



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio  
e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

**Indirizzi in Allegato**

IL DIRETTORE GENERALE



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA – 2012 – 0025385 del 22/10/2012

*Pratica N.:* .....

*Prof. Mittente:* .....

**OGGETTO: DETERMINA DIRETTORIALE.**

**Procedura di Verifica di Ottemperanza (V.O. 71), ex art. 185, comma 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., relativa al Progetto Definitivo denominato "Lavori di costruzione e completamento dell'adeguamento a 4 corsie della S.S. n. 2 "Via Cassia". Tronco tra il km 41+300 ed il km 74+400".**

La Regione Lazio – Dipartimento Istituzionale e Territorio – Direzione Regionale Infrastrutture, con nota prot. n. 429565/09/00 del 04/10/2011, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2011-0025746 del 12/10/2011, ha trasmesso la documentazione inerente il Progetto Definitivo in oggetto indicato ai fini dell'avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza alle prescrizioni impartite dalla Delibera n. 011 del 18/03/2005, ai sensi del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., attuativo della normativa di Legge Obiettivo (L. 443/2001).

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, con nota prot. n. CTVA-2011-0003630 del 11/10/2012, acquisita agli atti con prot. n. DVA-2012-0024727 del 15/10/2012, ha trasmesso il proprio parere n. 1058 del 05/10/2012 che, allegato in copia conforme, costituisce parte integrante del presente provvedimento.

**Preso atto che** la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS nel citato parere n. 1058 del 05/10/2012 ha:

**considerato che** "Posto che il confronto di merito tra Progetto Definitivo e progetto preliminare (D Lgs 163 art. 185 comma 4 punto A) ha evidenziato l'introduzione a diverso titolo di varianti planoaltimetriche che debbono essere valutate come sostanziali, la verifica puntuale della avvenuta ottemperanza (D.Lgs 163 art. 185 comma 4 punto B) non è stata ulteriormente approfondita";

Ufficio Mittente: Div. II - SVA - Sezione V.O. - Problematiche Territoriali e OO.AA.  
Funzionario responsabile: digianfrancesco.carlo@minambiente.it - tel. 06.57225931  
DVA-2VA-10-05\_2012-0249.DOC

Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma Tel. 06-57223001 - Fax 06-57223040  
e-mail: dva-dg@minambiente.it

- espresso che:

1. "per alcuni tratti dell'infrastruttura sussista una sostanziale coerenza del progetto definitivo con il progetto preliminare oggetto della Delibera CIPE n. 011 del 18/03/2005;
2. per ampi tratti dell'infrastruttura emergano varianti di tracciato indotte dallo sviluppo del progetto definitivo rispetto al progetto preliminare che producono azioni di sostanziale modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente. Tale variazione degli effetti ambientali dell'opera sull'intorno di riferimento derivano in modo diretto dalle azioni di modifica progettuale inserite dal proponente per ottenere gli obiettivi delineati all'interno della Delibera CIPE n.011 del 18/03/2005 sul progetto preliminare. Il giudizio complessivo sulle attività di sviluppo del progetto definitivo in accordo a quanto sopra citato consente di mettere in evidenza una chiara situazione di ottimizzazione e congruenza con la sopra citata Delibera CIPE. Il sistema delle varianti progettuali di sviluppo dalla fase preliminare a quella di definitivo si è strutturata su alternative sia di carattere localizzativo sia tipologico, che pur nel rispetto dei predetti obiettivi, risultano di carattere sostanziale. Pertanto occorre, in accordo al D. Lgs n.163/2006 art. 185 comma 4, avendo la commissione valutato una sensibile differenza tra il progetto preliminare e quello definitivo che comporta una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente, sviluppare l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale con la conseguente ripubblicazione dello stesso, anche ai fini dell'eventuale invio di osservazioni da parte dei soggetti pubblici e privati interessati. L'aggiornamento dello studio di impatto ambientale potrà essere condotto in accordo all'attuale livello definitivo di progettazione sulle parti del progetto interessato da sostanziali variazioni.  
Si mette in evidenza come la sostanziale modificazione dei livelli di pressione ambientale indotti comporta la necessità da parte del Proponente di predisporre un nuovo Studio di Impatto Ambientale che possa, in modo organico integrare, recependo i contenuti della Delibera CIPE di riferimento, il SIA di progetto preliminare con un sistema di Studi di Impatto (SIA) specifici sulle ampie parti di tracciato in variante sostanziale".

Per quanto sopra esposto

### SI DETERMINA

per il Progetto Definitivo denominato "Lavori di costruzione e completamento dell'adeguamento a 4 corsie della S.S. n. 2 "Via Cassia". Tronco tra il km 41+300 ed il km 74+400", l'aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale e la rinnovazione della procedura di valutazione di impatto ambientale, con la conseguente pubblicazione e il deposito ai fini della pubblica consultazione, ai sensi dell'art. 24, comma 4 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e dell'art. 183, comma 4 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii..

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla notifica dell'atto.

IL DIRETTORE GENERALE  
(Dott. Mariano Grillo)

All.: c.s

②

**Elenco indirizzi**

Regione Lazio  
Dipartimento Istituzionale e Territorio  
Direzione Regionale Infrastrutture  
Via Capitan Bavastro, 108  
00154 ROMA (RM)

**RACCOMANDATA A MANO**

Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti  
Struttura Tecnica di Missione  
Via Nomentana, 2  
00161 ROMA (RM)

e, p.c.

Ministero per i Beni e le Attività Culturali  
Direzione Generale per il Paesaggio,  
le Belle Arti, l'Architettura  
e l'Arte Contemporanea  
Via di San Michele, 22  
00153 ROMA (RM)

Regione Lazio  
Dipartimento Istituzionale e Territorio  
Direzione Regionale Ambiente  
Area Valutazione Impatto Ambientale  
Via del Tintoretto, 432  
00142 ROMA (RM)

Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale VIA/VAS  
SEDE



*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. 1058 del 05 ottobre 2012

<b>Progetto</b>	<b>Verifica di ottemperanza ex art. 185 (commi 4 e 5) D.Lgs n. 163/2006</b> <b>Lavori di costruzione e completamento dell'adeguamento a 4 corsie della S.S. n.2 "Via Cassia". Tronco tra il km 41+300 ed il km 74+400"</b>
<b>Proponente</b>	<b>Regione Lazio</b>

*[Handwritten signatures and initials]*

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

1 PREMESSA

Oggetto della presente relazione è la Verifica di Ottemperanza, D. Lgs. 163/2006, ex art. 185, del progetto definitivo "Progettazione definitiva dei lavori di costruzione e completamento dell'adeguamento a 4 corsie della S.S. n.2 "Via Cassia".

L'intervento, inserito nell'elenco delle infrastrutture strategiche di cui alla Delibera CIPE del 21/12/2001; n. 121, in conformità a quanto previsto dalla "Legge Obiettivo" (L. 443/01), riguarda l'ammodernamento della Via Cassia, asse compreso nella rete stradale di interesse regionale nel tratto tra Roma e Viterbo, e di connetterla alla trasversale nord Civitavecchia - Orte, collegandola alla rete viaria nazionale.

L'oggetto del presente parere è:

- l'accertamento, ai sensi dell'art.185, commi 4 (lett.a) e 5 del D.Lgs.n.162/2006 e s.m.i. della presenza di difformità tra il progetto definitivo e quello preliminare e se tali difformità comportino una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente tali da rendere necessario l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la nuova pubblicazione dello stesso anche ai fini dell'eventuale invio di osservazioni da parte dei soggetti pubblici e privati interessati, limitatamente, se del caso, alla sola parte di progetto interessato alla variazione.
- l'accertamento, ai sensi dell'art.185, comma 4 (lett.b) del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., della rispondenza del progetto *definitivo* al progetto *preliminare* e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera.

Il progetto di ammodernamento della Via Cassia è stato inserito nel 1° programma di opere strategiche, ai sensi dell'art. 1 della L. 443/2001, approvato dal Comitato CIPE con la delibera n°121 del 21 dicembre 2001, ed è stato successivamente incluso nell'Intesa generale quadro tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Lazio del 20 marzo 2002.

Il progetto preliminare è stato redatto dalla Regione Lazio e trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 26.11.2003 e poi trasmesso successivamente, ai sensi dell'art. 3 del D. Lgs. 190/2002, agli altri Enti e Amministrazioni competenti.

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, con nota GAB/2004/63071B05 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il parere positivo espresso dalla Commissione speciale VIA con prescrizioni sul progetto preliminare.

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, con nota prot. 07,08107/2011/2004 del 30.12.2004, ha espresso parere positivo sul progetto preliminare, con prescrizioni,.

Il Presidente della Regione Lazio, con nota SP 546 del 13.10.2004, ha espresso parere positivo sull'opera, formulando anche l'intesa ai fini della localizzazione dell'opera e trasmettendo le prescrizioni e le raccomandazioni formulate dai competenti servizi regionali.

