

1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)
COMPLETAMENTO CORRIDOIO TIRRENICO MERIDIONALE A12-APPIA E
BRETELLA AUTOSTRADALE CISTERNA-VALMONTONE

IL CIPE

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

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001, autorizza limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTO il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

VISTI, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "struttura tecnica di missione";

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo 27 dicembre 2002, n. 302;

VISTO l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione", secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

VISTO l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare:

- i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;
- il comma 176, che autorizza ulteriori limiti di impegno nel biennio 2005-2006 per la realizzazione delle opere strategiche di cui alle leggi citate ai punti precedenti;

- il comma 177, che reca precisazioni sui limiti di impegno iscritti nel bilancio dello Stato in relazione a specifiche disposizioni legislative;

VISTO l'art. 1, comma 13, del decreto-legge 12 luglio 2004, n. 168, convertito nella legge 30 luglio 2004, n. 191, che sostituisce l'art. 4, comma 177, della legge n. 350/2003, precisando – tra l'altro – che i limiti di impegno iscritti nel bilancio dello Stato in relazione a specifiche disposizioni legislative sono da intendere quale contributo pluriennale per la realizzazione di investimenti, includendo nel costo degli stessi anche gli oneri derivanti dagli eventuali finanziamenti necessari, ovvero quale concorso dello Stato al pagamento di una quota degli oneri derivanti da mutui o altre operazioni finanziarie che i soggetti interessati, diversi dalle pubbliche amministrazioni come definite secondo i criteri di contabilità nazionale SEC 95, sono autorizzati ad effettuare per la realizzazione di investimenti;

VISTO il decreto 20 marzo 2003, n. 5279, emanato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il quale – in attuazione dell'art. 13 della legge n. 166/2002 – tra l'altro sono stati individuati i soggetti autorizzati a contrarre mutui o ad effettuare altre operazioni finanziarie e definite le modalità di erogazione dei finanziamenti;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che include all'allegato 1, nell'ambito dei "Sistemi stradali ed autostradali" del Corridoio Plurimodale Tirrenico – Nord Europa, i collegamenti " Pontina-A12-Appia", con un costo di 1.136,205 Meuro, e "Cisterna-Valmontone ", con un costo di 309,874 Meuro;

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

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

VISTA la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (G.U. n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

VISTA la delibera in data odierna, n. 24, con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

VISTA la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di

competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

VISTO il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2004-2007, che, tra l'altro, evidenzia, nell'ambito del programma approvato con la citata delibera, gli interventi di potenziale attivazione nel triennio di riferimento, tra i quali figurano le opere in argomento;

VISTA la nota del 18 giugno 2004, n. 386, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le relazioni istruttorie sul "Collegamento A12 Fiumicino-Appia" e sul "Collegamento Cisterna-Valmontone", con le quali detto Ministero propone – per quanto concerne il 1° intervento – l'approvazione, con prescrizioni, del progetto preliminare del 1° stralcio funzionale e l'assegnazione di un finanziamento di 720 Meuro a carico delle risorse dell'art. 13 della legge n. 166/2002, come rifinanziato dalla legge n. 350/2003, e – per quanto attiene al 2° intervento – l'approvazione, sempre con prescrizioni, del progetto preliminare e l'assegnazione, a valere sui fondi suddetti, di un finanziamento di 307,2 Meuro;

VISTE le note 2 agosto 2004, n. 485, e 28 settembre 2004, n. 541, con le quali il citato Ministero ha trasmesso – rispettivamente – copia aggiornata di entrambe le relazioni e ulteriore aggiornamento della relazione relativa al 1° intervento, da ultimo proponendo la presa d'atto del progetto integrato "Completamento del Corridoio Tirrenico Meridionale (dalla A12 a Formia) e connessa bretella trasversale Cisterna-Valmontone", con una previsione di contributo a carico dello Stato mediamente pari al 40% del costo complessivo, e l'approvazione, con prescrizioni, dei menzionati progetti preliminari, nonché l'assegnazione allo stralcio funzionale dell'A12, fino allo svincolo di Sabaudia-Terracina, di un finanziamento di 259,560 Meuro a carico delle citate risorse stanziare ex lege n. 166/2002;

CONSIDERATO che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

CONSIDERATO che l' "adeguamento della tratta della S.S.148 Pontina fino al raccordo con la S.S. Appia come completamento del Corridoio Tirrenico Meridionale" e la "bretella autostradale di collegamento fra Cisterna e Valmontone (con svincolo su A2, S.S. Appia e S.S. 148)" sono compresi nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lazio, sottoscritta il 20 marzo 2002, nell'ambito dei "Corridoi autostradali e stradali";

CONSIDERATO che le pratiche suddette sono state esaminate nella riunione preparatoria del 23 giugno 2004 sulla base delle relazioni in precedenza trasmesse e che, nell'occasione, era stato formulato parere favorevole alla concessione di un finanziamento per entrambe le opere considerate;

RITENUTO, in coerenza con tale indicazione, di procedere ad una prima assegnazione di risorse, a valere sul 40% del costo complessivo previsto a carico dello Stato per il

progetto integrato di cui sopra, anche al collegamento “Cisterna-Valmontone”, con riserva di rideterminare il contributo complessivo, sempre nei limiti del suddetto 40%, allorché, a progettazione definitiva disponibile, sarà predisposto il piano economico-finanziario relativo all’intero intervento;

RILEVATO che al “completamento Corridoio Tirrenico Meridionale – collegamento A12 (Roma-Fiumicino)-Appia (Formia)” è stato assegnato il codice unico di progetto (CUP) F31B01000210008 e che al secondo dei due interventi in cui si articola il progetto integrato (“Collegamento Cisterna di Latina-A1-Valmontone”) è stato assegnato il CUP F31B04000310008;

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITA in seduta l’intesa del Ministro dell’economia e delle finanze;

P R E N D E A T T O

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

1. per quanto concerne le linee generali del progetto

- che il Corridoio Tirrenico è costituito dall’insieme delle infrastrutture di trasporto intese ad assicurare efficienti e moderni collegamenti lungo la costa tirrenica attualmente servita da un sistema viario con caratteristiche disomogenee;
- che la realizzazione del Corridoio risponde a interessi internazionali, legati alle grandi direttrici dei corridoi pan-europei da Lisbona verso i Balcani e da Edimburgo verso Palermo, e a interessi più immediatamente nazionali, connessi all’adeguamento della rete autostradale al fine di decongestionare il corridoio appenninico e la viabilità costiera e favorire lo sviluppo socio-economico delle aree più interne;
- che il conseguimento dei risultati attesi sarà possibile anche a seguito della realizzazione e completamento delle bretelle trasversali di collegamento est-ovest che serviranno anche la dorsale appenninica e di cui 4 sono ubicate nel Lazio;
- che il progetto integrato sottoposto a questo Comitato è costituito dal completamento del suddetto Corridoio, tra l’autostrada A12 (Roma-Fiumicino) e la S.S. Appia (Formia), con un collegamento autostradale a pedaggio di caratteristiche conformi alla categoria A del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001, e dalla bretella trasversale Cisterna-Valmontone di collegamento dell’area pontina all’A2 Roma-Napoli, che presenta le caratteristiche di strada extraurbana principale – tipo B – di cui al citato decreto ministeriale;
- che il suddetto progetto integrato ha un costo stimato di 3.218 Meuro, al netto dell’IVA, corrispondente alla somma del costo arrotondato delle due opere, sempre al netto dell’IVA;

- che per entrambe le opere costituenti il progetto interessato è prevista l'applicazione di pedaggi;
- che le relazioni istruttorie di giugno 2004, riferite distintamente alle suddette due opere, risultano corredate – tra l'altro – da un piano economico-finanziario sintetico, contenente una valutazione congiunta delle stesse e che, in relazione alla stima della "domanda" e alla "tariffa unitaria" da applicare in modo uniforme sulle due arterie, evidenzia la possibilità di parziale copertura del costo di costruzione con il flusso dei ricavi ed un fabbisogno residuo, da porre a carico delle risorse destinate all'attuazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche, di 1.287 Meuro, pari al 40% del suddetto costo complessivo;
- che la Regione Lazio è il soggetto aggiudicatore e che la Regione stessa ha richiesto un cofinanziamento statale pari a circa il 40% del costo di cui sopra;

