati da pratiche tradizionali (agricoltura, pastorizia, caccia) arricchiti, nella componente culturale, da numerosi insediamenti archeologici che complessivamente definiscono un paesaggio fortemente connotato da

un rapporto integrato e consolidato uomo-territorio. In tale accezione il paesaggio appare una delle componenti di maggiore pregio e pertanto meritevole di ripristino e di tutela, particolarmente il bacino del Torrente Ronchese e l'area in cui esiste una ipotesi di "Parco della Via Clodia". Sembra essenziale che l'inserimento paesaggistico - ambientale delle maggiori opere d'arte previste in queste aree sia particolarmente accurato e già ben definito in fase di progetto esecutivo. A questo riguardo si vuole sottolineare la necessità di spostare lo svincolo "Cinelli" magari all'intersezione tra la strada in progetto e la S.S. 1 bis. Tale svincolo, infatti, viene a trovarsi proprio al centro della fascia del parco già ipotizzato;

CONSIDERATA la nota n. D2/55498 della Regione Lazio del 10 aprile 2003, pervenuta l'11 aprile 2003, con cui si esprime un parere positivo sulla base del progetto originario a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *Sia accertata la eventuale interferenza del tratto conclusivo del tracciato ubicato nei pressi della località Cinelli, con un pozzo Consorziale e con una sorgente denominata Biedano; in relazione alle opere utilizzate per scopi idropotabili la progettazione dovrà tenere conto dell'Art. 21 del citato D.L.vo n°152/99, (successivamente modificato dal D.L.vo n°258/2000) e della D.G.R. n°5817/99.*
- *Siano rispettate le norme tecniche allegate al Piano P.S.A.I. dell'Autorità dei Bacini Regionali adottato e al P.A.I. (in corso di adozione dalla Regione Lazio), con particolare attenzione all'area di Monte Riccio dove, nelle sabbie-argille plio - pleistoceniche, sono presenti fenomeni di "soliflusso" e "zone calanchive".*
- *Per un'accurata valutazione della stabilità dei versanti interessati dalle opere di progetto, si ritiene necessario approfondire le conoscenze geologiche, idrogeologiche e geotecniche effettuando indagini di dettaglio per: determinare le caratteristiche stratigrafiche e idrogeologiche; verificare la presenza di falde e la loro profondità; individuare le caratteristiche geomeccaniche, per determinare la compressibilità dei terreni di fondazione e la stabilità dei pendii presenti nell'area, La conoscenza di tali parametri risulterà indispensabile al fine di progettare in modo adeguato le fondazioni delle opere stradali e studiare gli eventuali cedimenti.*
- *Sia verificata l'esistenza di eventuali disturbi tettonici mediante indagini geognostiche e geologiche di dettaglio. Tali motivi tettonici possono essere sede di variazioni delle caratteristiche geomeccaniche delle formazioni, sede di venute d'acqua e di potenziali dissesti. Si deve inoltre verificare l'eventuale attività di tali disturbi e le possibili interferenze dal punto di vista sismico e meccanico con l'opera in progetto.*
- *Siano rispettate tutte le indicazioni tecniche indicate nella relazione generale e le seguenti prescrizioni:*
 - a) *I rilevati stradali dovranno essere ubicati su terreni di fondazione sufficientemente portanti; dovrà essere superato completamente lo strato di materiale di riporto e quello di terreno vegetale (localmente sede di fenomeni di "soliflusso") in maniera da interessare il substrato più idoneo all'eventuale posa di fondazioni profonde;*



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- b) *Per tutti gli scavi a cielo aperto ed in sotterraneo, si realizzino idonee opere di sostegno e rivestimenti provvisori, opportunamente armati; sia gli scavi a cielo aperto sia quelli in sotterraneo devono essere progettati ed eseguiti in modo da prevenire possibili cedimenti, e dotati di opportuni drenaggi, per abbattere le eventuali pressioni idrostatiche (in particolare nelle formazioni che si presentano con caratteristiche geotecniche scadenti nelle quali si possono innescare dissesti e cedimenti);*
- c) *Nelle aree dei cantieri principali e nelle aree di stoccaggio materiali, sia in fase esecutiva che gestionale, devono essere realizzate tutte le opere provvisorie e definitive atte a garantire la sicurezza sui luoghi, la stabilità del suolo, il buon regime delle acque di deflusso, la protezione delle falde da agenti tossici ed inquinanti, con particolare attenzione alle aree dei cantieri prossimi ai corsi d'acqua;*
- d) *Dovranno essere curate in modo opportuno la regimazione ed il drenaggio delle acque di scorrimento superficiale, soprattutto per quanto concerne i tratti interessati dalle gallerie artificiali e/o naturali, nelle zone con nuovi sbancamenti stradali e/o allargamenti della sede viaria, da rilevati stradali e nelle aree di svicolo;*
- e) *Il materiale di risulta proveniente dagli scavi delle scarpate stradali e delle gallerie, sia sistemato stabilmente sul posto e/o riutilizzato per il rimodellamento morfologico del terreno previsto sopra le gallerie artificiali e il materiale eventualmente in esubero venga messo a dimora in una discarica autorizzata; nel caso sia necessario l'utilizzo di ulteriore materiale per la realizzazione dei rilevati e delle coperture delle gallerie artificiali, si preveda l'opportunità di impiegare il materiale proveniente da sbancamenti e scavi di cantieri ubicati in aree limitrofe, evitando l'apertura di nuove cave o l'utilizzo di quelle esistenti.*
- *Per quanto riguarda l'inquinamento acustico in fase di esercizio, si dovrà prevedere una specifica campagna di monitoraggio dell'inquinamento acustico in corrispondenza dei ricettori individuati nello Studio di Impatto Ambientale, finalizzata ad individuare eventuali ulteriori interventi di mitigazione.*
- *Il progetto esecutivo dovrà recepire integralmente le indicazioni contenute nello Studio di Impatto Ambientale relativamente alla realizzazione degli interventi di mitigazione ambientale.*
- *In fase di esercizio dell'opera dovrà essere assicurata, attraverso il ripristino della viabilità secondaria esistente e/o gli accessi fondiari, la gestione agricola dei fondi;*
- *Le specie arboree ed arbustive messe a dimora dovranno essere appartenenti all'orizzonte fitoclimatico del luogo.*
- *L'eventuale approvvigionamento delle risorse naturali dovrà avvenire nell'ambito dei limiti delle concessioni legittimamente vigenti nei diversi siti di cava.*

