

1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)
COMPLETAMENTO DELL'ADEGUAMENTO A 4 CORSIE DELLA EX SS 2 CASSIA –
TRATTO COMPRESO TRA IL KM 41+300 E IL KM 74+400

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 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede che gli interventi medesimi siano compresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

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 dal decreto legislativo 27 dicembre 2002, n. 302;

VISTO l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinarie 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:

- il comma 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 – come sostituito dall’art. 1, comma 13, del decreto legislativo 12 luglio 2004, n. 168, convertito nella legge 30 luglio 2004, n. 191 – che specifica, 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;

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 riporta all’allegato 1, nella sezione “Corridoio Plurimodale Tirrenico-Nord Europa” tra i “Sistemi stradali e autostradali”, la voce “Adeguamento Cassia RM-VT” con il costo complessivo di 180,760 Meuro;

VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige 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 1° 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 29 settembre 2004, n. 19 (G.U. n. 254/2004), con la quale questo Comitato ha effettuato la ripartizione generale delle risorse assegnate al Fondo per le aree sottoutilizzate per il quadriennio 2004-2007 e che, in particolare, riserva 4.375 Meuro (punto F.1 della tabella di riparto) ad “investimenti pubblici ex lege n. 208/1998, art. 1, comma 1, come integrata dall’art. 3 della legge n. 448/2001 - Accordi di programma quadro e Programmi nazionali” e 307 Meuro (punto F.3 della tabella di riparto) al “Programma accelerazione spesa in conto capitale attraverso APQ (art. 4 comma 130 della legge 24 dicembre 2003, n. 350) nel Centro Nord”;

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 20 (G.U. n. 265/2004), con la quale questo Comitato ha ripartito l’importo di 4.375 Meuro di cui alla citata delibera n. 19/2004, importo destinato al finanziamento degli investimenti pubblici nelle aree sottoutilizzate di cui all’art. 1 della legge n. 208/1998 per il periodo 2004-2007;

VISTA la delibera 18 marzo 2005, n. 9, con la quale questo Comitato ha ripartito l’importo di 307 Meuro di cui alla citata delibera n. 19/2004 tra le regioni del Centro-Nord, assegnando alla Regione Lazio 54,3 Meuro circa;

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

VISTA la 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 decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003 di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, come integrato dal decreto 8 giugno 2004, con il quale – in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

VISTO il decreto interministeriale 20 marzo 2003, n. 5279, emanato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, con il quale sono stati individuati i soggetti autorizzati a contrarre mutui e ad effettuare le altre operazioni finanziarie, definite le modalità di erogazione delle somme dovute dagli Istituti finanziari ai mutuatari e quantificate le quote da utilizzare per le attività di progettazione, istruttoria e monitoraggio;

VISTA la nota 20 gennaio 2005, n. 25, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la relazione istruttoria relativa al progetto preliminare dell'opera "completamento dell'adeguamento della ex SS 2 Cassia a 4 corsie – tronco compreso tra il fosso della Stanga e il km 74+400";

VISTA la nota 9 marzo 2005, n. 134, con la quale – tra l'altro – il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fornisce alcuni chiarimenti in ordine a detta relazione;

VISTA la nota 17 marzo 2005, n. 152, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso l'aggiornamento – con integrazioni – della suddetta relazione istruttoria relativa al progetto preliminare dell'opera "completamento dell'adeguamento della ex SS 2 Cassia a 4 corsie – tronco compreso tra il km 41+300 e il km 74+400" proponendo l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni del suddetto progetto preliminare, nonché il finanziamento della progettazione definitiva delle opere per un importo di 6.640.665 euro;

VISTA la nota 15 marzo 2005, n. 146, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso – tra l'altro – le schede ex delibera n. 63/2003 e lo schema sintetico di piano economico-finanziario per il suddetto intervento;

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

CONSIDERATO che l'opera di cui sopra è compresa nell'Intesa generale quadro tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Regione Lazio, sottoscritta il 20 marzo 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 all'opera è stato attribuito il seguente CUP: F31B01000200001;

