



*Ministero dell' Ambiente e
della Tutela del Territorio*

Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale

PROGETTO DEFINITIVO:

**Collegamento tra Area Pontina (CTM) e A1 (ex A2)
Bretella Autostradale Cisterna – A1 – Valmontone
1° Lotto Funzionale CTM - Appia**

**PROPONENTE :
REGIONE LAZIO**

Verifica di Ottemperanza

(art. 20 c. 4 e 5 del D. L.vo 190/2002 e s.m.i.)

I fase – Commi 4a e 5

Gruppo Istruttore: Prof. Ing. Monica Pasca (Referente) *Monica Pasca*
Ing. Giovanni Pizzo *G. Pizzo*
Ing. Pierlodovico Rupi *P. Rupi*
Ing. Maurizio Onofrio (Ref. Gruppo Verificatore) *M. Onofrio*

1 PREMESSA

Oggetto della presente relazione è la prima fase della verifica di ottemperanza del progetto definitivo "Collegamento tra Area Pontina (CTM) e A1 (ex A2), Bretella Autostradale Cisterna - A1 - Valmontone, 1° Lotto Funzionale CTM - Appia" rispetto al progetto preliminare "Collegamento tra l'Area Pontina e la A2: Bretella Autostradale Cisterna - Valmontone", ai sensi dell'art. 20, commi 4.a e 5 del D.Lgs. 20.08.2002 n. 190 e s.m.i..

Tale fase di analisi della presenza di eventuali difformità tra il progetto definitivo e il progetto preliminare costituisce fase propedeutica alla verifica di ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale e sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di cui al decreto di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 20 comma 4.b del D. L.vo 190/2002.

2 ITER AMMINISTRATIVO E DEI LAVORI ISTRUTTORI

In data 29.12.2004, la Regione Lazio, con nota prot n. 2965/2/01, pervenuta al Ministero dell'Ambiente e Tutela del territorio - Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale il 05/01/2005 con prot. n. DSA/2005/00222, ha prodotto duplice copia del progetto Definitivo Integrato relativo alle opere "Collegamento tra l'area Pontina e la A2: Bretella Autostradale Cisterna - Valmontone" e "Corridoio Tirrenico Meridionale. Collegamento autostradale tra A12 (Roma - Fiumicino) e Appia (Formia)" relativi al "I lotto funzionale".

In data 18.01.2005, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, con nota prot. DSA/2005/001092, ha trasmesso alla Regione Lazio richiesta di perfezionamento della documentazione prodotta, in quanto risultavano assenti alcuni elaborati tecnici come pure risultava non assolto il pagamento del contributo dello 0,5 per mille previsto dalla legge 136/99 e sue s.m.i. relativo ai detti progetti nella loro interezza.

In data 18.02.2005, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - DSA, con nota prot. DSA/2005/04046, ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti ed alla Regione Lazio comunicazione che alla data non risultava pervenuta la documentazione di perfezionamento.

In data 25.02.2005, la Regione Lazio, con nota prot n. 10446/2D/12, acquisita dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - DSA il 3.03.2005 con prot. DSA/2005/05587, ha prodotto la documentazione tecnica richiesta ad eccezione dell'attestazione dell'avvenuto pagamento del contributo sopra citato. Con la medesima il Proponente dichiara che il quadro economico "è stato presentato unitariamente alle due tratte in esame" e per la "relazione di corrispondenza tra progetto definitivo e progetto preliminare, detto aspetto è stato trattato nelle relazioni d'inquadramento ambientale, nella quale peraltro viene evidenziato anche il rispetto delle prescrizioni date in sede di valutazione della compatibilità ambientale di entrambe le opere".

In data 11.03.2005, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Direzione per la Salvaguardia Ambientale - Divisione III, con nota prot. DSA/2005/06567, acquisita al prot. CSVIA/2005/0330 del 14.03.2005, in attesa della formalizzazione della delibera CIPE di approvazione dei detti progetti preliminari e nelle more della definizione degli aspetti rimasti ancora insoluti, ha trasmesso anticipatamente alla Commissione Speciale VIA copia della documentazione.

In data 25.03.2005, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Direzione per la Salvaguardia Ambientale - Divisione III, con nota prot. DSA/2005/07953, acquisita il 29.03.2005 prot. CSVIA/2005/0379, ha trasmesso la nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 11.03.2005 prot. 141 recante in allegato il Foglio Condizioni del CIPE (luglio 2004) approvato con prescrizioni nella seduta del 29.09.2004; alla data risulta ancora non assolto il pagamento del contributo dello 0,5 per mille previsto.

In data 31.03.2005, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Direzione per la Salvaguardia Ambientale - Divisione III, con nota prot. DSA/2005/08254, acquisita dalla Commissione al prot. CSVIA/2005/0385 del 01.04.2005, ha richiesto alla Regione Lazio di perfezionare la documentazione tecnica del progetto con la seconda copia di alcuni elaborati.

In data 19.01.2006, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Direzione per la Salvaguardia Ambientale - Divisione III, con nota prot. DSA/2006/0001406, ha inoltrato alla Commissione Speciale VIA, acquisita al prot. CSVIA/2006/0000119 del 20.01.2006, copia della nota prot. 2918 del 9.01.2006 della Regione Lazio, assunte al prot. DSA/2006/0000916 del 13.01.2006, di trasmissione della quietanza attestante l'avvenuto assolvimento del pagamento del contributo relativo al solo progetto "Collegamento tra l'Area Pontina e la A2: Bretella Autostradale Cisterna - Valmontone", e non del "Corridoio Tirrenico Meridionale".

In data 31.01.2006, con nota prot. CSVIA/2006/0000167, è assegnata l'istruttoria di verifica di ottemperanza del progetto definitivo "Collegamento tra l'Area Pontina e la A2: Bretella Autostradale Cisterna - Valmontone" al Gruppo Istruttore già assegnatario del procedimento di istruttoria del parere di compatibilità ambientale e così composto Prof. ssa Ing. Monica Pasca (Referente), Ing. Giovanni Pizzo, Ing. Pier Lodovico Rupi; contestualmente è stato nominato il Gruppo Verificatore composto da Ing. Maurizio Onofrio (Referente), Prof.ssa Ing. Monica Pasca, Arch. Giovanni Terzi.

