

## COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 2 agosto 2013.

**Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Completamento corridoio tirrenico meridionale A12-Appia e Bretella autostradale Cisterna-Valmontone - tratto A12 Roma Civitavecchia - Roma (Tor de' Cenci) (CUP B91B03000230000). Reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio, approvazione progetto definitivo e parere sullo schema di convenzione.** (Delibera n. 51/2013).

### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'art. 13 — oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato — reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001;

Visto l'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, che demanda a questo Comitato l'emissione di direttive per la concessione della garanzia dello Stato, per la revisione degli strumenti convenzionali e, a decorrere dall'anno 1994, per la revisione delle tariffe autostradali;

Visto l'art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, che reca, tra l'altro, ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali, proseguendo nel processo di progressiva privatizzazione del settore;

Vista la direttiva della Presidenza del Consiglio dei ministri in data 27 gennaio 1994 (*Gazzetta Ufficiale* n. 43/1994) recante «Principi sull'erogazione dei servizi pubblici»;

Visto il decreto del Ministro dei lavori pubblici 15 aprile 1997, n. 125, emanato di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e relativo allo schema di piano economico-finanziario da adottare da parte delle società concessionarie autostradali;

Visto il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, che ha confermato a questo Comitato la funzione di definire le linee guida e i principi comuni per le amministrazioni che esercitano funzioni in materia di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ferme restando le competenze delle autorità di settore;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 dicembre 1998 (*Gazzetta Ufficiale* n. 26/1999 - supplemento ordinario) emanato ai sensi dell'art. 2 del decreto-legge 12 maggio 1995, n. 163, convertito dalla legge 11 luglio 1995, n. 273, e recante «Schema generale di riferimento per la predisposizione della carta dei servizi pubblici del settore trasporti (Carta della mobilità)»;

Visto il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, che, all'art. 11, stabilisce ulteriori principi in tema di qualità dei servizi pubblici;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e successive modificazioni ed integrazioni;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (CUP);

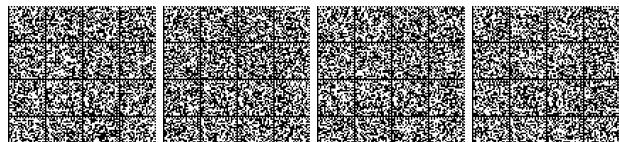
Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e successiva modifica ed integrazione, e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi» e specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione», alla quale è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente l'«Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Visto il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, e successiva modifica ed integrazione, tra le quali, in particolare, quelle introdotte dal decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, che ha modificato la misura del canone annuo che il concessionario deve corrispondere al concedente;

Vista la direttiva 30 luglio 2007 emanata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze (*Gazzetta Ufficiale* n. 224/2007), recante «Criteri di autorizzazione alle modificazioni del concessionario autostradale, derivanti da concentrazione comunitaria»;



Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, e successiva modifica ed integrazione, concernente «Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia» che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (c.d. «Decreto Salva Italia»), e recante «Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici», che ha, tra l'altro, dettato nuove disposizioni in tema di durata delle concessioni autostradali;

Visto il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1 (c.d. «Decreto Cresci Italia»), convertito dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, che, all'art. 36, comma 6-ter, conferma le competenze di questo Comitato, tra l'altro, in materia di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica;

Visto il decreto 1° ottobre 2012, n. 341, con il quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha istituito, nell'ambito del Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale, la struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali con il compito di svolgere le funzioni di cui al comma 2, dell'art. 36, del decreto-legge n. 98/2011 e successive modificazioni ed integrazioni;

Visto il decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, concernente «Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia», che all'art. 18, comma 4, prevede che le risorse già assegnate al «Corridoio tirrenico meridionale A12 - Appia e bretella autostradale Cisterna - Valmontone» con la delibera di questo Comitato 18 novembre 2010, n. 88, sono indistintamente utilizzabili per i lotti in cui è articolata l'opera e che l'opera, interamente messa a gara, può essere realizzata e finanziata per lotti funzionali, senza alcun obbligo del concedente nei confronti del concessionario al finanziamento delle tratte non coperte ove nei tre anni successivi all'aggiudicazione non vengano reperite le risorse necessarie;

Vista la delibera 24 aprile 1996, n. 65 (*Gazzetta Ufficiale* n. 118/1996), recante linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità non già diversamente regolamentati ed in materia di determinazione delle tariffe, che ha previsto l'istituzione del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS) presso questo Comitato, istituzione poi disposta con delibera 8 maggio 1996, n. 81 (*Gazzetta Ufficiale* n. 138/1996);

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008 e successiva modifica ed integrazione, con il quale si è proceduto alla riorganizzazione del NARS, che all'art. 1, comma 1, prevede che, su richiesta di questo Comitato o dei Ministri interessati, lo stesso Nucleo esprima parere in materia tariffaria e di regolamentazione economica dei settori di pubblica utilità, tra cui il settore autostradale;

Vista la delibera 20 dicembre 1996, n. 319 (*Gazzetta Ufficiale* n. 305/1996), con la quale viene definito lo schema regolatorio complessivo del settore autostradale e in particolare viene indicata la metodologia del price-cap quale sistema di determinazione delle tariffe, nonché stabilita in cinque anni la durata del periodo regolatorio;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 supplemento ordinario), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che all'allegato 1 include, nell'ambito dei «Sistemi stradali ed autostradali» del Corridoio plurimodale tirrenico - nord Europa, i collegamenti «Pontina-A12-Appia» e «Cisterna-Valmontone»;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrigere in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

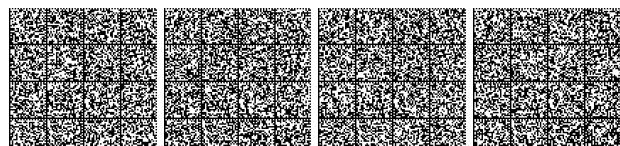
Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle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

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 50 (*Gazzetta Ufficiale* n. 151/2005), con la quale questo Comitato, tra l'altro:

ha ritenuto condivisibili le linee generali del progetto integrato costituito dal «completamento del Corridoio Tirrenico Meridionale: tratta A12-Formia (Appia)» e dalla «bretella trasversale Cisterna-Valmontone», indicando la regione Lazio quale soggetto aggiudicatore e stabilendo che il contributo statale per l'intera opera non potesse superare la percentuale del 40 per cento del relativo costo di costruzione;

ha approvato il progetto preliminare del 1° stralcio funzionale del «completamento Corridoio Tirrenico Meridionale: collegamento A12 (Roma-Fiumicino) - Appia (Formia)» e, più specificatamente, la tratta «collegamento A12 (Roma-Civitavecchia) - svincolo di Sabaudia/Terracina», rinviando al progetto definitivo la risoluzione della tematica progettuale del collegamento diretto alla A12;

ha approvato il progetto preliminare del «collegamento tra l'area pontina e l'A2» (denominato Cisterna-Valmontone A2);



ha assegnato alla regione Lazio un contributo di 259,6 milioni di euro, in termini di volume di investimento, per la realizzazione del citato 1° stralcio funzionale, e un ulteriore contributo di 100 milioni di euro, in termini di volume di investimento, per la realizzazione del «collegamento tra l'area pontina e l'A2 (Cisterna-Valmontone A2)»;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (*Gazzetta Ufficiale* n. 199/2006), con la quale questo Comitato, nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (*Gazzetta Ufficiale* n. 207/2005), all'allegato 2 ha confermato, fra i «Sistemi stradali e autostradali» del Corridoio plurimodale tirrenico - nord Europa, gli interventi «Pontina-A12-Appia» e «Cisterna-Valmontone»;

Vista la delibera 15 giugno 2007, n. 39 (*Gazzetta Ufficiale* n. 197/2007), che detta criteri in materia di regolazione economica del settore autostradale;

Vista la delibera 20 aprile 2008, n. 55 (*Gazzetta Ufficiale* n. 189/2008), con la quale questo Comitato, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, formulata richiamando il protocollo d'intesa stipulato il 4 marzo 2008 con il presidente della regione Lazio ed il presidente dell'ANAS, ha individuato Autostrade del Lazio S.p.A. quale nuovo soggetto aggiudicatore delle opere ricomprese nel «progetto integrato» di cui alla richiamata delibera n. 50/2004;

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 88 (*Gazzetta Ufficiale* n. 195/2011 supplemento ordinario), con la quale questo Comitato:

ha approvato il progetto definitivo della tratta Roma (Tor de' Cenci) - Latina (Borgo Piave) e relative comitanari e dell'asse autostradale Cisterna - Valmontone e delle relative opere connesse (tangenziale di Labico, asse viario tra la SP «Aviana» e la SP «Artena - Cori» e tangenziale di Lariano);

ha approvato i progetti preliminari delle seguenti ulteriori opere connesse: tangenziale di Latina, asse viario di collegamento tra Velletri e la SP Velletri-Cori e miglioramenti funzionali delle viabilità esistenti (via dei Giardini dallo svincolo di Aprilia Sud alla SR Nettunense, via Apriliana tra lo svincolo di Aprilia Nord e la stazione di Campoleone di Latina, e SP Velletri-Cori tra il nuovo asse di collegamento con Velletri e la tangenziale di Lariano);

ha confermato i contributi complessivamente assegnati con la citata delibera n. 50/2004, allocandoli a favore dell'intero sistema autostradale, comprensivo delle relative opere connesse, oggetto della stessa delibera n. 88/2010;

ha disposto che il soggetto aggiudicatore, al fine di eseguire in modo organico l'intervento, procedesse all'indizione di un'unica procedura ad evidenza pubblica per l'aggiudicazione di una concessione di costruzione e gestione, ponendo a base di gara i progetti definitivi e preliminari approvati con la medesima delibera n. 88/2010 e, previa approvazione di questo Comitato, la progettazione

del «Collegamento A12 - Roma (Tor de' Cenci)», adeguata, tra l'altro, alle prescrizioni della delibera n. 50/2008;

ha stabilito che formassero oggetto di convenzione la tratta «Roma (Tor de' Cenci) - Latina (Borgo Piave)» e le relative opere connesse, nonché le ulteriori tratte che risultassero coperte sulla base di contributi pubblici disponibili e che le restanti tratte ed opere connesse venissero inserite in convenzione sulla base di ulteriori contributi pubblici che si fossero resi disponibili, sempre nel citato limite del 40 per cento del costo dell'opera, entro i tre anni successivi alla data di perfezionamento della convenzione, fermo restando che, ove tale condizione non si fosse avverata, l'aggiudicatario non avrebbe potuto rivendicare nei confronti del concedente alcuna pretesa di natura economica;

ha previsto che lo schema di convenzione da porre nella documentazione a base di gara venisse sottoposto a questo Comitato, previo parere del NARS, ed ha altresì disposto che, in sede di gara, i concorrenti presentassero il piano economico-finanziario dell'intera opera e il piano economico-finanziario concernente le tratte coperte finanziariamente;

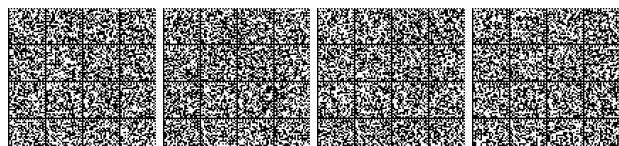
ha infine disposto che il bando di gara potesse essere pubblicato solo dopo l'approvazione da parte di questo Comitato del progetto definitivo relativo al «Collegamento A12 - Roma (Tor de' Cenci)» e previa completa definizione di ogni forma di contenzioso in essere;

Vista la delibera 3 agosto 2011, n. 58 (*Gazzetta Ufficiale* n. 3/2012), con la quale, ai sensi dell'art. 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163/2006, come integrato dall'art. 3 del decreto legislativo 31 luglio 2007, n. 113, questo Comitato:

ha approvato l'aggiornamento delle linee guida predisposte dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere — istituito con decreto 14 marzo 2003, emanato ai sensi dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) — per definire i contenuti degli accordi che il soggetto aggiudicatore di una infrastruttura strategica deve stipulare con gli organi competenti in materia di sicurezza, nonché di prevenzione e repressione della criminalità;

ha stabilito che qualora questo Comitato abbia già proceduto all'approvazione del progetto preliminare, ovvero venga sottoposto alla sua approvazione direttamente il progetto definitivo ai sensi dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006 e successiva modificazione ed integrazione, la delibera approvativa del progetto definitivo dovrà contenere una clausola che impegna il soggetto aggiudicatore a stipulare il relativo protocollo di legalità;

Vista la delibera 3 agosto 2012, n. 86, con la quale questo Comitato ha approvato il progetto definitivo della suddetta tratta A12 Roma - Civitavecchia - Roma (Tor de' Cenci) e ha formulato parere favorevole, con prescrizioni, sullo schema di convenzione;



Vista la delibera 21 dicembre 2012, n. 136 (*Gazzetta Ufficiale* n. 103/2013), con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2012, contenente l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche, che, nella tabella «0», nell'ambito del «Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa», conferma l'infrastruttura «Pontina A12 Appia e bretella Cisterna Valmontone»;

Vista la delibera 21 marzo 2013, n. 27 (*Gazzetta Ufficiale* n. 120/2013), con la quale questo Comitato ha integrato la delibera n. 39/2007 dettando, per le concessionarie esistenti alla data di pubblicazione della delibera stessa, criteri e modalità di aggiornamento quinquennale dei piani economico finanziari;

Vista la delibera 19 luglio 2013, n. 30, in corso di formalizzazione, con la quale questo Comitato ha approvato il documento tecnico intitolato «Integrazione della delibera n. 39/2007 relativa alla regolazione economica del settore autostradale: requisiti di solidità patrimoniale», disponendone l'applicazione alle nuove concessioni in relazione alle quali, alla data di adozione della delibera medesima, non sia stato pubblicato il bando di gara ovvero, nei casi in cui è previsto, non si sia ancora proceduto all'invio delle lettere di invito;

Vista la nota 24 febbraio 2012, n. 7966, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con riferimento alle indicazioni di cui al punto 4.1 della citata delibera n. 88/2010, ha trasmesso, per l'esame di questo Comitato, previo parere del NARS, lo schema di convenzione per l'affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione e gestione del Corridoio intermodale Roma - Latina e collegamento Cisterna - Valmontone, comprensivo degli allegati, e la relativa relazione istruttoria;

Vista la nota 19 luglio 2012, n. 27033, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato della proposta di approvazione del progetto definitivo del «Completamento Corridoio Tirrenico Meridionale: A12-Formia (Appia) e bretella trasversale Cisterna-Valmontone», relativamente alla tratta A12 Roma-Civitavecchia — Roma (Tor de' Cenci), previa reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio per la parte di tracciato tra la progressiva Km 5+400 e il termine dell'intervento;