CONSIDERATO che la proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti deve essere valutata anche alla luce delle prescrizioni del Ministero dell'ambiente e dell'assetto del territorio che il citato Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ritiene condivisibili;

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

1. delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:
 - *sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*
 - che, sotto il profilo infrastrutturale, il progetto consente di dare continuità all'ammodernamento della via Cassia, compresa nella rete stradale di interesse regionale ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 21 febbraio 2000, per il tratto tra Roma e Viterbo, nonché di connettere quest'ultima alla "trasversale nord Civitavecchia-Orte", collegandosi così alla rete viaria nazionale;
 - che più specificatamente l'opera consiste nel completamento dell'adeguamento a 4 corsie della ex SS Cassia nel tratto compreso tra il km 41+300, nei pressi dello svincolo di Monterosi, dove ha termine il tratto di Cassia bis già completato, e il km 74+400, dove la tratta si innesta con uno svincolo nella superstrada Civitavecchia-Viterbo;
 - che, sotto il profilo normativo, il progetto consiste nell'adeguamento, ai sensi del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001, del suddetto tratto di Cassia bis alla categoria "strade extraurbane principali", e che - in particolare - la sezione stradale tipo prescelta è la soluzione base (tipo B) a due carreggiate separate con due corsie per senso di marcia, affiancate da banchine laterali e separate da spartitraffico, per una larghezza totale della piattaforma di 22 m;
 - che il tracciato ha uno sviluppo complessivo di circa 33,1 km e si svolge quasi per intero in variante rispetto al percorso esistente della via Cassia, evitando l'attraversamento dei centri abitati di Sutri, Capranica, Vetralla;

- che lungo il percorso sono previsti 8 svincoli che garantiscono il collegamento alla viabilità locale e ai centri abitati;
 - che il progetto preliminare è stato trasmesso dal soggetto aggiudicatore, con nota del 26 novembre 2003, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, con successiva nota del 29 gennaio 2004, alle altre Amministrazioni e ai Servizi competenti della medesima Regione, ai sensi dell'art. 3 del citato decreto legislativo n. 190/2002;
 - che nella medesima data è stata data notizia dell'avvio della procedura su tre quotidiani, di cui due a tiratura nazionale;
 - che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota GAB/2004/6307/B05 acquisita agli atti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 1 luglio 2004, ha comunicato il parere positivo espresso, con prescrizioni e raccomandazioni, sul progetto dalla Commissione speciale VIA;
 - che, analogamente, con nota 30 dicembre 2004, il Ministero per i beni e le attività culturali ha espresso parere favorevole, con prescrizioni;
 - che il Presidente della Regione Lazio, con nota n. SP 546 del 13 ottobre 2004, ha espresso parere favorevole sull'opera, formulando anche l'intesa ai fini della localizzazione e trasmettendo, in allegato alla nota stessa, la relazione istruttoria del Dipartimento territorio – Direzione regionale infrastrutture della Regione Lazio, nella quale sono riportate le prescrizioni e le raccomandazioni formulate dai competenti servizi regionali;
 - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare, esponendo i motivi in caso di mancato recepimento di osservazioni formulate nella fase istruttoria;
- *sotto l'aspetto attuativo*
- che il soggetto aggiudicatore viene individuato nella Regione Lazio;
 - che la modalità prevista di affidamento è l'appalto integrato;
 - che la durata prevista dei lavori è di 1.707 giorni naturali consecutivi;
- *sotto l'aspetto finanziario*
- che il costo complessivo dell'intervento, desumibile dal quadro economico, ammonta a 295.023.227 euro, di cui 189.733.306 per lavori (di cui 3.534.367, pari al 2%, per opere di mitigazione ambientale) e 105.289.921 per somme a disposizione della stazione appaltante;
 - che il suddetto costo viene incrementato a seguito dell'accoglimento delle prescrizioni, con riferimento – in particolare – alla prescrizione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, condivisa e accolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo la quale deve essere previsto un importo pari al 5% del valore dei lavori per la realizzazione di interventi di compensazione ambientale e sociale, mentre congruo importo dovrebbe essere previsto anche per l'esecuzione delle ricognizioni archeologiche;
 - che lo schema tipo di piano economico-finanziario, redatto dal soggetto aggiudicatore ai sensi del citato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003, non individua per la infrastruttura un "potenziale ritorno economico" in quanto non è prevista per la infrastruttura l'applicazione di tariffe, in assenza di