- Dovrà essere tempestivamente avviata la conclusione dell'istruttoria relativa alla geometria dello svincolo che si innesta sulla S.S. via Aurelia, oggi oggetto di diversa istruttoria;

CONSIDERATA altresì la nota n. 199713 della Regione Lazio del 24 dicembre 2003, pervenuta il 31 dicembre 2003, con cui si esprime un parere sulla base delle varianti successivamente presentate, come di seguito riportato:

Variante di Tarquinia

Il tracciato studiato ha inizio in prossimità dell'attuale innesto a raso tra la SS 1 "Aurelia" e la S.S. 1 bis, posizionandosi un poco più a nord rispetto al progetto presentato, dove è previsto uno svincolo a livelli sfalsati.

L'intersezione tra la strada in progetto e la S.S. 1 "Aurelia" è risolta adottando una tipologia di svincolo a livelli sfalsati che pur risultando poco invasiva consente delle manovre comode e sicure sia in entrata sia in uscita. Data la vicinanza tra il tracciato studiato e l'attuale SS 1 bis la nuova area di svincolo si sovrappone all'esistente intersezione a raso e conseguentemente sarà necessario effettuare una deviazione della statale di circa un chilometro per consentire la realizzazione della nuova intersezione a raso tra l'Aurelia e la S.S. 1 bis.

Il tracciato studiato viaggia parallelamente alla SS1 bis attuale alternando tratti in rilevato e trincea fino al km 3+860 dove è necessario introdurre un viadotto lungo 80 metri per superare una zona nella quale sono situate delle cave e discariche.

Immediatamente dopo è stato inserito uno svincolo per accedere al Comune di Tarquinia ed alle importanti aree archeologiche della Necropoli Etrusca.

Il tracciato studiato prosegue sempre in affiancamento all'attuale statale con tratti in rilevato ed in trincea fino alla progressiva 5+550 quando, per superare una depressione valliva, viene inserito un viadotto lungo 620 metri.

Terminato il viadotto si entra in una prima galleria naturale (km 6+215) lunga 440 metri, poi si esce all'aperto con un tratto in scavo di circa 450 metri e profondità media di circa 15 m per entrare nuovamente in una galleria naturale (km 7+100) di lunghezza pari a 1.400 metri.

All'uscita della galleria si prosegue con una trincea e successivamente con un rilevato fino a raggiungere lo svincolo di Monte Romano Ovest in prossimità del quale il tracciato studiato si ricongiunge a quello di progetto.

Anche lo svincolo di Monte Romano Ovest viene modificato ipotizzando un ribaltamento del cappio sud-ovest del semiquadrifoglio nell'opposto quadrante nord-ovest.

La soluzione alternativa presenta rispetto al tracciato proposto nello SIA: una maggiore lunghezza circa 400 m; uno sviluppo dei viadotti leggermente inferiore di circa 200 metri; una presenza di gallerie raddoppiata da circa 900 a circa 1.800 metri.

Variante di Vetralla

È stata studiata un'ipotesi alternativa di tracciato che a partire dalla località Cinelli arriva all'odierna S.S. 675 "Umbro-Laziale" in esercizio nei pressi della SP "Vetralla-Tuscania".

Il tracciato studiato congiunge in maniera più diretta i due estremi, ma attraversa aree di maggiore valenza ambientale.



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

La Regione Lazio con delibera n. 4687 del 9/6/92 ha dato incarico agli Architetti V. Guerra e A. Meloni di redigere un progetto finalizzato alla "costruzione di un'area di parco polivalente di livello europeo nel viterbese" da sviluppare intorno alle aree ed alle località interessate dal tracciato dell'antica Via Clodia.

Il progetto del tracciato originario presentato infatti prevede l'attraversamento dell'area da adibire a parco in uno dei punti di minore estensione trasversale, ma soprattutto in affiancamento all'attuale S.S. 1 bis e quindi nella zona in cui minore è il danno ambientale procurato.

Anche l'ipotesi alternativa studiata attraversa il parco in una zona di ampiezza limitata, ma attraversa zone in cui la viabilità esistente è di tipo comunale e rurale; il tracciato studiato, pur cercando di evitare il più possibile i vincoli e le presenze archeologiche presenti nell'area, si avvicina molto alla Necropoli di Campo Nuovo.

