



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi  
strategici e di interesse nazionale.

Parere n. 388 del 30.11.2009

Progetto:	<b>ISTRUTTORIA VIA</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b> <b>"Progetto Integrato Corridoio</b> <b>Intermodale Roma - Latina e</b> <b>Collegamento Cisterna Valmontone"</b>
Proponente:	<b>Autostrade del Lazio</b>

*[Handwritten signatures and initials are present throughout the document, including a large signature on the right side and several smaller ones at the bottom.]*



## La Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale – VIA e VAS

**visto** l'art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 che delega il Governo ad individuare le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese;

**visto** l'allegato 2 della Delibera CIPE del 21 dicembre 2001 n.121 che contempla, tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale di cui all'art.1 della Legge n.443 del 2001, il Completamento Corridoio Tirrenico meridionale (Pontina – A 12 – Appia) e la Bretella autostradale Cisterna – Valmontone;

**vista** la Delibera CIPE n°40 del 29.09.04 di approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, dei progetti preliminari del 1° stralcio funzionale del “Completamento Corridoio Tirrenico Meridionale: collegamento A12 (Roma-Fiumicino) – Appia (Formia)” e del “collegamento tra l'area pontina e l'A2 (Cisterna-Valmontone A2)”;

**visti** gli artt. 182 e ss. del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 che regolano le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale;

**visto** l'art. 183 comma 5 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163, che stabilisce che il Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio provvede ad emettere la valutazione sulla compatibilità ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici di interesse nazionale avvalendosi della Commissione speciale VIA;

**visti** in particolare l'art. 183 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163, sulle finalità dell'istruttoria e le norme tecniche, l'art. 184 dello stesso decreto che individua il contenuto della valutazione di impatto ambientale nonché l'art. 185 secondo il quale alla Commissione spetta di svolgere l'istruttoria tecnica e di esprimere il proprio parere sul progetto assoggettato alla valutazione dell'impatto ambientale;

**visto** il Decreto del Presidente della Repubblica 14 maggio 2007, n. 90 “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 Decreto Legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248”;

**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; e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

**visto** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90 e successiva conversione in Legge 14 luglio 2008, 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;

UFFICIO REGIONALE  
MARE

visti i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

vista l'istanza di pronuncia di compatibilità ambientale del "Progetto definitivo integrato Corridoio Intermodale Roma - Latina e Collegamento Cisterna Valmontone", presentata dalla Regione Lazio con nota prot. n. 118997 del 28.09.2007, assunta al protocollo n. DSA-2007-0026871 del 15.10.2007 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi ex artt. 165 (e 166) del DLgs 163/2006;

vista la nota del 03.03.2008 prot. n. 182/SP/08 della Regione Lazio, acquisita al protocollo n. DSA-2008-0006762 del 10.03.2008 del MATTM, Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, con cui in Via lo Studio di Impatto Ambientale comprensivo di "Sintesi non tecnica" e "Valutazione di incidenza" ad integrazione della documentazione già trasmessa;

vista la nota prot. DSA-2008-0020801 del 25.07.2008, acquisita dalla Commissione con prot. n. CTVA-2008-0002980 DEL 31.07.2008, con la quale la Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale del MATTM ha comunicato al Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS l'esito positivo delle verifiche tecnico-amministrative per la procedibilità dell'istanza; contestualmente sono trasmesse sia la documentazione progettuale relativa al progetto in oggetto sia le Osservazioni del pubblico pervenute nel numero di 32;

considerato che la corrispondenza al vero degli allegati relativi allo Studio di Impatto Ambientale è attestata da apposita dichiarazione giurata resa ai sensi dell'art. 2, comma 3, del DPCM 27 dicembre 1988;

vista la nota del 05.09.2008 prot. CTVA - 2008- 0003179 con la quale il Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS comunica che il Comitato di Coordinamento ha affidato la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale in oggetto al Gruppo Istruttore composto dai seguenti Commissari:

- Prof. Ing. Antonio Grimaldi (Referente);
- Ing. Lisandro Gambogi;
- Arch. Giuseppe Venturini;

vista la comunicazione di avvio del procedimento effettuata in data 10.09.2008 con nota prot. n. CTVA-2008-003217 dal Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS;

vista la nota del 25.09.2008, prot. n. CTVA-2008-0003442, con la quale il Segretario della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale comunica al Proponente che, alla data, la documentazione progettuale su supporto informatico non è ancora stata ancora trasmessa di seguito si ricorda che la suddetta documentazione è necessaria al fine dell'avvio della procedura;

vista la nota del 10.10.2008 prot. n. ADL-0000109-P, acquisita dalla Commissione con prot. n. CTVA-2008-0003806 del 14.10.2008, con la quale la Società Autostrade per il Lazio S.p.A comunica che è subentrata all'Amministrazione Regionale in qualità di soggetto aggiudicatore, in attuazione della Deliberazione del CIPE n. 55 del 2.04.2008 pubblicata sulla GURI n. 189 del 13.08.2008;

vista la nota del 15.10.2008 prot. CTVA - 2008- 0003838 con la quale il Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS comunica la variazione dei

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

Commissari del Gruppo Istruttore a seguito delle dimissioni dell'Ing. Gambogi. Il nuovo Gruppo Istruttore risulta così composto:

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
 Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale  
 all'Impatto Ambientale della  
 il Segretario

Prof. Ing. Antonio Grimaldi (Referente);  
 Ing. Mauro Patti;  
 Arch. Giuseppe Venturini;

**vista** la nota dell'11.12.2008, prot.n. CTVA-2008-0004860, con la quale si comunica che il giorno 17.12.2008 si terrà, presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, una riunione nel corso della quale il Proponente illustrerà le caratteristiche salienti dell'opera in oggetto;

**vista** la nota del 22.12.2008 prot. n. ADL-0000230, acquisita dalla Commissione con prot. CTVA-2008-0005140 del 23.12.2008, con la quale la società Autostrade per il Lazio S.p.A trasmette copia digitale del Progetto Definitivo e del SIA ai fini del perfezionamento degli atti;

**vista** la nota del 14.01.2009, prot n. U.CTVA-2009-0000079, con la quale il Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS prende atto che la Società Autostrade per il Lazio S.p.A. è subentrata alla Regione Lazio in qualità di soggetto aggiudicatario e comunica che l'istruttoria in oggetto è aperta in data 23.12.2008;

**considerato che** il giorno 15.01.2009, il Gruppo istruttore effettua una visita tecnica per la verifica dello stato dei luoghi;

**vista** la richiesta di integrazioni formulata dal Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, ai sensi dell'art.185, commi 2 e 3, del D.Lgs. 12/04/2006, n.163, con nota U.protCTVA-2009-0000239 del 23/01/2009;

**vista** la documentazione integrativa trasmessa dal Proponente al MATTM con nota prot ADL-0000102-P del 31.03.2009, acquisita dalla Commissione con nota E.prot n. CTVA-2009-0001209 del 31.03.2009; unitamente alle integrazioni, il Proponente consegna il Progetto Definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale dell'intervento comprensivo delle varianti al progetto stesso e delle nuove opere connesse, introdotte a seguito della Conferenza dei Servizi del 28/07/2008, nonché il Progetto Preliminare ed il relativo SIA della Tangenziale di Latina, del collegamento Velletri – S.P. Velletri Cori e dei miglioramenti funzionali di alcune Viabilità secondarie esistenti: Via Apriliana, Via dei Giardini e S.P. Velletri – Cori. Viene altresì comunicata l'avvenuta nuova pubblicazione del progetto aggiornato e del relativo SIA;

**considerato** che dette integrazioni alle quali il Proponente ha dato risposte riguardano:

Quadro di riferimento	Numero e Testo della Richiesta	
Quadro progettuale	1	I contenuti del SIA presentano livelli di approfondimento e criteri di elaborazione non omogenei in tutti i tratti dell'intervento proposto e le misure mitigative indicate non sono sempre sviluppate coerentemente a livello progettuale. Si richiede che l'analisi trasportistica, l'analisi costi benefici, e lo studio delle componenti e degli impatti, con individuazione delle relative mitigazioni, siano sviluppati in modo unitario, con presupposti coerenti, con criteri e parametri omogenei.
Quadro Programmatico-Progettuale-Ambientale (Ottemperanza Delibera CIPE n.40/2004)	2	Evidenziare il recepimento delle prescrizioni e raccomandazioni contenute nella Delibera CIPE n°40 del 29/09/04 di approvazione delle progettazioni preliminari, precisando i provvedimenti e le soluzioni progettuali adottate, e i relativi elaborati progettuali di riferimento.

Quadro di riferimento	Numero e Testo della Richiesta	
Quadro Programmatico-Progettuale-Ambientale	3	A seguito delle Osservazioni del Pubblico pervenute si richiede di fornire analisi e valutazioni sulle ipotesi di varianti di tracciato e di svincoli richieste in sede di osservazioni, di verificarne l'eventuale fattibilità o dimostrarne la non sostenibilità tecnico economica ed ambientale rispetto alla soluzione progettuale proposta.
Quadro Programmatico	4	<p>Chiarire il quadro di riferimento programmatico e funzionale dell'infrastruttura, con specifico riferimento ai precedenti progetti preliminari del corridoio tirrenico meridionale e del collegamento Cisterna-Valmontone.</p> <p>Illustrare il rapporto tra il progetto presentato del Sistema Intermodale Integrato Pontino (SIIP) e il primo stralcio del progetto integrato "Completamento corridoio tirrenico meridionale tratta A12-Formia e bretella trasversale Cisterna-Valmontone", approvato con Delibera CIPE n°40 del 29/09/04.</p>
Quadro Programmatico	5	<p><u>Illustrare dettagliatamente nel SIA lo sviluppo dell'iter programmatico e di approvazione del progetto nel periodo 2005/2007, e cioè successivamente all'approvazione CIPE 2004, con specifico riferimento ai seguenti documenti, già citati nel SIA e da allegare allo stesso:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>documento di pianificazione Regione Lazio luglio 2005, contenente l'aggiornamento funzionale del corridoio Roma-Latina;</u></li> <li>- <u>delibera Cipe del 2/12/2005 di approvazione del nuovo indirizzo progettuale;</u></li> <li>- <u>protocollo di intesa 14/2/2006 tra RFI, Regione Lazio, Province e Comune di Roma, riguardante la programmazione intermodale regionale e specificamente il SIIP;</u></li> <li>- <u>protocollo di intesa 2006 tra Ministero Infrastrutture, Regione Lazio e Anas riguardante il SIIP;</u></li> <li>- <u>Memoria di Giunta del 2/11/2006 del Comune di Roma, contenente indirizzi sullo sviluppo del sistema Viario nell'area di ingresso a Roma del SIIP;</u></li> <li>- <u>approvazione del progetto SIIP da parte del CTCR del luglio 2007.</u></li> </ul> <p><u>Sulla base della documentazione e dell'iter approvativo suddetto chiarire il quadro funzionale e programmatico del SIIP, chiarire la valenza prevalente di infrastruttura a servizio dei traffici regionali dichiarata nel SIA, definire le interazioni e collegamenti con il sistema autostradale nazionale. Analizzare la congruenza con il quadro funzionale e gli indirizzi indicati nella Delibera CIPE n°40 del 29/09/04 con particolare riferimento al collegamento con l'A12 della Roma-Latina.</u></p>
Quadro Progettuale	6	<p><u>Fornire nel SIA un'illustrazione dettagliata dei criteri di scelta del tracciato, con particolare riferimento alla tratta Cisterna-Valmontone. Fornire una descrizione approfondita dell'interazione del tracciato con il territorio attraversato, delle problematiche e relative soluzioni progettuali.</u></p>
Quadro Progettuale	7	<p><u>Nella tratta iniziale Tor de' Cenci - Svincolo di Torvajonica Pratica di Mare il progetto proposto conservando il tracciato attuale prevede un ampliamento della sede attuale con inserimento</u></p>

Quadro di riferimento	Numero e Testo della Richiesta	
		<u>della terza corsia. Tenuto conto delle notevoli restrizioni imposte dal regime vincolistico presente in tale tratto e delle problematiche aperte relative al completamento del sistema di interconnessione, si richiede di verificare l'opportunità della soluzione proposta e di valutare in alternativa un intervento di sola manutenzione straordinaria senza variazione del tracciato e della larghezza della sede stradale.</u>
Quadro Progettuale	8	<u>Verificare l'opportunità di inserire svincoli intermedi nella tratta Cisterna-Valmontone, e fornire le soluzioni progettuali e le relative analisi ambientali.</u>
Quadro Progettuale	9	<u>Approfondire coerentemente con il livello di progettazione le "misure di mitigazione" indicate nel SIA. Con riferimento a quanto contenuto nei paragrafi Carreggiate indipendenti (pag. 13.12), Adattamento del profilo altimetrico (pag. 13.13), Schemi di riconfigurazione degli svincoli (pag. 13.30), chiarire la valenza delle soluzioni e degli accorgimenti proposti che risultano in contrasto con le previsioni del Progetto Definitivo.</u>
Quadro Progettuale	10	<u>Fornire chiarimenti e dettagli sulla stima economica delle opere, in merito all'aggiornamento dei prezzi unitari adottati, all'inserimento delle opere complementari e degli interventi di mitigazione e di compensazione ambientale.</u>
Quadro Progettuale	11	<u>Chiarire nel SIA il quadro di riferimento degli studi e delle analisi di traffico, con una sintesi dei dati di traffico attuali e dei traffici attesi con il progetto con differenti ipotesi di tariffazione del pedaggio.</u>
Quadro Progettuale	12	<u>Chiarire le ipotesi e i risultati dell'analisi ricavi/costi del piano finanziario di project financing. I dati riportati nel SIA sembrano basati su previsioni di traffico corrispondenti ai valori massimi (circa 25 mil di passaggi/anno) presenti nel solo tratto iniziale della Roma-Latina nonché sull'ipotesi di valore massimo di tariffazione (0.1 €/km)</u>
Quadro Progettuale	13	<u>Con riferimento alla cantierizzazione, approfondire l'ubicazione dei singoli siti di lavorazione (loro configurazione e relativa analisi ambientale), dei siti di deposito e di cava, esplicitare la rete di movimentazione delle materie. Definire i relativi flussi e frequenze dei movimenti e i relativi impatti e mitigazioni (vincoli di orari, standard dei mezzi utilizzati, etc.). Definire i progetti di ripristino delle aree di cantiere.</u>
Quadro Progettuale	14	<u>Produrre indicazioni univoche sui dati relativi alla gestione dei materiali (cfr. elaborati di progetto n 3- Relazione sulla gestione delle materie e n 5- Relazione sulla gestione dei materiali). Definire i progetti di sistemazione dei depositi definitivi, provvisori e le modalità di stoccaggio dei terreni vegetali.</u>

Quadro di riferimento	Numero e Testo della Richiesta	
Quadro Progettuale	15	<u>Aggiornare il cronoprogramma.</u>
Quadro Ambientale	16	<u>In relazione a quanto richiesto al punto 1 estendere all'intera estesa dell'opera ed approfondire con coerente metodologia la trattazione delle componenti che sono dichiaratamente "non approfondite" (cfr. SIA Relazione Generale pag. 3).</u>
Quadro Ambientale	17	<u>Con riferimento alla componente atmosfera produrre trattazione di sintesi e conclusioni sulle interazioni opera ambiente a valle degli esiti della modellazione.</u>
Quadro Ambientale	18	<u>Approfondire i livelli di coerenza con gli strumenti vigenti delle Autorità di Bacino interessate. Produrre gli studi di compatibilità idraulica ed idrogeologica adottando idonea modellistica.</u>
Quadro Ambientale	19	<u>Con riferimento alla componente ecosistemi approfondire gli aspetti agroecosistemici e gli aspetti relativi la frammentazione della struttura fondiaria delle aziende agricole. Evidenziare e computare le aree che verranno interdette alla produzione biologica in seguito alla realizzazione dell'opera; coinvolgere le associazioni di categoria per individuare misure di mitigazione e di compensazione.</u>
Quadro Ambientale	20	<u>Integrare la caratterizzazione del clima acustico ante operam ampliando il tempo di rilevazione al periodo "non inferiore ad una settimana" di cui alla Legge quadro 447 del 16.03.1998 all. C art.2. Esplicitare i risultati della simulazione modellistica per l'intera estesa dell'opera, integrandoli con la simulazione "post operam con mitigazioni". Evidenziare la coerenza delle mitigazioni con i risultati della modellazione.</u>
Quadro Ambientale	21	<u>Riorganizzare, ed integrare, in una trattazione autonoma quanto riferibile alla componente Salute umana (leggasi pubblica).</u>
Quadro Ambientale	22	<u>Integrare il SIA con campagna di simulazioni fotorealistiche ante e post operam approfondendo gli aspetti percettivi salienti, opere d'arte e rilevati, con particolare riferimento alla Cisterna - Valmontone.</u>
Quadro Ambientale	23	<u>Localizzare attraverso elaborati generali il tracciato di progetto in correlazione ai siti storico-monumentali ed archeologici citati nel SIA (Relazione Generale pag. 13.3 - 13.9). Produrre stralci di opportuno dettaglio per ciascun punto d'attenzione e relative opere di mitigazione.</u>
Quadro Ambientale	24	<u>Produrre aggiornamenti progettuali e cartografia tematica su base fotogrammetrica aggiornata</u>
Quadro Ambientale	25	<u>Produrre, secondo le linee guida redatte dalla Commissione Speciale Via, il Progetto di Monitoraggio Ambientale (art. 8 allegato XXI al Dlgs 163/2006).</u>

[Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature at the top and several initials and marks along the side.]

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several initials and marks on the right.]

**vista** la nota del 30.04.2009, prot.n.CTVA-2009-0001610, con la quale si comunica che il giorno 06.05.2009 si terrà, presso il Ministero per i Beni e la Attività Culturali una riunione tecnica relativa al progetto in oggetto;

**considerato che** in data 26.06.2009 con prot.n.CTVA-2009-0002506, ed altre comunicazioni successive, sono acquisite a seguito di nuovo avviso pubblico, ulteriori Osservazioni del pubblico in numero complessivo pari a 69;

**considerato che** il giorno 14.07.2009 presso il Ministero per i Beni e le Attività culturali si tiene una riunione di approfondimento;

**vista** la nota del 28.07.2009, U.protCTVA-2009-0002959, con la quale il Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS comunica che il giorno 27.05.2009 si terrà presso il MATTM un incontro tra il Comune di Roma, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il MIBAC e Autostrade del Lazio, al fine di promuovere un esame congiunto per la risoluzione delle problematiche sollevate dal Comune di Roma;

**vista** la nota del 10.09.2009 U.prot.CTVA-2009-0003322 con la quale il Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS delibera l'integrazione del Gruppo Istruttore con il prof. Vittorio Amadio in qualità di componente. Il nuovo Gruppo Istruttore risulta perciò così composto:

Prof. Ing. Antonio Grimaldi (Referente);  
Prof. Vittorio Amadio;  
Ing. Mauro Patti;  
Arch. Giuseppe Venturini;

**vista** la nota del 01.10.2009, U.prot.CTVA-2009-0003604, con la quale il Segretario della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS comunica che il giorno 07.10.2009 si terrà presso il MATTM un incontro, al quale sono invitati a partecipare il Proponente, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il MIBAC;

**vista** la nota del 08.10.2009, prot. n. MBAC DG PAAC/34.19.04/5673, acquisita dalla Commissione il 09.10.2009 con nota E.protCTVA-2009-0003762, con la quale il MIBAC comunica che il giorno 19.10.2009 si terrà un incontro, al quale sono invitati a partecipare il Proponente e gli Enti competenti, al fine di promuovere una disamina congiunta del progetto in esame e favorire l'ottimizzazione dei tempi dell'istruttoria ;

**esaminata**, avvalendosi delle competenti strutture tecniche e professionali, la completezza della documentazione presentata rispetto a quella prevista dalla normativa vigente, la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal Proponente, la corrispondenza dei dati del progetto, per quanto concerne le componenti ambientali, alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore, la coerenza del progetto, per quanto concerne le tecniche di realizzazione e dei processi produttivi previsti, con i dati di utilizzo delle materie prime e delle risorse naturali, il corretto utilizzo delle metodologie di analisi e previsione, nonché l'idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate dal Proponente in relazione agli effetti ambientali;

**espletata** l'istruttoria di cui all'art. 184, comma 1, del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n.163,, i cui esiti sono illustrati nella "Relazione Istruttoria";

**viste e considerate** le seguenti osservazioni espresse da enti pubblici e privati pervenute come di seguito specificato:



n29) Comune di Roma – nota prot. DSA/2008/16717 del 18.05.2008

n30) Comune di Velletri, prov. di Roma Delibera del consiglio comunale n.14 del 01.07.2008 –  
nota prot. DSA/2008/19993 del 17.07.2008

n31) Sig. Franco Giacomo Sacchi – nota prot. DSA/2008/20285 del 22.07.2008

n32) Sig.ra Antonella Sacchi – nota prot. DSA/2008/20316 del 22.07.2008

inoltre **viste e considerate** le ulteriori osservazioni espresse da enti pubblici e privati  
pervenute come di seguito specificato:

n 09-01 - Della Penna Michele e Della Penna Roberto – nota prot. DSA/2009/ 0014055 del  
5/6/2009

n 09-02 - Comin Giancarlo e Comin Adriana – nota prot. DSA/2009/ 0014130 del 5/6/2009

n 09-03 - Comin Angelo – nota prot. DSA/2009/ 0014255 del 8/6/2009

n 09-04 - Menegoni Guido – nota prot. DSA/2009/ 0014331 del 8/6/2009

n 09-05 - Menegoni Roberto, Renato, Ornella e Giovannini Rosetta – nota prot. DSA/2009/  
0014364 del 9/6/2009

n 09-06 - Soldati Vittorio – nota prot. DSA/2009/ 0014369 del 9/6/2009

n 09-07 - Lozzi Franco – nota prot. DSA/2009/ 0014372 del 9/6/2009

n 09-08 - Bettini Franco – nota prot. DSA/2009/ 0014376 del 9/6/2009

n 09-09 - Lozzi Bruno – nota prot. DSA/2009/ 0014379 del 9/6/2009

n 09-10 - Menegoni Elena – nota prot. DSA/2009/ 0014392 del 9/6/2009

n 09-11 - VAROI Srl – nota prot. DSA/2009/ 0014411 del 9/6/2009

n 09-12 - Azienda Agricola Decima Trigoria Srl – nota prot. DSA/2009/ 0014418 del 9/6/2009

n 09-13 - Terre di Castel di Decima Srl – nota prot. DSA/2009/ 0014412 del 9/6/2009

n 09-14 - Marenghi Vaselli Marco Fabio e Parisi Pietro Stanislao – nota prot. DSA/2009/ 0014442  
del 9/6/2009

n 09-15 - Menegoni Luciano – nota prot. DSA/2009/ 0014446 del 9/6/2009

n 09-16 - Bernardi Rita – nota prot. DSA/2009/ 0014447 del 9/6/2009

n 09-17 - Fiumi Riccardo – nota prot. DSA/2009/ 0014450 del 9/6/2009

n 09-18 - Tomaselli Anna – nota prot. DSA/2009/ 0014454 del 9/6/2009

n 09-19 - Tomaselli Francesco – nota prot. DSA/2009/ 0014496 del 10/6/2009

n 09-20 - Tenti Paolo – nota prot. DSA/2009/ 0014506 del 10/6/2009

n 09-21 - Menegoni Lina – nota prot. DSA/2009/ 0014509 del 10/6/2009

n 09-22 - Aldrighetti Maria Antonietta – nota prot. DSA/2009/ 0014513 del 10/6/2009

n 09-23 - Caronti Diana – nota prot. DSA/2009/ 0014515 del 10/6/2009

n 09-24 - Tenti Massimo – nota prot. DSA/2009/ 0014518 del 10/6/2009

n 09-25 - De Gaspari Antonio – nota prot. DSA/2009/ 0014522 del 10/6/2009

n 09-26 - Casadei Quinto – nota prot. DSA/2009/ 0014527 del 10/6/2009

n 09-27 - Casadei Giuseppe – nota prot. DSA/2009/ 0014529 del 10/6/2009



*[Handwritten signature]*

- n 09-28 - Di Domenicantonio Paola – nota prot. DSA/2009/ 0014531 del 10/6/2009
- n 09-29 - Aldrighetti Lorena – nota prot. DSA/2009/ 0014534 del 10/6/2009
- n 09-30 - Aldrighetti Silvana – nota prot. DSA/2009/ 0014541 del 10/6/2009
- n 09-31 - Morelli Vanta – nota prot. DSA/2009/ 0014544 del 10/6/2009
- n 09-32 - Aldrighetti Laura – nota prot. DSA/2009/ 0014556 del 10/6/2009
- n 09-33 - Brunelli Giuseppe (Brunelli Sud S.p.A.) – nota prot. DSA/2009/ 0014561 del 10/6/2009
- n 09-34 - Menegoni Giulio – nota prot. DSA/2009/ 0014579 del 10/6/2009
- n 09-35 - Menegoni Domenico – nota prot. DSA/2009/ 0014590 del 10/6/2009 .
- n 09-36 - Mastracci Selvano (Autoriparazione Pontina) – nota prot. DSA/2009/ 0014624 del 10/6/2009
- n 09-37 - Fiumi Angelo – nota prot. DSA/2009/ 0014649 del 10/6/2009
- n 09-38 - Menegoni Laura – nota prot. DSA/2009/ 0014651 del 10/6/2009
- n 09-39 - Mastracci Selvano (Autoriparazione Pontina) – nota prot. DSA/2009/ 0014660 del 10/6/2009
- n 09-40 - Bonelli Claudia – nota prot. DSA/2009/ 0014700 del 11/6/2009
- n 09-41 - Encolpio natalia e Di Cosimo Elsa – nota prot. DSA/2009/ 0014703 del 11/6/2009
- n 09-42 - Mengoni Marco – nota prot. DSA/2009/ 0014705 del 11/6/2009
- n 09-43 - Mengozzi Battista – nota prot. DSA/2009/ 0014706 del 11/6/2009
- n 09-44 - nappi Annalisa – nota prot. DSA/2009/ 0014707 del 11/6/2009
- n 09-45 - Menegoni Maria – nota prot. DSA/2009/ 0014727 del 11/6/2009
- n 09-46 - Gabrielli nello – nota prot. DSA/2009/ 0014732 del 11/6/2009
- n 09-47 - Seribloc Srl – nota prot. DSA/2009/ 0014743 del 11/6/2009
- n 09-48 - Fiamma 2000 Spa – nota prot. DSA/2009/ 0014770 del 11/6/2009
- n 09-49 - Studio Legale Pieri-Scrimali – nota prot. DSA/2009/ 0014777 del 11/6/2009
- n 09-50 - WWF – nota prot. DSA/2009/ 0014812 del 11/6/2009
- n 09-51 - Tenti Bruno – nota prot. DSA/2009/ 0014818 del 11/6/2009
- n 09-52 - Tenti Giuliano – nota prot. DSA/2009/ 0014819 del 11/6/2009
- n 09-53 - Brundu Arcangelo – nota prot. DSA/2009/ 0014823 del 11/6/2009
- n 09-54 - Tosoni Virginia – nota prot. DSA/2009/ 0014829 del 11/6/2009
- n 09-55 - Caronti Romeo (soc. Pon. Imm) – nota prot. DSA/2009/ 0014832 del 11/6/2009
- n 09-56 - Tenti Vittorio – nota prot. DSA/2009/ 0014834 del 11/6/2009
- n 09-57 - Caronti Alfa (società GESAM) – nota prot. DSA/2009/ 0014835 del 11/6/2009
- n 09-58 - Fiumi Vittorio – nota prot. DSA/2009/ 0014836 del 11/6/2009
- n 09-59 - Caronti Giuseppe – nota prot. DSA/2009/ 0014837 del 11/6/2009
- n 09-60 - Profidia Marilena – nota prot. DSA/2009/ 0014839 del 11/6/2009
- n 09-61 - Caronti Romgo – nota prot. DSA/2009/ 0014842 del 11/6/2009

*[Vertical column of handwritten signatures and initials]*

*[Handwritten initials]*

*[Handwritten signatures and initials]*

*[Handwritten signatures and initials]*

- n 09-62 - Comune di Roma – nota prot. DSA/2009/ 0014873 del 12/6/2009*  
*n 09-63 - Comin Carlo – nota prot. DSA/2009/ 0014877 del 12/6/2009*  
*n 09-64 - Seri Mirella – nota prot. DSA/2009/ 0014918 del 12/6/2009*  
*n 09-65 - Sollazzo Sandro – nota prot. DSA/2009/ 0014927 del 12/6/2009*  
*n 09-66 - Mariani Alessandro – nota prot. DSA/2009/ 0014903 del 12/6/2009*  
*n 09-67 - Villani Rosina – nota prot. DSA/2009/ 0014523 del 10/6/2009*  
*n 09-68 - Comin Luciana – nota prot. DSA/2009/ 0012623 del 25/5/2009*  
*n 09-69 – Tiberi Giada – nota prot. DSA/2009/ 0017935 del 10/07/2009*

**preso** atto delle caratteristiche generali del “Progetto definitivo integrato Corridoio Intermodale Roma – Latina e Collegamento Cisterna Valmontone” dichiarate dal Proponente, costituita da:

Il progetto integrato prevede complessivamente assi stradali per un totale di circa 121,32 km (di cui: sede autostradale km 87,39 circa; adeguamenti per km 10,68 circa; nuove tangenziali km 23,25 circa), ed è composto dalle seguenti opere:

1. Direttrice Roma Latina estesa pari a km 53,495; di cui: Segmento L1, Tratta 1 Roma (Tor de cenci) - Roma (Castel Romano), estesa pari a km 6,200; Segmento L2, Tratta 2 Roma (Castel Romano) – Aprilia Nord, estesa pari a km 18+000; Segmento L3, Tratta 3 Aprilia Nord – Campoverde, estesa pari a km 21+000; Segmento L4, Tratta 4 Campoverde - Latina Nord, estesa pari a km 8+300; con sezioni varie;
2. Direttrice Cisterna – Valmontone estesa pari a km 33,900 km; carreggiata di tipo A del D.M. 05/11/2009;
3. Nuova Tangenziale di Latina estesa pari a km 12,4 km circa; carreggiata di tipo D del D.M. 05/11/2009;
4. Nuova Tangenziale di Labico estesa pari a km 3,8 circa; carreggiata di tipo F1 del D.M. 05/11/2009;
5. Nuova Tangenziale di Lariano estesa pari a km 5,82 circa di cui: Tratto 1, estesa pari a km 0,719; Tratto 2, estesa pari a km 1,330; Tratto 3, estesa pari a km 3,770 circa; carreggiata di tipo F1 del D.M. 05/11/2009;
6. Nuova Tangenziale di Velletri estesa pari a km 5 circa, di cui: S.P. “Velletri-Cori” - adeguamento estesa pari a km 2,880 km; Nuova Viabilità “nuovo asse di collegamento con Velletri su sedime ferroviario (secondo stralcio)” tra il centro abitato e la SP “Velletri – Cori” estesa pari a km 1,233 km; carreggiata di tipo F1 del D.M. 05/11/2009;
7. Via Apriliana – Adeguamento estesa pari a km 5; carreggiata di tipo F1 del D.M. 05/11/2009;
8. Via “dei Giardini” - Adeguamento estesa pari a km 2,8 km; carreggiata di tipo F1 del D.M. 05/11/2009.



# ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI IN ORDINE ALL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'OPERA

## “Progetto definitivo integrato Corridoio Intermodale Roma – Latina e Collegamento Cisterna Valmontone”

### 1 ASPETTI PROGRAMMATICI (COME INTEGRATI)

#### 1.1 Strumenti di pianificazione e programmazione

In merito alla richiesta di integrazioni al progetto e al SIA formulata dal Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, il Proponente ha rieditato il Quadro di riferimento Programmatico.

La Delibera CIPE n. 50/2004 è di fondamentale importanza per la conoscenza del quadro programmatico del tracciato in oggetto, visto che le opere programmate e comprese nell'Allegato 1 della Delibera CIPE n.121/2001 (Legge Obiettivo), riguardanti il territorio del basso Lazio, sono state fatte oggetto, per iniziativa della Regione Lazio stessa, di progettazione preliminare e il loro iter approvativo inizia proprio dalla del. CIPE n.50/2004.

Il quadro programmatico fa riferimento alle seguenti fasi:

9. Stipula di una Intesa generale quadro fra Governo e Regione Lazio che promuove l'adeguamento de “la tratta della S.S. 148 Pontina fino al raccordo con la S.S. Appia come completamento del Corridoio Tirrenico Meridionale” e la bretella autostradale di collegamento tra Cisterna e Valmontone”;
10. Definizione e approvazione dei progetti preliminari del Corridoio Tirrenico Meridionale A12 – Appia (Formia) e collegamento Pontina-A2;
11. Prima definizione del progetto definitivo alla luce delle prescrizioni, raccomandazioni ed osservazioni del pubblico, con trasmissione al Ministero delle Infrastrutture in data 23 febbraio 2006 e successive intese istituzionali intervenute;
12. Definizione finale del progetto definitivo con approvazione da parte del Comitato Tecnico Consultivo Regionale.

Il progetto definitivo è approvato dal CTCR della Regione Lazio nel luglio 2007, ed è espressione dell'Intesa Regione Lazio, Ministero delle Infrastrutture e ANAS, stipulata già nel 2006.

Si ricordano, tra i Piani che fanno menzione dell'opera:

- Lo Schema della Rete Transeuropea di Trasporto, contenente i progetti necessari alla realizzazione della rete al 2020;
- Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT);
- Il Piano Generale della Mobilità (PGM);
- Protocollo d'Intesa 2006 tra Ministero Infrastrutture, Regione Lazio e ANAS;
- Protocollo d'Intesa fra Regione Lazio, Ferrovie dello Stato S.p.A., RFI S.p.A., Provincia di Frosinone, di Latina, di Rieti, di Roma e di Viterbo, Comune di Roma del 14 febbraio 2006;
- L'Accordo Quadro tra RFI e Regione Lazio del 20 luglio 2006.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

- Il Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica, aggiornamento maggio 2007;

La pianificazione territoriale paesistica nel Lazio è regolata dal PTPR adottato con deliberazione di Giunta regionale n. 556 del 25.07.2007 e integrato e modificato con deliberazione n. 1025 del 21.12.2007. Esso individua nuove categorie di beni da sottoporre a tutela che ampliano e definiscono meglio le categorie rappresentate dall'art. 1 della legge 431/85; individua, inoltre, i "Beni Paesaggistici" presenti sul territorio regionale, definendo le parti del territorio in cui le norme del PTPR hanno natura prescrittiva.

Con riferimento al tracciato dell'opera, in particolare il percorso Roma-Latina (nel tratto tra Aprilia sud e Latina), sono state sottoposte a tutela due categorie di beni: il sistema agricolo della bonifica, e il sistema dei canali di bonifica.

Per quella parte di territorio interessato dal tracciato Cisterna Valmontone, si deve invece porre l'attenzione all'area del Lago di Giulianello, sottoposta a Piano di Tutela nella categoria delle riserve naturali, al paesaggio del fiume Teppia, oggetto di specifico studio di corredo del Piano Paesistico, e un tratto compreso tra l'autostrada A1 e la Via Casilina, inserita nei Sistemi Insediativi storici, nella categoria dei beni areali, essendo avvenuti nell'area numerosi ritrovamenti archeologici e storici.

In merito alla pianificazione provinciale, il Proponente dichiara che "la Provincia di Roma sta ultimando la redazione del Piano Territoriale Generale Provinciale (PTPG) con l'obiettivo di definire (...) il disegno strutturale delle reti anche ferroviarie in rapporto ai più generali obiettivi di assetto territoriale con orizzonte temporale 2015, sia le "Disposizioni Programmatiche", volte a definire gli interventi sul sistema delle infrastrutture, a specificare i relativi tempi, modalità e priorità di attuazione nonché a stimare le risorse pubbliche necessarie".

Con riferimento alla Provincia di Latina, nel PTPG del 2003 si trova menzionato e approvato l'allora Corridoio Tirrenico, concepito come collegamento all'autostrada A12 per Civitavecchia e al collegamento trasversale Cisterna-Valmontone.

## **1.2 La pianificazione locale. Istituzione della Cabina di Regia**

Per la totalità dei comuni attraversati dal tracciato dell'opera, nella relazione del Quadro di Riferimento Programmatico è riportata una tabella riassuntiva con le destinazioni d'uso delle aree interessate dall'intervento.

Con riferimento al comune di Latina, esso si è espresso sul progetto con delibera del Consiglio Comunale n. 50 del 07.05.2004, in cui richiedeva alcuni interventi complementari; di questi, tra le opere connesse all'intervento è stata introdotta la Tangenziale est di Latina, che consentirà di evitare l'intasamento del nodo di Borgo Piave e un più facile smistamento dei flussi autostradali all'interno dell'area urbana di Latina.

Con riferimento al comune di Roma, il progetto in esame è stato indicato ed esaminato in vari ambiti di definizione degli strumenti urbanistici. In data 02.11.2006 il Comune di Roma ha approvato una memoria di Giunta, nella quale si richiama la necessità di coordinare l'attuazione del progetto infrastrutturale con gli sviluppi insediativi che stanno interessando la vasta area compresa fra Tor dei Cenci, Vitinia e Torrino, ma anche salvaguardando l'assetto idrografico e i valori ambientali che contraddistinguono la valle di Malafede e la piana del Tevere.



La nuova giunta, insediatasi a seguito delle elezioni del 2008, ha ritenuto opportuno, per definire la penetrazione degli assi autostradali nella rete metropolitana romana, istituire una Cabina di Regia, coinvolgendo tutte le Amministrazioni competenti. A seguire è riportato un breve resoconto dei lavori della Cabina di Regia.

La prima riunione si è tenuta il 28 gennaio 2009; sono seguiti altri incontri nei quali sono state affrontate problematiche di natura sia tecnica sia amministrativa.

Sul piano amministrativo si è preso atto che un progetto preliminare di penetrazione a Roma è stato approvato con prescrizioni da parte del CIPE nella delibera n° 50 del 29.09.2004. La prescrizione impartita recita che "in sede di progetto definitivo dovrà essere risolta la tematica progettuale del collegamento diretto alla A12, come specificato nella presa d'atto, la quale prevede si aggiungano circa 7 Km per consentire l'allaccio diretto alla A12 senza interferenze con l'autostrada "Roma-Aeroporto di Fiumicino".

Sul piano tecnico emerge la non opportunità di attestarsi sulla Roma-Fiumicino in ragione degli elevati flussi di traffico, non compatibili con la capacità della piattaforma, che la commistione dei traffici comporterebbe sull'asse autostradale a servizio dell'aeroporto. Va altresì rilevato che esistono alcune problematiche legate all'estrema sensibilità ambientale e agli aspetti vincolistici dei territori attraversati (attraversamento del fiume Tevere).

In occasione della riunione del 19 marzo 2009 della Cabina di Regia, ANAS e Autostrade del Lazio SpA hanno presentato delle alternative di tracciato sulla base di ipotesi progettuali studiate dalla Regione Lazio negli anni 2003-2006, nonché una proposta studiata in collaborazione ANAS e Università di Roma La Sapienza.

Nel maggio 2009 il Comune di Roma, trasmette nota relativa ai lavori della "Cabina di Regia", con cui si comunicava che in assenza della soluzione della problematica del collegamento dell'ingresso a Roma e dell'inserimento nel quadro progettuale del collegamento Tor dei Cenci A12, risultava impossibile procedere con i lavori della Cabina di Regia e di conseguenza completare l'iter approvativo dell'opera.

I lavori della Cabina di Regia sono ripresi con una riunione del 25 settembre 2009, convocata per eseguire un esame congiunto del progetto preliminare del Nodo di Roma - Tratto Tor dei Cenci A12.

Con nota in data 20.11.2009, il comune di Roma ha convocato una nuova riunione della Cabina di Regia per il giorno 26.11.2009 per conseguire un approfondimento del tratto Tor dei Cenci A12.

**1.3 La pianificazione delle aree protette**

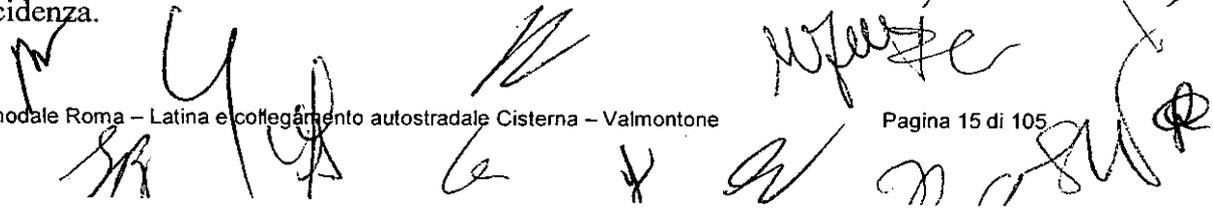
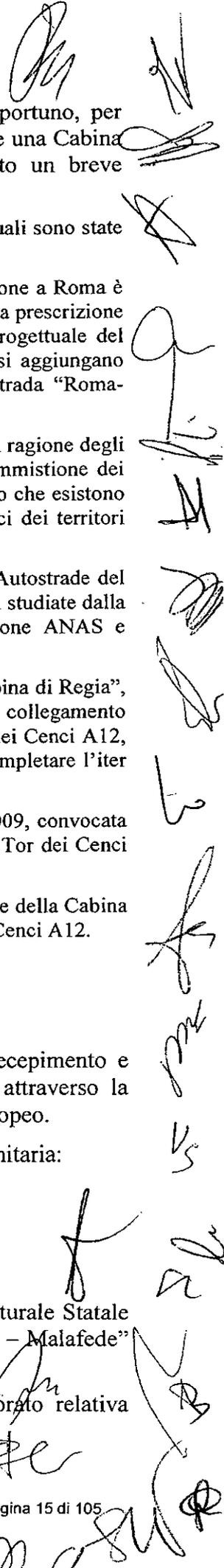
Con Decreto n. 357/1997, lo Stato Italiano ha emanato il Regolamento di recepimento e attuazione della Direttiva Habitat, con l'obiettivo di salvaguardare la biodiversità attraverso la conservazione degli habitat naturali, della flora e della fauna selvatica nel territorio europeo.

