

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante *“Norme in materia ambientale”* e s.m.i;

VISTO la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante *“Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive”*;

VISTO il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante *“Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE”* e s.m.i. che nella Parte II, Titolo III, Capo IV *“Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi”* regola la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale ed in particolare art.185 *“Compiti della Commissione Speciale VIA”*,

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *“Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248”* ed in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *“Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile “* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 *“Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria”* ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/20/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e s.m.i. di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTO il D.M. del 10 Agosto 2012 n. 161, che sostituisce l'art. 186 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i (ai sensi dell'art. 49 del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante *“Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività in tema di regolamentazione dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo”*, convertito in Legge n. 27 del 27/04/2012);

VISTO il D.L. 25 gennaio 2012 n. 2, convertito con modificazioni in Legge 24 marzo 2012 n. 28 *“Misure straordinarie ed urgenti in materia ambientale”* e successivamente modificato dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98 *“Conversione, con modificazioni, del D.L. 21 giugno 2013 n. 69 Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia”*;

VISTO il Decreto interministeriale 308 del 24.12.2015 contenente gli *“Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”*;

Vista la nota DVA prot. 0028166 del 10/11/2015, acquisita dalla CTVA con prot. 0003868 del 11/11/2015, di trasmissione della documentazione ai fini dell'avvio dell'istruttoria per l'espressione del Parere Tecnico ex art. 9, comma 5, del DM 150/2007, riguardante il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo, ai sensi del D.M. 161 del 10 Agosto 2012, relativo al progetto *“S.S. 675 Umbro Laziale Completamento del collegamento del Porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte -*

Progetto Esecutivo Itinerario Civitavecchia - Orte - Terni. SS 675 Umbro Laziale Completamento del collegamento del Porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte - Tronco 3 - Lotto 1 - Stralcio B, stralcio funzionale tra lo svincolo di Cinelli e il nuovo svincolo di Monte Romano Est.

Tronco 3 - Lotto 1 - Stralcio B, stralcio funzionale tra lo svincolo di Cinelli e il nuovo svincolo di Monte Romano Est;

Vista la nota MIBACT prot. n. 3419.04/5307 del 24.02.2016, relativo al progetto "S.S. 675 Umbro Laziale Completamento del collegamento del Porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte - Tronco 3 - Lotto 1 - Stralcio B, stralcio funzionale tra lo svincolo di Cinelli e il nuovo svincolo di Monte Romano Est;

PRESO ATTO che:

- in data 18 marzo 2004, il Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del mare di concerto con il Ministero per i beni e le attività culturali con DEC/DSA/198 ha espresso parere positivo con prescrizioni sulla compatibilità ambientale dell'opera;
- nel periodo intercorso tra la pubblicazione e la formulazione del parere, l'ANAS provvedeva a predisporre integrazioni e ipotesi di alternative progettuali in seguito alle richieste pervenute da parte della Regione Lazio e dei Ministeri interessati;
- relativamente alla tratta cui appartiene lo stralcio del presente progetto esecutivo, nel decreto di compatibilità ambientale i due ministeri si esprimevano favorevolmente, dal punto di vista progettuale ed ambientale, sul tracciato allora individuato quale «ipotesi alternativa» (c.d. alternativa di "Tarquinia");

PRESO ATTO che:

- il Ministero per i beni e le attività culturali esprimeva parere favorevole con prescrizioni con nota 20 dicembre 2007, n. DG/BAP/S02/34.19.04/22642;
- il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare con nota 4 agosto 2008, DSA-2008-0021538, trasmetteva il parere n. 51 reso il 19 giugno 2008 dalla Commissione tecnica per la verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS, evidenziando che le modifiche del progetto definitivo apportate da ANAS rispetto a quello originario risultavano mirate a migliorare l'inserimento ambientale, e che in particolare il tracciato prescelto era quello a suo tempo valutato come alternativa più compatibile dal punto di vista ambientale, pronunciandosi favorevolmente con prescrizioni sul progetto così modificato.
- la Regione Lazio, con delibera di giunta 26 settembre 2008, n. 677, esprimeva anch'essa il proprio consenso ai fini dell'intesa sulla localizzazione dell'opera, con prescrizioni.

PRESO ATTO che con deliberazione CIPE n. 11/2011 del 05 maggio 2011 è stato approvato con prescrizioni il progetto definitivo;

VISTA la documentazione esaminata che si compone degli elaborati progettuali forniti dalla ANAS S.p.A. con nota prot.n. CDG-0126138-P del 28/10/2015 acquisita dalla DVA con nota DVA-2015-27627 del 04/11/2015;

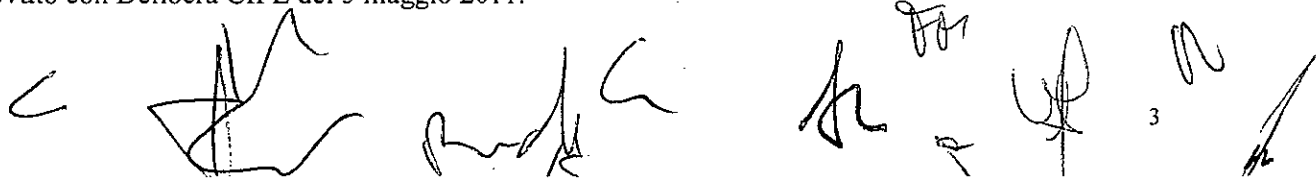
ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

Richiami Sintetici sull'Opera

Lo stralcio di cui al presente progetto è compreso tra lo svincolo di Monte Romano Est (ubicato al km16+000 circa della SS1bis) e lo svincolo di Cinelli (da completare), presenta uno sviluppo longitudinale pari a circa 6,4 km con le principali opere d'arte costituite da 3 gallerie artificiali (per uno sviluppo complessivo di circa 386 m) e da 4 viadotti (per uno sviluppo complessivo di circa 1.280 m).

Il tracciamento planoaltimetrico

Il tracciato del progetto esecutivo insiste sullo stesso corridoio stradale previsto nel progetto definitivo approvato con Delibera CIPE del 5 maggio 2011.



Tra le due fasi progettuali non sussistono significative ed apprezzabili differenze in termini piano altimetrici, come si evince dalle tavole trasmesse:

LO402B_E_1501_T00_IA00_AMB_PO01_A	INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E AMBIENTALE	VERIFICA DI OTTEMPERANZA	Planimetria di confronto dei tracciati Tav.1 di 2
LO402B_E_1501_T00_IA00_AMB_PO02_A	INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E AMBIENTALE	VERIFICA DI OTTEMPERANZA	Planimetria di confronto dei tracciati Tav.2 di 2

I minimi scostamenti tra progetto esecutivo e definitivo vanno valutati e considerati alla luce del livello più puntuale e di dettaglio derivante anche dalla disponibilità dei risultati delle seguenti campagne di indagine svolte per la redazione del progetto esecutivo:

- Rilievo aerofotogrammetrico di una fascia larga circa 1 km a cavallo dell'asse, con restituzione di ortofoto e di cartografia digitale in scala 1:1000;
- Rilievo celerimetrico di dettaglio;
- Campagna geognostica;
- Caratterizzazione ambientale dei suoli;
- Censimenti fitobotanici e faunistici nella zona di attraversamento del T.Biedano.

L'infrastruttura stradale risultante dal progetto esecutivo, quindi, insiste sulle medesime aree già indagate in sede di progetto definitivo e nel relativo Studio di Impatto Ambientale.

Svincoli

Il Progetto definitivo del Tronco 3° - Lotto 1 – Stralcio B” approvato dal Cipe con delibera 11/2011 prevedeva la realizzazione di due svincoli per il collegamento dell'itinerario a quattro corsie con l'attuale S.S. 1 Bis: il primo denominato “Monteromano est” ed il secondo denominato “Cinelli”.

Per “Monteromano est” il progetto prevedeva la realizzazione di un primo stralcio funzionale dello svincolo da completarsi con i lavori del successivo lotto “Monteromano est – Civitavecchia”.

Per “Cinelli” il progetto prevedeva il completamento dello svincolo già in parte realizzato nel precedente lotto “Tronco 3° - Lotto 1 – Stralcio A”.

Di seguito si descrive quanto previsto nel presente progetto esecutivo in merito ai due svincoli succitati.

Svincolo di Monte Romano est

La tratta oggetto del presente progetto esecutivo, è uno stralcio funzionale del progetto di completamento della S.S.675 “Umbro Laziale” che contemplava anche la successiva tratta Monteromano Est - Civitavecchia.

Nell'ambito del progetto esecutivo, nello spirito di ridurre il consumo di suolo e contestualmente armonizzare il fine lotto con le modifiche progettuali apportate al progetto del lotto successivo, si è provveduto a:

- Eliminare l'originaria rampa di svincolo per l'entrata in direzione Cinelli;
- Realizzare le due rampe di svincolo e la rotatoria di attestazione sulla viabilità secondaria per le manovre di entrata ed uscita afferenti la carreggiata sud; nella fase provvisoria, prima della realizzazione del lotto successivo, la rampa di uscita da Cinelli, opportunamente ampliata, garantirà la chiusura funzionale del lotto in progetto sulla rotatoria dello svincolo per il collegamento con l'attuale S.S. 1bis.

Quanto previsto, alla luce della futura funzionalità dello svincolo, non è pertanto da intendersi come una modifica, bensì come uno stralcio funzionale, atto ad evitare la realizzazione di opere non più in linea con le mutate previsioni del successivo lotto dell'itinerario.

Svincolo di Cinelli

Il progetto esecutivo, in analogia con il progetto definitivo, prevede il completamento dello svincolo di “Cinelli” in parte realizzato nel precedente lotto “Tronco 3° - Lotto 1 – Stralcio A”.

Progetto Esecutivo Itinerario Civitavecchia - Orte - Terni. SS 675 Umbro Laziale Completamento del collegamento del Porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte - Tronco 3 - Lotto 1 - Stralcio B, stralcio funzionale tra lo svincolo di Cinelli e il nuovo svincolo di Monte Romano Est.