Nella documentazione fotografica, relativa alla zona attraversata dall'ipotesi alternativa studiata, si evince un ambito caratterizzato in prevalenza da un uso agricolo del suolo la sensibilità ambientale è in generale costituita dalla elevata densità di ritrovamenti archeologici, da cui la proposta della Regione Lazio di istituire un parco, che connotano l'area in forma unitaria e quindi particolarmente vulnerabile rispetto ad interventi che ne interrompano tale unitarietà. Le fotografie contenute nell'elaborato confermano la valenza ambientale della zona e l'ipotesi alternativa lambisce siti rilevanti tra i quali si evidenziano: un ponte ad archi ed una strada di collegamento all'antica Via Clodia, il Casale Pile, il Casalone Pile Nuove. Il ponte ad archi sul Torrente Biedano e la strada costituiscono una delle trasversali che dipartendosi dall'antica Via Clodia formavano il reticolo viario dell'area. Il Casale Pile è un'antica costruzione con funzioni di vedetta alla Via Clodia. Il Casalone Pile Nuove è sede di un'importante azienda biologica comprendente anche attività di ripopolazione faunistica.

Il tracciato di progetto, già previsto e valutato positivamente anche nel progetto finalizzato di parco, considerando i due punti fissi costituiti a nord dall'attuale infrastruttura ed a sud dal previsto svincolo in località Cinelli, appare quello più rispettoso sia del criterio di massima distanza dalle aree di maggior pregio complessivo sia di minore interferenza della continuità dell'area archeologica.

Infine il tracciato di progetto, affiancandosi alla S.S. 1 bis in località Cinelli, interessa una zona nella quale sono presenti numerosi siti di cava abbandonati che potrebbero essere bonificati nell'ambito dei lavori di costruzione dell'infrastruttura.

tutto ciò premesso:

per quanto attiene la variante stradale denominata "**Variante di Vetralla**", il progetto originario interferisce con minor impatto sui lotti agricoli, mentre la realizzazione della variante comporterebbe una forte azione di ricomposizione fondiaria e/o di infrastrutture idonee ad assicurare la continuità degli attuali fondi agricoli.

Pertanto si riconferma il parere positivo al vecchio tracciato.

Il tracciato denominato "**Variante di Tarquinia**" assicura una maggiore continuità fondiaria grazie anche alle soluzioni progettuali in galleria e pertanto anche sotto questo profilo è da ritenersi migliore rispetto al tracciato originario.

Dall'esame della localizzazione dei siti archeologici e in considerazione del fatto che l'area è stata classificata, per la sua rilevanza storico – archeologica, Patrimonio Mondiale dell'Unesco, si ritiene che in accordo con la competente Soprintendenza Archeologica dell'Etruria Meridionale, vengano estesi i tratti in galleria al di sotto della quota archeologica, eventualmente spostando lungo la S.S. Aurelia n. 1 bis lo svincolo dedicato all'accesso ai beni storici.

Si prescrive inoltre che il materiale di scavo proveniente dalle trincee e gallerie, ove le caratteristiche geomeccaniche risultino compatibili, dovrà essere riutilizzato prioritariamente per la realizzazione dei rilevati e secondariamente per il ripristino dei siti di cava dimessi;

pertanto si riconferma il parere di compatibilità ambientale favorevole precedentemente espresso ad eccezione del tracciato di variante denominata "Tarquinia", tratto compreso tra la S.S. n. 1 Aurelia (Km. 84+450) e la S.S. n. 1 Bis (Km. 21+500), alle seguenti condizioni:

- in accordo con la competente Soprintendenza Archeologica dell'Etruria Meridionale, dovranno essere estesi i tratti in galleria naturale al di sotto della quota archeologica, eventualmente spostando lungo la S.S. Aurelia n. 1 bis lo svincolo dedicato all'accesso ai beni storici;*
- il materiale di scavo proveniente dalle trincee e gallerie, ove le caratteristiche geomeccaniche risultino compatibili, dovrà essere riutilizzato prioritariamente per la realizzazione dei rilevati e secondariamente per il ripristino dei siti di cava dimessi;*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/42063/2003 del 23 dicembre 2003, pervenuto in data 31 dicembre 2003, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che di seguito si riporta:

"Con nota n. 31194 del 27/09/2001, acquisita al protocollo di questa Direzione Generale con n. ST/407/157406/01 del 01/10/2001, l'ANAS S.p.A. – Compartimento della Viabilità per il Lazio, ha presentato istanza per la pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto della S.S. 675 Umbro - Laziale (ex raccordo Civitavecchia-Viterbo-Orte) – Tratto tra la S.P. Tuscanese e il Km 84+450 della S.S. 1 "via Aurelia", ai sensi dell'art. 6 comma 3 della Legge 349/86 e s.m. e dell'art. 6 del D.P.C.M. del 27.12.1988.

Questa Direzione Generale, con nota ministeriale n. ST/407/41068 del 12/11/2002, ha espresso il proprio parere favorevole con prescrizioni al progetto proposto.

Successivamente, con nota n. 14025/VIA/A.O.13.G. del 18/12/2002, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Direzione per la V.I.A., ha inoltrato all'ANAS – Compartimento della Viabilità per il Lazio, formale richiesta di chiarimenti progettuali nell'ambito della procedura di V.I.A.