2. per quanto concerne, in particolare, il collegamento A12-Appia

- sotto l'aspetto tecnico-procedurale

- che l'intervento presenta un'importanza strategica, in quanto salderà la cesura esistente sul Corridoio Tirrenico tra la Roma-Civitavecchia e il confine con la Campania, consentendo di alleggerire il traffico veicolare, particolarmente intenso, insistente sulle strade "Pontina" e "Appia";
- che l'intervento, che presenta uno sviluppo di circa 132 Km, si compone della tratta romana (di circa 20 Km in ambiti urbanizzati e/o densamente popolati e morfologicamente ondulati), della tratta pontina (di circa 72 Km in ambiti agricoli e industriali, lungo aree prevalentemente pianeggianti) e della tratta di attraversamento del sistema montuoso-collinare appenninico dei Monti Aurunci e Ausoni;
- che, con nota del 28 novembre 2003, la Regione Lazio, nella qualità di soggetto aggiudicatore, ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il progetto preliminare, poi inoltrato anche agli altri Ministeri e soggetti interessati e oggetto di avviso pubblicato su giornali quotidiani nazionali e locali;
- che, a seguito degli esiti della consultazione dei Comuni interessati e di osservazioni formulate dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio in sede di istruttoria VIA, è stato riformulato il progetto e sono state reiterate tutte le procedure previste;
- che sul suddetto progetto preliminare il Presidente della Regione Lazio ha espresso parere favorevole, ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, con nota n. 232437 del 4 giugno 2004, corredata dai pareri delle competenti Direzioni regionali, nei quali sono formulate prescrizioni sui vari profili;
- che sul medesimo progetto preliminare è stato acquisito il parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, che si è espresso con nota del 27 maggio 2004 sulla base della valutazione della Commissione speciale VIA, e del Ministero per i beni e le attività culturali, che si è pronunziato in data 26 luglio 2004;

- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – sulla base della disamina dei pareri pervenuti e delle comunicazioni dell'ANAS, principale soggetto interferito – ha ritenuto, esponendo al riguardo le motivazioni di ordine tecnico, che il progetto in istruttoria presenti due tratte in cui il tracciato proposto non appare accoglibile: la tratta relativa allo svincolo di allaccio dalla progressiva 0+000 con l'autostrada "Roma-aeroporto di Fiumicino" e la tratta compresa tra la chilometrica 100+000 circa e la fine del viadotto Terracina;
- che il predetto Ministero propone quindi di approvare il progetto preliminare limitatamente al 1° stralcio funzionale rappresentato dalla tratta tra l'allaccio alla A12, modificato, e lo svincolo di Sabaudia-Terracina per una lunghezza di circa 88 Km, cui il Ministero stesso prevede si aggiungano circa 7 Km per consentire l'allaccio diretto alla A12 senza interferenze con l'autostrada "Roma-aeroporto di Fiumicino";
- che il citato Ministero propone altresì le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare del 1° stralcio funzionale sopra indicato;

- *sotto l'aspetto attuativo*

- che l'entrata in esercizio del 1° lotto funzionale all'esame è prevista al 2010;

- *sotto l'aspetto finanziario*

- che il costo del completamento del Corridoio Tirrenico Meridionale è stato quantificato, nel progetto preliminare, in 2.577.972.620 euro al netto dell'IVA (3.093.567.144 euro IVA inclusa) e che, secondo il piano economico-finanziario sintetico, la copertura viene assicurata per il 60% dai ritorni di esercizio, sulla base di tariffe unitarie nette analoghe a quelle vigenti sulla tratta autostradale tirrenica Livorno-Rosignano, mentre il residuo 40% resta a carico della finanza pubblica;
- che la Cassa depositi e prestiti ha ritenuto complessivamente condivisibili le assunzioni poste a base del suddetto piano;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha quantificato il costo del 1° stralcio funzionale in 1.545.000.000 euro (di cui 1.228.000.000 per lavori e 317.000.000 per somme a disposizione) oltre a 309.000.000 euro per IVA;
- che detto Ministero ha proposto dapprima di attribuire all'opera 600 Meuro (al netto dell'IVA), per assicurare un rapporto lineare con la percentuale di finanziamento richiesta dalla Regione, ed ha poi ridimensionato la proposta di contributo statale in 259.560.000 euro, nella relazione del luglio 2004 riconducendo l'entità così fissata a indicazioni della Cassa depositi e prestiti – che peraltro non tengono conto della redditività attesa dall'intera opera che, nella parte residua, è caratterizzata da minori flussi di traffico – e nella relazione finale qualificando esplicitamente detto importo quale contributo determinato provvisoriamente, tra l'altro perché viene prevista la rielaborazione del piano economico-finanziario in sede di presentazione del progetto definitivo in modo da tener conto dell'incidenza economica delle prescrizioni, con particolare riguardo alla problematica inerente l'allaccio con la A12;

3. per quanto concerne, in particolare, la bretella Cisterna-Valmontone

- sotto l'aspetto tecnico-procedurale

- che il collegamento tra l'area pontina e l'A2 rappresenta "il collegamento trasversale mancante" nella regione Lazio, la cui realizzazione è stata vivamente sollecitata sin dagli anni '70, e che è inserito in tutti i principali documenti di pianificazione della Regione;
- che il collegamento è stato originariamente concepito quale itinerario in parte alternativo e in parte complementare a quello radiale costituito dalla "Pontina" e dal Grande Raccordo Autostradale (G.R.A.) e vale a riunire al territorio nazionale, attraverso l'autostrada A2, una vasta porzione del Lazio a sud di Roma ed ad assicurare relazioni anche interne all'area stessa, necessarie per un rafforzamento del potenziale produttivo nel contesto del Paese;
- che con la programmazione del Corridoio Tirrenico Meridionale il collegamento in questione acquisisce anche la funzione di bretella di raccordo tra il sistema autostradale centrale (Roma-Napoli) e quello tirrenico, consentendo l'aggiramento del polo di Roma ad ovest della città e assolvendo così ad una funzione analoga a quella svolta della bretella Fiano-San Cesareo ad est del citato G.R.A.;
- che l'opera è costituita da un asse stradale principale, di circa 34 Km, denominato "asse Casilina-Pontina" (asse n. 1), e da un asse complementare di 9 Km, denominato "Raccordo Valmontone" (asse n. 2), inteso ad assicurare l'integrazione al processo di sviluppo prodotto dalla nuova infrastruttura anche per i Comuni di Valmontone e Artena;
- che l'asse n. 1 origina sulla S.S. n. 6 in Comune di Labico e termina sulla S.S. n. 148 al confine tra i Comuni di Aprilia e di Latina e che ad esso il Corridoio Tirrenico Meridionale si raccorda a circa 1,5 Km a nord della Pontina;
- che l'opera, dal raccordo con l'A2 alla Pontina, viene al momento classificata tra le strade extra urbane principali, con caratteristiche geometriche conformi alla categoria B del citato decreto ministeriale 5 novembre 2001, e che il passaggio alla categoria superiore, qualora ne venga prevista la destinazione autostradale, potrà essere realizzato in fase di progettazione definitiva con adeguamento della sezione tipo e degli altri elementi geometrici;
- che, con nota del 20 novembre 2002, la Regione Lazio, in qualità di soggetto aggiudicatore, ha presentato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il progetto preliminare, poi inoltrato alle altre Amministrazioni interessate e oggetto di avviso pubblicato su giornali quotidiani a diffusione nazionale e locale;
- che, anche a seguito del confronto con i Comuni interessati, la Regione ha riformulato il progetto – reiterando ogni necessaria procedura, tra cui la pubblicazione di apposito "avviso" sui giornali – e trasmesso la versione aggiornata, corredata dalla VIA, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alle altre Amministrazioni;

- che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, in data 26 maggio 2004, ha trasmesso il parere positivo sul progetto, con prescrizioni e raccomandazioni, formulato dall'apposita Commissione VIA;
- che, nel giugno 2004, il Presidente della Regione Lazio ha espresso il proprio consenso alla localizzazione dell'opera, trasmettendo i pareri delle competenti Direzioni regionali, nei quali sono formulate le prescrizioni cui è subordinato il parere favorevole per i vari profili del progetto;
- che anche il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota del 21 luglio 2004, si è pronunciato favorevolmente sul progetto, con prescrizioni, chiedendo – tra l'altro – che il progetto definitivo venga sottoposto alla Soprintendenza per i beni architettonici, per il paesaggio, il patrimonio storico-artistico e demotnoantropologico del Lazio;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni da formulare in fase di approvazione del progetto preliminare, evidenziando i casi in cui osservazioni vengono recepite nella diversa forma di raccomandazione ed esponendo le relative motivazioni;

- sotto l'aspetto attuativo

- che si prevede l'ultimazione dell'opera al 2010;

- sotto l'aspetto finanziario

- che il costo dell'opera è stato quantificato in 639.807.576,73 euro al netto dell'IVA (741.632.107,10 al lordo dell'imposta), di cui 484.878.716,05 per lavori a base d'asta e 154.928.860,68 per somme a disposizione;
- che il piano economico-finanziario sintetico relativo alla singola opera all'esame, allegato alla relazione istruttoria del giugno 2004, evidenzia la possibilità di un limitato autofinanziamento del costo di costruzione;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha proposto di prevedere la ripresentazione del piano in sede di approvazione del progetto definitivo, con approfondimenti in relazione anche ai contenuti delle prescrizioni emerse nella fase istruttoria;

D E L I B E R A

1. Progetto integrato

- 1.1 Il Comitato ritiene condivisibili le linee generali del progetto integrato di cui al punto 1 della precedente "presa d'atto", costituito dal "completamento del Corridoio Tirrenico Meridionale: tratta A12-Formia (Appia)" e dalla "bretella trasversale Cisterna-Valmontone".