Rispetto alla precedente configurazione progettuale, tuttavia, pur conservando la configurazione geometrica dell'intersezione, si è provveduto ad ottimizzare la funzionalità del nodo inserendo l'unica manovra mancante nella precedente previsione progettuale: l'ingresso in direzione Monteromano per le provenienze da Vetralla.

La viabilità minore

Il progetto definitivo ha dato soluzione a tutte le interferenze rilevate con l'accessibilità viaria e poderale a qualsiasi titolo interferita dal nuovo tracciato ed opere annesse.

Rispetto a tale situazione, nel corso della redazione del progetto esecutivo sono state approfondite le soluzioni proposte e sviluppate a livello di maggiore dettaglio, senza rilevanti modifiche rispetto a quanto previsto nel progetto definitivo.

Opere d'arte

Le opere d'arte sono rimaste sostanzialmente le stesse già individuate nel progetto definitivo, a meno dell'ottimizzazione propria del presente livello progettuale.

In termini di ubicazione lungo il tracciato e di geometria, per le opere d'arte maggiori - viadotti e ponti - le variazioni sono conseguenza della maggior cura del dettaglio esercitata grazie a rilevamenti più approfonditi sulla orografia dei luoghi rispetto alle indagini già eseguite in fase di progetto definitivo.

Si è in ogni caso trattato di ottimizzazioni di dettaglio che nulla hanno modificato per quanto riguarda la localizzazione, il dimensionamento e la tipologia delle opere d'arte e dei manufatti rispetto ai contenuti del progetto definitivo.

Viadotti

Nella tabella seguente è riportato il confronto tra i viadotti previsti nel progetto definitivo e quelli del progetto esecutivo.

Codice	Viadotto	PD			PE		
		Inizio Km	Fine Km	Lungh (m)	Inizio Km	Fine Km	Lungh (m)
VI.1.01	Zoppo Nord	14.699,00	14.909,00	210,00	14.699,07	14.908,52	209,45
VI.1.02	Zoppo Sud	14.727,72	14.937,72	210,00	14.728,07	14.937,14	209,07
VI.2.01	Crognolo Nord	16.992,60	17.552,06	559,46	16.993,40	17.551,58	558,18
VI.2.02	Crognolo Sud	17.023,13	17.583,13	560,00	17.022,57	17.582,44	559,88
VI.3.01	Biedano Nord 1	18.088,77	18.198,77	110,00	18.088,96	18.643,43	554,00
VI.3.01	Biedano Nord 2	18.243,77	18.643,77	400,00			
VI.3.02	Biedano Sud 1	18.122,31	18.232,31	110,00	18.119,67	18.676,10	553,00
VI.3.02	Biedano Sud 2	18.276,09	18.676,09	400,00			

Dalla lettura della tabella si evince in particolare che, mentre per i viadotti "Zoppo" e "Crognolo" risultano pienamente confermate l'ubicazione e la lunghezza, per i viadotti/Biedano, che risultavano interrotti da 40 m di rilevato circa, nel progetto esecutivo si è deciso di eseguire una unica opera che unisse i due precedenti viadotti, pur mantenendone l'estensione complessiva originaria pari a circa 550 m.

Gallerie artificiali

Il Progetto Esecutivo, per quanto concerne le gallerie artificiali, conferma l'ubicazione e le previsioni progettuali del progetto definitivo, come illustrato nella tabella seguente.

Codice	Galleria artificiale	Inizio Km	Fine Km	Lungh (m)	Inizio Km	Fine Km	Lungh (m)
GA.1.01	ZOPPO I NORD	15.137,00	15.293,00	156,00	15.137,00	15.293,00	156,00
GA.1.02	ZOPPO I SUD	15.162,93	15.317,89	154,96	15.162,93	15.317,89	154,96

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature and the number '5'.

Progetto Esecutivo Itinerario Civitavecchia - Orte - Terni. SS 675 Umbro Laziale Completamento del collegamento del Porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte - Tronco 3 - Lotto 1 - Stralcio B, stralcio funzionale tra lo svincolo di Cinelli e il nuovo svincolo di Monte Romano Est.

GA.2.01	ZOPPO 2 NORD	15.455,00	15.535,00	80,00	15.455,00	15.535,00	80,00
GA.2.02	ZOPPO 2 SUD	15.478,85	15.558,39	79,54	15.478,85	15.558,39	79,54
GA.3.01	CROGNOLO NORD	17.675,00	17.825,00	150,00	17.675,00	17.825,00	150,00
GA.3.02	CROGNOLO SUD	17.709,00	17.859,75	150,75	17.709,00	17.859,75	150,75

Tuttavia con gli approfondimenti propri del livello di progettazione e con l'ausilio di accurati rilievi topografici di dettaglio è stato possibile studiare adeguatamente il rimodellamento morfologico in corrispondenza degli imbocchi ottimizzando il dimensionamento dei manufatti a becco di flauto.

Una ulteriore ottimizzazione è stata introdotta relativamente alla verniciatura dei piedritti. Le normative in vigore italiane ed europee prevedono, infatti, l'illuminazione delle gallerie con determinati valori di luminanza che richiedono significativi consumi di energia. Da qui l'opportunità di trattare i piedritti delle gallerie con vernici bianche riflettenti che hanno il duplice scopo di consentire, da una parte una riduzione delle potenze impegnate per la illuminazione e d'altra parte una più facile condotta di guida grazie ad una migliore percezione dell'ostacolo rappresentato dai piedritti.

Pertanto, nell'ambito del progetto esecutivo è stata introdotta la verniciatura dei piedritti in copolimeri epossiacrilici a due componenti di colore bianco, con effetto riflettente e ceramizzante per una altezza costante di m 4,00 lungo tutta la lunghezza della galleria.

Oltre al miglioramento della luminanza ottenuto, questa verniciatura, in caso d'incendio non emette gas tossici, rappresenta inoltre una valida protezione dei calcestruzzi dai fattori inquinanti, in favore della durabilità della struttura.

Opere d'arte minori –sottovia

Il Progetto Esecutivo, per quanto concerne i sottovia, conferma l'ubicazione e le previsioni progettuali del progetto definitivo per la prima e la terza opera, mentre modifica la geometria e l'ubicazione della seconda. Nella tabella seguente vengono riassunte le ubicazioni e le geometrie principali:

	PD		PE	
	OPERA	Km	OPERA	Km
ST.1.01	SV 5X6,10	18.045,03	SV 5X6,10	18.045,03
ST.2.01	SV 5X6,10	19.060,00	SV 10,60X6,10	19.070
ST.3.01	SV 5X6,10	20.400,00	SV 5X6,10	20.400,00

Tombini idraulici

Il progetto definitivo prevedeva la realizzazione di tombini idraulici 2x2 gettati in opera utilizzando calcestruzzo con resistenza compressione R_{Ck}30MPa. Per rendere più spedite le fasi di realizzazione di detti tombini, il progetto definitivo ha modificato tale tipologia di tombini, sostituendoli con scatolari prefabbricati 2x2 nel rispetto del profilo idraulico e delle opere di imbocco, che sono rimasti inalterati.

Dal punto di vista dell'ubicazione, rispetto al progetto definitivo i tombini sono rimasti gli stessi: in più si è reso necessario aggiungere un ulteriore tombino al km 16+080. Il rilievo di dettaglio ha evidenziato una depressione topografica che ha reso indispensabile l'inserimento dell'opera per l'attraversamento dell'asse principale ed il raggiungimento del colatore naturale più vicino.

Cantierizzazione

Rispetto a quanto previsto nel progetto definitivo, la stesura del progetto esecutivo ha portato ad alcune modifiche nelle fasi e nelle modalità realizzative dei lavori, con particolare riguardo all'ottimizzazione del bilancio e della gestione delle terre, che però non hanno portato a sostanziali modifiche nell'assetto generale della cantierizzazione dell'opera.

In particolare, per la definizione del progetto esecutivo di cantierizzazione, sono state approfondite e valutate criticamente le seguenti tematiche già presenti nel precedente progetto definitivo:

- Individuazione delle aree logistiche (campo base), in relazione al collegamento con la viabilità ordinaria esistente sul territorio e con le aree di lavorazione ed indicazione delle caratteristiche e degli apprestamenti necessari;
- Individuazione delle aree di cantiere secondarie, definite sulla base delle esigenze legate alle varie tipologie di opere, dell'esame dei collegamenti con la viabilità esistente, dell'accesso all'area logistica, dei vincoli ambientali e di carattere locale ed indicazione delle caratteristiche e degli apprestamenti necessari;
- Individuazione delle aree di stoccaggio, definite sulla base delle esigenze legate all'esecuzione delle opere ed in particolare delle gallerie, con particolare attenzione ai collegamenti con la viabilità esistente, il tutto in un'ottica di massimo riutilizzo possibile delle terre di scavo;
- Definizione dell'assetto della viabilità in fase di cantiere e contestuale mantenimento della viabilità esistente, anche con predisposizione di eventuali deviazioni provvisorie, al fine di ridurre al minimo possibile il disagio agli utenti che usufruiranno di tali collegamenti durante le lavorazioni.

Impianti

Rispetto all'impostazione del progetto impiantistico definitivo, il progetto esecutivo ha introdotto alcune varianti finalizzate all'ottimizzazione dei rendimenti energetici e alla diminuzione dei costi di gestione e manutenzione, cui si aggiunge l'impiego di apparecchiature volte ad aumentare la sicurezza dell'utenza.

In particolare per quanto riguarda gli impianti di illuminazione, quella degli svincoli è realizzata nel progetto definitivo mediante corpi illuminanti con tradizionali lampade SAP205W, installati su pali di illuminazione in acciaio. Il progetto esecutivo introduce l'impiego di sorgenti luminose a Led (per diminuire drasticamente i costi di manutenzione e di esercizio) e di pali di illuminazione e sostegni per la segnaletica verticale in vetroresina (non necessitano di manutenzione e aumentano la sicurezza passiva dei conducenti in caso di urto).

Per quanto riguarda invece l'illuminazione delle gallerie, il progetto esecutivo ha sostituito i proiettori SAP150W posti ad un'interdistanza di 15 m, con proiettori con 30 Led@450mA (47 W) posti ad interdistanza di 12 m, ottenendo vantaggi sia in termini di costi di gestione, che di manutenzione.