Il Gruppo Istruttore, con nota del 7.02.2006, assunta al prot. CSVIA-2006-0000232 del 8.02.2006, ha comunicato che le valutazioni tecniche effettuate, anche alla luce della nota del 11.03.2005 della Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale che rimandava la verifica dell'effettiva presenza all'interno delle "relazioni di inquadramento ambientale" di adeguata documentazione rispondente all'art. 4 comma 1 D.Lgs n. 190/2002 alle valutazioni di merito tecnico da parte della Commissione Speciale VIA, hanno evidenziato che i documenti presentati non permettevano di assimilare quanto richiesto per legge ai contenuti delle relazioni presentate, come sostenuto invece dalla Regione Lazio nella nota del 25.02.2005 in cui si comunicava, per quanto riguarda la relazione di corrispondenza tra il progetto definitivo e il progetto preliminare, "detto aspetto è stato trattato nelle relazioni di inquadramento ambientale, nella quale peraltro viene evidenziato anche il rispetto delle prescrizioni date in sede di compatibilità ambientale". Con successiva nota in medesima data, assunta al prot. CSVIA-2006-0000234 del 8.02.2006, il Gruppo Istruttore ha integrato l'elenco con ulteriori elaborati mancanti.

In data 09.02.2006, con nota prot. CSVIA/2006/0000236, la Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale ha comunicato l'avvio della procedura di verifica di ottemperanza del progetto definitivo "Collegamento tra l'Area Pontina e la A2: Bretella Autostradale Cisterna - Valmontone"; con la medesima, a seguito delle verifiche tecniche effettuate dal Gruppo istruttore, si invita il Proponente ad inoltrare ulteriore documentazione, in particolare l'elaborato di cui all'art. 4 comma 1 del D.Lgs. 190/2002 e s.m.i.

In data 20.02.2006, la Regione Lazio, con nota prot n. 28787/2D/00, pervenuta il 21.02.2006 prot. n. CSVIA/2006/0000304, ha prodotto la documentazione tecnica richiesta in formato cartaceo.

In data 22.02.2006, con nota prot. CSVIA/2006/0000317, la Commissione Speciale VIA, ha sollecitato il Proponente ad inoltrare la documentazione in formato digitale.

In data 23.02.2006, la Regione Lazio, con nota prot n. 31284/2D/00, pervenuta il 23.02.2006 prot. n. CSVIA/2006/0000321, ha comunicato di aver provveduto alla emissione del mandato di pagamento per la procedura di VIA sul "Corridoio Tirrenico Meridionale"; con la medesima invita la propria Direzione Regionale Bilancio e Tributi a rendere esecutivo detto mandato.

In data 27.02.2006, la Regione Lazio, con nota prot n. 33285/2D/00, pervenuta il 28.02.2006 prot. n. CSVIA/2006/0000334, ha trasmesso la documentazione richiesta in formato digitale.

3 RICHIAMI SINTETICI SULL'OPERA

3.1 PROGETTO PRELIMINARE

Il progetto preliminare, oggetto del parere di compatibilità ambientale della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale del 18.05.2004 ed approvato con prescrizioni nella seduta CIPE del 29.09.2004 (G.U. n. 151 dell'1.07.2005), prevede il collegamento stradale fra l'area Pontina e l'Autostrada A2 Roma-Napoli attraverso un asse stradale principale denominato "Asse Casilina-Pontina" (Asse n°1) e un secondo asse, complementare al primo, denominato "Raccordo Valmontone" (Asse n°2).

L'intervento stradale complessivo, tutto ricadente nella Regione Lazio, interessa il territorio di 8 Comuni (Labico, Valmontone, Artena, Cori, Velletri, Cisterna di Latina, Aprilia, Latina) e di 2 Province (Roma e Latina);

Il tracciato dell'Asse 1 ha un'estensione totale di 34 Km, di cui 3 Km per il tronco fra la Via Casilina e l'Autostrada A2 (con sezione trasversale a due corsie) e 31 Km per il tronco fra l'A2 e la via Pontina (con sezione trasversale a quattro corsie). All'intervento principale suddetto (Asse1) si aggiunge un raccordo stradale dall'asse principale dell'opera all'innesto sulla Casilina a sud di Valmontone (Asse 2) che ha una lunghezza di 9 km (con sezione trasversale a due corsie di marcia, piattaforma pavimentata di 10.50 m). Complessivamente ha un'estensione di circa 43 km, (solo tracciato principale degli assi n° 1 e n° 2) di cui 25,9 km in rilevato/scavo, 15,5 km in viadotto (n° 31 viadotti su assi n° 1 e n° 2; n° 34 viadotti totali) e 1,6 km in galleria (n° 3 gallerie artificiali); comprende la realizzazione di n° 14 svincoli a livelli sfalsati, n° 4 bretelle stradali di limitata lunghezza di raccordo tra gli svincoli (assi n° 1A, 1B, 2A e 2B), n° 3 intersezioni a raso, n° 2 caselli autostradali di collegamento con l'autostrada A2 (Asse 1 e Asse2), uno dei quali in sostituzione dell'attuale casello di Valmontone, n° 13 cavalcavia, n° 12 sottopassi.

L'asse 1 tra l'autostrada A2 e la SS Pontina è sviluppato con sezione tipo B ai sensi del D.M. 5.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione di strade" e pertanto con larghezza della carreggiata pari a m. 22,00. Lo schema di utilizzo è di tipo aperto. Il progetto preliminare individua una ripartizione in lotti "funzionale alla necessità di realizzare l'opera nel suo complesso nel tempo previsto dal cronoprogramma (2,5 anni) ricorrendo ad appalti separati e contemporanei di caratteristiche e dimensioni compatibili con un elevato numero di imprese appaltatrici presenti sul territorio nazionale, considerando l'urgenza di poter fruire dell'infrastruttura. All'aprile - maggio 2004 la Regione Lazio non prevedeva una dilazione nel tempo (anni) della realizzazione dell'opera ed una sua apertura all'esercizio per tronchi funzionali, pur riservandosi di riesaminare in forma più dettagliata il cronoprogramma di realizzazione delle opere e l'eventuale necessità di una realizzazione dell'intervento per tronchi funzionali sulla base della programmazione temporale dei finanziamenti da parte del CIPE. Comunque viene proposta una priorità di interventi da attuarsi qualora fosse necessario prevedere una realizzazione dell'infrastruttura per lotti, di seguito riportata:

- 1^a Fase di realizzazione: Opere dell'ASSE 1, dall'Autostrada A2 a Cisterna di Latina (Svincolo 1.5 ed Asse 1B inclusi) – Lotti 2, 3,4; Realizzazione del Casello 1A (Casello "Area Pontina");
- 2^a Fase: Opere dell'ASSE 1, da Cisterna di Latina alla SS 148 Pontina – Lotto 5;
- 3^a Fase: Opere dell'ASSE 1, dall'Autostrada A2 alla SS 6 Casilina - Lotto 1.
- 4^a Fase: Opere dell'ASSE 2, dall'ASSE 1 allo Svincolo 2.1 – Lotto 6.
- 5^a Fase: Opere dell'ASSE 2, dallo Svincolo 2.1 allo Svincolo 2.3 - Lotti 7,8: Realizzazione del Casello 2B (Casello di "Valmontone" – riubicazione) "a meno che una sostanziale accelerazione nella realizzazione del Polo Turistico Integrato di Valmontone non richieda di anticipare l'entrata in servizio di questa opera, che può anche avere una sua funzionalità separata dai tempi di realizzazione dell'ASSE 2."
- 6^a Fase di realizzazione: Opere dell'ASSE 2, dallo Svincolo 2.3 alla SP per Ponte Orsino – Lotto 9.

Si fa presente che il CIPE, con la sua Delibera n. 50 del 29 settembre 2004, ha approvato il progetto integrato sottoposto costituito dal completamento del Corridoio Tirrenico Meridionale, "tra l'autostrada A12 (Roma-Fiumicino) e la S.S. Appia (Formia), con un collegamento autostradale a pedaggio di caratteristiche conformi alla categoria A del Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001, e dalla bretella trasversale Cisterna-Valmontone di collegamento dell'area pontina all'A2 Roma-Napoli, che presenta le caratteristiche di strada extraurbana principale – tipo B – di cui al citato decreto ministeriale". In particolare, per il Corridoio Tirrenico Meridionale è previsto un 1° stralcio funzionale rappresentato dalla tratta tra l'allaccio alla A12, modificato, e lo svincolo di Sabaudia-Terracina per una lunghezza di circa 88 Km, cui il Ministero delle Infrastrutture prevede si aggiungano circa 7 Km per consentire l'allaccio diretto alla A12 senza interferenze con l'autostrada "Roma-aeroporto di Fiumicino; per quanto riguarda la Bretella Cisterna-Valmontone sono previsti tutti i tratti sopra riportati, così come previsti dal progetto presentato.

3.2 PROGETTO DEFINITIVO

Il progetto definitivo presentato si inserisce nell'ambito del Progetto Integrato "Corridoio Tirrenico Meridionale - Bretella Cisterna – Valmontone" come Primo Lotto Funzionale costituito da un tratto di circa 20,5 km del CTM, da Aprilia nord all'intersezione con la Bretella e circa 12 km del Collegamento tra Area Pontina (CTM) e A1 (ex A2) - Bretella Cisterna – A1 – Valmontone - dal CTM alla SS Appia.

In questa sede si fa riferimento al solo tratto del "Collegamento tra Area Pontina e A1", in quanto, come riportato nell'Iter Amministrativo, non risultano ancora completati gli adempimenti procedurali per il CTM, in particolare non avendo ancora il Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio quietanza del pagamento del contributo dello 0,5 per mille ai sensi dell'art. 27 della legge 30 aprile 1999, n. 136 dovuto per la pronuncia di compatibilità ambientale già effettuata.

Il progetto definitivo proposto in valutazione si configura pertanto come uno stralcio dell'Asse 1 previsto nel progetto preliminare per un'estesa complessiva di circa 12 km, limitato alla zona compresa tra l'attuale via Pontina e la via Appia.

Il tracciato inizia con uno svincolo dal previsto Corridoio Tirrenico Meridionale, dove è posta la prog. 0+000, e percorre la zona pontina, nella quale, alla prog. 4+000 circa, è previsto lo svincolo con la S.P. "Aprilia Carano Cisterna", con barriera d'esazione; il tracciato prosegue fino a scavalcare, alla prog. 11+300 circa, la via Appia con la quale è previsto un breve raccordo, con barriera d'esazione. Nella configurazione prevista, alla prog. 11+877 circa,

l'opera termina in attesa di proseguimento. Gli svincoli previsti sono dunque tre il primo (già numerato 1.8) svincola l'opera dal CTM, gli altri due (risp. 1.7 e 1.5/1B1) sono presidiati da caselli autostradali, nel tratto in esame era previsto un quarto svincolo (già numerato 1.6) che non è presente nel progetto definitivo.

Sono previste opere idrauliche principalmente costituite da fossi di guardia, tombini scatolari e tubolari, rettifica e regimazione di alvei esistenti, protezioni spondali o canalizzazioni chiuse. Il sistema di smaltimento delle acque meteoriche a servizio dell'infrastruttura prevede vasche di prima pioggia.

In merito alla sezione trasversale, questa prevede una larghezza della carreggiata di m. 24,50, costituita da n. 2 corsie per senso di marcia da m. 3,75 + corsia di emergenza da m. 3,00, e banchina centrale da m. 3,50. Tale tipologia è del tutto uguale alla tipologia prevista dal D.M. 5.11.2001 quale tipo A (larghezza m. 25,00) , ad esclusione di m. 0,50 mancanti alla banchina centrale. Nell'ambito dei documenti testuali presentati a corredo del progetto definitivo, si riscontrano interpretazioni della sezione tipo tra loro non perfettamente congruenti :

- la sezione è di tipo B (con banchina di tipo A) – Fonte: “Relazione di ottemperanza alle prescrizioni” punto 1 Foglio Condizioni del CIPE;
- la sezione è di tipo A - Fonte: “Relazione di ottemperanza alle prescrizioni” punto 42 Foglio Condizioni del CIPE;
- la sezione è di tipo B migliorata a pedaggio con 4 corsie da ml 3.75, due banchine allargate a ml. 3.00 e spartitraffico di ml 3.50, per una piattaforma complessiva di 24.50 m - Fonte: Relazione Generale.