- controllo agli accessi, mentre gli eventuali ricavi ancillari derivanti da aree di servizio non sono ritenuti tali da superare la soglia del 2% del costo totale dell'investimento;
- che è stata effettuata una analisi costi – benefici calcolando in trenta anni (periodo inferiore al limite di vita utile dell'opera) il relativo orizzonte temporale, e che detta analisi ha portato a risultati soddisfacenti evidenziando un valore attualizzato (VAN) e un tasso di rendimento interno (TIR) positivi in relazione ai soli benefici trasportistici e valori ancora più apprezzabili (con un TIR del 31,05 %) in relazione anche ai benefici ambientali connessi alla eliminazione dell'attraversamento dei centri abitati;
 - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone di valutare il finanziamento dell'opera, previsto – allo stato attuale – a carico della legge 166/2002, in sede di approvazione del progetto definitivo e richiede intanto, a carico di detta legge, l'assegnazione di risorse per la progettazione definitiva per un importo di 6.640.665 euro;
2. che dagli atti del Ministero dell'economia e delle finanze risulta che in data 11 marzo 2005 è stato siglato il secondo accordo integrativo dell'Accordo di programma quadro (APQ) n. 4 "Reti di viabilità", accordo integrativo comprendente – tra gli altri – l'intervento "adeguamento SS 2 Cassia a 4 corsie – 1° lotto dal km 0+000 (svincolo con la SS 311 Nepesina) al km 4+000 (svincolo Sutri sud)" per il quale è previsto un cofinanziamento di 40 Meuro così articolato:
- delibera n. 19/2004 punto F.3 della tabella di riparto: 12 Meuro
 - delibera n. 20/2004 : 8 Meuro
 - bilancio regionale: 20 Meuro

D E L I B E R A

1. *Approvazione progetto preliminare*
- 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 le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare del "completamento dell'adeguamento a 4 corsie della ex SS n. 2 Cassia – tronco tra il km 41+300 e il km 74+400".
- E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione delle opere.
- 1.2. Ai sensi del citato art. 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, il limite di spesa dell'intervento di cui al punto precedente è costituito dall'importo di 295.023.227 euro incrementato del 5 % del valore dei lavori (ulteriori 8.836.000

euro), da destinare agli interventi di compensazione ambientale e sociale indicati al punto 12 dell'allegato di cui al successivo punto 1.3.

- 1.3 Le prescrizioni e raccomandazioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione dei progetti, sono riportate nell'allegato che forma parte integrante della presente delibera.

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 al riguardo e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

2 *Concessione contributo*

- 2.1 E' assegnato alla Regione Lazio un finanziamento, in termini di volume di investimento, di 6.640.665 euro per la progettazione definitiva dell'opera "completamento dell'adeguamento a 4 corsie della ex SS n. 2 Cassia – tronco tra il km 41+300 e il km 74+400".

L'onere relativo è imputato sul quinto limite di impegno quindicennale di cui all'art.13 della legge 166/2002, come rifinanziato dalla legge n. 350/2003, decorrente dal 2006.

La quota annua di contributo non potrà comunque superare l'importo di 589.000 euro.

- 2.2 In fase di approvazione del progetto definitivo e in relazione ad approfondimenti dei profili economici di cui alla "presa d'atto" questo Comitato procederà a valutare le richieste di assegnazione a carico delle risorse destinate all'attuazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche, tenendo conto che la quota complessiva, riferita a tutti i sub-interventi relativi alla infrastruttura in questione, non potrà superare – salvo compensazione – quella indicata nella richiamata delibera n.121/2001. In particolare detto progetto dovrà dettagliatamente indicare gli interventi di compensazione ambientale e sociale, ulteriori rispetto agli interventi di mitigazione ambientale considerati nel quadro economico; tali interventi dovranno formare oggetto di valutazione in termini di adeguatezza e necessità da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

3 *Clausole finali*

- 3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti i progetti preliminari dell'intervento approvato con la presente delibera.