Con nota n. 16509 del 19/06/2003, l'ANAS S.p.A. ha inviato a questa Direzione Generale ed alle Soprintendenze territoriali, copia degli elaborati riferiti agli approfondimenti richiesti dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, comprensivi dello studio di alternative al tracciato stradale proposto in prima istanza.

Con successiva nota n. 21471 del 06/08/2003, l'ANAS S.p.A. ha inviato copia delle nuove pubblicazioni dell'Avviso al Pubblico sui quotidiani, effettuate in data 30/07/2003 sul quotidiano



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

"Il Tempo" e sul "Il Sole-24 ore", inerenti all'avvenuta presentazione degli elaborati riferiti alle alternative di tracciato della S.S. 675 Umbro - Laziale.

Con nota n. 23942 del 12/09/2003, l'ANAS S.p.A. ha inoltrato a questa Direzione Generale ed alle Soprintendenze territoriali, copia di ulteriori approfondimenti e precisazioni inerenti all'istruttoria in corso.

Con ministeriali n. ST/407/26657 del 30/07/2003 e n. ST/407/35750/2003 del 29/10/2003, questa Direzione Generale ha richiesto alle Soprintendenze territoriali le valutazioni di competenza in merito al tracciato di variante progettuale proposto dall'ANAS S.p.A..

Questa Direzione Generale, viste le forti perplessità manifestate dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici per l'Etruria Meridionale con nota n. 7917 del 13/10/2003, al fine di valutare congiuntamente con le Soprintendenze e la Regione Lazio tutte le problematiche inerenti alle possibili interferenze tra il tracciato stradale proposto e la tutela dei beni vincolati, con particolare riferimento ai siti archeologici e paesaggistici di Norchia e Tarquinia, ha convocato una riunione tecnica, svoltasi in data 17/11/2003.

La Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, per il Patrimonio Storico, Artistico e Demoetnoantropologico del Lazio, con nota prot. n. 11362 del 21/11/2003, assunta agli atti di questa Direzione Generale con prot. n. ST/407/39351 del 28/11/2003, ha comunicato quanto segue:

"a) tracciato viario nel comune di Vetralla.

Alla soluzione alternativa proposta è preferibile la soluzione precedente in quanto più rispettosa della salvaguardia delle preesistenze archeologiche e del paesaggio. Pertanto si confermano le precedenti approvazioni e relativi suggerimenti e indicazioni.

b) tracciato viario nei comuni di Tarquinia e Monteromano.

La soluzione alternativa proposta è migliorativa rispetto alla soluzione precedente che ha suscitato molte perplessità in sede di Conferenza di Servizi negli anni trascorsi in quanto provocherebbe un forte impatto sul territorio, abbastanza integro. Per un migliore inserimento e per la salvaguardia delle preesistenze archeologiche e del paesaggio si consiglia di adeguare il tracciato alternativo, aumentando i tratti in galleria, avendo particolare cura tecnico architettonica per le soluzioni degli svincoli.

Questa Soprintendenza è disponibile a dare tutti i suggerimenti e disposizioni utili ad una migliore definizione del progetto da sottoporre alla approvazione della Scrivente".

La Soprintendenza per i Beni Archeologici per l'Etruria Meridionale, con nota prot. n. 9617 del 03/12/2003, acquisita a questo protocollo con n. ST/407/41432/2003 del 17/12/2003, ha espresso il seguente parere:

"Si fa riferimento alla riunione tecnica tenuta in data 17/11/2003 al Ministero per i Beni e le Attività Culturali presso la Direzione Generale per i Beni Architettonici ed il Paesaggio. Nel corso di tale riunione si è di nuovo prospettata l'ipotesi di realizzare il tratto della superstrada ricadente nel territorio dei Comuni di Viterbo, Vetralla, Monte Romano e Tarquinia secondo il tracciato alternativo proposto dall'ANAS con nota prot. n. 23942 del 12.9.2003, ipotesi respinta

AAP

da questo Ufficio con nota del 13 ottobre 2003 (prot. 7917) in quanto la sua realizzazione comporterebbe un gravissimo danno archeologico ed ambientale.

Nel corso di detta riunione è emerso che per quanto attiene il tratto compreso tra la SS 1 bis (Km. 21+500) e la S.P. Vetralla-Tuscania (km. 5+800), il tracciato di progetto a suo tempo da noi autorizzato appare ancora costituire la soluzione più idonea a garantire sia la tutela delle aree archeologiche (sito di Norchia) che la tutela ambientale e pertanto viene abbandonata l'ipotesi del tracciato alternativo, con pieno consenso di questo Ufficio.

Per quanto riguarda il tratto di tracciato ricadente nel comune di Tarquinia si fa invece presente quanto segue:

Come noto il nuovo tracciato proposto viene ad attraversare il comprensorio archeologico dell'antica città etrusca di Tarquinia, sottoposto a vincolo di P.R.G. e vincolo paesistico ed ora compreso anche nell'"area tampone" della proposta di inserimento della necropoli dei Monterozzi di Tarquinia nella lista del Patrimonio Mondiale dell'Unesco; per tali motivi a parere di questo Ufficio il tracciato di progetto a suo tempo da noi autorizzato resta nettamente preferibile sotto il profilo della tutela archeologica e del paesaggio storico.