Viste le note 27 luglio 2012, n. 28132, 31 luglio 2012, n. 28324 e n. 28335, 1° agosto 2012, n. 11 e n. 28603, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso ulteriore documentazione istruttoria concernente la sopracitata proposta;

Vista la nota 23 novembre 2012, n. 41581, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, tra l'altro, al Segretario pro-tempore di questo Comitato il «foglio condizioni» relativo all'intervento in approvazione, condiviso e sottoscritto dal Ministero per i beni e le attività culturali;

Vista la deliberazione 24 aprile 2013, n. 7, con la quale la Corte dei conti ha riconosciuto il visto e la conseguente registrazione della delibera n. 86/2012;

Viste la nota 17 giugno 2013, n. 18681, la nota 2 luglio 2013, n. 20845 e la nota 16 luglio 2013, n. 22677, con le quali, per l'intervento sopra citato, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso l'integrazione della precedente relazione istruttoria e documentazione aggiornata;

Vista la nota 26 luglio 2013, n. 24143, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato del citato «Completamento corridoio tirrenico meridionale: A12 - Formia (Appia) e bretella trasversale Cisterna - Valmontone»;

Considerato che, ai sensi dell'art. 20 del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito con modificazioni dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 agosto 2009 l'ing. Vincenzo Pozzi è stato nominato Commissario straordinario dell'intervento «Completamento Corridoio Tirrenico Meridionale A12 - Appia e Bretella Autostradale Cisterna - Valmontone - Asse autostradale Roma - Latina»;

Visto il parere 10 luglio 2013, n. 4, con il quale il NARS si è espresso favorevolmente in ordine al citato schema di convenzione, a condizione che si tenesse conto di alcune osservazioni, formulate nel parere stesso;

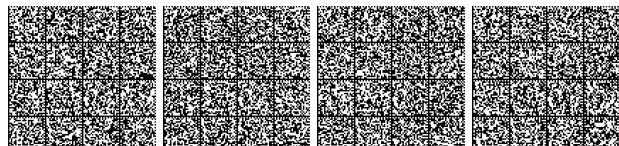
Vista la nota 17 luglio 2013, n. 22861 con la quale, per l'intervento sopra citato, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso lo schema di convenzione e i piani economico finanziari aggiornati, tenendo conto del parere NARS n. 4/2013;

Vista la nota 26 luglio 2013, n. 3127, con la quale il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri ha richiesto un ulteriore adeguamento del piano economico finanziario a quanto osservato nel parere NARS n. 4/2013, con particolare riguardo al premio al rischio di mercato;

Vista la nota 30 luglio 2013, n. 24468, con la quale Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha comunicato che, qualora il premio al rischio di mercato fosse modificato secondo le osservazioni del NARS, il piano economico finanziario non risulterebbe bancabile, con possibile pregiudizio al buon esito della gara;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);

Ritenuto, sulla base delle valutazioni esposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella citata nota del 30 luglio 2013, di lasciare invariato il premio al rischio riportato nel suddetto schema di convenzione, che risulta comunque inferiore al tetto fissato dalla richiamata delibera 27/2013;



Vista la nota 1° agosto 2013, n. 3227, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

Prende atto

A. delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e in particolare:

1. per quanto concerne l'intero intervento:

che l'intervento è costituito da un sistema autostradale, per una estesa di circa 100 km, e dalle relative opere connesse, per una estesa di circa 56 km, così suddiviso:

autostrada A12 - Roma (Tor de' Cenci), autostrada Roma (Tor de' Cenci) - Latina e autostrada Cisterna - Valmontone;

opere connesse costituite da:

viabilità di adduzione e tangenziali, di cui una parte di nuova realizzazione (compreso l'asse tangenziale di Latina a 4 corsie) e una parte di ampliamento e messa in sicurezza di strade esistenti;

viabilità complanare, monodirezionale e monocorsia, all'asse autostradale Roma (Tor de' Cenci) - Latina, dallo svincolo di Aprilia sud allo svincolo di Latina;

che per l'intero intervento sopra descritto è indicato un costo complessivo di 2/28,7 milioni di euro (al netto dell'IVA), di cui 594,4 milioni di euro per la tratta A12-Roma (Tor de' Cenci), 1.468,7 milioni di euro per la tratta Roma (Tor de' Cenci) - Latina e 665,6 milioni di euro per il collegamento Cisterna-Valmontone;

che, rispetto a quanto indicato nella sopra citata delibera n. 88/2010 (punto 1 della presa d'atto), il predetto importo complessivo sconta un incremento dei lavori a base d'appalto e degli oneri per la sicurezza (passati dagli iniziali 1.882,5 milioni di euro agli attuali 1.999,2) e una riduzione delle somme a disposizione (passate dagli iniziali 846,2 milioni di euro agli attuali 729,4);

che, in particolare, la riduzione della spesa per imprevisti, nell'ambito delle citate somme a disposizione, si è resa necessaria per fronteggiare gli incrementi di costo relativi all'attuale progetto della tratta A12 - Roma (Tor de' Cenci) e che il suddetto costo complessivo di 2.728,7 milioni di euro include gli oneri derivanti dagli adeguamenti e integrazioni da introdurre a seguito delle prescrizioni formulate per il progetto in approvazione;

che, considerando gli stimati ribassi di gara, il citato costo complessivo si ridurrebbe a 2.425,4 milioni di euro di cui 520,1 milioni di euro per il collegamento A12 -

Roma Tor de' Cenci, 1.319,0 milioni di euro per la tratta Roma - Latina e 586,3 milioni di euro per il collegamento Cisterna - Valmontone;

che, considerando la contribuzione pubblica a fondo perduto nella misura massima del 40 per cento del costo dell'intero intervento, come previsto nella citata delibera n. 88/2010, il finanziamento pubblico complessivo potrebbe assumere un valore massimo di 970,2 milioni di euro;

che, a rettifica delle risorse pubbliche disponibili di cui alla delibera n. 88/2010, all'epoca indicate in 468,4 milioni di euro in termini di volume d'investimenti, le risorse stesse sono stimabili in 468,1 milioni di euro, così articolati:

68,5 milioni di euro quale contributo derivante dai limiti d'impegno quindicennali di euro 6,267 milioni di euro, con decorrenza dall'anno 2005, per i quali la Regione Lazio ha stipulato con la Cassa depositi e prestiti, nel novembre 2006, un mutuo dell'importo di 68,477 milioni di euro, al momento non utilizzato e totalmente disponibile;

356,3 milioni di euro quale contributo derivante dalla sommatoria dei limiti d'impegno quindicennali di 23,755 milioni di euro (23,755 x 15), con decorrenza dall'anno 2006;

43,3 milioni di euro quale contributo derivante dalla sommatoria dei limiti d'impegno quindicennali di 2,885 milioni di euro (2,885 x 15), con decorrenza dall'anno 2006;

che per completare l'ammontare massimo del finanziamento pubblico relativo all'intero intervento (970,2 milioni di euro) sarebbero quindi necessari ulteriori 502,1 milioni di euro;

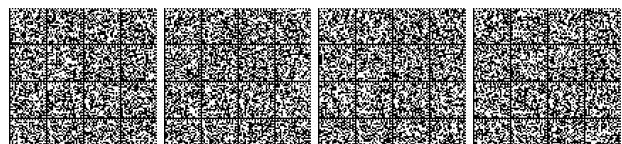
che lo schema di Convenzione prevede:

che oggetto della concessione è la progettazione, realizzazione e gestione della tratta «A12 - Roma (Tor de' Cenci) - Latina (Borgo Piave)» e del collegamento Cisterna - Valmontone, nonché la progettazione e realizzazione delle relative opere connesse;

che la progettazione, realizzazione e gestione del collegamento Cisterna - Valmontone e la progettazione e realizzazione delle relative opere connesse è condizionata all'assegnazione delle ulteriori risorse pubbliche necessarie, entro il termine di tre anni decorrenti dalla data di perfezionamento della convenzione;

che l'avverarsi della condizione di cui sopra dovrà essere attestato mediante sottoscrizione di uno o più atti aggiuntivi alla convenzione stessa;

che, ove l'oggetto della concessione sia definitivamente limitato alla tratta «A12 - Roma (Tor de' Cenci) - Latina (Borgo Piave)» e relative opere connesse, il concessionario non potrà comunque avanzare nei confronti del concedente alcuna pretesa per qualsivoglia ragione o titolo;



che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso con la citata nota 17 luglio 2013, n. 22861, stesura aggiornata dei due distinti piani economico-finanziari da porre a base di gara, di cui:

il primo, riferito alle tratte A12 - Roma (Tor de' Cenci) e Roma (Tor de' Cenci) - Latina (Borgo Piave), prevede un investimento complessivo di 1.839,1 milioni di euro, al netto dell'IVA e del citato ribasso d'asta del 15 per cento, e presuppone un contributo pubblico di 468,1 milioni di euro, di cui 441,5 milioni di euro da erogare nella fase di costruzione e 26,6 milioni di euro da erogare successivamente;

il secondo, riferito all'intera opera, prevede un investimento complessivo di 2.425,4 milioni di euro, al netto dell'IVA e dei citati ribassi d'asta, e presuppone il massimo contributo pubblico complessivo di 970,2 milioni di euro, di cui 608,8 milioni di euro nella fase di costruzione, pari al 22,1 per cento dell'investimento, e 361,4 milioni di euro per il periodo successivo;

che i citati piani economico finanziari prevedono una durata della concessione di 50 anni, coerente con i limiti stabiliti dall'art. 42 del decreto-legge n. 201/2011, mentre lo schema di convenzione, all'art. 4, comma 1, non indica la durata, che sarà oggetto di offerta in sede di gara;

che non è previsto valore di subentro alla scadenza della concessione;

che il WACC nel piano economico-finanziario relativo alla tratta A12 - Roma (Tor de' Cenci) - Latina (Borgo Piave) si attesta su 9,20 per cento, in linea con quello applicato da altre concessionarie autostradali, mentre nel piano economico finanziario riferito all'intera opera esso assume il valore di 9,33 per cento (entrambi pre-tax);

che, secondo lo schema di convenzione, l'aggiornamento tariffario avviene sulla base della formula del price cap fissata dalla delibera n. 39/2007;

che, nell'ambito di detta formula, i parametri K e X assumono valore rispettivamente pari a 0 e a -1,95 per l'intera durata della concessione;

che l'art. 21 e l'Allegato «D» individuano gli indicatori di qualità che riproducono quelli tradizionalmente adottati, riferiti all'indicatore di sicurezza e allo stato strutturale delle pavimentazioni;

che l'art. 3.2, lettera b) prevede l'obbligo per il concessionario di introdurre le modifiche agli indicatori di qualità che risultino necessarie ai sensi delle direttive di questo Comitato, adottate anche in attuazione del citato art. 21, comma 3, del decreto-legge n. 355/2003 convertito dalla legge n. 47/2004;

che l'allegato M allo schema di convenzione disciplina i requisiti di solidità patrimoniale;

ponendo a carico del concessionario l'onere di dimostrare il rispetto del requisito di solidità patrimoniale, sulla base dei dati consuntivi risultanti dall'ultimo bilancio approvato e sulla scorta di apposita formula che fissa il limite minimo che può assumere, al termine di ciascun

esercizio finanziario, il rapporto tra il flusso di cassa operativo di ciascun esercizio disponibile per il servizio del debito, e il servizio del debito stesso;

rinviano ad apposita dichiarazione della Società incaricata della revisione contabile l'asseverazione sulla correttezza del relativo computo;

delineando la procedura che il concedente deve seguire nell'ipotesi che il rapporto risulti inferiore al previsto limite;

prevedendo che la procedura possa chiudersi con la pronuncia di decadenza qualora, entro il termine assegnato, la concessionaria non provveda a riequilibrare il rapporto al livello minimo previsto tramite aumenti di capitale sottoscritti e versati da parte degli azionisti o strumenti assimilabili o altri strumenti ed operazioni idonee a ridurre l'esposizione debitoria;

2. per quanto concerne la tratta oggetto di approvazione «Al 2-Roma (Tor de' Cenci)»:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che l'opera è costituita:

da un primo tratto, dalla progressiva Km 0+000 alla progressiva Km 5+400, che si discosta dal progetto preliminare approvato con la citata delibera n. 50/2004 e per il quale è richiesta l'approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'articolo n. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006;

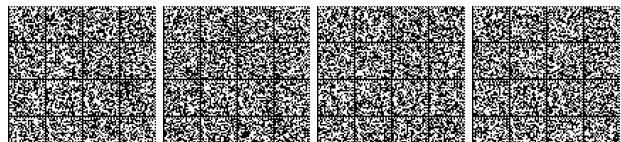
da un secondo tratto, dalla progressiva Km 5+400 al termine dell'intervento, che ripercorre il tracciato del progetto preliminare approvato e per il quale sono richiesti la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'art. 165, comma 7-bis e l'approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'articolo n. 166 del citato decreto legislativo n. 163/2006;

che, rispetto al progetto preliminare, il progetto definitivo di tale secondo tratto include modifiche minori relative al posizionamento della barriera d'esazione e all'eliminazione del collegamento con la via Ostiense, nonché modifiche allo svincolo a livelli sfalsati con l'autostrada Roma - Fiumicino, allo svincolo su via Cristoforo Colombo, alla galleria artificiale Quartaccio e allo svincolo d'interconnessione con la successiva tratta autostradale del Corridoio tirrenico meridionale che inizia a Tor de' Cenci, nonché al ponte sul fiume Tevere;

che le suddette modifiche sono state determinate, in particolare:

per lo svincolo con l'autostrada Roma - Fiumicino, dalla richiesta di realizzare un collegamento diretto con l'A12, formulata con la citata delibera n. 50/2004;

per lo svincolo su via Cristoforo Colombo, dalla necessità di ridurre l'ingombro delle rampe, garantendo comunque le manovre di scambio con il nuovo asse autostradale;



per la galleria artificiale Quartaccio, dalla nuova soluzione altimetrica del citato svincolo su via Cristoforo Colombo;

per lo svincolo d'interconnessione con la successiva tratta autostradale, dalla necessità di adeguare lo svincolo stesso al tracciato definitivo della tratta Roma (Tor de' Cenci) - Latina, come individuato con la richiamata delibera n. 88/2010;

per il ponte sul fiume Tevere, la modifica deriva dalla prescrizione n. 41 della citata delibera n. 50/2004;