Il CIPE, ricevute le approvazioni di cui sopra, con la delibera n.011 del 18 Marzo 2005 ha approvato il progetto preliminare con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare

Lavori di costruzione e completamento dell'adeguamento a 4 corsie della S.S. n.2 "Via Cassia". Tronco tra il km 41+300 ed il km 74+400



Progettazione preliminare dei lavori di costruzione e completamento dell'adeguamento a 4 corsie della S.S. n.2 "Via Cassia" Tronco tra il km 41+300 ed il km 74+400.

La "Progettazione" gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale nell'ambito dei "Sistemi autostradali e stradali" della Regione Lazio "Progettazione definitiva dei lavori di costruzione e completamento dell'adeguamento a 4 corsie della S.S. n.2 "Via Cassia". Tronco tra il km 41+300 ed il km 74+400." è stata successivamente confermata con la Delibera CIPE del 6 aprile 2006, n.130/06 recante "Rivisitazione programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001)".

La documentazione progettuale presentata dalla Regione Lazio si compone dai seguenti elaborati:

- documentazione progettuale relativa alla fase definitiva presentata in data 04/10/2011 con nota prot. 429569/09/00 assunta dalla Direzione con prot.n. DVA-2011-0025746 in data 12/10/2011, ricevuta dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (Commissione) con prot.n. CTVA-2021-0475 in data 09/02/2012.
- documentazione integrativa fornita in data 08/11/2011 con nota prot. n. 46446/09/00 in risposta alla richiesta di perfezionamento atti dalla Direzione con nota prot.n. DVA-2011-26723 del 24/10/2011, assunta dalla Commissione con prot.n. CTVA-2012-0475 in data 09/02/2012.

Con nota CTVA - 2012-0475 del 09/02/2012 si dichiarava la procedibilità dell'Istanza.

## 2 ITER AMMINISTRATIVO

In data 04/10/11 con nota 429569/09/00 (DVA 2011-25746 del 12/10/2011) la Regione Lazio ha presentato domanda ai sensi dell'art.166 Capo IV, Sezione II del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., concernente il progetto definitivo "Lavori di costruzione e completamento dell'adeguamento a 4 corsie della S.S. n.2 "Via Cassia". Tronco tra il km 41+300 ed il km 74+400." da realizzarsi nei Comuni di Nepi, Sutri, Capranica, Vetralla e Viterbo, ai fini dello svolgimento della procedura di verifica di ottemperanza ex art 185, comma 4 e 5.

In data 08/11/2011 con nota prot. n. 46446/09/00 (DVA 2011-29111 del 21 /11/2011) in risposta alla richiesta di perfezionamento atti dalla Direzione con nota prot.n. DVA-2011-26723 del 24/10/2011 è stata acquisita documentazione integrativa dalla Regione Lazio.

In data 09/02/2012 è stata acquisita dalla Commissione con prot.n. CTVA-2012-0475 la documentazione progettuale ai fini dell'avvio delle attività istruttorie di competenza ai sensi dell'art. 185, commi 4 e 5, Capo IV, Sezione II del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i.

In data 1 marzo 2011 si è svolta la Conferenza dei Servizi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In data 05/03/2012 è stata acquisita al prot. n. DVA-2012-5550 l'osservazione formulata dal comune di Capranica.



In data 08/03/2012 e 20/04/2012 sono state convocate delle Riunioni Tecniche con il Proponente presso la sede del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

In data 29/03/2012 è stata inviata dalla Regione Lazio, l'Istanza di sospensione dell'istruttoria ex art. 167 comma 1 D.Lgs n.163/2006 (DVA - 2012- 7771 del 29/03/2012) al fine di consentire la redazione e consegna della Relazione Paesaggistica ex art. 146 del D.Lgs n. 42/2004 e concludere l'iter istruttorio con i due precisati ministeri.

### 3 SINTESI DESCRITTIVA DELL'OPERA

#### 3.1 MOTIVAZIONI DELL'OPERA

Il progetto, sotto il profilo infrastrutturale, consente di fornire continuità all'ammodernamento della Via Cassia, asse compreso nella rete stradale di interesse regionale nel tratto tra Roma e Viterbo, e di conmetterla alla trasversale nord Civitavecchia - Orte, collegandola alla rete viaria nazionale.

Si viene così a servire una importantissima area del territorio regionale caratterizzata dalla presenza di numerosi centri abitati e paesi storici nonché ambiti naturalistici di primaria importanza (tra parchi, riserve naturali e siti archeologici): inoltre i benefici della stessa si estenderanno anche verso nord, fino ai territori di Montefiascone, Bolsena ed oltre, che beneficeranno anch'essi della riduzione dei tempi di percorrenza con il capoluogo regionale.

Infine va evidenziata l'importanza della nuova infrastruttura per il collegamento diretto con la Capitale del previsto nuovo aeroporto di Viterbo, localizzato sull'area dell'esistente aeroporto, quale terzo polo del Lazio.

Sotto il profilo normativo, il progetto consiste nell'adeguamento, ai sensi del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001, del suddetto tratto di Cassia bis alla categoria "strade extraurbane principali", e che - in particolare - la sezione stradale tipo prescelta è la soluzione base (tipo B) a due carreggiate separate con due corsie per senso di marcia, affiancate da banchine laterali e separate da spartitraffico, per una larghezza totale della piattaforma di 23 m.

#### 3.2 CRITERI DI REDAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO

Il Proponente dichiara che "il tracciato dell'opera è stato definito avendo come base la soluzione del progetto preliminare e le prescrizioni emanate in sede di approvazione" integrando le informazioni di base con i vincoli dettati dal territorio". Inoltre dichiara che "dal punto di vista geometrico si è cercato di correggere l'eccessiva rigidità del tracciato del preliminare, nei limiti del vincolo costituito dalla localizzazione urbanistica approvata, per meglio adeguarlo alla morfologia del territorio".

Ne è risultato un tracciato di carattere pedemontano più flessuoso in modo da poter aderire il più possibile al territorio limitando a solo il 20% o sviluppo dei tratti in rettilifilo.

Nell'ottemperare alle prescrizioni del CIPE in particolare, sono stati perseguiti i seguenti obiettivi:

- interferire il meno possibile con le realtà antropiche presenti sul territorio per contenere gli oneri economici e sociali derivanti da espropri, demolizioni, soluzione interferenze con linee elettriche, metanodotti, acquedotti, linee telefoniche, fognature, etc.;



- minimizzare l'impatto sul territorio realizzando un tracciato che si adagi il più possibile sul territorio esistente, assecondandolo e seguendolo nella sua conformazione naturale;
- minimizzare, per quanto possibile, i movimenti terra limitando i volumi di scavo e di riporto;
- salvaguardare le aree vincolate ai sensi delle normative ambientali e paesaggistiche vigenti e quelle che, pur non vincolate, esprimono valenze di interesse paesaggistico ed ambientale;
- limitare l'incidenza di opere d'arte.

### 3.3 STUDIO DI TRAFFICO

La verifica trasportistica degli svincoli stradali è stata effettuata mediante microsimulatore del traffico.

Tale modello consente di avere le valutazioni sul flusso per ogni istante di simulazione e per singolo veicolo. Le valutazioni sono state effettuate individuando l'ora di punta, dedotta attraverso delle analisi di sub-area dalle macrosimulazioni del traffico, effettuate per tutta l'arteria.

Le categorie considerate sono i veicoli leggeri e mezzi pesanti. La prima categoria è stata suddivisa in autovetture e veicoli commerciali leggeri. Mentre la seconda categoria in mezzi pesanti a tre assi (lunghezza inferiore o uguale a 12 metri) e autotreni e autoarticolati (lunghezza superiore a 12 metri).

L'uso del modello di microsimulazione consente di visualizzare l'andamento e le perturbazioni del flusso circolatorio e di calcolare, mediante indici e parametri, il livello di disturbo e di ritardo.

La verifica è stata eseguita per i seguenti svincoli dislocati lungo il tracciato di progetto

- Monterosi
- Sutri sud
- Sutri nord
- Capranica Scalo
- Capranica Nord
- Vetralla sud
- Vetralla nord

Viene descritto l'ambito di studio, le matrici di domanda assegnate alla rete con la codifica dei rami di accesso e uscita dal sistema (generatori /attrattori di traffico) ed i risultati ottenuti in termini di indicatori sintetici di rete.

Dagli indicatori si desume come lo svincolo maggiormente interessato da traffico veicolare sia quello in prossimità di Monterosi ove la domanda insistente è di circa 3.100 veicoli totali, mentre quello che registra il minor flusso veicolare è quello a servizio di Vetralla Nord su cui insiste un traffico di 1.710 veicoli totali.