L'area interessata dal progetto lambisce e attraversa tre Siti di Importanza Comunitaria:

- la "Sughereta di Castel di Decima" (SIC IT 6030053)
- Castel Porziano - querceti igrofili (SIC IT6030028)
- Castel Porziano - tenuta presidenziale (ZPS IT60330084)

I tre siti Natura 2000 ricadono interamente in due Aree Protette: la Riserva Naturale Statale "Tenuta di Castelporziano" (D.M. 12.05.99); la Riserva Naturale Regionale "Decima - Malafede" (L.R. n.29/97).

Con riferimento alle aree protette sopra menzionate, il Proponente ha elaborato relativa Valutazione di Incidenza.



## 1.4 Integrazioni al Quadro programmatico

In merito alle carenze rilevate e alle integrazioni richieste (int. n.04 – int. n.05), il Proponente ha prodotto nuovi elaborati, restituendo in modo adeguato lo sviluppo dell'iter programmatico e di approvazione del progetto nel periodo 2005/2007 successivo all'approvazione CIPE 2004.

Sulla base della trattazione è dunque chiarito sia l'intero quadro di riferimento programmatico e funzionale dell'infrastruttura sia la valenza prevalente dell'infrastruttura che risulta di "natura statale".

## 1.5 Considerazioni di istruttoria e criticità residue

Il Progetto del Collegamento Tor de Cenci-A12 (Roma - Civitavecchia) perviene a valle dei lavori della Cabina di Regia privo di SIA e di procedura di partecipazione del pubblico.

Il tracciato individuato, sulla base delle alternative esaminate, risulta ottimale ai fini della risoluzione del collegamento tra il tratto terminale della Pontina (Tor dei Cenci) e la A12 Roma-Civitavecchia e, unitamente al sistema di svincoli previsti, consente di risolvere i problemi trasportistici della distribuzione dei flussi di traffico dell'area in esame.

Non si rilevano elementi ambientali critici o ostativi per la fattibilità dell'opera, per quanto deducibile dallo schema progettuale e dai dati contenuti nella documentazione preliminare presentata dal Proponente.

Il progetto riveste pertanto un elevato valore in termini programmatici e costituisce la base per il completamento del Sistema Intermodale Integrato Pontino, nella configurazione originaria già prevista nel progetto approvato con la Delibera CIPE n. 40/2004.

## 2 QUADRO PROGETTUALE (COME INTEGRATO)

### 2.1 Progetto 2008

L'opera si configura come un progetto "integrato" basato su due direttrici che, con opportuni aggiornamenti, approfondiscono i tracciati dei progetti preliminari approvati in sede CIPE: "Completamento Corridoio Tirrenico Meridionale: collegamento A12 (Roma-Fiumicino) – Appia (Formia)" e "Collegamento tra l'area pontina e l'A2 (Cisterna-Valmontone A2)".

Le principali ottimizzazioni rispetto ai Preliminari approvati si riscontrano come segue:

- Nella direttrice del "Collegamento tra l'area pontina e l'A2 (Cisterna-Valmontone A2)" che, prevista nel 2004 come strada extraurbana principale di tipo B, viene qui proposta con caratteristiche autostradali e con conseguente applicazione di pedaggi;
- Nella direttrice del "Completamento Corridoio Tirrenico Meridionale: collegamento A12 (Roma-Fiumicino) – Appia (Formia)", già approvato limitatamente al 1° stralcio funzionale ("tratta tra l'allaccio alla A12, modificato, e lo svincolo di Sabaudia-Terracina per una lunghezza di circa 88 Km") che viene qui previsto in modo non perfettamente coerente in quanto si configura come un primo lotto del suddetto "stralcio CIPE" essendo privo di indicazioni circa il lotto estremo a nord (cfr § Cabina di Regia).

#### 2.1.1 Direttrice Roma – Latina

Si consideri che la seguente descrizione deve essere letta alla luce delle integrazioni prodotte.

Il tracciato, "per complessivi 53,495 km", coincide con l'asse della SS 148 "Pontina", ad eccezione di alcuni by pass, con inizio dai margini dell'abitato di Tor de Cenci a Roma fino a Borgo Piave di Latina. L'inizio dell'opera è "fissato in prossimità dello svincolo per la Viabilità di Tor de Cenci imperniata sull'anello a doppia carreggiata di Via Eroi di Cefalonia - Eroi di Rodi".

Su questa direttrice sono previsti complessivamente 8 svincoli:

- Roma Decima Nord; Roma Decima Sud;
- Pratica di mare;
- Castel Romano;
- Pomezia Nord; Pomezia Sud;
- Aprila Nord; Aprila Sud.

Oltre agli accessi della Viabilità ordinaria va considerata l'interconnessione con il collegamento autostradale Cisterna-Valmontone.

#### Caratteristiche del progetto stradale - Direttrice Pontina

Lo sviluppo totale della direttrice Pontina è di 53+495 km. Le caratteristiche tecniche dell'opera sono eterogenee in ragione dei diversi criteri di adeguamento dei singoli segmenti (intervallo di velocità di progetto; curva di raggio minimo; pendenza longitudinale massima)

Segmento L1 (Tratta 1 Roma (Tor dei cenci) - Roma (Castel Romano))

Si realizzerà un adeguamento in sede dell'attuale SS 148 Pontina. La lunghezza della tratta è di circa km 6+200 con una sezione stradale a tre corsie per senso di marcia, non prevede la realizzazione di complanari e garantisce i collegamenti locali attraverso interventi di riconnessione ed adeguamento funzionale della Viabilità esistente a servizio delle realtà presenti. La tratta è percorribile senza pagare il pedaggio, la barriera di esazione è posta dopo lo svincolo di Torvajonica - Pratica di Mare e prima dello svincolo di Castel Romano.

Segmento L2 (Tratta 2 Roma (Castel Romano) - Aprila Nord)

Si realizzerà un adeguamento in sede dell'attuale SS 148 Pontina, ad eccezione per il tratto di SS148 che attraversa l'abitato di Pomezia, dove è prevista una variante a nord dell'area urbanizzata, che interessa i margini della stessa, destinati prevalentemente ad attività produttive. In questa tratta, lunga circa km 18+000, il progetto prevede la realizzazione di una sezione stradale a tre corsie per senso di marcia, non prevede la realizzazione di complanari e garantisce i collegamenti locali attraverso interventi di riconnessione ed adeguamento funzionale della Viabilità esistente a servizio delle realtà presenti. La tratta è percorribile solo pagando il pedaggio, la barriera di esazione è posta prima dello svincolo di Castel Romano e tutti gli svincoli prevedono un sistema di esazione.

Segmento L3 (Tratta 3 Aprila Nord - Campoverde)

Si realizzerà, in generale un adeguamento in sede dell'attuale SS 148 Pontina di larghezza di 25,80 m più due complanari, ad eccezione per il tratto che attraversa l'abitato di Aprilia, dove è prevista una variante a sud ovest dell'area urbanizzata, interessando aree destinate sia a uso agricolo sia ad attività produttive. Il segmento L3 è di circa km 21+000; il progetto prevede la realizzazione di una sezione stradale a due corsie per senso di marcia, di due complanari aventi due corsie di marcia da Aprilia Sud a fine tratta. Le attuali connessioni al tracciato saranno possibili solo sulla Viabilità complanare, mentre l'asse principale sarà fruibile solo attraverso gli svincoli di Aprilia e la barriera posta alla fine della tratta successiva a Latina Nord. La tratta è percorribile solo pagando il pedaggio; gli svincoli prevedono, quindi, un sistema di esazione. La percorrenza delle complanari è gratuita.

Segmento L4 (Tratta 4 Campoverde - Latina Nord)

Si realizzerà un adeguamento in sede dell'attuale SR Pontina avente larghezza di 25,80 m, più due complanari. La lunghezza della tratta è di circa km 8+300. E' prevista la realizzazione di una

sezione stradale a due corsie per senso di marcia, la realizzazione di due complanari, aventi due corsie di marcia, che proseguono dalla tratta precedente fino a Latina Nord. Le attuali connessioni al tracciato saranno possibili solo sulla Viabilità complanare, mentre l'asse principale sarà fruibile solo attraverso gli svincoli di Aprilia o attraverso la barriera posta alla fine del tracciato a Latina Nord. La tratta è percorribile solo pagando il pedaggio; gli svincoli prevedono, quindi, un sistema di esazione. La percorrenza delle complanari è gratuita.

#### **Caratteristiche delle sezioni tipo - Direttrice Pontina**

Sezione asse principale -Tipo con 3 + 3 corsie di marcia

Sezione tipo asse principale: tipo A DM 5.11.2001 (larghezza piattaforma 25 m) ampliata 33,80 m; Larghezza corsie di marcia per carreggiata a tre corsie 3 x 3,75 m = 11,25 m; Larghezza corsie di emergenza 3 m; Larghezza margine interno 4,80 m

Sezione asse principale -Tipo con 2 + 2 corsie di marcia e complanari

Larghezza complessiva della piattaforma stradale 48,50 m.

Sezione tipo asse principale: tipo A DM 5.11.2001 (larghezza piattaforma 25 m) ampliata 25,80 m; Sezione tipo complanari: tipo A DM 5.11.2001; Larghezza corsie di marcia per carreggiata a due corsie 2 x 3,50 m = 7,00 m; Larghezza banchina in destra 1,25 m; Larghezza banchina in sinistra 0,50 m; Margine interno tra asse principale e complanari 2,60 m

#### **2.1.2 Direttrice Cisterna Valmontone**

Si consideri che la seguente descrizione va letta alla luce delle integrazioni prodotte.

La direttrice Cisterna – Valmontone, per 33,900 km, si dirama dalla direttrice Pontina in località Campoverde in territorio di Cisterna di Latina per raggiungere la zona di Velletri, interconnettersi all'autostrada A1 e infine innestarsi sulla strada regionale n.6 "Casilina", a Labico.

Nella prospettiva di una carreggiata di tipo A, il progetto è stato semplificato per quanto riguarda le connessioni intermedie e "generalmente traslato verso ovest per ridurre l'interferenza con aree di pregio naturalistico, recentemente confermate dal nuovo Piano Paesistico Regionale (SIA Relazione Generale pag. 8)". Fra la direttrice pontina e la connessione con l'autostrada A1 Roma-Napoli è previsto un unico accesso intermedio (cfr Varianti 2009), a Cisterna di Latina, integrato alla tangenziale di Cisterna. La connessione con l'autostrada A1 Roma - Napoli è proposta a nord dell'attuale casello di Valmontone, con uno svincolo a quadrifoglio completo che permette la prosecuzione verso la Casilina (cfr Varianti 2009).

Il tracciato della Cisterna – Valmontone, soprattutto in merito agli andamenti altimetrici, è innovativo rispetto a quanto previsto nel Preliminare approvato (originariamente non a pedaggio). L'infrastruttura è un'opera nuova il cui tracciato impegna aree a vocazione prettamente agricola di eccellenza, caratterizzate da Viabilità di carattere vicinale. L'infrastruttura ha origine presso il centro urbano di Labico sulla S.S. 6 Casilina; con andamento a S raggiunge, nei pressi del casello di Valmontone, l'asse della A1 Autostrada del Sole. Il tracciato, impegnando il fondovalle di alcuni fossi, prosegue assumendo un andamento dolcemente mistilineo. Nei pressi di Cisterna di Latina si incontra uno svincolo che consente la connessione con la Tangenziale di Cisterna. L'infrastruttura prosegue per raggiungere l'asse della direttrice Roma – Latina e con essa collegarsi tramite apposito svincolo in località "Campoverde". (NdC).

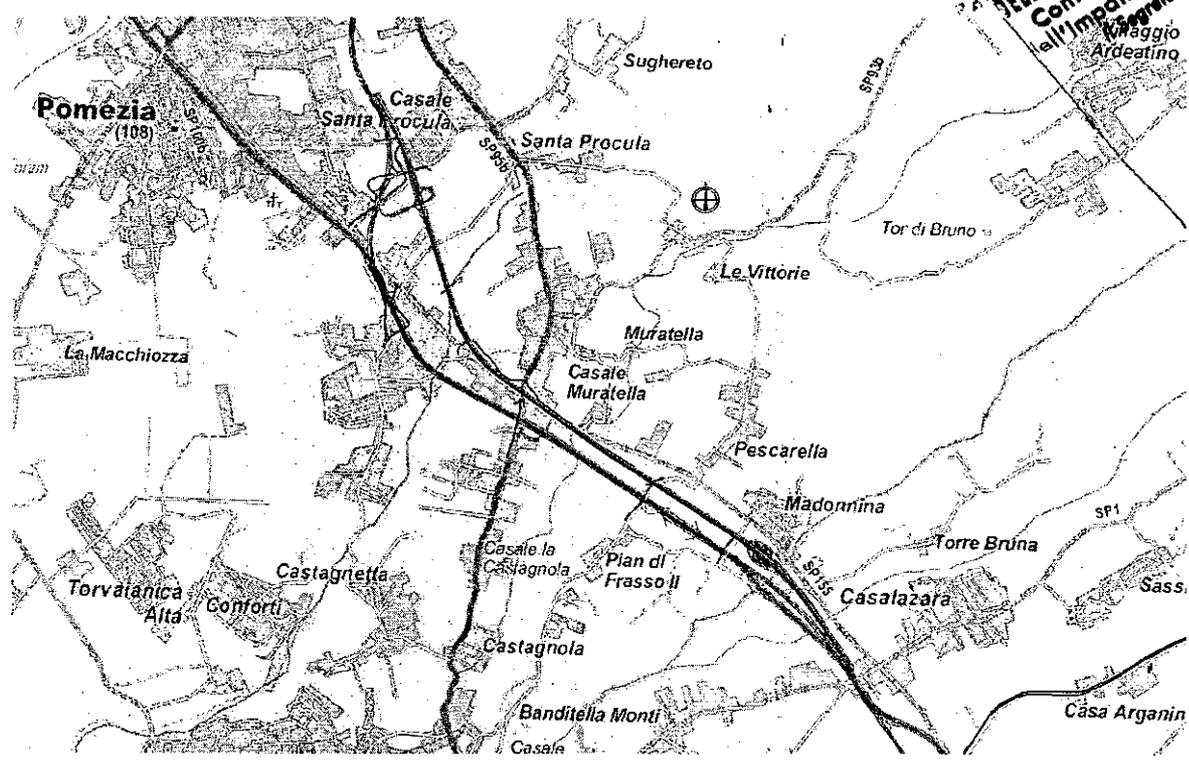
#### **Caratteristiche del progetto stradale e della sezione tipo- Direttrice Cisterna Valmontone**

Lo sviluppo totale della Direttrice Cisterna - Valmontone è di 33+907 km.

La Sezione tipo sull'asse principale è di tipo A, DM 5.11.2001 (larghezza piattaforma 25 m) ampliata a 25,80 m; Larghezza corsie di marcia per carreggiata a due corsie 2 x 3,75 m = 7,50 m; Larghezza corsie di emergenza 3 m; Larghezza margine interno 4,80 m.

Svincoli: n. 3 a livelli sfalsati (Interconnessione con la Roma - Latina, Cisterna di Latina, Interconnessione con l'A1 a Valmontone);





**Figura 1 – Var. 1 B Roma – Latina nel tratto terminale del by-pass di Pomezia e dell’attraversamento del comune di Ardea**

Nella prima parte di tracciato l’asse viene a percorrere un corridoio libero da abitazioni, pur interessando un’area urbanizzata in adiacenza ad alcuni edifici residenziali, che saranno indennizzati. Oltrepassato lo svincolo, nel secondo tratto, non è stato possibile percorrere un corridoio libero e dovranno essere demoliti alcuni edifici residenziali. Non è interessata dal tracciato alcuna attività produttiva, se non per la pertinenza di alcune attività commerciali e di terziario.

Il territorio attraversato presenta una morfologia con andamento collinare con incisioni trasversali che richiedono alcune opere d’arte. Per minimizzare l’impatto paesaggistico e territoriale dell’opera, l’infrastruttura corre prevalentemente in trincea o in basso rilevato e presenta 3 gallerie artificiali e tre brevi Viadotti, necessari per il superamento delle incisioni.

La variante consente di mantenere l’attuale Pontina, con gli svincoli esistenti, come asse di smistamento dei flussi di percorrenza da e per Ardea. Il Proponente dichiara che “la Pontina esistente verrà declassata e resa più sicura e funzionale al contesto urbano, con l’introduzione di piste ciclabili e parcheggi”.

Verificato che la rete secondaria ha caratteristiche dimensionali non facilmente adeguabili per divenire l’asse principale del collegamento, la soluzione prevede di non concentrare i traffici su una sola infrastruttura, ma di continuare, come nella situazione attuale, a garantire le percorrenze utilizzando tutte le Viabilità fruibili e dividendo la domanda su più infrastrutture.

**Motivazioni della scelta dell’alternativa**

L’alternativa locale Var.1B si propone di risolvere le problematiche evidenziate dal Comune di Pomezia e dal Comune di Ardea (vedi Osservazioni). Il Progetto 2007, infatti, oltre ad eliminare gli svincoli esistenti, prevedeva la demolizione di muri di sostegno sotto traffico, l’abbattimento di residenze e l’interessamento di attività commerciali (presso lo svincolo con la SR “Laurentina”) determinando rilevanti problematiche esecutive e di gestione del traffico durante le fasi di realizzazione.

RTT 19/12/13  
MARE  
AS

Considerando gli impatti per ciascuna componente ambientale, si rileva che in ordine alle componenti suolo, sottosuolo, acque superficiali e sotterranee, ambiente biotico, agricoltura e paesaggio si ha un inevitabile peggioramento degli effetti ambientali; per le componenti atmosfera, rumore e vibrazioni e salute pubblica si constata un riposizionamento degli impatti in aree meno densamente insediate.

**Considerazioni di istruttoria e criticità residue - Var. 1;**

Le opere previste per la riqualificazione dei tratti della Pontina declassati a uso urbano non sono adeguatamente approfondite.

In merito alle componenti suolo e sottosuolo, ambiente idrico superficiale e sotterraneo, è necessario adottare opportune misure di mitigazione tendenti a garantire il regolare deflusso delle acque superficiali, la naturalità degli alvei, la conservazione dei suoli vegetali.

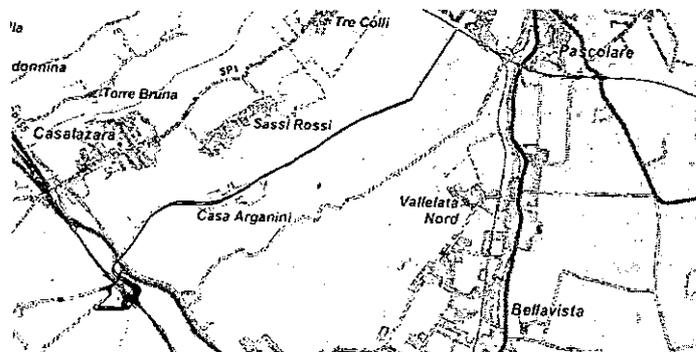
In merito alla componente biotica è necessario adottare opportune misure di mitigazione tendenti a garantire la continuità degli ecosistemi.

Inoltre, con riferimento alle componenti rumore e vibrazioni, un punto di attenzione deve essere posto al cantiere CS2G in prossimità dello svincolo previsto con barriere di esazione adottando opportune misure di mitigazione (barriere acustiche).

**2.2.4 Var. 2. Roma – Latina - svincolo Aprilia Nord con barriera di esazione su Via Apriliana**

**Var. 2A Roma – Latina - svincolo Aprilia Nord con barriera di esazione**

Il Proponente dichiara che il Progetto 2007 prevedeva la realizzazione dello svincolo raccordato con un asse Viario d'interesse esclusivamente locale (Via Castelluccio) "inidoneo a costituire il recapito dei flussi di scambio con la Viabilità autostradale" senza alcuna previsione di adeguamento dell'incrocio tra Via di Castelluccio e Via Apriliana.



**Figura 2 – Var 2: svincolo di Aprilia Nord (riposizionamento) - Opere connesse: adeguamento Via Apriliana.**

La Var 2A prevede dunque il ribaltamento, rispetto all'asse principale, della trombetta. Lo svincolo, passato il casello, si collega con una rotatoria, con i rami d'immissione e uscita dello svincolo esistente con l'attuale Pontina a quattro corsie, che in questo tratto rimane in esercizio, e con la Via Apriliana di cui è previsto un opportuno adeguamento.

**Var. 2B "Via Apriliana" (Prog. preliminare miglioramento funzionale in sede della Via Apriliana, nel tratto tra lo svincolo di Aprilia nord e la stazione di Campoleone di Latina)**

Le opere da realizzare prevedono il miglioramento funzionale e l'incremento della sicurezza in sede di circa 5 km della Via Apriliana, nel tratto tra lo svincolo di Aprilia nord della Pontina e la stazione di Campoleone con il suo il parcheggio d'interscambio ferroviario.

La sezione tipo di Via Apriliana è una categoria F1 del D.M. 05/11/2009, caratterizzata da due corsie da 3,50 m, banchine da 0.50 m, con la presenza di fossi di guardia o canalette di scolo,

Handwritten signatures and initials are present throughout the page, including a large signature at the top right, several initials on the right margin, and a large signature at the bottom right.

laddove possibile, e con le fasce di esproprio di 2,00 metri (sezione Tipo A), ridotte ad 1,00 metro (sezione tipo B) in presenza di edifici.

L'intervento rimane strettamente in sede, prevede lo spostamento di alcune interferenze aeree con cavi telefonici e di media tensione. Non sono presenti, in ogni caso, interferenze rilevanti con le cabine di trasformazione. Nei tratti ove è presente, andrà spostata e ripristinata l'illuminazione comunale. È previsto, inoltre, qualche rifacimento delle recinzioni presenti e una rettifica planimetrica di una viziatura posta al km 4+454 circa. Nel tratto maggiormente urbanizzato sarà utilizzata l'attuale larghezza presente tra i muri di recinzione delle proprietà, prevedendo, ove possibile, l'inserimento di marciapiedi.

**Motivazioni della scelta dell'alternativa**

Il ribaltamento dello svincolo lato nord rispetto all'asse autostradale e la realizzazione di una nuova rotatoria all'innesto fra Via Apriliana e Via Castellaccio, garantiscono una migliore connessione con la Viabilità principale esistente, la sistemazione in sicurezza delle intersezioni esistenti, nonché una minore occupazione di suolo. Inoltre lo svincolo verrà a interferire una zona già compromessa ricadendo in un corridoio intercluso fra la nuova autostrada e la superstrada Pontina esistente. La soluzione recepisce le osservazioni del SIA 2008 e degli Enti Locali.

**Considerazioni di istruttoria e criticità residue - Var. 2**

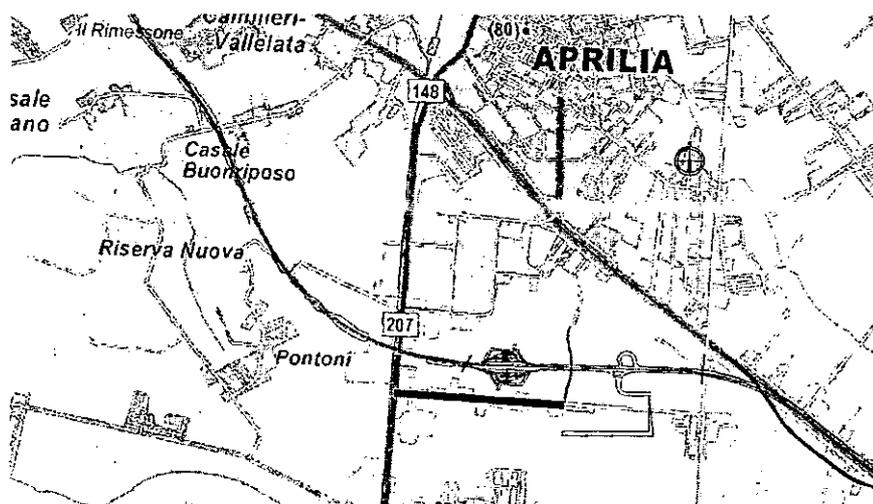
Non si segnalano ulteriori criticità.

**2.2.5 Var. 10 Roma – Latina - “Via dei Giardini” (Prog. preliminare miglioramento funzionale in sede nel tratto tra lo svincolo di Aprilia sud e la nettunense) - Opere connesse**

Il miglioramento funzionale e l'incremento della sicurezza su Via “dei Giardini”, per circa 2,8 km, consentirà il collegamento dello svincolo autostradale di Aprilia Sud con la S.R.207 “Nettunense” che collega Anzio ad Aprilia.

La sezione tipo prevista per Via dei Giardini è una categoria F1 del D.M. 05/11/2009, caratterizzata da due corsie da 3,50 m, da banchine da 0.50 m, con la presenza di fossi di guardia, con o senza spostamento di canale, o fossi di guardia e marciapiede, laddove possibile, con le fasce di esproprio di 2,00 metri. Il progetto preliminare prevede la rettifica puntuale, il rifacimento della pavimentazione, l'allargamento in alcuni tratti, l'introduzione di sicurvia e dei marciapiedi.

Non si rilevano particolari interferenze con le pertinenze delle residenze, perchè poste a distanza sufficiente dall'asse stradale.



**Figura 3 – Opere connesse: “Via dei Giardini” (miglioramento funzionale in sede nel tratto tra lo svincolo di Aprilia sud e la nettunense)**

**Considerazioni di istruttoria e criticità residue**

La variante è volta a risolvere alcune eccezioni sollevate in sede di Osservazioni.

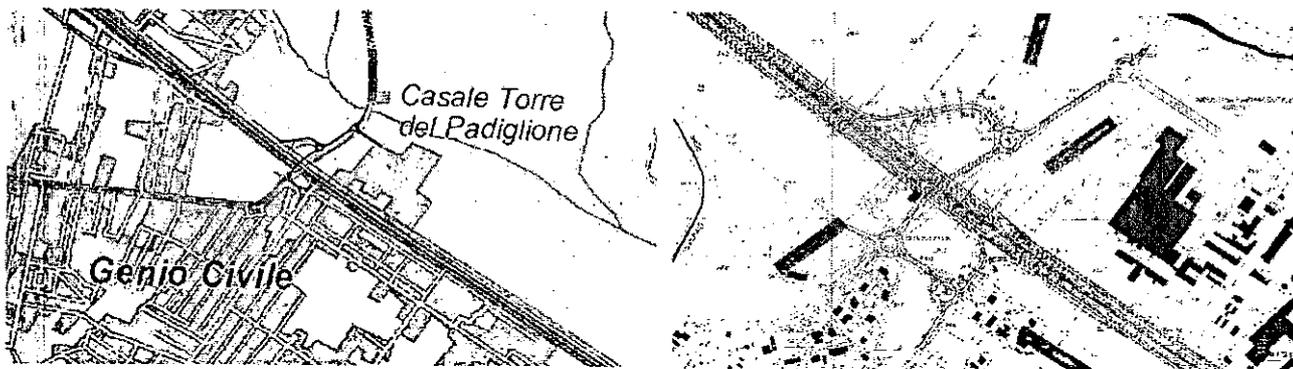
**2.2.6**

**2.2.7 Var. 3. Roma – Latina - Variante ABOTT - Opera di scavalco e connessione delle complanari - miglioramento funzionale dello svincolo esistente con Via Genio Civile/Via Selciatella – (Aprilia Sud)**

Il Progetto 2007 al km 37+474 dell'asse Roma – Latina, presso lo stabilimento ABOTT, prevedeva la ricostruzione del cavalcavia esistente con spostamento dell'opera verso sud. In questo caso è stata accolta l'osservazione formulata dalla Società (ratificata dal Comune di Aprilia) di effettuare la ricostruzione lato nord rispetto all'attuale.

Lo svincolo di adduzione alle complanari è stato migliorato con quattro rotatorie d'innesto alla Viabilità secondaria.

Il Proponente dichiara che la variante “non modifica l'entità delle opere da realizzare, ma ne ottimizza il posizionamento” specificando che “va ad interferire con edifici, anche commerciali, comunque già precedentemente interessati dall'ampliamento”.



**Figura 4 – Var. 3. Variante ABOTT - Opera di scavalco e connessione delle complanari – miglioramento funzionale dello svincolo esistente con Via Genio Civile/Via Selciatella**

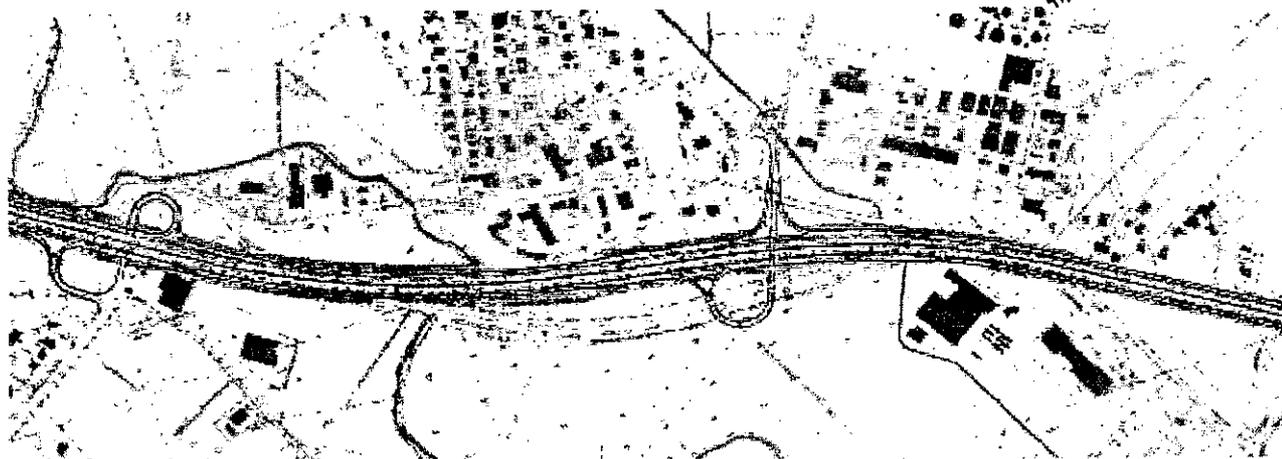
Il Proponente dichiara che in tal modo “verrà garantito il corretto funzionamento dell'industria interferita, sia in fase di costruzione dell'infrastruttura, sia in fase di esercizio” le opere così realizzate sono conformi al piano di sicurezza e di evacuazione approvato (trattasi di stabilimento a rischio di incidenti rilevanti).

**Considerazioni di istruttoria e criticità residue**

La variante è volta a risolvere alcune eccezioni sollevate in sede di Osservazioni.

**2.2.8 Var. 4. Roma – Latina – Variante di Campoverde (sud): rettifica flesso tracciato 2008 e introduzione di soluzioni migliorative alla Viabilità esistente;**

Il Progetto 2007 prevedeva la rettifica dell'attuale andamento della Pontina a causa dell'andamento planimetrico della stessa, non compatibile con la normativa e la sicurezza di percorrenza con la nuova classe adottata. Questa rettifica interferiva con il borgo antico di Campoverde (complesso ecclesiastico vincolato con pertinenze), prevedendone in parte la demolizione, e con alcune aziende agricole, di cui la più rilevante è un'azienda vinicola.



**Figura 5 – Var. 4: Roma – Latina – variazione planoaltimetrica dal km 39+520 al km 41+000 circa (Borgo di Campoverde di Latina) ed introduzione svincolo sulle complanari**

La Var.4 prevede la rettifica del flesso, riducendo la dimensione dei raggi di curvatura e la riduzione della sezione delle complanari. Consente di: ridurre l'interferenza con il borgo antico di Campoverde, passando in adiacenza ma al di fuori dell'attuale recinzione; non interferire con il funzionamento dell'azienda vinicola, preservandone il piazzale e le vasche di raccolta, localizzate all'inizio del processo di produzione; non interferire o limitare le interferenze con le pertinenze delle aziende agricole poste in sinistra rispetto alle progressive.

Sulle complanari è previsto il ripristino del sottopasso esistente a Nord di Campoverde e l'introduzione di una nuova trombetta.

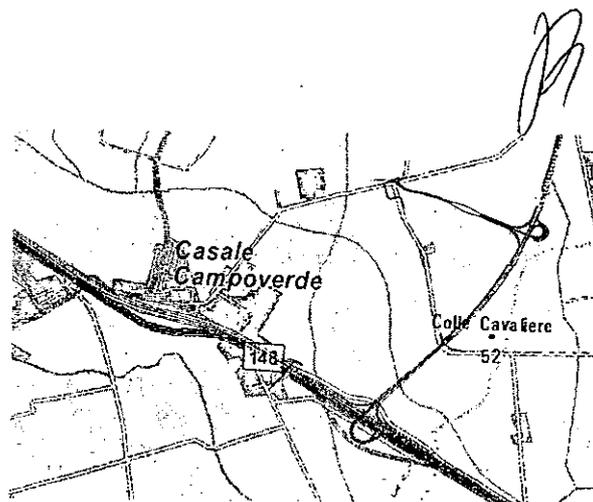
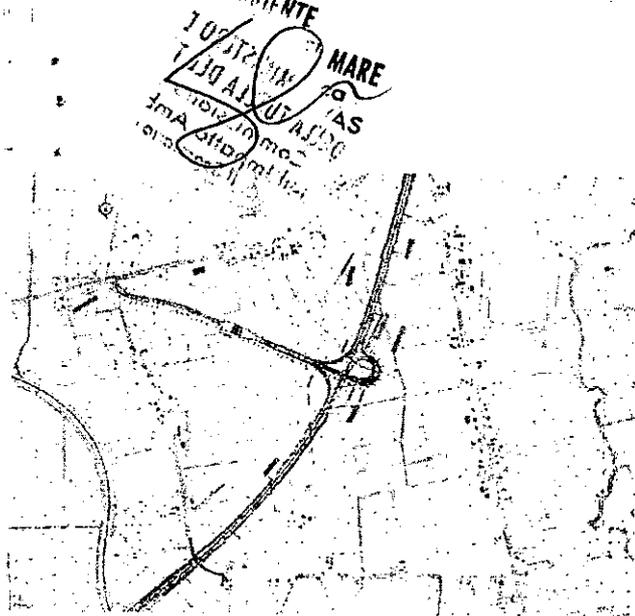
Il Proponente dichiara che "tali opere consentiranno il collegamento alla nuova infrastruttura autostradale, soprattutto per i flussi di scambio provenienti da Anzio e Nettuno, senza interferire con la Viabilità del borgo".

**Considerazioni di istruttoria e criticità residue**

La variante è volta a risolvere alcune eccezioni sollevate in sede di Osservazioni.

**2.2.9 Var. 5. Cist. – Valmontone. - svincolo Campoverde Nord e casello di esazione (al km 2+347);**

Sull'asse Cisterna – Valmontone, in prossimità dell'interconnessione con la Roma – Latina, è stato introdotto uno nuovo svincolo con tipologia a trombetta e casello di esazione. Tale svincolo si connette con la Via Mediana di Cisterna e, tramite la realizzazione di un nuovo svincolo a trombetta sulle complanari alla Roma – Latina a loro volta connesse con tutta la viabilità secondaria, viene a servire il territorio dei comuni di Anzio e Nettuno e il litorale a sud dei comuni di Aprilia e Ardea. Il Proponente dichiara che "le opere in progetto permetteranno di soddisfare l'esigenza infrastrutturale sopra descritta [...] senza interferire con la viabilità urbana del Borgo di Campoverde, sia per la parte storica dello stesso, che per la parte di nuova espansione residenziale e produttiva".



*Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature at the top right and several smaller ones below.*

**Figura 6 – Var. 5. Cisterna - Valmontone - Nuovo svincolo al km 2+347 “Campoverde Nord” e casello di esazione. svincolo**

La realizzazione dello svincolo permette di accedere al nuovo sistema autostradale senza dover arrivare agli ingressi di Latina Nord, Aprilia Sud, Cisterna di Latina.

Il Proponente dichiara che “la viabilità secondaria di collegamento fra i due comuni di Anzio e Nettuno e il Borgo di Campoverde è costituita da un paio di assi viari, come ad esempio Via dei Cinque Archi, più recenti e meno urbanizzati della SR “Nettunense”. Tali assi potranno essere utilizzati per connettersi alla nuova autostrada. Il nuovo collegamento con l’autostrada permetterà di sgravare la SR “Nettunense” di una parte dei flussi.

**Considerazioni di istruttoria e criticità residue**

Nonostante possano essere individuate più direttrici per raggiungere questo nodo di accesso, appare opportuno prevedere interventi di adeguamento sulla rete di adduzione allo svincolo.

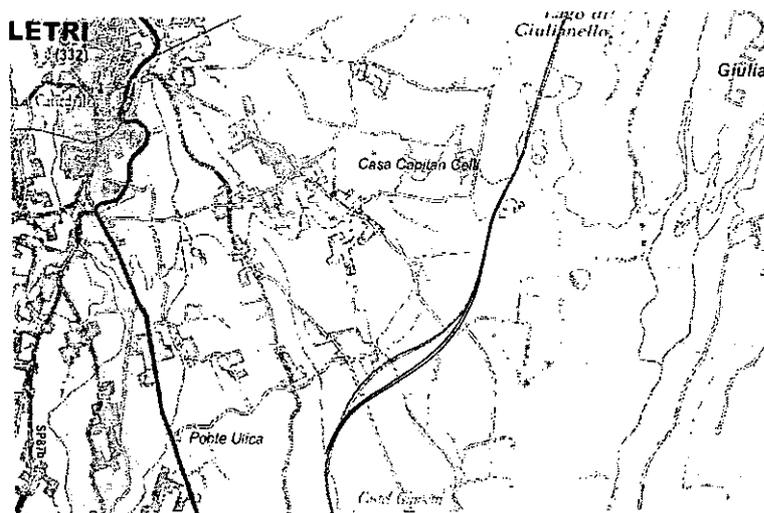
Si rileva che la “mediana di Cisterna” attraversa un borgo, che sarà interferito dal traffico di adduzione proveniente dalla zona di Anzio e Nettuno in modo non trascurabile. Si ritiene opportuno prevedere interventi di mitigazione acustica finalizzati a garantire il rispetto della norma, senza escludere interventi diretti sui recettori.

La variante è volta a risolvere alcune eccezioni sollevate in sede di Osservazioni.

**2.2.10 Var. 6. Cist. – Valmontone: Variante di Velletri: modifica della geometria del tracciato;**

Il Progetto 2007 prevedeva la realizzazione di una galleria naturale, il cui imbocco est, posto al km 15+700 circa, determinava la demolizione di un edificio industriale. Proseguendo, passava in prossimità di un casale di pregio storico (Casale Malatesta) e determinava la divisione pressoché a metà della proprietà. Il tracciato interferiva anche con un elettrodotto della rete TERNA ad alta tensione, determinando la necessità dello spostamento di un traliccio.

*Large handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a signature that appears to read 'Ing. ...' and several other initials and names.*



**Figura 7 – Var. 6: Cisterna - Valmontone – variazione pianoaltimetrica dal km 14+630 al km 18+410 circa (Comune di Velletri)**

La variante piano-altimetrica ha una estesa di circa 5 km (dal km 14+630 al km 18+410 circa) e ricade nel territorio del comune di Velletri. L'imbocco est della galleria naturale è stato riposizionato senza allungare la galleria stessa; il capannone industriale non è interferito; l'azienda del casale Malatesta è coinvolta solo sul limite di proprietà. Si evita anche l'interferenza planimetrica con l'elettrodotto. Il nuovo andamento planimetrico comporta la demolizione di un piccolo edificio residenziale; al proposito il Proponente dichiara che "già in precedenza si trovava in adiacenza all'asse autostradale ed era, pertanto, fortemente compromesso".

**Motivazioni della scelta dell'alternativa.**

La variante si è resa necessaria giacché l'imbocco della galleria naturale al km 15+700 circa, versione 2007, determinava la demolizione di un edificio industriale, un taglio centrale della proprietà terriera di un'azienda agricola estesa passando in prossimità di un casale di pregio storico (casale Malatesta), e l'interferenza con un traliccio di un elettrodotto della rete TERNA ad alta tensione.

**Considerazioni di istruttoria e criticità residue Var. 6**

La variante è volta a risolvere alcune eccezioni sollevate in sede di Osservazioni.

**2.2.11 Var. 7. Cist. – Valmontone. - Nuovo svincolo Artena – Lariano – Cori con casello di esazione e Viabilità di adduzione (Opere connesse);**

**Var. 7.A. Cist. – Valmontone - svincolo "Artena – Cori – Lariano" con casello**

È previsto un nuovo svincolo a servizio della zona Lariano, Artena Cori. Lo svincolo, realizzato mediante lo schema a trombetta, prevede la costruzione di un breve asse di connessione, su cui si localizza il casello di esazione, che termina su una rotatoria su cui confluiscono gli assi di adduzione ai centri urbani citati.

Il Progetto 2007, a schema chiuso, non prevedeva svincoli intermedi, e pertanto non era interconnesso al territorio attraversato. Al contrario il Preliminare 2004 prevedeva in zona due svincoli, uno al servizio dei comuni di Cori e Velletri e un secondo, posto più a nord, all'intersezione con la SR "Ariana", a servizio dei comuni di Lariano e Artena.

Il primo era molto vicino a un'area sottoposta a tutela regionale, il Lago di Giulianello.

À seguito degli incontri e degli approfondimenti territoriali, si è, pertanto, deciso di valutare una variante che prevede un solo svincolo con casello, posto in posizione intermedia rispetto ai

MARE  
CA.  
IVAS

precedenti e reso compatibile con la funzione di scambio fra i flussi autostradali e la viabilità secondaria locale mediante la costruzione di alcuni assi viari di adduzione.