che il vincolo preordinato all'esproprio apposto, con la suddetta delibera n. 50/2004, sul 1° stralcio funzionale del «Completamento Corridoio Tirrenico Meridionale: collegamento A12 (Roma - Fiumicino) - Appia (Formia)», e, più specificatamente, sulla tratta «collegamento alla A12 (Roma - Civitavecchia) - svincolo di Sabaudia/Terracina», è scaduto dal 1° luglio 2010;

che con nota 14 giugno 2012, n. 360, Autostrade del Lazio S.p.A. ha richiesto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio, facendo presente che le aree interessate riguardano il tratto dal km 5+400 a fine intervento e che la spesa per la predetta reiterazione è già inclusa nel quadro economico dell'intero intervento;

che, ai fini della reiterazione del suddetto vincolo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rileva che:

il progetto definitivo è stato sviluppato coerentemente con il progetto preliminare approvato con la citata delibera n. 50/2004 e, pertanto, mantiene inalterata la sua validità tecnico-ambientale;

tal prima reiterazione è indispensabile perché, in assenza della stessa, le aree interessate potrebbero essere destinate ad altri fini, con eventuale preclusione o maggiore onerosità della realizzazione dell'opera in questione;

gli oneri per gli indennizzi dovuti ai proprietari degli immobili gravati dal vincolo, per un importo stimato pari a 6 milioni di euro, sono appostati alla voce «imprevisti, danni a culture e soprassuolo» del quadro economico complessivo aggiornato dell'intervento;

che il 19 novembre 2011 è stato pubblicato, sui quotidiani a diffusione nazionale e regionale «La Repubblica» e «Il Tempo» e sui siti internet di Autostrade del Lazio S.p.A. e di ANAS S.p.A., l'avviso di avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità;

che con note 22 novembre 2011, n. 433, e 29 novembre 2011, n. 444, Autostrade del Lazio S.p.A. ha trasmesso, ai fini dell'approvazione ai sensi degli articoli 166 e 167, comma 5, del citato decreto legislativo n. 163/2006, il progetto definitivo dell'opera in esame e lo studio d'impatto ambientale relativo al citato primo tratto, dal km 0+000 al km 5+400, rispettivamente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alle altre Amministrazioni e Enti interessati;

che in data 7 febbraio 2012 si è tenuta la Conferenza di servizi, a seguito della quale sono stati formulati i

pareri delle varie Amministrazioni interessate e degli enti gestori delle interferenze;

che, in particolare, durante la Conferenza di servizi è emersa la necessità di approfondimenti circa la soluzione progettuale dello svincolo d'interconnessione con l'A12, che contrastava con la pianificazione territoriale del Comune di Fiumicino;

che il soggetto aggiudicatore ha provveduto a perfezionare la soluzione progettuale, interessando una fascia di territorio di minore ampiezza e rimanendo comunque all'interno delle aree di esproprio già oggetto di avviso al pubblico e che tale soluzione progettuale è stata condivisa dal predetto Comune di Fiumicino;

che con nota 11 giugno 2012, n. 12420, il Dipartimento programmazione e attuazione urbanistica di Roma Capitale ha formulato parere favorevole sul progetto definitivo in esame, subordinato al recepimento di prescrizioni da assolvere in «fase di progettazione esecutiva e comunque prima dell'inizio dei lavori»;

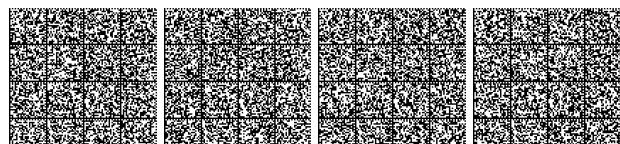
che, con decreto 11 giugno 2012, n. 218, il Presidente della Regione Lazio ha autorizzato, formulando prescrizioni, il citato soggetto aggiudicatore a realizzare il collegamento A12 - Pontina (Tor de' Cenci), relativamente alla tratta ricadente all'interno della Riserva naturale di Decima Malafede, in deroga alle misure di salvaguardia ai sensi dell'art. 8, comma 9, della legge regionale 6 ottobre 1997, n. 29, e s.m.i, recante «Norme in materia di aree naturali protette regionali»;

che, con parere unico 13 giugno 2012, n. 261389, la Regione Lazio -Dipartimento istituzionale territorio, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto definitivo dell'intero intervento in esame, sui relativi aspetti geologici, paesaggistici e urbanistici e sulla compatibilità ambientale;

che con decreto 20 giugno 2012, n. 231, il Presidente della Regione Lazio ha espresso il consenso alla localizzazione per la tratta dal km 0+000 al km 5+400 ai sensi dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, e il proprio parere favorevole alla reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio;

che con nota 20 giugno 2012, n. 376, il soggetto aggiudicatore, rilevata la mancata formulazione del parere della Riserva naturale statale del litorale romano entro 60 giorni dalla richiesta, ha comunicato che il parere stesso si intendeva espresso favorevolmente, come previsto dal decreto dell'allora Ministero dell'ambiente 29 marzo 1996, istitutivo della Riserva medesima;

che, con nota 18 luglio 2012, n. 17390, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha trasmesso il parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, della Commissione VIA in merito alla compatibilità ambientale del progetto definitivo del tratto dall'interconnessione con la A12 al km 5+400 e all'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni detta-



te in sede di approvazione del progetto preliminare per il tratto dal km 5+400 a fine intervento;

che, con nota 1° agosto 2012, n. 21648, il Ministero per i beni e le attività culturali ha trasmesso il parere relativo al progetto in esame, dalla interconnessione con la A12 a Roma (Tor de' Cenci), esprimendosi favorevolmente, con prescrizioni, sul progetto definitivo del primo tratto fino al Km 5+400;

che, con riferimento alla verifica di ottemperanza del progetto definitivo del secondo tratto, dal Km 5+400 a Roma (Tor de' Cenci), alle prescrizioni dettate in occasione dell'approvazione del relativo progetto preliminare, detto Ministero con la succitata nota prescrive che:

siano ottemperate, in sede di progettazione esecutiva, le prescrizioni dettate dal Ministero medesimo, ed elencate nel parere tecnico della Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea, parte integrante del citato parere ministeriale;

i relativi elaborati progettuali di recepimento siano sottoposti alla valutazione delle strutture competenti del Ministero, prima della approvazione del progetto esecutivo;

che il progetto definitivo è corredato dalla relazione del progettista relativa alla rispondenza alle prescrizioni impartite in sede di approvazione del progetto preliminare, nonché dalla documentazione sul piano particolare degli espropri e sulla risoluzione delle interferenze;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto, esponendo le motivazioni in caso di mancato o parziale recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;

sotto l'aspetto attuativo:

che il soggetto aggiudicatore dell'intervento è Autostrade del Lazio S.p.A.;

che la modalità prevista per l'affidamento dell'intervento è la concessione;

che, come risulta dalla scheda ex delibera n. 63/2003 relativa al collegamento A12 - Roma (Tor de' Cenci), sono previsti 8 mesi per le procedure di affidamento, 63 mesi per la realizzazione delle opere e 1 mese per la messa in esercizio;

sotto l'aspetto finanziario:

che il costo complessivo del progetto di cui è richiesta l'approvazione è pari a 594,4 milioni di euro (al netto dell'IVA e dei ribassi d'asta stimati), di cui 491,4 milioni di euro per lavori a base d'appalto e oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso e 103 milioni di euro per somme a disposizione;

che l'incremento di costo rispetto al precedente progetto preliminare (pari a 95,7 milioni di euro) deriva dall'approfondimento progettuale, con estensione di alcuni viadotti, inserimento di altri viadotti su rampe di svincolo e di opere secondarie di ricucitura della viabilità,

dall'incremento delle opere di mitigazione e delle opere a verde, dai costi di acquisizione delle relative aree, dall'incremento di numero e dimensioni dei sottopassi faunistici, nonché dal costo delle prescrizioni;

che il finanziamento dell'intervento è previsto a valere sul contributo pubblico disponibile e sulle ulteriori risorse che saranno apportate dal concessionario;

che l'Unità tecnica finanza di progetto ha rilevato che il contributo pubblico disponibile per la tratta A12 - Roma (Tor de' Cenci) - Latina (Borgo Piave) (468,1 milioni di euro), comunque inferiore alla percentuale massima del 40 per cento sopra richiamata, è in linea con le esigenze di equilibrio economico-finanziario del progetto delle medesime tratte e che il Tasso interno di rendimento è pari a circa il 7,7 per cento, valore leggermente inferiore alla media riscontrabile in operazioni similari pur considerando che i valori della domanda di traffico potrebbero essere ottimistici;

B. delle osservazioni formulate dalla Corte dei conti in sede di controllo della delibera n. 86/2012 citata in premessa e in particolare:

che l'Ufficio di controllo ha trasmesso, con nota n. 7385 del 18 marzo 2013, osservazioni inerenti la delibera di cui sopra;

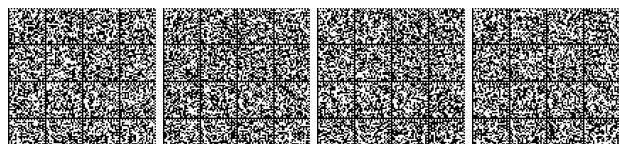
che la risposta alle suddette osservazioni, formulata con nota 8 aprile 2013, n. 1644, del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) della Presidenza del Consiglio dei ministri, non è stata ritenuta adeguata a fugare i dubbi circa la legittimità della delibera in questione e che pertanto la predetta delibera è stata deferita all'esame della Sezione centrale del controllo di legittimità sugli atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato;

che con la deliberazione n. 7, adottata nell'adunanza del 24 aprile 2013, la predetta Sezione ha riconosciuto il visto e la conseguente registrazione della delibera, sulla base delle seguenti considerazioni:

la quota di risorse (68,477 milioni di euro) assegnate a favore della tratta Cisterna - Valmontone in sede di approvazione del progetto preliminare e già oggetto di mutuo con la Cassa depositi e prestiti e l'ulteriore quota (43,275 milioni di euro) assegnata con decreto interministeriale alla medesima tratta non possono essere poste a copertura di un piano economico-finanziario inclusivo delle sole tratte A12 Roma Civitavecchia - Roma (Tor de' Cenci) e Roma (Tor de' Cenci) - Latina Nord;

non è stata preventivamente dettata una regolazione generale della disciplina dei requisiti di solidità patrimoniale delle concessionarie autostradali;

non è stata prevista apposita prescrizione che dispone l'obbligo, prima della gara, di aggiornare il piano economico-finanziario a seguito della sostituzione della formula tariffaria semplificata con quella del price-cap;



C. che quindi il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso una nuova relazione istruttoria, argomentando in particolare:

che l'entrata in vigore del richiamato art. 18, comma 4, del decreto-legge n. 69/2013 rende le risorse assegnate a favore della tratta Cisterna - Valmontone indistintamente utilizzabili per i vari lotti dell'intervento complessivo, consentendo di superare il primo rilievo mosso dalla Corte dei conti,

relativamente al secondo rilievo, concernente la mancata regolamentazione dei requisiti di solidità patrimoniale delle concessionarie autostradali, che questo Comitato ha provveduto alla medesima con la richiamata delibera n. 30/2013,

e, relativamente al terzo rilievo, inviando nuovi piani economico finanziari, con dinamica tariffaria regolata dalla formula del price-cap, relativi:

all'intero tracciato «Roma (Tor de' Cenci) - Latina, Cisterna - Valmontone, collegamento A12 - Roma (Tor de' Cenci)»;

alla sola tratta «Roma (Tor de' Cenci) - Latina e collegamento A12 - Roma (Tor de' Cenci)»;

D. della proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che, in particolare, prevede di:

reiterare il vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'art. 165, comma 7-bis, del d.lgs. 163/2006, sulle aree e sugli immobili relativi al «Collegamento A12 (Roma - Civitavecchia) - Roma (Tor de' Cenci), dal km 5+400 a Roma (Tor de' Cenci), apposto con la delibera n. 50/2004, a decorrere dalla data di pubblicazione della presente delibera nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana;

approvare, ai sensi degli articoli 166 e 167, comma 5, del citato d.lgs. n. 163/2006, il progetto definitivo relativo alla tratta A12 (Roma - Civitavecchia) - Roma (Tor de' Cenci) del Completamento corridoio tirrenico meridionale A12 - Appia e bretella autostradale Cisterna - Valmontone, per la parte di tracciato istruita direttamente a livello di progetto definitivo;

valutare lo schema di convenzione e i connessi piani economici e finanziari relativi all'intervento completo e al lotto funzionale A12 (Roma - Civitavecchia) - Latina Nord e opere connesse;

prendere atto della conclusione dei contenzioni in essere, individuati dalla richiamata delibera n. 88/2010 e decisi con sentenza n. 1225/2013, depositata il 28 febbraio 2013, con la quale il Consiglio di Stato ha respinto le impugnativa, rilevando, nel caso di Consorzio 2050 (per la riforma della sentenza del TAR del Lazio n. 3216/2012), il difetto di interesse e, nel caso di ARCEA (per la riforma della sentenza del TAR del Lazio n. 3319/2012), la tardività del ricorso originario avverso la citata delibera n. 55/2008;

prendere atto, in coerenza con le indicazioni del citato art. 18 del decreto-legge n. 69/2013, che le somme sinora stanziate sono destinate alla copertura integrale

del finanziamento pubblico della tratta funzionale A12 (Roma - Civitavecchia) - Latina Nord e opere connesse;

Delibera:

*1. Reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio apposto con la delibera n. 50/2004.*

1.1 Ai sensi dell'art. 165, comma 7-bis, del decreto legislativo n. 163/2006, è reiterato, a decorrere dalla data di pubblicazione della presente delibera in *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, il vincolo preordinato all'esproprio sulle aree e sugli immobili relativi al «Collegamento A12 (Roma-Civitavecchia) - Roma (Tor de' Cenci), dal km 5+400 a Roma (Tor de' Cenci), apposto con la delibera n. 50/2004.

1.2 Gli eventuali oneri per gli indennizzi dovuti a favore dei proprietari degli immobili gravati dal vincolo saranno fronteggiati dal soggetto aggiudicatore con mezzi propri.

*2. Approvazione progetto definitivo.*

2.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 e, limitatamente al tratto tra le progressive Km 0+000 e Km 5+400, dell'art. 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e successive modificazioni ed integrazioni, è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al successivo punto 2.6, anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo dell'intervento «Completamento corridoio tirrenico meridionale A12-Appia e bretella autostradale Cisterna-Valmontone: tratto A12 Roma-Civitavecchia - Roma (Tor de' Cenci)».

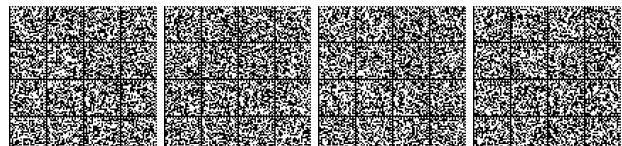
2.2 La suddetta approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato al precedente punto 2.1.