I due interventi sono quindi da considerare unitariamente anche ai fini della valutazione della coerenza dell'onere da porre a carico delle risorse destinate all'attuazione del 1° Programma delle opere strategiche con le indicazioni della delibera n. 121/2001.

1.2 Il soggetto aggiudicatore, ai sensi del decreto legislativo n. 190/2002, è la Regione Lazio.

1.3 Il costo del progetto integrato di cui al punto 1.1 è stimato in 3.218 Meuro al netto dell'IVA – pari alla somma degli importi arrotondati dei due interventi che compongono il progetto stesso, sempre al netto dell'IVA – e verrà puntualmente quantificato in sede di presentazione del progetto preliminare del 2° stralcio funzionale del Corridoio Tirrenico Meridionale, concernente la tratta dalla chilometrica 100+000 circa.

Nell'occasione il soggetto aggiudicatore provvederà a redigere la stesura definitiva del piano economico-finanziario del progetto integrato, fermo restando che il contributo statale non potrà superare la percentuale del 40% del costo di costruzione dell'intera opera: nelle more ed al fine di definire l'onere a carico dell'erario, nei limiti percentuali indicati, il soggetto aggiudicatore procederà ad approfondire, in relazione alle modalità di affidamento dei lavori, la computabilità o meno dell'IVA nel costo complessivo da considerare in vista di detta definizione.

2. Completamento Corridoio Tirrenico Meridionale – 1° stralcio funzionale

2.1 *Approvazione progetto preliminare*

2.1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato dal decreto legislativo n. 302/2002, è approvato – con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio il progetto preliminare del 1° stralcio funzionale del "Completamento Corridoio Tirrenico Meridionale: collegamento A12 (Roma-Fiumicino) – Appia (Formia)" e, più specificatamente, la tratta "collegamento alla A12 (Roma-Civitavecchia) – svincolo di Sabaudia/Terracina".

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

2.1.2 In sede di progetto definitivo dovrà essere risolta la tematica progettuale del collegamento diretto alla A12, come specificato nella presa d'atto.

Le altre prescrizioni, cui – ai sensi del citato punto 2.1.1 – è condizionata l'approvazione del progetto, sono riportate nella 1^ parte dell'allegato 1 alla presente delibera, di cui l'allegato stesso forma parte integrante, e sono suddivise tra prescrizioni da recepire in sede di redazione del progetto definitivo e prescrizioni da attuare in fase di esecuzione dei lavori o in fase di esercizio.

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

2.1.3 Ai sensi del citato art. 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, l'importo di 1.545 Meuro al netto dell'IVA (1.854 del lordo dell'imposta) di cui alla presa d'atto, quantificato sulla base di un'estesa complessiva di 95 Km e comprensivo anche del costo stimato per il collegamento diretto alla A12, costituisce il limite di spesa dell'intervento.

2.2 *Assegnazione contributo*

Per la realizzazione del 1° stralcio funzionale di cui al punto 2.1 è assegnato alla Regione Lazio un contributo, in termini di volume di investimento, di 259,560 Meuro.

L'onere relativo viene imputato sul quinto limite di impegno quindicennale previsto dal richiamato art. 13 della legge n. 166/2002, come rifinanziato dalla legge n. 350/2003, e decorrente dal 2006: la quota annua di contributo non potrà comunque superare l'importo di 23,755 Meuro.

3. Bretella trasversale Cisterna-Valmontone

3.1 *Approvazione progetto preliminare*

3.1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato dal decreto legislativo n. 302/2002, è approvato – con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio il progetto preliminare del “collegamento tra l'area pontina e l'A2 (Cisterna-Valmontone A2)”.

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

3.1.2 Ai sensi del citato art. 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, l'importo di 639.807.576,73 al netto dell'IVA (741.632.107,10 al lordo dell'imposta) costituisce il limite di spesa dell'intervento.

3.1.3 Le prescrizioni citate al punto 3.1.1, cui è condizionata l'approvazione del progetto, sono riportate nella 1^ parte dell'allegato 2, che forma parte integrante della presente delibera.

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

3.2 *Assegnazione contributo*

Per la realizzazione dell'intervento di cui al punto 3.1 è assegnato alla Regione Lazio un primo contributo, in termini di volume di investimento, di 100 Meuro.

L'onere relativo viene imputato – in quanto a Meuro 68,477 – sul quarto limite di impegno quindicennale previsto dall'art. 13 della legge n. 166/2002, come

rifinanziato dalla legge n. 350/2003, per l'anno 2005 e – in quanto a Meuro 31,523 – sul quinto limite di impegno quindicennale di cui alla richiamata normativa, decorrente dal 2006: la quota annua di contributo non potrà comunque superare l'importo – rispettivamente – di 6,267 Meuro per il limite di impegno decorrente dal 2005 e di ulteriori 2,885 Meuro per il limite decorrente dal 2006.

Il suddetto contributo verrà utilizzato per il cofinanziamento, nella misura massima del 40%, di uno stralcio funzionale che verrà puntualmente indicato in sede di progettazione definitiva.

4. Clausole finali

- 4.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti i progetti preliminari degli interventi approvati con la presente delibera.
- 4.2 Il citato Ministero darà attuazione ai punti 2.2 e 3.2 della presente delibera con le modalità stabilite dal decreto interministeriale del 20 marzo 2003, emanato ai sensi del menzionato art. 13 della legge n. 166/2003.
- 4.3 In considerazione della riconducibilità degli interventi di cui ai progetti preliminari approvati con la presente delibera ad un organico disegno unitario e nelle more dell'elaborazione della stesura definitiva del piano economico-finanziario di cui al precedente punto 1.3, il soggetto aggiudicatore provvederà a presentare, a corredo dei progetti definitivi di detti interventi, un piano economico-finanziario sintetico complessivo, alla stregua del quale rideterminare l'entità del contributo statale alla Regione Lazio per il cofinanziamento degli interventi stessi, nel limite massimo del 40% del costo totale.
- 4.4 In sede di esame della progettazione definitiva il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni che, ai sensi dei precedenti punti 2.1.2 e 3.1.3, debbono essere recepite in tale fase progettuale.
Il soggetto aggiudicatore provvederà a verificare che, nelle fasi successive alla progettazione definitiva, vengano attuate le altre prescrizioni di cui agli allegati, dandone assicurazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
- 4.5 Il suddetto Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.
- 4.6 Il codice unico di progetto (CUP), assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera n. 24/2004, dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

Roma 29 settembre 2004

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Mario BALDASSARRI

IL PRESIDENTE DEL CIPE
Silvio BERLUSCONI

PROGETTO INTEGRATO
“COMPLETAMENTO CORRIDOIO TIRRENICO MERIDIONALE:
TRATTA A12-FORMIA E BRETELLA TRASVERSALE
CISTERNA-VALMONTONE”

COMPLETAMENTO CORRIDOIO TIRRENICO MERIDIONALE:
1° STRALCIO FUNZIONALE

PARTE 1^ - PRESCRIZIONI

- 1.1 Prescrizioni da recepire nel progetto definitivo
- 1.2 Prescrizioni in fase di esecuzione dei lavori o in fase di esercizio