Lungo il tracciato sono previsti 5 viadotti già inclusi nel progetto preliminare come riportato nel successivo capitolo 4.1.5 e dei quali si indica la rispettiva lunghezza: viadotto 1.25: 659,36 m; viadotto 1.24: 730,60 m; viadotto 1.23: 1885,60; viadotto 1.21: 2095,60; viadotto 1.20: 205,60. In considerazione della presenza dei rilevati necessari a raccordare i suddetti viadotti con il piano di campagna, sostanzialmente orizzontale, nel tratto in esame risultano contenuti i tratti previsti a raso mentre le trincee sono previste in brevissimi tratti. Non sono previste gallerie sul tracciato principale del 1° Lotto funzionale.

Per quanto riguarda gli elaborati presentati, questi risultano non completamente conformi a quanto richiesto dal D. L.vo 189/2005 e presentano un livello non perfettamente in linea con il livello di progettazione in corso.

La relazione che attesta la rispondenza al progetto preliminare ed alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale ed alla localizzazione dell'opera, si configura come tabella di riscontro delle prescrizioni ma nulla viene detto circa le motivazioni che hanno indotto il progettista ad apportare variazioni alle indicazioni contenute nel progetto preliminare stesso.

4 SINTESI DELLA VERIFICA DELLE MODIFICHE PROGETTUALI DAL PROGETTO DEFINITIVO E LORO RICADUTE AMBIENTALI

Come già descritto, il progetto definitivo in esame riguarda un tratto di circa 11,8 Km del più esteso tracciato dell'Asse 1 (34 Km).

Il progetto definitivo presentato mostra diverse variazioni rispetto al progetto preliminare, nel seguito dettagliate. Le principali modifiche riguardano la variazione della sezione tipo e la variazione dello schema d'uso da aperto a chiuso con la conseguente introduzione di barriere d'esazione e la riconfigurazione degli svincoli e relativi raccordi.

Ulteriori modifiche riguardano le tecnologie di realizzazione dei viadotti. Si riscontrano inoltre variazioni di tracciato plano-altimetrico dell'asse, con conseguenti variazioni di aree impegnate di entità comunque limitate rispetto a quelle legate alla variazione di sezione tipo e di utilizzo. Variazioni si riscontrano anche nella localizzazione dei cantieri e nell'utilizzo delle cave e dei depositi.

4.1.1 Lotto funzionale

Rispetto al progetto preliminare presentato, il 1° Lotto funzionale non corrisponde alla sequenza di fasi realizzative previste nel progetto preliminare. Infatti, in merito alla tempistica della realizzazione in fasi va ricordato che il tratto in oggetto corrisponde, pur non essendo perfettamente coincidente, al lotto 5 (da Cisterna di Latina alla SS 148 Pontina) del progetto preliminare che era previsto in seconda fase di realizzazione dell'Asse 1.

In merito il Proponente dichiara che "per esigenze tecnico-economico-funzionali è stato deciso di realizzare un sub-stralcio inserendo uno svincolo a trombetta, con relativa stazione d'esazione, sulla SP. Aprilia - Carano - Cisterna" ed inoltre che "la nuova infrastruttura viaria, produrrà modifiche nei flussi di mobilità non solo sulle arterie principali e il territorio, ma anche nei flussi interessanti la rete viaria più prettamente locale".

Il progetto definitivo non presenta alcuna indicazione sui tempi e modi di realizzazione della restante parte dell'opera, con particolare riferimento al cosiddetto Asse 1 fino all'autostrada A1 (ex A2), e pertanto non consente di analizzare la funzionalità del tratto proposto, anche alla luce di quanto sarà esposto nel seguito con riferimento alle modalità di utilizzo dell'infrastruttura. Non possono pertanto essere confermati gli impatti ambientali della fase di costruzione individuati per l'intero progetto.

4.1.2 Schema d'utilizzo e sezione tipo

L'opera si presenta con uno schema d'utilizzo chiuso a differenza del progetto preliminare che prevedeva uno schema aperto. L'infrastruttura viene modificata da viabilità extra-urbana principale in autostrada.

In merito, nell'ambito della Delibera CIPE della approvazione di progetto si prende chiaramente atto di tale tipologia di utilizzo. A conferma di tale indicazione si ricorda altresì la prescrizione n. 1 che recita "Sviluppare la soluzione di progetto preliminare presentata per l'Asse 1, dall'uscita dell'Autostrada A2 allo svincolo con la SS 148 Pontina (o eventuale Corridoio Tirrenico Meridionale) secondo lo schema di utilizzo "aperto" prescelto. In caso di variazione di ipotesi progettuale con trasformazione della viabilità proposta da tipo B a tipo A (D.M. 5.11.2001), prevedere l'integrazione dello Studio di Impatto Ambientale e la sua ripubblicazione." Inoltre, lo stesso Proponente confermava la scelta di utilizzo con sistema aperto, in sede di risposta alla richiesta di chiarimento n. 3 che recita: "Chiarire la modalità di utilizzazione per l'asse principale dell'infrastruttura, se a sistema aperto (come risulterebbe dalla impostazione progettuale), o a sistema chiuso, (come prospettato in altre parti della documentazione); sviluppare le analisi progettuali, ambientali ed economico-finanziarie con riferimento alla/e tipologia/e di utilizzazione prospettate". In risposta, il Proponente afferma che: "il progetto del Collegamento tra l'Area Pontina e la A2 è stato sviluppato per una modalità di utilizzazione a sistema aperto. Le analisi progettuali, ambientali ed economico-finanziarie presentate a corredo del progetto sia originariamente che attualmente, a seguito della richiesta di integrazioni, si riferiscono alla modalità di utilizzazione a sistema aperto."