Analizzando invece le condizioni di deflusso veicolare, i valori di velocità media, sempre superiori ai 70 km/h, indicano una più soddisfacente condizione di deflusso generale. Ciò è confermato dai minimi valori di ritardo medio per veicolo che non superano mai i 3 secondi.

Il Proponente valuta che "i veicoli viaggiano a condizioni molto prossime a quelle ideali".



### 3.4 DESCRIZIONE TECNICA DELL'OPERA

#### 3.4.1 SEZIONE TIPO

L'infrastruttura in oggetto è stata classificata appartenente alla categoria B (strade extraurbane principali), secondo quanto indicato dal D.M. 05.112001.

Come indicato dalla normativa, la sezione a doppia carreggiata è caratterizzata da una larghezza complessiva minima pari a 22.00 m e composta come segue:

- Spartitraffico centrale da 2.50m
- Margine interno da 3.50m
- Banchine interne da 0.50m ciascuna
- Carreggiate a due corsie ciascuna di modulo pari a 3.75m
- Banchine esterne da 1.75m ciascuna

La sezione stradale di progetto prevede un margine interno di dimensioni maggiori, pari a 4.50m, mentre mantiene invariate le dimensioni degli altri elementi componenti la piattaforma relative al tipo di strada di cui fa parte (cat. B).

Il Proponente dichiara che "l'aumento della dimensione del margine interno consente di: Assicurare il corretto funzionamento delle barriere di sicurezza ad oggi omologate; diminuire l'entità degli allargamenti in curva necessari per garantire la distanza di visibilità per l'arresto dei veicoli; garantire, in aggiunta alla banchina interna, un ulteriore franco psico-tecnico dal limite della corsia di sorpasso.

Il Proponente valuta che "si ottiene un aumento notevole del comfort di marcia e della sicurezza dell'infrastruttura".

#### 3.4.2 DESCRIZIONE DEL TRACCIATO DI PROGETTO

Di seguito si procede alla descrizione del tracciato di progetto. Per una lettura più agevole che consenta la contemporanea consultazione delle planimetrie di progetto alle diverse scale e della planimetria su foto aerea si è suddiviso l'intero tracciato in cinque sottotratte.

##### 3.4.2.a Tratto compreso nel Comune di Monterosi e Nepi

#### **Stato di fatto e soluzione di progetto preliminare**

Corrisponde al tratto più a sud di inizio tratta a diretto proseguimento del tracciato a quattro corsie della ex S.S. 2 Cassia. In tale zona l'infrastruttura esistente è caratterizzata da una zona di transizione tra la sezione a quattro corsie (standard Tipo III delle superate norme CNR n78 del 1980), e la sezione tipo a carreggiata unica bidirezionale della Cassia storica.

È questo anche il punto di biforcazione tra la Cassia storica e la SS Nepesina/Cassia Cimina; punto delicato perché intersezione ad elevato tasso di incidentalità. Punto che funge anche da nodo di scambio tra i pendolari, che arrivano con la macchina sul posto, parcheggiano negli spazi dentro o accanto al distributore Agip, e prendono gli autobus per Roma.

Dal punto di vista ambientale questo tratto è caratterizzato fortemente dalla presenza del SIC del Lago di Monterosi (IT6010031): specchio lacustre importante non solo per specie ed habitat.



ma anche per il suo indubbio interesse paesaggistico. La Cassia attuale lo lambisce in cresta per poche centinaia di metri.

Nell'intorno della biforcazione, e più ancora nell'area compresa tra a Cassia e la Nepesina/Cinina, si riscontra anche la presenza di un nucleo abitato e produttivo, denominato Valdiano. che, pur appartenendo amministrativamente a Comune di Nepi, di fatto appare come un'area urbana connessa e gravitante su Monterosi.

In questo nodo complesso, il progetto preliminare ha indicato come unica soluzione (approvata) la sovrapposizione, sostanzialmente a raso, del nuovo tracciato a quello esistente. fino alla progressiva Km 2 circa, attraverso l'ampliamento della Cassia esistente, dai 7 m della carreggiata attuale ai 26 m. delta nuova infrastruttura. e posizionando oltre il lago di Monterosi il nuovo svincolo e la bretella di collegamento con la Nepesina.

Peraltro il progetto preliminare non dava indicazioni circa la risoluzione di diversi accessi diretti interclusi (campo di golf. abitazioni, aziende), né di riammaglio della Cassia esistente. che invece dovrà necessariamente continuare a svolgere una funzione di distribuzione del traffico locale e collegamento dei singoli nuclei abitati altrimenti precluso, rinviando tale definizione al progetto definitivo.

Ne consegue che sommando le esigenze di localizzazione della nuova strada a quelle di mantenimento della viabilità esistente. ovvero affiancando la nuova Cassia in complanare a quella esistente (necessaria per il servizio del traffico locale), si verrebbe a costituire una piattaforma stradale di oltre 33 m di larghezza, fuori scala rispetto all'ambito, posta in fregio al lago.

In questa area si sono concentrate una buona parte delle prescrizioni CIPE.

#### **La soluzione proposta nel progetto definitivo**

L'idea progetto è semplice e prevede di produrre un by-pass:

- attraverso una variante altimetrica. mettendo il nuovo tracciato in galleria per il tratto sotteso dal lago e lasciando la situazione esistente in superficie;
- attraverso una variante planimetrica che passasse alle spalle dell'area.

Il Proponente dichiara che "non potendo perseguire la variante planimetrica in quanto vincolati dalla localizzazione urbanistica approvata con il preliminare, si è approfondita la soluzione che prevede di sottopassare il nodo con una galleria artificiale. riscontrandone la fattibilità tecnico-ambientale".

La soluzione nel tratto in questione è risultata pertanto la seguente. In ottemperanza alle prescrizioni CIPE, il tracciato di progetto rispetto a quello presentato nel progetto preliminare è stato leggermente traslato per metterlo in affiancamento a monte della Cassia esistente. allontanandolo dal Lago, con un abbassamento della livelletta che permette l'inserimento di una galleria artificiale, parallela alla sede stradale esistente e denominata Monterosi, della lunghezza di circa 485 metri. L'affiancamento alla Cassia esistente permette di eseguire i lavori della gallerie senza deviazioni di traffico.

Sopra la galleria artificiale, a conclusione dei lavori. è previsto il ripristino integrale della situazione stato quo ante, attraverso la realizzazione di un'area a verde pubblico e di una rotatoria di riammaglio delle viabilità locali sul punto dell'attuale biforcazione Cassia/Nepesina. Questa soluzione consente di garantire non solo la continuità e la trasparenza urbana del sito ma anche la sua integrità paesaggistica.

Il Proponente dichiara che "la galleria artificiale risolve tutte le problematiche paesaggistiche ed ambientali segnalate dalla citata delibera CIPE in funzione della notevole valenza complessiva

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



dei luoghi: la soluzione adottata elimina le emissioni sonore, assicura la salvaguardia delle acque di falda e consente di utilizzare l'area sovrastante la galleria garantendo la continuità percettiva territoriale in fregio al lago di Monterosi".

È inoltre assicurato il riaménagement della Cassia esistente che dovrà a continuare a svolgere una funzione di distribuzione del traffico locale e collegamento delle case sparse o dei singoli nuclei abitati altrimenti precluso.

Successivamente alla galleria di Monterosi, si incontra lo svincolo SV1, denominato SS311 Nepesina che permette il collegamento con la SS311 (attraverso un bretella di circa 750m) con la deviazione de: tratto di Cassia esistente.

Il Proponente dichiara che "che lo schema dello Svincolo 1 previsto nel progetto preliminare è stato modificato per consentire il riaménagement della Cassia esistente con la nuova arteria e permettere la connessione ai diversi accessi diretti interclusi (campo di golf, abitazioni, aziende), con ciò soddisfacendo la prescrizione del CIPE che richiedeva di inserire una rotatoria all'intersezione della bretella di collegamento e la S.P. Nepesina".

In tutto il tratto appena descritto, fino alla prog- 2+150, il tracciato si sviluppa in prossimità dell'attuale tracciato della Cassia seguendo il corridoio già individuato ed approvato in sede della progettazione preliminare.

Nel tratto successivo il tracciato si sviluppa attraverso un contesto rurale - agricolo perlopiù in rilevato attraversando la piana del fosso Valdiano mediante un viadotto con impalcato in C.A.P. della lunghezza pari a 250 m, non previsto nel preliminare, ma necessario a seguito dell'approfondimento degli studi idraulici.

#### 3.4.2.b Tratto nel Comune di Sturi e Bassano Romano

Nel tratto successivo, dopo il viadotto Valdiano il tracciato piega con una ampia curva di raggio pari a 3000m in direzione Est sulla zona agricola di Monte Gagliozzo attraversata in trincea per limitare l'impatto visivo della nuova infrastruttura sul territorio.

Il nuovo tracciato intorno alla prog. 3+800, si affaccia sulla piana di Campo Capoccia. Il Proponente dichiara che "in quest'intorno è stata studiata una variante altimetrica che ha permesso di tenere il tracciato più aderente alla morfologia del terreno eliminando il previsto viadotto e l'intrusione visiva".