PARTE 2^ - RACCOMANDAZIONI

PARTE 1^ - PRESCRIZIONI

1.1 Prescrizioni da recepire nel progetto definitivo

- 1) sviluppare tutti gli interventi di carattere generale e locale indicati dal Soggetto Aggiudicatore nello Studio di Impatto Ambientale e nella risposta alla richiesta di integrazioni fatta dalla Commissione;
- 2) prevedere, nei documenti progettuali (capitolati d'appalto) degli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura, le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere;
- 3) anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto;
- 4) definire la tempistica realizzativa dell'opera con riferimento all'effettiva possibilità di apertura all'esercizio dell'infrastruttura per tronchi, dando la priorità a quelli che affiancheranno i tratti dell'attuale viabilità ordinaria a maggior intensità di traffico/incidentalità;
- 5) specificare la localizzazione, la tipologia e le modalità di esecuzione delle opere di compensazione per un importo almeno del 2% del costo per lavori;
- 6) predisporre un Progetto di Monitoraggio Ambientale, secondo le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale e sue successive integrazioni;
- 7) prevedere un idoneo piano di parcheggi in corrispondenza degli svincoli;
- 8) tutti gli svincoli dovranno essere realizzati contenendo al massimo l'utilizzo improduttivo del territorio;
- 9) deve essere integrato, in fase di progetto definitivo, lo Studio di Impatto Ambientale con una compiuta analisi delle alternative possibili riferite allo stralcio funzionale determinato con la presente istruttoria, con l'indicazione delle soluzioni utili alla definizione progettuale delle complanari previste lungo lo sviluppo del tracciato ed alle interferenze dell'autostrada con le infrastrutture esistenti o di progetto, quali ad esempio la "gronda Merci di Roma", la progettata bretella "Cisterna-Valmontone", la linea FM1 in direzione Fiumicino e le strutture previste a servizio della Nuova Fiera di Roma, gli sviluppi previsti nel PRG – Castelporziano. Tale integrazione sarà anche riferita all'opzione zero in modo da qualificare e quantificare le opere e gli interventi compensativi sul territorio, sviluppando un'attenta analisi dei benefici prodotti a fronte dei costi paesaggistici subiti;
- 10) si dovrà, con lo studio di soluzioni alternative al tracciato proposto, specialmente per i tratti che interagiscono con le Zone di tutela ambientale di carattere archeologico, architettonico, paesaggistico, valutare la ottimale condizione di compatibilità in modo da giustificare la scelta di tracciato attuata come idonea a minimizzare il costo che dovrà comunque essere pagato dal territorio per consentire la realizzazione dell'infrastruttura in istruttoria.

Relative a flora, fauna e insediamenti agricoli

- 11) sviluppare gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione:
 - a) secondo quanto indicato nello Studio d'impatto Ambientale esaminato e nelle sue integrazioni, ed integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici e aggiornandoli con il DPR del marzo 2004 sul rumore relativo alle infrastrutture stradali;
 - b) avvalendosi, sia in fase di progetto che nella fase antecedente all'apertura dei cantieri, dell'assistenza di specialisti per la protezione della flora e fauna significativa presente;

- c) scegliendo tipologie di barriere a “verde”, fornendo per ciascun tipo i valori dell’attenuazione (perdita di inserzione nei ricettori), e rappresentando i risultati su allegati grafici planimetrici di sintesi;
- 12) prevedere un raccordo morfologico al terreno delle strutture in c.a. delle spalle dei viadotti con idonea sistemazione a verde, secondo il manuale della Regione Lazio;
 - 13) predisporre, con particolare riguardo alle tratte interne alla Riserva di Decima Malafede, la realizzazione di corridoi a servizio della continuità dei percorsi faunistici;
 - 14) dovranno essere ripristinate le coperture forestali danneggiate in fase di cantiere (ricucitura dei soprassuoli preesistenti);
 - 15) si dovrà prevedere l’impianto di nuove estensioni forestali in aree attualmente agricole che verranno frammentate dal tracciato;
 - 16) le specie arboree ed arbustive messe a dimora dovranno essere appartenenti all’orizzonte fitoclimatico del luogo. Inoltre dovrà essere assicurata la corretta manutenzione dell’impianto, per il buono stato vegetativo delle specie immesse.

Nel SIC Sughereta di Castel di Decima si dovrà prevedere:

- 17) nel tratto km13+100 e 13+700, nonché sulla deviazione della “Pontina” tra il Km 13+300 e il Km 13+800 la frequenza dei sottopassi sarà uno ogni 50 m, a prescindere dall’altezza del rilevato. Ovvero laddove il rilevato è basso si disporranno sottopassi di dimensioni tecnicamente utilizzabili: 2m x 2m con rilevato alto 3 m; di dimensioni inferiori nei rilevati più bassi (la dimensione minima è 80 cm x 80 cm);
- 18) nel tratto interferito dal tracciato, sulla fascia di margine già adiacente alla Pontina, prevedere misure di ripristino delle coperture sia a titolo di minimizzazione sia a titolo di compensazione con ricostruzione di habitat tramite piantagione di materiale vegetale reperito dal sito stesso;
- 19) realizzare recinzione perimetrale anti-fauna negli ambiti di maggior sensibilità aventi caratteristiche potenziate rispetto alla rete utilizzata nel resto del tracciato viario;
- 20) verificare le interferenze del tracciato con i perimetri delle aziende agricole e delle aree su cui sono previste attività di fruizione per il parco di Decima Malafede, e adottare, anche in fase di cantiere, soluzioni che salvaguardino quanto più possibile l’integrità e la funzionalità delle aziende stesse;
- 21) considerare varianti locali al tracciato al fine di minimizzare o rendere nullo l’impatto dello stesso in relazione alla dinamicità e allo sviluppo delle colture dell’Agro Pontino, con particolare riferimento alle colture specialistiche di pregio;
- 22) in sede di progettazione definitiva dovrà essere “ data dimostrazione di congruità rispetto alla vincolistica ambientale ”;
- 23) in sede di progettazione definitiva dovranno essere particolarmente approfonditi gli studi inerenti i punti critici:
 - “Piana del Tevere”
 - “Attraversamento Parco di Decima”;
- 24) prevedere in relazione alle lavorazioni ed opere in adiacenza ai SIC e nelle tratte interne alla riserva di Decima Malafede di:
 - a) predisporre i progetti delle opere atte a mitigare gli impatti in corso e le azioni di ripristino.

Relative ad inquinamento acustico ed atmosferico

- 25) realizzare le barriere antirumore mediante barriere miste con inserimenti vegetazionali o con filtri a griglia discontinua, o con un rilevato ai lati dell’infrastruttura e della barriera a verde;

- 26) definire in dettaglio la logistica delle aree di cantiere, privilegiando l'uso di aree interstiziali o prive di vincoli e riducendo comunque al minimo l'occupazione di aree di pregio ambientale, ed inoltre:
- a) minimizzare l'impatto sui nodi urbani con maggiori problematiche di traffico locale e/o di sensibilità alle emissioni acustiche, sia in termini di durata complessiva, che di operatività diurno/notturna, che di sovrapposizioni cumulative degli effetti;
 - b) dettagliare la quantità e la qualità delle immissioni in atmosfera e le misure per evitare superamenti dei valori previsti dalla normativa vigente;
- 27) ubicare i camini di espulsione dell'aria inquinata estratta da gallerie naturali e artificiali lontani da recettori sensibili, anche al fine dell'impatto acustico.