Interventi di inserimento e mitigazione ambientale

Partendo da quanto individuato nel progetto definitivo, nel corso della fase di redazione del progetto esecutivo si è provveduto ad operare una rilettura della parte relativa agli interventi ed alle opere di inserimento ambientale e paesaggistico finalizzata a conferire alle opere in progetto una maggiore interazione territoriale rispetto agli ambiti paesaggistici circostanti, perseguita attraverso i seguenti interventi :

Interventi "a verde"

- potenziamento di fasce arbustive al piede di alcune scarpate non considerate nel progetto definitivo;
- messa a dimora di specie arbustive in corrispondenza delle gallerie artificiali;
- realizzazione di una fascia igrofila in corrispondenza dei corsi d'acqua, da realizzarsi anche mediante l'espianto e il reimpianto di essenze arboree interferite

Interventi di inserimento paesaggistico

- Inserimento di quinte arboree, costituite da specie esclusivamente autoctone, a mascheramento dei viadotti;

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

- Adozione di schemi formali e architettonici per le pile dei viadotti pensati in funzione della valenza paesaggistica dei luoghi;
- inserimento di basse dune in terra di riporto completate con un filare alto arbustivo localizzate al piede delle scarpate in aree ad elevata intervisibilità;

Interventi per la fauna

- adeguamento di tre tombini idraulici per trasformarli in ecodotti per consentire il passaggio della fauna e contestuale sistemazione degli imbocchi con essenze vegetali per aumentarne la capacità di invito.

Interventi a verde nelle aree di svincolo e sulle scarpate

Sono state ribadite le scelte del progetto definitivo per quanto riguarda l'individuazione delle specie autoctone e i sestri di impianto, che garantiscono una buona integrabilità paesaggistico-percettiva di rilevati e trincee lungo tutto il tracciato stradale.

Terrapieno vegetato per rimodellamento morfologico

Nel progetto esecutivo è stato inserito uno specifico intervento di rimodellamento morfologico da realizzare al piede delle scarpate e da completare con la disposizione di un filare alto arbustivo sulla sommità.

La localizzazione di tale intervento nel progetto esecutivo ha strettamente tenuto conto delle superfici espropriate ed è stato limitato alle zone dove la percezione delle opere, data la morfologia del terreno e la presenza di utenti mobili e fissi, risulta più elevata. Il terrapieno data l'altezza modesta e la conformazione trapezoidale non necessita di interventi di ingegneria naturalistica di sostegno.

Intervento a verde per riqualificazione delle gallerie artificiali

La rinaturalizzazione delle aree soprastanti le gallerie artificiali è stata perseguita, nel progetto esecutivo, mediante la copertura delle stesse con uno strato di terreno vegetale completato con un sesto di impianto a cespuglieto di Orniello *Fraxinus ornus*, Corniolo *Cornus mas* e Prugnolo *Prunus spinosa*.

Ripristino lungo i corsi d'acqua

In corrispondenza delle aree di lavorazione prossime ai corsi d'acqua il progetto esecutivo prevede di intervenire con un intervento di ripristino utilizzando specie arboree ed arbustive che ben si adattino all'ambiente umido. Oltre all'intervento di ripristino in tali aree dove vi è la presenza di specie arboree di pregio verranno adottate misure di salvaguardia delle stesse.

Adeguamento dei sottopassi faunistici

La successione di gallerie e viadotti rende buona la permeabilità trasversale del tracciato di progetto rispetto alle principali direttrici di spostamento faunistico. In ogni caso, il progetto definitivo prevedeva, come ulteriore misura, l'adeguamento di 3 sottopassi idrici per il passaggio della fauna; il progetto esecutivo ha voluto ulteriormente rafforzare questo "segno", introducendo una più complessa sistemazione vegetazionale degli imbocchi, per conferire agli stessi una maggiore capacità attrattiva in termini di instradamento per il passaggio della fauna al di sotto della barriera costituita dai tratti in rilevato.

Intervento vegetazionale ad integrazione delle barriere

Rispetto al progetto definitivo, si è provveduto ad una completa rivisitazione sia dal punto di vista della verifica ed attualizzazione del censimento ricettori, che dell'effettuazione di una nuova simulazione numerica previsionale per ottimizzare il posizionamento e il dimensionamento delle barriere antirumore.

Il progetto esecutivo ha poi ulteriormente migliorato il grado di inserimento paesaggistico delle opere antirumore mediante l'inserimento di un filare, singolo o doppio in funzione della disponibilità di spazio, di specie arbustive alte in corrispondenza della sezione di protezione acustica.

Il tratto progettuale interessato dal superamento dei limiti acustici e quindi dall'apposizione delle barriere è complessivamente presente tra le progressive 19+310 e 20+330 e risulta articolato nei seguenti 4 interventi alti 3 m :

1. Barriera Antirumore H: 3m L: 120.00 m (dal Km 19+310.00 al Km 19+430.00);
2. Barriera Antirumore H: 3m L: 220.00 m (dal Km 19+705.00 al Km 19+925.00);
3. Barriera Antirumore H: 3m L: 120.00 m (dal Km 20+210.00 al Km 20+330.00);
4. Barriera Antirumore H: 3m L: 90.00 m (dal Km 20+250.00 al Km 19+340.00).

VERIFICA DELLE PRESCRIZIONI

Matrice di Ottemperanza

Nelle pagine seguenti viene riportata la matrice di ottemperanza relativa alla redazione conforme alle Prescrizioni, di cui alla Delibera CIPE del 5 maggio 2011, del Progetto, in cui le suddette prescrizioni sono elencate e riportate con la loro numerazione originaria. Nella colonna descrittiva della Prescrizione, inoltre, viene riportata l'origine della stessa e la sua numerazione originaria nel documento di riferimento, per un immediato riscontro. Il risultato della singola verifica viene espresso sinteticamente nella colonna finale della tabella con la seguente scala di valutazioni :

Ottemperata (La prescrizione è stata soddisfatta)

Non Ottemperata (La prescrizione non è stata soddisfatta)

Parzialmente Ottemperata (Una parte della prescrizione non è stata ottemperata per le ragioni poi esposte)

Recepita (le prescrizioni sono state ottemperate ma sono da verificare in fase di attuazione)

Parzialmente Recepita (Una parte della prescrizione è stata recepita ma pur mancando ancora di qualcosa per le ragioni poi esposte)

Le 27 prescrizioni riportate nell'Allegato 1 della Delibera CIPE, da recepire in fase di progettazione esecutiva, scaturiscono dalla disamina, effettuata dal Ministero delle infrastrutture e trasporti, dei pareri ed autorizzazioni ottenuti dal progetto durante l'iter approvativo.

In particolare:

1. "Parere positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale dell'opera" (Decreto VIA n. DEC/DSA/2004/00198 DEL 18/03/2004);
2. Parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici (DG/BAP/S02/34.19.04/22642 del 20 dicembre 2007).
3. Esito istruttoria verifica di ottemperanza sul progetto definitivo (DSA-2008 0021538 del 04/08/2008);
4. Parere n. 51 del 19 giugno 2008 rilasciato ai fini della Verifica di ottemperanza del progetto definitivo (CTVA-2008-0002692 del 16/07/2008);
5. Parere della Regione Lazio, Dipartimento Territorio, Direzione Regionale infrastrutture, contenente anche i pareri espressi dai Comuni (DGR N. 677 del 26/09/2008);

Nella tabella sottostante si riporta l'associazione tra il parere originale e le 27 prescrizioni confluite nella Delibera CIPE 11/2011.

Parere	N° prescrizioni Allegato 1 delibera CIPE N. 11/2011
Decreto VIA n. DEC/DSA/2004/00198 DEL 18/03/2004 ed Esito istruttoria verifica di ottemperanza sul progetto definitivo CTVA-2008-0002692 del 16/07/2008	Dalla 1 alla 7
Parere n. 51 del 19 giugno 2008: CTVA-2008-0002692 del 16/07/2008	8 e 9
Parere della Regione Lazio (DGR N. 677 del 26/09/2008)	Dalla 10 alla 23
Parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (DG/BAP/S02/34.19.04/22642 del 20 dicembre 2007)	Dalla 24 alla 27

Progetto Esecutivo Itinerario Civitavecchia - Orte - Terni. SS 675 Umbro Laziale Completamento del collegamento del Porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte - Tronco 3 - Lotto 1 - Stralcio B, stralcio funzionale tra lo svincolo di Cinelli e il nuovo svincolo di Monte Romano Est.

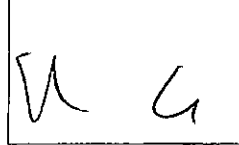
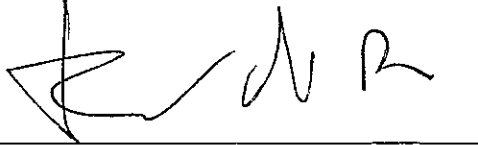

Per le prime 7 prescrizioni, scaturite dal DEC VIA del 2004, già in fase di progetto definitivo, ANAS ha dato evidenza con gli elaborati "T00IA01AMBREA e T00IA01AMBPL01-03" degli adempimenti attuati.