Nel corso della riunione è stato però sottolineato che anche il tracciato di progetto comporta grave danno ambientale perché ricade in larga parte nella valle del fosso Ranchese non antropizzata ed integra nelle valenze paesaggistiche e che inoltre – a differenza del nuovo tracciato proposto dall'ANAS – non può essere realizzato in galleria naturale per le caratteristiche geologiche del terreno. Ribadendo ancora che a giudizio della scrivente e per quanto di stretta competenza – per le ragioni sopra addotte – il tracciato di progetto risulta nettamente preferibile, si chiede un'ulteriore verifica da parte degli Enti competenti circa la possibilità di una realizzazione, magari progettando dei tratti di maggior impatto ambientale in galleria artificiale. Ove questa soluzione per ragioni legate alla geologia del luogo dovesse risultare impraticabile questa Soprintendenza è disponibile a verificare ulteriormente la fattibilità del nuovo tracciato alle seguenti condizioni:

- 1) dalla prevista galleria al km. 2+700 si estenda il tracciato in galleria naturale al di sotto della quota archeologica (circa 15 metri) fino a ricongiungersi con i tratti in galleria già previsti dal progetto, anch'essi ovviamente da realizzarsi con le stesse modalità; il tracciato in superficie verrebbe infatti qui a lambire la monumentale necropoli dei Monterozzi con le straordinarie tombe dipinte nonché il comprensorio del Pisciarellino di altrettanta valenza archeologica, contesti ambedue sottoposti oltre che ai predetti vincoli di P.R.G. e paesistico anche a vincolo archeologico diretto ai sensi del D.L.vo 490/1999: non a caso la Soprintendenza opera da anni per ricucire in quest'area la ferita prodotta in passato dalle cave di calcare, e autorizza a tale scopo esclusivamente progetti finalizzati al ricomponimento ambientale.
- 2) Si richiede inoltre di verificare la fattibilità, con una specifica limitata variante di percorso, di realizzare in galleria anche il tratto coincidente all'incirca con il km. 6 del nuovo tracciato viario in cui è previsto un viadotto di m. 620, 00, struttura di indiscutibile enorme impatto ambientale; il viadotto verrebbe infatti a trovarsi in un settore strategico del parco archeologico, all'altezza e dell'altopiano della Civita, sede dell'antico abitato etrusco, e



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

delle necropoli orientali nonché di fronte alle arcate dei tratti emergenti dell'acquedotto settecentesco che caratterizza da secoli il paesaggio storico tarquiniese e che ormai è stato acquisito all'immaginario collettivo.

Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, preso atto che non sono pervenute osservazioni ai sensi dell'art. 6, comma 9, della legge 349/1986, preso atto dei pareri e delle prescrizioni espresse dalle Soprintendenze territorialmente competenti, esprime parere favorevole alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, con l'osservanza delle prescrizioni espresse dalle Soprintendenze territorialmente competenti ed alle seguenti condizioni:

- Per quanto attiene alla parte del tracciato ricadente nel tratto compreso tra la SS 1 Bis (Km. 21+500) e la S.P. Vetralla-Tuscania (Km. 5+800), nel Comune di Vetralla, dovrà essere realizzata la soluzione progettuale riferita alla prima ipotesi presentata dall'ANAS S.p.A. in procedura di V.I.A. con nota prot. n. 31194 del 27/09/2001, in quanto più idonea a garantire sia la tutela delle aree archeologiche (sito di Norchia) che la tutela ambientale e paesaggistica del contesto territoriale interessato.*
- Per quanto attiene alla parte del tracciato ricadente nel tratto compreso tra la S.S. 1 "Aurelia" (Km. 84+450) e la SS 1 Bis (Km. 21+500), nel Comune di Tarquinia, dovrà essere realizzata la soluzione alternativa presentata dall'ANAS S.p.A. in procedura di V.I.A. con nota prot. n. 16509 del 19/06/2003 e con nota n. 23942 del 12/09/2003, con la più scrupolosa osservanza delle prescrizioni dettate dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, per il Patrimonio Storico, Artistico e Demoetnoantropologico del Lazio;*
- Per quanto attiene alla prevista galleria al Km. 2+700, sia verificata la possibilità di estendere il tracciato in galleria naturale al di sotto della quota archeologica, studiando soluzioni mitigative degli impatti archeologici da sottoporre in verifica di ottemperanza, così come evidenziato dalla citata nota della Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Etruria Meridionale;*
- Per quanto riguarda il tratto coincidente all'incirca con il Km. 6 del tracciato, ove è previsto un viadotto di ml. 620,00, di notevole impatto ambientale rispetto ai vicini siti archeologici tutelati (altopiano della Civita e necropoli orientali) e interferente con le arcate dei tratti emergenti dell'acquedotto settecentesco, si richiede di verificare la fattibilità di una possibile variante di percorso che permetta di realizzare in galleria anche questo tratto viario, così come richiesto dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Etruria Meridionale;*
- Dovrà essere elaborato un progetto esecutivo di tutti gli interventi di mitigazione degli impatti e di ripristino e rinaturalizzazione ambientale e paesaggistica di tutte le aree che, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, saranno interessate dalla realizzazione delle opere in oggetto;*
- Dovrà essere elaborato un progetto esecutivo riferito alle opere di cantierizzazione che individui la localizzazione definitiva delle aree di cantiere, dei tracciati delle piste di cantiere, delle aree di deposito e conferimento, anche se temporaneo, dei materiali di scavo delle trincee e delle gallerie, indicando la localizzazione delle discariche autorizzate che verranno a tale scopo utilizzate;*