Relative a idraulica, idrogeologia, geologia

- 28) mantenere la continuità, il regime e la qualità delle acque del reticolo idrografico;
- 29) prevedere in relazione alle lavorazioni ed opere in adiacenza ai SIC e nelle tratte interne alla riserva di Decima Malafede di:
- a) integrare lo studio geologico-strutturale con elementi complementari di dettaglio e implementare la caratterizzazione e mappatura delle sorgenti e delle captazioni d'acqua e la definizione di falde ed acquiferi;
- 30) per le opere d'arte più significative, ed in particolare per il Ponte sul Fiume Tevere:
- a) dettagliare puntualmente il dimensionamento e la verifica idraulica delle opere di attraversamento, con analisi basate sui massimi valori dei tempi di ritorno delle portate idrauliche;
- 31) prevedere, per la fase di scavo delle gallerie:
- a) l'effettuazione di una campagna di misurazione e la catalogazione delle falde eventualmente intercettate durante lo scavo;
 - b) la predisposizione allo sbocco delle gallerie di sistemi per la misurazione delle acque drenate;
 - c) il monitoraggio qualitativo e quantitativo delle emergenze della falda basale;
 - d) la redazione di un protocollo procedurale relativo alla gestione delle emergenze dovute alla captazione delle acque nel rispetto del D.Lgs. 152/99;
- 32) dovrà essere predisposto un piano di approvvigionamento idrico che indichi le fonti compatibili con le risorse disponibili;
- 33) in merito ai corsi d'acqua naturali e artificiali si dovranno valutare attentamente le caratteristiche di ciascun corso d'acqua, posizionando di conseguenza le opere d'arte (spalle e piloni) in modo da non restringere la luce utile del letto fluviale;
- 34) distanziare il tracciato proposto nelle zone in cui, superata la Città di Latina, interferisce più volte con la fascia di rispetto del fiume Sisto prevista dall'art. 142, comma 1, del D.L.vo 22/01/04, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" e dal vigente P.T.P.;
- 35) per la prevenzione degli impatti sulle acque e sul suolo si dovranno utilizzare metodologie differenti a seconda delle condizioni al contorno in modo da evitare che la realizzazione delle opere di contenimento debbano costituire a loro volta un elemento di impatto; in particolare, in corrispondenza dei viadotti e degli imbocchi delle gallerie si realizzeranno tratti più o meno lunghi di canalette di raccolta che dovranno recapitare le acque nelle vasche di accumulo che saranno periodicamente svuotate e ripulite, così da garantire la loro funzionalità in occasione dei seguenti eventi meteorici;
- 36) le scelte progettuali da adottare dovranno garantire la continuità idraulica della falda ed il minimo sovraccarico idraulico, distribuito nelle variabili spazio - temporali. Ulteriori indagini dovranno essere mirate a risolvere puntualmente ed in dettaglio tali problematiche;

- 37) nella fase di escavo delle gallerie in caso di eventuali intercettazioni di falde dovrà essere previsto un intervento idoneo al mantenimento delle caratteristiche della falda stessa prima dell'opera onde assicurare il ripristino a valle del flusso interrotto dall'opera in esecuzione;
- 38) lungo tutto il percorso della viabilità dovranno essere adottate misure idonee alla regimazione e alla raccolta dell'acqua di prima pioggia e prima dell'immissione nei ricettori finali dovranno essere predisposte vasche di decantazione che dovranno essere periodicamente mantenute;
- 39) che in sede di progettazione definitiva le indagini geologiche e geotecniche siano adeguate alla definizione delle opere da realizzare.

Di carattere paesaggistico-architettonico

- 40) prevedere soluzioni integrate, paesaggistico-architettoniche, delle infrastrutture di progetto (sia rilevati che viadotti), tali da consentire il migliore inserimento dell'opera nel paesaggio;
- 41) per le opere d'arte più significative, ed in particolare per il Ponte sul Fiume Tevere:
 - a) utilizzare impostazioni formali e strutturali adeguate alla ricerca dei migliori rapporti forma/funzione, in considerazione dell'alto valore formale di inserimento di una nuova opera sul Tevere;
 - b) prestare attenzione a che il manufatto, ove questo non abbia rilevanza formale particolarmente significativa, presenti caratteristiche di oggetto già metabolizzato dall'ambiente (presenza di rampicanti, cespugliature, etc.) per minimizzare l'effetto di cesura nel territorio;
 - c) prestare particolare cura alle forme ed alle superfici di pile e spalle ed alla loro naturalizzazione (piantumazioni, mascheramenti).

Relative alla gestione del territorio

- 42) definire in dettaglio la logistica delle aree di cantiere, privilegiando l'uso di aree interstiziali o prive di vincoli e riducendo comunque al minimo l'occupazione di aree di pregio ambientale, ed inoltre:
 - a) predisporre un piano di approvvigionamento idrico che indichi le relative fonti, compatibilmente con le risorse disponibili;
 - b) prevedere un sistema di collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti ed altri inquinanti ed il loro convogliamento in appositi siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, per il loro corretto trattamento;
 - c) specificare le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità;
- 43) lo scotico accantonato prima delle operazioni di scavo dovrà essere rimesso in opera ove previsto (gallerie artificiali, scarpate, etc.) previa messa in sito di adeguato spessore di terreno vegetale;
- 44) il materiale proveniente dagli scavi in relazione alle differenti caratteristiche meccaniche dovrà essere riutilizzato lungo il sedime dell'opera mirando ad una compensazione complessiva del bilancio delle terre, il materiale eventualmente in esubero dovrà essere messo a dimora in una discarica autorizzata o meglio in via ordinaria dovrà essere utilizzato per il recupero dei siti interessati da attività estrattive dismesse;
- 45) nel prevedere dei percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati si dovrà evitare di interferire con i flussi di traffico attualmente in essere a discapito delle qualità ambientali dei siti interessati;
- 46) definire un programma che definisca la continuità del pubblico servizio, in particolare laddove il tracciato si inserisce fra i due rami dell'esistente SS 148 Pontina o sottopassa quest'ultima

tenendo conto della notevole rigidità sui flussi di traffico derivante da soluzioni che non consentono futuri ulteriori ampliamenti.

Relative ad aspetti tecnici o tecnologici

- 47) prevedere che gli imbocchi delle gallerie siano tagliati secondo le pendenze del terreno attraversato e siano raccordate con continuità alle opere di sostegno all'aperto;
- 48) prevedere, per la fase di scavo delle gallerie:
 - a) la sistemazione, nella realizzazione delle gallerie artificiali, del terreno sovrastante con materiali idonei, con spessori adeguati a garantire il successivo utilizzo agricolo dell'area;
- 49) prevedere, nella fase di realizzazione dei viadotti e delle fondazioni indirette (pali):
 - a) in corrispondenza delle litologie caratterizzate da coefficienti di permeabilità più elevati e laddove sono presenti falde superficiali, che le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazioni di pile e spalle non determinino l'insorgere del rischio di diffusione delle sostanze inquinanti dovute ai fluidi di perforazione.

Di carattere localizzativo

- 50) definire il collegamento con la bretella Cisterna-Valmontone (Collegamento tra l'area Pontina e l'A2), tenendo conto del progetto relativo a quest'ultima presentato ai Soggetti Istituzionali;
- 51) garantire l'armonizzazione dell'opera con il tracciato della Gronda Mercè di Roma, come risultante dal Parere della Commissione Speciale VIA, nella zona compresa tra il Km 0+00 e il Km 10+00, al fine di minimizzare le interferenze tra le due opere;
- 52) delocalizzare lo svincolo con la SS "Pontina" previsto al Km 8+772 e più in generale riesaminare, con il contributo delle indicazioni fornite dall'Osservatorio Ambientale della Tenuta di Castelporziano, il tracciato a ridosso della Tenuta dal Km 6+691 (inizio galleria artificiale Quartuccio) sino al Km 10+000.

Di aspetto archeologico

- 53) dovrà essere dedicato ed individuato nel progetto un impegno finanziario ed un programma di intervento finalizzato al completamento del quadro conoscitivo dei dati archeologici, per le fasi di acquisizione dei dati, analisi, indagini dirette sul terreno, condiviso e coordinato dalle Soprintendenze per i Beni Archeologici del Lazio, di Roma e di Ostia, ciascuna per i propri ambiti di competenza.

1.2 Prescrizioni in fase di esecuzione dei lavori o in fase di esercizio

- 54) utilizzare mezzi d'opera omologati per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico;
- 55) adottare provvedimenti atti a mantenere l'emissione delle polveri di cantiere entro limiti ammissibili anche provvedendo a stabilizzare la viabilità provvisoria;
- 56) ad integrazione delle mitigazioni e compensazioni di carattere specifico già previste nel SIA si eseguirà un monitoraggio degli effetti a carico delle componenti faunistiche durante la fase di costruzione ed il primo anno di esercizio. Tale attività di monitoraggio dovrà riguardare le aree interne o prossime a SIC e ZPS;

- 57) a conclusione dell'opera dovranno essere monitorati gli insediamenti contermini alla struttura viaria al fine di assicurare livelli di clima acustico previsti dalla legge;
- 58) predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001);
- 59) 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 dei 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 prossimali ai corsi d'acqua; nelle zone di sbancamenti stradali e/o allargamenti della sede viaria, da rilevati estradali e nelle aree di svincolo.