Prescrizioni di cui al decreto VIA n. DEC/DSA/2004/198 del 18/03/2004		Esito istruttoria verifica di ottemperanza sul progetto definitivo. DSA-2008-0021538		Prescrizioni di cui alla delibera CIPE n. 11/2011 DEL 05/05/2011		Verifica	
Prescrizione	Testo prescrizione	Prescrizione	Testo prescrizione	Prescrizione	Testo prescrizione	Prescrizione	Testo prescrizione
a)	"per il terzo lotto dallo svincolo di Monte Romano Ovest (km 21+500) della S.S. 1 bis e la SS 1 Aurelia sia adottato il tracciato definito come "IPOTESI ALTERNATIVA" dalla "planimetria ipotesi alternativa" che per la maggior parte del tracciato passa in affiancamento alla S.S. 1 bis includendo le due gallerie artificiali oltre le due gallerie naturali"	OTTEMPERATO					
b)	"lo svincolo di "Cinelli" così come è stato progettato, non è ambientalmente compatibile, esso dovrà essere delocalizzato dalla posizione attuale allontanandolo, per quanto possibile, dall'area del progetto di Valorizzazione e Promozione Turistica dell'Antica Via Clodia, Area di Parco Polivalente Settore B (DGR 4687 del 9/6/92), senza per altro avvicinarlo sostanzialmente allo svincolo di Monte Romano Est. Il progetto esecutivo del nuovo svincolo, eventualmente semplificato nella sua tipologia per renderlo impattante anche sotto l'aspetto visivo, dovrà essere accompagnato da un nuovo studio accurato del traffico specificatamente per il suddetto svincolo e sottoposto a verifica di ottemperanza presso questo Ministero"	DA OTTEMPERARE AI SENSI DELL'ART. 187, COMMI 6 E 7 DEL D.Lgs. 163/2006 IN SEDE DI PROGETTO ESECUTIVO	1		"lo svincolo di "Cinelli" dovrà essere delocalizzato dalla posizione attuale allontanandolo, per quanto possibile, dall'area del progetto di Valorizzazione e Promozione Turistica dell'Antica Via Clodia, Area di Parco Polivalente Settore B (DGR 4687 del 9/6/92), senza per altro avvicinarlo sostanzialmente allo svincolo di Monte Romano Est. Il progetto esecutivo del nuovo svincolo, eventualmente semplificato nella sua tipologia per renderlo meno impattante anche sotto l'aspetto visivo, dovrà essere accompagnato da un nuovo studio accurato del traffico specificatamente per il suddetto svincolo e sottoposto a verifica di ottemperanza presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare"		Ottemperata <i>La presente prescrizione risulta essere stata già ottemperata nell'ambito della progettazione del 3° Tronco - Lotto 1° - Stralcio A.</i>
c)	"dovrà essere elaborata una specifica progettazione a livello esecutivo degli interventi di ambientalizzazione e rinaturalizzazione per tutto il tracciato stradale e per le aree che verranno interessate, in fase di cantiere e di esercizio dall'intervento in progetto (tracciati stradali dismessi, aree intercluse nella morfologia, negli svincoli, nella viabilità principale e accessoria, aree di	DA OTTEMPERARE AI SENSI DELL'ART. 187, COMMI 6 E 7 DEL D.Lgs. 163/2006 IN SEDE DI PROGETTO ESECUTIVO	2		"dovrà essere elaborata una specifica progettazione a livello esecutivo degli interventi di ambientalizzazione e rinaturalizzazione per tutto il tracciato stradale e per le aree che verranno interessate, in fase di cantiere e di esercizio dall'intervento in progetto (tracciati stradali dismessi, aree intercluse nella		Ottemperata

R


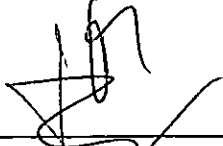
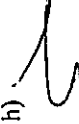
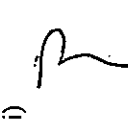

Handwritten signatures and notes on the right side of the page.


<p>cantiere, aree di deposito temporaneo, scarpate in rilevato e trincea, spalle viadotti, imbocchi gallerie, ecc.); nel progetto dovranno essere adottati, in particolare, i seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ove possibile le barriere antirumore dovranno essere realizzate utilizzando rilevati in terra; - la sistemazione morfologica dovrà prevedere raccordi gradualmente con le morfologie originarie; - per i tratti in trincea e rilevato le pendenze dovranno attestarsi su valori di 30° - 35°; - le superfici sistemate dovranno essere ricoperte con uno strato di terreno vegetale ammendato, atto a garantire la rivegetazione delle stesse; - per gli interventi di ripristino della vegetazione dovranno essere utilizzate esclusivamente specie erbacee, arbustive ed arboree, tipiche ed autoctone privilegiando, per le essenze arbustivo-arboree, la distribuzione in gruppi o macchie al fine di favorire l'armonizzazione con il paesaggio vegetale esistente e l'innescare di dinamicismi naturali; - ai fini della promozione della biodiversità per gli interventi di ripristino della vegetazione si dovrà fare ricorso all'approvvigionamento di materiale genetico ecotipico, privilegiando vivai specializzati che trattino materiale di propagazione autoctono certificato; - dovrà essere prevista la conservazione degli esemplari arbustivi ed arborei di pregio esistenti mediante operazioni di espanto e reimpianto che dovranno essere effettuate nella stagione di riposo vegetativo ed eseguite 		
<p>morfologia, negli svincoli, nella viabilità principale e accessoria, aree di cantiere, aree di deposito temporaneo, scarpate in rilevato e trincea, spalle viadotti, imbocchi gallerie, ecc.); nel progetto dovranno essere adottati, in particolare, i seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ove possibile le barriere antirumore dovranno essere realizzate utilizzando rilevati in terra; - la sistemazione morfologica dovrà prevedere raccordi gradualmente con le morfologie originarie; - per i tratti in trincea e rilevato le pendenze dovranno attestarsi su valori di 30° - 35°; - le superfici sistemate dovranno essere ricoperte con uno strato di terreno vegetale ammendato, atto a garantire la rivegetazione delle stesse; - per gli interventi di ripristino della vegetazione dovranno essere utilizzate esclusivamente specie erbacee, arbustive ed arboree, tipiche ed autoctone privilegiando, per le essenze arbustivo-arboree, la distribuzione in gruppi o macchie al fine di favorire l'armonizzazione con il paesaggio vegetale esistente e l'innescare di dinamicismi naturali; - ai fini della promozione della biodiversità per gli interventi di ripristino della vegetazione si dovrà fare ricorso all'approvvigionamento di materiale genetico ecotipico, privilegiando vivai specializzati che trattino materiale di propagazione autoctono certificato; 		

  	<p>con tecniche e cure colturali opportune atte a consentire la sopravvivenza in fase di reimpianto e il successivo attecchimento.</p> <p>specifico programma di monitoraggio e manutenzione degli interventi effettuati, quest'ultimo comprendente le idonee cure colturali atte a garantire il buon esito degli interventi, fino al completo affrancamento della fallanze, potature e sfalci delle infestanti, eventuali trattamenti diserbanti e antiparassitari con uso esclusivo di sostanze a bassa persistenza e tossicità, ed ogni altro intervento che si renda necessario per il buon esito degli interventi); il monitoraggio e le cure colturali dovranno comunque essere ripetuti con frequenze idonee per un periodo di almeno cinque anni successivi all'ultimazione dei lavori. Il progetto esecutivo di rinaturalizzazione ed il programma di monitoraggio e manutenzione dovranno essere soggetti a verifica di ottemperanza da parte dei Ministeri"</p>		<p>- dovrà essere prevista la conservazione degli esemplari arbustivi ed arborei di pregio esistenti mediante operazioni di espianco e reimpianto che dovranno essere effettuate nella stagione di riposo vegetativo ed eseguite con tecniche e cure colturali opportune atte a consentire la sopravvivenza in fase di reimpianto e il successivo attecchimento.</p> <p>Il progetto esecutivo di rinaturalizzazione dovrà inoltre comprendere uno specifico programma di monitoraggio e manutenzione degli interventi effettuati, quest'ultimo comprendente le idonee cure colturali atte a garantire il buon esito degli interventi, fino al completo affrancamento della vegetazione (irrigazione di soccorso, ripristino delle fallanze, potature e sfalci delle infestanti, eventuali trattamenti diserbanti e antiparassitari con uso esclusivo di sostanze a bassa persistenza e tossicità, ed ogni altro intervento che si renda necessario per il buon esito degli interventi); il monitoraggio e le cure colturali dovranno comunque essere ripetuti con frequenze idonee per un periodo di almeno cinque anni successivi all'ultimazione dei lavori. Il progetto esecutivo di rinaturalizzazione ed il programma di monitoraggio e manutenzione dovranno essere soggetti a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministero per i beni e le attività culturali e ad approvazione da parte delle competenti strutture regionali"</p>	
--	--	--	---	--

			3	<p>Ottemperata</p> <p>al fine di garantire la tutela dell'ambiente idrico superficiale e sotterraneo dai possibili fenomeni d'inquinamento relativi all'esercizio dell'infrastruttura, per l'intero tracciato dovrà essere redatto un progetto esecutivo del sistema di smaltimento delle acque di piattaforma e di quelle relative a sversamenti accidentali; le previste opere di presidio (vasche di sicurezza idraulica) dovranno essere opportunamente ubicate, dimensionate e gestite, sulla base delle ipotesi di vulnerabilità degli acquiferi e dei rischi di accadimento degli eventi accidentali; analoghi approfondimenti progettuali dovranno essere effettuati per il sistema di smaltimento e trattamento delle acque di piattaforma; la progettazione e la modalità di gestione dovranno essere concordate con le competenti strutture regionali;</p>	<p>Ottemperata</p> <p>Vedasi P.U.T</p>
d)	<p>al fine di garantire la tutela dell'ambiente idrico superficiale e sotterraneo dai possibili fenomeni d'inquinamento relativi all'esercizio dell'infrastruttura, per l'intero tracciato dovrà essere redatto un progetto esecutivo del sistema di smaltimento delle acque di piattaforma e di quelle relative a sversamenti accidentali; le previste opere di presidio (vasche di sicurezza idraulica) dovranno essere opportunamente ubicate, dimensionate e gestite, sulla base delle ipotesi di vulnerabilità degli acquiferi e dei rischi di accadimento degli eventi accidentali; analoghi approfondimenti progettuali dovranno essere effettuati per il sistema di smaltimento e trattamento delle acque di piattaforma; la progettazione e la modalità di gestione dovranno essere concordate con le competenti strutture regionali;</p>	<p>DA OTTEMPERARE AI SENSI DELL'ART. 187, COMMI 6 E 7 DEL D.Lgs. 163/2006 IN SEDE DI PROGETTO ESECUTIVO</p>		<p>al fine di garantire la tutela dell'ambiente idrico superficiale e sotterraneo dai possibili fenomeni d'inquinamento relativi all'esercizio dell'infrastruttura, per l'intero tracciato dovrà essere redatto un progetto esecutivo del sistema di smaltimento delle acque di piattaforma e di quelle relative a sversamenti accidentali; le previste opere di presidio (vasche di sicurezza idraulica) dovranno essere opportunamente ubicate, dimensionate e gestite, sulla base delle ipotesi di vulnerabilità degli acquiferi e dei rischi di accadimento degli eventi accidentali; analoghi approfondimenti progettuali dovranno essere effettuati per il sistema di smaltimento e trattamento delle acque di piattaforma; la progettazione e la modalità di gestione dovranno essere concordate con le competenti strutture regionali;</p>	<p>Ottemperata</p> <p>Vedasi P.U.T</p>
e)	<p>in fase di progettazione esecutiva, a seguito di specifiche indagini geognostiche ed idrogeologiche, dovranno essere valutate con maggior dettaglio le inferenze con gli acquiferi potenzialmente intercettati dalle gallerie e dalle trincee e conseguentemente adottate idonee tecnologie conservative delle condizioni idrogeologiche a contorno; i lavori di scavo e di realizzazione della galleria dovranno essere effettuati evitando l'uso di sostanze inquinanti e dovranno essere adottate le migliori tecnologie realizzative al fine di evitare ogni drenaggio, sempre che la stabilità delle opere non ne risulti compromessa, e modifica dei parametri chimico-fisici delle falde idriche eventualmente intercettate;</p>	<p>DA OTTEMPERARE AI SENSI DELL'ART. 187, COMMI 6 E 7 DEL D.Lgs. 163/2006 IN SEDE DI PROGETTO ESECUTIVO</p>	4	<p>in fase di progettazione esecutiva, a seguito di specifiche indagini geognostiche ed idrogeologiche, dovranno essere valutate con maggior dettaglio le inferenze con gli acquiferi potenzialmente intercettati dalle gallerie e dalle trincee e conseguentemente adottate idonee tecnologie conservative delle condizioni idrogeologiche a contorno; i lavori di scavo e di realizzazione della galleria dovranno essere effettuati evitando l'uso di sostanze inquinanti e dovranno essere adottate le migliori tecnologie realizzative al fine di evitare ogni drenaggio, sempre che la stabilità delle opere non ne risulti compromessa, e modifica dei parametri chimico-fisici delle falde idriche eventualmente intercettate;</p>	<p>Ottemperata</p> <p>Vedasi P.U.T</p>
f)	<p>dovranno essere predisposte delle misure di</p>				