- Per le opere d'arte previste, quali i viadotti, le gallerie, gli svincoli, dovrà essere elaborato uno studio a livello esecutivo finalizzato ad ottimizzare le soluzioni architettoniche e la cromia dei manufatti stessi per un loro migliore inserimento nel contesto storico – paesaggistico e ambientale;
- Le opere di compensazione, previste nel parere della Commissione V.I.A. trasmesso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, riferite alla bonifica e riambientalizzazione delle discariche nell'ambito comunale di Tarquinia, in zona di tutela paesaggistica, locate lungo il tracciato, vicino all'area di svincolo presso i siti archeologici, nonché le opere di restauro conservativo del ponte e della viabilità antica esistente presso l'attraversamento del metanodotto con il Torrente Biedano "Ponte del Crogiolo", in area di particolare valenza ambientale, che dovrà essere salvaguardata nella sua integrità, dovranno essere esplicitate in un progetto di dettaglio, al fine di valutarne la coerenza sotto l'aspetto della tutela dei valori storico – ambientali e paesaggistici.
- Tra le opere di compensazione si ritiene opportuno che venga redatto uno studio di fattibilità, in accordo con le Soprintendenze territorialmente competenti, teso al possibile recupero delle cave di calcare presenti nella zona.

La progettazione esecutiva, riferita a tutte le prescrizioni sopra indicate, dovrà essere sottoposta a verifica di ottemperanza da parte di questa Direzione Generale e delle citate Soprintendenze di settore.

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito sinteticamente si riportano;

- la Provincia di Viterbo, facendosi portavoce del parere dei Comuni interessati, si è espressa favorevolmente facendo presente i seguenti punti:
 - per quanto riguarda il comune di Vetralla sollecita che:
 - lo svincolo "Cinelli" di uscita dal raccordo verso il paese venga spostato il più vicino possibile al paese stesso;
 - la definizione del tracciato stradale frazioni il meno possibile gli ex poderi dell'Ente Maremma, condizione che si considera raggiunta dal tracciato di progetto;
 - per quanto riguarda il comune di Monte Romano indica:
 - la necessità di poter contare su due svincoli in modo da poter allontanare il traffico militare relativo al Poligono di Tiro di Monte Romano dal centro urbano;
 - infine, fa presente la necessità che la strada in progetto non costituisca una barriera ai liberi spostamenti della fauna selvatica e che pertanto sulla base di uno studio accurato dei percorsi abituali degli animali selvatici, siano realizzati una serie di attraversamenti della sede stradale, con scatolari costituiti da materiali che non suscitino repellenza sui selvatici ed aventi dimensioni idonee al transito degli stessi, così da consentire il libero passaggio delle popolazioni animali da una parte all'altra della strada e salvaguardarne il naturale sviluppo;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla S.S. 675 Umbro - Laziale ex Raccordo Civitavecchia Viterbo Orte relativo al tratto tra la S.P. Tuscanese ed il km 84+450 della S.S. 1 via Aurelia da realizzarsi nei Comuni di Viterbo, Vetralla, Monte Romano e Tarquinia (VT) presentata dall'ANAS Compartimento Lazio, **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) per il terzo lotto dallo svincolo di Monte Romano Ovest (km 21+500) della S.S. 1 bis e la SS 1 Aurelia sia adottato il tracciato definito come "IPOTESI ALTERNATIVA" dalla "planimetria ipotesi alternativa" che per la maggior parte del tracciato passa in affiancamento alla S.S. 1 bis includendo le due gallerie artificiali oltre le due gallerie naturali;
- b) lo svincolo di "Cinelli" così come è stato progettato, non è ambientalmente compatibile, esso dovrà essere delocalizzato dalla posizione attuale allontanandolo, per quanto possibile, dall'area del progetto di Valorizzazione e Promozione Turistica dell'Antica Via Clodia, Area di Parco Polivalente Settore B (DGR 4687 del 9/6/92), senza per altro avvicinarlo sostanzialmente allo svincolo di Monte Romano Est. Il progetto esecutivo del nuovo svincolo, eventualmente semplificato nella sua tipologia per renderlo meno impattante anche sotto l'aspetto visivo, dovrà essere accompagnato da un nuovo studio accurato del traffico specificatamente per il suddetto svincolo e sottoposto a verifica di ottemperanza presso questo Ministero;
- c) dovrà essere elaborata una specifica progettazione a livello esecutivo degli interventi di ambientalizzazione e rinaturalizzazione per tutto il tracciato stradale e per le aree che verranno interessate, in fase di cantiere e di esercizio dall'intervento in progetto (tracciati stradali dismessi, aree intercluse nella morfologia, negli svincoli, nella viabilità principale e accessoria, aree di cantiere, aree di deposito temporaneo, scarpate in rilevato e trincea, spalle viadotti, imbocchi gallerie, ecc.); nel progetto dovranno essere adottati, in particolare, i seguenti criteri:
 - ove possibile le barriere antirumore dovranno essere realizzate utilizzando rilevati in terra;
 - la sistemazione morfologica dovrà prevedere raccordi graduali con le morfologie originarie;
 - per i tratti in trincea e rilevato le pendenze dovranno attestarsi su valori di 30°- 35°;
 - le superfici sistemate dovranno essere ricoperte con uno strato di terreno vegetale ammendato, atto a garantire la rivegetazione delle stesse;
 - per gli interventi di ripristino della vegetazione dovranno essere utilizzate esclusivamente specie erbacee, arbustive ed arboree, tipiche ed autoctone privilegiando, per le essenze arbustivo-arboree, la distribuzione in gruppi o macchie al fine di favorire l'armonizzazione con il paesaggio vegetale esistente e l'innescare di dinamismi naturali;