La Commissione, sin dalla fase istruttoria ed ai fini della formulazione del parere, ha ritenuto di condividere tale impostazione, ritenendo ben definita la modalità di utilizzazione e le caratteristiche della infrastruttura in progetto. Si riporta quanto scritto in Relazione Istruttoria a

seguito della risposta alla richiesta di integrazione n. 3 sopra descritta: "Si prende atto di quanto affermato, ritenendo pertanto superata l'ipotesi di trasformazione dell'infrastruttura proposta (Asse1) in infrastruttura chiusa a pedaggio. Di conseguenza tutte le valutazioni di impatto ambientale debbono essere riferite a tale utilizzo, ritenendo altresì, che una diversa utilizzazione dell'Asse 1 comporterebbe parametri di valutazione molto differenti da quelli adottati, oltre a richiedere modifiche progettuali che, anche se di dimensioni territoriali relative rispetto allo sviluppo dell'intera opera, risulterebbero sostanziali e snaturerebbero la natura dell'opera e delle valutazioni svolte. Si ritiene che, qualora in fase di progettazione definitiva si pervenisse ad una soluzione differente, risulterebbe necessario l'aggiornamento sostanziale dello studio di impatto ambientale con relativa ripubblicazione e VIA nazionale completa."

Si riscontra pertanto una variazione sostanziale del progetto definitivo rispetto al progetto preliminare, fonte di variazione significativa degli impatti ambientali in diverse componenti (quadro programmatico; quadro progettuale: analisi di traffico, analisi costi-benefici; quadro ambientale: atmosfera, rumore, vegetazione, salute pubblica, etc.) che non possono ritenersi, anche a detta dello stesso Proponente, rappresentati dalle analisi svolte in fase di Studio di Impatto Ambientale del Progetto preliminare.

Ulteriore differenza sostanziale in termini progettuali e di impatto ambientale è rappresentata dalla variazione della sezione tipo. Nel progetto preliminare per il tratto in oggetto era prevista, come da norma per le strade di Categoria B - Extraurbane Principali, una doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia da 3,75 m, banchina da 1,75 m e margine interno da 3,50 m; per un totale di 22,00 m. Attualmente, nel progetto definitivo, la sezione tipo in rilevato è prevista a due carreggiate con due corsie per senso di marcia da 3,75 m, banchina da 3,00 m, spartitraffico da 3,5 m; per un totale di L = 24,50 m.

Si ricorda che il Decreto Ministeriale 5.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" prevede:

- per le strade di Categoria A - Autostrade Ambito Extraurbano - doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia da 3,75 m, corsia d'emergenza da 3,00 m e spartitraffico da 4,00 m; per un totale di 25,00 m;
- per le strade di Categoria B - Extraurbane Principali - doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia da 3,75 m con banchina da 1,75 m e spartitraffico da 3,50 m; per un totale di 22,00 m.

Ne risulta che la sezione prevista è sostanzialmente una categoria A con spartitraffico ristretto di 50 cm; tale riduzione di sezione rispetto ai requisiti minimi di una viabilità di tipo autostradale, come prevista in progetto definitivo, non trova altresì una chiara giustificazione nelle ipotesi di progetto. Non sono presenti inoltre analisi di dettaglio sugli elementi planimetrici e relativa velocità di progetto, che rimane quella del progetto preliminare, pari a 110 Km/h, comunque compresa nell'intervallo per la tipologia A (90-140 km/h). Le condizioni sul profilo planimetrico (pendenza max 6%) sono, nel tratto in oggetto, rispettate.

La stessa Delibera CIPE di approvazione conferma la tipologia adottata in progetto preliminare, pur lasciando aperta la possibilità di passaggio alla categoria A con apposite variazioni progettuali in sede di progettazione definitiva: "l'opera, dal raccordo con l'A2 alla Pontina, viene al momento classificata tra le strade extra urbane principali, con caratteristiche geometriche conformi alla categoria B del citato decreto ministeriale 5 novembre 2001, e il passaggio alla categoria superiore, qualora ne venga prevista la destinazione autostradale, potrà essere realizzato in fase di progettazione definitiva con adeguamento della sezione tipo e degli altri elementi geometrici".

Le conseguenti variazioni evidenti di impronta del tracciato non possono essere ritenute variazioni progettuali non foriere di variazioni di impatto ambientale.

Con riferimento alla componente suolo, è presente un sicuro aumento di consumo di suolo. Sull'argomento il Proponente dichiara che si "ha un impatto di tipo non strategico sui suoli perché la superficie di suolo che viene asportata e/o che viene permanentemente occupata non risulta significativamente importante su scala territoriale". Si ritiene che la scala territoriale non sia un termine di confronto adeguato ai fini della tutela dell'ambiente e del pubblico interessato.

4.1.3 Tracciato d'asse plano-altimetrico

Nel confronto diretto tra i tracciati si riscontrano diffusi adattamenti planimetrici che seppure possano essere sostanzialmente ricondotti a fisiologici approfondimenti nel passaggio dal progetto preliminare al progetto definitivo giungono in alcuni punti ad uno scostamento dell'asse dell'ordine dei 50 m.

Anche sull'andamento altimetrico si riscontrano variazioni, anche se contenute. In un caso, al km 1+050, un sovrappasso è sostituito da un sottopasso. In merito alle variazioni altimetriche, si ricorda comunque la prescrizione n. 41 che recita "Valutare possibili variazioni altimetriche di tracciato al fine di ridurre l'utilizzo di viadotti e l'altezza dei rilevati". Le variazioni altimetriche proposte non possono essere considerate foriere di variazioni significative dell'impatto ambientale.