2.3 Il limite di spesa dell'intero intervento «Completamento corridoio tirrenico meridionale A12 - Appia e bretella autostradale Cisterna-Valmontone» è quantificato in 2.728,7 milioni di euro (al netto dell'IVA);

2.4 Il costo dell'intervento della sola tratta A12 - Roma (Tor de' Cenci), di cui al precedente punto 2.1 è quantificato in 594,4 milioni di euro (al netto di IVA), come indicato nella precedente presa d'atto.

2.5 La copertura finanziaria dell'intervento di cui al citato punto 2.1 è assicurata nell'ambito del piano economico finanziario riferito alle tratte A12 - Roma (Tor de' Cenci) e Roma (Tor de' Cenci) - Latina (Borgo Piave) di cui alla precedente presa d'atto, con un contributo pubblico di 468,1 milioni di euro.

2.6 Le prescrizioni cui è subordinata l'approvazione del progetto sono riportate nella prima parte dell'allega-



to 1, che forma parte integrante della presente delibera, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del suddetto allegato 1. L'ottemperanza alle predette prescrizioni e raccomandazioni non potrà comunque comportare ulteriori incrementi del limite di spesa di cui al precedente punto 2.3.

2.7 Ai fini dell'ottemperanza delle prescrizioni dettate dal Ministero per i beni e le attività culturali, elencate nel parere tecnico della Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea, parte integrante del parere del citato Ministero e parimenti incluse nell'allegato 1, i relativi elaborati progettuali di recepimento dovranno, prima della approvazione del progetto esecutivo, essere sottoposti alla valutazione delle strutture competenti del Ministero medesimo.

2.8 E' altresì approvato, ai sensi dell'art. 170, comma 4, del decreto legislativo n. 163/2006, e successiva modificazione ed integrazione, il programma di risoluzione delle interferenze, i cui elaborati progettuali sono individuati nella prima parte dell'allegato 2, che costituisce parte integrante della presente delibera.

2.9 L'elenco degli elaborati relativi agli espropri è riportato nella seconda parte del suddetto allegato 2.

### 3. Schema di convenzione.

È formulato parere favorevole in merito allo schema di convenzione specificato nella precedente «presa d'atto» a condizione che formino oggetto della convenzione stessa le sole tratte per le quali è disponibile la copertura finanziaria, nel presupposto che lo Stato non assume nessun obbligo di finanziamento delle tratte attualmente non coperte finanziariamente, e vengano recepite le seguenti prescrizioni:

gli allegati D e O devono essere integrati coerentemente con quanto riportato nel parere del NARS n. 4/2013;

l'allegato M, relativo ai requisiti di solidità patrimoniale, deve essere sostituito con l'allegato alla delibera n. 30/2013.

3.2 I Ministeri competenti alla approvazione della convenzione che verrà sottoscritta tra le parti in esito alla procedura di gara dovranno verificare l'esatto recepimento delle prescrizioni di cui sopra.

3.3 L'aggiudicatario resta obbligato a realizzare le altre opere per le quali, entro tre anni dalla data di perfezionamento della suddetta convenzione, si rendano disponibili ulteriori contributi pubblici, sempre nel limite massimo del 40 per cento del costo ribassato dell'opera. Dette opere verranno inserite in convenzione tramite la stipula di appositi atti aggiuntivi alla convenzione medesima, redatti alle stesse condizioni offerte in sede di gara.

### 4. Disposizioni finali.

4.1 Il concedente potrà procedere con l'invio delle lettere di invito alla gara previa acquisizione dell'impegno vincolante della Regione Lazio ad assumere a proprio carico qualunque onere eventualmente derivante da conten-

zioso relativo all'opera in oggetto per il quale si sia fatto ricorso a procedure arbitrali.

4.2 Gli enti competenti dovranno adottare ogni misura atta a conseguire lo scioglimento di ARCEA S.p.A. e la sua messa in liquidazione. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riferirà in merito a questo Comitato entro 90 giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera.

4.3 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà trasmettere alla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, entro 30 giorni dalla pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale* della presente delibera, i quadri economici delle singole tratte Roma (Tor de' Cenci) - Latina e Cisterna - Valmontone, comprensive delle relative opere connesse.

4.4 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto approvato con la presente delibera.

Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato; il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei ministri - DIPE. Resta fermo che la Commissione VIA procederà a effettuare le verifiche ai sensi dell'art. 185 del richiamato decreto legislativo n. 163/2006.

4.5 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

4.6 Il soggetto aggiudicatore avrà l'obbligo di stipulare apposito protocollo con la Prefettura competente - UTG e il concessionario individuato all'esito della gara, inteso a recepire le linee guida per i controlli antimafia approvate con la richiamata delibera n. 58/2011.

4.7 Il soggetto aggiudicatore dovrà provvedere, entro 30 giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera in *Gazzetta Ufficiale*, a richiedere il CUP definitivo per l'intervento di cui al precedente punto 2.1, che dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento stesso.

4.8 La presente delibera sostituisce la sopracitata delibera n. 86/2012, che non avrà quindi ulteriore corso.

Roma, 2 agosto 2013

*Il Presidente: LETTA*

*Il Segretario delegato: GIRLANDA*

*Registrato alla Corte dei conti il 10 dicembre 2013*

*Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, registro n. 10, Economia e finanze, foglio n. 36*

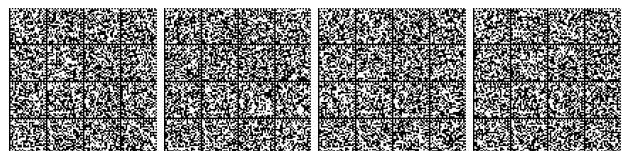


**Allegato 1**

**INTERVENTO: "CORRIDOIO INTERMODALE ROMA - LATINA E COLLEGAMENTO  
CISTERNA - VALMONTONE"**

**COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE  
A12 "ROMA - CIVITAVECCHIA" - ROMA (TOR DE' CENCI)**

**PARTE PRIMA E SECONDA: PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI RELATIVE  
AL PROGETTO**



## PARTE PRIMA - PRESCRIZIONI RELATIVE AL PROGETTO

### 1. PRESCRIZIONI SULL'INTERO TRACCIATO DALL'INTERSEZIONE CON LA A12 (KM 0+000) A TOR DE' CENCI (FINE INTERVENTO)

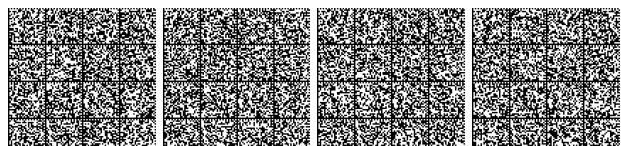
**Prescrizioni da recepire nella progettazione esecutiva, nelle fasi di realizzazione e post-opera**

#### 1.1 Prescrizioni di carattere generale

1. Il progetto esecutivo dovrà essere trasmesso al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATTM) prima dell'inizio dei lavori per la verifica dell'ottemperanza alle prescrizioni.  
1-bis Gli elaborati progettuali di recepimento di tutte le prescrizioni, comprese quelle che nel progetto definitivo non risultano ancora ottemperate, dovranno essere sottoposti alle valutazioni delle Soprintendenze di settore competenti e della Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea prima della presentazione del progetto esecutivo medesimo (prescrizione MIBAC).
2. Prima dell'avvio della progettazione esecutiva dovrà essere costituito l'Osservatorio ambientale e socio-economico. All'Osservatorio competerà:
  - in prima fase, il coordinamento delle attività tra il Ministero per i beni e le attività culturali, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e la Regione Lazio riguardanti la valutazione delle proposte progettuali che il concessionario sottoporrà, nel corso della progettazione esecutiva, al fine di verificare anticipatamente il rispetto delle prescrizioni definite nelle fasi di approvazione del progetto definitivo;
  - in seconda fase, il monitoraggio degli effetti ambientali, paesaggistici e sociali in fase di costruzione e primo esercizio.
3. Qualora, nelle successive fasi di realizzazione dell'opera, dovesse emergere che parte dei terreni, relativi al collegamento autostradale, interessino usi civici, si dovrà procedere alla loro sistemazione secondo le modalità e le norme vigenti.
4. Devono essere rispettate le norme in materia di circolazione stradale.

#### 1.2 Prescrizioni inerenti la cantierizzazione, cave e discariche

5. Predisporre quanto necessario per adottare, entro la data di consegna dei lavori, un sistema di gestione ambientale conforme alla norma ISO 14001 o al sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).
6. Dettagliare per ogni cantiere, su appositi elaborati, tutte le fonti di approvvigionamento idrico, con eventuali punti di captazione da pozzi o corpi idrici superficiali e l'indicazione del fabbisogno per gli usi di cantiere, rappresentando il sistema di smaltimento e trattamento delle acque, con i relativi punti di scarico e l'indicazione dei corpi idrici ricettori.



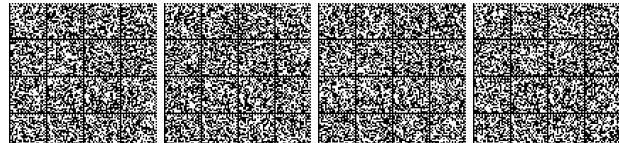
7. Prevedere in fase di cantiere, dato il modello idrogeologico "multifalda", caratterizzato da alternanze di falde separate da orizzonti impermeabili, e nell'ipotesi di intercettazione, nello scavo delle fondazioni, di più falde, di sigillare opportunamente le prime in modo da evitare la comunicazione con quelle più profonde.
8. Prevedere, nelle successive fasi progettuali, la stesura di elaborati progettuali con l'indicazione dei seguenti elementi:
  - tipologie di cantiere;
  - ubicazione dei cantieri negli elaborati inerenti la caratterizzazione del clima acustico;
  - distanze dei ricettori interessati (all'interno e/o all'esterno delle fasce di pertinenza);
  - ubicazione dei ricettori nell'ambito della classificazione acustica;
  - livelli diurni/notturni e scostamento dai valori limite di riferimento post-mitigazione;
  - tipologie d'intervento che si intendono adottare per ogni ricettore, interessato dalle attività di cantiere, per il quale venga riscontrato un superamento dei valori limite assoluti d'immissione.
9. Dettagliare la cantierizzazione:
  - definendo la dislocazione delle aree operative e la relativa logistica, privilegiando aree interstiziali o prive di vincoli ed evitando l'occupazione di aree di pregio;
  - garantendo il più possibile l'efficienza della viabilità locale in fase di cantiere;
  - specificando la quantità e la qualità delle immissioni in atmosfera degli inquinanti e delle polveri e le misure per evitare superamenti, imputabili alle attività di cantiere, dei valori previsti dalla normativa vigente;
  - analizzando il rumore e le vibrazioni dei cantieri, verificando nei ricettori sensibili più vicini ai cantieri il rispetto dei limiti differenziali;
  - descrivendo compiutamente la movimentazione degli inerti afferenti al cantiere, la provenienza del materiale, i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo, le modalità di realizzazione di rilevati, trincee e gallerie, l'invio a discarica;
  - definendo le modalità e le procedure di demolizione di opere esistenti, con la relativa valutazione degli impatti e l'identificazione dei siti di discarica;
  - specificando le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità.
10. Predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, con valenza contrattuale, che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di:
  - percorsi impegnati;
  - tipo di mezzi;
  - volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito;
  - percorsi alternativi in caso d'inagibilità temporanea dei percorsi programmati;
  - percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ove siano specificate, se del caso, le misure di salvaguardia degli edifici sensibili.
11. Utilizzare mezzi di cantiere omologati, che rispondano alla normativa più recente per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico, e adottare la stabilizzazione delle piste di cantiere anche con leganti.



12. I materiali di risulta in esubero dovranno essere smaltiti nel rispetto della legislazione vigente e dovranno essere individuati preliminarmente i siti di stoccaggio.
13. Le installazioni di cantiere dovranno essere sistematiche in maniera da non provocare danno alla vegetazione e alla stabilità dei pendii. Al termine dei lavori, nel caso che le installazioni debbano essere abbandonate, tutte le costruzioni, compreso ogni materiale da costruzione, rottami, ecc., dovranno essere rimosse dall'area e questa dovrà essere lasciata libera e integra nell'aspetto naturale.

### 1.3 Prescrizioni di carattere territoriale

14. Deve essere allegato, agli atti di approvazione del progetto, un elaborato con la rappresentazione grafica delle varianti urbanistiche.
15. Devono essere considerate le distanze e le fasce di rispetto delle proprietà adiacenti e devono essere comunque rispettati i diritti di terzi.
16. Nel tratto all'interno del parco, prima dell'affiancamento all'autostrada Roma - Fiumicino, il tracciato dovrà correre il più possibile vicino alla quota di campagna; oltre a prevedere sottopassi faunistici adeguatamente dimensionati, potrà essere presa in considerazione l'ipotesi di realizzazione di ponti ecologici al di sopra dell'infrastruttura.
17. Per tutto il tratto in affiancamento alla Roma - Fiumicino (ed eventualmente al GRA), la nuova infrastruttura dovrà ricercare la massima uniformità di quota con il piano stradale dell'autostrada esistente.
18. In considerazione dei recenti sviluppi di nuove tecnologie di esazione, si prescrive di valutare la possibilità, nella successiva fase di progettazione o durante l'esecuzione dell'opera, di non realizzare la barriera d'esazione prevista in progetto. Si ritiene comunque necessario, nel caso risulti indispensabile la realizzazione della barriera d'esazione, che la stessa venga collocata in area di minor pregio ambientale.
19. Si ritiene fondamentale che nel corso dell'elaborazione del progetto esecutivo, venga ricercata la massima integrazione progettuale delle due infrastrutture con i progetti della "gronda merci", con le modalità previste dalla prescrizione 1-bis. In particolare, il progetto esecutivo del collegamento autostradale, così come approvato, dovrà essere messo a disposizione di RFI per gli ulteriori specifici sviluppi progettuali esecutivi di competenza. Le soluzioni che scaturiranno per la "gronda merci" vengano condivise da Roma Capitale.
20. Tenuto conto che il progetto in esame interferisce con quello del Dipartimento sviluppo infrastrutture e manutenzione urbana del Comune di Roma, volto alla realizzazione di carreggiate complanari alla via Cristoforo Colombo, la soluzione che sarà adottata per lo svincolo dovrà essere progettata in coerenza con il progetto delle complanari.
21. Lo svincolo con la via Cristoforo Colombo dovrà essere riconformato eliminando le connessioni in direzione Roma, e dovrà essere realizzata la connessione anche indiretta, ma completa, con le vie del Mare e Ostiense unificate e adeguate. Tale connessione dovrà essere ricercata attraverso un sistema viario di tipo principale che consenta relazioni di elevata efficienza. Dovrà essere garantito, tramite la viabilità sopracitata, l'accesso al nodo di scambio previsto dal PRG, che deve costituire parte integrante dell'intervento. Potrà