	<p>contenimento delle polveri in fase di realizzazione delle opere e dovrà essere attuato un monitoraggio della qualità dell'aria, durante la stessa fase, in corrispondenza dei recettori più sensibili;</p>	<p>OTTEMPERATO</p>			
	<p>in fase di progettazione esecutiva, dovrà essere approfondita l'individuazione dei recettori lungo tutto il tracciato stradale e, sulla base di un'adeguata modellizzazione acustica, dovrà essere valutata la possibilità di prevedere eventuali ulteriori interventi di mitigazione acustica che verificata l'efficacia di quelli già proposti, con l'obiettivo, in attesa di ulteriori strumenti normativi di settore, del rispetto dei valori di qualità previsti dalla Tabella D del DPCM 14.11.1997. In fase di esercizio, con il coordinamento e la supervisione delle competenti strutture regionali (ARPA), dovrà essere definito un piano di monitoraggio del clima acustico;</p>	<p>OTTEMPERATO</p>			
<p>h)</p> 	<p>durante la fase cantiere, nelle ore notturne, le misure di mitigazione dovranno garantire che non siano superati i limiti dei livelli di vibrazione immesse in un edificio di cui alla norma UNI 9614/90;</p>	<p>OTTEMPERATO</p>			
<p>i)</p> 	<p>Il bilancio dei materiali dovrà essere ottimizzato favorendo il massimo riutilizzo dei materiali di scavo mentre per quanto concerne il materiale non riutilizzato per la realizzazione dell'infrastruttura dovrà essere previsto, in accordo con le competenti strutture regionali, un conferimento temporaneo e/o finale, che preveda un sostanziale riutilizzo della risorsa;</p>	<p>DA OTTEMPERARE AI SENSI DELL'ART. 187, COMMI 6 E 7 DEL D.Lgs. 163/2006 IN SEDE DI PROGETTO ESECUTIVO</p>	<p>5</p>	<p>Il bilancio dei materiali dovrà essere ottimizzato favorendo il massimo riutilizzo dei materiali di scavo mentre per quanto concerne il materiale non riutilizzato per la realizzazione dell'infrastruttura dovrà essere previsto, in accordo con le competenti strutture regionali, un conferimento temporaneo e/o finale, che preveda un sostanziale riutilizzo della risorsa;</p>	<p>Ottemperata Vedasi PUT</p>
<p>l)</p> 	<p>nelle aree in cui il tracciato di progetto interferisce con aree di spiccato interesse naturalistico, con particolare riguardo alla Macchia della Turchina ed alla zona di attraversamento del Torrente Biedano, si dovrà presentare in fase di progetto esecutivo: 1) uno specifico studio floristico-vegetazionale di</p>	<p>DA OTTEMPERARE AI SENSI DELL'ART. 187, COMMI 6 E 7 DEL D.Lgs. 163/2006 IN SEDE DI</p>	<p>6</p>	<p>nelle aree in cui il tracciato di progetto interferisce con aree di spiccato interesse naturalistico, con particolare riguardo alla Macchia della Turchina ed alla zona di attraversamento del Torrente Biedano, si dovrà presentare in fase di progetto esecutivo:</p>	<p>Ottemperata L'ottemperanza riguarda solo l'attraversamento del Torrente Biedano, in</p>

<p><i>dettaglio accompagnato da rilievi fitosociologici, esteso ad una fascia di ampiezza significativa rispetto al tracciato di progetto, sulla base del quale effettuare valutazioni in ordine ai caratteri di naturalità delle aree ed orientare correttamente la progettazione degli interventi di mitigazione e ripristino; oltre ai criteri ed alle modalità già previste alla prcrizione n° 3, gli interventi di espianto-reimpianto di esemplari arborei, dovranno essere integrati da nuovi impianti di specie arboree identiche a quelle espantate con un rapporto almeno triplo rispetto ad ogni individuo intercettato dal tracciato, in aree prossime ad esso, in continuità con gli esistenti nuclei arborati;</i></p> <p><input type="checkbox"/> <i>uno specifico studio della fauna vertebrata e delle principali biocenosi di invertebrati con individuazione di specie indicatrici degli ecosistemi esistenti nell'areale interessato dal tracciato di progetto al fine di ottimizzare sia la programmazione delle operazioni di cantiere che eventuali misure di mitigazione, così come la corretta distribuzione e tipologia dei sottopassi ecologici previsti per la fauna. Gli studi di cui sopra ed i relativi interventi previsti dovranno essere soggetti a verifica ed approvazione da parte delle competenti strutture regionali (ARPA);</i></p>	<p>PROGETTO ESECUTIVO</p>	<p><i>quanto la Macchia della Turchina cade al di fuori dei limiti del presente stralcio funzionale d'intervento.</i></p>
<p><i>per le opere d'arte previste, viadotti, gallerie e svincoli (ed in particolare, ma non unicamente, per il viadotto sul Fosso Cavone, in Comune di Tarquinia, e quelli sul Torrente Biedano ed il suo affluente, in comune di</i></p>	<p>a) <i>uno specifico studio floristico-vegetazionale di dettaglio accompagnato da rilievi fitosociologici, esteso ad una fascia di ampiezza significativa rispetto al tracciato di progetto, sulla base del quale effettuare valutazioni in ordine ai caratteri di naturalità delle aree ed orientare correttamente la progettazione degli interventi di mitigazione e ripristino; oltre ai criteri ed alle modalità già previste alla prescrizione n° 3, gli interventi di espianto-reimpianto di esemplari arborei, dovranno essere integrati da nuovi impianti di specie arboree identiche a quelle espantate con un rapporto almeno triplo rispetto ad ogni individuo intercettato dal tracciato, in aree prossime ad esso, in continuità con gli esistenti nuclei arborati;</i></p> <p>b) <i>uno specifico studio della fauna vertebrata e delle principali biocenosi di invertebrati con individuazione di specie indicatrici degli ecosistemi esistenti nell'areale interessato dal tracciato di progetto al fine di ottimizzare sia la programmazione delle operazioni di cantiere che eventuali ulteriori misure di mitigazione, così come la corretta distribuzione e tipologia dei sottopassi ecologici previsti per la fauna. Gli studi di cui sopra ed i relativi interventi previsti dovranno essere soggetti a verifica ed approvazione da parte delle competenti strutture regionali (ARPA);</i></p>	<p>quanto la Macchia della Turchina cade al di fuori dei limiti del presente stralcio funzionale d'intervento.</p>
<p>m)</p>	<p>per le opere d'arte previste, viadotti, gallerie e svincoli (ed in particolare, ma non unicamente, per il viadotto sul Fosso Cavone, in Comune di Tarquinia, e quelli sul Torrente Biedano ed il suo affluente, in comune di</p>	<p>quanto la Macchia della Turchina cade al di fuori dei limiti del presente stralcio funzionale d'intervento.</p>