4.1.4 Svincoli

Per quanto riguarda gli svincoli, si hanno variazioni significative su tutti gli elementi del tracciato. In particolare:

- Lo svincolo 1.7 con la S.P. "Aprilia - Carano - Cisterna" viene ristretto in uscita dalla direzione nord. In prosecuzione manovre è inserita una barriera d'esazione. Sono completamente ridisegnate le manovre in uscita in direzione sud che erano state oggetto di prescrizione; il nuovo disegno impegna alcune aree che sono a ridosso di un piccolo nucleo abitato. Il Proponente, nel dichiarare che "le uniche modifiche riguardano l'eliminazione di due svincoli sulle strade provinciali di Carano - Cisterna e Le Castella - Carano", induce a ritenere che tale svincolo sia soppresso. Questo però risulta regolarmente rappresentato alla tavola 3. Detto svincolo risulta in ogni caso privo di adeguati approfondimenti progettuali.
- Lo svincolo 1.6 con la SP. "Le Castella - Carano" è stato soppresso.
- Lo svincolo 1.5 con la Via Appia è stato completamente ridisegnato. La nuova configurazione dello svincolo consegue una configurazione complessiva più essenziale ma a discapito di alcune manovre che sono state soppresse. L'eliminazione di queste manovre in uscita dalla prevista tangenziale di Cisterna determina una riduzione della funzionalità della stessa. In ogni caso l'assetto dello svincolo come presentato comporta un maggior consumo di suolo in ragione del suo maggior sviluppo e dell'introduzione delle barriere d'esazione. Va rilevato che il raccordo presenta un'interferenza planimetrica con la viabilità locale che, all'apparenza, risulta non risolta. Pertanto anche in ragione dell'assenza dei profili sull'asse del raccordo non si può escludere un'interferenza con la viabilità locale. Dalla cartografia prodotta risultano interferiti alcuni manufatti non meglio approfonditi in altri documenti.

4.1.5 Opere d'arte

In tabella si evidenziano le caratteristiche delle principali opere d'arte e gli svincoli previsti dal progetto definitivo a confronto con le rispettive del progetto preliminare:

Progetto definitivo		Progetto Preliminare		Intersezione
Denominazione	Lunghezza (m)	Denominazione	Lunghezza (m)	
		svincolo 1.8		Derivazione CTM
5	659.36	viadotto 1.25	1188.10 (378.00 - 252.00)	
4	730.60	viadotto 1.24	962.50 (962.50)	
		svincolo 1.7		S.P. "Aprilia Carano Cisterna"; Ferrovia Roma - Napoli - via Formia
3	1885.60	viadotto 1.23	1774.50 (157.50 - 115.50)	
	Soppresso	svincolo 1.6		
	Non previsto	viadotto 1.22	24.50	
2	2095.60	viadotto 1.21	2302.00 (262.50 - 157.50)	
	Non previsto	viadotto 1.B1	952.34 (19620 - 155.60)	
1	205.60	viadotto 1.20	245.00 (70.00)	
	Ridisegnato	svincolo 1.5		Via Appia

Si segnala in particolare che il viadotto N1 (già 1.25) di interconnessione con il CTM attualmente lungo 659.36 m a fronte dei 1188.10 m presenta un'interferenza con il fosso Spaccasassi (principale canale di bonificazione). Sono prevedibili possibili disturbi a carico del regolare deflusso delle acque; il viadotto sovrappassa anche la ferrovia Roma - Napoli - via Formia il cui attraversamento è stato "effettuato con campate di luci 35 m usando la medesima struttura degli altri viadotti".

Il progetto preliminare prevedeva, per la maggioranza dei viadotti, una soluzione con impalcato metallico tubolare a struttura reticolare spaziale collaborante con una sovrastante soletta in cemento armato, continuo su più campate di luci 31,50 m e/o 35,00 m, con sottostrutture di pile e spalle in cemento armato. L'altezza è di 1,95 m. Nel caso dell'attraversamento del Fosso Spaccasassi in prossimità dello svincolo del Collegamento sulla Pontina, il viadotto presenta, a differenza degli altri viadotti del medesimo progetto preliminare, una parte centrale costituita da un impalcato ibrido a tre luci 60,00m - 77,60 m, 60,00 m, composto da due cantilever doppi in cemento armato precompresso, completati da una travata di collegamento e due laterali in struttura composta acciaio-calcestruzzo di altezza 2,38 m. Lo schema statico risultante è a travata isostatica del tipo Gerber.

Nell'ambito del progetto definitivo, il sistema costruttivo previsto è invece "in c.a.p. con travi a cassone h. 2.00 m ad interasse di circa 2.70 m". "Per la maggioranza dei viadotti è stata quindi adottata una soluzione con impalcato in c.a.p. con una sovrastante soletta in cemento armato, su campate di luci 35 m, con sottostrutture di pile e spalle in cemento armato" ed inoltre "i cavalcavia sono previsti con tipologia a travata continua con impalcato a cassoncini affiancati in cemento armato precompresso collaboranti con sovrastante soletta in cemento armato". La sezione tipo presenta inoltre pannelli curvilinei tipo Alucabond da posizionarsi ai lati dei viadotti.

In merito alla componente paesaggio tale variazione non garantisce che le opere rispondano effettivamente a "schemi dotati di elevatissima trasparenza", come riportato anche nelle relazioni di progetto definitivo e comunque le modifiche apportate comportano la necessità

di un approfondimento degli impatti sul paesaggio, non sufficientemente analizzati negli elaborati proposti.

Inoltre la variazione di tecnologia di realizzazione degli impalcati, comporta variazioni sostanziali di metodi di costruzione, non sufficientemente dettagliati né in termini progettuali né in termini ambientali.

4.1.6 Costo dell'opera

Il progetto definitivo prevede un costo complessivo del 1° Lotto pari a 408.388.273,60 Euro contro un costo dell'intera opera pari a 741.632.107,09 Euro, come riportato in tabella. Se si confrontano gli importo relativi ai lavori del 1° Lotto con quelli relativi al solo lotto 1, si osserva che a fronte di una realizzazione di 12 km su 34 km, si ha un costo dei soli lavori pari al 65% dell'importo previsto (56% se si considera l'intero intervento nei suoi complessivi 43 km).

		Progetto Preliminare	Progetto Definitivo - 1° Lotto
Importo Totale Lavori		<u>484.878.716,05</u>	<u>270.869.400,54</u>
di cui:			
- Asse 1	415.566.496,77		
. Lotto 5	165.753.391,96		
- Asse 2	69.312.219,28		
Somme a disposizione		<u>256.753.391,05</u>	<u>137.518.873,06</u>
Importo totale di spesa		<u>741.632.107,09</u>	<u>408.388.273,60</u>

Considerando come termine di paragone il solo lotto 5 del progetto preliminare, per lo più corrispondente al Lotto presentato, si osserva un aumento dei costi dei lavori pari al 63%.