**Figura 8 – Cisterna Valmontone: Var. 7.A. Svincolo Artena - Cori - Lariano con casello di esazione (a sinistra). Var 7 B (Opere connesse) Connessione tra la SR “Ariana” e la SP “Artena - Cori”; Tangenziale di Lariano; Nuovo asse di collegamento con Velletri su sedime ferroviario (secondo stralcio); Miglioramento funzionale SP “Velletri – Cori” (estesa km 2,880);**

**Var. 7.B. Viabilità di collegamento Artena – Lariano - Cori (Opere connesse): 7B1 Connessione tra la SR “Ariana” e la SP “Artena - Cori”; 7B2 Tangenziale di Lariano; 7B3 Prog. preliminare Nuovo asse di collegamento con Velletri su sedime ferroviario (secondo stralcio); 7B4 Prog. preliminare Miglioramento funzionale SP “Velletri – Cori” (estesa km 2,880);**

Il Proponente dichiara che “pur essendo nuove infrastrutture e rispettando, pertanto, rigorosamente il D.M. 05/11/2001, l’andamento planoaltimetrico del tracciato utilizzato ha consentito, nel rispetto della normativa cogente, di ricalcare il sedime di strade vicinali o interpoderali esistenti”. Sono presenti alcune rettifiche e alcuni scostamenti per il rispetto della corretta sequenza degli elementi geometrici utilizzati. La particolare conformazione planoaltimetrica ed il vincolo del mantenimento dell’attuale sedime interpoderales, per quanto le strade siano a norma, “impone in diversi tratti opportune riduzioni di velocità”.

La tipologia di barriere di sicurezza prevista, in particolare nei tratti in rilevato, è di categoria H2, classe W9.

Var. 7.B.1 Connessione tra la SR “Ariana” e la SP “Artena - Cori”

L’asse viario di collegamento tra la SR “Ariana” e la SP “Artena – Cori” è “interamente di nuova realizzazione” e consentirà la connessione delle zone artigianali di Artena e di Cori, che si trovano lungo l’attuale provinciale, con la nuova viabilità autostradale e con la A1.

Il collegamento tra la S.S. 600 “Ariana” e la rotonda del casello avviene in gran parte in adeguamento dell’attuale sede di Via Europa. La lunghezza totale dell’intervento è di circa 760 m. L’andamento planimetrico prevede una sequenza di tre curve e induce una riduzione di velocità prima dell’innesto in rotatoria. L’andamento altimetrico permette di congiungere la S.S. 600 “Ariana”, posta a una quota più elevata con la rotatoria e il casello.

Il collegamento tra la rotonda del casello e la rotonda stessa, prevista in progetto sulla S.P. “Artena – Giulianello - Cori”, avviene in parte su strade poderali e vicinali e in parte su nuovo sedime. Nel rispetto della normativa e della categoria della strada (F1) il progetto prevede di rimanere sull’attuale sede o in prossimità dei confini dei vari lotti, seguendo le indicazioni di un corridoio già individuato dal comune di Artena. La lunghezza totale dell’intervento è di 3.168 m.

Il tracciato ha origine sulla rotatoria posta in prossimità di Via Europa e, dopo aver sottopassato l’autostrada in corrispondenza della progressiva 0+150, prosegue con una sequenza di cinque curve con raggi variabili da 350 m a 750m, con rapporti tra curve successive e rettili

interposti a norma di legge. I raggi minimi di curvatura sono previsti alle estremità del tracciato, in corrispondenza dell'immissione nelle rotatorie.

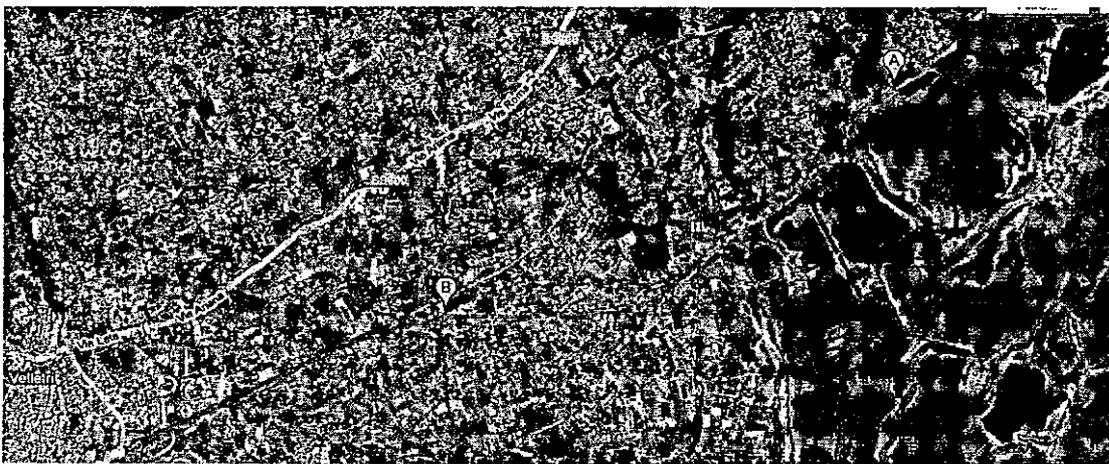
Var. 7.B.2 Tangenziale di Lariano (anche detto "Collegamento Casello - S.P. Velletri/Cori")

"La Tangenziale di Lariano consentirà di scaricare l'attuale SR "Ariana" che attraversa tutto il centro abitato comunale e permetterà al bacino di utenza di Velletri di avere un collegamento adeguato con il casello e la connessione verso nord".

Il tracciato ha origine nella rotonda del casello e si sviluppa per 3.738 m con andamento parallelo all'autostrada in progetto, in gran parte sulla sede di un'attuale viabilità secondaria a mezzacosta, ai piedi della scarpata sinistra del tracciato autostradale, per terminare all'innesto fra la S.P. S. Eurosia e la S.P. "Velletri - Cori", ove viene realizzata una nuova rotonda.

L'andamento planimetrico prevede una serie di curve con raggi variabili da 350 m a 1.000 m. I raggi minimi si hanno sempre in corrispondenza delle parti iniziali e finali del tracciato. Le lunghezze dei rettifili interposti e la loro successione rispettano le norme vigenti.

Var. 7.B.3 Progetto preliminare Nuovo asse di collegamento con Velletri su sedime ferroviario (secondo stralcio)" (Opera connessa)



**Figura 9 – Opere connesse: var 7B3 Progetto preliminare miglioramento funzionale "S.P. Velletri - Cori" in blu; var 7B4 Progetto preliminare nuovo asse di collegamento con velletri su sedime ferroviario (secondo stralcio) in rosso**

È prevista una nuova viabilità tra il centro abitato e la SP "Velletri - Cori", avente lunghezza 1,233 km circa. La sezione tipo impiegata è una categoria F1 del D.M. 05/11/2009, caratterizzata da due corsie da 3,50 m e banchine da 0.50 m con le fasce di esproprio di 2,00 m, ridotte ad 1,00 metro in caso della presenza di edifici in fregio alla strada.

Un primo tratto è già in corso di realizzazione da parte del Comune di Velletri.

Il secondo stralcio, di cui il Comune ha realizzato e fornito uno studio di fattibilità, sarà realizzato dal futuro aggiudicatario delle opere autostradali come opera connessa all'intervento.

Le interferenze con le abitazioni sono minime e presenti solo nel tratto finale dell'intervento.

Var. 7.B.4 Prog. preliminare Miglioramento funzionale SP "Velletri - Cori" (estesa km 2,880)

È previsto un miglioramento funzionale di un tratto della S.P. "Velletri-Cori" dell'estensione di circa 2,880 km. Sono previsti piccoli allargamenti in sede e rettifiche, realizzati ove possibile, e miglioramento della visibilità negli accessi e negli innesti presenti, oltre alla realizzazione della nuova pavimentazione e segnaletica.

#### **Motivazioni della scelta dell'alternativa**

In merito alla var. 7A, si segnala che il comune di Cori era contrario allo svincolo posto nella posizione prevista dal preliminare 2004 in quanto troppo interferente con l'area vincolata.

L'AMBIENTE  
MORIO  
ALCO  
VAL  
DELTA  
Co. S.p.A.

In merito alla var. 7B, è valutato che con la realizzazione degli assi "si eviteranno fenomeni di congestione con conseguente miglioramento della qualità di vita del centro urbano e si garantirà un livello di sicurezza adeguato alle percorrenze locali".

In merito alla var. 7B1, è considerato che il collegamento di servizio esistente con la A1 (casello di Valmontone) e con la SR "Ariana" verso Velletri e la Provincia di Roma Sud, costringe i mezzi pesanti ed i veicoli commerciali ad attraversare i centri urbani di Artena e Lariano, caratterizzati, peraltro, da una viabilità urbana inadatta a tali percorrenze.

In merito alla var. 7B3 e 7B4, l'opera viene incontro alle richieste del comune di Velletri finalizzate a facilitare il collegamento del centro abitato del comune con lo svincolo Artena-Cori-Lariano.

**Considerazioni di istruttoria e criticità residue Var. 7.**

In merito alla Var. 7A si segnala che i comuni di Lariano, Artena, e Velletri hanno richiesto uno svincolo per accedere al sistema autostradale, rifacendosi a quanto previsto nel progetto preliminare 2004.

In merito alla Var. 7B, il Proponente dichiara che gli "assi [di adduzione] facevano già parte della programmazione comunale e provinciale ed erano volti alla risoluzione delle congestioni delle attuali arterie che attraversano il centro degli abitati comunali". Infatti, per alcuni tratti di tali arterie, i progetti e gli ingombri catastali sono stati forniti dai comuni stessi.

**2.2.12 Var. 8 Cist. - Valmontone. - Labico: svincolo con l'Autostrada A1 e Tangenziale Sud di Labico**

**Var. 8A. Cist. - Valmontone. - svincolo Autostrada A1**

La variante prevede una diversa geometria dello svincolo d'interconnessione tra le due infrastrutture autostradali (su richiesta della Società Concessionaria della A1 "Roma - Napoli"), al fine di evitare inversioni di marcia incompatibili con il sistema di esazione autostradale. L'interconnessione è dunque prevista mediante una doppia trombetta posta prima dell'intersezione tra le due autostrade. L'attraversamento dell'A1 rimane nella stessa chilometrica precedente con il casello di Labico localizzato subito a seguito.

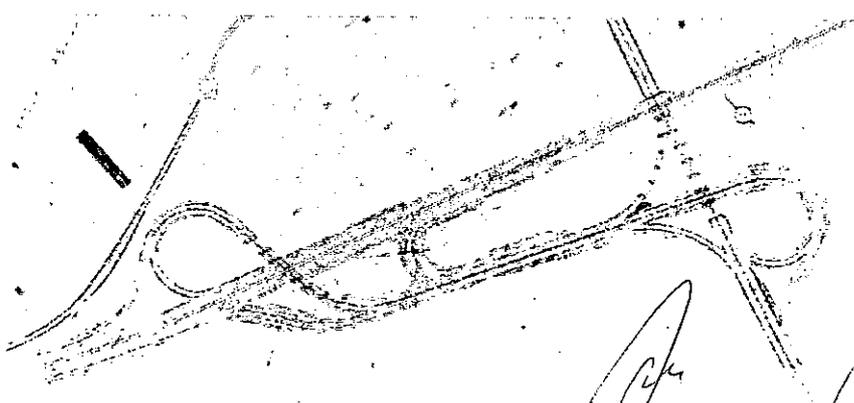


Figura 10 - Var. 8A. Cist. - Valmontone. - Labico: svincolo con l'Autostrada A1

Su entrambe le autostrade, la lunghezza delle corsie parallele sono dimensionate per le stesse velocità di percorrenza, ma con le diverse portate di traffico delle Viabilità di riferimento ne deriva la maggior lunghezza delle rampe sulla A1. La posizione non interferisce con lo svincolo di Valmontone, ha una minore occupazione di suolo e una minore invasività territoriale del precedente.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

Vertical handwritten notes and signatures on the right margin.

Vertical handwritten note on the right margin.

Vertical handwritten notes and signatures on the right margin.

Il Proponente dichiara che si potrà “con un’ottimizzazione, mediante l’utilizzo di ferre armate, evitare la costruzione di tutte le rampe in viadotto presenti nello svincolo a quadrifoglio”.

Il Proponente dichiara che “le opere di scavalco dell’A1 sono state previste in modo da essere compatibili con il futuro allargamento dell’asse autostradale stesso, mediante la realizzazione della quarta corsia”.

Lo svincolo non interferisce con il territorio posto tra l’asse autostradale dell’A1 e il centro abitato del comune di Labico, che è di maggior pregio per la presenza di un’azienda agricola di medie dimensioni, di alcune residenze e di aree territoriali di futura espansione del comune in argomento, coinvolgendo, invece, una zona territoriale già interclusa tra la nuova linea ferroviaria dell’alta velocità Roma – Napoli e l’asse autostradale della A1.

#### **Var. 8B. Tangenziale di Labico (opere connesse)**

La variante riguarda il tratto compreso tra lo svincolo d’interconnessione con l’A1 e l’area urbana di Labico. Si propone di sostituire la prosecuzione dell’asse autostradale della Cisterna – Valmontone con relativo casello di esazione all’interno di un’area urbanizzata a ridosso dell’innesto con la SR “Casilina”. Nel Progetto 2007 per raggiungere la Casilina, considerati i vincoli di geometria e la morfologia del territorio attraversato, era prevista la realizzazione di ingenti opere in viadotto.

La nuova viabilità, con una sezione stradale della tipologia F1 del DM 5 novembre 2001, è stata sviluppata sulle strade vicinali e interpoderali esistenti evitando di dividere le proprietà. La sezione prevede una corsia da 3,50 m per senso di marcia e banchine laterali da 1,00 m.

Lungo l’asse è prevista la realizzazione di più rotatorie di raccordo, due delle quali andranno realizzate sulla SR “Casilina”. Il tratto realizzato in nuova sede viene a percorrere un terreno di scarso pregio, costituito dalla fascia in adiacenza all’autostrada, già vincolata dalla servitù di rispetto per la futura espansione dell’infrastruttura. Visti i flussi stimati che andranno a interessare il casello di Labico, quest’ultimo è stato arretrato ed è stato posto alla distanza minima per evitare “rigurgiti” sull’autostrada.



**Figura 11 – Var. 8B. Tangenziale di Labico (opere connesse)**

Sono previsti tre tratti collegati tra loro, e con la Viabilità esistente, da rotatorie.

Il tratto 1, di circa 719 m, ha origine con l’innesto su Via “Casilina”, risolto inserendo una rotatoria al km 38+800 circa della strada regionale, e termina sulla seconda rotatoria in progetto. Viene sovrapassata la linea ferroviaria Cassino – Roma ed ivi è stato previsto l’allargamento del Viadotto esistente.

10%  
una  
AIRE  
1000  
11/15

Il Proponente dichiara che "tale asse non è conforme al D.M. 05/11/2009 in quanto si tratta di un miglioramento in sede della Viabilità esistente" e che "i raccordi convessi hanno raggi ridotti anch'essi al di sotto della norma".

Il tratto 2 ha un'estesa di circa 1.330 m e su di esso si innesta, mediante la realizzazione di una rotonda, il ramo di collegamento al casello. Planimetricamente ha un andamento rettilineo nella prima parte e una sezione tipo prevalente in trincea.

Il tratto 3, di circa 3.770 m, si innesta su Via "Casilina" intorno al km 35+000. Ha un andamento planimetrico contraddistinto da curve ad ampio raggio. Il tracciato si sviluppa sia in trincea sia in rilevato.

Il Proponente dichiara che "date le caratteristiche del tracciato e la presenza di rotonde, sarà valutato l'inserimento di idonei dispositivi al fine di limitare la velocità in fase di progetto esecutivo".

**Considerazioni di istruttoria e criticità residue**

La Var. 8A (svincolo A1) è volta a risolvere alcune eccezioni sollevate in sede di Osservazioni.

In merito alla situazione della Tangenziale di Labico e della Viabilità locale, analizzando le tavole E8.1-PRG08 e ss, inerenti la valutazione delle interazioni con la componente atmosfera, si evince che non sono documentate variazioni incrementali lungo la tangenziale di Labico (in mappa indicate con LAB 01 e ss). Analogamente accade per l'attuale Viabilità ordinaria di adduzione al casello (passaggio per l'area urbana di Valmontone).

Tali assi sono prevedibilmente sede di importanti flussi di traffico con conseguenti impatti in ragione alle componenti atmosfera e rumore.

**2.3 Opere connesse 2009 - Tangenziale di Latina (livello di Progetto Prel.)**

Nei pressi di Borgo Piave ha termine lo stralcio progettuale della direttrice Roma-Latina. La nuova tangenziale è la prosecuzione naturale dell'autostrada e avrebbe la funzione di by-pass dell'area urbana di Latina per il traffico con destinazione piana Pontina meridionale.

**Caratteristiche tecniche**

Nel progetto sono introdotti gli adeguamenti possibili (ampliamenti dei margini della sede stradale in rilevato e in trincea, risoluzione di alcune incongruenze di composizione dell'asse) al fine di fare ricadere le soluzioni nell'ambito della piena e diretta applicazione del DM n° 6792/2001. La sezione è il tipo D (urbana di scorrimento) delle norme funzionali sopra menzionate al quale è associato l'intervallo di velocità 60-80 Km/h. Le caratteristiche tecniche dell'infrastruttura di progetto sono di seguito riassunte: Larghezza dello spartitraffico (min.) 2.80 m; Larghezza delle 2 corsie di marcia (per carreggiata) 6.50 m; Larghezza delle 3 corsie di marcia (per carreggiata) 11.25 m; Larghezza margine di sinistra 0.50 m; Larghezza corsie di emergenza 100 cm; Pendenza longitudinale massima 5 %.

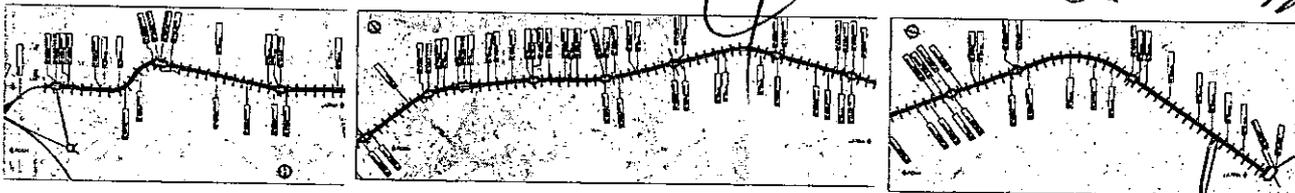


Figura 12 - Opere connesse - Tangenziale di Latina (livello di Progetto Preliminare)

*[Handwritten signatures and notes on the right margin]*

Il tracciato della tangenziale di Latina si dirama dalla rotatoria della Strada Acque alte, dove si connette con la viabilità dello svincolo autostradale Latina Nord. L'infrastruttura si sviluppa interamente a est del territorio comunale, con la carreggiata interamente in rilevato.

La scelta progettuale è stata quella di mantenere invariato l'attuale tessuto urbanistico con l'inserimento di una nuova viabilità, ma con importanza paritetica e quindi l'inserimento di rotatorie a raso.

Dalla suddetta rotatoria il tracciato prosegue in variante rispetto alle viabilità esistenti, intercettandole mediante l'interposizione di rotatorie.

Di seguito si riportano le opere d'arte principali: 1. Portale al Km. 0+801.449; 2. Portale al Km. 3+354.614; 3. Sottovia al Km. 3+950.133; 4. Sottovia al Km. 4+087.279; 5. Portale al Km. 7+437.567; 6. Ponte Acque Medie al Km. 10+161.928;

#### **Motivazioni della scelta dell'alternativa**

Nella data del 27 Luglio 2008 si è avuta la prima seduta della Conferenza dei Servizi del progetto sopra citato con tutti gli enti presenti, compresa la rappresentanza del Comune di Latina; quest'ultimo ha proposto come opera compensativa al passaggio dell'infrastruttura autostradale sul territorio comunale la "tangenziale est di Latina".

La Tangenziale est di Latina era già prevista in sede di programmazione urbanistica a livello di Piano Regolatore Generale approvato nell'anno 1972.

#### **Considerazioni di istruttoria e criticità residue**

La Tangenziale di Latina si configura come un'alternativa locale al Progetto 2004 che trova il consenso dell'ente locale.

La variante è volta a risolvere alcune eccezioni sollevate in sede di Osservazioni.

## **2.4 Studio del traffico (come integrato int n. 11)**

### **2.4.1 Aggiornamento dello Studio del traffico 2009**

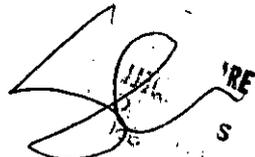
Il Proponente dichiara che "lo studio di traffico [...] è stato aggiornato [...] per tenere conto delle richieste formulate dai soggetti istituzionali, sul progetto definitivo del dicembre 2007, nel corso della Conferenza dei Servizi tenutasi presso il Ministero delle Infrastrutture il giorno 28 luglio 2008". Nel documento sono inserite nell'elenco delle opere "implementate nel grafo di rete" tutte le modifiche e integrazioni di cui al quadro progettuale (come integrato) (cfr. nota n. CTVA239 del 23/01/2009, punti 1 e 11). Il Proponente dichiara, inoltre, che "gli sviluppi affrontati dal progetto di corridoio pontino e di collegamento con l'A1 a oggi hanno suggerito un approfondimento dell'area di studio, mirata a dare maggiore attenzione alla mobilità infraregionale; se è infatti indubbio che il nodo autostradale romano è caricato quotidianamente da una domanda così intensa da risultare critico per molte ore del giorno, erano molti i segnali che tale mobilità fosse solo in piccola parte costituita da lunghe percorrenze".

### **2.4.2 Studio del traffico - Cabina di regia**

L'area risente di due differenti tipologie di traffico: un traffico di media lunga percorrenza determinato da relazioni O/D nord sud "particolarmente significativi"; un traffico di breve percorrenza, determinato da relazioni Origine/Destinazione che insistono nell'area urbana e periurbana di Roma. Sono state dunque implementate due diversi livelli di zone:

Una Zonizzazione nazionale di tipo provinciale, costituita da aggregazioni di Comuni contigui, che rappresenta la quota parte di territorio i cui spostamenti generati o attratti possono determinare traffico sull'infrastruttura di progetto o su quelle ad essa limitrofe;

Una Zonizzazione locale di tipo Comunale, costituita da un singolo Comune per zona (o piccole aggregazioni di Comuni) per le province di Roma, Viterbo, Latina e parte di Frosinone.



Questa zonizzazione determina l'Area di Studio, cioè l'area su cui si risentono maggiormente gli effetti sul territorio del progetto.

**Scenario di riferimento e di progetto**

Partendo dalla rete attuale, è stato composto uno scenario di riferimento in cui sono state ipotizzate in esercizio tutte le infrastrutture, programmate e in progettazione, componenti la rete di trasporto stradale, all'anno di entrata in esercizio dell'asse di progetto.

Lo scenario di progetto è costruito, invece, a partire dallo scenario di riferimento inserendo l'asse di collegamento Tor de' Cenci - A12.

**Risultati delle simulazioni**

I risultati delle simulazioni dello scenario di riferimento evidenziano carichi di traffico critici, o al limite della criticità, su buona parte delle infrastrutture principali di accesso a Roma. I flussi di traffico stimati sul GRA, evidenziano la crescente criticità in cui si trova, e conseguentemente si troverà alla luce dei dati stimati al 2016. Lo studio stima al 2016 un traffico giornaliero medio di oltre 145.000 veicoli, pari a oltre 175.000 equivalenti (Veicolo equivalente = veicolo leggero + 2,5 veicolo pesante) con un picco di 182.000 (220.000 equivalenti) nel tratto tra l'Autostrada Roma Fiumicino e la A1 Roma Napoli. Il modello prevede un incremento sensibile dei veicoli pesanti.

GRA - Veicoli giorno stimati Anno 2016	Leggeri	Pesanti	Totali	Equivalenti
Autostrada Roma Fiumicino - A1 Roma Napoli	155.245	26.865	182.110	222.410
A1 Roma Napoli - A1 Roma Firenze	123.000	23.035	146.035	180.590
A1 Roma Firenze - Autostrada Roma Fiumicino	104.050	13.435	117.485	137.635
Teorici medi	125.120	20.185	145.305	175.580

Veicoli giorno stimati Anno 2016	Localizzazione	Leggeri	Pesanti	Totali	Equivalenti
A12	Accesso Roma Fiumicino	25.100	1.950	27.050	29.650
Roma Fiumicino	Fiumicino - A12	34.100	2.530	36.630	40.425
	A12 - GRA	48.720	3.610	52.330	57.745
Via Mare/Ostiense	Accesso a Roma	20.970	1.590	22.560	24.945
Via C. Colombo	Accesso a Roma	43.240	3.200	46.440	51.240
SR 148 "Pontina"	Accesso a Roma	40.820	10.360	51.180	66.720

Figura 13 - Scenario di riferimento

I risultati delle simulazioni dello scenario di progetto evidenziano come la nuova infrastruttura di progetto abbia una duplice funzione:

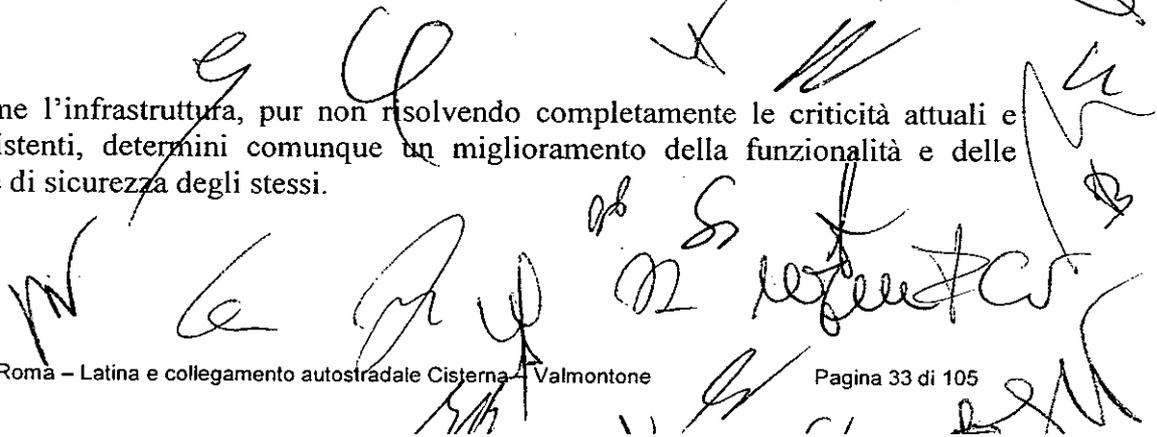
- By pass del GRA nei collegamenti Nord Sud con ruolo di completamento del Corridoio Tirrenico formato dall'attuale A12, l'asse Autostradale Rosignano Civitavecchia, la Civitavecchia Roma Fiumicino e la Nuova Pontina;
- Infrastruttura di supporto per il traffico urbano di accesso su Roma, collegando e ripartendo i traffici in accesso/uscita tra gli assi di penetrazione nel quadrante: Autostrada Roma Fiumicino, Via del Mare/Via Ostiense, Via C. Colombo, Via Pontina.

Si evidenzia all'entrata in esercizio un carico medio di 28.885 veicoli leggeri giornalieri e 3.100 veicoli pesanti, con punte di quasi 50.000 veicoli leggeri e nella tratta Svincolo Roma Fiumicino - Via Ostiense e 4.200 veicoli pesanti nella tratta Via Ostiense - Via C. Colombo.

L'infrastruttura di progetto determina già all'entrata in esercizio (anno 2016) una forte riduzione dei carichi di traffico sugli assi attualmente più critici nel quadrante romano su cui insiste. Si notano incrementi di carichi veicolari sulla Roma Fiumicino e sulla Via Ostiense/Via del Mare in accesso a Roma.

**Livello di Servizio**

Si evidenzia come l'infrastruttura, pur non risolvendo completamente le criticità attuali e previste sugli assi esistenti, determini comunque un miglioramento della funzionalità e delle capacità prestazionali e di sicurezza degli stessi.



39  
DELLI  
C  
del

Tratta	Veicoli orari di progetto (per direzione)	Densità veicolare	LdS
A12 – Svincolo Roma Fiumicino	1.275	6,3	A
Svincolo Roma Fiumicino – Via Ostiense	2.640	10,8	B
Via Ostiense – Via C. Colombo	2.665	10,8	B
Via C. Colombo – Via Pontina	625	2,9	A

Scenario di riferimento - anno 2016			
Tratta	Veicoli orari di progetto (per direzione)	Densità veicolare	LdS
GRA Tratta Roma Fiumicino - Ostiense	6.370	22,4	E
GRA Tratta Ostiense Colombo	6.370	22,4	E
SR 148 Pontina in accesso a Roma	2.820	20,8	D
Autostrada Roma Fiumicino tratta A12 - GRA	2.200	7,5	B
Scenario di progetto - anno 2016			
Tratta	Veicoli orari di progetto (per direzione)	Densità veicolare	LdS
GRA Tratta Roma Fiumicino - Ostiense	5.185	15,2	C
GRA Tratta Ostiense Colombo	5.840	16,8	D
SR 148 Pontina in accesso a Roma	2.225	16,2	C
Autostrada Roma Fiumicino tratta A12 - GRA	850	3,0	A

Figura 14 – Livelli di Servizio

### Conclusioni

I risultati evidenziano al 2016, anno di entrata in esercizio, flussi medi sull'infrastruttura di circa 28.885 veicoli leggeri giornalieri e 3.100 veicoli pesanti, con punte di quasi 50.000 veicoli leggeri e nella tratta Svincolo Roma Fiumicino – Via Ostiense e 4.200 veicoli pesanti nella tratta Via Ostiense – Via C. Colombo. Su tutte le tratte di progetto al 2016 il Livello di Servizio è tale da garantire la corretta funzionalità dell'ipotesi progettuale ed elevati standard di sicurezza.

I benefici determinati dall'infrastruttura sono riconducibili alle seguenti riduzioni :

- Riduzione di 14.500 veicoli giorno sulla SR148 "Pontina" in accesso a Roma (- 21,8%);
- Riduzione di 33.500 veicoli giorno sul GRA nel tratto Via Ostiense – Via C. Colombo (- 18,5%);
- Riduzione di 25.000 veicoli giorno sul GRA nel tratto Roma Fiumicino - Via Ostiense (- 14,0%);
- Riduzione di 25.000 veicoli giorno sulla Roma Fiumicino nel tratto dalla A12 allo svincolo di progetto (- 60,0%).

### 2.4.3 Considerazioni di istruttoria

Nonostante la corretta implementazione delle varianti e delle Opere Complementari il grafo implementato conferma l'attenzione, pur condivisibile, ai flussi locali ma non implementando il collegamento alla A12 trascura la componente interregionale degli spostamenti.

Si evidenzia come il collegamento alla A12 sia il necessario complemento alla realizzazione dell'opera in valutazione.

## 2.5 Analisi Costi Benefici (come integrato int n. 12)

A seguito delle integrazioni richieste dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, il Proponente ha dichiarato che nell'analisi costi-benefici sono stati presi in considerazione i seguenti costi: costi di investimento; costi di esercizio; costi esterni energetici, ambientali ed agricoli; variazioni del tasso di incidentalità; benefici per risparmio di tempo; valore residuo dell'opera. Sono indicati sia gli importi finanziari, sia i valori economici, depurati conseguentemente da tutti i trasferimenti per oneri fiscali e contributivi.

Per ciascuno dei parametri considerati (costi ovvero benefici) sono stati evidenziati i criteri assunti per la determinazione degli importi.

**0 DELL'AMBIENTE  
L TERRITORIO E DEL MARE**  
Tabelle di Verifica  
Ambiente di Verifica  
0 del Corridoio

Il risultato dell'analisi economica è riassunto dal VANE (valore attuale netto economico calcolato al tasso del 2,5%) e TIRE (tasso interno di rendimento economico), che assumono i seguenti valori:

VANE (in € mil.) 1.905  
TIRE (in percentuale) 7,47%

Gli indicatori economici calcolati giustificano ampiamente la realizzazione del Sistema Intermodale Integrato Pontino dal punto di vista dei benefici generati a favore della collettività.

Infine, occorre segnalare che l'analisi, non avendo tenuto conto di tutti i benefici indotti dal progetto, è molto cautelativa in particolare i benefici ulteriori derivanti dalla prevista riduzione del tasso di incidentalità e dalla riduzione dei tempi di percorrenza anche negli altri 35 giorni festivi.

L'analisi di sensitività dimostra che, dal punto di vista economico, il parametro che maggiormente incide sul TIRE è il valore pesato attribuito al tempo risparmiato (nel caso base € 20,75/h per veicolo passeggeri e 30 €/h per veicolo pesante). Si segnala che, in uno scenario molto pessimistico di profonda recessione, anche una riduzione del 50% del valore del tempo consentirebbe di ottenere un TIRE ancora positivo pari al 2,72%.

Anche un aumento dei costi di investimento del 30% in più, e una diminuzione dei benefici di pari valore percentuale determinerebbe comunque un TIRE positivo pari al 3,44% e un VAN economico pari a 363 milioni di euro.

I costi gestionali influenzano in maniera poco significativa gli indicatori economici: una loro oscillazione tra il +/- 50% produce una variazione del TIR nell'intervallo tra il 7,7% e il 7,26%, rispetto al valore standard di riferimento del 7,47%.

**2.5.1 Considerazioni di istruttoria**

Non si rilevano criticità. In merito agli aggiornamenti dello studio di traffico a seguito dell'implementazione del "Collegamento alla A12" si consideri che le conclusioni della ACB non perdono la loro validità configurandosi, nel nuovo scenario, come valori prudenziali le voci inserite tra i Benefici economici.

**2.6 Fase di Cantiere (come integrato int n. 13 e 14)**

**2.6.1 Organizzazione aree di cantiere e lotti funzionali**

**Lotti funzionali**

Roma Latina:

1° Lotto Funzionale: km 0+000 – km 6+000; 2° Lotto Funzionale: km 6+000 – km 24+100; 3° Lotto Funzionale: km 24+100 - km 43+475; 4° Lotto Funzionale: km 43+475 – km 52+050;

Cisterna valmontone:

6° Lotto Funzionale: dal km 0+000 al km 11+500; 7° Lotto Funzionale: dal km 11+500 al km 26+400; 8° Lotto Funzionale: dal km 26+400 alla Tangenziale di Latina (leggasi Labico);

Opere connesse:

- 5° Lotto Funzionale: Tangenziale di Latina;
- 9° Lotto Funzionale: Tangenziale di Labico;
- 10° Lotto Funzionale: Tangenziale Lariano-Cori;

**Aree di cantiere**

Tipologie dei cantieri

Si prevede l'impianto di 10 cantieri base, 3 cantieri operativi e 41 cantieri di Supporto.

*[Handwritten signatures and initials]*

MANIFESTO  
DELLA PROTEZIONE  
C  
dell'ambiente  
alla

*Cantieri base (sigla CB):*

Un cantiere CB per ciascun lotto funzionale; oltre alle attività specifiche e specialistiche, sono concentrati tutti i servizi generali di riferimento per la realizzazione delle opere previste. Nello stesso Cantiere Base possono avere luogo anche attività complementari di alcuni Cantieri Operativi che, per ragioni logistiche e/o di spazi disponibili, non possono essere eseguite nei cantieri di specifico riferimento (a es. prefabbricazioni, assemblaggi e stoccaggi).

*Cantieri operativi (sigla CO):*

Sono siti direttamente al servizio della produzione, attrezzati con installazioni per lo svolgimento di attività lavorative.

*Cantieri di supporto (sigla CS):*

Sono localizzati sia in prossimità delle spalle delle opere d'arte che in corrispondenza degli imbocchi delle gallerie. La superficie di tali cantieri di supporto, generalmente compresa tra i 2.500 – 5.000 mq, sono definite in funzione delle caratteristiche delle opere da realizzare.

*Layout di cantiere*

Di ogni cantiere previsto è indicato, in relativa scheda: il lotto funzionale; l'allestimento; l'ubicazione lungo il tracciato; la superficie in mq; i percorsi interni; i depositi dei materiali; l'allocatione delle attrezzature (macchine e impianti di cantiere); gli apprestamenti, le infrastrutture e i mezzi e servizi di protezione collettiva di cui il cantiere deve essere dotato. Sono anche indicati in forma sintetica gli impatti e gli interventi di mitigazione adottati per le diverse componenti ambientali (da letteratura).

*Vasche di prima pioggia*

Il Proponente dichiara che "le vasche progettate dovranno essere in grado di raccogliere le acque di prima pioggia provenienti dalle superfici impermeabilizzate delle aree di cantiere e di restituirle al ricettore finale prive del carico inquinante raccolto durante il dilavamento". L'acqua trattata si avvia successivamente al recapito finale mediante una seconda tubazione in uscita. Nella vasca di disoleazione si realizza anche la sedimentazione delle sostanze pesanti. "Entrambi i residui andranno periodicamente rimossi dalla vasca di disoleazione mediante l'utilizzo di idonei mezzi di immagazzinamento e trasporto".

## **2.6.2 Piano di gestione delle materie**

In via preliminare è stata condotta una ricerca delle attività censite sulla base del Piano Regionale Attività Estrattive Regione Lazio. Su un ambito intorno alle aree interessate sono stati individuati siti estrattivi attivi o dismessi, utilizzabili sia per l'estrazione di materiali utili per la costruzione dei rilevati, sia per il conferimento delle terre di scarto.

Per ciascun sito sono stati raccolti i dati relativi a: ubicazione, superficie, volumetria stimata, stato attuale. È stata, inoltre, condotta un'indagine degli impianti che svolgono attività di riciclaggio inerti.

In ottemperanza a quanto richiesto nelle prescrizioni CIPE n. 44 (Decreto pubblicato su G.U.R.I. n. 151 del 01/07/2005), è stato condotto uno studio di bilanciamento terre all'interno di ciascun lotto e lungo l'intero asse autostradale.

La tabella seguente mostra i quantitativi dei materiali scavati, delle terre riutilizzabili, dei volumi di rilevato e di conseguenza del valore di compensazione.

ELVAM  
BRITOR  
Unico  
entile  
la Commis

	MOVIMENTI DI MATERIA			COMPENSAZIONI mc
	PRODUZIONE mc		FABBISOGNO mc	
	volume di scavo mc	volume riutilizzabile mc	rilevati mc	
LOTTO 1	597.212	477.779	553.138	75.388
LOTTO 2	3.709.266	2.987.413	2.015.204	952.209
LOTTO 3	3.145.576	2.516.461	2.112.529	403.932
LOTTO 4	545.785	436.628	1.243.247	606.619
LOTTO 5	126.750	25.000	425.750	400.750
LOTTO 6	495.000	396.000	710.000	314.000
LOTTO 7	1.909.588	1.527.670	1.502.730	24.940
LOTTO 8	279.009	223.207	222.514	693
LOTTO 9	279.869	223.695	67.961	155.934
LOTTO 10	190.099	69.079	3.131	76.948
TOTALI	11.190.154	8.674.123	8.856.204	17.919

	TRASPORTO A DISCARICA mc		
	SCARTO mc	ESUBERO mc	TOTALE mc
	LOTTO 1	119.442	-
LOTTO 2	741.853	-	41.853
LOTTO 3	629.115	-	29.115
LOTTO 4	109.157	-	109.157
LOTTO 5	103.750	-	103.750
LOTTO 6	99.000	-	99.000
LOTTO 7	381.918	-	381.918
LOTTO 8	55.802	-	55.802
LOTTO 9	55.974	-	55.974
LOTTO 10	29.020	17.919	37.939
TOTALI	2.316.031	17.919	2.333.950

Figura 15 – a sinistra: materiali scavati, terre riutilizzabili, volumi di rilevato, valore di compensazione esposti per ciascun lotto; a destra: materiale di scavo conferito a discarica per ciascun lotto;

Alla luce delle compensazioni tra i lotti il bilancio delle terre riferito al progetto evidenzia la non necessità di materiale proveniente da cava di prestito. Il Proponente dichiara che "l'approvvigionamento da cava di prestito sarà limitato ai soli volumi di inerti per i calcestruzzi".

Le cave individuate sono le seguenti: SEIPA SRL Roma Roma Tor Tignosa Pozzolana; QUATTRO A SRL Roma Roma Selvotta Pozzolana e tufo; SEIPA SRL Roma Roma Divino Amore Pozzolana e tufo; E.P.S.E.L. SRL Latina Cori Perunio Calcarea

**Fabbisogni idrici**

In ottemperanza a quanto previsto dalla prescrizione CIPE n. 42 è stato redatto il seguente Piano di Approvvigionamento Idrico.

Calcolo del fabbisogno d'acqua è stato valutato considerando le seguenti voci di bilancio: Attività che utilizzano acqua; Acque non recuperabili; Acque recuperabili.

**Depositi**

Il progetto è caratterizzato da un esubero di materiale complessivamente pari a circa 2,316 milioni di mc, a cui va sommato il materiale eccedente dalla compensazione, pari a 0,018 milioni di mc. Complessivamente il materiale da portare a discarica, con riferimento ai movimenti di materia, è pari a 2,334 milioni di mc. Il Proponente dichiara che "sono state individuate le cave e le discariche con le caratteristiche idonee in termini di riambientalizzazione e in termini di volumi necessari".

La sistemazione delle aree di deposito prevederà le seguenti azioni: Terreno vegetale su tutta l'estensione; Inerbimento con juta lungo le gradinate; Piantagione di specie arboree sulle banche delle scarpate; Rimboschimento mediante filari arborei; Impiego di arbusti in pendio.