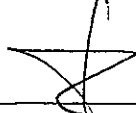

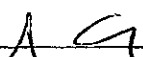

	<p><i>Vetralla) in fase di progettazione esecutiva dovrà essere elaborato uno specifico studio estetico-architettonico dei manufatti finalizzato ad ottimizzare l'inserimento delle opere nel contesto storico-paesaggistico-ambientale locale e a mitigare l'effetto intrusivo delle strutture (muri, pile, impalcati, ecc.); dovrà essere privilegiato l'uso di materiali naturali per i rivestimenti (muri, imbocchi gallerie, ecc.) e, ove non possibile, l'utilizzo di un trattamento cromatico delle superfici degli impalcati e delle pile dei viadotti, simulando le colorazioni caratteristiche della vegetazione e delle rocce a contorno. Per le gallerie dovranno essere adottate imboccature a "becco di flauto" e raccordo della morfologia locale con piantumazione di idonee essenze verdi, o alternative meno impattanti. Dovranno essere realizzati "muri verdi", con piantumazione di idonee essenze, in luogo dei muri in cls per le zone di interscambio delle gallerie. Lo studio architettonico ed i relativi interventi previsti dovranno essere soggetti a verifica di ottemperanza da parte dei Ministeri concettanti il presente provvedimento;</i></p>	<p>OTTEMPERATO</p>			
<p>n)</p> 	<p><i>al fine di migliorare ulteriormente la sicurezza dell'infrastruttura dovrà essere prevista la realizzazione di piazzole di sosta con idonea inter-distanza, opportunamente inserite nel contesto paesaggistico ambientale circostante;</i></p>	<p>OTTEMPERATO</p>			
<p>o)</p> 	<p><i>in fase di progettazione esecutiva dovrà essere predisposto un progetto di cantierizzazione comprensivo: dell'individuazione definitiva delle aree di cantiere, di deposito, dei tracciati delle piste di cantiere; della definizione, per ciascuna attività di cantiere, delle misure di controllo e mitigazione degli impatti sulle varie componenti ambientali e territoriali; di un progetto di ripristino delle aree al termine dei lavori, secondo le modalità ed i criteri individuati nella</i></p>	<p>OTTEMPERATO</p>			







p)	<p>prescrizione c);</p> <p>per quanto concerne le opere di compensazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> nel Comune di Tarquinia, si dovranno preferire le discariche locate lungo il tracciato, vicino all'area di svincolo presso i siti archeologici, che ricadono in area con tutela paesaggistica in maniera da poterne completare la bonifica e la riambientalizzazione a fine dei lavori; <input type="checkbox"/> nel Comune di Vetralla si potrà procedere al restauro conservativo del ponte e della viabilità antica esistente presso l'attraversamento del metanodotto con il Torrente Biedano "Ponte del Crognolo". Tale area ha una grandissima valenza ambientale da dover essere particolarmente salvaguardata in tutta la sua integrità. 	<p style="text-align: center;">OTTEMPERATO</p>	7	<p>La progettazione esecutiva dovrà essere accompagnata e completata da un progetto di riambientalizzazione e da un piano di monitoraggio, elaborato relativamente a tutte le componenti ambientali previste dal D.P.C.M. 27.12.1988, secondo le specifiche riportate nelle precedenti prescrizioni nonché in base a quanto richiesto dalla Regione. Si ribadisce che l'intero progetto di riambientalizzazione ed il piano di monitoraggio, relativo alla fase ante, durante e post operam dovrà essere trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio per le successive verifiche di ottemperanza ai fini della approvazione prima della fase di realizzazione dell'opera.</p>	Ottemperata
q)	<p>La progettazione esecutiva dovrà essere accompagnata e completata da un progetto di riambientalizzazione e da un piano di monitoraggio, elaborato relativamente a tutte le componenti ambientali previste dal D.P.C.M. 27.12.1988, secondo le specifiche riportate nelle precedenti prescrizioni nonché in base a quanto richiesto dalla Regione. Si ribadisce che l'intero progetto di riambientalizzazione ed il piano di monitoraggio, relativo alla fase ante, durante e post operam dovrà essere trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio per le successive verifiche di ottemperanza ai fini della sua approvazione prima della fase di realizzazione dell'opera.</p>	<p>DA OTTEMPERARE AI SENSI DELL'ART. 187, COMMI 6 E 7 DEL D.Lgs. 163/2006 IN SEDE DI PROGETTO ESECUTIVO</p>		<p>La progettazione esecutiva dovrà essere accompagnata e completata da un progetto di riambientalizzazione e da un piano di monitoraggio, elaborato relativamente a tutte le componenti ambientali previste dal D.P.C.M. 27.12.1988, secondo le specifiche riportate nelle precedenti prescrizioni nonché in base a quanto richiesto dalla Regione. Si ribadisce che l'intero progetto di riambientalizzazione ed il piano di monitoraggio, relativo alla fase ante, durante e post operam dovrà essere trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio per le successive verifiche di ottemperanza ai fini della sua approvazione prima della fase di realizzazione dell'opera.</p>	Ottemperata
	<p>Parere n. 51 del 19 giugno 2008 rilasciato ai fini della Verifica di ottemperanza del progetto definitivo. CTVA-2008-0002692 del 16/07/2008</p>				


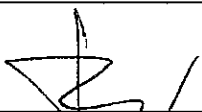

  	<p><i>Ai sensi dell' art. 185, comma 7, del D.Lgs n. 163/2006, il progetto deve essere integrato con il progetto di monitoraggio ambientale redatto secondo le Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA, quantificando ed inserendo il relativo costo nel quadro economico del progetto posto a base di gara; il progetto inoltre deve essere integrato con il manuale di gestione ambientale dei cantieri, redatto conformemente a quanto previsto dalla Norma ISO 14001 o dal Sistema EMAS o da altri sistemi asseverati dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.</i></p> <p><input type="checkbox"/> Il progetto di monitoraggio ambientale ed il manuale di gestione ambientale devono essere sottoposti a verifica da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.</p> <p><input type="checkbox"/> Il progetto esecutivo dovrà aggiornare alla normativa vigente la trattazione dei materiali provenienti da scavo, definendo un Piano di deposito in accordo con le strutture competenti; dovrà, indicare, inoltre, le modalità di conservazione della colture vegetale.</p>		<p>8</p>	<p>Ai sensi dell' art. 185, comma 7, del D.Lgs n. 163/2006, il progetto deve essere integrato con il progetto di monitoraggio ambientale redatto secondo le Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA, quantificando ed inserendo il relativo costo nel quadro economico del progetto posto a base di gara; il progetto inoltre deve essere integrato con il manuale di gestione ambientale dei cantieri, redatto conformemente a quanto previsto dalla Norma ISO 14001 o dal Sistema EMAS o da altri sistemi asseverati dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Il progetto di monitoraggio ambientale ed il manuale di gestione ambientale devono essere sottoposti a verifica da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Il progetto esecutivo dovrà aggiornare alla normativa vigente la trattazione dei materiali provenienti da scavo, definendo un Piano di deposito in accordo con le strutture competenti; dovrà, indicare, inoltre, le modalità di conservazione della colture vegetale.</p>	<p>Ottemperata</p>
 	<p><input type="checkbox"/> Prima dell'appalto dei lavori va predisposto un piano di Circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, che abbia valenza contrattuale e che contenga i dettagli operativi di tale attività in termini di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - percorsi impegnati ed eventuali alternative in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati; - tipo dei mezzi; - volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito, - percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate; - d) messa in evidenza, se del caso, delle misure di 		<p>9</p>	<p>Prima dell'appalto dei lavori va predisposto un piano di:</p> <p>Circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, che abbia valenza contrattuale e che contenga i dettagli operativi di tale attività in termini di:</p> <p>a) percorsi impegnati ed eventuali alternative in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati;</p>	<p>Ottemperata</p>






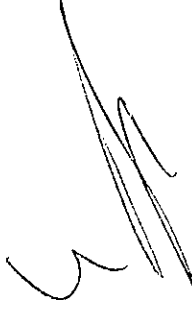



	salvaguardia degli edifici sensibili.				<p>b) tipo dei mezzi;</p> <p>c) volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito, percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate;</p> <p>d) messa in evidenza, se del caso, delle misure di salvaguardia degli edifici sensibili.</p>	
	Parere della Regione Lazio Dipartimento Territorio, Direzione Regionale infrastrutture, contenente anche i pareri espressi dai Comuni (DGR N. 677 del 26/09/2008)					
	Comune di Monte Romano: parere favorevole alle seguenti condizioni:					
b)	che nel tratto compreso tra gli svincoli di Cinelli e di Monte Romano, si dovrà provvedere al rifacimento delle condotte idriche, che garantiscono la fornitura idrica al Comune, con un nuovo tracciato in modo tale da eliminare qualsiasi interferenza: la realizzazione della nuova condotta dovrà avvenire con tempi e modi tali da garantire al Comune l'approvvigionamento idrico necessario per la continuità del servizio.	10			<p>Nel tratto compreso tra gli svincoli di Cinelli e di Monte Romano, si dovrà provvedere al rifacimento delle condotte idriche, che garantiscono la fornitura idrica al Comune, con un nuovo tracciato in modo tale da eliminare qualsiasi interferenza: la realizzazione della nuova condotta dovrà avvenire con tempi e modi tali da garantire al Comune l'approvvigionamento idrico necessario per la continuità del servizio.</p>	Ottemperata
c)	che, in sede di progettazione esecutiva venga ulteriormente verificata, individuando le eventuali soluzioni tecniche, la possibile interferenza tra le previsioni del Piano insediamenti produttivi adottato, in variante al vigente P.R.G., con atto di Consiglio Comunale n. 31 del 27/9/2007, previsto in prossimità del Piano Romano, con particolare riferimento alla strada di accesso al Piano che si innesta sulla S.S. 1 bis a poca distanza dallo svincolo stesso.	11			<p>In sede di progettazione esecutiva dovrà essere ulteriormente verificata, individuando le eventuali soluzioni tecniche, la possibile interferenza tra le previsioni del Piano insediamenti produttivi adottato, in variante al vigente P.R.G., con atto di Consiglio Comunale n. 31 del 27/9/2007, previsto in prossimità del progettato svincolo di Monte Romano, con particolare riferimento alla strada di accesso al Piano che si innesta sulla S.S. 1 bis a poca distanza dallo svincolo stesso.</p>	<p>Ottemperata</p> <p>Progetto inviato alle Amministrazioni competenti</p>

d)	<i>che in sede di progettazione esecutiva, venga prevista la realizzazione di tutte le opere necessarie a garantire la ricicatura di tutta la esistente viabilità' vicinale ed interpoderele esistente.</i>			In sede di progettazione esecutiva, si dovrà prevedere la realizzazione di tutte le opere necessarie a garantire la ricicatura di tutta la esistente viabilità vicinale ed interpolare esistente.	Ottemperata <i>Progetto inviato alle Amministrazioni competenti</i>
e)	<i>che la progettazione esecutiva, relativamente agli aspetti predetti, venga preventivamente sottoposta all'esame da parte di questa Amministrazione Comunale.</i>			La progettazione esecutiva, relativamente agli aspetti di cui ai 3 alinea precedenti, dovrà essere preventivamente sottoposta all'esame da parte della competente Amministrazione Comunale.	Ottemperata.
<p>Direzione Regionale Territorio ed Urbanistica: parere favorevole nel rispetto delle seguenti condizioni:</p> <p><i>I Comuni di Tarquinia, Monte Romano e Veiralla dovranno recepire ed approvare il progetto con propria deliberazione di Consiglio e provvedere all'adeguamento del proprio strumento urbanistico riportando il tracciato della nuova strada con relativa fascia di rispetto.</i></p>					
b)				I Comuni di Tarquinia, Monte Romano e Veiralla dovranno recepire ed approvare il progetto con propria deliberazione di Consiglio e provvedere all'adeguamento del proprio strumento urbanistico riportando il tracciato della nuova strada con relativa fascia di rispetto.	Ottemperata. <i>Già ottemperata in fase di progetto definitivo. In ogni caso contestualmente alla procedura di verifica di ottemperanza s'è trasmessa ai Comuni per avere evidenza del recepimento del progetto negli strumenti urbanistici.</i>
c)				Dovrà essere acquisito il parere della competente Soprintendenza Archeologica.	Ottemperata
d)				Dovrà essere acquisito il parere idraulico in merito agli attraversamenti dei corsi d'acqua pubblica.	Ottemperata <i>con prescrizione</i>
e)				Dovranno essere rispettate le norme in materia sanitaria e di sicurezza sul lavoro.	Ottemperata
				Dovranno essere rispettate le indicazioni riportate negli elaborati denominati "Mitigazione	Ottemperata