Alla progr. Km 4+200 circa il tracciato interseca la Cassia esistente che viene sovrappassata nell'ambito dello Svincolo S12, denominato Sutri sud. Tale svincolo consente il collegamento con la Cassia e con l'area industriale del comune di Sutri in zona Sercione. Il Proponente dichiara che "si è studiata una nuova configurazione dello svincolo che viene semplificato rispetto quello approvato in sede di Progetto Preliminare, consentendo una maggiore fruizione delle aree intercluse, evitando una opera in sottopasso e migliorando la viabilità minore interferita".

Per tutto il tratto in Campo Capoccia è prevista la sede stradale in rilevato sino al km 4+900 dove è prevista la realizzazione del viadotto Piano del Fucino ad impalcato in CAP e della lunghezza di 508m per consentire l'attraversamento della valle Quaranta e del Fosso aldiano che corre sul fondo valle, superando il dislivello di circa 20 m tra il fondo valle ed il Piano del Fucino dove si intesta la piattaforma stradale.

La zona è ricca di preesistenze archeologiche che datano fin dall'età preromana, perciò il transito in viadotto riduce al minimo il rischio di interferenza con eventuali reperti di valore che dovessero essere rinvenuti in sede di sondaggi preventivi.



Il tracciato si sviluppa poi sul "Piano de: Fucino" ed interseca, sovrappassandola, la SP Trevignanese alla quale si ricollega mediante lo svincolo denominato Sutri nord, per il quale è stato adottato uno schema a quadrifoglio parziale che ottimizza il consumo di territorio, salvaguarda e rende fruibile un'area segnalata come di potenziale interesse archeologico e garantisce la sicurezza della circolazione sulla SP eliminando le manovre in sinistra mediante l'interposizione di rotatorie.

Segue una zona caratterizzata da una rada urbanizzazione ed il tracciato proposto che, in ossequio alle prescrizioni CIPE, si allontana da un'area di pregio, sviluppandosi perlopiù in trincea.

Intorno al km 8-000 per l'attraversamento de Fosso Santa Giulia è previsto il Viadotto Santa Giulia per il quale, stante anche la zona di elevato valore naturalistico, si è proposta una soluzione architettonico - strutturale che desse l'impressione di un'opera il più possibile "aerea", pur mantenendo la livelletta di progetto. Per ottenere il descritto effetto di trasparenza è stata scelta la tipologia della trave reticolare. Il Proponente dichiara che "lo studio architettonico è servito da base per la caratterizzazione di altri viadotti di linea per garantire una adeguata ed uniforme identità dell'Opera".

Il tracciato prosegue sempre in direzione Est lambendo i confini comunali di Bassano Romano (solo una piccola area del territorio di Bassano Romano è interessato dall'intervento intorno ala km 5-500) e si realizzano due viadotti in acciaio (Bassanese I e Bassanese II) delle luci di 235 mt. e di 136 mt.

### 3.4.2.c Tratto nel Comune di Capranica

Proseguendo verso nord, il tracciato si sviluppa nel territorio del Comune di Capranica in località il Piano sino a giungere allo SV 4 (denominato Capranica scalo).

Questo tratto di tracciato si sviluppa in un'area di altissimo pregio. Anche vincolata ai sensi del D. Lgs 4212004, per il quale, a seguito di una attenta analisi in sito che ha fatto escludere soluzioni alternative (segnatamente per la presenza di numerosi edifici), è stata proposta una ottimizzazione dello svincolo a base gara inserendo due rotatorie con Via Capranica Scala.

Successivamente il tracciato piega verso nord, mediante una curva destrorsa di raggio 800m, e prevede l'esecuzione di una breve galleria artificiale sottopassante (GA02 Capranica), per mezzo di uno spingitubo, la linea ferroviaria esistente Roma - Viterbo. Poi, il tracciato ridiviene rettilineo e prevede la esecuzione del Viadotto Cacchiano I della lunghezza di 235 m (sul Fosso Cacchiano) e Viadotto Cacchiano II della lunghezza di 275 m (che sovrappassa la ferrovia peraltro parzialmente incassata e quasi completamente nascosta dalla folta vegetazione). Questi sono stati progettati secondo a descritta soluzione architettonico-strutturale comune a tutti i più visibili viadotti di linea.

Proseguendo nella descrizione dello sviluppo del tracciato si segnala la presenza del Viadotto Vitabioso in CA.P della lunghezza di 174 m, e poi, intorno al km 18+000 la presenza dello Svincolo SV 5 (denominato Capranica Nord) che consente la riconnessione con la Cassia esistente. L'esame compiuto in sito ha evidenziato la forte pericolosità dello svincolo previsto nel progetto preliminare e per tale motivo oggetto di prescrizione da parte del CIPE. Si è quindi studiata una soluzione per lo SV 5 che prevede l'inserimento sulla Cassia di due rotatorie in modo da evitare le manovre in sinistra. La configurazione proposta permette l'abolizione di uno svincolo posto a circa 2 km di distanza nel progetto preliminare e diminuisce sensibilmente l'interferenza con il "Fosso Serpente" e ne tutela la relativa vegetazione ripariate, che svolge una importante funzione di corridoio ecologico.

Successivamente il tracciato si svolge in direzione Nord Ovest parallelamente alla Cassia esistente, ad una distanza di circa 300m a nord, con alternanze di tratti in rilevato ed in trincea per seguire il più possibile l'andamento altimetrico del territorio; si segnala la presenza del Viadotto

Cerasoli (in CAP) della lunghezza di 30 m che consente il superamento dell'omonimo fosso che corre all'interno di una marcata incisione del terreno.



### 3.4.2.d Tratto nel Comune di Vetralla

Gli elementi ambientali predominanti in questo tratto riguardano sicuramente le aree boscate Campo dell'Impero - Valle Contraffossi, i cui lembi di boschi termofili si sviluppano poi fino nel SIR Bosco di La Botte (I 8010C48).

Per quanto riguarda la zona il CIPE si è espresso evidenziando la necessità di approfondire la soluzione di tracciato interferente il bosco in località "La Botte" valutando la possibilità di posizionamento più a monte del tracciato stesso e adottando comunque soluzioni che mantengano al confine.

La prescrizione è stata rispettata aumentando il raggio della curva destrorsa in modo da sottopassare il bosco esistente attraverso una galleria artificiale (della lunghezza di circa 800 m) intorno alla prog. 22+200.

Sia in entrata sia in uscita dalla galleria, verso Viterbo, si rileva la presenza di una maggiore concentrazione di aree urbanizzate. Il Proponente dichiara che "lo studio acustico ha evidenziato la necessità di inserire opportune opere di mitigazione realizzate con due tratti di barriere fono assorbenti".

Segue, verso il km 24-530, il nodo caratterizzato dallo svincolo SV8 (denominato Vetralla Sud) che risolve l'interconnessione con la viabilità minore di collegamento con la frazione di Tre Croci, Cura di Vetralla e Vetralla.

Il Proponente valuta che "la soluzione di progetto riscontra le prescrizioni CIPE, limitando al massimo il consumo di territorio e permette la soluzione della criticità costituita dalla presenza del passaggio a livello ferroviario". Infatti tale tipologia di svincolo mantiene la propria funzionalità anche nel caso in cui in futuro verrà soppresso detto passaggio a livello.

In quest'area si segnala la presenza della galleria artificiale Vetralla, realizzata mediante soluzione a spingitubo nell'ambito del sottopasso ferroviario e con soluzione cut and cover per i restanti 420m circa (soluzione che permette di minimizzare soprattutto in termini temporali l'interferenza con il traffico locale).

Segue, intorno al km 25 lo svincolo SV7 (denominato Vetralla nord). Tale svincolo era stato oggetto di una prescrizione del CIPE che richiedeva di eliminare l'interferenza riscontrata tra la bretella di collegamento con la Cassia ed un sito industriale (francoleone). La ricerca della migliore soluzione per soddisfare la prescrizione CIPE ha imposto uno studio di possibili riconfigurazioni dello svincolo fino a scegliere di spostare la connessione con la Cassia di circa 203 m in direzione Viterbo rispetto a quanto previsto nel progetto preliminare. Di seguito il tracciato scavalca la Cassia esistente alla prog. 28+006 ove è previsto un sottopasso, e si riallinea parallelamente all'esistente ad una distanza media di 350m in sinistra.

### 3.4.2.e Tratto nel Comune di Viterbo

Nel territorio del Comune di Viterbo il tracciato prosegue sostanzialmente in direzione nord, parallelamente al esistente Via Cassia e prevede l'esecuzione del viadotto Fosso di Caccia (lunghezza di 118 m per lo scavalco del Fosso di Caccia).