**Depositi temporanei**

Si segnala che il conferimento dovrà essere attuato in modo selettivo, con accumuli separati per qualità delle terre prodotte. Per quel che concerne i materiali di scarto non riutilizzabili all'interno del ciclo produttivo, questi saranno stoccati all'interno delle Aree di Deposito Temporaneo, localizzate all'interno delle aree intercluse degli svincoli e nei terreni destinati alla realizzazione delle aree di servizio. La superficie destinata a tali aree è di circa 300.000 mq.

**Stoccaggio dei terreni vegetali**

Durante le operazioni di scotico, si avrà cura di tenere separati gli strati superiori del suolo da quelli inferiori (come richiesto al punto 14 della nota prot. 239 del 23.1.2009 del MATTM). Si provvederà quindi a saggi preliminari che consentano di individuare il limite inferiore dello strato da asportare, evitando il rimescolamento dello strato fertile con quelli inferiori, a prevalente frazione di inerti.

*[Handwritten signatures and initials]*

Gli strati fertili superficiali saranno quindi raccolti in cumuli alti non più di 4 m e protetti con teli di tessuto - non tessuto o, in alternativa, con inerbimento con leguminose da foraggio, durante la costruzione dell'opera; sono state individuate all'interno di ciascun cantiere base e operativo le aree destinate allo stoccaggio dei materiali.

#### **Viabilità di cantiere**

La rete di movimentazione delle materie è riportata in apposita cartografia. Sono stimati i flussi di traffico, con le relative frequenze dei movimenti, considerando le seguenti tipologie di movimento: cantiere/cantiere; cantiere/discarda; cava/cantiere. In merito al flusso cava/cantiere, considerando il picco di produzione di calcestruzzo (60 mc/h), si è calcolato il flusso orario assumendo che per ogni metro cubo di calcestruzzo sono necessari n.1 metro cubo di inerti. Ipotizzando l'utilizzo di dumper da 12mc si determina un flusso di 5 veicoli/ora.

## **2.7 Quadro economico e finanziario (come integrato int n. 10)**

Il Proponente dichiara che "il computo metrico estimativo è stato effettuato sulla base del Prezziario ANAS 2008".

Il quadro economico-finanziario dell'opera evidenzia un costo totale dei lavori e delle somme a disposizione pari a:

IMPORTO LAVORI	1.450.000.000,00
COSTI RELATIVI ALLA SICUREZZA	65.800.000,00
<b>TOTALE LAVORI + SICUREZZA</b>	<b>1.515.800.000,00</b>
<b>SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>485.150.591,00</b>

Nell'ambito delle Somme a Disposizione dell'Amministrazione, è inserito un importo di 30 Mleuro per gli interventi di compensazione ambientale, storico-architettonico ed archeologico.

## **2.8 Cronoprogramma (come integrato int n. 15)**

Il Cronoprogramma è articolato per ciascun lotto funzionale. Dalla consultazione degli stessi si evince che la durata complessiva dei lavori prevista non eccede i 4 anni per alcuno dei lotti previsti. Più precisamente:

Lotto 1 durata 3 anni; Lotto 4, 5, 6, 8, durata 3 anni e 6 mesi; Lotto 2, 3, 7, 9, 10 durata 3 anni e 9 mesi; le attività di collaudo portano la durata di ciascun lotto a 4 anni.

## **2.9 Considerazioni di istruttoria e criticità residue**

Esposte secondo le opere e per componenti.

*Fase di Cantiere (come integrato int n. 13 e 14)*

Coerentemente con le disposizioni della delibera CIPE n.40, la cantierizzazione dell'opera è stata concepita in modo integrato per le due direttrici approvate in sede di Preliminare. In aggiunta sono state considerate le opere complementari previste con varianti spontanee dal Proponente.

Non altrettanto si riscontra per le numerose opere di adeguamento della viabilità locale e del pari si rileva per lo "stralcio secondo" dell'asse di collegamento a Velletri su sede ex FS.

Si rileva che il cantiere CB2 è stato collocato in area ambientalmente sensibile (adiacente alla riserva di Decima).

In merito agli interventi di ripristino delle aree di cantiere, questi non possono essere proposti come interventi di Compensazione, ma doverose misure di mitigazioni di impatto.

Si segnala che i fabbisogni di inerti per calcestruzzi non sono adeguatamente approfonditi.

La capacità di ricezione delle cave dismesse non è dichiarata, così come avviene con riferimento alle sole scariche autorizzate.

*Cronoprogramma (come integrato int n. 15)*

Si rileva che al cronoprogramma del lotto 1 la fase di collaudo prende avvio e si conclude prima della fine di alcune opere. La corretta collocazione cronologica della attività non eccede la durata di 4 anni, in genere prevista per la conclusione delle attività di collaudo negli altri lotti.

### 3 QUADRO AMBIENTALE

L'infrastruttura interferisce con un territorio avente caratteristiche ambientali differenziate; l'analisi ambientale riportata nel SIA è stata pertanto sviluppata esaminando le componenti ambientali lungo le due direttrici principali.

#### **Componente Atmosfera**

Il Proponente ha adottato il modello "MOCAR", sviluppato dall'ARPA Lazio, un modello di tipo stazionario e gaussiano. Viene dichiarato che "i flussi di traffico su entrambi gli scenari provengono dalle simulazioni effettuate a cura dell'Università di Roma specificatamente per questo progetto". I dati utilizzati per la stima delle emissioni per ciascuna categoria di veicolo sono il CORINAIR per il fattore di emissione e l'ACI per la tipologia di veicoli circolanti (parco macchine circolante nel 2006).

Nella scelta delle simulazioni, sono stimate situazioni di "punta" ma anche gli effetti medi rispetto al tempo. Sono stati modellati due scenari determinati come di seguito:

- Scenario di riferimento n° 1 (anno 2022 senza nuova infrastruttura)
- Scenario di progetto n° 2 (anno 2022 con nuova infrastruttura)

I risultati della simulazione nei due scenari sono offerti attraverso carte tematiche; a queste si affianca una terza carta che documenta le variazioni tra i due scenari evidenziando le situazioni di miglioramento o peggioramento della situazione dell'aria. La terna di elaborati è prodotta per i seguenti inquinanti: Ossidi di azoto Nox, Ossidi di azoto No2, Monossido di carbonio CO, Particolati PM10, Benzene C<sub>6</sub> H<sub>6</sub>.

#### **Componente Suolo, sottosuolo, acque sotterranee e superficiali**

Il Proponente dichiara che "una mole notevole d'informazioni circa le componenti suolo, sottosuolo ed idrologia risulta già disponibile nel progetto definitivo" così come "negli studi [predisposti] nella fase di progettazione preliminare". Su tali studi sono individuate le aree di maggiore attenzione [...] e le aree più vulnerabili". La trattazione ha una struttura molto articolata.

##### **Caratteristiche geologiche, idrologiche idrogeologiche**

La trattazione riferisce da letteratura sull'argomento. In merito alla caratterizzazione del sottosuolo, il tracciato interferisce quattro diversi ambienti geologici e geomorfologici; di questi il SIA riporta una descrizione generale da letteratura delle rispettive caratteristiche geologiche e tettoniche e geomorfologiche.

In merito all'**inquadramento geomorfologico** della direttrice Pontina, il SIA evidenzia che "non sono presenti zone soggette a dissesti in atto, ma si evidenziano comunque, fenomeni di

erosione concentrata lungo alvei di torrenti in approfondimento con presenza di alcuni orli di scarpata soggetti ad arretramento per erosione, come evidenziato nella carta geomorfologia". "Si segnala la presenza di aree a *Probabilità di esistenza di cavità sotterranee artificiali antiche e recenti*".

Per la direttrice Pontina, sono state classificate come aree ad alta vulnerabilità la piana del Fosso Malafede (sorgente lineare) e i fondovalle dei fossi che incidono i versanti Est e Ovest del rilievo su cui corre il tracciato". Per la direttrice Cisterna-Valmontone, il SIA evidenzia che "sono state classificate come aree ad alta vulnerabilità, oltre le zone dove si segnalano emergenze e sorgenti lineari, il tratto in località Campoverde e le valli percorse dai Santa Maria, Fosso della Rubbia, Fosso del Fico e Fosso di Femminamorta".

La direttrice Cisterna – Valmontone è interessata dall'Autorità di Bacino del Liri Garigliano Volturno (ABLGV), e da Autorità dei Bacini Regionali del Lazio (ABR), per il resto del tracciato. Il tracciato, nel tratto di competenza dell'ABR, attraversa sia zone soggette a pericolo di frana (fascia B e fascia C) che di inondazione (fascia A).

Nel tratto ricadente nell'ABLGV, il tracciato attraversa aree di media e alta attenzione per rischio frana e aree a rischio potenzialmente basso per pericolo di frana. Si evidenziano, inoltre, fenomeni di erosione concentrata lungo alvei di torrenti in approfondimento con presenza di alcuni orli di scarpata soggetti ad arretramento per erosione.

#### **Caratterizzazione del suolo**

Il SIA riporta una descrizione generale da letteratura delle caratteristiche pedologiche di suoli simili a quelli riscontrabili nell'area. Il Proponente dichiara che "nell'area in esame, la principale forma di degradazione del suolo è dovuta a fattori antropici" che sono identificati come segue: "espansione urbanistica", "espansione delle attività produttive", agricoltura intensiva.

#### **Interferenze e pressioni generate dal progetto**

Interferenze dovute a tratti in galleria (galleria Castelginetti e galleria Giulianello): il Proponente dichiara che "è opportuno prevedere un approfondimento di indagine come, tra l'altro, già indicato nelle relazioni di progetto"; viene aggiunto che "viste le dimensioni delle gallerie e la limitata importanza (dal punto di vista della risorsa idrica complessiva) delle falde sospese presenti nel sistema acquifero dei Colli Albani, il valore dell'impatto può considerarsi non superiore a medio".

Interferenze con aree a rischio di frana: l'area attraversata dalla galleria Giulianello è interessata anche da interferenze con aree soggette a tutela per pericolo di frana (fascia B e fascia C), come definite dall'art. 6 (Individuazione delle aree a pericolo di frana) del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico. Il SIA identifica numerosi siti di interferenza con aree a rischio frana. Il Proponente dichiara che "è indispensabile effettuare indagini specifiche di stabilità, analizzando aree più ampie e valutando i meccanismi (in atto o potenziali) connessi al fenomeno gravitativo specifico, al fine di adottare le migliori soluzioni di intervento per il contenimento o la eliminazione del rischio".

Interferenze con la falda: Sono individuati una serie di recettori, che corrispondono a zone o corpi idrici di alta vulnerabilità intrinseca "nelle quali il progetto prevede la realizzazione di opere che andranno ad interferire con la falda principale"; il Proponente dichiara che "bisogna considerare anche che il Fosso Spaccasassi costituisce una sorgente lineare, e che a Campoverde è presente un tratto d'alveo drenante. La vulnerabilità intrinseca dell'area è quindi alta".

#### **Considerazioni conclusive**

Come dichiara il Proponente, si evidenzia che "si ritiene opportuno richiamare la presenza di fragilità importanti del sistema geomorfologico di un'ampia zona dell'area interessata dalla bretella

DELL'AMBIENTE  
CORRIDOIO  
RITORIO  
DEI  
CORSI DI  
INTERMODALITÀ  
INTEGRALE  
E COLLEGAMENTO  
A COMPLESSO

Cisterna - Valmontone; il valore del suolo agricolo di ampie aree attraversate e la necessità di prevedere mitigazioni e compensazioni specifiche (ad esempio la messa in sicurezza di versanti e corsi d'acqua, anche se non direttamente interferenti con l'opera) nelle aree che presentano una maggiore vulnerabilità delle risorse naturali".

**Componente Vegetazione flora fauna ed ecosistemi (Ambiente biotico)**

Il SIA tratta le componenti "Vegetazione flora e fauna" e "Ecosistemi" in modo integrato sotto l'argomento "ambiente biotico". L'ambito spaziale considerato si attesta in un'area buffer di circa 2 km di larghezza complessiva; si evidenzia però che in questo caso non si è fatto riferimento all'intera area interessata dall'opera in valutazione bensì, per quanto riguarda la direttrice Pontina, la valutazione riguarda "esclusivamente una tratta di circa 13 km da Tor de' Cenci a Pomezia nord, rimanendo dunque esclusa la parte compresa tra "Pomezia nord e Latina".

**Caratterizzazione della vegetazione, della flora e della fauna**

Il SIA struttura la descrizione della componente vegetazione, per ciascuna delle due direttrici.

La trattazione della componente fauna è stata effettuata attraverso l'analisi dei popolamenti dei vertebrati terrestri. Particolare attenzione è stata conferita alle presenze più degne di attenzione da un punto di vista conservazionistico e naturalistico. Le specie più sensibili sono state individuate considerando la legislazione vigente in materia di specie protette e le liste delle specie in pericolo con riferimento alla situazione italiana. Per la caratterizzazione dell'area di studio sono stati realizzati alcuni sopralluoghi di campo.

**Caratterizzazione degli ecosistemi**

Ciascun ecosistema è accuratamente individuato con una sigla (EC) e illustrato attraverso i seguenti punti: "elementi distintivi" (descrizione delle caratteristiche fisiche); "qualità" (descrizione della qualità ecologica dei territori); pressioni attuali potenziali (individuazione dei potenziali fattori di pressione).

**Valutazione della qualità complessiva della componente biotica**

Il proponente ha prodotto una "carta della qualità ambientale" redatta a partire dalla valutazione delle diverse tipologie vegetazionali e delle unità di interesse faunistico presenti nelle aree di analisi. Per la componente Flora e Vegetazione, è stata effettuata una valutazione aggregata basata sui seguenti parametri: 1) la distanza dalla vegetazione potenziale di uno stadio della serie evolutiva; 2) la struttura, che indica la complessità dell'occupazione dello spazio verticale da parte delle specie; 3) la composizione floristica. Il livello di qualità ambientale complessiva per la componente biotica è stato assegnato attraverso una semplice combinazione dei livelli di qualità attribuiti dalle due componenti indicate alle unità ecosistemiche (Allegato I/04 e Allegato II/08).

**Interferenze e pressioni generate dal progetto**

Il SIA evidenzia che "riguardo alla direttrice Roma - Latina si ha un impatto sulla componente piuttosto severo in corrispondenza del SIC IT6030053 *Sughereta di Castel di Decima*, con parziale eliminazione dei margini boschivi esistenti e più verso Pomezia in corrispondenza dell'intercettamento da parte dell'opera in progetto delle sugherete esistenti". In relazione alla direttrice "Cisterna - Valmontone i tratti che mostrano impatti più elevati impegnano uno sviluppo elevato del tracciato e sono localizzati in porzioni più definite".

**Componente Rumore**

Il SIA espone un ampio resoconto sullo stato della normativa riguardante la normativa europea e nazionale sull'inquinamento acustico. In particolare sono richiamati i criteri di appartenenza delle aree alle classi di zonizzazione acustica. È inoltre richiamata la normativa di cui al DPCM 01.03.91.

*[Handwritten signatures and initials are present throughout the page, including a large signature at the top right and several smaller ones at the bottom.]*

STAMPATO  
DALLA  
CANTIERE  
del  
2012

La trattazione è introdotta da considerazioni generali sui caratteri insediativi del territorio e citazioni da letteratura sugli aspetti relativi al fenomeno rumore. Sono prodotte tre serie di elaborati: a) Ante operam; b) Post operam; c) Stralci delle localizzazioni degli interventi di mitigazione acustica secondo le due tipologie di barriere previste.

Il Proponente dichiara che “la rilevazione e la successiva valutazione dei risultati è stata condotta seguendo le indicazioni riportate nella Legge Quadro sull'inquinamento acustico 447 del 26/10/95, nel DPCM del 14/11/97 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore" e nel DPCM del 16/03/98 "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico".

Il modello di calcolo di propagazione di rumore utilizzato è il software SoundPlan, versione 6.4, di cui è fornita ampia documentazione.

Con riferimento alla fase di cantierizzazione, il Proponente dichiara che “il clima acustico, allo stato attuale, nelle aree dove si prevede l'installazione di cantieri è prevalentemente determinato dalle infrastrutture Viarie“. Per quanto concerne il tratto Cisterna di Latina-Valmontone strada di nuova costruzione essa attraverserà per la maggior parte zone rurali o piccoli nuclei abitati“. Il Proponente valuta che “la verifica effettuata attraverso basi cartografiche e documenti relativi alla cantierizzazione non ha fatto emergere scenari acustici particolarmente critici” visto che “i cantieri base, i più rumorosi, sono localizzati in prossimità della Pontina e comunque in aree in cui non vi è la presenza di recettori nelle vicinanze“. Il SIA ritiene “che sia necessario apportare, al fine di evitare esposizioni di rumore elevate a eventuali recettori, degli interventi di mitigazione ai cantieri base”.

#### *Valutazioni conclusive*

Il Proponente dichiara che “è inteso che debbano essere adottati tutti gli strumenti di mitigazione disponibili per impianti di questo tipo. Dovranno cioè essere disposte barriere antirumore a protezione di tutti gli insediamenti abitativi che si trovano entro 100 metri dal sedime stradale e dovranno essere realizzati interventi al recettore (in termini di miglioramenti dei requisiti acustici passivi) per tutti quei casi di abitati isolati o distanti oltre 100 metri. (...) Dovranno essere impiegati asfalti porosi fonoassorbenti“. Viene inoltre aggiunto che “per quanto concerne il nuovo collegamento Cisterna-Valmontone (...) andranno attuati i necessari interventi per preservarne per quanto possibile il clima acustico”.

Il SIA ha evidenziato che sia per la situazione ante-operam sia per la situazione post-operam l'impatto acustico dell'asse stradale Roma-Latina è grave per tutte le aree abitate che si vedono attraversate o lambite dall'infrastruttura.

### **Componente Vibrazioni**

Non è approfondita specifica trattazione nondimeno nella documentazione complessivamente prodotta si rinvengono opportune raccomandazioni di buone pratiche da seguire ai fini della minimizzazione degli effetti (vedi § Opere connesse (2009) Tangenziale di Latina).

### **Componente Salute pubblica**

Non si riscontra specifica trattazione nel SIA del “Progetto 2008”.

A seguito della richiesta integrazioni (cfr § integrazione n. 21), il Proponente ha prodotto trattazione di valenza generale riconducibile, in modi diversi, agli argomenti esposti in relazione alle componenti: Rumore, Atmosfera.

Considerata l'alta percentuale di veicoli a due ruote coinvolti in incidenti con conseguenze gravi e molto gravi, anche in assenza di specifica normativa, si ritiene opportuno anticipare l'adozione di misure di sicurezza che offrano maggiore garanzia.

**Componente Radiazioni**

Non si riscontra specifica trattazione.

**Componente Paesaggio**

La trattazione della componente "Paesaggio" ha preso in considerazione l'intero tracciato dell'opera in valutazione ad eccezione dell'indagine visiva con fotosimulazioni che non indaga situazioni problematiche ricadenti nel tratto "Pomezia nord - Latina" (Segmenti L2 - parziale, L3, L4). Il Proponente sottolinea in particolare che il "nuovo Piano Territoriale Paesistico definisce quasi l'intero territorio interessato come *Paesaggio agrario di rilevante valore e Paesaggio agrario di valore* ponendo quindi una oggettiva limitazione all'alterazione dei quadri ambientali".

Il SIA evidenzia "in sintesi" i differenti "paesaggi" attraversati e per ciascuno ne descrive le caratteristiche salienti. La componente Paesaggio viene trattata evidenziando le caratteristiche dipendenti dalla struttura produttiva agricola del paesaggio ma senza trascurare gli aspetti relativi al patrimonio storico culturale. Il paesaggio produttivo agrario presenta caratteristiche piuttosto diversificate nei territori interferiti dalle due direttrici:

- Nel "corridoio pontino" la struttura agricola è caratterizzata sia dalla presenza di aziende di elevate dimensioni, che hanno salvaguardato il paesaggio agricolo della bonifica con lunghi filari di alberi, sia dalla presenza di vigneti e altre coltivazioni frutticole (in particolare il kiwi) con un assetto fondiario agricolo caratterizzato da un maggiore frazionamento. Il Proponente evidenzia quindi che "gli elementi di vulnerabilità sono quindi legati alla frammentazione del paesaggio agrario, all'eccessiva artificializzazione ed alla perdita di funzionalità ecologica"
- Nel "tracciato della Cisterna -Valmontone", il territorio attraversato è caratterizzato da "una zona di grandissimo interesse dal punto di vista della produzione agricola e zootecnica". In particolare, la produzione è orientata alla coltivazione di kiwi - area inserita nel perimetro del IGP Kiwi Latina. "Molte delle coltivazioni in questa zona sono condotte con metodi di produzione biologica".
- Al confine tra "il Comune di Cisterna e quello di Velletri si modifica la configurazione morfologica del territorio, passando dalla pianura a un territorio collinare. I dintorni del lago di Giulianello hanno un valore paesaggistico e ambientale elevatissimo per la presenza di un'ampia vallata, di fatto quasi incontaminata.

La trattazione della memoria storica dei luoghi, articolata secondo le due direttrici, evidenzia le testimonianze storico-monumentali e archeologiche, specificando spesso la necessità di condurre approfondite campagne archeologiche prima della realizzazione dell'opera.

Nella direttrice Pontina si evidenzia come il tracciato dell'attuale Via Pontina (da Tor de' Cenci) e quello della Via di Pratica potrebbero corrispondere al tracciato antico della Via Laurentina.

I siti d'interesse evidenziati nella trattazione sono i seguenti: 1) Comune di Roma: Tor de' Cenci, Castel di Decima; 2) Comune di Pomezia: Solforata, Grotta di Fauno (cosiddetta); 3) Comune di Aprilia: Collina del Buonriposo, Riserva Nuova, L'Altare, Buglioncino e Colle Rotondo, Campo verde, Laghetto del Monsignore; 4) Comune di Latina: *Satricum*.

Il Proponente sottolinea come riguardo al nuovo tracciato "saranno dunque oggetto di scavo aree non ancora esplorate che dovranno essere oggetto di attenti saggi preventivi, data la possibilità di ritrovamento di materiale delicato e di modeste dimensioni"

I siti d'interesse riferiti alla direttrice Cisterna Valmontone sono i seguenti: 1) *Caprificio - Pometia*; 2) *Le Castella*; 3) *Area di Giulianello* (si evidenziano di particolare interesse i siti di *Colli della Coedra, Colle d'Ulisse, Macchia di Giulianello, Colle del Pascolaro, Monachelle*).

Il Proponente sottolinea come "il nuovo tracciato attraversa in questo tratto aree particolarmente ricche di testimonianze archeologiche, poco documentate bibliograficamente ma certamente individuate da ricognizioni. L'intero percorso dovrà essere oggetto di una campagna di ricognizione storica e topografica seguita da attenti sondaggi".

### Conclusioni

Con riferimento alla direttrice Pontina, il Proponente valuta che "la nuova infrastruttura stradale non produce - se non in qualche limitato tratto relativo alle due circonvallazioni urbane di Pomezia e Aprilia - cesure alla parcellizzazione fondiaria, ma si limita a consolidare il paesaggio esistente". Il Proponente dichiara anche che "pur se non formalmente contenuto nel progetto di realizzazione dell'autostrada Pontina, è indispensabile che siano previsti interventi anche nel tratto urbano della strada. L'aumento del traffico che verrà richiamato, infatti, renderà ancora più problematiche le condizioni di vita. Molte delle aziende agricole attraversate dal tracciato risulterebbero irrimediabilmente compromesse non solo dall'ubicazione della sede autostradale ma anche dalle complanari, dagli svincoli, dai caselli e dalle varie aree di servizio e ne risulterebbero definitivamente pregiudicate la gran parte delle colture ivi presenti".

In particolare il SIA evidenzia alcune situazioni particolari:

- Tratto romano Tor de Cenci - Pomezia: "La compatibilità ambientale del progetto è assai critica e particolare cura andrà posta nella rinaturalizzazione delle scarpate prospicienti il SIC di Decima-Malafede, nell'ambientazione degli accessi intermedi al raccordo autostradale di Decima nord, Decima sud e Pratica di Mare; una cura altrettanto attenta merita il grande piazzale della barriera di esazione che occupa molto spazio".
- Tratto di Pomezia: "La compatibilità ambientale non è raggiunta dal progetto. In particolare nel tratto di attraversamento dell'area di *riserva generale* prevista dal Piano di assetto della riserva naturale di Decima Malafede, dove la strada di progetto è progettata fuori terra. Il tracciato deve, dunque, essere previsto in galleria artificiale". Il SIA sottolinea, con riferimento agli attraversamenti dei corsi d'acqua localizzati a nord dell'abitato di Pomezia, che "vale il suggerimento finalizzato ad abbassare la quota di attraversamento dei corsi d'acqua, così da limitare gli effetti paesaggistici".
- Tratto di Aprilia: "La compatibilità ambientale non è attualmente garantita nel tratto della proposta di circonvallazione dell'abitato di Aprilia; si possono operare su due alternative: realizzare la strada in galleria artificiale o far iniziare la circonvallazione in area maggiormente adiacente all'abitato di Aprilia".
- Tratto della bonifica pontina: "La compatibilità ambientale è sufficiente, ma potrà migliorare nettamente se si rinuncia al sistema di complanari che introduce una piattaforma investendo qualunque alberatura di margine e il triplice filare di pini "marittimi".

Con riferimento alla direttrice Cisterna-Valmontone, il Proponente sottolinea che questa direttrice investe "un quadro insediativo e paesaggistico di particolare pregio, compendio territoriale caratterizzato dalla permanenza del paesaggio originario della campagna laziale poiché non sono presenti grandi infrastrutture viarie e sono numerosi i corsi d'acqua che delineano la morfologia dello spazio"; la nuova infrastruttura "cancellerebbe il disegno della partizione fondiaria esistente e l'attuale morfologia verrebbe di fatto irrimediabilmente stravolta". Si segnala altresì come nell'area sono presenti "un rilevante numero di grandi aziende agricole che adottano sempre più frequentemente processi di riconversione biologica e biodinamica", e che con la realizzazione

DELL'AMBIENTE  
RITTO  
ENTE  
ENTE  
la Commissione

dell'infrastruttura "in un raggio di considerevole ampiezza" non sarebbe più possibile "mantenere le coltivazioni biologiche" per il rispetto della normativa vigente. Il Proponente evidenzia, infine, come sia "ancora più problematico il piccolo tratto di raccordo tra l'autostrada Roma-Napoli e la statale Casilina" non solo perché le "caratteristiche del paesaggio hanno un'ulteriore accentuazione morfologica", ma anche perché "l'area è un piccolo giacimento di storia del territorio ed ha pertanto notevoli difficoltà ad essere sottoposto a trasformazioni di elevata intensità".

Il SIA evidenzia che "il tracciato interrompe la continuità del paesaggio agrario determinando un danno rilevante ai caratteri tipici dell'agricoltura della zona e alle attività economiche correlate"; la nuova "arteria percorrerebbe un'incisione valliva compresa tra il vulcano dei Castelli Romani e il complesso montuoso carbonatico dei monti Lepini e le due emergenze geografiche sono inserite all'interno della aree di protezione speciale". Infine il SIA valuta che "a metà del nuovo percorso stradale, la nuova arteria passa molto a ridosso del lago di Giulianello inserito tra le aree protette del Lazio".

In particolare, il SIA evidenzia alcune situazioni particolari:

- Il paesaggio agricolo della campagna laziale: "La compatibilità ambientale non è attualmente garantita, poiché la realizzazione della strada comporterebbe un'irreversibile frammentazione del disegno paesaggistico del territorio attraversato. L'autostrada si sovrappone alle giaciture storiche preesistenti e taglia irrimediabilmente i paesaggi agrari. Il tracciato, inoltre, non tiene conto della sopravveniente vincolistica contenuta nel Piano Territoriale Paesistico della Regione Lazio".
- Il paesaggio aperto di continuità tra i Castelli Romani e i monti Lepini: "La compatibilità ambientale non è garantita in due specifici tratti del percorso. Il primo si trova all'altezza del lago di Giulianello, dove la sovrastruttura statale sarebbe visibile dai piccoli rilievi che circondano l'invaso lacustre; il territorio è interessato da un vincolo paesistico contenuto nel PTPR del Lazio. In questo caso è ipotizzabile un'alternativa di percorso. Il secondo tratto è localizzato nel sistema vallivo del fiume Teppia, anch'esso vincolato dal PTPR".
- L'Alta valle del fiume Sacco: "La compatibilità ambientale non è garantita: la nuova arteria graverebbe su un quadro paesistico e ambientale di notevole pregio. L'area peraltro è segnalata per la presenza di un rilevante giacimento testimoniale archeologico".

**Componente agricoltura**

Non si riscontra specifica trattazione nel SIA del "Progetto 2008" che viene prodotta a seguito della richiesta integrazioni.

**3.1 Integrazioni al Quadro ambientale**

**Integrazione n 16**

Testo della richiesta: In relazione a quanto richiesto al punto 1 estendere all'intera estesa dell'opera ed approfondire con coerente metodologia la trattazione delle componenti che sono dichiaratamente "non approfondite" (cfr. SIA Relazione Generale pag. 3).

Integrazione prodotta: Il Proponente dichiara che "l'accenno contenuto nel SIA del marzo 2008 ad analisi di componenti ambientali "non approfondite" si riferiva a quelle tratte infrastrutturali non modificate e già fatte oggetto di provvedimento di compatibilità ambientale sulla base dello Studio di Impatto del 2004".

Considerazioni di istruttoria: si valuta che il Progetto Definitivo del Sistema Integrato Intermodale Pontino non presenti in generale sostanziali difformità con i Progetti preliminari approvati (2004), fatte salve le specifiche varianti previste nel Def. 2007 come pure le varianti e le

Handwritten signatures and initials scattered throughout the page, including a large signature at the top right and several smaller ones along the right margin and bottom.

774/1131/1131  
ANITSA  
DIREZIONE REGIONALE  
Comitato di  
Valutazione

opere connesse del 2009. Il presente procedimento, per la parte di tracciato relativo alle due direttrici, si configura dunque principalmente come verifica d'ottemperanza di tracciati che erano già stati valutati da SIA accompagnati da specifica procedura di pubblicazione. Altresì assume il valore di VIA per le suddette varianti Def 2007 /SIA 2008 accompagnate da specifica procedura di pubblicazione. Ed anche assume il valore di VIA per le suddette varianti e opere connesse (2009) anch'esse sono prodotte accompagnate da specifica procedura di pubblicazione.

Peraltro le componenti ambientali che per una corretta valutazione necessitano di un quadro sistemico complessivo quali lo studio dei flussi di traffico e di seguito la Componente Atmosfera e Rumore risultano essere state oggetto di una valutazione unitaria ancorché non sempre esplicitata graficamente per i territori interferiti con impatti valutati come non rilevanti dal Proponente.

### ***Integrazione n 17***

Testo della richiesta: Con riferimento alla componente atmosfera produrre trattazione di sintesi e conclusioni sulle interazioni opera ambiente a valle degli esiti della modellazione.

Integrazione prodotta: sono state prodotte le simulazioni modellistiche dell'impatto sulla qualità dell'aria nel territorio circostante attribuibile al traffico transitante sull'autostrada in progetto, presentate suddivise su una serie di tavole che sintetizzano i risultati stessi. Ogni tavola riporta i risultati delle simulazioni nella forma di curve di isolivello di concentrazione per i diversi inquinanti. Le tavole rappresentano la simulazione delle opere stradali relativa alle situazioni ante operam e di progetto per i diversi parametri statistici previsti dalla legge.

L'area interessata dalle opere è stata suddivisa in 11 quadri.

- Roma, Spinaceto: Situazione complessiva di pesante inquinamento in entrambi gli scenari ante operam e post operam. Peggioramenti molto localizzati lungo gli assi stradali, interessati da un aumento della circolazione.
- Castel Porziano: Situazione complessiva di pesante inquinamento lungo l'asse della Pontina, localizzato alle vicinanze dell'asse stradale.
- Pomezia: Miglioramento sensibile della situazione grazie allo spostamento della maggior parte del traffico lungo la tangenziale.
- Casalazara: Miglioramenti e peggioramenti sensibili, ma estremamente localizzati, di fatto confinati al tratto verso Roma della tangenziale di Aprilia, ed al tratto della statale Pontina funzionalmente sostituito dalla tangenziale. Gli effetti sono in pratica limitati alle immediate prossimità degli assi stradali, e riguardano aree a bassa densità insediativa.
- Aprilia: Miglioramento sensibile della situazione grazie allo spostamento della maggior parte del traffico lungo la tangenziale.
- Campoverde: Diminuzione di concentrazioni rilevabile lungo la Roma-Latina, dovuta a variazione del flusso di traffico. Comparsa di una nuova emissione, e conseguente peggioramento del carico di inquinamento, lungo il progettato raccordo autostradale Cisterna-Valmontone.
- Latina: La situazione relativa allo scenario di progetto si presenta migliore di quella dello scenario ante operam.
- Cisterna di Latina: Peggioramento delle concentrazioni, dovuto alla comparsa di nuove opere, accompagnato da miglioramenti di modesta entità. L'impatto delle opere in progetto non eccede i limiti di riferimento.
- Lago di Giulianello: Peggioramento delle concentrazioni, dovuto alla comparsa di nuove opere, accompagnato da miglioramenti di entità trascurabile lungo la Viabilità secondaria.

DELMAN  
FERRITO  
Tecnico  
bientro  
della Com.

L'impatto delle opere in progetto eccede i limiti di riferimento nei pressi degli imbocchi dell'unica galleria prevista nel progetto.

- Artena: Peggioramento delle concentrazioni, dovuto alla comparsa di nuove opere, accompagnato da miglioramenti di modesta entità. L'impatto delle opere in progetto è più basso dei limiti di riferimento.
- Valmontone: Peggioramento delle concentrazioni lungo i tracciati della Cisterna-Valmontone e della Roma-Napoli

Il Proponente dichiara che "salvo eccezioni relativamente localizzate, è possibile affermare che l'inquinamento indotto dagli assi stradali decade rapidamente con la distanza dal sedime stradale. La diminuzione osservabile porta ad affermare che nella maggior parte dei casi gli effetti delle strade sull'inquinamento complessivo sono fortemente localizzati nello spazio. Al contempo, va rilevato come i valori di concentrazione simulati al sedime stradale e nelle immediate vicinanze (dell'ordine dei 50-100metri) siano in molti casi ai limiti e anche oltre i limiti di legge (Standard di Qualità dell'ARIA), fenomeno questo d'altra parte comune e ben conosciuto in relazione all'inquinamento da traffico veicolare".

Considerazioni di istruttoria: La trattazione prodotta tratta adeguatamente la valutazione delle interazioni opera ambiente già presente in sede di SIA sotto forma di mappe di dispersione al suolo dei principali inquinanti.

**Integrazione n 18**

Testo della richiesta: *Approfondire i livelli di coerenza con gli strumenti vigenti delle Autorità di Bacino interessate. Produrre gli studi di compatibilità idraulica ed idrogeologica adottando idonea modellistica.*

Integrazione prodotta: Il Proponente dichiara che "per l'individuazione delle fasce fluviali si è fatto riferimento alla perimetrazione svolta dall'Autorità dei Bacini Regionali del Lazio [...]. Gli studi di compatibilità idraulica degli attraversamenti maggiori e minori sono state svolte secondo quanto prescritto negli "Standard Opere Autostradali" della Società Autostrade S.p.A. [...]. Per gli attraversamenti con bacini inferiori a 10 kmq sono state eseguite le verifiche in moto uniforme con una piena di progetto corrispondente ad un tempo di ritorno di 100 anni. Per i corsi d'acqua maggiori (con area del bacino superiore a 10 kmq) sono state eseguite le simulazioni in moto permanente adottando la piena di progetto duecentennale ed ottenendo la relativa determinazione delle caratteristiche idrauliche della piena stessa in termini di tiranti, carichi totali e velocità per i corsi d'acqua principali. Le simulazioni idrauliche in moto permanente sono state effettuate utilizzando il software River Analysis Sistem dell'Hydraulic Engineering Corp (HEC-RAS) nella versione 3.1.3."

Il Proponente dichiara che con la "compatibilità idrogeologica con l'opera in progetto è stata studiata attraverso l'esecuzione di un censimento e monitoraggio dei punti d'acqua reperibili in una fascia larga 1 km (ed in alcuni casi anche più ampia) a ridosso del tracciato autostradale e con successiva ricostruzione cartografica delle isopieze e delle principali linee di deflusso delle acque sotterranee [...]. Parallelamente, utilizzando le informazioni provenienti dal rilevamento geologico, sono stati definiti e cartografati i complessi idrogeologici, sulla base delle proprietà idrauliche dei terreni costituenti le formazioni geologiche rilevate. È stato inoltre preso in considerazione un nutrito numero di pubblicazioni specifiche sui tematismi idrogeologici in area romana e pontina. [...]. Per il tracciato ricadente nel dominio vulcanico dei Colli Albani, sono state inoltre riportati dati piezometrici bibliografici degli anni '70 con i relativi confronti degli scenari piezometrici tra il 1970 ed il 2003, nonché le carte con valori di conducibilità elettrica e le carte delle temperature delle acque sotterranee.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

**MINISTERO  
DELLA INFRASTRUTTURE  
E TRASPORTI**

Considerazioni di istruttoria: La risposta fornita, pur rispondendo in modo poco strutturato in riferimento ai livelli di coerenza con gli strumenti vigenti, può essere considerata sufficiente all'attuale livello di progettazione in ragione delle dichiarazioni rese dal Proponente. Nondimeno si ritiene necessario conseguire una più approfondita valutazione delle interazioni opera-ambiente utile a meglio precisare ed estendere il PMA e a guidare gli ulteriori approfondimenti di livello esecutivo.

### ***Integrazione n 19***

A seguito delle carenze rilevate e delle integrazioni richieste con i seguenti punti:

Testo della richiesta: Con riferimento alla componente ecosistemi approfondire gli aspetti agroecosistemici e gli aspetti relativi la frammentazione della struttura fondiaria delle aziende agricole. Evidenziare e computare le aree che verranno interdette alla produzione biologica in seguito alla realizzazione dell'opera; coinvolgere le associazioni di categoria per individuare misure di mitigazione e di compensazione.

Integrazione prodotta: Il Proponente sottolinea che “al fine di valutare adeguatamente gli impatti sulla produzione qualificata sono offerti due tipi di approfondimenti: a. sull'attuale presenza di aziende con produzioni biologiche; b. sull'entità dei suolo agricoli a maggiore produttività coinvolti nella fascia di rispetto imposta dalla normativa. Tali fasce di rispetto sono già operanti lungo tutto il tracciato dell'attuale strada pontina e fanno ben comprendere i vantaggi di un ampliamento il più possibile in sede”. Il Proponente ha proceduto alla rilevazione delle aziende con produzioni biologiche, (oltre 180 in Provincia di Latina). Molto più rare le aziende localizzate nel settore meridionale della Provincia di Roma, con scarse presenze ad Ardea, Velletri e Lanuvio. Il Proponente evidenzia che:

- Nel “tratto di Aprilia nord esistono delle aree sensibili dove viene effettuata la coltivazione del kiwi e della vite [...] areale DOC [...] e IGP” dove è presente un'elevata frammentazione fondiaria; “da un punto di vista agronomico si ritiene che la superficie interessata non sia di notevole entità, e che ci sarà una perdita di produzione di qualità per la porzione di terreno interessata dalla coltivazione del kiwi”.
- La zona di “Campoverde - Cisterna di Latina è uno dei tratti più interessanti dal punto di vista agronomico. Nella zona in esame infatti sono presenti coltivazioni di actinidia” in area IGP e sono presenti alcune aziende biologiche che “subiscono il danno [dovuto alla] fascia di rispetto di almeno 150 m dalle strade ad elevata percorrenza” da rispettare per le produzioni biologiche. In questo tratto è presente anche un'alta frammentazione agricola.
- “Da un'analisi di mercato si può affermare che tali terreni ove viene praticata la coltivazione dell'actinidia, hanno un valore che può arrivare a 50.000 Euro/Ha, e che oltre al valore di mercato, nel caso in cui vi siano casi di frammentazione fondiaria, deve venir considerato il valore complementare”
- Nel tratto tra Cisterna e Valmontone il tracciato dell'opera attraversa una zona caratterizzata dalla presenza di vigneti e oliveti (compresa nell'area DOC dei Castelli Romani), ampie zone per il pascolo e zone boschive ove non è presente una urbanizzazione diffusa; “l'assetto fondiario è caratterizzato da un'estrema frammentazione”; il tipo di agricoltura presente “ha rilevanza soprattutto da un punto di vista ambientale”.

Il Proponente dichiara che “alla luce delle analisi condotte si può al momento affermare che l'impatto dell'opera sulle attuali coltivazioni biologiche appare limitato. Tuttavia pare opportuno considerare non solo lo stato di fatto delle coltivazioni di qualità ma anche le loro potenzialità di sviluppo futuro. L'inserimento di una fascia di 300 m totali di sezione dal nodo di Campoverde a Velletri comporta, comunque, la preclusione definitiva alle attività di coltivazione biologica per quasi 800 ettari di campagna pregiata”.

Considerazioni di istruttoria: La trattazione prodotta espone adeguatamente la valutazione delle interazioni opera ambiente approfondendo argomenti già presenti in sede di SIA, valutando in particolare la consistenza complessiva dei territori agricoli pregiati coinvolti in diversa misura dagli impatti relativi alla infrastruttura in oggetto. Si ritiene opportuno raccomandare il coinvolgimento delle associazioni di categoria per individuare le opportune misure di mitigazione e di compensazione.

### **Integrazione n 20**

Testo della Richiesta: Integrare la caratterizzazione del clima acustico ante operam ampliando il tempo di rilevazione al periodo "non inferiore ad una settimana" di cui alla Legge quadro 447 del 16.03.1998 all. C art.2. Esplicitare i risultati della simulazione modellistica per l'intera estesa dell'opera, integrandoli con la simulazione "post operam con mitigazioni". Evidenziare la coerenza delle mitigazioni con i risultati della modellazione.