essere preso in considerazione il mantenimento delle connessioni in direzione Roma sulla via Cristoforo Colombo, esclusivamente per una fase transitoria nel periodo in cui non saranno ancora realizzati l'adeguamento e l'unificazione della via del Mare e della via Ostiense nel tratto GRA - nodo Marconi, qualora gli esiti delle verifiche trasportistiche diano indicazioni positive in questo senso. Tale schema di assetto, le cui planimetrie indicative sono indicate alla nota 11 giugno 2012, n. 12420, del Dipartimento programmazione e attuazione urbanistica di Roma Capitale (allegati A e B), e che dovrà essere oggetto dei necessari approfondimenti, con particolare riferimento alle connessioni di livello locale, risulta coerente con le previsioni del PRG per l'intero settore che prevede che l'asse di via del Mare/via Ostiense, adeguato e unificato, svolga un ruolo fondamentale di connessione sia con il sistema complesso che prevede la realizzazione del nuovo ponte dei Congressi e il completamento del sistema dei lungotevere verso il centro della città, sia con il nuovo sistema di infrastrutturazione del litorale di Ostia e del suo entroterra, che comprende la nuova viabilità di Dragone - Infernetto, quella di via della Scafa e del nuovo ponte e la viabilità tangenziale di Ostia Lido fino al lungomare riqualificato. Ai fini della sostenibilità dell'intervento e della funzionalità complessiva del sistema della mobilità in area romana, si deve considerare la viabilità di connessione con la via del Mare/via Ostiense come opera integrata e indispensabile al corretto funzionamento del nuovo asse autostradale. Pertanto, le opere dello svincolo con la via del Mare e la via Ostiense, realizzate secondo lo sviluppo progettuale dello schema A e avendo cura di migliorare ulteriormente le relazioni tra le viabilità locali con la via del Mare e la via Ostiense in direzione Roma, devono essere previste in quanto opere funzionali all'intervento.

#### **1.4 Prescrizioni inerenti le componenti ambientali: flora, fauna, ecosistemi**

22. Dettagliare la progettazione e la localizzazione dei passaggi faunistici, fornendone una descrizione adeguata al livello di progettazione esecutiva, garantendo, ove compatibile con il profilo dell'intervento, una tipologia di tombini di diametro superiore o uguale a 2,5-2,8 metri, con substrati naturali e pendenza laterale, in modo che parte di essi possa rimanere il più possibile asciutta.
23. Eventuali alberature di pregio che dovessero interferire con la realizzazione degli interventi previsti dal piano, dovranno essere traslate e riallocate nelle vicinanze, favorendone l'attecchimento.
24. Dovrà essere realizzata, ove possibile, una serie di varchi ogni 150 m circa, al fine di attenuare l'effetto barriera e migliorare la continuità ecologica della soluzione progettuale presentata.

#### **1.5 Prescrizioni inerenti le componenti ambientali: rumore ed atmosfera**

25. Stipulare un protocollo operativo tra Regione Lazio, Provincia e Comuni, ARPA Regionale ed altri Enti Locali competenti per territorio, in coerenza con quanto previsto dai Piani di azione a breve termine come definiti dall'articolo 24 della direttiva 2008/50/CE. Il protocollo dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze degli enti territoriali e del gestore, gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando il sistema di monitoraggio rilevasse il superamento dei valori limite di cui all'Allegato XI della direttiva 2008/50/CE o la soglia di allarme per l'ozono di cui all'Allegato XII. I superamenti saranno riferiti



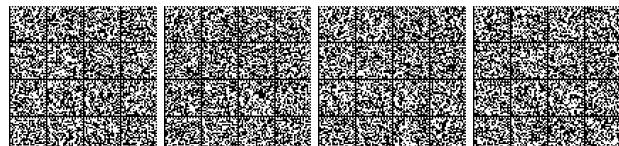
alla misurazione di un sistema di centraline dedicate, i cui costi di acquisizione, messa in opera e gestione dovranno essere a carico del gestore, mentre le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di rilevamento saranno gestite dall'ARPA Lazio, che informerà sui superamenti e darà avvio alle procedure per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni.

26. In relazione agli aspetti acustici, dovranno essere forniti chiarimenti in merito alla verifica della compatibilità acustica ambientale al di fuori della fascia di pertinenza della nuova infrastruttura con le aree attraversate, con particolare attenzione nei confronti di quelle ascritte in classe acustica I; si rammenta infatti che, ai sensi dell'articolo 3, comma 2, del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 14 novembre 1997, all'esterno delle fasce di pertinenza dell'infrastruttura di trasporto l'infrastruttura stessa concorre al raggiungimento dei limiti assoluti di immissione. La documentazione dovrà essere integrata con i seguenti punti:
- dichiarazione, sottoscritta dal legale rappresentante, d'impegno a svolgere, durante l'esecuzione dell'opera, la verifica di compatibilità con quanto preventivamente stimato e, in caso d'incompatibilità, a presentare nuova documentazione d'impatto acustico ambientale;
  - copia del certificato di taratura del fonometro utilizzato.

Per quanto concerne la fase di cantiere, a seguito dell'ottenimento del titolo abilitativo alla realizzazione dell'opera in oggetto, a fronte d'istanza presentata dal responsabile della società esecutrice dei lavori, dovrà essere prodotta una specifica relazione tecnica a firma di tecnico competente iscritto negli appositi elenchi regionali. Tale relazione dovrà essere elaborata in conformità a quanto prescritto dalla normativa vigente, ed in particola alla legge 26 ottobre 1995, n. 447, alla legge della Regione Lazio 3 agosto 2001, n. 18, e secondo la procedura indicata dal Dipartimento ambiente in applicazione di detta normativa.

#### **1.6 Prescrizioni inerenti le componenti ambientali: geologia, idrogeologia e idraulica**

27. Prevedere cautelativamente per tutte le opere di perforazione, data la vicinanza con il fiume Tevere e pur se in presenza del particolare modello idrogeologico di riferimento (schema multifalda), l'utilizzo di tecniche esecutive che prevedano trivellazioni con rivestimento o utilizzo di vibropali.
28. Progettare le vasche di prima pioggia con il concetto di funzionamento ispirato alla massima semplicità e alla minima manutenzione possibile, evitando l'adozione di sistemi idraulici che non siano a gravità, e dettagliarne il piano di manutenzione.
29. Verificare puntualmente la compatibilità dei livelli dei ricettori con le quote delle tubazioni di uscita delle vasche di prima pioggia ed assicurarne il funzionamento in condizioni di massimo livello dei ricettori.
30. Prevedere l'adozione, prima di ogni intubazione e non solo all'interno del manufatto, di strumenti appositamente studiati (ad esempio griglie, ecc.) per impedire l'ingresso nelle vasche di prima pioggia di corpi grossolani, in maniera da semplificare le operazioni di manutenzione delle stesse.
31. Rappresentare sulle planimetrie idrauliche del progetto esecutivo la rete di drenaggio delle acque di pioggia, indicando tutti i corpi idrici ricettori degli scarichi.

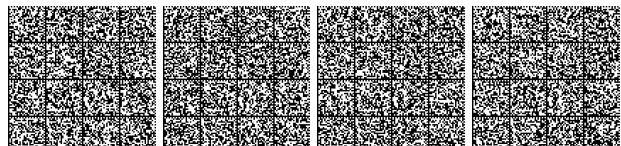


32. Il nodo idraulico-ambientale costituito essenzialmente:

- dal corridoio ambientale del fosso di Malafede,
- dal tracciato autostradale oggetto della presente conferenza di servizi,
- dal tracciato autostradale dell'asse Roma (Tor de' Cenci) – Latina,
- dal sistema degli svincoli

dovrà essere progettato, nella successiva fase esecutiva, nel rispetto degli obiettivi di tutela dei corridoi ambientali di cui all'art. 5 e al Titolo III delle NTA del P.S.5. In sintesi, visto il delicato contesto territoriale interessato dagli interventi, dovrà essere considerata la necessità di contenere il più possibile gli impatti verso le caratteristiche di naturalità, di mantenimento della continuità ecosistemica e di non alterazione del regime idraulico superficiale e sotterraneo, in particolare attraverso la "meandrizzazione" dell'asta fluviale e la limitazione di opere artificiali che possano costituire un peggioramento dei valori ambientali ancora diffusamente presenti nella zona.

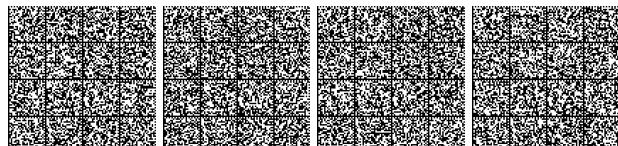
33. Per il corridoio ambientale del fosso di Malafede dovrà essere limitato l'impatto negativo del fascio infrastrutturale sul sistema ambientale, utilizzando, oltre a quanto sopra descritto, tecniche d'intervento realizzate secondo gli indirizzi progettuali contenuti nelle "Linee guida per la realizzazione e gestione della vegetazione ripariale" dell'allegato E, sub-allegato 3, parte I - Relazione del P.S.5 allo scopo di conservare e migliorare la qualità ambientale dell'ambito in esame.
34. Le due pile sulla banchina interna di magra del fiume Tevere dovranno essere collocate a una distanza non inferiore a 10 metri dalla sponda viva.
35. La determinazione del coefficiente di scabrezza dell'alveo del fiume Tevere dovrà essere condotta con grande attenzione, valutando accuratamente le caratteristiche specifiche dei materiali che compongono l'alveo e la copertura vegetale delle sponde e delle aree goleinali adiacenti interessate al deflusso lungo tutto lo sviluppo dell'asta fluviale d'interesse.
36. A sostegno della fattibilità dell'opera dovranno essere eseguite opere di mitigazione del rischio idraulico con la formazione d'invasi multifunzionali di laminazione.
37. Le opere provvisionali eventualmente necessarie per l'esecuzione dell'opera dovranno essere verificate e calcolate tenendo conto che l'area può essere interessata dalla presenza di acqua fluente e nella fase transitoria potrebbero essere origini di cedimenti del substrato o modifiche della dinamica fluviale; il progetto dovrà essere sottoposto a specifico parere e le occupazioni temporanee o definitive del demanio idrico dovranno essere specificamente autorizzate.
38. Le opere da realizzare non dovranno produrre ostacolo o impedimento al libero deflusso delle acque del fiume interessato – anche in caso di piene – e non dovranno interferire con il passaggio dei mezzi adibiti alla manutenzione ordinaria dello stesso.
39. La via alzata corrente lungo la sponda sinistra e destra dovrà essere ricostruita e, nei punti di discostamento, dovrà essere adeguatamente segnalata.
40. Prima dell'inizio dei lavori, dovrà essere redatto un idoneo piano di sicurezza, ai sensi del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, che tenga conto anche del rischio connesso all'inondazione del fiume Tevere e al successivo possibile allagamento delle aree interessate dal cantiere.



41. Dovrà essere redatto apposito verbale di consegna e riconsegna delle aree ricadenti nel demanio idrico nelle fasi precedenti il lavoro e a lavori ultimati. La dinamica evolutiva dovrà essere verificata una volta all'anno e per 3 anni successivi dalla data di ultimazione lavori, risultante da apposito verbale di constatazione redatto in contraddittorio con il reparto di vigilanza dell'Azienda regionale difesa suolo (ARDIS).
42. Dopo la fase esecutiva dell'opera, l'area dovrà essere posta sotto osservazione per un periodo di almeno tre anni con visite saltuarie in modo da verificare la funzionalità degli interventi.
43. Dopo ogni evento di piena, che raggiunge la portata TR 50, si dovrà procedere a nuova verifica dei siti con relativo verbale d'accertamento e allegato grafico. Laddove risultata alterata o modificata la morfologia dei termini, l'ARDIS dovrà esprimere il proprio parere di ammissibilità prima del riavvio dei lavori idraulici.
44. Le date di inizio e di fine dei lavori dovranno essere comunicate all'ARDIS, anche tramite fax, per le verifiche di rito, in quanto l'area oggetto dell'intervento autorizzato ricade entro il perimetro del piano di bacino del fiume Tevere ed è quindi soggetta a particolari, pressanti misure di salvaguardia.
45. A lavori ultimati dovrà essere trasmesso all'ARDIS il certificato di regolare esecuzione delle opere realizzate, a firma di un tecnico abilitato, nel quale si attesti la conformità delle opere realizzate sia al progetto approvato sia alla normativa tecnica di cui al P.A.I. (Piano di assetto idrogeologico).

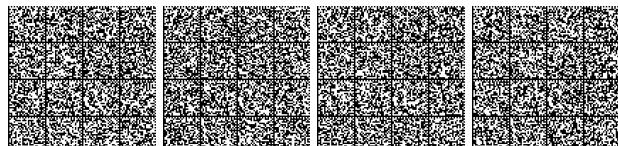
#### **1.7 Prescrizioni inerenti gli aspetti paesaggistico - architettonico ed opere di mitigazione a verde**

46. Per tutto il tratto in questione del corridoio infrastrutturale (compreso, cioè, tra la A12 Roma - Civitavecchia e la Pontina, località Tor de' Cenci), che si inserisce in ambiti di elevato valore paesaggistico sottoposti a tutela, dovrà essere elaborata un'adeguata progettazione paesaggistica nel rispetto delle indicazioni contenute nel decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 12 dicembre 2005 e delle direttive derivanti dall'applicazione della Convenzione europea del paesaggio, ratificata dal Governo italiano (prescrizione MIBAC).
47. Per tutto il tratto suddetto del corridoio infrastrutturale dovrà essere presentato un progetto che ottemperi a quanto contenuto nella nota 17 maggio 2012, n. 319, di Autostrade del Lazio S.p.A.; con la nota sopra citata, il soggetto aggiudicatore Autostrade del Lazio S.p.A. ha proposto linee guida cui dovrà uniformarsi il futuro concessionario nella redazione del progetto esecutivo, i cui aspetti progettuali, per gli elementi rientranti nella sfera di competenza del Ministero per i beni e le attività culturali, dovranno essere preventivamente concordati con i rappresentanti del medesimo Ministero (prescrizione MIBAC).
48. Dovrà essere affrontato e risolto il tema dell'intermodalità e delle necessarie interrelazioni tra le distinte progettazioni delle due infrastrutture (ferrovia e autostrada), secondo le modalità della prescrizione 1-bis, in modo da garantire il carattere di organica unitarietà delle relative sedi, minimizzando l'impatto e l'ingombro del complessivo fascio infrastrutturale e assicurando l'ottimale inserimento paesaggistico del medesimo (prescrizione MIBAC).
49. Dovrà essere presentato un progetto puntuale delle opere di mitigazione delle strutture e delle opere a verde che assicuri la tutela dell'integrità visiva degli



scenari paesaggistici percepiti dall'infrastruttura, evitando gli interventi e le soluzioni progettuali che possano ostacolare la fruizione visiva del paesaggio (prescrizione MIBAC).