In assenza di un quadro economico complessivo relativo ad un progetto definitivo dell'intero sviluppo della Bretella, non è dato riscontrare le indicazioni della analisi costi-benefici proposta con il SIA sul progetto preliminare.

4.1.7 Cantieri

Il tratto dell'opera approfondito dal progetto definitivo corrisponde sostanzialmente al lotto 5 del progetto preliminare, nondimeno uno dei cantieri previsti in questo approfondimento progettuale ricadeva nel lotto 4. Di seguito si riporta la suddivisione in lotti e i relativi cantieri previsti nel progetto preliminare:

- Lotto 4: da Km 12,5 a Km 23 (asse principale):
 - P 5 - Cantiere principale in località Castel Ginetti;
 - Cantiere operativo in località Colli della Coedra;
 - S2 - Cantiere operativo in località Le Castella.
- Lotto 5: da Km 23 a Km 34 (asse principale):
 - P6 - Cantiere principale in località Quarticciolo;
 - S3 - Cantiere operativo in località Casa dei Marchigiani;
 - S4 - Cantiere operativo in località Colle Cavaliere.

Nell'ambito del progetto definitivo, la cantierizzazione è rappresentata su cartografia in scala 1:10.000 e non presenta ulteriori approfondimenti dell'organizzazione interna né delle misure di mitigazione previste in fase di cantiere. Nel dettaglio le modifiche rilevate rispetto al progetto preliminare sono le seguenti:

- il cantiere S2 è ricollocato in prossimità di un piccolo abitato che si configura come un possibile ricettore per i quali non sono stati studiati i relativi impatti. La ricollocazione lascia spazio ad una nuova cava di pozzolana.
- il cantiere S3 viene ricollocato a breve distanza passando sul lato opposto della strada provinciale;
- il cantiere S4 viene ricollocato a ridosso di un piccolo abitato che si configura come un possibile ricettore per i quali non sono stati studiati i possibili impatti;
- i detti cantieri operativi sono integrati da due nuovi siti per cantieri operativi;
- il cantiere S6 è ricollocato in posizione sensibilmente diversa. Anche in questo caso viene ricollocato a ridosso di un piccolo abitato. Il Proponente dichiara che "è situato all'incrocio della viabilità esistente [...] in modo che i lavori possono iniziare utilizzando tracciati esistenti senza incorrere [...] all'esecuzione di nuove piste di cantiere. Il lotto ha estensione di circa 65.000 mq. Il Proponente dichiara che "è prevista l'asportazione del terreno vegetale e di coltura".

Nel merito dell'organizzazione delle attività previste nelle aree di cantiere è in generale dichiarato che "saranno create zone di tesatura per lo stoccaggio delle travature principali" viene anche dichiarato che le opere saranno realizzate in parte "con materiale prodotto in stabilimento e parte da due centrali di betonaggio che saranno ubicate al km 2,700 e al km 8,500.

In relazione alle ricollocazioni dei cantieri si rileva che non sono stati aggiornati i percorsi dei mezzi d'opera né quelli in direzione dei siti di deposito.

Con riferimento alla componente ambiente idrico il Proponente dichiara impatti a carico dei deflussi idrici superficiali con la relativa modifica "temporanea o definitiva".

In merito agli impatti sulle componenti atmosfera e rumore non sono prodotti aggiornamenti delle previsioni di impatto necessari in ragione delle dette ricollocazioni.

4.1.8 Cave e depositi

Viene identificata una nuova cava di prestito il località "Le Castelle" nel sito che già era stato indicato per un cantiere operativo, per la quale il Proponente dichiara che "compatibilmente con i vincoli espropriativi, si abatteranno le pendenze delle scarpate e verrà allargata la zona attualmente sbancata in modo da ricavare almeno una parte dei volumi dei materiali necessari alla formazione dei rilevati. Al proposito si richiama la prescrizione del punto 43 "l'eventuale approvvigionamento delle risorse naturali dovrà avvenire nell'ambito dei limiti delle concessioni legittimamente vigenti nei diversi siti di cava". Si rileva la mancata caratterizzazione del sito di cava.

Altre quattro cave di sabbia e ghiaia site in provincia di Roma sono state inserite in elenco.

Va ricordato che le cave individuate nel progetto preliminare erano le seguenti: Cori, Latina, Artena, Segni, Velletri.

In merito ai siti di deposito il Proponente dichiara che "non sono stati reperiti siti di discarica nelle immediate vicinanze del tracciato [...] saranno quindi utilizzate le discariche regionali ubicate in un raggio di circa 50/60 km". Non sono presenti maggiori chiarimenti.

5 ANALISI DI ALCUNE PRESCRIZIONI SUL PROGETTO DEFINITIVO SIGNIFICATIVE AI FINI DELLA I FASE DI VERIFICA DI OTTEMPERANZA

Si riportano nel seguito brevi cenni alla ottemperanza di prescrizioni, la cui verifica completa verrà descritta a conclusione della fase 2 (comma 4b) della presente verifica di ottemperanza, importanti ai fini della analisi della significatività delle variazioni degli impatti ambientali del progetto definitivo rispetto a quanto previsto in sede di approvazione.

5.1.1 *Compensazioni e mitigazioni*

In merito alle compensazioni il Proponente dichiara che "il tema delle compensazioni [...] è tema complesso [...] che potrà quindi essere più precisamente messo a fuoco nelle successive fasi di progettazione e valutazione dell'opera" (Relazione Generale pag. 3) inoltre è dichiarato che "gli interventi di compensazione saranno previsti nel comprensorio del Lago Giulianello" (punto 3 della Relazione di ottemperanza alle Prescrizioni).

Non sono pertanto presenti misure di compensazione nel Lotto in esame.