Integrazione prodotta: Il Proponente ripropone l'intera trattazione della componente. A conclusione di tale trattazione il Proponente evidenzia che "per quanto attiene alla situazione post operam l'impatto acustico dell'asse stradale Roma-Latina, pur mantenendo flussi di traffico consistenti, nelle aree abitative, vista la presenza d'importanti attrattori [...] permette lo spostamento del traffico di transito all'esterno dei centri abitativi con il conseguente minor impatto acustico sulla popolazione residente".

Considerazioni di istruttoria: La risposta può essere considerata sufficiente all'attuale livello di progettazione in ragione delle dichiarazioni rese dal Proponente. Nondimeno si ritiene necessario conseguire una più approfondita valutazione delle interazioni opera-ambiente utile a meglio precisare ed estendere il PMA e a guidare gli ulteriori approfondimenti di livello esecutivo.

### **Integrazione n 21**

Testo della richiesta: Riorganizzare, ed integrare, in una trattazione autonoma quanto riferibile alla componente Salute umana (leggasi pubblica).

Integrazione prodotta: Il Proponente ha prodotto trattazione di valenza generale riconducibile, in modi diversi, agli argomenti esposti in relazione alle componenti: Rumore e Atmosfera, affrontando la questione "Effetti del rumore sull'uomo" e i seguenti argomenti in relazione alla componente Atmosfera: "Linee guida dell'OMS per l'Europa", "Quadro normativo che regola la qualità dell'aria in Italia", "Analisi degli effetti sulla salute attribuibili al progetto". In merito alla riduzione dell'incidentalità stradale il Proponente introduce l'argomento con argomenti di carattere generale, dichiarando che "secondo un calcolo indicativo assunto per l'analisi di redditività sociale ed economica del progetto, in uno scenario di pieno regime dell'infrastruttura - fissato convenzionalmente al 2022 - incidentalità e lesività potrebbero ridursi di una quota prossima al 37 % rispetto ad uno scenario di "non intervento", pari a 28 feriti in meno all'anno".

Considerazioni di istruttoria: La risposta può essere considerata sufficiente all'attuale livello di progettazione in ragione delle dichiarazioni rese dal Proponente. Nondimeno si ritiene necessario conseguire una più approfondita valutazione delle interazioni opera-ambiente utile a meglio precisare ed estendere il PMA e a guidare gli ulteriori approfondimenti di livello esecutivo.

### **Integrazione n 22**

Testo della richiesta: Integrare il SIA con campagna di simulazioni fotorealistiche ante e post operam approfondendo gli aspetti percettivi salienti, opere d'arte e rilevati, con particolare riferimento alla Cisterna - Valmontone.

Integrazione prodotta: Il Proponente produce elementi di maggior approfondimento degli aspetti percettivi salienti, delle opere d'arte e rilevati (vedi "Relazione paesaggistica").

1000 2000 3000  
DELLA VITE  
Esaminato  
dall'ingegnere  
il 25/05/06

Considerazioni di istruttoria: La risposta può essere considerata sufficiente, a valutare le interazioni opera ambiente in rapporto all'attuale livello di progettazione.

### ***Integrazione n 23***

Testo della richiesta: *Localizzare attraverso elaborati generali il tracciato di progetto in correlazione ai siti storico-monumentali ed archeologici citati nel SIA (Relazione Generale pag. 13.3 - 13.9). Produrre stralci di opportuno dettaglio per ciascun punto d'attenzione e relative opere di mitigazione.*

Integrazione prodotta: Il Proponente rimanda agli elaborati "Quadro Programmatico" (vincoli), "Quadro Progettuale" (misure di mitigazione) e "Relazione paesaggistica".

Considerazioni di istruttoria: Per quanto di competenza si ritiene che la risposta può essere considerata sufficiente a valutare le interazioni opera ambiente in rapporto all'attuale livello di progettazione.

### ***Integrazione n 24***

Testo della richiesta: *Produrre aggiornamenti progettuali e cartografia tematica su base fotogrammetrica aggiornata.*

Integrazione prodotta: Il Proponente dichiara che "il Progetto e le cartografie tematiche sono state verificati e aggiornati rispetto alle modifiche territoriali registratesi negli ultimi anni".

Considerazioni di istruttoria: A fronte di alcune Osservazioni circa il non aggiornamento il Proponente attesta che la cartografia è stata verificata ed aggiornata. Considerata l'attestazione ed a seguito delle verifiche di istruttoria si valuta che la cartografia dello studio sia complessivamente rispondente allo stato dei luoghi.

### ***Integrazione n 25***

Testo della richiesta: *Produrre, secondo le linee guida redatte dalla Commissione Speciale Via, il Progetto di Monitoraggio Ambientale (art. 8 allegato XXI al Dlgs 163/2006).*

Integrazione prodotta: Il Proponente considera ai fini del monitoraggio le seguenti componenti: 1) Atmosfera; 2) Colture agricole di pregio; 3) Suolo, sottosuolo Acque superficiali e sotterranee, 4) Ambiente Biotico (vegetazione, flora, fauna); 5) Rumore; 6) Vibrazioni. Tali componenti sono monitorate attraverso l'esecuzione di rilievi diretti in sito con campagne di rilievo e per le situazioni di maggiore significato tramite strumenti di registrazione specifici per alcune componenti. La campagna di monitoraggio è effettuata secondo le fasi di ante-operam, in corso d'opera, post-operam. Il PMA si sviluppa in tre fasi temporali nelle quali si svolgerà l'attività di MA: - ante-operam (prima dell'inizio delle attività interferenti); - in corso d'opera; - post-operam (ovvero durante la fase di esercizio, per la durata di un anno). Le attività del progetto sono state individuate e programmate secondo le fasi seguenti: - ante operam, per un periodo di un anno; - corso d'opera, per un periodo di tre anni; - post operam, per un periodo di un anno.

Considerazioni di istruttoria: La metodologia esposta, organizzata, per ciascuna componente, nei seguenti punti: - Quadro Normativo; - Metodologia e criteri del progetto di monitoraggio specifici; - Struttura della rete di monitoraggio e articolazione nel tempo delle rilevazioni; - Localizzazione cartografica dei punti di monitoraggio; - Svolgimento temporale delle fasi del monitoraggio; risulta complessivamente adeguata. La coerenza tra numero di stazioni di monitoraggio e loro collocazione risulta però di difficile valutazione in ragione della non perfetta rappresentazione planimetrica delle stesse ancorché descritte in relazione.

0 DELVAMENTE  
L TERRITORIO E DEL MARE  
Teonico di Verific  
mbientale - VV e VVA  
io della Commissione

Con riferimento alla componente "Atmosfera" si ritiene opportuno assicurare che per i punti di rilevazione, in questa fase individuati secondo criteri di rappresentatività geografica, nella fase di progettazione esecutiva siano approfonditi gli aspetti di micro-localizzazione".

Con riferimento alla componente "Sottosuolo" si ritiene opportuno assicurare che siano sufficientemente approfonditi e monitorati gli aspetti relativi ai versanti a rischio frana attraverso adeguate indagini specifiche, preliminari al progetto esecutivo.

Con riferimento alla componente "Salute pubblica" si ritiene opportuno assicurare che la componente sia contemplata in fase di ottimizzazione del PMA.

Pertanto si valuta che sia necessario ulteriormente ottimizzare il PMA, anche prevedendo un'ulteriore estensione delle aree di studio.

### 3.2 Interazioni opera ambiente varianti ed opere connesse (2009)

Si omette di riproporre in questa sezione la caratterizzazione ambientale di riferimento generale ferma restando la segnalazione delle specificità ambientali sottoposte a impatti critici.

#### Varianti (2009)

##### Variante 01: Pomezia Sud (Rm-Lt)

Di seguito si riporta il confronto complessivo del livello d'impatto potenziale atteso dal progetto proposto nel 2008 e dalla Variante 2009, sul sistema delle componenti ambientali analizzate. In sintesi:

- Per la componente Atmosfera: la nuova sede del tracciato (variante) è leggermente spostata verso Est, e nel complesso interessa una zona ad insediamento diffuso, con un lieve allontanamento dall'asse di Via della Castagnetta, ove l'insediamento risulta maggiormente concentrato, e con un passaggio a ridosso della zona industriale a Sud di Pomezia sul lato Est invece che Ovest. Come conseguenza, è possibile affermare che il nuovo tracciato comporta una decisa ridistribuzione dell'impatto, con uno spostamento in direzione est delle aree influenzate dalle ricadute. Sul piano dei valori massimi di concentrazione di NOx si ottiene sostanzialmente una traslazione delle aree di ricaduta. Gli stessi risultati come tendenza di sviluppo territoriale degli effetti si ottengono naturalmente per tutti gli altri inquinanti considerati. Per questi altri inquinanti, tuttavia, né i valori assoluti dei due scenari, né tantomeno le loro variazioni mostrano di raggiungere situazioni di criticità di fronte ai valori limite della normativa vigente;
- Per la componente Suolo e sottosuolo, Acque superficiali e sotterranee: la variante comporta un incremento sottrazione di suolo; permangono costanti, relativamente al progetto definitivo 2008, le pressioni generate sul reticolo idrografico;
- Per la componente Rumore e Vibrazioni: l'impatto sulla popolazione del tracciato in variante rispetto al tracciato di progetto è migliorativo in quanto lo stesso si dipana in aree interessate da un minor numero di nuclei abitati. I superamenti dei limiti d'immissione individuati attraverso modello di calcolo sono mitigati inserendo barriere antirumore ai bordi del tracciato stradale. Le stesse considerazioni valgono per le vibrazioni, per effetto della maggiore distanza dai nuclei abitati; i cantieri producono impatti trascurabili in termini di vibrazioni, tenuto conto delle attività previste in essi e la distanza da edifici. Un punto di attenzione deve essere posto al cantiere CS2G in prossimità dello svincolo previsto con barriere di esazione;
- Per la componente Ambiente biotico: Nonostante il Progetto 2008 ricalchi quasi completamente l'attuale sedime della SS148 nella tratta valutata, evitando così elevate

*[Handwritten notes and signatures on the right margin]*

quantità di consumo di suolo, le opere associate previste (ampliamento della carreggiata, svincoli, viadotti e deviazioni alvei) inducono alle medesime interferenze attese dalla realizzazione della tratta in Variante. Per quanto attiene, invece, alla Variante, il nuovo sedime previsto indurrà a una maggiore perdita di unità ecosistemiche presenti, con relativo aggravio delle condizioni di qualità intrinseca; tali unità, infatti, risultano già attualmente soggette a fattori di inquinamento derivante dal traffico circolante sulla Pontina e dalle attività agronomiche circostanti, che nel tempo hanno portato ad una loro sempre più elevata banalizzazione e degrado;

- Per la componente Agricoltura: La variante 2009 comporta un maggiore consumo diretto ed una maggiore frammentazione delle aree agricole già attualmente intercluse tra i sedimi della SP 148 e la Pontina Vecchia;
- Per la componente Paesaggio: Nella prima tratta tangenziale all'abitato di Pomezia, i due progetti di fatto inducono i medesimi impatti sulla componente paesistica, introducendo fattori di alterazione percettiva alla sola scala puntuale. Dallo svincolo con la Strada Laurentina, la Variante 2009 si caratterizza come nuovo elemento di pressione sul sistema ecopaesistico, dato il maggior consumo di suolo rispetto allo scenario proposto nel 2008 e la definizione di aree intercluse lungo le Viabilità esistenti, che nel tempo potrebbero subire una grave compromissione relativa. La previsione proposta dalla Variante di realizzare gallerie artificiali in corrispondenza dei rilievi più significativi permette, però, di ridurre i fattori di intrusione visiva, derivante dall'opera;
- Per la componente Salute umana: Considerando i risultati delle simulazioni della componente atmosfera per i due scenari progettuali, possiamo sostenere che la soluzione variante presenta, rispetto alla versione di progetto di base, un miglioramento per quanto riguarda i punti di massimo impatto (picchi di concentrazione meno intensi), mentre si prevede un lieve peggioramento in termini di ampiezza della fascia territoriale in cui si verifica l'impatto stesso. Ciò è dovuto in particolare alla ripartizione dei flussi di traffico su più assi stradali (la Viabilità locale attorno alla Pontina e la nuova autostrada) con una conseguente diluizione delle emissioni inquinanti. In termini d'impatto sulla salute vale richiamare che il tracciato di progetto e la variante non presentano, se tra loro comparate, elementi di significativa variazione. Nella variante è possibile osservare un aumento di concentrazione in corrispondenza dei due imbocchi della nuova galleria, accompagnato dalla corrispondente riduzione dei valori di concentrazione in corrispondenza del tratto ora coperto. In termini d'impatto, l'effetto della galleria è modesto, data la breve lunghezza dell'opera che non prevede importanti effetti di "sbocco"; il tema del rumore, è migliorativo in quanto lo stesso si dipana in aree interessate da un minor numero di nuclei abitati. I superamenti dei limiti d'immissione individuati attraverso modello di calcolo sono mitigati inserendo barriere antirumore ai bordi del tracciato stradale.

#### **Variante 02: Aprilia Nord (Rm-Lt)**

Di seguito si riporta il confronto complessivo del livello di impatto potenziale atteso dal Progetto 2008 e dalla Variante 2009, sul sistema delle componenti ambientali analizzate.

- Per la componente Atmosfera: gli effetti principali delle variazioni in aumento e diminuzione di NOx (che in sostanza si equivalgono) sono dovute anche alle variazioni sulla Viabilità coordinata. In complesso, le varianti portano un incremento del traffico sul corridoio autostradale, ma anche l'aumento dei flussi sulla Viabilità di accesso. In cambio si ha un ulteriore alleggerimento sulla Pontina. Sul piano dei valori massimi di concentrazione di NOx si ottiene sostanzialmente una traslazione delle aree di ricaduta. Gli stessi risultati si ottengono naturalmente per tutti gli altri inquinanti considerati. Per questi altri inquinanti, tuttavia, né i valori assoluti dei due scenari, né tantomeno le loro variazioni mostrano di raggiungere situazioni di criticità di fronte ai valori limite della normativa vigente;

- Per la componente Suolo e sottosuolo, Acque superficiali e sotterranee: il confronto tra i due scenari progettuali fa rilevare differenze non trascurabili nella qualità e quantità di effetti indotti dagli interventi sulla componente suolo, a vantaggio della Variante; mentre non si rilevano elementi di variazione significativa per le componenti sottosuolo - acque superficiali e sotterranee;
- Per la componente Rumore e Vibrazioni: la variante non modifica in alcun modo il clima acustico dell'area oggetto di intervento rispetto al progetto 2008;
- Per la componente Ambiente biotico: il confronto tra i due scenari progettuali non evidenzia sostanziali modifiche sugli effetti indotti dal Progetto 2008 e dalla Variante 2009. Lo svincolo, la barriera di esazione e la fase di cantiere interferiranno, in questo punto, con residui lembi boschivi già fortemente degradati e banalizzati dalle attività agricole limitrofe. La presenza del sedime della Pontina definisce già oggi un elemento di significativa pressione sulle connessioni ecologiche di area vasta; il progetto, sia nella proposta del 2008 sia con la Variante 2009, non induce, in questo punto, ad un isolamento di elementi ecosistemici di interesse biotico;
- Per la componente Agricoltura: la proposta 2009 comporta un minore consumo diretto di colture di pregio comportando anche una potenziale minore esposizione agli inquinanti;
- Per la componente Paesaggio: la soluzione proposta dalla Variante 2009 si configura come elemento di contrasto con le percezioni locali del luogo, ma consente, rispetto a quanto previsto col Progetto 2008, di localizzare le opere oggetto associate in un ambito che diverrà intercluso tra la Pontina ed il futuro tracciato Viario, escludendo di fatto l'intrusione visiva in spazi aperti;
- Per la componente Salute umana: considerando i risultati delle simulazioni sopra descritte per i due scenari progettuali, possiamo sostenere che la soluzione variante non presenta rispetto alla versione di progetto di base sensibili variazioni. Anche le minime variazioni (in aumento) attese nell'area dello svincolo non sono comunque tali da modificare in senso negativo le conclusioni precedenti. Anche per il tema rumore si ritiene pertanto che la variante in oggetto non modifichi in alcun modo il clima acustico dell'area oggetto di intervento rispetto al Progetto 2008. Per quanto attiene il tema della sicurezza, il ribaltamento dello svincolo lato nord rispetto all'asse autostradale e la realizzazione di una nuova rotatoria all'innesto fra Via Apriliana e Via Castellaccio consentono di risolvere le problematiche di funzionalità indotte dallo scenario 2008, garantendo una migliore connessione con la Viabilità principale esistente, la sistemazione in sicurezza delle intersezioni esistenti, nonché una minore occupazione di suolo.

**Variante 03: Aprilia sud (rm-It)**

Di seguito si riporta il confronto complessivo del livello d'impatto potenziale atteso dal progetto proposto nel 2008 e dalla Variante 2009, sul sistema delle componenti ambientali analizzate. In sintesi:

- Per la componente Atmosfera: Le modifiche previste dalle varianti di progetto in corrispondenza delle complanari fra Aprilia e Latina portano a ridurre il flusso sulle complanari stesse con incremento conseguente sul flusso che viene dirottato sulla nuova autostrada; ciò conduce ad una significativa riduzione dell'impatto sulla Viabilità preesistente. Gli stessi risultati come tendenza di sviluppo territoriale degli effetti si ottengono naturalmente per tutti gli altri inquinanti considerati. Per questi altri inquinanti, tuttavia, né i valori assoluti dei due scenari, né tantomeno le loro variazioni mostrano di raggiungere situazioni di criticità di fronte ai valori limite della normativa vigente;

7844  
11/130 0  
2019/17 I  
DELLA TUTTA  
Comune di  
Campoverde

- Per la componente Suolo e sottosuolo, Acque superficiali e sotterranee: Il confronto tra i due scenari progettuali, anche in relazione agli standard di mitigazione previsti per le aree di cantiere, non rileva differenze sostanziali nella qualità e quantità di effetti indotti dagli interventi previsti;
- Per la componente Rumore e Vibrazioni: Si ritiene che il clima acustico dell'area oggetto di intervento non subisca variazioni apprezzabili; tuttavia, a tutela della popolazione residente, è utile prevedere opere di tipo mitigativo in corrispondenza del nucleo abitativo individuato, con l'inserimento di barriere antirumore o asfalti fonoassorbenti. Il sito di cantiere non comporta disturbo da rumore per i recettori presenti, data la distanza tra elementi sensibili e di pressione;
- Per la componente Ambiente biotico: Le opere previste dalla Variante 2009 non interessano l'attraversamento del Fosso Spaccasassi, risultando perciò più compatibili, rispetto al Progetto 2008, con le presistenze ecosistemiche igrofile lungo il fosso;
- Per la componente Agricoltura: Non vi sono punti sensibili rilevati sui quali effettuare il confronto;
- Per la componente Paesaggio: Nonostante gli interventi risultino sostanzialmente differenti nei due scenari progettuali proposti, non si evidenziano modifiche negli effetti attesi;
- Per la componente Salute umana: Considerando i risultati delle simulazioni sulla componente atmosfera per i due scenari progettuali, possiamo sostenere che la soluzione variante non presenta rispetto alla versione di progetto di base sensibili variazioni. La variante ottiene condizioni migliori in termini di generazione di inquinamento atmosferico e di rumore risulta complessivamente migliorativa rispetto alla proposta progettuale 2008.

#### **Variante 04: Campoverde sud (rm-It)**

Di seguito si riporta il confronto complessivo del livello d'impatto potenziale atteso dal progetto proposto nel 2008 e dalla Variante 2009, sul sistema delle componenti ambientali analizzate. In sintesi:

- Per la componente Atmosfera: In complesso, le varianti portano un incremento del traffico sul corridoio autostradale. Alcuni effetti di alleggerimento degli impatti del traffico si possono riconoscere sulla Viabilità locale come conseguenza dell'alleggerimento dei flussi di traffico in quei singoli tratti di Viabilità. Gli stessi risultati si ottengono naturalmente per tutti gli altri inquinanti considerati. Per questi altri inquinanti, tuttavia, né i valori assoluti dei due scenari, né tantomeno le loro variazioni mostrano di raggiungere situazioni di criticità di fronte ai valori limite della normativa vigente;
- Per la componente Suolo e sottosuolo, Acque superficiali e sotterranee: Il confronto tra i due scenari progettuali, anche in relazione agli standard di mitigazione richiamati, non rileva differenze sostanziali nella qualità e quantità di effetti indotti dagli interventi sulla componente indagata;
- Per la componente Rumore e Vibrazione: Si ritiene che l'opera in variante comporti un miglioramento sia dal punto di vista acustico, sia vibrazionale in rapporto al centro abitato di Campoverde in quanto la sorgente in oggetto, l'infrastruttura stradale, si dipana ad una distanza maggiore dal nucleo abitativo rispetto al Progetto 2008 portando di conseguenza ad una riduzione dei valori di pressione presso i ricettori. Le opere di cantierizzazioni riguardanti l'ambito di Campoverde sono previste in ogni caso distanti da nuclei abitativi e comunque in prossimità dell'attuale Pontina. Si ritiene pertanto che la localizzazione dei siti di cantiere individuati sia idonea dal punto di vista acustico;

RO. DEL. IAN  
EL. TERRI  
le. Tecn.  
Ambier  
riopolo  
Comitato

- Per la componente Ambiente biotico: Dall'analisi effettuata non si rilevano differenze di pressione indotta dai due scenari progettuali. L'effetto prevalente, comune alle due proposte, è la perdita di vegetazione ripariale ai lati della Pontina attuale, in un ambito intercluso e privo di funzione ecorelazionale;
- Per la componente Agricoltura: Dal punto di vista agricolo la variante, rispetto al progetto 2008, permette di evitare incidenze dirette sulle pertinenze delle aziende agricole presenti;
- Per la componente Paesaggio: In questo tratto, il Progetto 2008 e la Variante 2009 assumono caratteri molto simili. L'interferenza con il sistema delle sensibilità resta potenzialmente elevato, soprattutto per le preesistenze archeologiche lungo l'attuale sedime della Pontina;
- Per la componente Salute umana: Considerando i risultati delle simulazioni sopra descritte per i due scenari progettuali, possiamo sostenere che la soluzione variante presenta rispetto alla versione di progetto di base un lieve peggioramento per i valori del 99.8-mo percentile come conseguenza di un lieve incremento localizzato dei flussi di traffico. In termini di impatto sulla salute si deve segnalare che l'allargamento della fascia interessata da valori che possono raggiungere la criticità arriva a lambire l'abitato a sud di Campoverde. La previsione di ripristino sulle complanari del sottopasso esistente a Nord di Campoverde, sia l'introduzione di uno svincolo a trombetta consentiranno il collegamento alla nuova infrastruttura autostradale, soprattutto per i flussi di scambio provenienti da Anzio e Nettuno, inducendo ad una riduzione delle interferenze con la Viabilità del borgo.

**Variante 05: Esazione Campoverde**

Di seguito si riporta il confronto complessivo del livello d'impatto potenziale atteso dal progetto proposto nel 2008 e dalla Variante 2009, sul sistema delle componenti ambientali analizzate. In sintesi:

- Per la componente Atmosfera: Gli effetti principali delle variazioni in aumento e diminuzione di NOx sono dovute anche alle variazioni sulla Viabilità locale. Alcuni effetti di alleggerimento degli impatti del traffico si possono riconoscere sulla Viabilità locale come conseguenza della riduzione dei flussi di traffico. Gli stessi risultati si ottengono naturalmente per tutti gli altri inquinanti considerati. Per questi altri inquinanti, tuttavia, né i valori assoluti dei due scenari, né tantomeno le loro variazioni mostrano di raggiungere situazioni di criticità di fronte ai valori limite della normativa vigente;
- Per la componente Suolo e sottosuolo, Acque superficiali e sotterranee: Il confronto tra i due scenari progettuali rileva differenze nella qualità e quantità di effetti indotti dagli interventi sulla componente suolo e sottosuolo - acque superficiali e sotterranee. La sottrazione di suolo aumenta significativamente, l'apertura di un cantiere produce modificazioni sensibili, seppure temporanee, al contesto territoriale, anche in considerazione di un aumento delle fonti di pericolo per gli elementi sensibili presenti;
- Per la componente Rumore e Vibrazioni: Nel Progetto 2009 non vi è presenza di recettori nell'ambito di studio considerato; non vi sono quindi a variazioni apprezzabili dal punto di vista acustico. Si ritiene comunque che debba essere posta attenzione agli effetti indiretti, aumento dei flussi di traffico, che si possono sviluppare sulla Via Mediana-Cisterna. Per quanto concerne il sito di cantierizzazione, esso è localizzato in un'area in cui non sono presenti recettori;
- Per la componente Ambiente biotico: Rispetto al Progetto 2008, la Variante introduce nuove opere e nuovo consumo di suolo. Nell'area analizzata, però, risultano assenti ecosistemi di pregio ecologico. Le vaste superfici coltivate interessate dalla Variante possono attrarre specie ornitiche per attività trofiche; il livello di qualità faunistica locale risulta comunque bassa;

*[Handwritten signatures and initials]*

- Per la componente Salute umana: La realizzazione dello svincolo permette di ridurre i flussi dell'urbanizzazione diffusa della zona e, soprattutto, ai notevoli flussi turistici, pendolari e commerciali, provenienti dai poli urbani di Anzio e Nettuno (e relativa zona di influenza), di accedere al nuovo sistema autostradale (Roma – Latina e Cisterna – Valmontone), senza dover arrivare, tramite le complanari, agli ingressi di Latina, Aprilia Sud e/o Cisterna di Latina. Il nuovo collegamento con l'autostrada faciliterà, pertanto, le percorrenze e, al contempo, permetterà di sgravare la SR "Nettunense" di una parte dei flussi, in particolare turistici e commerciali, che attualmente determinano spesso criticità di percorrenza.
- Per la componente Paesaggio: La Variante introduce nuovi fattori di problematicità in aree particolarmente sensibili da un punto di vista agropaesistico rispetto allo scenario atteso con il progetto 2008;
- Per la componente Agricoltura: La differenza tra le due proposte riguarda l'aumento seppur non significativo del consumo di superficie agricola. L'area interessata dalla variante è coltivata comunque solo in parte da colture che hanno una rilevanza particolare dal punto di vista agronomico per cui si può ragionevolmente porre l'accento soltanto sulla parte investita ad actinidia;

**Variante 06: Velletri (cis-val)**

Di seguito si riporta il confronto complessivo del livello d'impatto potenziale atteso dal progetto proposto nel 2008 e dalla Variante 2009, sul sistema delle componenti ambientali analizzate. In sintesi:

- Per la componente Atmosfera: l'analisi delle concentrazioni permette di riscontrare lo spostamento complessivo delle concentrazioni al suolo dal tracciato di progetto a quello di variante, senza variazioni significative a carico dell'intensità degli impatti. Gli effetti principali delle variazioni in aumento e diminuzione di NOx sono dovute unicamente alla variazione del tracciato previsto da questa variante progettuale. I risultati delle simulazioni mostrano infatti una traslazione dei valori di concentrazione pari allo spostamento del tracciato autostradale. Gli stessi picchi massimi, a meno dello spostamento già citato, non mostrano variazioni significative nel passaggio da uno scenario all'altro. Gli stessi risultati si ottengono naturalmente per tutti gli altri inquinanti considerati. Per questi altri inquinanti, tuttavia, né i valori assoluti dei due scenari, né tantomeno le loro variazioni mostrano di raggiungere situazioni di criticità di fronte ai valori limite della normativa vigente;
- Per la componente Suolo e sottosuolo, Acque superficiali e sotterranee: Il confronto tra i due scenari progettuali non rileva differenze sostanziali nella qualità e quantità di effetti indotti dagli interventi sulla componente in esame;
- Per la componente Rumore e Vibrazioni: La disamina dei tracciati Progetto 2008 e Variante 2009 ha messo in luce la presenza di recettori sparsi sul territorio, piccoli fabbricati unifamiliari e piccole aziende agricole. Si ritiene che la tratta in variante nella sua estensione non modifichi il clima acustico dell'ambito considerato rispetto al tracciato di progetto;
- Per la componente Ambiente biotico: L'analisi evidenzia una bassa problematicità derivante dai due scenari progettuali. Alcuni impatti moderatamente negativi si potrebbero verificare in entrambe le proposte in due siti specifici, essenzialmente in fase di realizzazione;
- Per la componente Agricoltura: Il consumo rimane sostanzialmente simile nelle due proposte; la proposta 2009 consente di ottenere una minore frammentazione delle aree di interesse e impedire di fatto che le nuove opere incidano direttamente con le pertinenze del casale Malatesta, di pregio storico;
- Per la componente Paesaggio: I due scenari progettuali inducono ai medesimi fattori di pressione sulla componente. Il tema del consumo di suolo agricolo caratteristico del luogo

l'intrusione visiva in contesti paesistici sensibili rappresentano i fattori di maggior problematicità per entrambi gli scenari progettuali;

- Per la componente Salute umana: I miglioramenti indotti dallo scenario progettuale 2009 rispetto al 2008 sono di tipo funzionale e di riduzione dei punti di conflitto con preesistenze antropiche e tecnologiche. Non sono previsti peggioramenti da un punto di vista acustico; gli effetti sulla salute umana sono invariati tra i due scenari.

#### **Variante 07: Artena-Lariano-Cori (cis-val)**

Di seguito si riporta il confronto complessivo del livello d'impatto potenziale atteso dal progetto Proposto nel 2008 e dalla Variante 2009, sul sistema delle componenti ambientali analizzate. In sintesi:

- Per la componente Atmosfera: La variante determina per tutti gli inquinanti considerati, ma in modo più significativo per NOx, un effetto di riduzione dei livelli di inquinamento sulla Viabilità locale (in primo luogo sulla Viabilità che attraversa l'abitato di Lariano) che avviene a spese dello spostamento di flussi di traffico dalla Viabilità locale stessa alla Viabilità locale aggiuntiva di variante (la circonvallazione che si sviluppa in coordinamento con l'accesso al casello di Lariano-Artena). A ridosso della circonvallazione di Lariano, soprattutto nel tratto di complanare con la stessa si trovano invece livelli di crescenti concentrazioni degli inquinanti che vanno ad interagire con aree non urbanizzate. Gli stessi risultati si ottengono naturalmente per tutti gli altri inquinanti considerati. Per questi altri inquinanti, tuttavia, né i valori assoluti dei due scenari, né tantomeno le loro variazioni mostrano di raggiungere situazioni di criticità di fronte ai valori limite della normativa vigente;
- Per la componente Suolo e sottosuolo, Acque superficiali e sotterranee: Il confronto tra i due scenari progettuali non rileva differenze sostanziali nella qualità e quantità di effetti indotti dagli interventi sulla componente esaminata;
- Per la componente Rumore e Vibrazioni: I tracciati in variante che si estendono sul territorio dei comuni di Artena, Lariano e Cori non intercettano centri abitati e recettori in generale, se non a distanze elevate come a Lariano, dove il tracciato è tangenziale al centro abitativo a 100 m di distanza, o a Colubro, dove lo svincolo è situato a circa 170 m; le varianti non comportano quindi un peggioramento del clima acustico in quanto il numero di recettori interessati non varia significativamente. Inoltre, per quanto attiene gli effetti indiretti della variante descritta si ritiene che il clima acustico lungo la strada statale Ariana n. 600, possa migliorare in quanto il volume di traffico attuale diminuirebbe in quanto verrebbe assorbito in quota parte dalla nuova autostrada di progetto. Si ritiene per quanto attiene le localizzazioni dei cantieri di lavoro di prevedere opere di mitigazione acustica per i siti CS7H e CB10 localizzati a 40 m circa da alcuni fabbricati di tipo residenziale. L'effetto indotto dalle vibrazioni risulta trascurabile, per effetto della distanza notevole dai nuclei abitati;
- Per la componente Ambiente biotico: Le nuove Viabilità di adduzione e la realizzazione dello svincolo con barriera di esazione, data la loro tipologia intrinseca e la loro localizzazione, non inducono a impatti significativi sulla componente biotica;
- Per la componente Agricoltura: Le Viabilità di adduzione e lo svincolo con barriera di esazione rappresentano elementi aggiuntivi allo scenario 2008. Essi, comunque, non introducono fattori di problematicità sulla componente;

- Per la componente Paesaggio: Entrambi gli scenari progettuali si sviluppano in un ambito particolarmente sensibile da un punto di vista paesistico, introducendo di fatto nuovi elementi di compromissione della struttura complessiva ecopaesistica locale. Le opere di adduzione previste rappresenteranno nuovi elementi di pressione sulla componente paesistica; al contempo possono concorrere ad una maggiore fruibilità percettiva dei luoghi. Lo svincolo e la barriera di esazione previsti sul versante antistante il paese di Colubro indurranno ad una potenziale alterazione del luogo comportando una sostanziale modifica nell'assetto paesistico locale, comunque già alterato se considerata la presenza del tracciato della Cisterna-Valmontone;
- Per la componente Salute umana: Considerando i risultati delle simulazioni sulla componente atmosfera per i due scenari progettuali, possiamo sostenere che la soluzione variante presenta rispetto alla versione di progetto di base un lieve peggioramento per i valori del 99.8-mo percentile come conseguenza di un lieve incremento localizzato dei flussi di traffico. Sul piano della salute umana non si evidenziano in nessuno dei due scenari a confronto interferenze con aree residenziali. Una delle principali cause dell'incidentalità è individuabile nei difetti delle infrastrutture esistenti, che inducono errori di percezione dell'ambiente stradale da parte dell'utente o amplificano gli effetti di lievi distrazioni della guida. Tra gli elementi del tracciato stradale caratterizzati da maggiore incidentalità ci sono le intersezioni dove si registra circa la metà degli incidenti. Ciò è evidentemente collegato alle particolari caratteristiche dei punti di conflitto. La realizzazione di percorsi tangenziali permette inoltre di indurre ulteriori effetti benefici in termini di incidentalità, producendo sia una corretta realizzazione della geometria (andamento planimetrico dell'asse, intersezioni, sezioni trasversali), delle pavimentazioni, della segnaletica e dell'illuminazione rispetto alle infrastrutture stradali preesistenti, sia per il miglioramento della circolazione. Relativamente a questo secondo punto infatti si ricorda che uno dei fattori che in misura significativa incide sulla sicurezza è la percezione da parte dell'utente del rischio d'incidentalità. Quest'ultima è strettamente legata alla leggibilità dell'infrastruttura, ovvero all'assunzione da parte del guidatore del comportamento di guida più "sicuro" relativamente all'infrastruttura utilizzata. La realizzazione della nuova tangenziale di Lariano permette di fornire un percorso alternativo migliore per quelle correnti veicolari che utilizzano la SP 600 attraversando il centro urbano di Lariano. In questo modo, si osserva una riduzione del traffico su questa strada con la deviazione di una quota rilevante sulla tangenziale (circa 500 veic/h bidirezionali). La tangenziale diventa quindi fonte di alimentazione per il traffico sulla tratta finale della Cisterna-Valmontone, ove si registrano flussi superiori ai 1.000 veic-eq/h per direzione.

**Variante 08: Svincolo A1 e tang. Labico (cis-val)**

Di seguito si riporta il confronto complessivo del livello di impatto potenziale atteso dal progetto proposto nel 2008 e dalla Variante 2009, sul sistema delle componenti ambientali analizzate. In sintesi:

- Per la componente Atmosfera: Emerge con chiarezza dalle mappe delle differenze tra progetto 2008 e scenario di variante 2009 come la zona dello svincolo connesso al casello di Labico vede un leggero incremento dei livelli di concentrazione di tutti gli inquinanti (in primo luogo di NOx, per cui il percentile vede incrementi attorno ai 10 µg/mc, ovvero il 5% dei limiti normativi di riferimento). Ciò come conseguenza del "raggruppamento" dello svincolo, del casello e della tangenziale di Labico che la variante prevede di affiancare alla Viabilità autostradale. Si nota per contro un sensibile miglioramento sulla Viabilità locale che accede e attraversa il centro abitato di Valmontone. Non appare chiaramente espresso (in quanto i livelli corrispondenti risultano quantitativamente molto limitati, come risulta dalle simulazioni del modello di traffico) il miglioramento che si registra comunque nell'attraversamento del centro abitato di Labico il cui traffico locale viene sgravato dalla

LLAMPRIEN  
 RITORNO AL MARE  
 nica di Verifica  
 intale  
 la Commissione

presenza della circonvallazione che si viene a creare per effetto della variante prevista. Gli stessi risultati si ottengono naturalmente per tutti gli altri inquinanti considerati. Per questi altri inquinanti, tuttavia, né i valori assoluti dei due scenari, né tantomeno le loro variazioni mostrano di raggiungere situazioni di criticità di fronte ai valori limite della normativa vigente;

- Per la componente Suolo e sottosuolo, Acque superficiali e sotterranee: Il confronto tra i due scenari progettuali rileva differenze sostanziali nella quantità di effetti indotti dagli interventi sulla componente suolo e sottosuolo – acque superficiali e sotterranee. Le strade che costituiscono il nuovo collegamento con la Casilina, attraversano terreni con caratteristiche geotecniche variabili. Si sviluppano in un percorso più lungo ma hanno un sedime inferiore. Si rileva un minor numero di interferenze con aree segnalate come a rischio di dissesto. Le strade che costituiscono il nuovo collegamento con la Casilina, si sviluppano in un percorso che per lunghi tratti tende all'allineamento con infrastrutture esistenti, con effetti positivi circa il consumo funzionale di suolo. Lo svincolo in variante presenta minori interferenze con le aree a rischio frana, rispetto allo “svincolo a quadrifoglio” del progetto definitivo 2008. Si può, quindi, affermare che la proposta di variante produce, relativamente alle componenti suolo e sottosuolo-acque superficiali e sotterranee, effetti positivi rispetto alla precedente proposta progettuale;
- Per la componente Rumore e Vibrazioni: Si ritiene che la variante 2009 non porti a modifiche sostanziali per quanto attiene il clima acustico lungo il sedime, mentre la realizzazione della tangenziale potrà rappresentare un'importante occasione di miglioramento delle condizioni acustiche all'interno dell'abitato di Labico;
- Per la componente Ambiente biotico: La Variante propone rispetto al Progetto 2008 una differente modalità di allaccio all'Autostrada A1 e inserisce nuove Viabilità connesse, le quali si configurano come tangenziali all'abitato di Labico in raccordo con la Casilina. Tale assetto infrastrutturale complessivo comporta un significativo abbattimento degli impatti negativi sulla componente biotica rispetto allo scenario progettuale 2008;
- Per la componente Agricoltura: La variante 2009 comporta un maggiore consumo diretto di uliveti, seppur non significativo rispetto al contesto ed una maggiore formazione di aree intercluse;
- Per la componente Paesaggio: Le previsioni progettuali del 2008 comportano una significativa alterazione delle sensibilità ecopaesistiche del luogo, interferendo anche direttamente con numerosi siti archeologici esistenti e vincolati. Le opere connesse proposte dalla variante riducono significativamente l'impatto percettivo, ma presentano anch'esse un elevato grado d'interferenza potenziale con i numerosi siti archeologici sparsi in tale zona;
- Per la componente Salute umana: La realizzazione del nuovo sistema tangenziale permette di indirizzare i flussi veicolari in uscita o in ingresso all'autostrada A1 e alla bretella Cisterna – Valmontone, evitando la confluenza immediata sulla strada Casilina e concorrendo ad una potenziale qualità complessiva dell'ambiente atmosferico e acustico. Inoltre anche per le aree situate verso Valmontone questa tangenziale potrebbe rappresentare una valida alternativa per l'ingresso o l'uscita dall'Autostrada.

**Opere connesse (2009) Tangenziale di Latina**

Il Proponente adotta, per la costruzione del Quadro Ambientale la seguente procedura: “analisi dello stato attuale della componente o fattore ambientale; determinazione dei potenziali impatti indotti (fase di costruzione/esercizio) dall'opera; determinazione delle situazioni in cui le condizioni di impatto previste richiedono l'attuazione di interventi di mitigazione”. Le componenti

*(Handwritten signatures and marks)*

ambientali prese in considerazione sono: Atmosfera; Ambiente Idrico; Suolo e sottosuolo; Vegetazione, flora e fauna; Ecosistemi; Salute Pubblica; Rumore; Vibrazioni; Paesaggio.

Nota: Sono qui esposte, secondo ciascuna componente, le sole considerazioni di istruttoria.

### **Considerazioni di istruttoria**

Considerata la documentazione prodotta dal Proponente si valuta che sia complessivamente sufficiente a garantire in termini di interazioni opera ambiente la sostenibilità del progetto, come integrato, proposto in valutazione. Nondimeno in ragione del complesso iter progettuale seguito, come pure della non perfetta coerenza metodologica delle valutazioni ambientali prodotte, è opportuno conseguire una più puntuale e approfondita valutazione degli effetti ambientali di portata locale.

E in particolare si ritiene opportuno:

- Estendere il PMA con metodologia coerente all'asse della tangenziale di Latina;
- Estendere il PMA con metodologia coerente alle infrastrutture in adeguamento nonché agli assi delle nuove tangenziali;
- Estendere il PMA con metodologia coerente ai principali assi di adduzione verso i nuovi nodi di accesso alla rete autostradale;
- In ordine ai rischi di instabilità dei versanti garantire la sicurezza delle opere anche mediante indagini specifiche nelle aree segnalate dalle Autorità di Bacino, senza escludere il ricorso a opportuni monitoraggi;
- In ordine alla variabilità delle caratteristiche di portanza dei terreni, prevenire assestamenti e cedimenti differenziali delle opere e prevedere adeguate misure in fase di cantiere;
- In ordine ai rischi di esondazione relativi alle aree di attenzione segnalate ed in generale alle aree coinvolte da regime idraulico di bonifica, garantire la sicurezza delle opere ed il regolare deflusso delle acque adottando opportune misure progettuali;
- In ordine alle rilevate vulnerabilità degli acquiferi, garantire l'assenza di interferenze delle opere di fondazione anche con riferimento alla fase di cantiere;
- In ordine al clima acustico post operam, estendere interventi di mitigazione, ove necessario a garantire il rispetto dei limiti di normativa, anche considerando le infrastrutture in adeguamento, gli assi delle nuove tangenziali ed i principali assi di adduzione verso i nuovi nodi di accesso alla rete autostradale.