PARTE 2^ - RACCOMANDAZIONI

Si raccomanda

- a) di attivare un coordinamento atto ad accogliere le esigenze di mitigazione necessarie alla massima conservazione del territorio interessato dalla Riserva Naturale di Decima Malafede in ottemperanza con il Piano di Assetto adottato dall'Ente Regionale Roma Natura;
- b) di prevedere un concorso di idee per la progettazione del Ponte sul Fiume Tevere;
- c) che il realizzatore dell'infrastruttura acquisisca, per le attività di cantiere, dopo la consegna dei lavori, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS);
- d) che, nel caso di interferenze con altre infrastrutture di corridoio, ancorché in previsione, ci si adoperi con la massima cura:
 - per favorire lo scambio di informazioni, la cooperazione e il coordinamento reciproco;
 - per coordinare le fasi di cantierizzazione, favorendo l'uso coordinato delle aree di cantiere, della viabilità, delle cave e dei siti di discarica;
 - per coordinare la progettazione delle opere a verde e delle opere di mitigazione e di compensazione;
 - per favorire l'inserimento paesaggistico-ambientale delle interferenze;
- e) che, relativamente agli interventi di ottimizzazione dell'inserimento nel territorio e nell'ambiente, si adottino le migliori tecniche disponibili per assicurare sempre l'ottimizzazione degli interventi di recupero delle aree di cantiere;
- f) lungo i corsi d'acqua soggetti a vincolo, in sede di progettazione definitiva e nella realizzazione delle opere, vengano quanto più possibile mantenuti integri il corso d'acqua e la vegetazione ripariale esistente, prevedendo inoltre adeguata sistemazione paesistica coerente con i caratteri morfologici e vegetazionali dei luoghi, con ripristini ambientali, opere di ingegneria naturalistica e adeguati interventi di mitigazione locale e generale;
- g) dovrà essere posta particolare cura in sede di progettazione definitiva al patrimonio agricolo produttivo”;
- h) “In sede di progettazione definitiva delle infrastrutture dovrà verificarsi soprattutto in prossimità dei centri abitati e delle zone antropizzate l'eventuale adeguamento della viabilità locale”;
- i) in linea generale, si ritiene opportuno che nella fase di progettazione definitiva i progettisti provvedano ad ottimizzare il tracciato dal punto di vista paesaggistico per quanto riguarda soluzioni meno impattanti rispetto all'adozione di viadotti, rilevati e scavi a mezza costa;
- j) effettuare, contestualmente allo sviluppo del tracciato preliminare approvato, una simulazione per verificare la possibilità di migliorare in misura più cospicua la permeazione (in atto già compromessa ad effetto della barriera rappresentata dalla esistente SS Pontina-Asse Mediano) tra la fascia costiera e la città di Latina, a partire dal futuro svincolo con la Cisterna-Valmontone sino alla località di Borgo S.Michele.

PROGETTO INTEGRATO
"COMPLETAMENTO CORRIDOIO TIRRENICO MERIDIONALE:
TRATTA A12-FORMIA E BRETELLA TRASVERSALE
CISTERNA-VALMONTONE"

BRETELLA TRASVERSALE CISTERNA-VALMONTONE

PARTE 1^ - PRESCRIZIONI

PARTE 2^ - RACCOMANDAZIONI

PARTE 1^ - PRESCRIZIONI

Prescrizioni da risolvere nella redazione del progetto definitivo:

Carattere Generale

1. Sviluppare la soluzione di progetto preliminare presentata per l'Asse 1, dall'uscita dell'Autostrada A2 allo svincolo con la SS 148 Pontina (o eventuale Corridoio Tirrenico Meridionale) secondo lo schema di utilizzo "aperto" prescelto. In caso di variazione di ipotesi progettuale con trasformazione della viabilità proposta da tipo B a tipo A (D.M. 5.11.2001), prevedere l'integrazione dello Studio di Impatto Ambientale e la sua ripubblicazione;
2. Eseguire tutte le indagini e gli studi di analisi previsti dal Proponente nell'ambito della trattazione dello Studio di Impatto Ambientale, così come integrato, relativo al Progetto Preliminare, secondo le modalità descritte e volte alla determinazione di tutti i parametri necessari ad una adeguata previsione degli impatti e determinazione delle relative opere di mitigazione;
3. Ricepire e sviluppare le misure di mitigazione e compensazione, puntuali e di carattere generale, previste nello Studio di Impatto Ambientale e nelle successive integrazioni e di quanto oggetto delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione ed i costi analitici; prevedere compensazioni per un importo almeno pari al 2% dei lavori;
4. Prevedere, nei capitolati d'appalto, le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere;
5. Acquisire, preventivamente alla conclusione del progetto definitivo, le necessarie autorizzazioni per le opere interferite (Autostrada A1 – Autostrade per l'Italia S.p.A.), concordando i tempi e modi per la realizzazione dei due nuovi caselli e la dismissione dell'esistente;
6. Predisporre il Progetto di Monitoraggio Ambientale, secondo le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale VIA;
7. Redigere gli elaborati, anche successivi al Progetto Definitivo, in conformità alle specifiche del Sistema Cartografico di Riferimento;
8. In sede di progettazione definitiva dovrà essere "data dimostrazione di congruità rispetto alla vincolistica ambientale".
9. Approfondire e completare la definizione progettuale delle opere di collegamento al fine di cogliere la portata reale delle previste opere di scavo e riporto e quindi l'impatto reale sul paesaggio.

Relative a flora, fauna e insediamenti agricoli

10. Effettuare ulteriori indagini al fine di una più attenta ricognizione delle coltivazioni (di pregio, biologiche, etc.) in atto e con riferimento particolare ai processi di trasformazione agricola attualmente in corso, valutando la possibilità di varianti locali di tracciato al fine di diminuire gli impatti su tali attività agricole;
11. Dimensionare gli attraversamenti faunistici e il loro posizionamento sulla base di un'analisi dei principali corridoi potenziali delle specie faunistiche, con specifico riguardo a quelle protette;
12. data l'esigua distanza dalle aree di interesse naturalistico "Macchia di Giulianello" e SIR "Lago di Giulianello", approfondire l'analisi di incidenza dell'opera, dettagliando tutte le precauzioni necessarie in fase di esecuzione ad evitare interferenze con gli stessi, in termini di impatti sulla vegetazione, flora e fauna e sulle acque sotterranee; valutare un possibile leggero allontanamento del tracciato dagli stessi;

13. Anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura;
14. Si dovrà provvedere, a fine lavori, alla rinaturalizzazione delle aree di cantiere attraverso il ripristino delle condizioni geomorfologiche, vegetazionali e del regime idraulico delle acque superficiali, al fine di impedire fenomeni di erosione e di impaludamento;
15. Su tutti i rilevati stradali previsti dal progetto, siano realizzati dei sottopassi di opportune dimensioni, finalizzati a consentire lo spostamento della fauna selvatica, per la frequentazione degli ambienti idonei allo svolgimento dei loro cicli biologici;
16. Le specie arboree ed arbustive messe a dimora dovranno essere appartenenti all'orizzonte fitoclimatico del luogo. Inoltre dovrà essere assicurata la corretta manutenzione dell'impianto, per il buono stato vegetativo delle specie immesse.

Relative ad inquinamento acustico ed atmosferico

16. Effettuare indagini ulteriori sulle stime previsionali, per quanto riguarda gli impatti sull'atmosfera derivanti dall'emissione di polveri (e altri inquinanti) in fase di realizzazione dell'opera e in esercizio, in grado di rappresentare i più significativi fattori per la stima delle concentrazioni al suolo con riferimento alla normativa applicabile, e con particolare attenzione agli effetti sulle coltivazioni in atto;
17. Integrare l'analisi della componente rumore, caratterizzando il clima acustico post-operam lungo tutta l'arteria in progetto e per una zona più ampia della sola fascia di rispetto, laddove si sia la presenza di ricettori, ipotizzando, anche in assenza di una zonizzazione acustica, dei limiti di immissione che tengano conto delle indicazioni degli strumenti pianificatori locali (PRG);
18. Prevedere, ai fini della riduzione del rumore alla fonte, particolarmente in presenza di ricettori, la realizzazione di pavimentazioni stradali fonoassorbenti anche con l'adozione di soluzioni tecnologicamente innovative;
19. Con riferimento alle barriere antirumore, da inserire secondo un piano dettagliato conseguente all'analisi della componente rumore anche a seguito dell'adozione degli accorgimenti di cui al punto precedente per la pavimentazione stradale, sviluppare una progettazione adeguata ai luoghi attraversati; in corrispondenza dei rilevati e delle parti a raso, contenere in riferimento ai dispositivi di mitigazione acustica le parti trasparenti a favore di più importanti, e continue, formazioni vegetali di tipo naturalistico ovvero apposite sistemazioni paesaggistiche; con riferimento ai tratti in viadotto, ricercare soluzioni coerenti con le scelte progettuali effettuate per gli impalcati evitando sovrapposizioni indifferenti al contesto;
20. Dovranno essere monitorati eventuali impatti relativi alle vibrazioni indotte dall'opera in fase di costruzione e di esercizio, con particolare riguardo alle aree interessate da emergenze architettoniche e previste qualora risultasse necessario idonee misure mitigazione (utilizzo di appropriati mezzi e idonee tecniche di scavo, dispositivi di isolamento, ecc);