- 3.2 Il predetto Ministero provvederà ad accertare che il progetto definitivo recepisca le prescrizioni che, secondo quanto indicato nell'allegato richiamato, debbono essere recepite prima di detta fase progettuale o in tale sede.

Il soggetto aggiudicatore verificherà che, nelle fasi successive all'approvazione del progetto definitivo, vengano attuate le altre prescrizioni di cui al citato allegato, dandone assicurazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

- 3.3 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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.

- 3.4 Questo Comitato si riserva, nella suddetta fase di approvazione del progetto definitivo e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo – tra l'altro – l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dall'importo dei lavori, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione degli stessi.
- 3.5 Il codice unico di progetto (CUP), assegnato all'intervento in argomento, ai sensi della delibera n. 24/2004 dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento stesso.

Roma 18 marzo 2005

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Mario BALDASSARRI

IL PRESIDENTE
Silvio BERLUSCONI

ALLEGATO

Prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

I – PRESCRIZIONI

- A) Aspetti programmatici
- B) Aspetti progettuali
- C) Aspetti ambientali
 - C1) Atmosfera e clima
 - C2) Ambiente idrico
 - C3) Suolo e sottosuolo
 - C4) Flora, fauna e ecosistemi
 - C5) Rumore e vibrazioni
 - C6) Paesaggio
- D) Aspetti archeologici

II – RACCOMANDAZIONI

I PRESCRIZIONI

A) Aspetti programmatici

1. Aggiornare le valutazioni e le simulazioni modellistiche relative alla componente rumore, secondo quanto previsto dal decreto Presidente della Repubblica 30/3/2004, n.142, integrando, ove necessario, gli interventi di mitigazione acustica.
2. Per le aree interferite dall'infrastruttura in corrispondenza delle progressive km. 7+500 e km 25+600 (di progetto), classificate dalle competenti Autorità di bacino come P4 e P2, adottare specifiche soluzioni progettuali in conformità con i Piani di assetto idrogeologico.
3. L'intervento dovrà acquisire tutti i pareri, nulla osta, autorizzazioni e/o approvazioni degli Enti e delle Amministrazioni competenti e rispettare quanto in essi riportato.

B) Aspetti progettuali

4. Sviluppare gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione, così come proposti nello Studio d'impatto ambientale e sue integrazioni, ed integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici.
5. Impiegare nella realizzazione del manto stradale materiali con caratteristiche drenanti e fonoassorbenti.
6. Il progetto definitivo dovrà essere redatto con elaborati conformi alle specifiche del Sistema cartografico di riferimento.
7. Modificare il tracciato dello svincolo n. 8, all'altezza dell'innesto con la "Strada Tuscanese", al fine di eliminare l'interferenza con gli edifici sede di attività lavorativa (frantoio oleario).
8. Definire la rotatoria in corrispondenza dell'innesto con la "Statale Nepesina", in località Ponte Valdiano, eliminando l'interferenza col corso d'acqua.
9. Adottare soluzioni che riducano il rischio di incidentalità nelle intersezioni tra le bretelle di collegamento e la viabilità principale esistente (statali e provinciali), quali, ad esempio, rotatorie, ecc.
10. Inserire le opere di scavalco e sottopasso della viabilità minore evitando modificazioni, anche locali, dell'asse dei tracciati esistenti.