## **4 VALUTAZIONE DI INCIDENZA**

Lo Studio evidenzia la presenza nella "direttrice autostradale "Roma-Latina" [...], nel suo primo tratto, da Tor de' Cenci a poco a nord di Pomezia, [...] la presenza di tre siti rappresentativi per la conservazione del patrimonio naturale d'interesse comunitario della Rete europea Natura 2000" (SdVI, pag. 1): Sito di Importanza Comunitaria SIC IT6030053 "Sughereta di Castel di Decima", Sito di Importanza Comunitaria SIC IT6030028 "Castel Porziano (querceti igrofilii)", Zona di protezione Speciale ZPS IT6030084 "Castel Porziano (Tenuta presidenziale).

L'Ambito spaziale osservato è lo stesso considerato nel SIA per lo studio dell'"Ambiente biotico" lungo la direttrice Pontina, cioè un tratto di 13 km tra Tor de' Cenci (km 0) e Pomezia Nord (km 13) che "tiene conto della presenza fisica dei siti Natura 2000, oltre agli elementi esterni ai siti ma ritenuti funzionali a essi (ambito di influenza)" (SdVI, pag. 3).

Il Proponente dichiara che "si è ritenuto sufficiente individuare un corridoio di analisi di 1 km per lato, in quanto rappresentativo della struttura ecosistemica del territorio potenzialmente interferito, considerando le potenziali pressioni attese dal progetto sia più direttamente incidenti lungo l'asse del tracciato (ad esempio i consumi di unità ambientali) sia indirette, come le ricadute di fattori di inquinamento (ad esempio l'inquinamento atmosferico) su ecosistemi più distanti" (SdVI, pag. 3).

Si rileva che lo "Studio ai fini della Valutazione di Incidenza" ha seguito, seppure in modo implicito e spesso sintetico, le indicazioni presenti nell'Allegato G al DPR 357/97 e nella Guida metodologica. Si rileva che le misure compensative rimangono individuate a livello generale senza proporre soluzioni specifiche pertanto si valuta necessario prevedere ulteriori precisazioni circa le misure di mitigazione di dettaglio ed eventuali opere compensative.

## 5 COERENZA CON LE DISPOSIZIONI DELLA DELIBERA CIPE N°40 (INT. N02)

Con Delibera n°40 del 29.09.04 il CIPE approva, con prescrizioni e raccomandazioni, i progetti preliminari del 1° stralcio funzionale del "Completamento Corridoio Tirrenico Meridionale: collegamento A12 (Roma-Fiumicino) - Appia (Formia)" e del "collegamento tra l'area pontina e l'A2 (Cisterna-Valmontone A2)".

Sono di seguito evidenziati alcuni passi di speciale rilevanza ai fini della presente procedura, ferma restando la lettera del documento che qui si intende integralmente citato. In particolare nella Delibera viene preso atto che:

- Il progetto integrato [...] è costituito dal completamento del suddetto Corridoio, tra l'autostrada A12 (Roma-Fiumicino) e la S.S. Appia (Formia), con un collegamento autostradale a pedaggio di caratteristiche conformi alla categoria A del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001, e dalla bretella trasversale Cisterna-Valmontone di collegamento dell'area pontina all'A2 Roma-Napoli, che presenta le caratteristiche di strada extraurbana principale - tipo B - di cui al citato decreto ministeriale;
- Che per entrambe le opere costituenti il progetto interessato è prevista l'applicazione di pedaggi;
- Che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - sulla base della disamina dei pareri pervenuti e delle comunicazioni dell'ANAS, principale soggetto interferito - ha ritenuto, esponendo al riguardo le motivazioni di ordine tecnico, che il progetto in istruttoria presenti due tratte in cui il tracciato proposto non appare accoglibile: la tratta relativa allo svincolo di allaccio dalla progressiva 0+000 con l'autostrada "Roma-aeroporto di Fiumicino" e la tratta compresa tra la chilometrica 100+000 circa e la fine del Viadotto Terracina;
- Che il predetto Ministero propone quindi di approvare il progetto preliminare limitatamente al 1° stralcio funzionale rappresentato dalla tratta tra l'allaccio alla A12, modificato, e lo svincolo di Sabaudia-Terracina per una lunghezza di circa 88 Km, cui il Ministero stesso prevede si aggiungano circa 7 Km per consentire l'allaccio diretto alla A12 senza interferenze con l'autostrada "Roma-aeroporto di Fiumicino";
- Che l'opera, dal raccordo con l'A2 alla Pontina, viene al momento classificata tra le strade extra urbane principali, con caratteristiche geometriche conformi alla categoria B del citato decreto ministeriale 5 novembre 2001, e che il passaggio alla categoria superiore, qualora ne venga prevista la destinazione autostradale, potrà essere realizzato in fase di progettazione definitiva con adeguamento della sezione tipo e degli altri elementi geometrici;

Nella Delibera viene quindi disposto, tra l'altro, che:

- [...] I due interventi sono [...] da considerare unitariamente anche ai fini della valutazione della coerenza dell'onere da porre a carico delle risorse destinate all'attuazione del 1° Programma delle opere strategiche con le indicazioni della delibera n. 121/2001.
- Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato dal decreto legislativo n. 302/2002, è approvato – con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio il progetto preliminare del 1° stralcio funzionale del “Completamento Corridoio Tirrenico Meridionale: collegamento A12 (Roma-Fiumicino) – Appia (Formia)” e, più specificatamente, la tratta “collegamento alla A12 (Roma-Civitavecchia) – svincolo di Sabaudia/Terracina”. E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera.
- In sede di progetto definitivo dovrà essere risolta la tematica progettuale del collegamento diretto alla A12, come specificato nella presa d'atto. [...];
- Ai sensi del citato art. 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, l'importo di 1.545 Meuro al netto dell'IVA (1.854 del lordo dell'imposta) di cui alla presa d'atto, quantificato sulla base di un'estesa complessiva di 95 Km e comprensivo anche del costo stimato per il collegamento diretto alla A12, costituisce il limite di spesa dell'intervento.
- Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato dal decreto legislativo n. 302/2002, è approvato – con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio il progetto preliminare del “collegamento tra l'area pontina e l'A2 (Cisterna-Valmontone A2)”. È conseguentemente perfezionata, a ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera.
- In considerazione della riconducibilità degli interventi di cui ai progetti preliminari approvati con la presente delibera a un organico disegno unitario e nelle more dell'elaborazione della stesura definitiva del piano economico finanziario di cui al precedente punto 1.3, il soggetto aggiudicatore provvederà a presentare, a corredo dei progetti definitivi di detti interventi, un piano economico-finanziario sintetico complessivo, alla stregua del quale rideterminare l'entità del contributo statale alla Regione Lazio per il cofinanziamento degli interventi stessi, nel limite massimo del 40% del costo totale.

Dalla lettura della Delibera CIPE si evince che le prescrizioni e le raccomandazioni contenute nella stessa dovevano già essere oggetto di ottemperanza da parte del Proponente nella presente fase progettuale; a tale riguardo, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale ha richiesto specifica integrazione, nei seguenti termini:

“Evidenziare il recepimento delle prescrizioni e raccomandazioni contenute nella Delibera CIPE n°40 del 29/09/04 di approvazione delle progettazioni preliminari, precisando i provvedimenti e le soluzioni progettuali adottate, e i relativi elaborati progettuali di riferimento.”

La risposta del Proponente a tale integrazione ha determinato la realizzazione di una tabella dove trovano posto tutte le prescrizioni e le raccomandazioni della Delibera CIPE n. 40/2004; tale risposta è stata valutata in questa sede e sono stati rilevati talvolta dei mancati o non completi recepimenti.



## LA COMMISSIONE SVOLGE INOLTRE LE SEGUENTI CONSIDERAZIONI SUGLI ARGOMENTI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

Il presente parere tiene conto delle osservazioni espresse ai sensi dell'all. 6 della Legge 8 luglio 1986, n. 394. Tutte le osservazioni sono state esaminate singolarmente e per tematiche, e considerate ai fini dell'espressione del presente parere e nella formulazione di prescrizioni e raccomandazioni, come descritto in dettaglio nell'allegato A, che costituisce parte integrante del presente parere.

### PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE ESPRIME, AI FINI DELL'EMISSIONE DELLA VALUTAZIONE SULLA COMPATIBILITÀ AMBIENTALE DELL'OPERA INDICATA IN PREMessa,

### PARERE POSITIVO

sul "Progetto Integrato Corridoio Intermodale Roma – Latina e Collegamento Cisterna Valmontone", nella versione aggiornata e integrata trasmessa dal Proponente in data 31/03/2009, fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente. Il parere positivo è tuttavia **condizionato** all'ottemperanza delle seguenti **prescrizioni**:

#### Con riferimento alla fase di progettazione:

1. Ricepire e sviluppare le varianti presentate dal Proponente con riferimento alle integrazioni richieste dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, e a quanto prodotto in sede di integrazione spontanea;
2. Ricepire e sviluppare le misure di mitigazione, puntuali e di carattere generale, così come proposti nello Studio di Impatto Ambientale come aggiornato, e integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione ed i costi analitici: recepire e sviluppare inoltre le compensazioni ambientali, storico-architettoniche ed archeologiche, per un valore non inferiore al 4,0% dell'importo dei lavori; nel caso di interventi di ingegneria naturalistica garantire inoltre la manutenzione per almeno 5 anni;
3. Ridurre il consumo energetico facendo ricorso a tecnologie e dispositivi di massima efficienza e integrando le strutture con sistemi basati su fonti rinnovabili;
4. Produrre apposito progetto, ai fini della compatibilità ambientale, di riutilizzo delle terre ai sensi dell'art.186 del D.Lgs n°152/06, modificato col D.Lgs.4/08.
5. Con riferimento all'asse Cisterna – Valmontone, sulla base di una specifica progettazione di inserimento paesaggistico, senza alterare la localizzazione urbanistica, analizzare la



- Percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programati;
- Percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ove siano specificate, se del caso, le misure di salvaguardia degli edifici sensibili.

16. Predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).

17. Le sorgenti di rumore in fase di cantiere dovranno essere silenziate secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 01/04/04 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale" che dovranno essere considerate anche in merito alla fase di progettazione esecutiva delle opere e degli impianti.

### **Con riferimento agli aspetti ambientali**

18. Tenuto conto che la particella 519 Foglio 172, interferita dall'infrastruttura, è stata sede di discarica di rifiuti solidi urbani adottare opportune misure di risanamento ambientale;

19. In ordine ai rischi di instabilità dei versanti garantire la sicurezza delle opere anche mediante indagini specifiche nelle aree segnalate dalle Autorità di Bacino, senza escludere il ricorso a opportuni monitoraggi;

20. In ordine ai rischi di esondazione relativi alle aree di attenzione segnalate ed in generale alle aree coinvolte da regime idraulico di bonifica, garantire la sicurezza delle opere ed il regolare deflusso delle acque adottando opportune misure progettuali;

21. In ordine al clima acustico post operam estendere interventi di mitigazione, ove necessario a garantire il rispetto dei limiti di normativa, anche considerando le infrastrutture in adeguamento, gli assi delle nuove tangenziali ed i principali assi di adduzione verso i nuovi nodi di accesso alla rete autostradale;

22. Aggiornare la valutazione della qualità dell'aria approfondendo le simulazioni modellistiche riferite ai parametri temporali presenti nei relativi valori limite, utilizzando i valori limite già previsti dalla normativa che entreranno in vigore durante il periodo di esercizio dell'opera. Qualora si profilassero, nei vari scenari temporali previsti, condizioni della qualità dell'aria incompatibili con il quadro normativo di riferimento, dovranno essere indicate le azioni correttive o compensative atte a garantire il rispetto dei limiti indicati dalla normativa. Le azioni correttive/compensative individuate dovranno trovare adeguato riscontro nel quadro economico dell'opera.

23. La simulazione dei livelli di materiale particolato PM10 deve essere effettuata tramite apposito modello che calcoli direttamente i livelli di materiale particolato PM10, invece di ottenere i livelli indirettamente come frazione del materiale particolato totale PTS. Il set dei parametri chimici previsti dovrà inoltre essere incrementato prevedendo la misura del parametro PM 2,5, in ragione della sua importanza sulla caratterizzazione dello stato di inquinamento.

24. Per quanto riguarda il sistema di raccolta, allontanamento, depurazione e scarico delle acque di prima pioggia dettagliare le opere di allontanamento delle acque di piattaforma a valle degli impianti di trattamento, prevedendo una fase di campionamento periodico per l'analisi delle acque in uscita, e verificare che le variazioni quali - quantitative e fisiche del corpo idrico in cui le suddette acque sono scaricate siano compatibili con le indicazioni normative nazionali e dell'Autorità di Bacino competente.

DELL'AMBIENTE  
TERRITORIO E DELL'IN  
tecnic  
dient  
della

25. Nelle interferenze con i corsi d'acqua al fine di salvaguardarne la morfologia naturale, la qualità ambientale e la biodiversità, in corrispondenza degli attraversamenti con viadotto dovranno essere mantenute e salvaguardate le condizioni naturali degli alvei e delle sponde, evitando la rettifica e la riprofilatura delle sponde e del fondo con scogliere. Nel caso dei corsi d'acqua minori dovranno essere previste soluzioni di attraversamento a ponte evitando l'adozione di tombini scatolari. Prevedere inoltre interventi di rinaturalizzazione e riqualificazione ambientale nel caso di situazioni di scarsa naturalità, operando con le tecniche dell'ingegneria naturalistica.
26. Prevedere per la fase di realizzazione dei viadotti e/o laddove sono presenti falde superficiali, che:
- Le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazioni di pile e spalle non determinino l'insorgere del rischio di diffusione delle sostanze inquinanti dovute ai fluidi di perforazione;
  - L'utilizzazione dei fanghi di perforazione non riduca la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate.
  - Approfondire, attraverso nuove indagini con dettaglio commisurato alla complessità stratigrafica e tettonica e allo stato di fratturazione dei rilievi carbonatici, le conoscenze sulla circolazione idrica sotterranea negli acquiferi interferiti dal tracciato, al fine di definire ed adeguare, eventualmente, le soluzioni progettuali delle opere e, con particolare riferimento alle trincee e alle gallerie, verificare che le stesse non possano ostacolare i deflussi delle falde o favorire fenomeni di depauperamento della risorsa.
27. Dotare il tracciato di barriere di sicurezza anti - intrusione con protezioni atte a facilitare lo scivolamento in caso di impatto, anche al livello del suolo, e prive di discontinuità.
28. Approfondire le previsioni progettuali in modo da garantire il perfetto funzionamento del "piano di emergenza esterno" della sede della società "Fiamma", in prossimità del km 21+000 (Comune di Ardea) - Direttrice Roma Latina.
29. Assicurare corridoi protetti di attraversamento (sottopassi/sovrappassi) della fauna, in numero, forma e dimensioni adeguati per mitigare l'effetto barriera dell'opera e quindi limitare l'interruzione di continuità ambientale, specificandone le tipologie e la loro localizzazione rispetto all'opera in progetto.
30. Al fine della mitigazione dell'impatto sulle specie animali in fase di costruzione, con particolare riferimento al rumore, nelle aree sensibili la fase di cantiere non deve coincidere con il periodo di riproduzione dell'avifauna, cioè il periodo compreso tra aprile e giugno.
31. Effettuare il bilancio delle superfici boscate, quantificando in dettaglio le aree da disboscare e le aree rispettive di rimboschimento compensativo in ottemperanza al D. Lgs. 227/2001 art.4.
32. Migliorare l'inserimento paesaggistico dei viadotti attraverso l'adozione di interventi tesi a minimizzare l'impatto sul paesaggio e sull'insieme naturalistico ed architettonico che si sviluppa sullo sfondo della visuale;

**Con riferimento agli interventi di mitigazione e compensazione**

33. Prevedere l'adeguamento e messa in sicurezza di Via Pontina vecchia dallo svincolo nord di Aprilia fino a Pomezia;
34. Prevedere la messa in sicurezza idraulica del fosso Spaccasassi;
35. Prevedere l'incremento di misure volte a garantire la mitigazione delle discontinuità arrecate agli ecosistemi (sottopassi faunistici e ponti ecologici);

*[Handwritten signatures and initials are present throughout the page, including a large signature at the top right and several smaller ones along the right margin and at the bottom.]*

36. Sviluppare le opere di sistemazione a verde di ripristino ambientale e previste in progetto assumendo come riferimento:
- "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997 e altri manuali qualificati quali, ad esempio:
  - "Atlante delle opere di sistemazione dei versanti" dell'APAT, 2002;
  - "Manuale di Ingegneria naturalistica" della Regione Lazio, 2001;
  - "Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica" della Regione Lombardia, 2000;
37. Realizzare interventi mirati per la rinaturalizzazione di ambiti degradati, per la creazione di nuove aree con vegetazione autoctona in continuità con le macchie boscate esistenti o l'ampliamento delle formazioni vegetali lineari (siepi e filari) in grado di svolgere la funzione di corridoi ecologici;
38. Prevedere il maggior numero e la più ampia estensione possibile di barriere alberate, lungo tutto il tracciato autostradale, in modo da realizzare, oltre che una mitigazione anche una compensazione ambientale; prevedere inoltre l'inserimento di barriere, soprattutto di tipo vegetale, con funzione di filtro alla ricaduta di inquinanti anche in quelle aree dove vi potrebbe essere un danno alla qualità della produzione agricola di pregio;
39. Salvaguardare, nelle interferenze con i corsi d'acqua, la morfologia naturale, la qualità ambientale e le biodiversità, prevedendo altresì interventi di rinaturalizzazione e riqualificazione ambientale nel caso di situazioni di scarsa naturalità, operando con le tecniche della ingegneria naturalistica;
40. Approfondire e verificare l'analisi previsionale del rumore in fase di esercizio, tenendo conto anche della concorsualità derivante dalle altre infrastrutture di trasporto lineari, verificandone i livelli sui ricettori nelle condizioni più critiche e, in applicazione del principio di salvaguardia, applicare i limiti della Tabella I dell'Allegato I del D.P.R. 142/2004 e prevedere l'eventuale adeguamento degli interventi di mitigazione; specificare la localizzazione, la tipologia e le modalità di realizzazione delle opere di mitigazione acustica, assicurandone l'inserimento paesaggistico e privilegiando l'adozione di barriere acustiche integrate con barriere a verde; nel caso di barriere realizzate con pannelli trasparenti, attrezzarle con apposite sagome anti-collisione per l'avifauna.

#### **Con riferimento al PMA**

41. Elaborare il progetto di Monitoraggio Ambientale secondo le norme tecniche dell'allegato XXI del D.Lgs. 163/2006 e le Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto;
42. Avviare, già nella fase di progettazione esecutiva e prima dell'inizio dei lavori, le attività di monitoraggio ambientale ante operam. Il PMA dovrà essere ottimizzato, sulla base di una più puntuale valutazione degli effetti ambientali di portata locale, e coerentemente esteso alle infrastrutture in adeguamento, agli assi delle nuove tangenziali, ai principali assi di adduzione verso i nuovi nodi di accesso alla rete autostradale, nonché all'asse della tangenziale di Latina;

#### **Con riferimento alla non completa ottemperanza alle prescrizioni CIPE (decreto pubblicato su G.U.R.I. n° 151 del 01/07/2005) direttrice Roma Latina**

43. VO 1; Sviluppare tutti gli interventi di carattere generale e locale indicati dal Soggetto Aggiudicatore nello Studio di impatto ambientale e nella risposta alla richiesta di integrazioni fatta dalla Commissione;

LL'AMBIENTE  
RINNOVARE  
crisi  
entità  
alla Carta

44. VO 3; Anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto;
45. VO 5; Specificare la localizzazione, la tipologia e le modalità di esecuzione delle opere di compensazione per un importo almeno del 2% del costo per lavori;
46. VO 11; Sviluppare gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione: a) secondo quanto indicato nello Studio d'impatto Ambientale esaminato e nelle sue integrazioni, ed integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici e aggiornandoli con il DPR del marzo 2004 sul rumore relativo alle infrastrutture stradali; b) avvalendosi, sia in fase di progetto che nella fase antecedente all'apertura dei cantieri, dell'assistenza di specialisti per la protezione della flora e fauna significativa presente; c) scegliendo tipologie di barriere a "verde", fornendo per ciascun tipo i valori dell'attenuazione (perdita di inserzione nei ricettori), e rappresentando i risultati su allegati grafici planimetrici di sintesi;
47. VO 13; Predisporre, con particolare riguardo alle tratte interne alla Riserva di Decima Malafede, la realizzazione di corridoi a servizio della continuità dei percorsi faunistici;
48. VO 31; Prevedere, per la fase di scavo delle gallerie: a) l'effettuazione di una campagna di misurazione e la catalogazione delle falde eventualmente intercettate durante lo scavo; b) la predisposizione allo sbocco delle gallerie di sistemi per la misurazione delle acque drenate; c) il monitoraggio qualitativo e quantitativo delle emergenze della falda basale; d) la redazione di un protocollo procedurale relativo alla gestione delle emergenze dovute alla captazione delle acque nel rispetto del D.Lgs. 152/99;
49. VO 33; In merito ai corsi d'acqua naturali e artificiali si dovranno valutare attentamente le caratteristiche di ciascun corso d'acqua, posizionando di conseguenza le opere d'arte (spalle e piloni) in modo da non restringere la luce utile del letto fluviale;
50. VO 36; le scelte progettuali da adottare dovranno garantire la continuità idraulica della falda ed il minimo sovraccarico idraulico, distribuito nelle variabili spazio-temporali. Ulteriori indagini dovranno essere mirate a risolvere puntualmente ed in dettaglio tali problematiche;
51. VO 37; nella fase di scavo delle gallerie in caso di eventuali intercettazioni di falde dovrà essere previsto un intervento idoneo al mantenimento delle caratteristiche della falda stessa prima dell'opera onde assicurare il ripristino a valle del flusso interrotto dall'opera in esecuzione;
52. VO 39; che in sede di progettazione definitiva le indagini geologiche e geotecniche siano adeguate alla definizione delle opere da realizzare;
53. VO 41; per le opere d'arte più significative, ed in particolare per il Ponte sul Fiume Tevere: a) utilizzare impostazioni formali e strutturali adeguate alla ricerca dei migliori rapporti forma/funzione, in considerazione dell'alto valore formale di inserimento di una nuova opera sul Tevere; b) prestare attenzione a che il manufatto, ove questo non abbia rilevanza fondale particolarmente significativa, presenti caratteristiche di oggetto già metabolizzato dall'ambiente (presenza di rampicanti, cespugliature, etc.) per minimizzare l'effetto di cesura nel territorio; c) prestare particolare cura alle forme ed alle superfici di pile e spalle ed alla loro naturalizzazione (piantumazioni, mascheramenti);
54. VO 45; nel prevedere dei percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati si dovrà evitare di interferire con i flussi di traffico attualmente in essere a discapito delle qualità ambientate dei siti interessati;

A vertical column of handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature at the top, followed by several smaller initials and signatures, some of which appear to be initials like 'L', 'M', 'G', 'S', 'D', 'A', 'B', 'C', 'E', 'F', 'G', 'H', 'I', 'J', 'K', 'L', 'M', 'N', 'O', 'P', 'Q', 'R', 'S', 'T', 'U', 'V', 'W', 'X', 'Y', 'Z'.

A large handwritten signature at the bottom left of the page, consisting of several loops and strokes, possibly reading 'G. P.' or similar.

**Con riferimento alla non completa ottemperanza alle prescrizioni CIP  
Cisterna Valmontone**

MINISTERO  
DELLA TUTELA DEL  
Territorio e delle  
Opere Pubbliche  
Commissione  
dell'Interesse An  
Il Segretario

55. VO 10; Effettuare ulteriori indagini al fine di una più attenta ricognizione delle coltivazioni (di pregio, biologiche etc.) in atto e con riferimento particolare al processo di trasformazione agricola attualmente in corso, valutando la possibilità di varianti locali di tracciato al fine di diminuire, gli impatti su tali attività agricole;
56. VO 11; Dimensionare gli attraversamenti faunistici e il loro posizionamento sulla base di un'analisi dei principali corridoi potenziali delle specie faunistiche, con specifico riguardo a quelle protette;
57. VO 12; Data l'esigua distanza dalle aree di interesse naturalistico "Macchia di Giulianello" e SIR "Lago di Giulianello", approfondire l'analisi di incidenza dell'opera, dettagliando tutte le precauzioni necessarie in fase di esecuzione ad evitare interferenze con gli stessi, in termini di impatti sulla vegetazione, flora e fauna e sulle acque sotterranee; valutare un possibile leggero allontanamento del tracciato dagli stessi;
58. VO 13; Anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientate rispetto al completamento dell'infrastruttura;
59. VO 14; Si dovrà provvedere, a fine lavori, alla rinaturalizzazione delle aree di cantiere attraverso il ripristino delle condizioni geomorfologiche, vegetazionali e del regime idraulico delle acque superficiali, al fine di impedire fenomeni di erosione e di impaludamento;
60. VO 28; Lungo i corsi d'acqua soggetti a vincolo, in sede di progettazione definitiva e nella realizzazione delle opere, vengano quanto più possibile mantenuti integri il corso d'acqua e la vegetazione ripariale esistente, prevedendo inoltre adeguata sistemazione paesistica coerente con i caratteri morfologici e vegetazionali dei luoghi, con ripristini ambientali, opere di ingegneria naturalistica e adeguati interventi di mitigazione locale e generale;
61. VO 30; Prevedere la realizzazione di sistemazioni a verde che abbiano come scopo precipuo l'integrazione ecosistemica della flora autoctona, privilegiando, pertanto, l'impianto di specie, che garantiscano la diversità biologica e l'integrazione dell'opera nell'ambiente circostante, tenendo conto delle diverse zone intercettate dal tracciato. Siano adottate in generale specie vegetali scelte nelle rispettive serie della vegetazione potenziale, segnatamente: - Valle del Sacco: serie della rovella e del cerro; serie del carpino nero; serie del cerro; serie dell'ontano nero dei salici e pioppi; - Colli Albani - Giulianello: serie del faggio e del carpino bianco; serie del cerro; serie della rovella e del cerro; serie del leccio; - Agro Pontino: serie del cerro; serie del leccio e sughera; serie della macchia; serie del frassino meridionale; serie dell'ontano nero dei frassini e dei pioppi. A queste ove applicabili sono da aggiungere le specie vegetali che caratterizzano le colture e le sistemazioni agrarie tradizionali dei territori attraversati come nel caso degli eucalipti nella Piana Pontina;

**Ulteriori prescrizioni**

62. Inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere;
63. Anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto;
64. Prevedere l'utilizzo per cave di deposito esclusivamente di siti di cava dismessi ed autorizzati, previa idonea progettazione, bonifica e protezione idrogeologica del sito; e, per nuovi siti, o per ampliamento degli esistenti, redigere un progetto dettagliato di coltivazione



con i caratteri morfologici e vegetazionali dei luoghi, con ripristini ambientali, opere di ingegneria naturalistica e adeguati interventi di mitigazione locale e generale;

- K. VO g); dovrà essere posta particolare cura in sede di progettazione definitiva al patrimonio agricolo produttivo;
- L. VO h); in sede di progettazione definitiva delle infrastrutture dovrà verificarsi soprattutto in prossimità dei centri abitati e delle zone antropizzate l'eventuale adeguamento della viabilità locale;
- M. VO i); in linea generale, si ritiene opportuno che nella fase di progettazione definitiva i progettisti provvedano ad ottimizzare il tracciato dal punto di vista paesaggistico per quanto riguarda soluzioni meno impattanti rispetto all'adozione di viadotti, rilevati e scavi a mezza costa;

#### **Ulteriori raccomandazioni**

- N. Il Proponente dovrà sviluppare e completare la progettazione del collegamento Tor dei Cenci A12 Roma-Civitavecchia e promuoverne la realizzazione, possibilmente simultaneamente alla direttrice Roma-Latina;
- O. Qualora non previsto, inserire nei capitolati che l'appaltatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza acquisisca, prima della consegna dei lavori e nel più breve tempo, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere;
- P. Avvalersi, per il monitoraggio ambientale, del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni;
- Q. Scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali.

PRO DEL...  
NEL TERRIT...  
Ambien...  
zio delle...  
Commissione

  
  
**ALLEGATO A**  


# 1 OSSERVAZIONI

## 1.1 Elenco Osservanti (luglio 2008) e sintesi dei relativi argomenti

### 1.1.1 **Elenco degli Osservanti e sintesi dei relativi argomenti**

Si riporta di seguito l'elenco dei soggetti promotori delle osservazioni e relativa sintesi dei contenuti emersi:

Osservazione n.01)  
Provincia di Latina – nota prot. DSA/2007/28794 del 07.11.2007

Viene richiesta la sospensione dei termini.  
- Eccezione sulla documentazione del progetto non ritenuta a norma di legge: assenza delle relazioni specialistiche ad es. trasportistica e di elaborazioni grafiche in scala adeguata.  
- Si lamenta che le suddette condizioni rendono impossibile la partecipazione alla fase di pubblicazione.  
L'Osservante ha ripresentato Osservazioni a valle della pubblicazione della documentazione integrativa pertanto questa nota si ritiene superata.

Osservazione n.02)  
Associazione WWF Italia – nota prot. DSA/2007/29293 del 13.11.2007

Viene richiesta nuova pubblicazione.  
- eccezione sulla mancata disponibilità in fase di pubblicazione del SIA e segnatamente della "Sintesi non tecnica".  
L'Osservante ha ripresentato Osservazioni a valle della pubblicazione della documentazione integrativa pertanto questa nota si ritiene superata.

Osservazione n.03)  
Comitato cittadino di quartiere "Riserva Nuova" – nota prot. DSA/2007/29720 del 16.11.2007

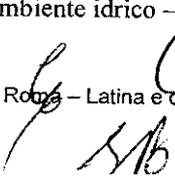
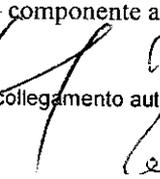
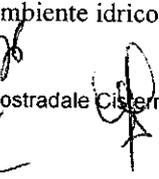
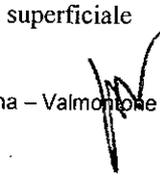
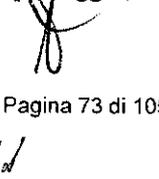
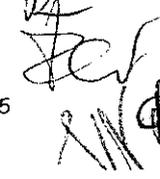
Richiesta di valutazione di alternative sostanziali:  
- tracciato ravvicinato alla SS148 Pontina in corrispondenza di aree già destinate dal PRG a Viabilità ad alta capacità;  
- tracciato in galleria tra Via Fossignano e, attraverso area Riserva Nuova e area Montarelli-Giardini, zona Guardapasso. Proposta che ha il parere positivo del Comune di Aprilia 01.07.2004;  
In subordinata:  
- Richiesta di opere mitigazione: approfondimento altimetrico del tracciato e sviluppo dello stesso in galleria artificiale con relative sistemazioni a verde della copertura; componente suolo mitigazione del consumo, risarcimento alla frammentazione dei tessuti insediativi; componente rumore abbattimento del clima acustico post operam.  
L'Osservante ha ripresentato Osservazioni a valle della pubblicazione della documentazione integrativa pertanto questa nota si ritiene superata.

Osservazione n.04)  
Soc. Agricola Malatesta – nota prot. DSA/2007/32300 del 13.12.2007

Si rileva che il tracciato del Progetto Definitivo costituisce variante sostanziale maggiormente impattante, rispetto al tracciato precedente, sul patrimonio storico monumentale e paesaggistico e che interferisce con il sito di una sorgente anch'essa rilevante anche sul piano storico monumentale oltre che strettamente ambientale.

Richiesta di adozione, in corrispondenza a Via Casale di Malatesta della alternativa progettuale costituita dal tracciato approvato in sede di progetto preliminare:

- Sono richiesti miglioramenti ambientali rispetto agli aspetti storico testimoniali - componente paesaggio; rispetto alla integrità dell'ambiente idrico – componente ambiente idrico superficiale


- In subordinata viene richiesto lo spostamento del tracciato della Cisterna Valmontone ancora in fase di studio. Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.1.3 di seguito elencati: 01.

Osservazione n.05)

Città di Valmontone - nota prot. DSA/2008/7926 del 15.01.2008

*Viene richiesta la sospensione dei termini.*

*Viene sollevata una eccezione sulla documentazione del progetto non ritenuta a norma di legge (incongruità degli elaborati progettuali alla fase di progettazione). Si lamenta che le suddette circostanze rendono impossibile la partecipazione alla fase di pubblicazione.*

*Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.1.3 di seguito elencati: 04.*

Osservazione n.06)

Associazione WWF nota del 19.12.2007 pervenuta tramite della direzione per la Protezione della Natura del Ministero dell'ambiente ed acquisita al prot. DSA/2008/2050 del 25.01.2008

*Viene fatta istanza, ai sensi della Legge 241 del 1990 e del DLgs n.195 del 2005, di costituzione di una "commissione di esperti" e di partecipare con proprio consulente in contraddittorio all'attività della commissione stessa.*

*Si conferma quanto richiesto nelle note del 09.11.2007.*

*L'Osservante ha ripresentato Osservazioni a valle della pubblicazione della documentazione integrativa pertanto questa nota si ritiene superata.*

Osservazione n.07)

Ministero per i beni Culturali, Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio e dell'architettura e l'arte contemporanea - nota prot. DSA/2008/7926 del 18.03.2008

*Viene richiesta la sospensione dei termini.*

*In particolare è richiesto l'invio di copia della ricevuta dell'avvenuto inoltro del progetto alle Soprintendenze di settore competenti per territorio, la dichiarazione giurata del responsabile dello SIA attestante la veridicità ed esattezza delle informazioni fornite e copia dell'avviso pubblico.*

*Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.1.3 di seguito elencati: 03; 04.*

**Le successive osservazioni sono prodotte sulla base della documentazione progettuale pubblicata con le integrazioni del 18.03.2008.**

Osservazione n.08)

Provincia di Latina - nota prot. DSA/2008/10326 del 14.04.2008

*In merito alla trasmissione della documentazione progettuale, di cui alla nota regionale prot. n. 118997 del 28.09.2007, che "viene effettuata ad integrazione del materiale precedentemente inviato" viene ribadito quanto già indicato con la precedente nota del 30.10.2007 con la quale si evidenziava la "non conformità e la non completezza di quanto inviato ad un progetto definitivo". Si dichiara l'impossibilità di "formulare motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni o di varianti migliorative".*

*Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.1.3 di seguito elencati: 04.*

Osservazione n.09)

Associazione WWF Italia - nota prot. DSA/2008/10490 del 15.04.2008

*Viene richiesta l'interruzione della procedura e nuova pubblicazione.*

*Viene segnalata la mancata pubblicazione di documentazione sufficiente e necessaria, con specifico riferimento al SIA e segnatamente all'elaborato "Sintesi non tecnica", consentire di formulare osservazioni.*

*Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.1.3 di seguito elencati: 03; 04.*

Osservazione n.10)

Associazione WWF Italia - nota prot. DSA/2008/10784 del 17.04.2008

*Identica alla osservazione n 9*

Osservazione n.11)

Associazione WWF Italia - nota prot. DSA/2008/11334 del 23.04.2008



*Viene lamentata l'interferenza del tracciato con un lotto ( "foglio catastale 103" ) sulla quale è in corso la realizzazione di una area artigianale. Tale iniziativa è inserita nel Docup Ob2 Lazio 2000-2006 con finanziamenti approvati. Sono interferite le aree destinate a verde pubblico attrezzato e impianto depurazione. Sono segnalati problemi al futuro assetto della mobilità.*

*Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.1.3 di seguito elencati: 11; 12.*

*Osservazione n.19)*

*Comune di Aprilia, prov. di Latina – Delibera Giunta n.138 del 15.05.2008 – nota prot. DSA/2008/13570 del 20.05.2008*

*Viene proposta diversa collocazione degli svincoli relativi all'area di Aprilia.*

*In particolare viene richiesto di:*

*- spostare il "nodo h Sud" verso Campoverde in prossimità dell'interconnessione tra Roma Latina e Cisterna Valmontone ;*

*- prevedere uno svincolo con la S.R. 207 Nettunense "nodo F";*

*Inoltre si richiede di valutare opportune alternative a minor impatto in relazione al borgo seicentesco di Campoverde, anche considerando la declassificazione della SS 148 con riduzione della velocità di progetto, l'adozione di un tratto in viadotto, soluzioni alternative alla soppressione delle scarpate;*

*Sono richieste le seguenti opere di compensazione:*

*- Adeguamento e messa in sicurezza di Via Apriliana fino a Campoleone;*

*- Adeguamento e messa in sicurezza di Via Nettunense tratto urbano fino allo svincolo se previsto il richiesto svincolo, in subordinata adeguamento e messa in sicurezza di Via dei giardini;*

*- Adeguamento e messa in sicurezza di Via Pontina vecchia dallo svincolo nord di Aprilia fino a Pomezia;*

*- Sistema di esazione agevolato per il pendolarismo;*

*- Messa in sicurezza idraulica del fosso Spaccasassi;*

*Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.1.3 di seguito elencati: 01; 13; 14; 15.*

*Osservazione n.20)*

*Associazione Ingegneri Architetti Aprilia, nota prot. DSA/2008/13501 del 20.05.2008*

*Si sollevano perplessità sulla funzionalità dell'opera in segnatamente nel suo rapporto più diretto con Roma in relazione all'aumento del traffico provocato dalla maggior sezione della infrastruttura, dai flussi provenienti dalla Cisterna-Valmontone, nuovo casello di uscita di Castel Romano. Questa tratta a pedaggio posta in sostituzione della attuale SS148 rimarrebbe in ogni caso l'unico percorso possibile per raggiungere Roma posto che la vecchia Pontina e la Laurentina sono già ampiamente sature.*

*Si segnala che anche in ragione della variazione delle livellette la fase di cantiere si profila come estremamente impattante.*

*Si segnala il forte impatto sul quartiere di Spinaceto nel periodo transitorio in attesa del completamento del collegamento verso la Roma - Civitavecchia.*

*Si richiede di valutare:*

*- un'alternativa di variante di tracciato che si attesti sul lato est del Parco di Decima Malafede che si immetta direttamente sul GRA;*

*- un'alternativa complessiva di tracciato posta in affiancamento alla attuale SS148;*

*- un'alternativa costituita dall'adeguamento in sede, rimozione delle intersezioni a raso e messa in sicurezza della SS 148 mantenuta con utilizzo a schema aperto.*

*Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.1.3 di seguito elencati: 01; 02; 11; 16.*

*Osservazione n.21)*

*Coordinamento Associazioni Ambientali Castelli Romani La Spinosa, Italia Nostra, WWF, LIPU-Latina, Picchiorosso – nota prot. DSA/2008/13578 del 20.05.2008*

*Viene osservato che il minor impegno delle infrastrutture ferroviarie che si avrà in relazione al completamento della TAV unitamente all'effetto del collegamento stradale Frosinone – Terracina rendono superate le ipotesi di base del SIIP.*

*In particolare per il tratto della Cisterna Valmontone si rileva che:*

*- il nuovo tracciato a schema chiuso non necessariamente drenerà il traffico pesante che attualmente passa attraverso i centri urbani;*

*- nonostante il tracciato eviti la zona del "Lago di Giulianello" determina complessivamente un "grave guasto paesaggistico" e recherebbe pregiudizio allo sviluppo compatibile agro - silvo – pastorale; viene in particolare segnalata la zona delle contrade Malatesta e Castel Ginetti e i danni alle colture per i vini DOP, del kiwi e agricolo di*

DELL'ANNO  
TERRITORIALE  
Tecnici  
bienti  
della  
dm

qualità biologica

Viene espressa valutazione negativa sull'alternativa di tracciato spostato ad est;  
Viene richiesta la valutazione di una alternativa costituita dall'adeguamento del percorso attualmente esistente costituito dalla SS600 Ariana, Via della stazione vecchia di Lariano, SP 64 B, Via di Cori SP79a, SP62 Caranella previa l'introduzione di miglioramenti sui raccordi e brevi tratti nonché laddove necessario di rotatorie.  
Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.1.3 di seguito elencati: 02.

Osservazione n.22)

Confagricoltura Latina – nota prot. DSA/2008/13661 del 21.05.2008

Viene rilevato che l'opera in oggetto non rientra più nel più ampio quadro delle opere strategiche di interesse comunitario.

In particolare per quanto attiene al sistema della mobilità si segnala che:

- l'attraversamento di Spinaceto, Mostacciano etc e il tratto cittadino di Latina Ovest con impianti semaforici costituiscono i due veri "nodi cruciali non risolti della SS148. Questi non vengono risolti dal progetto in valutazione;
- la conversione dell'asse della SS148 in infrastruttura a pagamento, in assenza di collegamenti alternativi, è socialmente inaccettabile;
- la soluzione delle complanari come forma di Viabilità del traffico residuale non a pagamento risulta non funzionale in considerazione del traffico di mezzi agricoli molto sostenuto nelle stagioni di raccolta;

In merito alle caratteristiche del territorio attraversato viene segnalato che:

- il nuovo Piano Territoriale Paesistico definisce le aree attrezzate "Paesaggio agrario di rilevante valore" e "Paesaggio agrario di grande valore";
- si segnala la coltivazione IGP del "Kiwi Latina";
- si segnala la diffusione di coltivazioni c.d. biologico (che richiede di essere condotta in terreni privi di sostanze inquinanti o prodotti chimici);
- aree per l'allevamento biologico (che richiede erbe e foraggi puri ed incontaminati);
- i Comuni di Aprilia, Cisterna, Latina sono interessati a diverso titolo da perimetrazioni di vini DOC.