	Paesaggistico Ambientale".			
f)	<i>Il tracciato della nuova viabilità va ad interessare alcuni fabbricati esistenti. In fase esecutiva, nell'eventualità fosse necessario abbattere gli immobili, occorrerà verificarne la destinazione d'uso e la consistenza ai fini espropriativi.</i>		19	Ottemperata
g)	<i>Le aree di cantiere e le eventuali piste di accesso dovranno salvaguardare le alberature esistenti limitrofe alle aree di intervento. Al termine dei lavori dovrà essere ripristinato lo stato dei luoghi</i>		20	Ottemperata
h)	<i>Vengano realizzate tutte le opere di sostegno ed idrauliche necessarie a garantire la stabilità del suolo ed il buon regime delle acque superficiali.</i>		21	Ottemperata
i)	<i>I materiali terrosi e lapidei, asportati durante lo scavo siano riutilizzati stabilmente sul posto e quello in esubero venga smaltito nel rispetto della normativa vigente.</i>		22	Ottemperata <i>Vedasi PUT</i>
l)	<i>Contestualmente alla esecuzione dei lavori dovranno essere eseguiti opportuni rimodellamenti, inerimenti e piantumazioni, con obbligo di attecchimento, idonee e compatibili con l'ambiente rispetto alla realizzazione di unità ambientali omogenee.</i>		23	Ottemperata

	<p>Archeologici dell'Etruria Meridionale, la quale, se del caso, potrà evidenziare la necessità di apportare varianti al tracciato approvato per quei tratti che interferiscono in maniera significativa con le valenze archeologiche delle aree attraversate.</p>			<p>analisi, indagini dirette sul terreno - coordinato dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Etruria Meridionale, la quale, se del caso, potrà evidenziare la necessità di apportare varianti al tracciato approvato per quei tratti che interferiscono in maniera significativa con le valenze archeologiche delle aree attraversate.</p>	
	<p>dopo l'esecuzione delle indagini archeologiche, alla luce dei risultati conseguiti, dovrà essere eventualmente ridefinita la struttura del "Viadotto Crogiolo", considerato che lo stesso insiste in un'area fortemente caratterizzata da un punto di vista archeologico.</p>		<p>25</p>	<p>Dopo l'esecuzione delle indagini archeologiche, alla luce dei risultati conseguiti, dovrà essere eventualmente ridefinita la struttura del "Viadotto Crogiolo", considerato che lo stesso insiste in un'area fortemente caratterizzata da un punto di vista archeologico.</p>	<p>Ottemperata</p>
	<p>individuare una diversa area di cantiere in luogo di quella prevista in Comune di Tarquinia ed indicata nelle tavole del progetto definitivo con la sigla "Ast 2"</p>		<p>26</p>	<p>Dovrà essere individuata una diversa area di cantiere in luogo di quella prevista in Comune di Tarquinia ed indicata nelle tavole del progetto definitivo con la sigla "Ast 2"</p>	<p>Prescrizione non pertinente Dal punto di vista territoriale perché il progetto esecutivo non interessa il Comune di Tarquinia.</p>
	<p>predisporre uno studio finalizzato alla definizione di una tipologia di piloni posti a sostegno dei viadotti, tali da avere delle forme e delle dimensioni meno impattanti rispetto al loro inserimento nel contesto paesaggistico delle aree attraversate.</p>		<p>27</p>	<p>Dovrà essere predisposto uno studio finalizzato alla definizione di una tipologia di piloni posti a sostegno dei viadotti, tali da avere delle forme e delle dimensioni meno impattanti rispetto al loro inserimento nel contesto paesaggistico delle aree attraversate.</p>	<p>Ottemperata</p>

CONSIDERAZIONI FINALI DI ISTRUTTORIA

RISPONDEZZA AL PROGETTO DEFINITIVO

Il progetto esecutivo "Itinerario Civitavecchia – Orte – Terni - SS 675 Umbro Laziale. Completamento del collegamento del Porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte – Tronco 3 – Lotto 1 – Stralcio B, Stralcio funzionale tra lo svincolo di Cinelli e il nuovo Svincolo di Monte Romano Est", è rispondente al Progetto Definitivo approvato con delibera CIPE 11/2011

Lo stralcio di cui al presente progetto è compreso tra lo svincolo di Monte Romano Est (ubicato al km16+000 circa della SS1bis) e lo svincolo di Cinelli (da completare), presenta uno sviluppo longitudinale pari a circa 6,4 km con le principali opere d'arte costituite da 3 gallerie artificiali (per uno sviluppo complessivo di circa 386 m) e da 4 viadotti (per uno sviluppo complessivo di circa 1.280 m).

RISULTANZE DELLA MATRICE DI OTTEMPERANZA

Il Progetto Esecutivo presenta un quadro di sostanziale ottemperanza alle prescrizioni.

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,
ESPRIME PARERE CHE**

Ai fini dell'accertamento FASE 1, ai sensi dell'art.185, commi 6 e 7 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i.,:

Le modifiche apportate al progetto esecutivo "**Itinerario Civitavecchia – Orte – Terni - SS 675 Umbro Laziale. Completamento del collegamento del Porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte – Tronco 3 – Lotto 1 – Stralcio B, Stralcio funzionale tra lo svincolo di Cinelli e il nuovo Svincolo di Monte Romano Est**", sono rispondenti al Progetto Definitivo approvato con delibera CIPE 11/2011 e non comportano significative variazioni dell'impatto ambientale;

E' verificata l'ottemperanza del progetto esecutivo "**Itinerario Civitavecchia – Orte – Terni - SS 675 Umbro Laziale. Completamento del collegamento del Porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte – Tronco 3 – Lotto 1 – Stralcio B, Stralcio funzionale tra lo svincolo di Cinelli e il nuovo Svincolo di Monte Romano Est**", approvato con delibera CIPE 11/2011, condizionato alle seguenti prescrizioni per le successive fasi di Verifica di Attuazione:

Indirizzi progettuali in esecuzione :

Ente vigilante: M.A.T.T.M.

1. Venga prodotto periodicamente uno stato di avanzamento aggiornato sulla realizzazione degli interventi di mitigazione, nonché, in una relazione di sintesi, lo stato di avanzamento lavori in percentuale sia in generale che sulle categorie di opere (rilevati, trincee, opere d'arte maggiori e minori, ecc...).
2. I pareri idraulici in merito agli attraversamenti dei corsi d'acqua dovranno essere preventivamente acquisiti.

Per il Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo :

ANTE-OPERAM - Prima dell'avvio dei lavori:

Ente vigilante: M.A.T.T.M.

1. Con riferimento ai possibili impatti conseguenti alla dispersione della calce nell'ambiente, concordare con l'ARPA di riferimento le procedure da eseguirsi per la stabilizzazione a calce, proponendo un percorso in accordo con gli indici (concentrazione in aria) di immediata pericolosità per la vita e la salute (*valori IDLH*), oltre al controllo, nelle aree di lavorazione, dei livelli piezometrici e di qualità delle acque di falda;

2. con riferimento al sito di deposito definitivo (VE04 - località Bracciolo), di proprietà della ditta "Generaltufo" nel quale si prevede la sistemazione morfologia ed il ripristino ambientale, dovrà essere trasmessa l'approvazione del progetto esecutivo dagli Enti territoriali di competenza.