11. Adottare, anche per la fase di cantiere, soluzioni che salvaguardino quanto più possibile l'integrità e la funzionalità delle aziende agricole interferite.
12. Prevedere la realizzazione di interventi di compensazione ambientale e sociale, tenendo nel dovuto conto il valore delle attività agricole interferite e l'elevato pregio naturalistico del territorio.
In particolare, in corrispondenza delle aree boschive in località "La botte" del Comune di Vetralla, occorre prevedere la realizzazione di interventi atti a garantire la continuità delle reti ecologiche interferite dal tracciato attuale della via Cassia.
13. Inserire nei capitolati d'appalto le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere.
14. Anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto.
15. Definire in dettaglio la dislocazione delle superfici operative e la relativa logistica, privilegiando aree interstiziali o prive di vincoli e riducendo comunque al minimo l'occupazione di aree di pregio ambientale e produttive.
16. Dettagliare i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo definendo, inoltre, il piano di deposito temporaneo e di smaltimento, con l'individuazione delle aree di stoccaggio definitivo. 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.
17. Approfondire la soluzione di tracciato interferente il bosco in località "La Botte" valutando la possibilità di posizionamento più a monte del tracciato stesso e adottando comunque soluzioni che mantengano la continuità ecologica.
18. Dettagliare qualitativamente e quantitativamente i materiali derivanti dalla demolizione delle opere esistenti ed indicarne le modalità di smaltimento.
19. Allo scopo di minimizzare l'impatto connesso al trasporto dei materiali, predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, che abbia valenza contrattuale e che contenga i dettagli operativi in termini di:
 - percorsi impegnati;
 - tipo di mezzi;

- volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito;
 - percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati;
 - percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate;
 - messa in evidenza, se del caso, delle misure di salvaguardia degli edifici sensibili.
20. Realizzare tutti gli svincoli in progetto in modo da limitare il più possibile la formazione di aree residuali.
21. 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”.
22. Effettuare, in fase di progettazione definitiva, ulteriori indagini geognostiche puntuali ed estese lungo tutto il tracciato proposto, al fine di definire le seguenti caratteristiche:
- successione stratigrafica di dettaglio delle aree interessate dalle opere di fondazione e di sbancamento;
 - definizione dei parametri geotecnici dei terreni attraverso prove di laboratorio ed in sito, necessari al dimensionamento delle strutture di fondazione e di contenimento delle terre, in particolare nei tratti in cui il tracciato interagisce con i depositi lacustri ed alluvionali limoso-argillosi, caratterizzati da scadenti parametri di resistenza e deformabilità, dove sarà necessario tenere conto dei fenomeni di cedimento assoluto e differenziale;
 - realizzazione di un sufficiente numero di piezometri nei fori di sondaggio, con l’individuazione della falda idrica principale e di eventuali falde sospese che potrebbero essere interessate nei tratti in galleria ed in trincea: a tal proposito dovrà essere seguito il piano di monitoraggio descritto nella relazione tecnica allegata al progetto;
 - identificazione di eventuali sorgenti od opere di captazione idropotabile direttamente interferenti con le opere in progetto o indirettamente attraverso le aree di ricarica delle captazioni stesse.
- In particolare dovranno essere approfonditi gli aspetti litologici ed idrogeologici degli svincoli e delle opere relative agli attraversamenti dei terreni su cui poggiano i rilevati e dei materiali utilizzati per i rilevati stessi.
- Dovranno essere altresì verificate le caratteristiche geotecniche dei terreni per valutare la possibilità di instaurarsi, nei tratti in rilevato, cedimenti assoluti e differenziati specie se in presenza di eventuali risalite stagionali della falda.
23. Evitare di realizzare cantieri nel tratto stradale compreso tra le progressive 200 e 1000.