Si segnala che tali caratteri vengono "del tutto ignorati" e che "nessun rilievo viene offerto alle conseguenze" della realizzazione dell'opera.

Si valuta che:

- oltre alla perdita di rilevanti frazioni di terreni, in alcuni casi tali da pregiudicare l'intera coltura, gravi sarebbero le modificazioni dei terreni, inquinamento dell'aria, del suolo e delle acque;
- verrebbe pregiudicata la possibilità di mantenere colture biologiche (che devono essere ad almeno 150-300 m di distanza dalle strade ad alta percorrenza);
- i detriti delle provenienti dalla sede stradale inquinerebbero falde e terreni (piombo mercurio, benzene, NOx, polveri)

Si segnala che l'opera risulta quindi in contrasto con i principi della LN n°38 del 07.03.2003.

In particolare si segnalano le seguenti criticità:

- località Campoverde: area di "riferimento internazionale" per la coltura dell'actinidia (Kiwi): sono coinvolti più di 100 Ha di terreno produttivo (cfr. auto prescrizione SIA pag. 13.45);
- località Borgo Piave: si segnala in particolare l'interferenza con l'Istituto Agrario S. Benedetto;

Viene richiesto:

- l'applicazione dell'"Accordo del Passante di Mestre" circa la determinazione degli indennizzi di esproprio;
- l'abbandono del progetto;
- valutazione di un'alternativa che tenga conto di quanto sopra esposto;

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.1.3 di seguito elencati: 02; 11; 17; 18.

Osservazione n.23)

Sigg. Adelaide e Roberta Coltelletti – nota prot. DSA/2008/13675 del 21.05.2008

Viene proposta in valutazione una configurazione alternativa dello svincolo e relativo casello di Via Apriliana (vedi allegati grafici). Questa configurazione viene proposta come a minor impatto sui fondi agricoli e a minor costo di realizzazione.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.1.3 di seguito elencati: 13.

Osservazione n.24)

Sig. Paola Badessi – Associazione Viviamo Vitinia e comitato No Corridoio Roma - Latina- nota prot. DSA/2008/13630 del 21.05.2008

Vertical column of handwritten signatures and initials on the right margin.

Horizontal column of handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

Viene evidenziato:

- l'incoerenza con gli atti di programmazione;
- l'illegittimità della procedura di affidamento per la realizzazione e gestione dell'opera;
- stima dei costi di oltre 1.600.000 Ml di Euro pregiudizievole della differenziazione della tariffazione a vantaggio delle fasce deboli; si evidenzia che il costo risulta pari al triplo della stima per la messa in sicurezza dell'intera Pontina;
- stima dei flussi di traffico che risultano contenuti in misura tale da non poter apportare il contributo economico necessario;
- il tracciato in sovrapposizione alla Pontina costituisce un argomento a favore dell'adeguamento in sede;
- impatti indiretti dovuti all'induzione di nuovi insediamenti industriali;
- impatti diretti sulle risorse idriche;
- impatti sulle risorse idriche in fase di cantiere
- pericoli alla sicurezza della Viabilità nei tratti non autostradali: Latina Terracina, Roma Tor de' Cenci;
- l'inesistenza di fatto dell'intermodalità nel progetto;

Viene richiesto:

- la messa in sicurezza della Pontina "tutta";
- il potenziamento del trasporto su ferro;

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.1.3 di seguito elencati: 02; 11; 19; 20; 21; 25.

Osservazione n25)

Comitato cittadino di quartiere "Riserva Nuova" – nota prot. DSA/2008/13733 del 21.05.2008

Sono ribaditi i punti di cui alla Osservazione n. 3.

Richiesta di valutazione di alternative locali sostanziali:

- tracciato ravvicinato alla SS148 Pontina in corrispondenza di aree già destinate dal PRG a Viabilità ad alta capacità;
- tracciato in galleria tra Via Fossignano e, attraverso area Riserva Nuova e area Montarelli-Giardini, zona Guardapasso. Proposta che ha il parere positivo del Comune di Aprilia 01.07.2004;

In subordinata:

- Richiesta di opere mitigazione: approfondimento altimetrico del tracciato e sviluppo dello stesso in galleria artificiale con relative sistemazioni a verde della copertura; componente suolo mitigazione del consumo, risarcimento alla frammentazione dei tessuti insediativi; componente rumore abbattimento del clima acustico post operam.
- Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.1.3 di seguito elencati: 02.

Osservazione n26)

Associazione WWF Italia - nota prot. DSA/2008/13765 del 22.05.2008

Viene rilevato che:

- il progetto definitivo e lo Studio di impatto ambientale non corrispondono agli standard di progetto definitivo ai sensi del Titolo III di DPR n. 554/1999, né lo Studio di Impatto ambientale ai sensi dell'art. 22 e dell'Allegato VII del già richiamato D.Lgs. n. 4/2008 o anche di quanto disposto dall'art. 184 del D.Lgs. n. 163/2006, nonché della Valutazione di incidenza di cui all'art. 5, c. 4 del DPR n. 357/1997.
- "La documentazione [...] non presenta un quadro completo degli effetti diretti e indiretti del progetto e delle sue principali alternative sino all'opzione 0 [...] e non presenta nemmeno un quadro economico credibile"
- non sono descritti i criteri utilizzati per le scelte progettuali di tracciato;
- non sono aggiornati gli aspetti riguardanti la topografia;
- non sono indicate le cave e discariche da utilizzare per la realizzazione dell'intervento con la specificazione dell'avvenuta autorizzazione;
- lo sia documenta come tutti gli svincoli [...] siano stati progettati in maniera completamente sbagliata e quindi debbano essere completamente riprogettate;
- il modello per lo studio dei flussi è solo stradale non considerando aspetti di intermodalità;
- nella stessa ACB si legge che il bilancio finale [...] risulta molto basso rispetto agli standard di redditività sociale indicati dai maggiori organismi europei;
- l'inaffidabilità del calcolo costi-benefici non consente un esame comparato delle alternative a cominciare dall' semplice adeguamento della SS 148 Pontina anche considerando che il collegamento Cisterna - Valmontone potrebbe essere risolto attraverso il miglioramento e la messa in sicurezza della Viabilità esistente;
- il progetto si attesta a Tor de' Cenci non riportando con chiarezza le soluzioni relative all'innesco con la Viabilità urbana della Capitale;
- l'analisi degli impatti sulla componente Atmosfera sono falsate dal fatto che le proiezioni del traffico non sono

UFFICIO CANTIERI  
AMBIENTE  
STORIA E PATRIMONIO  
UFFICIO DI VERIFICA  
CANTIERI

- l'analisi degli impatti sulla componente Rumore è carente in quanto basata su un'indagine acustica svolta, sulle 24 ore, per soli 4 giorni;
  - non sono risolte interferenze con aree ad elevata vulnerabilità dell'acquifero quali quelle in località Campoverde e relative ai fossi di Santa Maria, della Rubbia, del Fico, di Femminamorta nonché con le aree di cui all'art. 5 delle Misure di salvaguardia degli acquiferi vulcanici dei Colli Albani e Sabatini (DGR — Lazio n. 1317 dl 5/12/2001, pubblicata sul BURL del 20/1/2004);
  - gli studi relativi alle aree della Rete Natura 2000 non sono rispondenti agli standard per le valutazioni di incidenza;
  - nulla si dice riguardo al SIC dell'Artemisio e sulla zona di protezione speciale del complesso montuoso carbonatico dei Monti Lepini.
  - non viene tenuto in considerazione il nuovo Piano territoriale paesistico regionale adottato con deliberazione di Giunta regionale n. 556 del 25.7.2007 e integrato e modificato con deliberazione n. 1025 del 21. 12. 2007,
  - il tracciato dell'attuale Via Pontina, da Tor de' Cenci, e quello della Via di Pratica, potrebbero corrispondere al tracciato antico della Via Laurentina;
  - verrebbe pregiudicata la possibilità di mantenere le coltivazioni biologiche;
  - i by pass di Pomezia e di Aprilia interferiscono zone di interesse archeologico storicamente documentate;
  - si rileva che l'area della Riserva Naturale Regionale di Decima viene intaccata nella sua integrità;
  - è prevista la costruzione delle barriere autostradali, in un'area pregiata a ridosso del SIC;
  - viene interferita l'area critica nei pressi del bosco di Capocotta
  - per realizzare la circonvallazione di Pomezia il tracciato interferisce fossi con forti dislivelli con alcuni sbancamenti e Viadotti estremamente invasivi;
  - che in corrispondenza di Aprilia si possono valutare due alternative: realizzare la strada in galleria artificiale o far iniziare la circonvallazione in area maggiormente adiacente all'abitato di Aprilia;
  - l'infrastruttura si sovrappone alle giaciture agricole storiche preesistenti e taglia irrimediabilmente i paesaggi agrari;
  - dal Quadro Programmatico emerge con chiarezza un modestissimo radicamento programmatico ed istituzionale del Sistema Pontino;
  - la parte più definita della programmazione della mobilità nel Lazio punta sul ferro e non sulla gomma;
  - il modello di traffico si propone di confrontare tre scenari: lo Scenario attuale (2007); lo Scenario tendenziale al 2022 in assenza dell'opera ma ritenendo realizzati cinque progetti infrastrutturali già avviati (completamento della tangenziale est interna a Roma, il raddoppio di Via Laurentina fino al cimitero, la tangenziale di Albano, il nodo a due livelli fra Via Colombo e gli Oceani, l'unificazione e la riqualificazione della Via Ostiense-Via del Mare); lo Scenario di progetto al 2022, che considera realizzati i cinque progetti infrastrutturali nello scenario tendenziale al 2022, il Sistema Pontino ed ulteriori quattro interventi (nuovo collegamento fra Tor de' Cenci e la Via Ostiense, raddoppio completo di Via di Vallerano come strada di quartiere a doppia carreggiata, la tangenziale di Latina; la tangenziale di Cisterna).
  - assenza di chiarezza nella esposizione e nella lettura degli esiti del modello di simulazione del traffico;
- In generale viene richiesta una nuova presentazione del Progetto  
Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.1.3 di seguito elencati: 02; 04; 11; 17; 19; 21; 22; 23; 24; 25; 26; 27; 28; 29; 30; 31; 32

Osservazione n27)  
Comune di Ardea, prov. di Roma – nota prot. DSA/2008/13943 del 23.05.2008

Sono trasmesse due delibere del consiglio comunale:

Nella Deliberazione n. 52 del 30.11.2007 si evidenzia tra l'altro che:

- il progetto definitivo integrato non è mai stato condiviso dal Comune di Ardea;
- la base cartografica del progetto non è aggiornata;
- rimangono non risolte alcune interferenze con la Viabilità esistente;
- non sono previsti svincoli in corrispondenza di Ardea laddove oggi sono in esercizio 3 intersezioni a livelli sfalsati con l'attuale SS. 148;
- la fase di cantiere non risulta essere presa in esame;
- viene richiesta al valutazione di una alternativa di minima costituita dalla semplice "messa in sicurezza" del tracciato attuale della SS 148;
- sono auspicati provvedimenti contemporanei finalizzati a trasferire su ferro la mobilità dei pendolari

Nella successiva Deliberazione n. 50 del 14.05.2008 si evidenzia tra l'altro che:

- che la documentazione progettuale del SIIP si riferisce al solo asse autostradale senza che sia presa in considerazione altra modalità di trasporto;
- per il tratto del comune di Ardea non sono prese in considerazione alternative rispetto al tracciato proposto in valutazione posto in sovrapposizione alla SS. 148;
- non sono previste misure di potenziamento della Viabilità interconnessa (v.Pontinia vecchia, S.P. Laurentina);

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right side and several smaller ones at the bottom.

- non sono previsti svincoli dedicati;
  - non sono considerate le notevoli problematiche idrauliche del territorio comunale e le interferenze con il "Fosso dell'Incastro";
  - la "fase realizzativa transitoria" non è presa in esame;
- Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.1.3 di seguito elencati: 02; 11; 13; 16; 19; 23.

Osservazione n28)

Comune di Roma – nota prot. DSA/2008/14216 del 27.05.2008

Viene rilevato:

- che non risulta che il fascio autostradale sia stato progettato contestualmente al tracciato ferroviario senza alcun sfasamento nei tempi di realizzazione (cfr. Memoria di Giunta Comunale del 02.11.2006) "in modo da configurare un reale corridoio intermodale";

Viene richiesta:

- per il tratto da Castel Romano al confine comunale una variante di tracciato in affiancamento al tracciato ferroviario previsto che sia di minor impatto in termini di consumo di suolo, viene segnalata l'interferenza con aree comprese nella Riserva Naturale di Decima e la scarsa coerenza con il corridoio infrastrutturale previsto dal PTPR Lazio;

- in relazione al casello di esazione ed allo svincolo di Castel Romano valutare una alternativa, anche riposizionando il casello in posizione intermedia tra Castel Romano e l'attuale svincolo di Pomezia;

Sono inoltre richieste opere connesse finalizzate alla miglior funzionalità dell'opera e alla riduzione degli impatti:

- nel tratto Tor de Cenci - Castel Romano, nonostante sia stato approfondito e migliorato il sistema degli svincoli viene richiesto, l'adeguamento della Viabilità collaterale funzionalmente connessa;
- in corrispondenza alla zona industriale di Castel romano viene richiesta la creazione di una viabilità collaterale;
- viene richiesta la realizzazione di una ciclovia in sede separata in affiancamento al tracciato previsto;
- sottopassi faunistici e ponti ecologici;

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.1.3 di seguito elencati: 01; 11; 14; 30.

Osservazione n29)

Comune di Roma – nota prot. DSA/2008/16717 del 18.05.2008

Sono sostanzialmente ribaditi e confermati, e ulteriormente argomentati, i punti di cui alla osservazione 29.

Le principali criticità segnalate risultano essere:

- carenze sulla intermodalità completa;
- carenze sulla gestione del traffico passante senza aggravio del GRA
- posizionamento dello svincolo di Castel Romano;

Sono richiesti:

- connessione verso Civitavecchia eventualmente anche in galleria;
- opere complementari di potenziamento delle viabilità secondaria in zona Tor de Cenci per la connessione verso la città;

In particolare si richiede un diverso sistema di connessione del tracciato con la rete locale, definita "reticolo locale irrilevante", in quanto il previsto sistema di 4 svincoli (Castel Romano, Torvaianica - Pratica di mare, Decima sud, Decima nord) comporterebbe grandi rischi di urbanizzazione spontanea. Anche individuando un unico svincolo.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.1.3 di seguito elencati: 01; 04; 13; 14; 33.

Osservazione n30)

Comune di Velletri, prov. di Roma Delibera del consiglio comunale n.14 del 01.07.2008 – nota prot. DSA/2008/19993 del 17.07.2008

La delibera approva il tracciato contenuto nell'alternativa di tracciato "Variante Velletri".

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.1.3 di seguito elencati: 01.

Osservazione n31)

Sig. Franco Giacomo Sacchi – nota prot. DSA/2008/20285 del 22.07.2008

Si rileva che le complanari previste in progetto, tratto Aprilia nord – Latina, risultano sopraelevate e pregiudizievoli dell'accesso alla proprietà dello scrivente (km 49,440 della SS. 148 Pontina). Grazie alla presenza dei due svincoli di

NTM  
EDE  
VIA  
130  
"Guardapasso" e "Selciatella" attualmente è possibile accedere allo stabilimento della "Sacchi Pallets" da entrambi i sensi di marcia della SS 148.

Si segnala la presenza di un'azienda farmaceutica a "rischio di incidente rilevante" sita nei pressi dello svincolo "Selciatella".

Viene richiesta:

- la ricollocazione dell'asse di mezzzeria spostandolo verso il lato opposto gravato da "vincolo di inedificabilità per rispetto del "Fosso Leschione";
- Conservazione e aggiornamento degli svincoli di "Guardapasso" e "Selciatella".

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.1.3 di seguito elencati: 01; 13.

Osservazione n32)

Sig.ra Antonella Sacchi - nota prot. DSA/2008/20316 del 22.07.2008

Identica alla osservazione n 31

### 1.1.2 Considerazioni di istruttoria preliminari alla analisi degli argomenti emersi

Le osservazioni fino alla data del 18.03.2008 sono di tipo procedurale ed eccepiscono circa la completezza della documentazione prodotta in sede di pubblicazione. Tali carenze non possono essere valutate a posteriori dalla presente istruttoria che prende in esame il complesso del materiale. La riapertura dei termini ha consentito di ripresentare le Osservazioni laddove in occasione della seconda pubblicazione fossero ancora opportune.

I seguenti soggetti hanno effettivamente ripresentato le loro Osservazioni: 1) Provincia di Latina, 2 e 6) Associazione WWF Italia; 3) Comitato cittadino di quartiere "Riserva Nuova". Pertanto le Osservazioni n 1, 2, 3, 6 si ritengono superate.

I seguenti soggetti non hanno ripresentato le loro Osservazioni: 4) Soc. Agricola Malatesta; 5) Città di Valmontone; 7) Ministero per i beni Culturali, Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio e dell'architettura e l'arte contemporanea. Pertanto le Osservazioni n 4, 5, 7 sono prese in considerazione.

L'analisi delle argomentazioni esposte ha dato luogo o a richieste di integrazioni, ove la trattazione sia risultata carente nella documentazione originaria, o sono comunque trattati nell'analisi del SIA nei suoi documenti originali ed integrativi. Alla luce della Relazione Istruttoria alcune tematiche esposte hanno dato spunto a prescrizioni e/o raccomandazioni.

### 1.1.3 Elenco argomenti (al 2008) e relative Controdeduzioni

Di seguito si riportano, raggruppati per temi, le considerazioni di istruttoria relative agli argomenti emersi dalle Osservazioni presentate fino al 2008.

#### Aspetti procedurali

3) Viene richiesta la sospensione dei termini e nuova pubblicazione;

4) Inadeguatezza della documentazione di progetto e del SIA:

- a - copia della ricevuta dell'avvenuto inoltro del progetto alle Soprintendenze di settore competenti per territorio;
- b - dichiarazione giurata del responsabile del SIA attestante la veridicità ed esattezza delle informazioni fornite;
- c - copia dell'avviso pubblico;
- d - assenza della "Sintesi non tecnica".

5) Si inoltra formale richiesta per la consultazione e copia della documentazione digitale della documentazione progettuale.

### *Considerazioni di istruttoria*

Relativamente al punto 3 e 5 la richiesta non può essere considerata pertinente alla procedura di valutazione in quanto da rivolgere a Soggetti istituzionali diversi.

Relativamente al punto 4 gli adempimenti riguardo la pubblicità della procedura a carico del Proponente risultano rispettati.

### Aspetti programmatici

32) Dal Quadro Programmatico emerge con chiarezza un modestissimo radicamento programmatico e istituzionale del Sistema Pontino;

19) Viene rilevata l'inesistenza di fatto dell'intermodalità nel progetto;

8) Viene rilevata la violazione di vincoli di tutela paesaggistica con specifico riferimento all'area di rispetto di 300 metri del fosso "Femminamorta";

29) Non viene tenuto in considerazione il nuovo Piano territoriale paesistico regionale adottato con deliberazione di Giunta regionale n. 556 del 25.7.2007 e integrato e modificato con deliberazione n. 1025 del 21. 12. 2007;

### *Considerazioni di istruttoria*

Relativamente al punto 32 si valuta che il SIIP giunge alla valutazione a valle di un importante iter amministrativo pregresso sostanzialmente coerente.

Relativamente al punto 19 si rileva che la configurazione del progetto non sia ostativa di ulteriori opere di potenziamento dell'intermodalità. Allo stato attuale i punti di connessione con la rete locale considerano adeguatamente i punti di accesso alla rete per la mobilità collettiva su ferro.

Relativamente ai punti 8 e 29 per quanto di competenza si valuta il progetto ambientalmente compatibile.

### Elaborazioni progettuali

11) Interferenze non risolte con il reticolo della mobilità locale:

a - sistemazioni connesse alla proprietà del Consorzio Artigiani Aprilia, nota prot. DSA/2008/13314 del 19.05.2008 e del Sig. Franco Giacomo Sacchi - nota prot. DSA/2008/20285 del 22.07.2008;

b - impatto sul traffico della vecchia Pontina e della Laurentina;

c - attraversamento di Spinaceto e Mostacciano;

d - tratto cittadino di Latina Ovest con impianti semaforici;

e - la soluzione delle complanari come forma di Viabilità del traffico residuale non a pagamento risulta non funzionale in considerazione del traffico di mezzi agricoli molto sostenuto nelle stagioni di raccolta;

f - interferenze con la Viabilità esistente in Comune di Ardea;

g - nel tratto Tor de Cenci - Castel Romano viene richiesto l'adeguamento della Viabilità collaterale funzionalmente connessa;

13) Viene richiesta una diversa collocazione degli svincoli:

a - spostare il "nodo h Sud" verso Campoverde in prossimità dell'interconnessione tra Roma Latina e Cisterna Valmontone;

b - prevedere uno svincolo con la S.R. 207 Nettunense "nodo F";

c - valutazione di una configurazione alternativa dello svincolo e relativo casello di Via Apriliana (vedi allegati grafici);

d - non sono previsti svincoli in corrispondenza di Ardea laddove oggi sono in esercizio 3 intersezioni a livelli sfalsati con l'attuale SS. 148;

e - Si richiede un diverso sistema di connessione del tracciato con la rete locale sostitutivo del

DELLA  
CERCA  
TECH  
SISTEMI  
dalla C

sistema di 4 svincoli (Castel Romano, Torvaianica - Pratica di mare, Decima sud, Decima nord),  
anche individuando un unico svincolo.

f - Conservazione ed aggiornamento degli svincoli di "Guardapasso" e "Selciatella".

22) Non sono descritti i criteri utilizzati per le scelte progettuali di tracciato;

23) Non sono aggiornati gli aspetti riguardanti la topografia;

33) Il tracciato proposto lascia non risolta la connessione con il nodo di Tor de Cenci: viene richiesta la valutazione di una connessione verso Civitavecchia eventualmente anche in galleria;

#### Considerazioni di istruttoria

In merito ai punti 12 e 13, si valuta che la documentazione prodotta dal Proponente sia complessivamente rispondente alle criticità segnalate che rivestono rilevanza collettiva e pubblica.

Relativamente al punto 22, si valuta che questo aspetto richieda un adeguato approfondimento che ha dato luogo a specifica richiesta di integrazione.

Relativamente al punto 23, si valuta che questo aspetto richieda un adeguato approfondimento che ha dato luogo a specifica richiesta di integrazione.

Relativamente al punto 33, vedasi gli esiti della Cabina di Regia. Si valuta che quest'aspetto richieda opportuna raccomandazione per le successive fasi progettuali.

#### Alternative valutate

1) Viene richiesto di porre in valutazione alternative locali di tracciato relativamente ai seguenti tratti:

a - In corrispondenza di Via Casale di Malatesta alternative progettuali costituite la prima dal tracciato approvato in sede di progetto preliminare, la seconda costituita da un tracciato posto molto più a est;

b - Variante spostata verso nord quindi verso la SS148 Pontina, anche variando "più a monte" il punto di sovrapposizione del nuovo tracciato con la stessa SS148;

c - Alternative a minor impatto in relazione al borgo seicentesco di Campoverde;

d - Una alternativa di variante di tracciato che si attesti sul lato est del Parco di Decima Malafede che si immetta direttamente sul GRA;

e - Alternativa a minor impatto per il nuovo casello di uscita di Castel Romano;

f - Quartiere "Riserva Nuova": tracciato ravvicinato alla SS148 Pontina in corrispondenza delle aree già destinate dal PRG a Viabilità ad alta capacità; tracciato in galleria tra Via Fossignano e, attraverso area Riserva Nuova e area Montarelli-Giardini, zona Guardapasso; approfondimento altimetrico del tracciato e sviluppo dello stesso in galleria artificiale con relative sistemazioni a verde della copertura;

g - Per il tratto da Castel Romano al confine comunale una variante di tracciato in affiancamento al tracciato ferroviario previsto che sia di minor impatto in termini di consumo di suolo;

h - Valutazione della "Variante Velletri";

2) Viene richiesto di porre in valutazione alternativa complessiva di tracciato che risponda ai seguenti criteri:

a - Un'alternativa complessiva di tracciato posta in affiancamento alla attuale SS148;

b - Un'alternativa costituita dall'adeguamento in sede, rimozione delle intersezioni a raso e messa in sicurezza della SS 148 mantenuta con utilizzo a schema aperto;

c - Viene richiesta la valutazione di una alternativa per il collegamento Cisterna Valmontone costituita dall'adeguamento del percorso attualmente esistente costituito dalla SS600 Ariana, Via della stazione vecchia di Lariano, SP 64 B, Via di Cori SP79a, SP62 Caranella previa l'introduzione di miglioramenti sui raccordi e brevi tratti nonché laddove necessario di rotatorie;

d - Valutazione dell'opzione zero;

e - Una alternativa complessiva che sia a minor impatto sulle colture agricole di pregio;

### *Considerazioni di istruttoria*

In merito alle richieste circa le valutazioni di ulteriori alternative, si valuta che la documentazione prodotta dal Proponente sia complessivamente rispondente alle criticità segnalate che rivestono rilevanza collettiva e pubblica.

### Scenari di traffico

25) Lo Studio del traffico, e conseguentemente l'Analisi Costi Benefici, presenta carenze metodologiche e mancata chiarezza nella esposizione degli esiti dell'applicazione del modello di traffico;

### *Considerazioni di istruttoria*

Relativamente al punto 25 è prodotto studio trasportistico aggiornato.

### Impatti sulle componenti ambientali

7) Viene segnalata l'interferenza dell'opera con la sorgente "Fontana delle tre cannelle".

21) Impatti diretti sulle risorse idriche definitivi e in fase di cantiere:

- a - Località Campoverde;
- b - Fosso di Santa Maria;
- c - Fosso della Rubbia;
- d - Fosso del Fico;
- e - Fosso di Femminamorta;
- f - Fosso dell'Incastro;
- g - Aree di cui all'art. 5 delle Misure di salvaguardia degli acquiferi vulcanici dei Colli Albani e Sabatini.

26) La valutazione degli impatti sulla componente Atmosfera sono falsate dal carente studio di traffico;

27) La valutazione degli impatti sulla componente Rumore è carente in quanto basata su un'indagine acustica svolta, sulle 24 ore, per soli 4 giorni;

28) Gli studi relativi alle aree della Rete Natura 2000 non sono rispondenti agli standard per le valutazioni di incidenza; nulla si dice riguardo al SIC dell'Artemisio e sulla zona di protezione speciale del complesso montuoso carbonatico dei Monti Lepini.

30) Si rileva che l'area della Riserva Naturale Regionale di Decima viene intaccata nella sua integrità e viene interferita un'area critica nei pressi del bosco di Capocotta;

31) Per realizzare la circonvallazione di Pomezia il tracciato interferisce fossi con forti dislivelli con alcuni sbancamenti e Viadotti estremamente invasivi;

### *Considerazioni di istruttoria*

Relativamente al punto 21 ove necessario sono prodotte schede di dettaglio con descrizione delle opere di mitigazione in fase di esercizio e di cantiere (Relazione Paesaggistica)

Relativamente al punto 26 è prodotto studio trasportistico aggiornato.

Relativamente al punto 28 e 30 si valuta che ancorchè non completamente esplicitato lo SdVI è sviluppato in modo coerente con le linee guida. Dallo studio emerge che SIC dell'Artemisio e la ZPS dei Monti Lepini non sono interferiti dalle opere in oggetto (fase di screening). Sono opportuni ulteriori approfondimenti circa le misure di mitigazione di dettaglio ed eventuali opere compensative.

Relativamente al punto 31 la progettazione ha tenuto in considerazione la morfologia dei luoghi preferendo un andamento delle livellette che anche con opportune gallerie consente di prevedere viadotti di altezza più contenuta ed al contempo il ricorso contenuto a terrapieni.

Stampa: **COMUNE DI APRILIA**  
**Ufficio Urbanistica**  
**Settore Urbanistica**  
**Commissario**

Relativamente al punto 7; 27; questi aspetti hanno dato luogo a opportune richieste di approfondimento.

Impatti su attività private in atto o programmate

6) Eccessiva frammentazione delle proprietà dello scrivente provocata dal tracciato prescelto e relativa richiesta di valutazione di variante a minor impatto sul reticolo fondiario con relativa sistemazione della Viabilità locale - Sig. Carlo Comin - nota prot. DSA/2008/12709 del 12.05.2008;

9) L'opera reca pregiudizio alla realizzazione di rilevante opera privata d'interesse pubblico (parco acquatico) in Via di approvazione.

12) Interferenza del tracciato con un lotto ("foglio catastale 103") sulla quale è in corso la realizzazione di una area artigianale (Consorzio Artigiani Aprilia)

17) Impossibilità a mantenere colture biologiche (che devono essere ad almeno 150-300 m di distanza dalle strade ad alta percorrenza);

20) Impatti indiretti dovuti alla induzione di nuovi insediamenti industriali;

In merito ai punti 6); 9); 12); 17); 20) si valuta che la documentazione prodotta dal Proponente sia complessivamente rispondente alle criticità segnalate che rivestono rilevanza collettiva e pubblica.

Misure di compensazione e mitigazione ambientale

14) Richiesta di opere di compensazione e mitigazione:

a - Adeguamento e messa in sicurezza di Via Apriliana fino a Campoleone;

b - Adeguamento e messa in sicurezza di Via Nettunense tratto urbano fino allo svincolo se previsto il richiesto svincolo, in subordinata adeguamento e messa in sicurezza di Via dei giardini;

c - Adeguamento e messa in sicurezza di Via Pontina vecchia dallo svincolo nord di Aprilia fino a Pomezia;

d - Messa in sicurezza idraulica del fosso Spaccasassi;

e - Realizzazione di una ciclovia in sede separata in affiancamento al tracciato previsto per la Roma Latina;

f - Sottopassi faunistici e ponti ecologici;

Considerazioni di istruttoria

I punti a) b) sono stati oggetto d'integrazioni progettuali ed hanno dato luogo ad opportune misure di compensazione ambientale.

I punti c); d); f) richiedono un adeguato approfondimento ovvero opportune prescrizioni per le fasi di progetto successive.

Il punto e) richiede opportune raccomandazioni per le fasi di progetto successive.

Depositi, cave e gestione dello smarino

16) La fase di cantiere in generale non risulta presa in esame:

a - tratto Spinaceto - Castel Romano lunga fase di cantiere in relazione alla variazione delle livellette;

24) Non sono indicate le cave e discariche da utilizzare per la realizzazione dell'intervento con la specificazione dell'avvenuta autorizzazione;

Considerazioni di istruttoria

Questi aspetti richiedono un adeguato approfondimento e sono stati oggetto di specifica richiesta d'integrazione.

### Garanzie e commissioni di valutazione

- 15) Sistema di esazione a condizioni agevolate per il pendolarismo;
- 10) Prevedere una più contenuta fascia di rispetto dell'infrastruttura.
- 18) Applicazione dell'“Accordo del Passante di Mestre” circa la determinazione degli indennizzi di esproprio;

#### *Considerazioni di istruttoria*

Questi punti richiedono opportune raccomandazioni per le fasi di progetto successive.

## 1.2 Analisi e valutazioni del Proponente (int. n. 03)

A seguito delle integrazioni richieste con i seguenti punti:

3) A seguito delle Osservazioni del Pubblico pervenute si richiede di fornire analisi e valutazioni sulle ipotesi di varianti di tracciato e di svincoli richieste in sede di osservazioni, di verificarne l'eventuale fattibilità o dimostrarne la non sostenibilità tecnico economica ed ambientale rispetto alla soluzione progettuale proposta.

L'argomento risulta trattato come di seguito.

Il Proponente dichiara che “le osservazioni di rilevanza progettuale che potevano essere accolte sono state recepite”. Inoltre “verrà fornita a breve la risposta puntuale a ciascuna osservazione pervenuta, in modo da permettere una valutazione ed una risposta più puntuale da parte di codesto Ministero”.

### **1.2.1 Considerazioni di istruttoria**

Data la particolare articolazione e complessità dell'intervento, e la scarsa precisione di alcuni riferimenti territoriali in ordine ad alcune Osservazioni, la richiesta di cui al presente punto è stata orientata a consentire al Proponente di specificatamente argomentare le ragioni di specifiche scelte progettuali.

L'assenza di una puntuale argomentazione non è pregiudizievole della possibilità di esprimere una valutazione in ordine alla sostenibilità dell'opera.

## 1.3 Elenco Osservanti (2009) e sintesi dei relativi argomenti

Complessivamente sono pervenute 69 Osservazioni del pubblico.

### **1.3.1 Elenco degli Osservanti e sintesi dei relativi argomenti**

*Osservazione n 09-01 - Della Penna Michele e Della Penna Roberto – nota prot. DSA/2009/ 0014055 del 5/6/2009*

*Viene evidenziato, che la particella di proprietà degli scriventi (Foglio 172 part. 519) inserita nella tavola “Espropri – Piano particellare d'esproprio - Tav.3” del progetto in esame è stata, per circa 5- 6 anni, in parte utilizzata dal Comune di Cisterna di Latina come “discarica dei rifiuti solidi urbani”. Tale attività si è conclusa intorno al 1982.*

*Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 30*

*Osservazione n 09-02 - Comin Giancarlo e Comin Adriana – nota prot. DSA/2009/ 0014130 del 5/6/2009*

*Viene evidenziato che la situazione catastale, relativa alla part. 1108, presentata negli elaborati “ Espropri e Stima delle espropriazioni”, è completamente diversa dall' effettiva situazione catastale (la particella è stata suddivisa in due nuove particelle - 3184 e 3185 - assegnate a nuovi proprietari, ovvero agli scriventi). Viene lamentata una sottovalutazione degli indennizzi di esproprio in particolare per le porzioni di proprietà non oggetto di esproprio ma di fatto rese irraggiungibili. Viene richiesta rivalutazione degli indennizzi di esproprio.*

*Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 19*

Osservazione n 09-03 - Comin Angelo – nota prot. DSA/2009/ 0014255 del 8/6/2009

Viene richiesto, con riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 11 part. 2811), oggetto di esproprio, che vengano rivalutate, anche alla luce della più aggiornata giurisprudenza in merito, le indennità di esproprio e che queste siano riferite a tutta la proprietà considerando anche: le porzioni di proprietà non oggetto di esproprio ma di fatto rese irraggiungibili e la perdita di utilizzo di un acquedotto. Si richiede la costruzione di un cavalcavia per raggiungere le porzioni di proprietà rese inaccessibili dalla realizzazione dell'opera. Viene richiesto di vagliare soluzioni alternative per tutta l'opera (alternativa complessiva di tracciato; adeguamento in sede, rimozione delle intersezioni a raso e messa in sicurezza della SS 148 mantenuta con utilizzo a schema aperto).

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 06, 19

Osservazione n 09-04 - Menegoni Guido – nota prot. DSA/2009/ 0014331 del 8/6/2009

Viene richiesto, con riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 42 part. 1085,1089,1100,1101,1102) oggetto di esproprio che vengano rivalutate le indennità di esproprio anche alla luce della più aggiornata giurisprudenza in merito. Viene richiesto di porre in valutazione alternative locali di tracciato relativamente al casello di Pomezia Sud che si propone di spostare più a Nord Est fuori dai centri abitati di Pomezia.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-05 - Menegoni Roberto, Renato, Ornella e Giovannini Rosetta – nota prot. DSA/2009/ 0014364 del 9/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 42 part. 1084,1095,1096,1097) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-06 - Soldati Vittorio – nota prot. DSA/2009/ 0014369 del 9/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 36 part. 423) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-07 - Lozzi Franco – nota prot. DSA/2009/ 0014372 del 9/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 39 part. 83, 25) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-08 - Bettini Franco – nota prot. DSA/2009/ 0014376 del 9/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 42 part. 1298, 1291,1297,1301,55 e altre) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-09 - Lozzi Bruno – nota prot. DSA/2009/ 0014379 del 9/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 39 part. 83, 25) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-10 - Menegoni Elena – nota prot. DSA/2009/ 0014392 del 9/6/2009

L'osservazione presenta analogia struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 42 part. 1087, 1107, 1103, 1104, 1105, 1106) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-11 - VAROI Srl – nota prot. DSA/2009/ 0014411 del 9/6/2009

Viene evidenziato che nel progetto dell'opera in esame non sono mantenuti gli attuali svincoli che permettono l'accesso al Castello di Decima, proprietà dello scrivente, per chi proviene da Pomezia in direzione Roma (svincolo Decima nord) ed in particolare dal progetto risulta che l'attuale strada di accesso alla proprietà, Via Clarice Tartufari, diverrebbe strada senza uscita; al contempo gli altri accessi e svincoli riportati negli elaborati consentono l'accesso su strade consortili di cui non è ben definito diverranno pubbliche. Si evidenzia altresì che vengono previsti caselli a Castel Romano e Pomezia Nord, quindi di fatto lo scrivente per poter accedere alla sua proprietà dovrà pagare un pedaggio. Si sottolinea che tale situazione comporterebbe reali danni economici alle attività. Si sottolinea infine il notevole impatto ambientale dell'opera che attraversa aree con vincolo archeologico e aree a Parco. Viene richiesto che in fase di progetto esecutivo: 1) siano adeguatamente progettati gli accessi funzionali alle proprietà dello scrivente, anche con la previsione di opere compensative; 2) si pongano in essere tutti gli accorgimenti necessari al contenimento delle emissioni rumorose e sia provveduto alle adeguate recinzioni e opere di prevenzione incendi.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 03, 25, 26

Osservazione n 09-12 - Azienda Agricola Decima Trigatoria Srl – nota prot. DSA/2009/ 0014418 del 9/6/2009

Viene evidenziato che nel progetto dell'opera in esame non sono mantenuti gli attuali svincoli che permettono l'accesso alle aree di proprietà (accessi esistenti da più di 60 anni) e sono necessari allo svolgimento delle attività agricole e zootecniche della scrivente (l'attuale accesso al km 26.00 in entrambe le direzioni dalla SS 148 risulta soppresso; lo svincolo Decima nord non prevede accesso per chi proviene da Latina in direzione Roma ed in particolare dal progetto non risulta l'accesso alla Via Clarice Tartufari); gli accessi e gli svincoli riportati sugli elaborati di progetto consentono l'accesso su strade consortili e/o interpoderali di cui non è ben definito se diverranno pubbliche; la strada di progetto passante sotto il Viadotto di Capocotta dagli elaborati di progetto non sembra connettersi al sistema Viario attuale. Si evidenzia altresì che vengono previsti caselli a Castel Romano e Pomezia Nord, quindi di fatto lo scrivente per poter accedere alla sua proprietà dovrà pagare un pedaggio. Si sottolinea che tale situazione comporterebbe reali danni economici alle attività.

Si riscontra un'incongruenza tra gli elaborati grafici e il piano particellare di esproprio, con riferimento agli immobili urbani del foglio 1188 part. 55sub da 2 e 11 compresi, che riguardano un fabbricato posto al km 26 della SS148. Si sottolinea infine il notevole impatto ambientale dell'opera che attraversa aree con vincolo archeologico e aree a Parco.

Viene richiesto che in fase di progetto esecutivo: 1) siano adeguatamente progettati gli accessi funzionali alle proprietà dello scrivente, anche con la previsione di opere compensative; 2) si pongano in essere tutti gli accorgimenti necessari al contenimento delle emissioni rumorose e sia provveduto alle adeguate recinzioni (presenza di pascoli) e opere di prevenzione incendi; 3) che in relazione al fabbricato posto al km 26 della SS148 di cui sopra si facciano attente e preventive indagini statiche richiedendo sin da ora sopralluogo preliminare con redazione di adeguato verbale volto a determinare la consistenza e lo stato dell'edificio anche mediante rilievi, indagini geognostiche, sondaggi ecc da controllare e monitorare periodicamente in corso d'opera.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 03, 20, 25, 26

Osservazione n 09-13 - Terre di Castel di Decima Srl – nota prot. DSA/2009/ 0014412 del 9/6/2009

Viene evidenziato che nel progetto dell'opera in esame non sono mantenuti gli attuali svincoli che permettono l'accesso alle aree di proprietà (accessi esistenti da più di 60 anni) e sono necessari allo svolgimento delle attività agricole della scrivente (l'attuale accesso al km 26.00 in entrambe le direzioni dalla SS 148 risulta soppresso; lo svincolo Decima nord non prevede accesso per chi proviene da Latina in direzione Roma ed in particolare dal progetto non risulta l'accesso alla Via Clarice Tartufari); gli accessi e gli svincoli riportati sugli elaborati di progetto consentono l'accesso su strade consortili e/o interpoderali di cui non è ben definito se diverranno pubbliche; la strada di progetto passante sotto il Viadotto di Capocotta dagli elaborati di progetto non sembra connettersi al sistema Viario attuale. Si evidenzia altresì che vengono previsti caselli a Castel Romano e Pomezia Nord, quindi di fatto lo scrivente per poter accedere alla sua proprietà dovrà pagare un pedaggio. Si sottolinea che tale situazione comporterebbe reali danni economici alle attività. Si sottolinea infine il notevole impatto ambientale dell'opera che attraversa aree con vincolo archeologico e aree a Parco.



Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-20 - Tenti Paolo – nota prot. DSA/2009/ 0014506 del 10/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 36 part. 1110, 1109, 470, 485, 486, 1140, 1142) e alle condizioni relative. Viene richiesto di garantire tutte le misure atte al contenimento delle emissioni rumorose.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 25, 10, 19

Osservazione n 09-21 - Menegoni Lina – nota prot. DSA/2009/ 0014509 del 10/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 42 part. 1108, 1089, 40 e altre) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-22 - Aldrighetti Maria Antonietta – nota prot. DSA/2009/ 0014513 del 10/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 39 part. 26, 27, 28, 10) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-23 - Caronti Diana – nota prot. DSA/2009/ 0014515 del 10/6/2009

Viene evidenziato che i luoghi ove insiste l'esproprio, ubicati all'incrocio tra la Pontina vecchia e la SP Laurentina, si costituiscono come toponimo "Bivio Caronti" (riportato anche sulle mappe) punto di riferimento, dal 1918 per la comunità insediata, la cui distruzione apporterebbe danni non solo materiali ma anche culturali. Viene richiesto, con riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 39 part. 580, 21) oggetto di esproprio che vengano rivalutate le indennità di esproprio anche alla luce della più aggiornata giurisprudenza in merito. Viene richiesto di porre in valutazione alternative locali di tracciato: 1) relativamente al tracciato dell'opera si propone di spostarlo più a Nord Est fuori dai centri abitati che formano la realtà del "Bivio Caronti"; 2) adottare per la località "Bivio Caronti" un percorso sotterraneo per il tratto dal km 33.00 circa in prossimità della proprietà Mastracci fino alla località "Ponte 11"; 3) messa in sicurezza della Pontina nuova SSI48; 4) allargamento sedi stradali esistenti.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 13, 10, 19

Osservazione n 09-24 - Tenti Massimo – nota prot. DSA/2009/ 0014518 del 10/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 36 part. 1108, 129, 471, 500, 1141, 1139) e alle condizioni relative. Viene richiesto di garantire tutte le misure atte al contenimento delle emissioni rumorose.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 25, 10, 19

Osservazione n 09-25 - De Gaspari Antonio – nota prot. DSA/2009/ 0014522 del 10/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-26 - Casadei Quinto – nota prot. DSA/2009/ 0014527 del 10/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 39 part. 762, 763, 764, 765, 750, 751, 755, 749, 768, 709, 769, 770, 771) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n° 09-27 - Casadei Giuseppe – nota prot. DSA/2009/ 0014529 del 10/6/2009

L'osservazione presenta analogia struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 39 part. 777, 778, 779, 780) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-28 - Di Domenicantonio Paola – nota prot. DSA/2009/ 0014531 del 10/6/2009

Viene richiesto, in relazione alla direttrice Roma- Latina di porre in valutazione alternative locali di tracciato: spostamento dell'intero tracciato in aree inedificate o passaggio in galleria (circa al cavalcavia del km 18+202,61)

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 07, 11

Osservazione n 09-29 - Aldrighetti Lorena – nota prot. DSA/2009/ 0014534 del 10/6/2009

L'osservazione presenta analogia struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 39 part. 26,27,28,10) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-30 - Aldrighetti Silvana – nota prot. DSA/2009/ 0014541 del 10/6/2009

L'osservazione presenta analogia struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 39 part. 26,27,28,10) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-31 - Morelli Vanta – nota prot. DSA/2009/ 0014544 del 10/6/2009

L'osservazione presenta analogia struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-32 - Aldrighetti Laura – nota prot. DSA/2009/ 0014556 del 10/6/2009

L'osservazione presenta analogia struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 39 part. 26,27,28,10) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-33 - Brunelli Giuseppe (Brunelli Sud S.p.A.) – nota prot. DSA/2009/ 0014561 del 10/6/2009

Viene richiesto, con riferimento alla proprietà dello scrivente, oggetto di parziale esproprio, di porre in valutazione alternative locali di tracciato: valutare alternative sulla collocazione dello svincolo, collocato all'altezza km 33+705, variandone la progressiva di collocazione a monte ovvero a valle al fine di distribuire il danno sulla frammentazione delle proprietà dello scrivente.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 12

Osservazione n 09-34 - Menegoni Giulio – nota prot. DSA/2009/ 0014579 del 10/6/2009

L'osservazione presenta analogia struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 42 part. 1086) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-35 - Menegoni Domenico – nota prot. DSA/2009/ 0014590 del 10/6/2009

L'osservazione presenta analogia struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 42 part. 1114,43,44, 49, 51, 50, 52) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10

Osservazione n 09-36 - Mastracci Selvano (Autoriparazione Pontina) – nota prot. DSA/2009/ 0014624 del 10/6/2009

Viene richiesto, con riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 39 part. 760) oggetto di esproprio che vengano rivalutate le indennità di esproprio anche alla luce della più aggiornata giurisprudenza in merito. Viene richiesto di porre in valutazione alternative locali di tracciato: 1)relativamente al tracciato dell'opera si propone di spostarlo più a Nord Est fuori dai centri abitati che formano la realtà del "Bivio Caronti"; 2) adottare per la località "Bivio Caronti" un percorso sotterraneo; 3) messa in sicurezza della Pontina nuova SS148; 4) allargamento sedi stradali esistenti.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 13, 10, 19

Osservazione n 09-37 - Fiumi Angelo – nota prot. DSA/2009/ 0014649 del 10/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 36 part. 1298,1299) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-38 - Menegoni Laura – nota prot. DSA/2009/ 0014651 del 10/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 42 part. 1124, 1125, 1108, 1127, 1126) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-39 - Mastracci Selvano (Autoriparazione Pontina) – nota prot. DSA/2009/ 0014660 del 10/6/2009

L'osservazione si presenta analoga per struttura e richieste dell'Osservazione n 09-36.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 13, 10, 19

Osservazione n 09-40 - Bonelli Claudia – nota prot. DSA/2009/ 0014700 del 11/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 36 part. 1260) che non è oggetto di esproprio ma il cui valore commerciale si ritiene venga deprezzato per la realizzazione dell'opera e alle condizioni relative. Viene richiesto di garantire tutte le misure atte al contenimento delle emissioni rumorose. Viene richiesto di prevedere una metropolitana fino a Pomezia

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 18, 25, 10, 19

Osservazione n 09-41 - Encolpio Natalia e Di Cosimo Elsa – nota prot. DSA/2009/ 0014703 del 11/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 42 part. 1, 3, 1342, 1343) e alle condizioni relative. Viene evidenziato che la proprietà sarà divisa a metà dall'opera

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-42 - Mengoni Marco – nota prot. DSA/2009/ 0014705 del 11/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 42 part. 11084, 1085, 1086, 1090, 1091, 1092, 1087, 1086) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-43 - Mengozzi Battista – nota prot. DSA/2009/ 0014706 del 11/6/2009

ELL'AMBIENTE  
SERVIZIO  
tecnico di verifiche  
della Consorzio  
della Consorzio

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 36 part. 574) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-44 - Nappi Annalisa – nota prot. DSA/2009/ 0014707 del 11/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 36 part. 1260) che non è oggetto di esproprio ma il cui valore commerciale si ritiene venga deprezzato per la realizzazione dell'opera e alle condizioni relative. Viene richiesto di garantire tutte le misure atte al contenimento delle emissioni rumorose.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 7.3.2 di seguito elencati: 25, 10, 19

Osservazione n 09-45 - Menegoni Maria – nota prot. DSA/2009/ 0014727 del 11/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 42 part. 398, 1106, 1089) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-46 - Gabrielli Nello – nota prot. DSA/2009/ 0014732 del 11/6/2009

Viene richiesto, con riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 41 part. 67) oggetto di esproprio che vengano rivalutate le indennità di esproprio anche alla luce della più aggiornata giurisprudenza in merito. Viene richiesto di porre in valutazione alternative locali di tracciato: 1)relativamente al tracciato dell'opera si propone di spostarlo più a Nord Est fuori dai centri abitati che formano la realtà del "Bivio Caronti"; 2) adottare per la località "Bivio Caronti" un percorso sotterraneo per il tratto dal km 33.00 circa in prossimità della proprietà Mastracci fino alla località "Ponte 11"; 3) messa in sicurezza della Pontina nuova SS148; 4) allargamento sedi stradali esistenti.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 13, 10, 19

Osservazione n 09-47 - Seribloc Srl – nota prot. DSA/2009/ 0014743 del 11/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 39 part. 759) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-48 - Fiamma 2000 Spa – nota prot. DSA/2009/ 0014770 del 11/6/2009

Viene evidenziato che l'infrastruttura oggetto di esame non interessa, ai fini dell'esproprio, le aree dello scrivente (Via Pontina vecchia km 35.600) distanziandosi di circa 200 m. Premesso che la scrivente rientra tra gli stabilimenti di cui al Dlgs 334/99 per i quali, a norma del DM 9.05.2001 (emanato dal Min. LLPP di intesa con Min. Interno, Min. Ambiente, Min. Industria, Min. Commercio e Artigianato), in attuazione dell'art. 14 del Dlgs 334/99, si devono rispettare nella pianificazione alcune distanze di sicurezza e gli strumenti di pianificazione devono recepire gli elementi pertinenti al "piano di emergenza esterno" di cui all'art. 20 del Dlgs 334/99, si osserva che nel caso di specie risulta che il nuovo progetto stradale coinvolge il "piano di emergenza esterno" della scrivente. Si chiede pertanto: 1) di apportare variante al progetto al fine di non incidere sul suddetto "piano di emergenza esterno" e/o in subordine di interessare l'Autorità competente (Comitato Tecnico Regionale) affinché riformuli tale piano; 2) di tener conto che la scrivente, nei suoi programmi aziendali ha previsto ampliamenti per lo stoccaggio dell'impianto. Tali ampliamenti sono da considerarsi nella progettazione onde evitare danni alla scrivente tenuto presente che il DM 9.5.2001 tutela la scrivente in qualità di azienda preesistente alla realizzazione della nuova opera.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 14

Osservazione n 09-49 - Studio Legale Pieri-Scimali – nota prot. DSA/2009/ 0014777 del 11/6/2009

Viene evidenziato che le osservazioni presentate in data 09.11.2007 dallo scrivente, per conto dei Sig.ri Favale Maurizio e Cupellaro Rossana, sono da intendersi integralmente riportate. Viene richiesto di procedere alla eliminazione di errore materiale in riferimento all'indicazione delle particelle catastali interessate da esproprio. Viene chiesto che lo svincolo "Le Castella" sia realizzato così come previsto nel progetto di variante del 2005. Viene

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

*lamentata una eccessiva frammentazione delle proprietà dello scrivente tali da renderle non fruibili, con riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 1 part. 518, 375 e 540, 541) oggetto di esproprio che vengano rivalutate le indennità di esproprio*

*Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 15, 19*

*Osservazione n 09-50 - WWF – nota prot. DSA/2009/ 0014812 del 11/6/2009*

*Preliminarmente sono sollevate eccezioni relative alla mancata regolarità in ordine alla prima fase di pubblicazione del progetto definitivo, alla regolarità degli atti dell'iter approvativo e alla mancata espressione di pareri di Enti competenti. Sono sollevate eccezioni sull'iter procedurale relativo al progetto definitivo 2007/SIA 2008. Viene evidenziato che le osservazioni, presentate dallo scrivente a seguito del'avviso pubblico del 18/03/2008, sono da considerarsi ancora integralmente valide. Ad esse si aggiungono le seguenti osservazioni relative al progetto di cui all'avviso pubblico del 24/03/2009 che sono quindi da intendersi integrative delle precedenti. Le osservazioni si riferiscono ai seguenti punti:*

*1) Osservazioni in merito alla risposta integrazioni al SIA presentato nel marzo 2008*

- Risposta richiesta integrazione punto 2: si riscontra la presenza di materiale integrativo a risposta della richiesta*
- Risposta richiesta integrazione punto 7: si ritiene che la scelta autostradale rimanga senza nessuna giustificazione accettabile poiché manca la verifica e la valutazione delle richieste*
- Risposta richiesta integrazione punto 18: si ritiene che manchino ancora gli studi di compatibilità idraulica e idrogeologica*
- Risposta richiesta integrazione punto 19: non risulta che sia avvenuto il coinvolgimento delle associazioni di categoria per individuare eventuali misure di mitigazione e compensazione*
- Risposta richiesta integrazione punto 20: si ritiene che le risposte non siano esaurienti al fine di considerare la stessa richiesta soddisfatta (periodo della campagna fonometrica non ampliato, caratterizzazione parziale rispetto all'estesa dell'opera).*
- Risposta richiesta integrazioni relative al Quadro programmatico: in riferimento alle normativa sulle "Aree protette" risulta non identificato il quadro di riferimento programmatico (si fa riferimento a norme e prassi di una regione diversa – regione Lombardia).*
- Risposta richiesta integrazioni relative al Quadro progettuale – relazione generale: in relazione all'illustrazione delle alternative progettuali e all'opzione zero si ritiene che tali proposte non possano essere considerate scelte alternative valide ai fini della valutazione per la diversità del quadro programmatico e normativo a cui si riferiscono; si evidenzia altresì che negli elaborati non è presente una descrizione di tali alternative e le ragioni che hanno portato alla scelta fatta.*
- Risposta richiesta integrazioni relative al Quadro progettuale – studio di traffico: in relazione allo studio di traffico presentato si osserva: 1) insufficienza del grafo adottato dal modello (grafo esclusivamente stradale senza considerare altre componenti modali; in conferenza dei servizi alcuni Enti hanno proposto di verificare l'alternativa di trasporto su ferro); 2) insufficienza dell'esame delle condizioni di traffico; 3) insufficienza del modello di assegnazione della crescita futura della domanda di spostamenti; 4) mancanza di chiarezza nell'esposizione e nella lettura degli esiti del modello di simulazione del traffico; 5) richiesta di riformulazione del modello di simulazione del traffico.*
- Risposta richiesta integrazioni relative al Quadro progettuale – analisi costi benefici: in relazione all'analisi costi benefici si richiede di riformularla in base al nuovo studio di traffico*

*2) Osservazioni in merito al progetto definitivo e relativo SIA delle varianti di tracciato e delle opere connesse e dei miglioramenti funzionali delle strade esistenti*

*Varianti – Sintesi non tecnica – Relazione.*

- Varianti non alternative – si ribadisce quanto già osservato in relazione alla risposta integrazioni relativa allo SIA 2008 "Quadro progettuale – relazione generale"*
- Integrazione modale – necessità di uno studio approfondito sui flussi di traffico basato su un modello che non consideri solo la modalità stradale.*
- Variante Aprilia Sud – si osserva che quanto esposto per la Variante di Aprilia sud potrebbe, a valle di un'analisi approfondita, valere per tutta il tracciato della Pontina.*

*Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 01, 02, 04, 08, 21, 22, 27, 28, 29*

*Osservazione n 09-51 - Tenti Bruno – nota prot. DSA/2009/ 0014818 del 11/6/2009*

*L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 36 part. 476, 468) e alle condizioni relative. Viene richiesto di garantire tutte le misure atte al contenimento delle emissioni rumorose.*

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 25, 10, 19

Osservazione n 09-52 - Tenti Giuliano – nota prot. DSA/2009/ 0014819 del 11/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 36 part. 474, 479, 210, 402, 102, 106) e alle condizioni relative. Viene richiesto di garantire tutte le misure atte al contenimento delle emissioni rumorose.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 25, 10, 19

Osservazione n 09-53 - Brundu Arcangelo – nota prot. DSA/2009/ 0014823 del 11/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 12 part. 804,814, 57, 78, 505, 80, 81, 544) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-54 - Tosoni Virginia – nota prot. DSA/2009/ 0014829 del 11/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 36 part. 1260) che non è oggetto di esproprio ma il cui valore commerciale si ritiene venga deprezzato per la realizzazione dell'opera e alle condizioni relative. Viene richiesto di garantire tutte le misure atte al contenimento delle emissioni rumorose. Viene richiesto di prevedere una metropolitana fino a Pomezia

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 18, 25, 10, 19

Osservazione n 09-55 - Caronti Romeo (soc. Pon. Imm) – nota prot. DSA/2009/ 0014832 del 11/6/2009

Viene evidenziato che i luoghi ove insiste l'esproprio, ubicati all'incrocio tra la Pontina vecchia e la SP Laurentina, si costituiscono come toponimo "Bivio Caronti" (riportato anche sulle mappe) punto di riferimento, dal 1918 per la comunità insediata, la cui distruzione apporterebbe danni non solo materiali ma anche culturali. Viene richiesto, con riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 39 part. 731) oggetto di esproprio che vengano rivalutate le indennità di esproprio anche alla luce della più aggiornata giurisprudenza in merito. Viene richiesto di porre in valutazione alternative locali di tracciato: 1)relativamente al tracciato dell'opera si propone di spostarlo più a Nord Est fuori dai centri abitati che formano la realtà del "Bivio Caronti"; 2) adottare per la località "Bivio Caronti" un percorso sotterraneo per il tratto dal km 33.00 circa in prossimità della proprietà Mastracci fino alla località "Ponte 11"; 3) messa in sicurezza della Pontina nuova SS148; 4) allargamento sedi stradali esistenti.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 13, 10, 19

Osservazione n 09-56 - Tenti Vittorio – nota prot. DSA/2009/ 0014834 del 11/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 36 part. 487, 513, 488, 514, 493, 492, 472, 124, 515, 478) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-57 - Caronti Alfa (società GESAM) – nota prot. DSA/2009/ 0014835 del 11/6/2009

Viene evidenziato che i luoghi ove insiste l'esproprio, ubicati all'incrocio tra la Pontina vecchia e la SP Laurentina, si costituiscono come toponimo "Bivio Caronti" (riportato anche sulle mappe) punto di riferimento, dal 1918 per la comunità insediata, la cui distruzione apporterebbe danni non solo materiali ma anche culturali. Viene richiesto, con riferimento alla proprietà dello scrivente oggetto di esproprio che vengano rivalutate le indennità di esproprio anche alla luce della più aggiornata giurisprudenza in merito. Viene richiesto di porre in valutazione alternative locali di tracciato: 1)relativamente al tracciato dell'opera si propone di spostarlo più a Nord Est fuori dai centri abitati che formano la realtà del "Bivio Caronti"; 2) adottare per la località "Bivio Caronti" un percorso sotterraneo per il tratto dal km 33.00 circa in prossimità della proprietà Mastracci fino alla località "Ponte 11"; 3) messa in sicurezza della Pontina nuova SS148; 4) allargamento sedi stradali esistenti.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 13, 10, 19

Osservazione n 09-58 - Fiumi Vittorio – nota prot. DSA/2009/ 0014836 del 11/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 36 part. 953, 949, 957) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati:

Osservazione n 09-59 - Caronti Giuseppe – nota prot. DSA/2009/ 0014837 del 11/6/2009

Viene evidenziato che i luoghi ove insiste l'esproprio, ubicati all'incrocio tra la Pontina vecchia e la SP Laurentina, si costituiscono come toponimo "Bivio Caronti" (riportato anche sulle mappe) punto di riferimento, dal 1918 per la comunità insediata, la cui distruzione apporterebbe danni non solo materiali ma anche culturali. Viene richiesto, con riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 39 part. 164) oggetto di esproprio che vengano rivalutate le indennità di esproprio anche alla luce della più aggiornata giurisprudenza in merito. Viene richiesto di porre in valutazione alternative locali di tracciato: 1)relativamente al tracciato dell'opera si propone di spostarlo più a Nord Est fuori dai centri abitati che formano la realtà del "Bivio Caronti"; 2) adottare per la località "Bivio Caronti" un percorso sotterraneo per il tratto dal km 33.00 circa in prossimità della proprietà Mastracci fino alla località "Ponte 11"; 3) messa in sicurezza della Pontina nuova SS148; 4) allargamento sedi stradali esistenti.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 13, 10, 19

Osservazione n 09-60 - Profidia Marilena – nota prot. DSA/2009/ 0014839 del 11/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 36 part. 1260) che non è oggetto di esproprio ma il cui valore commerciale si ritiene venga deprezzato per la realizzazione dell'opera e alle condizioni relative. Viene richiesto di garantire tutte le misure atte al contenimento delle emissioni rumorose.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 25, 10, 19

Osservazione n 09-61 - Caronti Romeo – nota prot. DSA/2009/ 0014842 del 11/6/2009

Viene evidenziato che i luoghi ove insiste l'esproprio, ubicati all'incrocio tra la Pontina vecchia e la SP Laurentina, si costituiscono come toponimo "Bivio Caronti" (riportato anche sulle mappe) punto di riferimento, dal 1918 per la comunità insediata, la cui distruzione apporterebbe danni non solo materiali ma anche culturali. Viene richiesto, con riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 39 part. 580, 581, 528) oggetto di esproprio che vengano rivalutate le indennità di esproprio anche alla luce della più aggiornata giurisprudenza in merito. Viene richiesto di porre in valutazione alternative locali di tracciato: 1)relativamente al tracciato dell'opera si propone di spostarlo più a Nord Est fuori dai centri abitati che formano la realtà del "Bivio Caronti"; 2) adottare per la località "Bivio Caronti" un percorso sotterraneo per il tratto dal km 33.00 circa in prossimità della proprietà Mastracci fino alla località "Ponte 11"; 3) messa in sicurezza della Pontina nuova SS148; 4) allargamento sedi stradali esistenti.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 13, 10, 19

Osservazione n 09-62 - Comune di Roma – nota prot. DSA/2009/ 0014873 del 12/6/2009

Viene evidenziato che i contenuti della nota presentata dallo scrivente in data 13.02.2008 sono da intendersi ancora integralmente validi per esprimere le osservazioni dell'Amministrazione Comunale in merito all'opera in esame. Si rinnovano quindi le seguenti osservazioni: 1) garantire una completa intermodalità attraverso la contestuale realizzazione del tracciato ferroviario teso ad alleggerire il traffico; 2) gestire in modo corretto il traffico passante nel sistema romano senza aggravii per il GRA; 3) individuazione di un sistema autostradale, o di livello principale, che consenta di connettersi, senza l'utilizzo del GRA ad una rete di livello sovra comunale (anche in galleria ove le condizioni ambientali lo richiedessero) anche verso Civitavecchia valutando le reali domande di mobilità regionale; 4) necessità di una concertazione con lo scrivente, dal punto di vista progettuale e finanziario, al fine di individuare un adeguato sistema infrastrutturale per l'immissione in città con definizione delle necessarie opere complementari. A queste osservazioni si aggiunge che appare indispensabile redigere un'adeguata analisi dei flussi di traffico anche su scala locale al fine di individuare le più corrette soluzioni dell'impatto sulla città provocate dall'apertura dell'arteria autostradale.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati:05, 09, 18, 23, 24

Osservazione n 09-63 - Comin Carlo – nota prot. DSA/2009/ 0014877 del 12/6/2009

Viene richiesto, con riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 11 part. 2264, 2265, 2741, 1956) oggetto di esproprio, che vengano rivalutate le indennità di esproprio anche in relazione alla frammentazione della proprietà.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 19

Osservazione n 09-64 - Seri Mirella – nota prot. DSA/2009/ 0014918 del 12/6/2009

Viene richiesto, con riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 36 part. 466) oggetto di esproprio che vengano rivalutate le indennità di esproprio anche alla luce della più aggiornata giurisprudenza in merito. Viene richiesto di porre in valutazione alternative locali di tracciato: 1)relativamente al tracciato dell'opera si propone di spostarlo più a Nord Est fuori dai centri abitati che formano la realtà del "Bivio Caronti"; 2) adottare per la località "Bivio Caronti" un percorso sotterraneo per il tratto dal km 33.00 circa in prossimità della proprietà Mastracci fino alla località "Ponte 11".

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 13, 10, 19

Osservazione n 09-65 - Sollazzo Sandro – nota prot. DSA/2009/ 0014927 del 12/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 36 part. 1260) che non è oggetto di esproprio ma il cui valore commerciale si ritiene venga deprezzato per la realizzazione dell'opera e alle condizioni relative. Viene richiesto di garantire tutte le misure atte al contenimento delle emissioni rumorose. Viene richiesto di prevedere una metropolitana fino a Pomezia

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 18, 25, 10, 19

Osservazione n 09-66 - Mariani Alessandro – nota prot. DSA/2009/ 0014903 del 12/6/2009

Viene osservato dallo scrivente, per conto dei Sig.ri Cavicchioli Stefano, Cavicchioli Simonetta, Cavicchioli Angelo, che risultano errori nella valutazione delle proprietà da espropriare, che le indennità risultano non congrue, che il progetto frammenta le proprietà. Si richiede: 1) realizzazione di una stradina acchè si conservi la continuità tra le aree 2) rivalutazione delle indennità di esproprio. Viene richiesto altresì di porre in valutazione alternative locali di tracciato: 1) modificare il progetto relativamente ad alcuni accorgimenti che non variano l'andamento piano altimetrico dell'asse autostradale ma la tipologia di scarpata: da "scarpata uno a uno" a "muro di contenimento"; 2) modificare il tracciato del cavalcavia previsto lungo Via Apriliana in corrispondenza del superamento della costruenda autostrada alla progressiva Km 1+581,37 posizionandolo 28 metri più avanti verso Latina.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 16, 17

Osservazione n 09-67 - Villani Rosina – nota prot. DSA/2009/ 0014523 del 10/6/2009

L'osservazione presenta analoga struttura e richieste dell'Osservazione n 09-04 differenziandosi in riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 36 part. 26, 27, 28) e alle condizioni relative.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 10, 19

Osservazione n 09-68 - Comin Luciana – nota prot. DSA/2009/ 0012623 del 25/5/2009

Viene richiesto, con riferimento alla proprietà dello scrivente (Foglio 11 part. 3147), oggetto di esproprio, che vengano rivalutate, anche alla luce della più aggiornata giurisprudenza in merito, le indennità di esproprio e che queste siano riferite a tutta la proprietà considerando anche: le porzioni di proprietà non oggetto di esproprio ma di fatto rese irraggiungibili.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 19

Osservazione n 09-69 – Tiberi Giada – nota prot. DSA/2009/ 0017935 del 10/07/2009

Viene richiesto di porre in valutazione alternativa locale di tracciato meno penalizzante in termini di frazionamento fondiario delle proprietà dello scrivente.

Le notazioni possono dunque essere ricondotte agli argomenti di cui al punto 1.3.2 di seguito elencati: 19

### **1.3.2 Elenco argomenti (al 2009) e relative Controdeduzioni**

Di seguito si riportano, raggruppate per temi, le considerazioni di istruttoria relative agli argomenti emersi dalle Osservazioni presentate al 2009.

#### Aspetti procedurali

01) Mancata regolarità in ordine alla prima fase di pubblicazione del progetto definitivo, alla regolarità degli atti dell'iter approvativo e alla mancata espressione di pareri di Enti competenti. Sono sollevate eccezioni sull'iter procedurale relativo al progetto definitivo 2007/SIA 2008

#### Considerazioni di istruttoria

Le procedure risultano regolarmente espletate.

#### Aspetti programmatici

02) Si osserva che in relazione alle normative sulle "Aree protette" risulta non identificato il quadro di riferimento programmatico (si fa riferimento a norme e prassi di una regione diversa – regione Lombardia)

09) Individuazione di un sistema autostradale, o di livello principale, che consenta di connettersi, senza l'utilizzo del GRA ad una rete di livello sovra comunale (anche in galleria ove le condizioni ambientali lo richiedessero) anche verso Civitavecchia valutando le reali domande di mobilità regionale

18) Garantire una completa intermodalità attraverso la contestuale realizzazione del tracciato ferroviario teso ad alleggerire il traffico stradale

23) Si richiede un'adeguata analisi dei flussi di traffico anche su scala locale al fine di individuare le più corrette soluzioni dell'impatto sulla città provocate dall'apertura dell'arteria autostradale

24) Gestire in modo corretto il traffico passante nel sistema romano senza aggravari per il GRA;

#### Considerazioni di istruttoria

In merito al punto 02, trattasi di mero errore materiale.

In merito ai punti 09; 23; 24, l'argomento è stato oggetto di integrazione spontanea.

In merito al punto 18, si valuta che il progetto in valutazione tenga in adeguata considerazione il collegamento e la valorizzazione di nodi di accesso alla mobilità su ferro e che in ogni caso non sia pregiudizievole di ulteriori potenziamenti dell'intermodalità.

#### Scenari di traffico

04) In relazione all'analisi costi benefici si richiede di riformularla in base al nuovo studio di traffico

21) In relazione allo studio di traffico presentato si osserva: 1) insufficienza del grafo adottato dal modello (grafo esclusivamente stradale senza considerare altre componenti modali; in Conferenza dei Servizi alcuni Enti hanno proposto di verificare l'alternativa di trasporto su ferro); 2) insufficienza dell'esame delle condizioni di traffico; 3) insufficienza del modello di assegnazione della crescita futura della domanda di spostamenti; 4) mancanza di chiarezza nell'esposizione e nella lettura degli esiti del modello di simulazione del traffico; 5) richiesta di riformulazione del modello di simulazione del traffico

22) Si richiede uno studio approfondito sui flussi di traffico basato su un modello che non consideri solo la modalità stradale

L'AMBIENTE  
RITORIO  
cnica di  
anica di  
le Com  
1 A11

Considerazioni di Istruttoria

In merito ai punti 04; 21; 22 si valuta che i dati considerati nell'analisi costi benefici ancorché non aggiornati risultino prudenziali.

Elaborazioni progettuali

*Opere complementari*

05) Necessità di una concertazione con il Comune di Roma, dal punto di vista progettuale e finanziario, al fine di individuare un adeguato sistema infrastrutturale per l'immissione in città con definizione delle necessarie opere complementari

*Alternative di corridoio*

06) Porre in valutazione un'alternativa complessiva di tracciato che risponda ai seguenti criteri: a - una alternativa complessiva di tracciato posta in affiancamento alla attuale SS148; b - alternativa costituita dall'adeguamento in sede, rimozione delle intersezioni a raso e messa in sicurezza della SS 148 mantenuta con utilizzo a schema aperto;

07) Porre in valutazione un'alternativa complessiva di tracciato, in relazione alla direttrice Roma- Latina, in aree inedificate

08) Si ritiene che in relazione all'illustrazione delle alternative progettuali e all'opzione zero le proposte presentate non possano essere considerate scelte alternative valide ai fini della valutazione a causa della diversità del quadro programmatico e normativo a cui si riferiscono; si evidenzia altresì che negli elaborati non è presente una descrizione di tali alternative e le ragioni che hanno portato alla scelta fatta

*Alternative locali*

03) In relazione allo svincolo di Decima Nord e all'attuale tracciato della SS148, risolvere l'interferenza dell'opera sulla Viabilità locale e sugli accessi alle proprietà; se necessario, ricorrere a misure compensative.

12) Porre in valutazione alternativa locale di tracciato relativamente alla collocazione dello svincolo, collocato all'altezza km 33+705: variare la progressiva di collocazione a monte ovvero a valle al fine di distribuire il danno di frammentazione delle proprietà

13) Porre in valutazione alternativa locale di tracciato relativamente alla località "Bivio Caronti" attraverso la realizzazione del tracciato in galleria per il tratto dal km 33+000 circa fino alla località "Ponte 11" (...); messa in sicurezza della Pontina nuova SS148 e allargamento sedi stradali esistenti.

14) Porre in valutazione alternativa locale di tracciato in corrispondenza della sede della società "Fiamma": 1) apportare variante al progetto al fine di non incidere sul "piano di emergenza esterno" e/o in subordine di interessare l'Autorità competente (Comitato Tecnico Regionale) affinché riformuli tale piano; 2) di tener conto che la scrivente, nei suoi programmi aziendali ha previsto ampliamenti per lo stoccaggio dell'impianto. Tali ampliamenti sono da considerarsi nella progettazione onde evitare danni alla scrivente tenuto presente che il DM 9.5.2001 tutela la scrivente in qualità di azienda preesistente alla realizzazione della nuova opera.

16) Porre in valutazione alternativa locale di tracciato relativamente al cavalcavia previsto lungo Via Apriliana in corrispondenza del superamento della costruenda autostrada alla progressiva Km 1+581 posizionandolo 28 metri più avanti verso Latina.

17) Porre in valutazione accorgimenti che non variano l'andamento piano altimetrico dell'asse autostradale ma la tipologia di scarpata: da "scarpata uno a uno" a "muro di contenimento" (circa al km 1+581);

10) Porre in valutazione alternativa locale di tracciato relativamente al tratto del Casello di Pomezia Sud che si propone di spostare più a Nord Est fuori dai centri abitati di Pomezia

11) Porre in valutazione alternativa locale di tracciato all'altezza del cavalcavia 18+202,61: spostamento dell'intero tracciato o passaggio in galleria.

31) Porre in valutazione alternativa locale di tracciato a minor frammentazione delle proprietà (km 24+500 circa);

15) Porre in valutazione alternativa locale di tracciato relativamente alla localizzazione dello svincolo "Le Castella": si richiede di realizzarlo così come previsto nel progetto di variante del 2005.

#### *Considerazioni di istruttoria*

Il punto 05) si ritiene che l'attività svolta in sede di Cabina di Regia risponda in modo adeguato alla presente osservazione;

In merito punti 06); 07); 08) si valuta che le alternative di corridoio siano state adeguatamente considerate nel corso della storia pregressa del progetto. Nel merito le alternative proposte dagli Osservanti presentano notevolissime interferenze con aree protette.

In merito ai punti 03) 12) 13) 16) 17) si valuta che le varianti volontarie prodotte dal Proponente rispondano in modo adeguato, per quanto rileva in termini di interessi collettivi, a quanto segnalato in osservazione;

Il punto 14) richiede opportuna prescrizione;

In merito al punto 10 si valuta che l'alternativa locale proposta comporti notevolissime interferenze con aree protette.

In merito ai punti 11 e 31 si valuta che non sussistano condizioni locali che individuino l'area come specifica rispetto ad altre analoghe situazioni.

In merito al punto 15 si valuta che le previsioni progettuali contenute nel progetto di variante del 2005 siano incompatibili con la nuova configurazione di tracciato considerato che attualmente è previsto un casello di esazione.

#### Espropri, valutazioni dello stato e accessibilità alle aree private

19) Rivalutare gli indennizzi di esproprio anche alla luce della più aggiornata giurisprudenza. Rivalutare gli indennizzi di esproprio in rapporto alle porzioni non espropriate ma di fatto rese inaccessibili ed inutilizzabili. Garantire l'accessibilità alle porzioni di aree non espropriate e rese inaccessibili dalla realizzazione dell'opera in esame;

20) Verifica statica preventiva e monitoraggio durante l'esecuzione dell'opera in relazione ad un fabbricato

#### *Considerazioni di istruttoria*

In merito al punto 19 e 20 gli argomenti sollevati non sono materia di competenza di questa Commissione.

#### Impatti sulle componenti ambientali

26) Porre in essere tutti gli accorgimenti necessari per provvedere alle adeguate recinzioni;

26 bis) Porre in essere tutti gli accorgimenti necessari per provvedere alle opere di prevenzione incendi;

27) Si osserva che mancano ancora gli studi di compatibilità idraulica e idrogeologica;

25) Porre in essere tutti gli accorgimenti necessari al contenimento delle emissioni rumorose;

29) Si osserva che in relazione alla componente rumore le risposte alla richiesta integrazioni non siano esaurienti al fine di considerare la richiesta soddisfatta (periodo della campagna fonometrica non ampliato, caratterizzazione parziale rispetto all'estesa dell'opera).

MINISTERO  
DELLA TUTELA DELL'AMBIENTE  
E DEL TERRITORIO  
E DEL PAESAGGIO  
E DELL'ENERGIA  
E DEL CLIMA  
Commissione  
dell'Impatto Ambientale  
Il Segretario

DELL'ANIMANTE  
ARRIVARE DEL  
scritte dall'  
lenti (1/10)  
ella

28) Si osserva che in relazione alla componente agroecosistemica non risulta che sia avvenuto il coinvolgimento delle associazioni di categoria per individuare eventuali misure di mitigazione e compensazione;

*Considerazioni di istruttoria*

In relazione al punto 26 bis) si ritiene che gli argomenti sollevati non siano strettamente pertinenti all'opera in oggetto;

In relazione al punto 26) Porre in essere tutti gli accorgimenti necessari per provvedere alle adeguate recinzioni si valuta che l'argomento richieda opportuna prescrizione;

Con riferimento ai punti 25; 27; 29 la risposta fornita, pur rispondendo in modo poco strutturato in ordine a considerazioni di tipo idrogeologico come pure in ordine alle previsioni sul clima acustico post operam, può essere considerata sufficiente all'attuale livello di progettazione in ragione delle dichiarazioni rese dal Proponente. Nondimeno si ritiene necessario conseguire una più approfondita valutazione delle interazioni opera-ambiente utile a meglio precisare ed estendere il PMA nonché a guidare gli ulteriori approfondimenti di livello esecutivo.

Con riferimento al punto 28 si ritiene opportuno raccomandare il coinvolgimento delle associazioni di categoria per individuare le opportune misure di mitigazione e di compensazione.

Depositi, cave e gestione dello smarino

30) Si segnala che la particella Foglio 172 part. 519 è stata per alcuni anni discarica di rifiuti solidi urbani.

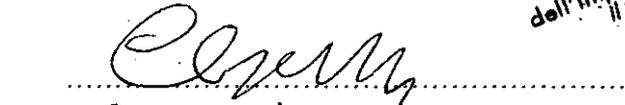
*Considerazioni di istruttoria*

Il punto 30 richiede opportuna prescrizione.

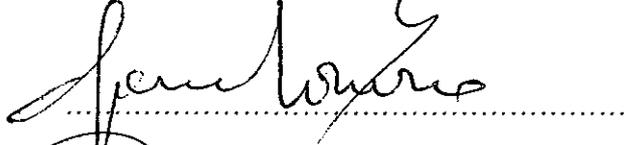
*[Vertical column of handwritten signatures and initials on the right margin]*

*[Large handwritten signatures and initials at the bottom of the page]*

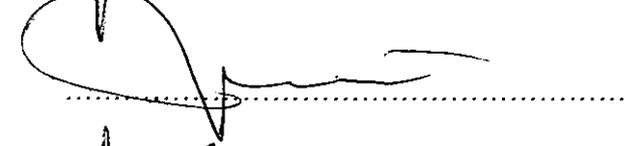
Presidente Claudio De Rose



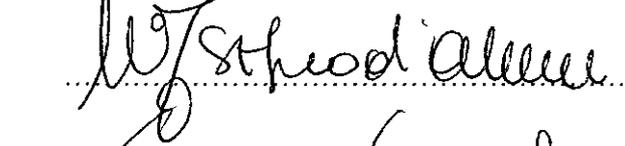
Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



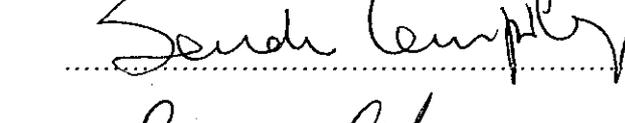
Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)



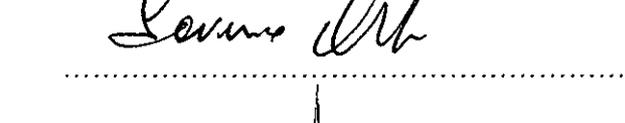
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



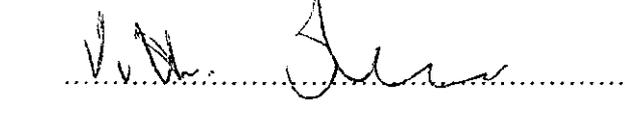
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)



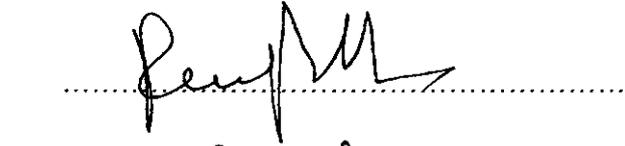
Prof. Saverio Altieri



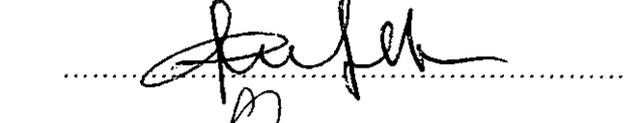
Prof. Vittorio Amadio



Dott. Renzo Baldoni



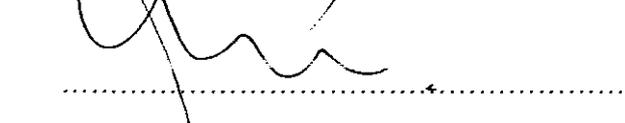
Prof. Gian Mario Baruchello



Dott. Gualtiero Bellomo



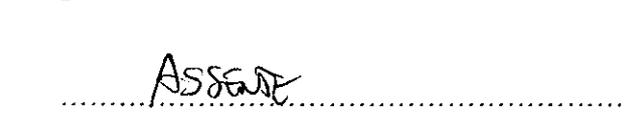
Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino



Ing. Eugenio Bordonali



ASSESSORE

EL'AMBIENTE  
RITORNA  
nico di Veri  
ente di Veri  
la Cor

Dott. Gaetano Bòrdone

Dott. Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussoletti

Ing. Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Laura Cobello

Prof. Ing. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Maurizio Croce

Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno

Ing. Chiara Di Mambro

Avv. Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

ASSENTE

Andrea Borgia

Ezio Bussoletti

Rita Caroselli

Antonio Castelgrande

ASSENTE

ASSENTE

Carlo Collivignarelli

Siro Corezzi

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

Cesare Donnhauser

ASSENTE

Prof. Giuseppe Franco Ferrari

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Assente

Prof. Mario Manassero

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Assente

Ing. Santi Muscarà

Avv. Rocco Panetta

Arch. Eleni Papaleludi Melis

LI'AMBIENTE  
RITORIO DEL MARI  
nic  
ntal  
la C  
Ing. Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Arch. Giuseppe Venturini

Ing. Roberto Viviani

*[Handwritten signature]*

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARI  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta  
di N° 23 (non 27) fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, li 14 DIC. 2009

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARI  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

**MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
*Il Segretario della Commissione*

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

La presente copia fotografica corrisponde  
all'originale e ne è conforme  
Roma, il .....  
.....