Il tracciato terriera »r la soluzione di innesto sulla Cassia esistente. È stato necessario studiare una soluzione che garantisca l'accesso a tutti i fondi agricoli presenti e che rispetti la continuità del vecchio tracciato in modo da permettere l'utilizzo della viabilità locale.



La soluzione scelta prevede l'abbassamento della livelleta stradale rispetto al tracciato esistente in modo da realizzare rampe unidirezionali in destra e sinistra alla nuova sede unica che confluiscono in una nuova rotonda ovale, posta alla progressiva Km 3+95e ed a quota superiore al tracciato principale previa la realizzazione di una piccola galleria artificiale di lunghezza pari a 60 m (galleria Ca' L'Aglio). La rotonda consente la connessione delle rampe unidirezionali con la viabilità esistente, contenendo estensione del nuovo sedime stradale a vantaggio delle aree residenza e commerciali presenti nella zona. Il progetto proposto evita l'interferenza con alcun fabbricato e costituisce di fatto l'ottimizzazione progettuale del nuovo corridoio. Il nuovo tracciato sarà posto in continuità con il viadotto della bretella Viterbo - Orte oltre che con la rotonda esistente mediante opportune rampe e tronchi di scambio permettendo la gestione di tutte le possibili manovre. Così come previsto per il tratto iniziale gli ultimi 100m del tracciato hanno le caratteristiche geometriche e funzionali di un raccordo tra la nuova infrastruttura e lo svincolo esistente di raccordo con la Viterbo - Orte. In questo tratto l'intervento di progetto è un adeguamento in sede della Cassia esistente. La velocità di progetto difatti diminuisce gradualmente da 120 km/h a 90 km/h ed anche la sezione trasversale si riduce per raccordarsi alla sezione esistente. Il tracciato quindi termina alla prog. 32 + 381.30.

### 3.4.3 PRINCIPALI OPERE D'ARTE

Le opere d'arte principali previste sono costituite da viadotti e gallerie artificiali specificate come di seguito. Sono previsti rilevati per una estensione di 16.700 m e trincee per una estensione di 11.411 m

#### 3.4.3.a Svincoli

Tra le ottimizzazioni del Progetto Preliminare ritenute necessarie è stato eliminato lo svincolo 8 intorno al km 20.

Il Proponente dichiara che "tale scelta, in accordo con i tecnici della Regione Lazio, è stata dettata principalmente da una motivazione funzionale: intatti, visto lo spostamento, in direzione nord, dello svincolo 5 Capranica Nord, i due svincoli sarebbero stati troppo adiacenti ed avrebbero perso efficienza dal momento che entrambi si ricollegano alla esistente Strada Statale Cassia".

Lungo il tracciato sono ubicati 7 svincoli denominati:

- SS311 Nepesina (Comune di Nepi)
- Sutri Sud (Comune di Sutri)
- Sutri Nord (Comune di Sutri)
- Capranica scalo (Comune di Capranica)
- Capranica Nord (Comune di Capranica)
- Vetralla Sud (Comune di Vetralla)
- Vetralla Nord (Comune di Vetralla)

#### 3.4.3.b Viadotti

Lungo il tracciato sono ubicati 14 viadotti (5 con impalcato acciaio-calcestruzzo e 9 in c.a.p.) della lunghezza complessiva di 2.694 m



VI01	Viadotto Stanga	30m
VI02	Viadotto Valdiano	250m
VI03	Viadotto Piano del Fucino	508m
VI04	Viadotto Santa Giulia	235m
VI05	Viadotto Bassanese I	235m
VI06	Viadotto Bassanese II	136m
VI07	Viadotto Cacchiano I	235m
VI08	Viadotto Cacchiano II	275m
VI09	Viadotto Viatabioso	174m
VI10	Viadotto Cerasoli	30m
VIII	Viadotto Fosso di Noce	210m
VI12	Viadotto Doganella	118m
VI13	Viadotto Rigomero	140m
VI14	Viadotto Fosso di Caccia	118m

### 3.4.3.c Gallerie artificiali

Lungo il tracciato sono ubicate n°5 gallerie artificiali (di cui due sottopassanti la linea ferroviaria Roma — Viterbo) della lunghezza complessiva di 1.560 m

GA01	Galleria di Monterosi	485m
GA02	Galleria Caprinica	105m
GA03	Galleria dell'Impero	600m
GA04	Galleria Vetralla	310m
GA05	Galleria Ca' l'Aglio	60m

## 3.5 CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA

### 3.5.1 SEZIONE STRADALE

Si evidenzia che viene adottato uno spartitraffico maggiorato indifferenziatamente per tutta l'estesa dell'intervento. Scelta che comporta un sensibile aumento del consumo di suolo.

### 3.5.2 ADEGUAMENTO DEL TRACCIATO



Nelle stesse parole del Proponente si evidenzia che "dal punto di vista geometrico si è cercato di correggere l'eccessiva rigidità del tracciato del preliminare, nei limiti del vincolo costituito dalla localizzazione urbanistica approvata, per meglio adeguarlo alla morfologia del territorio".

Da tale affermazione ben si comprende come sia chiaro al Proponente il vincolo della localizzazione urbanistica dell'opera conseguita con l'approvazione del Preliminare in sede CIPE. Pur condividendo gli intenti del Proponente e che il tracciato scelto in sede di definitivo consegua una maggior flessibilità ed aderenza alla configurazione morfologica, questo risultato viene conseguito senza una conseguente valutazione ambientale degli effetti, che seppur presumibilmente migliorativi, rimangono non dimostrati.

### **3.5.3 SOPPRESSIONE SVINCOLO**

Tra le ottimizzazioni del Progetto Preliminare ritenute necessarie è stato eliminato lo svincolo 8 intorno al km 20.

Tale variante, ancorché apparentemente condivisibile, porta a variazioni di flusso di traffico che potrebbero avere conseguenze sistemiche. Si ritiene che all'aggiornamento delle valutazioni dei flussi si sarebbe dovuto proporre il conseguente aggiornamento delle valutazioni ambientali di sistema segnatamente per le iterazioni opera ambiente a carico della componente atmosfera.

### **3.5.4 INSERIMENTO GALLERIA ARTIFICIALE**

La mancata produzione del confronto planimetrico non consente di accertare con un confronto diretto l'entità della variazione. Nondimeno nelle parole del Proponente "un abbassamento della livelletta che permette l'inserimento di una galleria artificiale" si evidenziano delle varianti che debbono essere considerate sostanziali in ordine agli effetti sulla organizzazione del cantiere e sui suoi effetti nei confronti delle aree urbanizzate contermini, in ordine alla variazione del bilancio delle terre, in ordine alle possibili interferenze opera ambiente a carico della falda contermini al lago di Marignano (zona SIC). Se è condivisibile l'affermazione del Proponente per cui la soluzione adottata risolve "le problematiche paesaggistiche ed ambientali segnalate dalla citata delibera CIPE in funzione della notevole valenza complessiva dei luoghi" ed in termini di "emissioni sonore", nulla nella documentazione prodotta corrobora l'affermazione del Proponente secondo la quale la soluzione adottata "assicura la salvaguardia delle acque di falda".

### **3.5.5 SISTEMAZIONE DI SUOLO GALLERIA MONTEROSI**

La soluzione proposta di introdurre la Galleria Monterosi non è accompagnata da conseguenti elaborazioni che illustrino, tantomeno con il livello di progetto definitivo, sistemazioni di ripristino del suolo di copertura.

Per questo tratto si auspicherebbe un progetto di altissimo profilo attesa la condizione di cerniera che l'estradosso della galleria svolgerebbe tra aree intensamente abitate, aree con funzione di nodo di scambio per i pendolari ed aree di eccezionale valenza naturalistica (SIC).

**ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI IN ORDINE ALLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA EX ART. 185, COMMA 4 E 5, DEL D.LGS 163/2006 E S.M.I.**

*[Area containing various handwritten signatures and initials.]*



#### 4 VERIFICA DI OTTEMPERANZA (EX D LGS 163 ART. 185 COMMA 4)

[Omissis]

La Commissione:

- a) comunica al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, entro trenta giorni dalla data di presentazione del progetto definitivo da parte del soggetto proponente eventuali difformità tra questo e il progetto preliminare;
- b) esprime al predetto Ministero entro sessanta giorni da tale presentazione, il proprio parere sulla ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale e sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di cui al decreto di compatibilità ambientale.

#### 4.1 OPERE DICHIARATAMENTE IN VARIANTE RISPETTO AL P.P.

Il Proponente non evidenzia opere dichiaratamente in variante rispetto al Progetto Preliminare approvato.

##### 4.1.1 CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA

Il Proponente valuta che non siano state introdotte opere in variante sostanziale e di conseguenza non produce l'aggiornamento, sia pure limitatamente ai tratti che all'analisi di merito risultano in variante, delle valutazioni ambientali.