- ai fini della promozione della biodiversità per gli interventi di ripristino della vegetazione si dovrà fare ricorso all'approvvigionamento di materiale genetico ecotipico, privilegiando vivai specializzati che trattino materiale di propagazione autoctono certificato;
- dovrà essere prevista la conservazione degli esemplari arbustivi ed arborei di pregio esistenti mediante operazioni di espianto e reimpianto che dovranno essere effettuate nella stagione di riposo vegetativo ed eseguite con tecniche e cure colturali opportune atte a consentire la sopravvivenza in fase di reimpianto e il successivo attecchimento.

Il progetto esecutivo di rinaturalizzazione dovrà inoltre comprendere uno specifico programma di monitoraggio e manutenzione degli interventi effettuati, quest'ultimo comprendente le idonee cure colturali atte a garantire il buon esito degli interventi, fino al completo affrancamento della vegetazione (irrigazione di soccorso, ripristino delle fallanze, potature e sfalci delle infestanti, eventuali trattamenti diserbanti e antiparassitari con uso esclusivo di sostanze a bassa persistenza e tossicità, ed ogni altro intervento che si renda necessario per il buon esito degli interventi); il monitoraggio e le cure colturali dovranno comunque essere ripetuti con frequenze idonee per un periodo di almeno cinque anni successivi all'ultimazione dei lavori. Il progetto esecutivo di rinaturalizzazione ed il programma di monitoraggio e manutenzione dovranno essere soggetti a verifica di ottemperanza da parte dei Ministeri concertanti il presente provvedimento ed approvazione da parte delle competenti strutture regionali;

- d) al fine di garantire la tutela dell'ambiente idrico superficiale e sotterraneo dai possibili fenomeni d'inquinamento relativi all'esercizio dell'infrastruttura, per l'intero tracciato dovrà essere redatto un progetto esecutivo del sistema di smaltimento delle acque di piattaforma e di quelle relative a sversamenti accidentali; le previste opere di presidio (vasche di sicurezza idraulica) dovranno essere opportunamente ubicate, dimensionate e gestite, sulla base delle ipotesi di vulnerabilità degli acquiferi e dei rischi di accadimento degli eventi accidentali; analoghi approfondimenti progettuali dovranno essere effettuati per il sistema di smaltimento e trattamento delle acque di piattaforma; la progettazione e la modalità di gestione dovranno essere concordate con le competenti strutture regionali;
- e) in fase di progettazione esecutiva, a seguito di specifiche indagini geognostiche ed idrogeologiche, dovranno essere valutate con maggior dettaglio le inferenze con gli acquiferi potenzialmente intercettati dalle gallerie e dalle trincee e conseguentemente adottate idonee tecnologie conservative delle condizioni idrogeologiche a contorno; i lavori di scavo e di realizzazione della galleria dovranno essere effettuati evitando l'uso di sostanze inquinanti e dovranno essere adottate le migliori tecnologie realizzative al fine di evitare ogni drenaggio, sempre che la stabilità delle opere non ne risulti compromessa, e modifica dei parametri chimico-fisici delle falde idriche eventualmente intercettate;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- f) dovranno essere predisposte delle misure di contenimento delle polveri in fase di realizzazione delle opere e dovrà essere attuato un monitoraggio della qualità dell'aria, durante la stessa fase, in corrispondenza dei recettori più sensibili;
- g) in fase di progettazione esecutiva, dovrà essere approfondita l'individuazione dei recettori lungo il tutto tracciato stradale e, sulla base di un'adeguata modellizzazione acustica, dovrà essere sia valutata la possibilità di prevedere eventuali ulteriori interventi di mitigazione acustica che verificata l'efficacia di quelli già proposti, con l'obiettivo, in attesa di ulteriori strumenti normativi di settore, del rispetto dei valori di qualità previsti dalla Tabella D del DPCM 14.11.1997. In fase di esercizio, con il coordinamento e la supervisione delle competenti strutture regionali (ARPA), dovrà essere definito un piano di monitoraggio del clima acustico;
- h) durante la fase cantiere, nelle ore notturne, le misure di mitigazione dovranno garantire che non siano superati i limiti dei livelli di vibrazione immesse in un edificio di cui alla norma UNI 9614/90;
- i) il bilancio dei materiali dovrà essere ottimizzato favorendo il massimo riutilizzo dei materiali di scavo mentre per quanto concerne il materiale non riutilizzato per la realizzazione dell'infrastruttura dovrà essere previsto, in accordo con le competenti strutture regionali, un conferimento temporaneo e/o finale, che preveda un sostanziale riutilizzo della risorsa;
- l) nelle aree in cui il tracciato di progetto interferisce con aree di spiccato interesse naturalistico, con particolare riguardo alla Macchia della Turchina ed alla zona di attraversamento del Torrente Biedano, si dovrà presentare in fase di progetto esecutivo:
- uno specifico studio floristico-vegetazionale di dettaglio accompagnato da rilievi fitosociologici, esteso ad una fascia di ampiezza significativa rispetto al tracciato di progetto, sulla base del quale effettuare valutazioni in ordine ai caratteri di naturalità delle aree ed orientare correttamente la progettazione degli interventi di mitigazione e ripristino; oltre ai criteri ed alle modalità già previste alla prescrizione n° 3, gli interventi di espanto-reimpianto di esemplari arborei, dovranno essere integrati da nuovi impianti di specie arboree identiche a quelle espantate con un rapporto almeno triplo rispetto ad ogni individuo intercettato dal tracciato, in aree prossime ad esso, in continuità con gli esistenti nuclei arborati;
 - uno specifico studio della fauna vertebrata e delle principali biocenosi di invertebrati con individuazione di specie indicatrici degli ecosistemi esistenti nell'areale interessato dal tracciato di progetto al fine di ottimizzare sia la programmazione delle operazioni di cantiere che eventuali ulteriori misure di mitigazione, così come la corretta distribuzione e tipologia dei sottopassi ecologici previsti per la fauna.
- Gli studi di cui sopra ed i relativi interventi previsti dovranno essere soggetti a verifica ed approvazione da parte delle competenti strutture regionali (ARPA);
- m) per le opere d'arte previste, viadotti, gallerie e svincoli (ed in particolare, ma non unicamente, per il viadotto sul Fosso Cavone, in Comune di Tarquinia, e quelli sul Torrente Biedano ed il suo affluente, in comune di Vetralla) in fase di progettazione esecutiva dovrà essere elaborato uno specifico studio estetico-architettonico dei manufatti finalizzato ad ottimizzare l'inserimento delle opere nel contesto storico-paesaggistico-ambientale locale e a mitigare l'effetto intrusivo delle strutture (muri, pile, impalcati, ecc.); dovrà essere privilegiato l'uso di materiali naturali per i