50. Dovrà essere posta particolare attenzione alle preesistenze storiche sul territorio; lungo il tracciato dell'intervento, si dovrà salvaguardare la godibilità di tali preesistenze con opere di mitigazione e quinte di verde adeguate tra l'infrastruttura e gli elementi storici (prescrizione MIBAC).
51. Per tutto il tratto in questione del corridoio infrastrutturale dovrà essere assicurata una progettazione di eccellente qualità architettonica e d'inserimento paesaggistico non solo per l'adeguamento della sezione stradale, ma anche, e soprattutto, per tutte le opere accessorie, quali, ad esempio, viabilità secondaria, svincoli e aree intercluse derivanti, viadotti, sovrappassi e sottopassi, barriere d'esazione, pannelli a messaggio variabile, barriere acustiche e scelta delle relative tipologie più idonee in rapporto ai siti (prescrizione MIBAC).
52. Le soluzioni dovranno essere opportunamente declinate con riferimento ai contesti d'inserimento specifici, completi delle verifiche di *rendering* dai principali punti di vista, accessibili al pubblico, anche al fine di valutare ulteriori interferenze con beni paesaggistici e/o architettonici presenti nelle adiacenze (prescrizione MIBAC).
53. Dovranno essere inoltre ottemperate dal proponente tutte le prescrizioni contenute nelle delibere CIPE n. 50/2004 e n. 88/2010 in quanto non ancora ottemperate in questa fase, richiamate nel parere istruttorio del Ministero per i beni e le attività culturali, afferenti ai punti nn. 9, limitatamente alla "gronda merci", 20, 22, 23, 40 e 41 della delibera CIPE n. 50/2004, così come confermate dalla delibera CIPE n. 88/2010 (prescrizione MIBAC).
54. Dovranno essere studiati, in particolare, i sostegni e gli impalcati di tutti i tratti in viadotto dell'intero tracciato infrastrutturale, curandone l'eleganza formale sia sotto il profilo della configurazione strutturale che della qualità cromatica e materica delle superfici di finitura. Si precisa, fin d'ora, che tali soluzioni dovranno comunque essere perseguiti, risolvendo a tal fine i problemi di natura idrogeologica connessi alla natura del terreno (prescrizione MIBAC).
55. Per le opere d'arte più significative, e in particolare per il ponte sul fiume Tevere, dovranno essere utilizzate impostazioni formali e strutturali adeguate alla ricerca dei migliori rapporti forma/funzione in considerazione del rilevante valore scenico e percettivo di una nuova opera sul Tevere (prescrizione MIBAC).
56. Devono essere impiegate tecniche di ingegneria naturalistica al fine di mitigare l'impatto visivo dell'infrastruttura sul paesaggio e particolarmente nell'attraversamento dei corsi d'acqua.
57. Per quanto riguarda le misure di mitigazione, come previsto dalle N.T.A. e dagli elaborati grafici G6 e G7 del P.R.G. ed in base alle indicazioni di P.T.P., lungo il tracciato dovrà essere piantumato un doppio filare alberato, composto da un'essenza di prima grandezza e da un'essenza di spalla di seconda grandezza e di diversa specie, associato a un congruo numero di essenze arbustive (a meno di diverse e più stringenti indicazioni della Regione Lazio o dell'Ente di gestione della Riserva naturale statale del litorale romano); la scelta delle specie dovrà avvenire privilegiando quelle indicate nel "Repertorio delle essenze arboree ed arbustive da utilizzarsi negli impianti di vegetazione" e dalle norme specifiche di P.T.P. di appartenenza per le alberature di margini di strade di fondovalle. Tale fascia arborea dovrà essere presente su entrambi i lati dell'infrastruttura



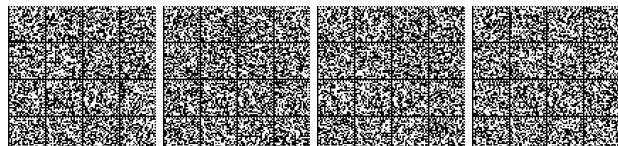
nell'attraversamento della piana di fondovalle, mentre sarà posta sul solo lato libero quando l'infrastruttura di progetto è affiancata all'autostrada Roma - Fiumicino.

### **1.8 Prescrizioni inerenti gli aspetti archeologici**

58. Nelle aree elencate nella nota del 31 gennaio 2012, n. 2635, e nella nota 21 giugno 2012, n. 19215, della Soprintendenza per i beni archeologici di Roma/Ostia in riferimento ai seguenti Municipi: Municipio XII Ovest; Municipio XV: tratto Tevere - Rio Galeria; Municipio XV: tratto Rio Galeria - autostrada A12 Roma - Civitavecchia, dovranno essere effettuati scavi preventivi alla progettazione esecutiva al fine di definire l'esatta consistenza dei depositi archeologici e l'eventuale impatto con l'infrastruttura in progetto; tali interventi dovranno essere avviati entro dodici mesi dalla delibera CIPE di approvazione del progetto definitivo e in ogni caso dovranno essere eseguiti prima della presentazione del progetto esecutivo, in modo da ottemperare a quanto richiesto dalla Soprintendenza competente e dalla Direzione Generale delle antichità, che ha subordinato il parere conclusivo all'esito degli accertamenti archeologici, che potrebbe comportare varianti al progetto o comprometterne la fattibilità (prescrizione MIBAC).
59. Per quanto riguarda gli aspetti inerenti alla predisposizione della documentazione relativa agli interventi di archeologia preventiva e al monitoraggio lungo l'intero percorso e alla tipologia della stessa, si rinvia alla sottoscrizione dell'accordo di cui all'articolo 96, comma 7, del Codice dei contratti pubblici (prescrizione MIBAC).
60. Per quanto riguarda gli aspetti della direzione dei lavori, delle modalità di esecuzione degli interventi, delle qualifiche delle imprese che eseguiranno i lavori, infine degli oneri economici a carico di Autostrade del Lazio S.p.A., fermo restando il riferimento alla normativa vigente, si rinvia parimenti alla dettagliata definizione di essi da predisporre nel sopracitato accordo (prescrizione MIBAC).
61. In tutti i cantieri comportanti movimento di terra sarà necessaria la presenza costante di professionisti archeologi, sotto il controllo della Soprintendenza competente, per evitare danneggiamenti a eventuali preesistenze archeologiche sconosciute e non evidenziate né in bibliografia né dalle cognizioni di superficie (prescrizione MIBAC).
62. In tutte le indagini di scavo dovranno essere effettuate relazioni scientifiche corredate da idonea documentazione grafica e fotografica; nelle aree d'interesse archeologico eventualmente intercettate si studieranno, di volta in volta, idonee soluzioni in merito alla prosecuzione dei lavori (prescrizione MIBAC).

### **1.9 Prescrizioni inerenti il Piano di monitoraggio ambientale (PMA)**

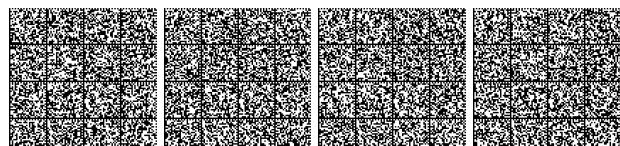
63. Aggiornare e integrare il Piano di monitoraggio ambientale secondo le norme tecniche dell'Allegato XXI del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e le linee guida redatte dalla Commissione speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello studio d'impatto ambientale e sue successive integrazioni, da concordare con l'ARPA regionale; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto.



64. 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 agli interventi sulle viabilità ordinarie interferite.
65. Individuare, nell'ambito del Piano di monitoraggio, ulteriori punti di misura sui quali effettuare dei campionamenti finalizzati alle verifiche di qualità delle acque superficiali, evitando di provvedere ai prelievi in condizioni singolari quali i periodi di magra e di piena, posizionati nei seguenti punti:
  - nelle vicinanze del fosso della Breccia alla confluenza con il Rio Galeria;
  - nelle vicinanze del fosso della Chiavichetta alla confluenza con il Tevere;
  - nelle vicinanze del fosso Tagliente alla confluenza con il Tevere;
  - nelle vicinanze del fosso di Malafede alla confluenza con il Tevere.
66. Prevedere, ad integrazione del proposto "Piano di monitoraggio ambientale - componente ambiente idrico sotterraneo", per ciò che concerne il monitoraggio della falda, un più accurato monitoraggio delle acque sotterranee in fase di corso d'opera e post opera, concordando con l'ARPA regionale i necessari aumenti nel numero e nelle frequenze dei campionamenti; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto.
67. Prevedere, in accordo con l'ARPA Lazio, l'installazione di centraline di monitoraggio per valutare, durante tutto l'esercizio dell'opera in oggetto, i livelli sonori sui ricettori critici, in particolare di quelli che ricadono nelle aree di sovrapposizione delle fasce di pertinenza (concorsualità con altre infrastrutture di trasporto). In caso di superamento dei limiti normativi, il risanamento sarà di competenza del gestore dell'infrastruttura in progetto e delle eventuali altre infrastrutture di trasporto presenti per le quali non sia stato predisposto il piano di risanamento acustico nei termini di legge previsti.
68. Prevedere, in fase di cantiere e in fase esercizio (post-mitigazioni), una campagna di monitoraggio (rispettando le procedure di misura previste dalla normativa vigente), per garantire il rispetto dei limiti di legge per tutti i ricettori interessati, sia per quelli ubicati all'interno delle fasce di pertinenza sia per quelli ubicati all'esterno delle stesse, al fine di poter verificare le modificazioni del clima acustico e della componente vibrazioni.

#### **1.10 Prescrizioni inerenti le opere compensative di carattere ambientale, storico ed archeologico**

69. Nel quadro economico del progetto esecutivo e nel computo metrico estimativo siano previste e dettagliate le somme necessarie per la realizzazione delle opere di mitigazione vegetazionale e, più in generale, per tutti i progetti delle opere di mitigazione e di compensazione ritenuti necessari. Eventuali economie dovranno prioritariamente essere accantonate, per sopperire ad ulteriori necessità oltre quanto già previsto nel progetto definitivo (prescrizione MIBAC).
70. Con l'obiettivo di valorizzare il territorio particolarmente complesso e di estremo interesse storico, archeologico, paesaggistico e naturalistico Fiumicino - Porto - Isola Sacra - Ostia, ubicato in posizione limitrofa rispetto al corridoio infrastrutturale, si richiede:



- a) la realizzazione degli interventi evidenziati nella "Tavola degli interventi" allegata al parere della Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea n. 20623 del 20 luglio 2012, con la modifica e il prolungamento – come dalla predetta allegata cartografia – per il tratto ricadente nel territorio del Comune di Fiumicino, della pista ciclabile prevista dal proponente (Tavola L0403C n. progr. 1101), che parte dal raccordo anulare (in prossimità del Drizzagno di Spinaceto) fino a via di Porto;
- b) venga progettato e realizzato un ponte levatoio pedonale (eventualmente in legno lamellare) che ripristini l'antico collegamento tra il porto di Traiano/l'episcopio di Porto e la chiesa di S. Ippolito/la necropoli di Porto;
- c) venga progettato e "segnato" a terra, con una pavimentazione di nuova realizzazione, l'antico collegamento tra il porto di Traiano/l'episcopio di Porto e la chiesa di S. Ippolito/la necropoli di Porto;
- d) all'interno della necropoli di Porto, venga progettato e realizzato un intervento di rifacimento dei percorsi di visita, dell'impianto d'illuminazione, della cartellonistica e di riqualificazione vegetazionale.

La progettazione delle opere di compensazione dovrà costituire parte integrante del progetto esecutivo, che dovrà essere sottoposto alla valutazione della Direzione generale e delle Soprintendenze competenti. Per ciò che attiene la realizzazione degli interventi, il soggetto concedente Autostrade del Lazio S.p.A., assicurerà la sostenibilità di un piano economico e finanziario che comprenda gli interventi in esame, al fine di inserire nella convenzione in essere la realizzazione di tali opere da parte del concessionario (prescrizione MIBAC).

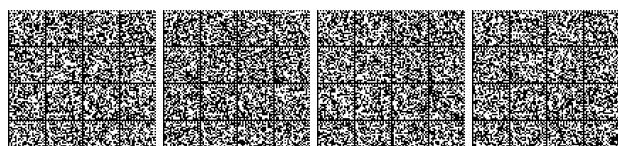
71. Gli eventuali Scavi archeologici di seconda fase non possono essere considerati, e quindi essere inclusi, nelle misure di compensazione ambientale.
72. Dovrà essere concertato – dal punto di vista progettuale e finanziario – un adeguato sistema infrastrutturale con la definizione delle necessarie opere complementari, al fine di indirizzare la progettazione verso le soluzioni più opportune. Tali opere possono pertanto essere individuate prioritariamente in:
  - 1) realizzazione di un parcheggio di scambio per la nuova stazione ferroviaria "Tevere sud" o realizzazione del parcheggio di scambio e del collegamento del parcheggio stesso con la stazione "Mezzocammino" con percorso ettometrico;
  - 2) adeguamento della via Pontina da Tor de' Cenci al GRA.

Relativamente alle sole opere complementari sopracitate, dovrà essere redatta dal futuro concessionario la progettazione preliminare, che dovrà acquisire i pareri e le autorizzazioni di legge. Al termine della fase autorizzativa, sarà obbligo del concedente verificare, sulla base dei flussi effettivi e delle tariffe applicabili, la sostenibilità di un piano economico e finanziario che comprenda gli interventi in esame, al fine di inserire nella convenzione in essere la redazione della progettazione definitiva ed esecutiva e la realizzazione di tali opere.