#### 4.2 VERIFICA DELLE EVENTUALI DIFFORMITÀ TRA PROGETTO DEFINITIVO E PROGETTO PRELIMINARE (D LGS 163 ART. 185 COMMA 4 PUNTO A)

##### 4.2.1 CONFRONTO TRA LOCALIZZAZIONE DELL'OPERA E TRATTE DEL TRACCIATO NON DICHIARATAMENTE VARIATE

Il Proponente produce elaborato di confronto solo planimetrico tra fasce di rispetto autostradale così come determinate in sede di Progetto Preliminare e fasce di rispetto autostradale determinate a seguito della stesura del Progetto Definitivo.

A titolo di esempio si allegano stralci delle planimetrie di confronto:

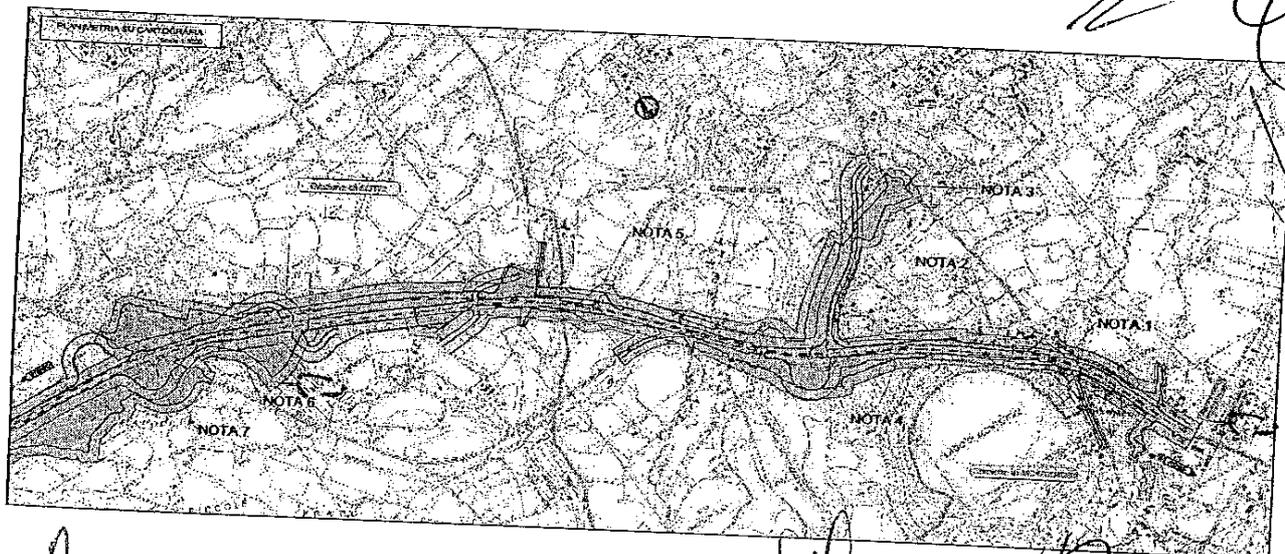




Figura 1 - Confronto tra localizzazione dell'opera e tracciati delle viabilità interferite non dichiaratamente variate: in azzurro le nuove fasce di protezione

Si riscontrano le seguenti principali varianti sostanziali:

- Variazione altimetrica in corrispondenza della galleria artificiale di Martignano
- Trasformazione da adeguamento in sede a nuova sede della strada di adduzione allo Svincolo SV01 SS311 Nepesina
- Riconfigurazione dello svincolo SV02 Sutri Sud con il coinvolgimento estensivo di terreni precedentemente esclusi dalla localizzazione urbanistica.

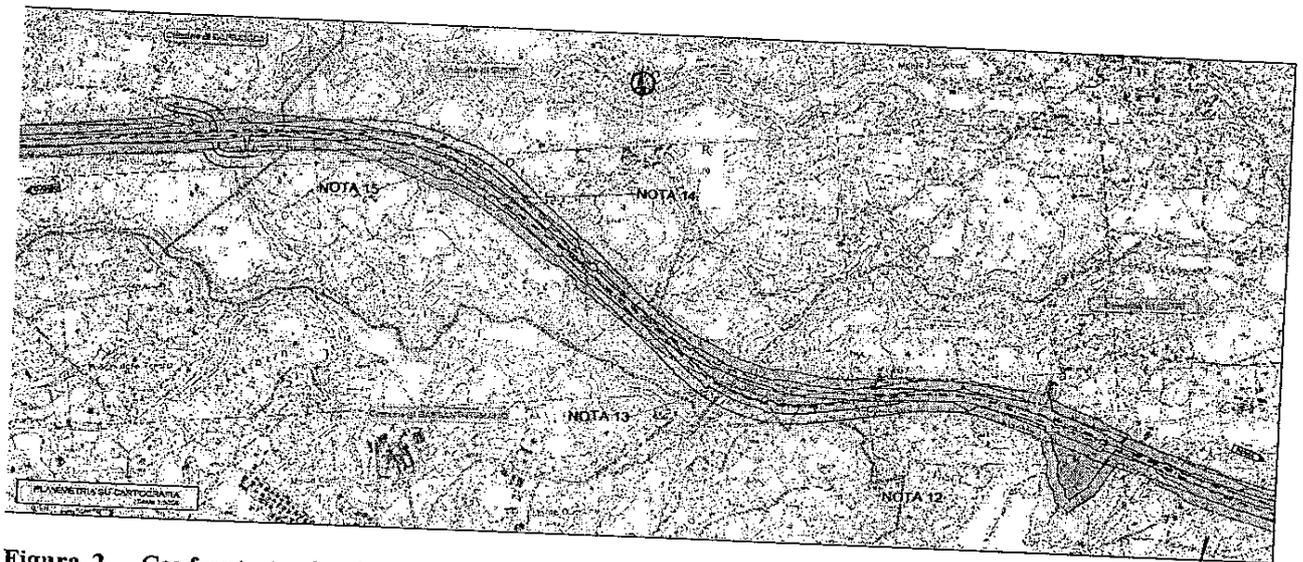


Figura 2 - Confronto tra localizzazione dell'opera e tracciati delle viabilità interferite non dichiaratamente variate: in azzurro le nuove fasce di protezione

- Riconfigurazione dello svincolo SV03 Sutri Nord con il coinvolgimento estensivo di terreni precedentemente esclusi dalla localizzazione urbanistica.
- Riconfigurazione degli andamenti planimetrici con adozione di archi di curvatura più ampi che comportano la variazione sostanziale dei territori coinvolti dal tracciato.

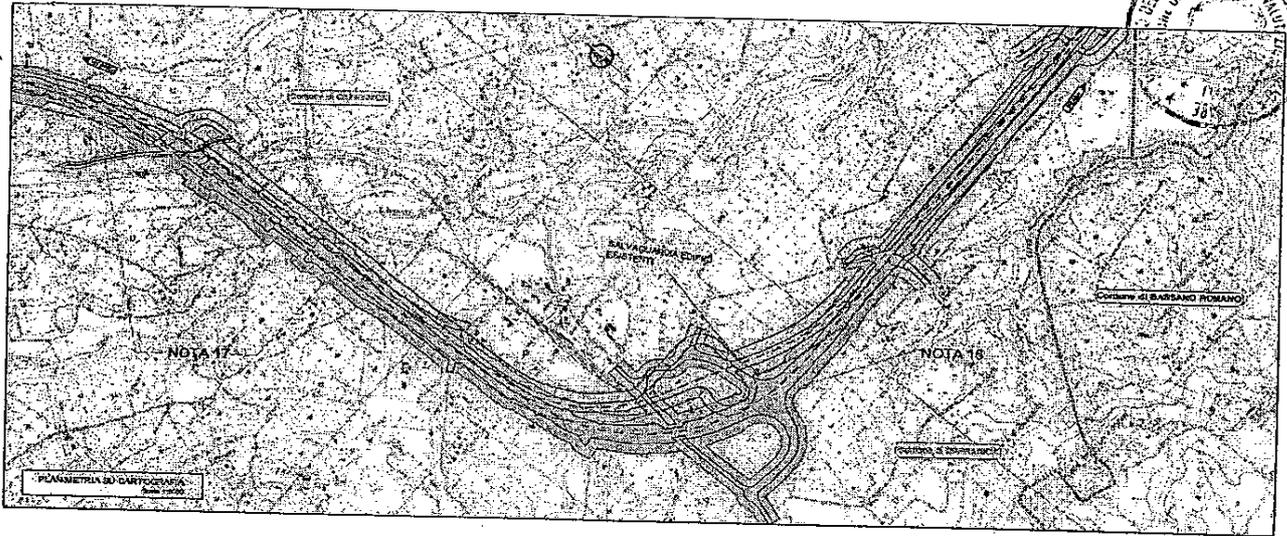


Figura 3 – Confronto tra localizzazione dell'opera e tracciati delle viabilità interferite non dichiaratamente variate: in azzurro le nuove fasce di protezione

- Riconfigurazione degli andamenti planimetrici con adozione di un unico arco di curvatura e riconfigurazione dello svincolo che comportano la variazione sostanziale dei territori coinvolti dal tracciato.