In fase di cantiere

21. Utilizzare mezzi d'opera omologati per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico;
22. Coordinare le attività con quelle previste per il Corridoio Tirrenico meridionale, in particolare per la zona sud del presente intervento, valutandone le interazioni in fase di cantiere, con particolare riferimento alla movimentazione di materie (eventuale bilanciamento tra i due interventi), ai siti di deposito materiale, ai tempi di intervento nella zona della SS 148 Pontina, ecc., evitando, per quanto possibile, duplicazione di impatti;
23. Dovrà essere redatto un programma di cantierizzazione che assicuri una normalizzazione delle attività particolarmente impattanti quale il rumore, il sollevamento delle polveri, in maniera tale da non interferire con le attività residenziali e socio-economici in essere prevedendo tutti gli accorgimenti necessari per il mantenimento dei livelli ammissibili della vigente normativa

nonché attraverso l'attuazione di azioni idonee alla mitigazione degli effetti e al ripristino delle condizioni ante-operam (annaffiamento delle terre, contenimento delle polveri con teloni sui mezzi di trasporto, lavaggio della viabilità e dei mezzi, interdizione di accesso a soggetti estranei all'attività edilizia).

Relative a idraulica, idrogeologia, geologia

24. Prevedere tutte le precauzioni necessarie in esecuzione al fine di evitare l'inquinamento della falda con fanghi di perforazione dei pali di fondazione dei viadotti e cavalcavia;
25. Le acque di dilavamento della piattaforma stradale dovranno essere convogliate in un sistema di raccolta e depurazione, adeguato alle condizioni meteoriche dell'area e tenendo conto di possibili sversamenti di inquinanti a causa di incidenti. Dovrà altresì essere predisposto un piano di manutenzione delle stesse, in modo da garantirne l'efficienza nel tempo
26. Dovrà essere verificata l'interferenza con la circolazione idrica superficiale e sotterranea lungo l'intero tracciato dell'opera; in particolare per tutti i tratti in corrispondenza di gallerie o di aree che risultino a rischio idrogeologico. A tal fine dovranno essere realizzate indagini idrogeologiche di dettaglio lungo tutto il tracciato, che evidenzino la presenza di sorgenti, pozzi e falde potenzialmente soggette a fenomeni di inquinamento durante la fase di cantiere e di esercizio;
27. Dovrà essere condotto uno studio di dettaglio delle modalità realizzative degli attraversamenti dei corsi d'acqua che consenta una minimizzazione delle modificazioni delle sponde e delle preesistenze vegetazionali, mediante adeguate tecniche di ingegneria naturalistica per il ripristino della situazione ante-operam;
28. Lungo i corsi d'acqua soggetti a vincolo, in sede di progettazione definitiva e nella realizzazione delle opere, vengano quanto più possibile mantenuti integri il corso d'acqua e la vegetazione ripariale esistente, prevedendo inoltre adeguata sistemazione paesistica coerente con i caratteri morfologici e vegetazionali dei luoghi, con ripristini ambientali, opere di ingegneria naturalistica e adeguati interventi di mitigazione locale e generale;
29. I dati di base sui quali il progetto è stato sviluppato corrispondono alla geologia ed alla geotecnica dei luoghi, si suggerisce, pertanto, che in sede di progettazione definitiva le indagini geologiche e geotecniche siano adeguate alla definizione delle opere da realizzare.

Carattere paesaggistico-architettonico

30. Prevedere la realizzazione di sistemazioni a verde che abbiano come scopo precipuo l'integrazione ecosistemica della flora autoctona, privilegiando, pertanto, l'impianto di specie, che garantiscano la diversità biologica e l'integrazione dell'opera nell'ambiente circostante, tenendo conto delle diverse zone intercettate dal tracciato. In particolare, siano adottate in generale specie vegetali scelte nelle rispettive serie della vegetazione potenziale, segnatamente:
 - Valle del Sacco: serie della rovella e del cerro; serie del carpino nero; serie del cerro; serie dell'ontano nero dei salici e pioppi;
 - Colli Albani – Giulianello: serie del faggio e del carpino bianco; serie del cerro; serie della rovella e del cerro; serie del leccio;
 - Agro Pontino: serie del cerro; serie del leccio e sughera; serie della macchia; serie del frassino meridionale; serie dell'ontano nero dei frassini e dei pioppi.A queste sono da aggiungere le specie vegetali che caratterizzano le colture e le sistemazioni agrarie tradizionali dei territori attraversati come nel caso degli eucalipti nella Piana Pontina;
31. Per le opere di sistemazione a verde e di ripristino ambientale e rinaturazione previste, occorrerà fare ricorso prevalentemente a tecniche di ingegneria naturalistica, adottando almeno le *“Linee guida per i capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e*

lavori di opere a verde” del Ministero dell’Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997 e il “Manuale di ingegneria naturalistica” della Regione Lazio;

32. Bisognerà contenere adeguate analisi di inserimento delle opere d’arte progettate nel contesto ambientale puntuale che tengano conto delle analisi svolte sulla componente paesaggio, definendo altresì gli eventuali interventi cromatici proposti raccordati all’ambiente, in una progettazione integrata paesaggistico – architettonica - strutturale. Inoltre bisognerà corredare tale analisi di foto - inserimenti realistici per le diverse unità paesaggistiche individuate;
33. Si dovranno definire in dettaglio tutti gli elementi costruttivi che determinino effetti di inserimento paesaggistico e visuale dei viadotti;

Gestione del territorio

34. Approfondire lo studio della cantierizzazione dell’opera fornendo la dettagliata localizzazione e configurazione delle aree di cantiere, delle attività in esse svolte, dei tempi previsti, delle misure di mitigazione adottate, del piano di approvvigionamento idrico, delle modalità di raccolta e smaltimento delle acque reflue in tali aree nonché una progettazione delle sistemazioni post-operam delle stesse. Ridurre fortemente il numero dei cantieri previsti, soprattutto in termini di campi base (minimo 3) tenendo conto della vocazione dell’area e del bacino della mano d’opera locale;
35. Dettagliare la localizzazione delle aree di stoccaggio provvisorio delle terre di scavo e del terreno vegetale e delle aree di smaltimento dei materiali di risulta, predisponendo apposite progettazioni di dettaglio di sistemazione delle aree utilizzate; nel caso di utilizzo di tali materiali per progetti di riqualificazione ambientale in Comuni che ne abbiano fatto richiesta, sviluppare ed includere tali compensazioni nei tempi e costi del presente progetto;
36. In presenza di insediamenti residenziali ed attività agricole contermini al tracciato dovranno essere previste opere di mitigazione e di compensazione degli eventuali impatti indotti dall’esercizio dell’opera, differenziando la tipologia delle opere e dei relativi impianti di mitigazione in relazione alle caratteristiche territoriali, ambientali e paesaggistiche dei siti attraversati;
37. Sia in fase di esercizio che di cantierizzazione, dovranno essere assicurati gli accessi ai fondi agricoli interessati dal tracciato in progetto e dalle aree di cantiere;

Carattere localizzativo

38. Sviluppare ipotesi progettuali alternative per la soluzione delle intersezioni che comportino minore impatto ambientale in termini di occupazione di suolo ed aree residue, tenendo conto della rilevanza delle viabilità interessate e dei relativi flussi. In particolare:
 - per lo svincolo 1.3 di connessione con la Strada Provinciale Cori – Colleferro, ridurre lo sviluppo dello svincolo in oggetto, sviluppando una soluzione alternativa che eviti la realizzazione di uno svincolo invasivo della Valle Fredda (dalla progressiva di tracciato Km 11+000 a Km 13+000 circa), con una soluzione più contenuta dal punto di vista territoriale, ambientale e paesaggistico;
 - per lo svincolo 1.5/1B.1 con la S.S. Appia e la tangenziale di Cisterna, verificare la presenza di eventuali ridondanze di connessione, valutando l’opportunità di una soluzione alternativa che tenga conto della futura gerarchia delle tre infrastrutture coinvolte nelle diverse direzioni di flusso;
 - per lo svincolo 1.6, analizzare una soluzione alternativa che contenga l’ingombro e gli sviluppi di rampe, salvaguardando il Casale di Bonifica intercluso;
 - ridisegnare lo svincolo 1.7, salvaguardando l’esistente viale alberato di accesso all’Azienda Agricola Fiammingo con riduzione dell’area interessata dallo svincolo; valutare un’eventuale eliminazione del medesimo svincolo;
 - per lo svincolo 2.1, analizzare una soluzione alternativa che contenga l’ingombro e gli sviluppi delle rampe;