24. Posizionare, qualora, per inderogabili necessità si debbano realizzare cantieri nel suddetto tratto, i cantieri stessi sul lato del tracciato stradale opposto a quello del lago di Monterosi.
25. Realizzare gli eventuali cantieri evitando nel modo più assoluto di inquinare il suolo e/o la falda e conferendo ogni tipo di rifiuto all'esterno dell'area di cantiere stessa.
26. Realizzare, nel tratto stradale compreso tra le progressive 200 e 1000, idonei interventi di impermeabilizzazione in modo tale che le acque meteoriche e/o liquidi dispersi in caso d'incidente non abbiano la possibilità di essere sversate sul suolo e/o nello specchio acqueo del lago di Monterosi.
27. Realizzare, nel medesimo tratto, sistemi di raccolta delle acque meteoriche e/o liquidi dispersi in caso d'incidente da convogliare in pozzetti, o altri presidi, di contenimento, disoleazione e decantazione.
28. Mantenere tutti i sistemi di raccolta, contenimento, disoleazione e decantazione costantemente in stato di assoluta efficienza.
29. Porre, nel tratto stradale compreso tra le progressive 200 e 1000, sui fronti stradali alberature costituite da specie vegetali particolarmente efficaci nel trattenimento degli inquinanti atmosferici derivanti dal traffico veicolare.
30. Realizzare, nel suddetto tratto stradale compreso tra le progressive 200 e 1000, sul lato prospiciente il lago di Monterosi, impianti fonoassorbenti, al fine di attenuare il disturbo alla fauna selvatica di cui alla scheda Natura 2000 del SIC.
31. Al fine di contenere il rischio di sversamenti accidentali in caso d'incidente, realizzare, nel tratto stradale compreso tra le progressive 200 e 1000, sistemi di protezione laterali particolarmente efficaci per evitare l'uscita di strada degli autoveicoli: dovrà essere inoltre imposta una velocità ridotta rispetto alle attuali normative.
32. Realizzare il sottovia della S.P. Nepesina con abbassamento della sede di quest'ultima, prevedendo vasca di raccolta delle acque ed invio alla vasca di trattamento di generale.
33. Realizzare l'allargamento a quattro corsie ammettendo solo minime variazioni della livelletta della Cassia attuale a due corsie e tutto dalla parte opposta al lago di Monterosi.
34. Il ciglio della strada attuale in prossimità del lago corrisponderà al ciglio

dell'arteria allargata e la pendenza trasversale ove possibile sarà unica con quota maggiore verso il lago.

35. Ove necessario non verranno realizzate, per tutto il tratto in fregio al lago, le banchine carrabili sia in destra che in sinistra, ma solo le cunette di raccolta delle acque di prima pioggia dal lato della pendenza trasversale, con raccordo alla vasca di trattamento acque.
36. Predisporre nella fase di cantierizzazione tutti i necessari accorgimenti per:
- mantenere il livello di rumore prodotto nell'ambito dei limiti consentiti dalla normativa vigente, in particolare in prossimità dei centri abitati, dove l'attività cantieristica che produce elevati livelli di rumore dovrà essere limitata agli orari concordati con le Amministrazioni comunali;
 - controllare l'emissione di polveri mediante:
 - periodici annaffiamenti delle terre da movimentare
 - pulizia delle strade e dei mezzi in uscita dai cantieri
 - utilizzo di teloni di copertura dei carichi trasportati
 - realizzare, nelle aree dei cantieri principali e nelle aree di stoccaggio materiali, sia in fase esecutiva che gestionale, 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;
 - ripristinare l'uso del suolo precedente alla cantierizzazione e recuperare le aree o tratti di viabilità dismessi.
37. Verificare le caratteristiche geotecniche dei terreni per valutare la possibilità di instaurarsi, nei tratti in rilevato, cedimenti assoluti e differenziati specie se in presenza di eventuali risalite stagionali della falda.
38. Approfondire la proposta progettuale, con particolare riguardo alla parte del tracciato che verrà realizzata con l'allargamento della sede viaria in esercizio, per limitare l'interferenza con il traffico di transito.
39. Realizzare gli appoggi ed i ritegni sismici 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 del 08/05/2003.

C) Aspetti Ambientali

40. Predisporre il Progetto di monitoraggio ambientale, secondo le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale VIA.