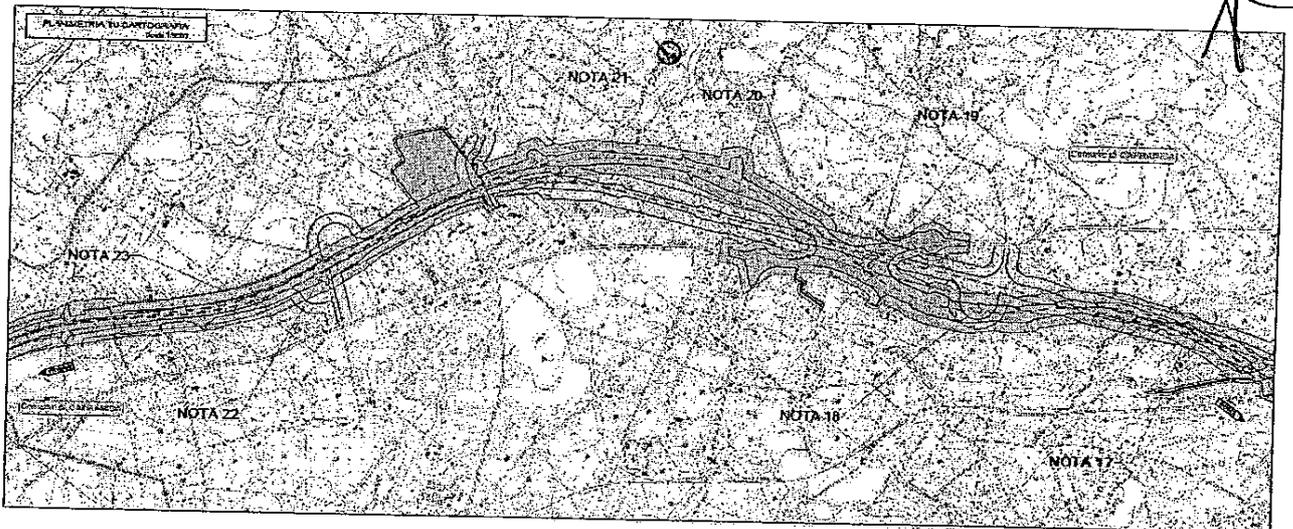


Figura 4 – Confronto tra localizzazione dell'opera e tracciati delle viabilità interferite non dichiaratamente variate: in azzurro le nuove fasce di protezione

- Riconfigurazione degli andamenti planimetrici con adozione di un unico arco di curvatura e riconfigurazione dello svincolo che comportano la variazione sostanziale dei territori coinvolti dal tracciato.

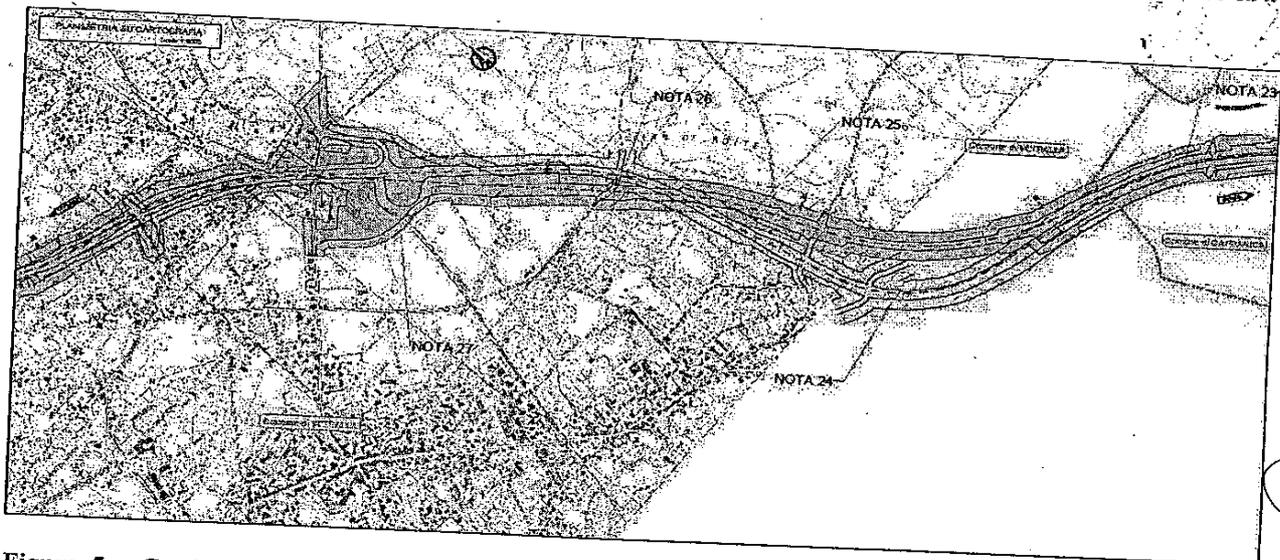


Figura 5 – Confronto tra localizzazione dell'opera e tracciati delle viabilità interferite non dichiaratamente variate: in azzurro le nuove fasce di protezione

- Riconfigurazione degli andamenti planimetrici con adozione di un unico arco di curvatura e riconfigurazione dello svincolo che comportano la variazione sostanziale dei territori coinvolti dal tracciato.

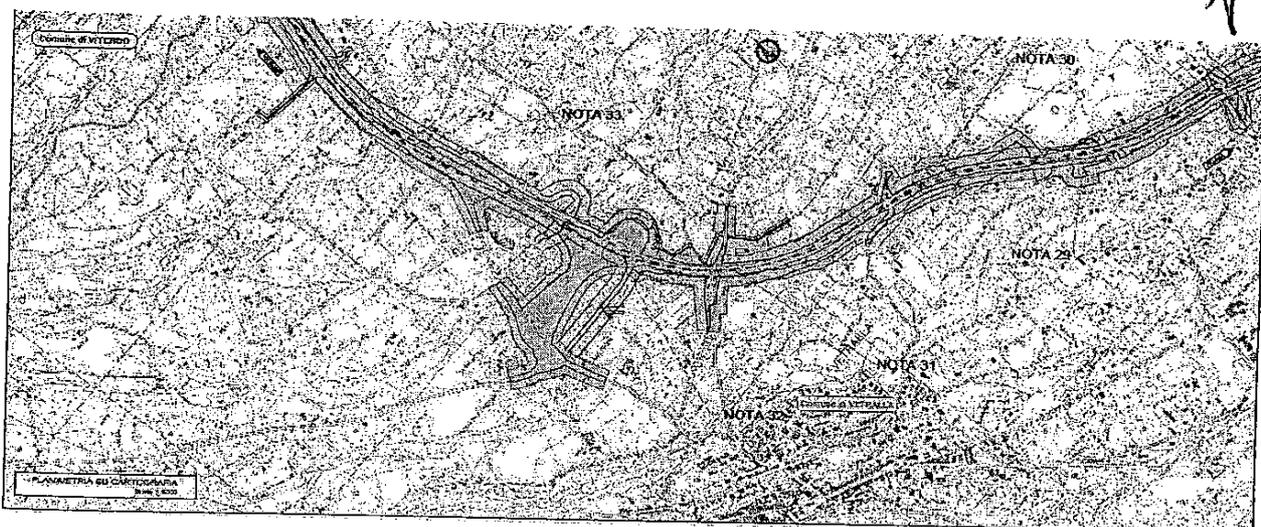


Figura 6 – Confronto tra localizzazione dell'opera e tracciati delle viabilità interferite non dichiaratamente variate: in azzurro le nuove fasce di protezione

- Riconfigurazione degli andamenti planimetrici con adozione di un unico arco di curvatura e riconfigurazione dello svincolo che comportano la variazione sostanziale dei territori coinvolti dal tracciato.

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including the text 'Pagina 17 di 23'.