- per lo svincolo 2.3, tra l'Asse 2 e la SS 6 Casilina, sviluppare una soluzione alternativa che riduca l'impatto ambientale dell'intersezione e tenga conto della rilevanza della SS 6.
- 39. Sviluppare la progettazione della viabilità nel tratto del Polo Turistico Integrato di Valmontone (svincolo 2.2), con particolare riferimento alle rampe di raccordo ed alle rotatorie (che dovranno essere di dimensioni analoghe a quelle già previste nel Piano del PTI) al fine di ridurre l'impatto territoriale della nuova infrastruttura, anche in relazione al già consistente impatto del PTI. Coordinare tale progettazione con le previsioni del Piano approvato;
- 40. Sviluppare la sistemazione dell'attuale casello autostradale di Valmontone che deve essere dismesso e prevederne la realizzazione nei tempi e costi del presente progetto;
- 41. Valutare le possibili variazioni altimetriche di tracciato al fine di ridurre l'utilizzo di viadotti e l'altezza dei rilevati;
- 42. Consentire, come previsto dalle norme di cui al D.M. 5.11.2001, la possibilità di attraversamenti a raso, ove necessari in futuro, per i tratti di viabilità in categoria C1, senza imporre ulteriori limitazioni a tale viabilità;
- 43. Coordinare la progettazione dell'interconnessione terminale sud dell'Asse 1 con il progetto del Corridoio Tirrenico Meridionale che, allo stato attuale, modifica la situazione della SS 148 Pontina nel tratto di interesse, individuando anche i tempi di realizzazione dei relativi svincoli ed eventuali opere complementari;

Aspetti tecnici e tecnologici

- 44. Il materiale proveniente dagli scavi in relazione alle differenti caratteristiche meccaniche dovrà essere riutilizzato lungo il sedime dell'opera mirando ad una compensazione complessiva del bilancio delle terre, il materiale eventualmente in esubero dovrà essere messo a dimora in una discarica autorizzata o meglio in via ordinaria dovrà essere utilizzato per il recupero delle cave dismesse
- 45. L'eventuale approvvigionamento delle risorse naturali dovrà avvenire nell'ambito dei limiti delle concessioni legittimamente vigenti nei diversi siti di cava
- 46. Il terreno vegetale asportato in fase di realizzazione e da riutilizzare ai fini del recupero ambientale delle aree interessate dalle opere in progetto, dovrà essere stoccato in cumuli di limitato spessore, per non alterarne le caratteristiche fisico-chimiche e protetto con semine erbacee da fenomeni di erosione superficiale
- 47. Gli appoggi ed i ritegni sismici dovranno essere realizzati secondo quanto riportato nella Ordinanza n. 3274 del 20/03/2003 del Presidente del Consiglio dei Ministri pubblicata sul Supplemento Ordinario n.72 della G.U.n.5 dell'08/05/2003

Di carattere archeologico

- 48. Premesso che il nuovo tracciato e le infrastrutture ad esso collegate (svincoli, ecc.) interessano un territorio ad alto rischio archeologico per la presenza di numerose preesistenze antiche, dal momento che non è stato prodotto dai progettisti alcuno studio specifico, si ritiene necessario che venga effettuata preliminarmente, da parte di archeologi topografi, una ricognizione a tappeto dei luoghi completata dallo spoglio dei dati bibliografici e di archivio. Alle risultanze di tale lavoro, il cui coordinamento verrà svolto dai funzionari responsabili delle diverse zone di competenza, sarà subordinata la richiesta di eventuali saggi esplorativi ovvero il rilascio del parere definitivo.
- 49. Per quanto riguarda il comune di Cisterna, invece, non si ravvedono elementi ostativi al nuovo tracciato viario ad eccezione degli svincoli previsti in prossimità della SS 7 "Appia" che, come è noto, ricalca in questo tratto la strada romana. Pertanto, al fine di salvaguardare i resti

della strada medesima nonché gli insediamenti antichi ad essa correlati, si reputa indispensabile far precedere i lavori da accurate indagini di scavo sotto la direzione della Scrivente a conclusione delle quali sarà possibile rilasciare l'autorizzazione di competenza ovvero richiedere eventuali varianti.

50. In considerazione delle rilevanti valenze archeologiche che possono interessare alcune aree di progetto, dovrà essere dedicato ed individuato nel progetto un impegno finanziario finalizzato al completamento del quadro conoscitivo dei dati archeologici, per le fasi di acquisizione dei dati, analisi, indagini dirette sul terreno, coordinato dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio.”
51. Il progetto preliminare sia sviluppato nella fase successiva, prevedendo la definizione di tutte le opere complementari e i loro impatti, nonché i dettagli degli studi effettuati posti a base delle scelte assunte, delle caratteristiche di tutte le nuove opere e degli interventi compensativi degli squilibri indotti nel paesaggio.”
52. Si prescrive che tale progetto definitivo sia sottoposto a relativa verifica ed autorizzazione da parte della competenza della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio e il Patrimonio Storico Artistico e Demotnoantropologico del Lazio.”

Il Proponente dovrà

predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).

PARTE 2^ - RACCOMANDAZIONI

- A. In sede di progettazione definitiva delle infrastrutture dovrà verificarsi soprattutto in prossimità dei centri abitati e delle zone antropizzate l'eventuale adeguamento della viabilità locale.
- B. Verificare la possibilità tecnica ed ambientale di un'alternativa, anche locale, di tracciato nella zona di Velletri che riduca gli impatti sugli insediamenti presenti ma non interferisca con le aree protette (SIN di Torrecchia Vecchia ed aree boscate)
- C. Occorre dettagliare la progettazione degli impalcati in acciaio-cl.s., in particolare di quelli in corrispondenza delle pile, valutando le problematiche derivanti dalle saldature degli elementi tubolari, dell'assemblaggio, del trasporto e della posa in opera degli impalcati medesimi
- D. Le tipologie strutturali adottate nella progettazione delle opere d'arte (impalcati con struttura spaziale in acciaio-cl.s.) dovranno essere supportate da dati di economicità in termini di realizzazione e di manutenzione (con valutazione di soluzioni alternative) e da opportune verifiche delle problematiche derivanti dalle saldature degli elementi tubolari, dell'assemblaggio, del trasporto e della posa in opera degli impalcati medesimi
- E. Si suggerisce di valutare l'opportunità di portare la sezione stradale dell'asse viario n.2 (raccordo Valmontone) dell'estesa di circa km.9 da "Strada extraurbana secondaria tipo C1" (n.2 corsie) a "Strada extraurbana principale tipo B" (n.4 corsie) in quanto il tratto stradale di cui trattasi dovrebbe essere soggetto almeno agli stessi flussi e volumi di traffico dell'asse viario principale (asse n.1)
- F. Si suggerisce di valutare l'opportunità di portare la sezione stradale dell'asse viario (di modesto sviluppo, circa km. 3,5) compreso tra l'intersezione 1.1 (km.0+000) e lo svincolo 1.1 da "Strada extraurbana secondaria tipo C1" (n.2 corsie) a "Strada extraurbana principale tipo B" (n.4 corsie) per evitare la variazione riduttiva della sezione stradale medesima.
- G. Si suggerisce di valutare le variazioni altimetriche del tracciato, in modo da ridurre i viadotti ed i rilevati, con lo scopo del riammagliamento della viabilità ordinaria e delle proprietà eventualmente divise, trattandosi di autostrada regionale a pedaggio.
- H. Con riferimento all'aspetto territoriale e paesaggistico, sarà necessario effettuare approfondite indagini finalizzate ad una più attenta ricognizione delle coltivazioni in atto (di pregio, biologiche, ecc.) valutando la possibilità di varianti locali in tutti i comuni interessati dal tracciato stradale in modo da diminuire gli impatti sulle attività agricole.
- I. Valutare la possibilità di ridurre il numero degli svincoli previsti, al fine di le modificazioni negative dei territori agricoli di alto valore paesaggistico-ambientale.