C1) Atmosfera e clima

41. Verificare, ed eventualmente integrare, gli interventi di mitigazione previsti alla luce di un'approfondita valutazione degli impatti sull'atmosfera causati dall'emissione di polveri e degli altri principali inquinanti, sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio, valutazione da eseguire applicando modelli matematici previsionali, utilizzando dati meteoroclimatici significativi ricavabili dalle stazioni meteorologiche e da indagini dirette.
42. Dettagliare la qualità e quantità delle emissioni e degli scarichi in fase di cantierizzazione, definendo le misure per evitare il superamento dei limiti previsti dalla normativa vigente.

C2) Ambiente idrico

43. Sviluppare uno studio idrogeologico di dettaglio, supportato da una campagna di indagini dei livelli statici dell'acquifero in particolare, ma non esclusivamente, in corrispondenza delle progressive 9+200 e 28+802 .
44. Definire le misure per evitare che la realizzazione e l'esercizio della infrastruttura influiscano:
 - sulla qualità e sulla quantità delle acque superficiali e sotterranee,
 - sul regime idraulico,
 - sull'ecosistema proprio della porzione del reticolo idrografico interessato e delle aree limitrofe.
45. Definire in dettaglio i sistemi di smaltimento delle acque di prima pioggia della piattaforma stradale e le vasche di sicurezza (cui il progetto preliminare fa cenno), specificando inoltre le modalità di gestione e manutenzione che ne garantiscano l'efficacia nel tempo.
46. Per le opere d'arte di attraversamento dei corsi d'acqua superficiali, evitare la realizzazione di manufatti in alveo.
47. Prevedere, per la fase di realizzazione dei viadotti e/o laddove siano 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;
 - l'utilizzazione dei fanghi di perforazione non riduca la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate.
48. Adottare adeguate misure affinché le opere di attraversamento dei corsi d'acqua (viadotti e tombini) non modificano il regolare deflusso delle acque, anche per eventi di piena con tempi di ritorno (Tr) di 200 anni: nel caso sia necessario intervenire con opere di consolidamento e/o

antierosive in alveo, prevedere l'utilizzo di sistemi di ingegneria naturalistica.

C3) Suolo e sottosuolo

49. Predisporre i progetti di coltivazione e di recupero per le cave di prestito, in accordo alla normativa nazionale ed a quella regionale.
50. Prevedere, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, raccogliendo eventualmente in loco il materiale per la loro propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree protette) e di consentire la produzione di materiale vivaistico.
51. Sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto, applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica. Assumere come riferimento "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997, e altri manuali qualificati quali, ad esempio:
 - "Atlante delle opere di sistemazione dei versanti" dell'APAT, 2002;
 - "Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica" della Regione Lombardia, 2000;
 - "Manuale di Ingegneria naturalistica" della Regione Lazio, 2001.
52. Specificare gli interventi di ripristino e recupero ambientale delle aree di cantiere, allo scopo di ricostituire le condizioni locali di naturalità.
53. Prevedere il ripristino delle coperture forestali danneggiate in fase di cantiere (ricucitura dei soprassuoli preesistenti).
54. Prevedere l'impianto di nuove estensioni forestali in aree attualmente agricole che verrebbero frammentate dal tracciato.
55. Prevedere, nella realizzazione delle gallerie artificiali, la sistemazione del terreno sovrastante con materiali idonei, con spessori adeguati a garantire il successivo utilizzo agricolo dell'area.

C4) Flora, fauna ed ecosistemi

56. Assicurare corridoi protetti di attraversamento della fauna, in numero, forma e dimensioni adeguati.
57. Predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).
58. Predisporre, nelle aree a maggiore sensibilità ambientale:

- la messa in opera di una recinzione perimetrale anti-fauna;
- un monitoraggio degli effetti a carico delle componenti faunistiche durante la fase di costruzione ed il primo anno di esercizio.