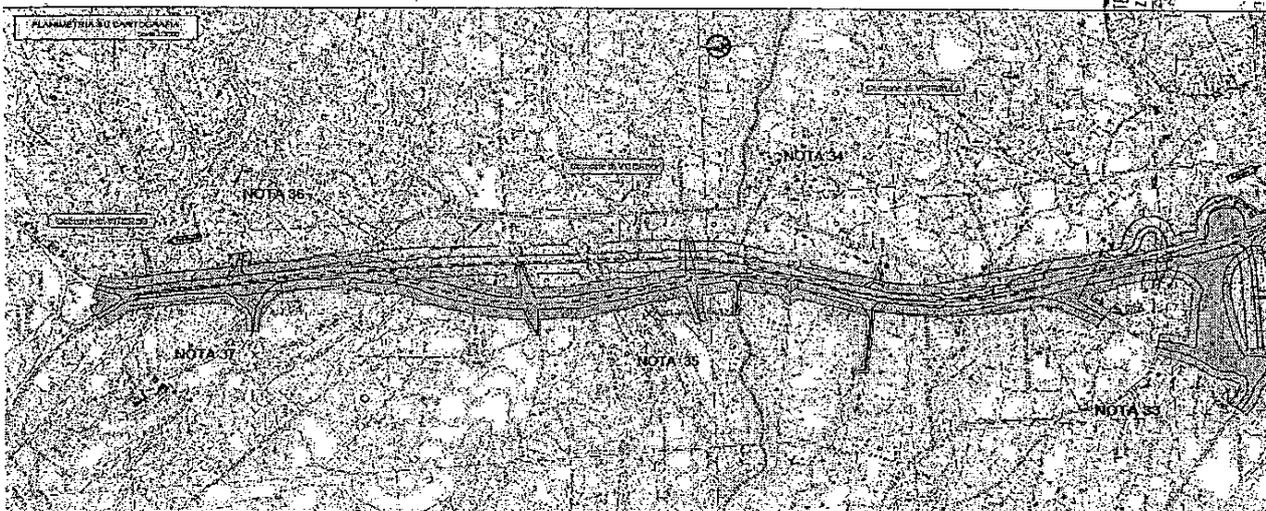


Figura 7 - Confronto tra localizzazione dell'opera e tracciati delle viabilità interferite non dichiaratamente variate: in azzurro le nuove fasce di protezione

- Riconfigurazione degli andamenti planimetrici con adozione di un unico arco di curvatura e riconfigurazione dello svincolo che comportano la variazione sostanziale dei territori coinvolti dal tracciato.

#### 4.2.2 CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA

Il Proponente produce elaborato di confronto solo limitatamente agli aspetti planimetrici

Non sono quindi evidenziate le variazioni di livelletta con particolare riferimento all'introduzione di nuovi tratti in Galleria Artificiale (vedi G.A. Monterosi) e relative variazioni delle interazioni opera/ambiente (ad es. ambiente idrico sotterraneo e al bilancio delle terre).

Il Proponente espone con argomentazioni puntuali le ragioni delle varianti planimetriche intercorse tra progetto preliminare e progetto definitivo. In generale si valutano come condivisibili le argomentazioni addotte a giustificazione delle variazioni. Nondimeno si riscontrano frequenti e sensibili scostamenti piano altimetrici tra i due assi di tracciato che in alcuni casi ricadono all'esterno delle fasce di rispetto autostradale e che pertanto debbono essere valutate come varianti sostanziali.

Tali varianti sostanziali, ancorché previste da prescrizione CIPE, debbono in ogni caso essere sottoposti a giudizio di compatibilità ambientale.

Oltre agli aspetti formali, la circostanza assume particolare rilievo in considerazione della configurazione morfologica, perlopiù alternanza repentina di pianori e profonde incisioni (forre), dei terreni interferiti. In questo contesto, spesso soggetto a provvedimenti di tutela, in assenza di valutazioni di merito non si possono escludere sensibili variazioni degli effetti dell'interazione opera ambiente.

Si consideri ad esempio la valutazione delle interferenze opera ambiente che potrebbero essere indotte dalla realizzazione della Galleria Artificiale Monterosi o la valutazione della variazione del bilancio delle terre.

Pertanto si ritiene che il progetto preveda tratti che sono oggetto di varianti sostanziali planimetriche e/o altimetriche e che debba pertanto essere sottoposto a nuova procedura di partecipazione del pubblico da intendersi, in ragione degli estensivi aggiornamenti delle valutazioni ambientali trasmessi, comprensiva dell'intero tracciato escludendo il ricorso a pubblicazioni parziali.

#### 4.3 OTTEMPERANZA DEL PROGETTO DEFINITIVO ALLE PRESCRIZIONI (D LGS 163 ART. 185 COMMA 4 PUNTO B)

Il Proponente produce la "Relazione di ottemperanza" nella quale si evidenzia come le prescrizioni impartite dalla delibera del 18.3.2005 siano state ottemperate.

##### 4.3.1 CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA

Posto che il confronto di merito tra Progetto Definitivo e progetto preliminare (D Lgs 163 art. 185 comma 4 punto A) ha evidenziato l'introduzione a diverso titolo di varianti planoaltimetriche che debbono essere valutate come sostanziali, la verifica puntuale delle avvenute ottemperanze (D Lgs 163 art. 185 comma 4 punto B) non è stata ulteriormente approfondita.

#### PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA

ai fini dell'emissione della verifica di ottemperanza della "Progettazione definitiva dei lavori di costruzione e completamento dell'adeguamento a 4 corsie della S.S. n.2 "Via Cassia". Tronco tra il km 41+300 ed il km 74+400." Oggetto della Delibera n.011 del 18/03/2005 del CIPE

#### LA COMMISSIONE ESPRIME PARERE CHE

1. per alcuni tratti dell'infrastruttura sussista una sostanziale coerenza del progetto definitivo con il progetto preliminare oggetto della Delibera n. 011 del 18/03/2005 del CIPE ;
2. per ampi tratti dell'infrastruttura emergano varianti di tracciato indotte dallo sviluppo del progetto definitivo rispetto al progetto preliminare che producono azioni di sostanziale modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente. Tale variazione degli effetti ambientali dell'opera sull'intorno di riferimento derivano in modo diretto dalle azioni di modifica progettuale inserite dal proponente per ottenere gli obiettivi delineati all'interno della Delibera CIPE n.011 del 18/03/2005 sul progetto preliminare. Il giudizio complessivo sulle attività di sviluppo del progetto definitivo in accordo a quanto sopra citato consente di mettere in evidenza una chiara situazione di ottimizzazione e congruenza con la sopra citata Delibera CIPE. Il sistema delle varianti progettuali di sviluppo dalla fase preliminare a quella di definitivo si è strutturata su alternative sia di carattere localizzativo sia tipologico, che pur nel rispetto dei predetti obiettivi, risultano di carattere sostanziale. Pertanto occorre, in accordo al D. Lgs n.163/2006 art. 185 comma 4, avendo la commissione valutato una sensibile differenza tra il progetto preliminare e quello definitivo che comporta una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente, sviluppare l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale con la conseguente ripubblicazione dello





stesso, anche ai fini dell'eventuale invio di osservazioni da parte dei soggetti pubblici e privati interessati. L'aggiornamento dello studio di impatto ambientale potrà essere condotto in accordo all'attuale livello definitivo di progettazione sulle parti del progetto interessato da sostanziali variazioni. Si mette in evidenza come la sostanziale modificazione dei livelli di pressione ambientale indotti comporta la necessità da parte del Proponente di predisporre un nuovo Studio di Impatto Ambientale che possa, in modo organico integrare, recependo i contenuti della Delibera CIPE di riferimento, il SIA di progetto preliminare con un sistema di Studi di Impatto (SIA) specifici sulle ampie parti di tracciato in variante sostanziale.

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)

*[Handwritten signature]*  
.....

ASSENTE

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

*[Handwritten signature]*  
.....

ASSENTE

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

Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)

*[Handwritten signature]*  
.....

Prof. Saverio Altieri

*[Handwritten signature]*  
.....

ASSENTE

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Dott. Gualtiero Bellomo

*[Handwritten signature]*  
.....

ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

*[Handwritten signature]*  
.....

ASSENTE

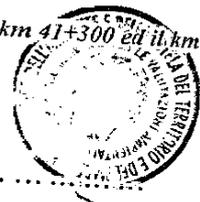
Dott. Andrea Borgia



- Ing. Silvio Bosetti
- Ing. Stefano Calzolari
- Ing. Antonio Castelgrande
- Arch. Giuseppe Chiriatti
- Arch. Laura Cobello
- Prof. Carlo Collivignarelli
- Dott. Siro Corezzi
- Dott. Federico Crescenzi
- Prof.ssa Barbara Santa De Donno
- Cons. Marco De Giorgi
- Ing. Chiara Di Mambro
- Ing. Francesco Di Mino
- Avv. Luca Di Raimondo
- Ing. Graziano Falappa
- Arch. Antonio Gatto
- Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini
- Prof. Antonio Grimaldi

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
 ASSENTE

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
 ASSENTE



Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Avv. Luigi Pelaggi

Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

Lavori di costruzione e completamento dell'adeguamento a 4 corsie della S.S. n.2 "Via Cassia". Tronco tra il km 41+300 ed il km 74+400"

Dott. Franco Secchieri

ASSENTE

Arch. Francesca Soro

*Francesca Soro*

ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

*Roberto Viviani*

Ing. Roberto Viviani

Arch. Paola Pelone

(Rappresentante Regionale)

*Paola Pelone*



La presente copia fotostatica composta da N. 23 fogli è conforme al suo originale.  
Roma, li 17/10/2012 *SD*