FASE DI CANTIERE - In corso d'opera:

Ente vigilante: ARPA

3. La durata del Piano di Utilizzo non potrà superare la durata programmata dei lavori e terminerà comunque con la conclusione delle operazioni di cantiere;
4. Gli interventi previsti dovranno essere effettuati evitando l'uso di sostanze inquinanti e adottando le migliori tecnologie realizzative al fine di evitare ogni drenaggio e la modifica dei parametri chimico-fisici delle falde idriche eventualmente intercettate.
Qualora durante le operazioni di perforazione per le fondazioni profonde e per gli ancoraggi o per qualsiasi altra attività di scavo si dovesse ricorrere all'utilizzo di additivi o comunque vi sia il rischio di dispersioni sul suolo di fluidi additivanti e miscele cementizie dovranno essere sospesi i lavori e presentata al M.A.T.T.M. una variante al P.U.T. al fine di verificare se tali sostanze provochino impatti sull'ambiente e sulla salute umana;
5. Nelle aree di stoccaggio dovranno naturalmente essere depositate in maniera temporanea solamente le terre e rocce da scavo, escludendo qualsiasi promiscuità con rifiuti o altri materiali destinati ad impiego diverso. Poiché nelle aree di deposito temporaneo dovrà confluire il materiale proveniente dalle aree di scavo caratterizzato da superamenti dei limiti di colonna A della Tabella 1 di cui all'All. 5 Titolo V del D.Lgs 152/06, la superficie dell'area dovrà essere impermeabilizzata con teli in PVC adottando un adeguato sistema di regimazione e trattamento delle acque per evitare eventuali contaminazioni del suolo circostante;
6. Prevedere, all'interno delle aree di deposito temporaneo, che i materiali siano ivi stoccati in cumuli sperati, distinti per natura e provenienza e caratteristiche litologiche omogenee, secondo le indicazioni di cui al D.M. 161/2012, impermeabilizzate e drenate, in maniera da impedire la percolazione di acque in maniera non controllata e che:
 - Le dimensioni massime previste per i depositi intermedi siano limitate a cumuli di 5,00 mt ognuno, con h_{max} pari a 3,00 mt;
 - I primi 50 cm di terreno derivanti dallo scotico siano mantenuti separati dal materiale sottostante
7. Prevedere che la dichiarazione di avvenuto utilizzo del materiale di scavo sia compilata dall'esecutore del Piano di Utilizzo a conclusione dei lavori di escavazione ed a conclusione dei lavori di utilizzo del materiale scavato. Le dichiarazioni di utilizzo verranno archiviate e messe a disposizione dell'autorità competente per ogni uso ed evenienza;
8. Prevedere, in relazione al monitoraggio delle acque di percolazione superficiale e/o di eventuale infiltrazione nelle falde che:
 - Il monitoraggio in corso d'opera (CO) degli appositi piezometri predisposti, abbia frequenza trimestrale nelle aree di intervento e frequenza bimestrale su eventuali pozzi interni all'area stessa;
 - Il monitoraggio (CO) preveda le misurazioni piezometriche e chimico-fisiche:
 - misura del livello statico;
 - temperatura acqua/aria;
 - conducibilità elettrica;
 - ph
9. Le caratterizzazioni durante l'esecuzione dell'opera, vengano condotte, in base alle specifiche esigenze operative e logistiche della cantierizzazione, in una delle modalità indicate all'Allegato 8 parte A: su cumuli all'interno delle opportune aree di cantierizzazione, direttamente sull'area di scavo

e/o sul fronte di avanzamento nell'intera area di intervento;

10. Nei tratti interessati da falda sub affiorante con soggiacenza inferiore a 100 cm dal piano di campagna, il riutilizzo dei materiali da scavo tal quali per l'impiego dei rilevati è consentito per la formazione del primo metro di spessore dal piano di appoggio nel caso in cui le concentrazioni degli analiti (*All. 4 del D.M. 161/2012*) non superino i valori di colonna A - Tab. 1 Allegato 5 al Titolo V della Parte IV del D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii. La soggiacenza della falda sarà verificata secondo un'unica campagna di misura nel periodo autunno/inverno negli intervalli di tracciato dove la stessa è già stata stimata inferiore a 100 cm.
11. Dovranno essere gestiti come **rifiuti** ed opportunamente gestiti le seguenti tipologie di materiali:
 - *i materiali di risulta derivanti da perforazioni profonde per la realizzazione di pali, micropali, tiranti e dalla bagnatura del fronte di scavo;*
 - *i tamponi al fronte di scavo costituiti da spritz-beton con spessore definito per le condizioni di sosta prolungata, anche fibrorinforzato o armato con rete;*
12. Prevedere che le matrici materiali di riporto siano sottoposte a test di cessione effettuato sui materiali granulari ai sensi dell'articolo 9 del decreto del M.A.T.T.M. 5 febbraio 1998 (G.U. 16 aprile 1998, n. 88 suppl. ord., così come modificato dal D.M. 186/06), e alla Legge n° 98/2013, ai fini delle metodiche da utilizzare per escludere rischi di contaminazione delle acque sotterranee e, ove conformi ai limiti dei test di cessione, rispettando quanto previsto dalla legislazione vigente in materia di bonifica dei siti contaminati.

Per il Piano di Monitoraggio Ambientale:

Ente vigilante: M.A.T.T.M.

- Vengano trasmessi, a scadenza semestrale, con inizio dal termine delle operazioni AO, i risultati semestrali del Monitoraggio CO, in schede e documentazione correlata, corredati da relazioni di sintesi generale e per componente.
- Gli studi faunistici e botanici sul Torrente Biedano ed i relativi interventi previsti dovranno essere soggetti a verifica ed approvazione da parte delle competenti strutture regionali (ARPA);
- Dovrà essere trasmesso il relativo costo nel quadro economico del progetto posto a base di gara delle misure di compensazione e di mitigazione.
- Gli studi di cui sotto ed i relativi interventi previsti dovranno essere soggetti a verifica ed approvazione da parte delle competenti strutture regionali (ARPA):
 1. *studio floristico-vegetazionale di dettaglio accompagnato da rilievi fitosociologici, esteso ad una fascia di ampiezza significativa rispetto al tracciato di progetto, sulla base del quale effettuare valutazioni in ordine ai caratteri di naturalità delle aree ed orientare correttamente la progettazione degli interventi di mitigazione e ripristino; oltre ai criteri ed alle modalità già previste dalla delibera CIPE, gli interventi di espianto-reimpianto di esemplari arborei, dovranno essere integrati da nuovi impianti di specie arboree identiche a quelle espantate con un rapporto almeno triplo rispetto ad ogni individuo intercettato dal tracciato, in aree prossime ad esso, in continuità con gli esistenti nuclei arborati;*
 2. *studio della fauna vertebrata e delle principali biocenosi di invertebrati con individuazione di specie indicatrici degli ecosistemi esistenti nell'areale interessato dal tracciato di progetto al fine di ottimizzare sia la programmazione delle operazioni di cantiere che eventuali ulteriori misure di mitigazione, così come la corretta distribuzione e tipologia dei sottopassi ecologici previsti per la fauna.*

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

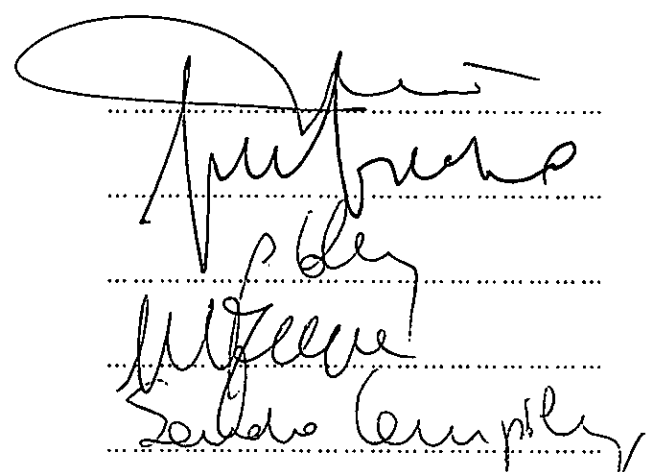
Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

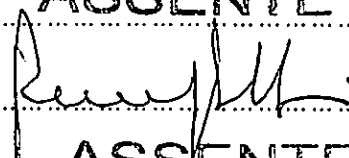
Dott. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro



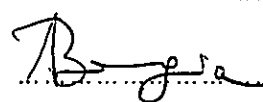
ASSENTE

ASSENTE

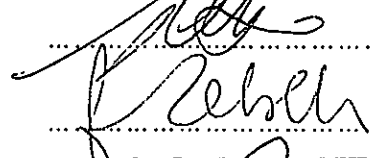
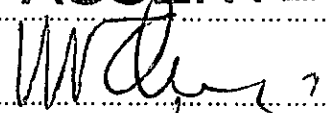


ASSENTE

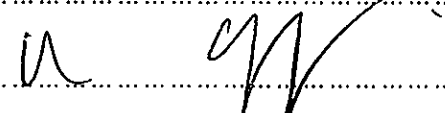
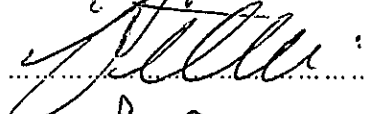
ASSENTE



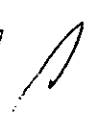
ASSENTE



ASSENTE



ASSENTE



Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Cons. Roberto Proietti

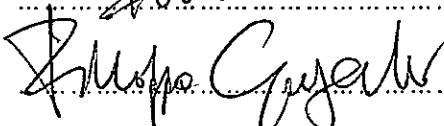
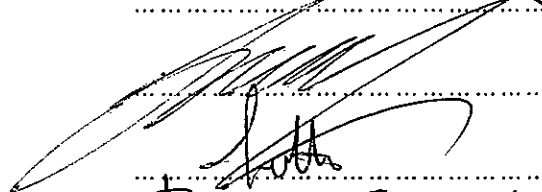
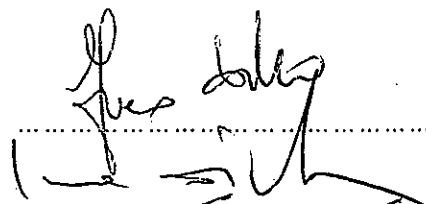
Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

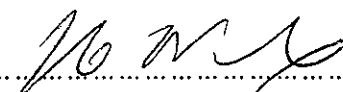
Dott. Franco Secchieri



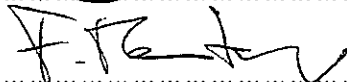
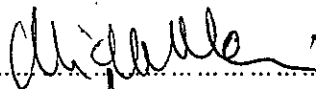
ASSENTE

ASSENTE

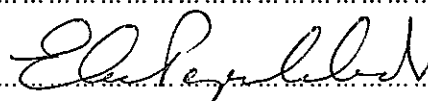
ASSENTE



ASSENTE



ASSENTE



ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE



ASSENTE



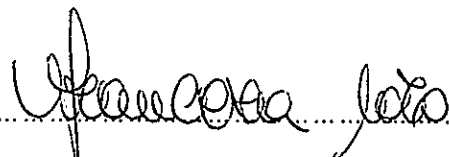
ASSENTE

Progetto Esecutivo Itinerario Civitavecchia - Orte - Terni. SS 675 Umbro Laziale Completamento del collegamento del Porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte - Tronco 3 - Lotto 1 - Stralcio B, stralcio funzionale tra lo svincolo di Cinelli e il nuovo svincolo di Monte Romano Est.

Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani



ASSENTE

ASSENTE