C5) Rumore e vibrazioni

59. Specificare la localizzazione, la tipologia e le modalità di realizzazione delle opere di mitigazione acustica, assicurandone l'inserimento paesaggistico e privilegiando l'adozione di barriere acustiche integrate con barriere a verde. In fase di esercizio dell'impianto il clima acustico sia diurno che notturno dovrà rispettare le prescrizioni della vigente normativa. Ove eventualmente permangano situazioni in cui i ricettori risultano prossimi e quindi presentino eccedenze da mitigare, dovranno essere previste ulteriori adeguate barriere antirumore. A tal motivo il clima acustico dovrà essere monitorato al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e la necessità di ulteriori interventi mitigativi. In linea di principio le barriere antirumore dovranno essere di diversa tipologia (artificiale e/o naturale) e comportare anche un diverso trattamento delle superfici tali da assicurare un corretto inserimento sia nelle zone antropizzate che naturali, diversificando l'intervento in maniera da renderlo organico alle caratteristiche e alla diversità dei siti. A tal uopo la progettazione delle barriere dovrà garantire il minore impatto visuale aggiuntivo: tale progettazione dovrà garantire il corretto inserimento paesaggistico, le esigenze di protezione acustica, la durabilità e il mantenimento dell'efficienza nel tempo. La scelta dei materiali dovrà essere coerente con la destinazione d'uso delle aree attraversate, privilegiando l'uso di barriere vegetate, di pannelli in legno, etc.
60. Per la fase di cantiere, definire gli interventi, anche di tipo gestionale, per la mitigazione delle vibrazioni così da garantire il rispetto dei limiti delle norme UNI 9614. Per ovviare ad eventuali incrementi di rumore, dovranno essere previsti interventi mitigativi consistenti nella messa in opera di barriere fonoassorbenti provvisorie mobili.

C6) Paesaggio

61. Per le opere d'arte ad importante impatto visivo, in particolare per i viadotti ed i ponti a maggiore elevazione dal piano campagna, utilizzare soluzioni integrate paesaggistico-architettoniche tali da consentire il migliore inserimento dei manufatti nel paesaggio, fornendone le rispettive fotosimulazioni.
62. Per quanto riguarda il profilo altimetrico del tracciato, pervenire ad una soluzione progettuale che si adagi quanto più possibile sul territorio attraversato, al fine di ridurre l'impatto visuale dell'infrastruttura, considerato l'elevato valore paesaggistico delle aree attraversate.

D) Aspetti archeologici

63. In considerazione delle rilevanti valenze archeologiche che possono interessare alcune aree di progetto, dedicare ed individuare 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 coordinandosi con la Soprintendenza per i beni archeologici per l'Etruria Meridionale.

64. Sottoporre il tracciato base, in particolare nel tratto compreso tra il km 7+850 ed il km 16+470, in sede di progettazione definitiva ad una indagine archeologica completa, con costi a carico del soggetto aggiudicatore, coordinata dalla Soprintendenza per i beni archeologici per l'Etruria Meridionale.

II RACCOMANDAZIONI

Per il tratto compreso tra il km. 23+194 e il km. 24+544, nel territorio del Comune di Vetralla, si raccomanda la lieve traslazione della sede del tracciato viario proposto, dalla zona boscata alla vicina zona agricola non erborata.

Si raccomanda inoltre di:

- a) assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza, acquisisca, per le attività di cantiere anche dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo possibile, la Certificazione Ambientale 14001 o la registrazione ai sensi del Regolamento CEE 761/2001 (EMAS);
- b) privilegiare il rimpianto di formazioni alberate di estensione adeguata per ripristinare la continuità dei relitti di vegetazione e per rinaturalizzare le aree dismesse e quelle intercluse;
- c) nell'elaborazione del progetto illuminotecnico, laddove previsto, prevedere adeguati sistemi di contenimento dell'inquinamento luminoso adottando, ad esempio, schermature dei corpi illuminanti atte a ridurre o a minimizzare le dispersioni verso l'alto;
- d) dettagliare la progettazione degli impalcati in acciaio-clc con riferimento particolare in corrispondenza delle pile, valutando le problematiche derivanti dalle saldature degli elementi, dell'assemblaggio, del trasporto e della posa in opera degli impalcati medesimi; le tipologie strutturali adottate dovranno essere supportate da dati di economicità in termini di realizzazione e di manutenzione (con valutazione di soluzioni alternative).