Per quanto riguarda le mitigazioni, queste sono descritte non sempre in maniera adeguata ad un livello di progettazione definitiva. Inoltre, con riferimento alla prescrizione di "Prevedere, nei capitolati d'appalto, le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere.", il Proponente dichiara che: "il documento verrà predisposto nella successiva fase di progettuale"

Inoltre, il Proponente dichiara che "le opere di mitigazione e compensazione potranno essere anticipate in misura moderata, in quanto le sistemazioni stesse potrebbero risentire delle attività di cantiere" (cfr. anche punto 3 della Relazione di ottemperanza alle Prescrizioni)

5.1.2 *Impatti sulle componenti atmosfera e rumore*

Con riferimento alla Prescrizione 16 di "Effettuare indagini ulteriori sulle stime previsionali, per quanto riguarda gli impatti sull'atmosfera derivanti dall'emissione di polveri (e di altri inquinanti) in fase di realizzazione dell'opera e in esercizio, in grado di rappresentare i più significativi fattori per la stima delle concentrazioni al suolo con riferimento alla normativa applicabile, e con particolare attenzione agli effetti sulle coltivazioni in atto.", il Proponente dichiara che: "In riferimento a questa prescrizione la stima previsionale per la fase di esercizio e di cantierizzazione si sta eseguendo per l'intero tracciato della Bretella". Analoga indicazione viene data in riferimento alla prescrizione 17 "Integrare l'analisi della componente rumore, caratterizzando il clima acustico post-operam lungo tutta l'arteria in progetto e per una zona più ampia della sola fascia di rispetto, laddove ci sia la presenza di ricettori, ipotizzando, anche in assenza di una zonizzazione acustica, dei limiti di immissione che tengano conto delle indicazioni degli strumenti pianificatori locali (PRG).", per la quale si afferma che "Le integrazioni si stanno eseguendo per l'intero tracciato di progetto."

Tali indicazioni confermano la necessità di un quadro ambientale complessivo sull'intero tracciato dell'Assel, secondo le scelte progettuali del progetto definitivo.

6 VALUTAZIONI CONCLUSIVE

Il progetto definitivo presentato si riferisce ad un primo lotto di soli 11,8 km circa del del tracciato del "Collegamento Area Pontina - A2" di circa 34 + 9 km, opera che, peraltro, costituisce parte del più ampio progetto integrato con il Corridoio Tirrenico Meridionale.

Come meglio dettagliato in precedenza, le principali variazioni del progetto definitivo rispetto al progetto preliminare sono costituite dal passaggio da "sistema aperto" a "sistema chiuso a pedaggio" e dalla variazione di sezione tipo che presenta una carreggiata da m. 24,50 invece della originaria da m. 22,00. Tali modifiche possono essere inquadrare in una variazione complessiva dell'infrastruttura da strada extra-urbana principale (tipo B del D.M. 5.11.2001) ad autostrada (tipo A del D.M. 5.11.2001). Sono poi presenti ulteriori modifiche che ancorché significative, sono, nel presente contesto, di secondo livello.

Le variazioni tra progetto preliminare e progetto definitivo non possono ritenersi circoscritte al normale ambito di approfondimento progettuale connesso al passaggio di fase progettuale: al contrario investono aspetti che mutano sostanzialmente il ruolo dell'opera nonché le aree da essa interferite. La diversa utilizzazione della Bretella Cisterna - Valmontone comporta dunque parametri di valutazione molto differenti da quelli presentati. Le modifiche progettuali, anche se non mutano il corridoio territoriale di interesse risultano sostanziali e snaturano l'opera e le relative valutazioni di compatibilità. Le valutazioni di impatto ambientale svolte in sede di progetto preliminare non possono essere ritenute valide nella nuova ipotesi progettuale, come già evidenziato nell'ambito della valutazione di impatto ambientale del progetto preliminare sia da parte del Proponente che della Commissione.

Inoltre non sono comunque prodotte valutazioni degli impatti sull'ambiente del lotto di opera così come proposto e sono altresì rinviati ad una analisi dell'intero tracciato della Bretella anche quegli approfondimenti richiesti in sede di approvazione con apposite prescrizioni su componenti quali atmosfera e rumore.

In particolare si rileva che il progetto definitivo presentato comporta variazioni significative degli impatti ambientali in ordine ai seguenti argomenti e componenti ambientali: analisi di traffico; analisi costi-benefici, occupazione di suolo, componente atmosfera, componente rumore, componente paesaggio (tipologie viadotti, barriere acustiche), impatti in fase di cantiere, movimenti di terra. Ulteriori variazioni di impatto sono altresì previste con riferimento all'ambiente idrico.

Viste le variazioni apportate alla tipologia dell'infrastruttura prevista in termini di utilizzo e di sezione, si ritiene altresì necessario, che il progetto definitivo venga redatto e valutato ambientalmente per la totalità dell'intervento quale progetto generale, completo di cronoprogramma relativo alle eventuali fasi temporalmente successive di realizzazione.

Con riferimento alla Verifica di Ottemperanza del Progetto Definitivo "Collegamento tra Area Pontina (CTM) e A1 (ex A2) Bretella Autostradale Cisterna - A1 - Valmontone 1° Lotto Funzionale CTM - Appia" ai sensi dell'art. 20 commi 4^a e 5 del D. L.vo 190/2002 e s.m.i., per effetto di quanto esposto in precedenza, la Commissione

ESPRIME PARERE

che il progetto definitivo è sensibilmente diverso da quello preliminare oggetto di compatibilità ambientale e che le varianti hanno significativo impatto sull'ambiente. Sussistono pertanto motivi per l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la nuova pubblicazione dello stesso, anche ai fini dell'eventuale invio di osservazioni da parte dei soggetti pubblici e privati interessati.

Roma, 7 marzo 2005

Ing. Bruno AGRICOLA (Presidente)

Prof. Vittorio AMADIO

Ing. Pietro BERNA ASSENTE

Arch. Eduardo BRUNO

Avv. Massimo BUONERBA

Prof. Ing. Alberto FANTINI

Avv. Flavio FASANO

Ing. Claudio LAMBERTI

Arch. Franco LUCCICHENTI

Dott. Giuseppe MANDAGLIO

Prof. Antonio MANTOVANI

Avv. Stefano MARGIOTTA

Prof. Ing. Rodolfo M.A. NAPOLI

Ing. Maurizio ONOFRIO

Ing. Alberto PACIFICO

Prof. Ing. Monica PASCA

Dott. Ing. Giovanni PIZZO

Ing. Pier Lodovico RUPI

Arch. Giovanni TERZI

Baggio

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Alberto Fantini

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]