## 2. PRESCRIZIONI SUL TRATTO DAL KM 0+000 AL KM 5+400

**Prescrizioni da recepire nella progettazione esecutiva, nelle fasi di realizzazione e post-opera**

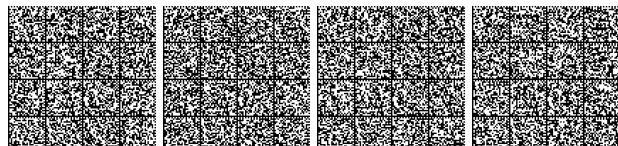
### 2.1 Prescrizioni di carattere generale



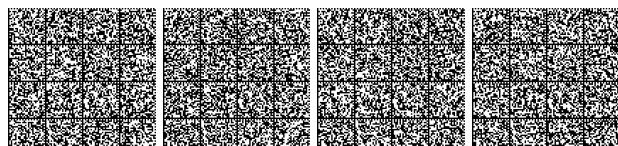
73. Sviluppare tutti gli interventi di carattere generale e locale indicati dal proponente nello studio d'impatto ambientale e nella risposta alla richiesta d'integrazioni della Commissione VIA; in particolare sviluppare gli elementi di mitigazione e di compensazione (viabilità complementari, percorsi ciclopedonali, ecc.) in accordo con le entità territoriali di competenza e i consorzi di bonifica, dettagliandone localizzazione, tipologia, modalità di esecuzione e costi analitici.
74. Il progetto esecutivo dovrà:
  - a. essere redatto includendo la soluzione progettuale illustrata nell'elaborato denominato "Ottimizzazione ramo destro svincolo A12 - Planimetria progetto: sovrapposizione con piano particolareggiato comunale - codice elab. T00PS00STDPP01";
  - b. recepire integralmente le indicazioni contenute nello studio d'impatto ambientale relativamente alla realizzazione degli interventi di mitigazione ambientale.
75. La progettazione e la realizzazione di qualsiasi opera dovranno essere eseguite nel più assoluto rispetto delle norme tecniche vigenti in materia di costruzioni in zone sismiche ed in particolare de
76. I decreto del Ministero delle infrastrutture 14 gennaio 2008, denominato "Approvazione delle nuove norme tecniche per le costruzioni", alla circolare del Ministero delle infrastrutture 5 agosto 2009 e alla delibera della Giunta regionale del Lazio 22 maggio 2009, n. 387.
77. Dovranno essere acquisite le autorizzazioni relative ad eventuali altri vincoli o prescrizioni di salvaguardia gravanti sull'area in oggetto, con particolare riferimento a quelli ambientali (valutazioni d'incidenza), urbanistici, paesistici e archeologici, al vincolo idrogeologico e agli usi civici.

## 2.2 Prescrizioni inerenti la cantierizzazione, cave e discariche

78. Inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative sia alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione che alla conduzione delle attività di cantiere.
79. Produrre apposito progetto, ai fini della compatibilità ambientale, di riutilizzo delle terre ai sensi dell'articolo 186 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii..
80. Prevedere in progetto appositi interventi per limitare l'impatto visivo delle aree di cantiere, valutando gli impatti sul paesaggio e le misure di mitigazione previste durante la fase di costruzione dell'opera, dettagliando le opere di ripristino delle suddette aree e specificando le specie vegetali da utilizzarsi per le opere di rinverdimento.
81. Dovrà essere redatto un programma di cantierizzazione che assicuri una normalizzazione delle attività particolarmente impattanti quali il rumore, le vibrazioni ed il sollevamento delle polveri, in maniera tale da non interferire con le attività residenziali e socio-economiche in essere, prevedendo tutti gli accorgimenti necessari per il mantenimento dei livelli ammissibili dalla vigente normativa nonché attraverso l'attuazione di idonee azioni per la mitigazione degli effetti e il ripristino delle condizioni *ante operam*; in particolare:



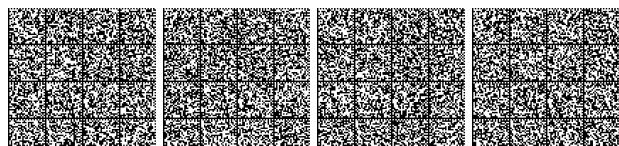
- per ovviare eventuali incrementi di rumore in fase di cantiere, si dovrà prevedere la messa in opera di barriere fonoassorbenti provvisorie mobili, mentre in fase di esercizio, ove si registrino situazioni di superamento dei livelli ammissibili, dovranno essere previste ulteriori adeguate barriere antirumore. In linea di principio, tali barriere dovranno essere di diversa tipologia, assicurando un diverso trattamento delle superfici sia per materiali (artificiali e/o naturali) tali da assicurare un corretto inserimento sia nelle zone antropizzate che naturali, diversificando l'intervento in maniera da renderlo organico alle caratteristiche e alla diversità dei siti;
  - dovranno essere monitorati gli impatti relativi alle vibrazioni indotte dall'opera in fase di costruzione e di esercizio e previste, qualora risultasse necessario, idonee misure mitigazione (utilizzo di appropriati mezzi e idonee tecniche di scavo, dispositivi d'isolamento, etc);
  - il progetto di cantierizzazione dovrà essere corredata da un piano di mobilità per le modalità di trasporto dei materiali da/per i cantieri, che individui opportune fasce orarie di minor interferenza con la viabilità esistente e itinerari più appropriati che non determinino ricadute sulla viabilità ordinaria;
  - nelle aree dei cantieri principali e nelle aree di stoccaggio materiali, sia in fase esecutiva che gestionale, dovranno essere realizzate tutte le opere provvisorie e definitive atte a garantire la sicurezza dei luoghi, la stabilità del suolo, il buon regime delle acque di deflusso, la protezione delle falde da agenti tossici e inquinanti;
  - la gestione delle terre e delle rocce da scavo (ai fini del loro riutilizzo in sítio, per recuperi ambientali o smaltimenti in discarica) dovrà avvenire ai sensi della normativa vigente.
82. Dovrà essere prevista l'opportunità di impiegare il materiale proveniente da sbancamenti e scavi di cantieri ubicati in aree limitrofe, evitando l'apertura di nuove cave e preferendo l'utilizzo di quelle esistenti.
- ### 2.3 Prescrizioni di carattere localizzativo e territoriale
83. In fase di esercizio dell'opera, dovrà essere assicurata, attraverso il ripristino della viabilità secondaria esistente e/o gli accessi fondiari, la gestione agricola dei fondi.
- ### 2.4 Prescrizioni inerenti le componenti ambientali: rumore ed atmosfera
84. Aggiornare l'analisi della qualità dell'aria, tramite valutazione degli inquinanti atmosferici derivanti dall'inserimento del nuovo input emissivo, 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, comprese le indicazioni sul valore obiettivo indicate dalla Commissione Europea (e/o dall'Organizzazione mondiale della sanità) come da raggiungere entro il 1° gennaio 2020. 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 nelle rimodulazioni periodiche dei piani finanziari legati agli effettivi introiti da pedaggio.



85. Prevedere in progetto tutte le necessarie misure di mitigazione, come barriere antinquinamento, limitazione della velocità nel tratto autostradale prossimo all'agglomerato abitativo di Ponte Galeria, bagnatura periodica della strada, sistemi di disincentivazione alla circolazione dei mezzi più inquinanti, in base agli standard emissivi in linea con la direttiva europea "Eurovignette" (PE-CONS 24/11).
86. Garantire per tutti i ricettori, anche fuori fascia, individuati nello studio acustico di progetto e nelle sue successive integrazioni, indipendentemente dalla loro classificazione, il rispetto dei limiti previsti dalla normativa vigente in materia di acustica e, in particolare, da quanto previsto e stabilito dall'approvata classificazione acustica del Comune di Roma e del Comune di Fiumicino.
87. Produrre degli elaborati progettuali (mappe acustiche) inerenti la caratterizzazione del clima acustico (post operam e post mitigazione) con individuate le fasce di rispetto dell'opera nonché quelle inerenti alle concorsualità delle altre infrastrutture presenti.
88. Per quanto riguarda l'inquinamento acustico in fase di esercizio, si dovrà effettuare una specifica campagna di monitoraggio che preveda misure fonometriche in corrispondenza dei ricettori individuati nello studio d'impatto ambientale e in corrispondenza delle fasce di pertinenza delle arterie stradali, finalizzata a verificare il rispetto dei limiti di legge e ad individuare eventuali ulteriori interventi di mitigazione.

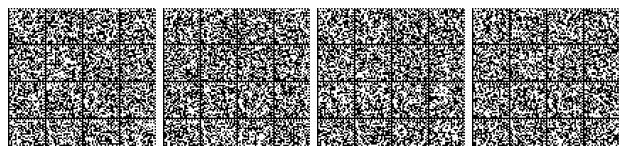
## 2.5 Prescrizioni inerenti le componenti ambientali: geologia, idrogeologia e idraulica

89. Garantire la congruità con le opere di drenaggio già esistenti relative alla A12 e alla zona Fiera di Roma, sia per limitare il "consumo di suolo" sia per assicurare la continuità idraulica, per sezioni e quote, con le opere di drenaggio esistenti.
90. Particolare cura si dovrà adottare nella realizzazione delle opere di attraversamento dei corsi d'acqua. Allo scopo di evitare discontinuità nel trasporto solido, erosioni e/o sedimentazioni localizzate, in fase di cantierizzazione si dovranno evitare interventi, seppur temporanei, di ostruzione ai deflussi. Allo scopo di rinaturalizzare e tutelare l'ambito interessato dai lavori, si dovranno eseguire opere di compensazione ambientale mirate alla messa in sicurezza delle aree esondabili attraverso la sistemazione idraulica delle aste dei fossi soggette ad esondazione, da realizzarsi con tecniche e soluzioni proprie dell'ingegneria naturalistica.
91. Prima della fase esecutiva dovranno essere condotti studi di risposta sismica locale, corredati da opportune indagini geognostiche e geofisiche dirette, redatti in conformità alle delibere della Giunta regionale del Lazio n. 2649/1999 e n. 545/2010 e secondo quanto stabilito dalla delibera della Giunta regionale del Lazio n. 490/2011.
92. Dovrà essere acquisito il parere preventivo di compatibilità idraulica sulle opere di attraversamento dei principali corsi d'acqua, rilasciato dall'autorità regionale competente in materia idraulica (ARDIS), di concerto con la competente Autorità di bacino del Tevere. Per ridurre la situazione di rischio idraulico presente, si dovrà eventualmente prevedere la realizzazione di opere di difesa idraulica, dimensionate secondo l'estensione areale della zona classificata R4 del P.A.I. e



in modo tale che non vadano ad aumentare la pericolosità idraulica del territorio in esame.

93. In fase di realizzazione delle varie opere d'arte previste dal progetto, si dovrà tener conto dei risultati delle indagini geognostiche eseguite, al fine di progettare in modo adeguato le fondazioni delle opere stradali e valutare gli eventuali cedimenti.
94. Le fondazioni delle opere d'arte principali (viadotti) e anche di quelle minori dovranno essere attestate su terreno omogeneo da un punto di vista litologico e geotecnico, evitando accuratamente d'impegnare terreni diversi e aventi risposta sismica differente e avendo cura d'incastrare le strutture in terreni non alterati ed integri.
95. I rilevati stradali dovranno essere ubicati su terreni di fondazione sufficientemente portanti e dovrà in ogni caso essere superato completamente lo strato di materiale di riporto e quello di terreno vegetale.
96. Le tecniche di scavo e di realizzazione delle opere dovranno tener conto delle condizioni al contorno dello scavo, come la pressione litostatica, quella idrostatica e di filtrazione (anche negativa), le variazioni laterali e verticali di litologia e permeabilità.
97. Gli scavi e gli sbancamenti, per profondità superiori a 1,5 m dal piano campagna, dovranno prevedere le opere di consolidamento e di sostegno eventualmente necessarie, opportunamente drenate a tergo e dotate di opere di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche, da mantenersi costantemente efficienti.
98. Tutte le scarpate e le superfici nude eventualmente formatesi a seguito dei lavori dovranno essere opportunamente profilate, sistematiche e inerbite mediante semina di specie erbacee adatte alla zona.
99. Nelle aree dei cantieri principali e nelle aree di stoccaggio materiali, sia in fase esecutiva che gestionale, dovranno essere realizzate tutte le opere provvisorie e definitive atte a garantire la sicurezza dei luoghi, la stabilità del suolo, il buon regime delle acque di acque superficiali e di deflusso, la protezione delle falde acquifere da agenti tossici, con particolare attenzione alle aree dei cantieri prossimali ai corsi d'acqua; non si dovrà arrecare alcun danno a terreni, piante e scoli esistenti nelle immediate vicinanze dell'area interessata dall'intervento in esame.
100. La sede stradale dovrà essere munita di un idoneo sistema di raccolta e smaltimento delle acque piovane, dimensionato opportunamente in riferimento alle superfici impermeabili da realizzarsi e collegato con i sistemi idraulici già presenti nel territorio, al fine di evitare fenomeni di erosione superficiale ed eventuali impaludamenti sia nell'area d'interesse che a valle della stessa.
101. In fase costruttiva e di esercizio dovranno essere salvaguardate le linee di deflusso superficiale delle acque, prevedendo la riattivazione delle stesse in caso d'intercettamento nel corso dei lavori, così come dovranno essere opportunamente drenate e regolamentate eventuali venute d'acqua, messe a giorno dai lavori stessi; tutte le opere di sorpasso di corsi d'acqua minori, quali ponticelli, tombini, scatolari od altro, dovranno essere realizzate a luce unica senza prevedere setti di separazione od altro.
102. Dovranno essere progettati tutti gli interventi atti a prevenire ogni possibile inquinamento delle falde acquifere per sversamenti accidentali.



## 2.6 Prescrizioni inerenti gli aspetti paesaggistico - architettonico ed opere di mitigazione a verde

103. Esaminare, per l'opera di scavalco dell'autostrada A12 e per il tratto in viadotto in affiancamento all'autostrada "Roma - Fiumicino", soluzioni alternative per l'ottimizzazione dell'inserimento paesaggistico e la riduzione dell'impatto visivo.
104. Prevedere, in relazione al miglior inserimento delle opere d'arte più significative, l'elaborazione di ulteriori proposte progettuali alternative, aventi caratteristiche di oggetto già metabolizzato dall'ambiente (presenza di rampicanti, cespugliature, etc.) per minimizzare l'effetto di cesura nel territorio e migliorarne sia l'inserimento paesaggistico e l'impatto visivo che il rapporto con la disciplina vincolistica ovvero l'interferenza con le aree sottoposte a tutela paesaggistica.
105. Nei siti ad alto valore paesaggistico, ove si preveda l'adozione di opere d'arte in viadotto, sarà necessario ricorrere a tipologie di viadotto di grande luce con rarefazione delle pile di sostegno e accurato disegno architettonico delle travi. Analogamente nei tratti di scavalco dei corsi d'acqua, che non dovranno in nessun caso essere interessati dalla posa di pile in alveo né da stretta coassialità.