rivestimenti (muri, imbocchi gallerie, ecc.) e, ove non possibile, l'utilizzo di un trattamento cromatico delle superfici degli impalcati e delle pile dei viadotti, simulando le colorazioni caratteristiche della vegetazione e delle rocce a contorno. Per le gallerie dovranno essere adottate imboccature a "becco di flauto" e raccordo della morfologia locale con piantumazione di idonee essenze verdi, o alternative meno impattanti. Dovranno essere realizzati "muri verdi", con piantumazione di idonee essenze, in luogo dei muri in cls per le zone di interscambio delle gallerie. Lo studio architettonico ed i relativi interventi previsti dovranno essere soggetti a verifica di ottemperanza da parte dei Ministeri concertanti il presente provvedimento;

- n) al fine di migliorare ulteriormente la sicurezza dell'infrastruttura dovrà essere prevista la realizzazione di piazzole di sosta con idonea interdistanza, opportunamente inserite nel contesto paesaggistico-ambientale circostante;
- o) in fase di progettazione esecutiva dovrà essere predisposto un progetto di cantierizzazione comprensivo: dell'individuazione definitiva delle aree di cantiere, di deposito, dei tracciati delle piste di cantiere; della definizione, per ciascuna attività di cantiere, delle misure di controllo e mitigazione degli impatti sulle varie componenti ambientali e territoriali; di un progetto di ripristino delle aree al termine dei lavori, secondo le modalità ed i criteri individuati nella prescrizione c);
- p) per quanto concerne le opere di compensazione:
 - nel Comune di Tarquinia, si dovranno preferire le discariche locate lungo il tracciato, vicino all'area di svincolo presso i siti archeologici, che ricadono in area con tutela paesaggistica in maniera da poterne completare la bonifica e la riambientalizzazione a fine dei lavori;
 - nel Comune di Vetralla si potrà procedere al restauro conservativo del ponte e della viabilità antica esistente presso l'attraversamento del metanodotto con il Torrente Biedano "Ponte del Crogniolo". Tale area ha una grandissima valenza ambientale da dover essere particolarmente salvaguardata in tutta la sua integrità.
- q) la progettazione esecutiva dovrà essere accompagnata e completata da un progetto di riambientalizzazione e da un piano di monitoraggio, elaborato relativamente a tutte le componenti ambientali previste dal D.P.C.M. 27.12.1988, secondo le specifiche riportate nelle precedenti prescrizioni nonché in base a quanto richiesto dalla Regione. Si ribadisce che l'intero progetto di riambientalizzazione ed il piano di monitoraggio, relativo alla fase ante, durante e post operam dovrà essere trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio per le successive verifiche di ottemperanza ai fini della sua approvazione prima della fase di realizzazione dell'opera.
- r) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Lazio e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;

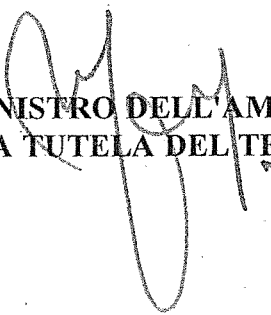


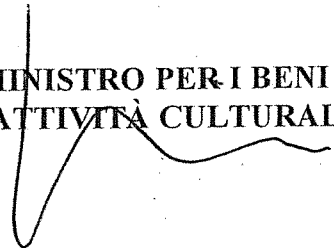
Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Compartimento Lazio, all'ANAS Direzione Centrale, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti DICOTER ed alla Regione Lazio, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li **18 MAR. 2004**


**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**


**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**