## 2.7 Prescrizioni inerenti le opere compensative di carattere ambientale, storico ed archeologico

106. Dovranno essere recepite e sviluppate le misure di mitigazione e/o compensazione, puntuali e di carattere generale, così come proposte nello studio d'impatto ambientale, come aggiornato, e integrate alla luce delle presenti prescrizioni. Dovranno essere recepite e sviluppate le compensazioni ambientali, storico-architettoniche ed archeologiche e, in particolare, gli interventi compensativi derivanti dal rispetto delle norme tecniche di attuazione del Piano stralcio P.S.5 del Piano di bacino del fiume Tevere. Nel caso d'interventi di ingegneria naturalistica, il progetto di mitigazione dovrà contenere uno specifico piano di monitoraggio e manutenzione, garantita per almeno 5 anni, degli interventi.

## 3. PRESCRIZIONI PER IL TRATTO DAL KM 5+400 A TOR DE' CENCI (FINE INTERVENTO) RELATIVE ALL'OTTEMPERANZA AL PROGETTO DEFINITIVO

**Prescrizioni da recepire nella progettazione esecutiva, nelle fasi di realizzazione e post-opera**

### 3.1 Prescrizioni di carattere generale

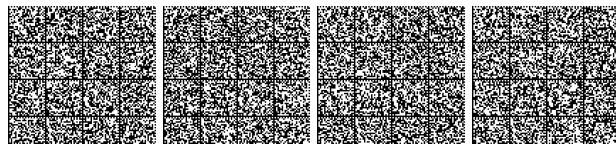
107. Le scelte progettuali esecutive dovranno essere corredate da un'analisi approfondita dei rapporti tra il tracciato finale e tutta la vincolistica ambientale, esistente e in via di definizione, come il sito SIN "Tor di Valle", aggiornando l'analisi di congruità.



108. Dovranno essere ottemperate, per le aree della Riserva naturale di Decima Malafede, tutte le prescrizioni rese attive e vincolanti dalla valutazione d'impatto ambientale.
109. Nelle aree interne alla riserva di Decima Malafede dovrà essere previsto che il materiale di risulta proveniente dalle diverse fasi di cantiere sia suddiviso per categoria omogenea di rifiuto, nonché trasportato alle discariche autorizzate e smaltito secondo la normativa di settore vigente.

### **3.2 Prescrizioni inerenti la cantierizzazione, cave e discariche**

110. Dovranno essere definiti con esattezza le quantità di terreno vegetale, le aree di stoccaggio, le procedure atte a mantenerne la vegetabilità nel tempo, il riutilizzo in quantità e localizzazione e l'eventuale destinazione degli esuberi a scopi naturalistici.
111. Dovranno essere dettagliate, nell'area della galleria del Quartaccio, sia le fasi di scavo in un'area che potrebbe riservare problematiche di tipo archeologico, sia le fasi e le scelte del ripristino morfologico e naturalistico.
112. Preliminariamente all'approvazione del progetto esecutivo ed in ogni caso prima dell'inizio delle fasi di cantierizzazione e realizzazione dell'opera, dovranno essere concordate con l'Ente RomaNatura l'esatta ubicazione e le eventuali diverse dislocazioni delle aree previste nel progetto esecutivo per l'ubicazione dei cantieri, della viabilità, dei depositi temporanei funzionali alla realizzazione dell'opera oggetto di deroga, all'interno della Riserva naturale di Decima Malafede, ed al termine dei lavori dovrà essere ripristinato lo stato dei luoghi. Per tale motivo deve essere predisposto un progetto unitario ed esauritivo di bonifica, mitigazione paesaggistica e rinaturalizzazione ex post dell'intera area interna alla riserva naturale interessata dai lavori, da sottoporre all'approvazione dell'Ente regionale RomaNatura con la costituzione di una cauzione o polizza fideiussoria, a carico dell'impresa esecutrice ed a favore di dell'Ente regionale RomaNatura, a garanzia del risarcimento dei danni ambientali eventualmente procurati o dei costi di bonifica, di ripristino e di gestione delle aree in caso di inadempienza o fallimento dei soggetti affidatari l'appalto o per altro evento comportante la cessazione, l'interruzione oltre tre anni o l'abbandono dei lavori iniziati.
113. Per il trasporto dei materiali, all'interno della Riserva naturale di Decima Malafede, dovranno essere utilizzati i percorsi stradali già esistenti, limitando al minimo il transito dei mezzi ed il periodo di deposito dei materiali ed evitando di utilizzare la viabilità forestale. Il cotico erboso e il suolo delle aree su cui si effettueranno scavi dovrà essere rimosso, conservato e riutilizzato nelle aree dove sono previste demolizioni e, in generale, dove sono previsti interventi di riqualificazione.
114. Il materiale di risulta proveniente dalle diverse fasi di cantiere dovrà essere trasportato nelle discariche autorizzate.
115. Nelle aree interne alla Riserva naturale di Decima Malafede dovrà essere previsto quanto segue:
  - nelle fasi di scavo e di movimento terra dovrà essere posta particolare attenzione nel prelevare e conservare il terreno vegetale, evitando di mescolarlo con quello dello scavo e accumulandolo per la conservazione temporanea, in attesa di riutilizzo, con modalità tali da preservare la frazione



fertile e rendere in tal modo più efficace l'intervento di riqualificazione ambientale;

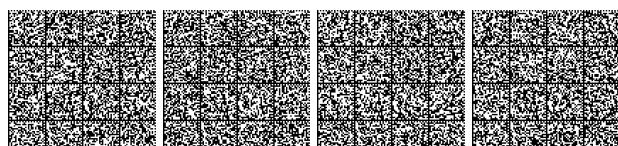
- nelle aree dei cantieri principali e nelle aree di stoccaggio materiali, sia in fase esecutiva che gestionale, dovranno essere realizzate tutte le opere provvisorie e definitive atte a garantire la sicurezza dei luoghi, la stabilità del suolo, il buon regime delle acque superficiali e di deflusso, la protezione delle falde acquifere da agenti tossici, con particolare attenzione alle aree dei cantieri prossimali ai corsi d'acqua; non si dovrà arrecare alcun danno a terreni, piante e scoli esistenti nelle immediate vicinanze dell'area interessata dagli interventi;
- tutte le scarpate e le superfici nude, eventualmente formatesi a seguito dei lavori, dovranno essere opportunamente profilate, sistematiche e inerbite mediante semina di specie erbacee e arbustive compatibili dal punto di vista fitoclimatico ed edafico.

### **3.3 Prescrizioni di carattere localizzativo e territoriale**

116. Dovrà essere approfondita la possibilità di aggiustamenti locali del tracciato in ambito della piana del Tevere tali da allontanarsi il più possibile dalle zone archeologiche e naturalistiche site verso il GRA, come il citato SIN "Tor di Valle", con particolare attenzione al tessuto agricolo.
117. In relazione alle osservazioni delle aziende agricole interferite dal tracciato, dovrà essere approfondito l'inserimento planimetrico del tracciato nella piana del Tevere, ottimizzando la frammentazione delle aziende stesse.
118. Dovrà essere evitata la presenza di eventuali reliquati non sfruttabili dal punto di vista aziendale e, ove ciò accadesse, dovrà essere previsto su di essi l'impianto di opere di compensazione a verde.
119. Dovrà essere assicurata la mobilità intra-aziendale, anche nelle fasi di cantiere, prevedendo una viabilità di ricucitura, sia provvisoria che finale, che abbia caratteristiche idonee al transito dei mezzi connessi all'attività agricola, sia dal punto di vista della carreggiata che delle caratteristiche geometriche dei sottopassi necessari.

### **3.4 Prescrizioni inerenti le componenti ambientali: flora, fauna, ecosistemi**

120. Per tutto il tratto della nuova arteria autostradale ricadente nella Riserva naturale di Decima Malafede, si prescrive la realizzazione dei sottopassi, intesi come corridoi ecologici per il passaggio della fauna.
121. Nell'ambito delle aree della Riserva naturale di Decima Malafede, preliminarmente all'approvazione del progetto esecutivo, l'esatta ubicazione dei sottopassi, intesi come corridoi ecologici per il passaggio della fauna, già in parte previsti nell'elaborato progettuale redatto da Autostrade del Lazio S.p.A., dovrà essere concordata con l'Ente RomaNatura; in ogni caso, il progetto per la realizzazione dei suddetti sottopassi dovrà specificare la localizzazione, la tipologia e la scelta degli inviti, affinché non si favorisca la trasformazione di aree intercluse o prossime all'edificato, in "trappole ecologiche";
122. Nelle aree interne alla Riserva naturale di Decima Malafede dovrà essere previsto quanto segue:



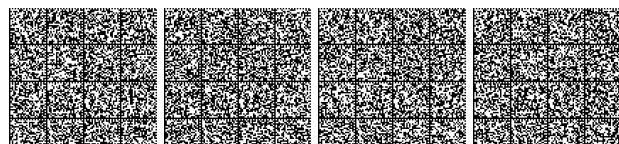
- eventuali interventi previsti in prossimità di formazioni boscate dovranno prevedere la tutela delle zone di mantello (margini del bosco);
- dovrà essere tutelata, per quanto possibile, la vegetazione naturale esistente; nel caso di danneggiamento durante la fase di cantiere, dovrà essere prevista la ricostituzione mediante interventi di ricucitura con la vegetazione naturale circostante attraverso la realizzazione di fasce, corridoi e nuclei di vegetazione, in modo che siano connessi, dal punto di vista ecologico-funzionale, consorzi vegetali tra loro distinti; particolare attenzione dovrà essere posta nei riguardi della vegetazione ripariale e igrofila;
- nelle aree di cantiere e nelle zone contermini, nel caso in cui il progetto preveda la ricostruzione della vegetazione naturale, ciò dovrà avvenire nel rispetto del dinamismo verso stadi più evoluti, mediante l'utilizzo di specie erbacee ed arbustive proprie degli stadi pionieri, e solo successivamente alla stabilizzazione delle successioni pioniere si potrà prevedere l'impianto di essenze arboree;
- le aree di svincolo residuali e intercluse dovranno essere risistemate a verde, garantendo la necessaria manutenzione mediante irrigazione e sostituzione delle fallanze; dovrà essere previsto un monitoraggio quinquennale per verificare, annualmente, lo stato di crescita delle specie piantumate;
- le specie vegetali utilizzate per le sistemazioni a verde e le ricostruzioni ambientali dovranno risultare compatibili dal punto di vista fitoclimatico ed edafico.

### **3.5 Prescrizioni inerenti le componenti ambientali: rumore e atmosfera**

123. Dovrà essere ampliata la scelta delle opere di mitigazione, in particolare delle barriere antquinamiento ed antirumore, in considerazione delle particolarità dell'evidenziazione dell'esistenza del SIN "Tor di Valle" con le sue caratteristiche di rifugio per l'avifauna nidificante, proposte che devono tendere a massimizzare le caratteristiche di trasparenza e di non pericolosità per l'avifauna.

### **3.6 Prescrizioni inerenti le componenti ambientali: geologia, idrogeologia e idraulica**

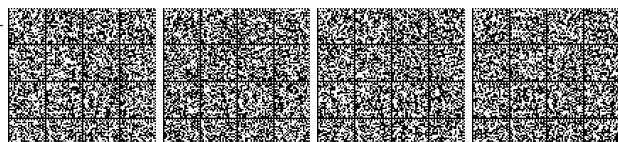
124. All'interno della Riserva naturale di Decima Malafede, dovrà essere salvaguardata la funzione drenante dei fossi e migliorata la qualità biologica complessiva delle sponde dei corsi d'acqua, anche mediante l'utilizzo di tecniche d'ingegneria naturalistica.
125. Nelle aree interne alla Riserva naturale di Decima Malafede dovrà essere previsto quanto segue:
- in fase costruttiva e di esercizio dovranno essere salvaguardate le linee di deflusso superficiale delle acque, prevedendo la riattivazione delle stesse in caso d'intercettamento nel corso dei lavori, così come dovranno essere opportunamente drenate e regolamentate eventuali venute d'acqua, messe a giorno dai lavori stessi; tutte le opere di sorpasso di corsi d'acqua minori, quali ponticelli, tombini, scatolari o altro, dovranno essere realizzate a luce unica senza prevedere setti di separazione o altro;
  - dovranno essere progettati tutti gli interventi atti a prevenire ogni possibile inquinamento delle falde acquifere per sversamenti accidentali;



- dovrà essere acquisito il parere preventivo di compatibilità idraulica sulle opere di attraversamento dei principali cosi d'acqua, rilasciato dall'Autorità regionale competente in materia idraulica (ARDIS), di concerto con la competente Autorità di bacino del Tevere. Per ridurre la situazione di rischio idraulico presente, si dovrà eventualmente prevedere la realizzazione di opere di difesa idraulica, dimensionate secondo l'estensione areale della zona classificata R4 del P.A.I. e in modo tale che non vadano ad aumentare la pericolosità idraulica del territorio in esame.

### **3.7 Prescrizioni inerenti gli aspetti paesaggistico - architettonici ed opere di mitigazione a verde**

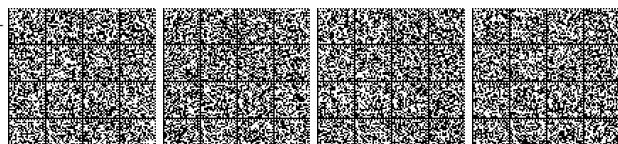
126. Dovranno essere riviste, nelle successive fasi di affidamento in concessione e di progettazione esecutiva, le impostazioni usate nella progettazione del nuovo ponte sul Tevere, penalizzando soluzioni banali e non adeguate all'ambito di progetto.
127. Dovranno essere aumentate le proposte progettuali volte a migliorare l'inserimento e/o la mitigazione paesaggistica per le tipologie architettoniche - strutturali anche delle opere minori, con proposte di soluzioni formali alternative.
128. Dovrà essere valutata una posizione alternativa alla barriera di esazione, prevista, nel progetto, nel punto baricentrico della piana del Tevere (prescrizione MIBAC).
129. Dovranno essere assicurati il mantenimento e la tutela degli elementi connotativi dei paesaggi attraversati (prescrizione MIBAC).
130. Nel rispetto della normativa cogente inerente la progettazione delle barriere di sicurezza, dovranno essere studiate soluzioni progettuali che evitino di inserire guard rail o comunque barriere in metallo o cemento sui bordi laterali esterni delle corsie stradali, in corrispondenza di tratti a raso o comunque sostanzialmente in piano con il terreno circostante (prescrizione MIBAC).
131. Nel rispetto della normativa cogente inerente la progettazione delle barriere di sicurezza, per motivi di tutela del paesaggio, peraltro utili anche alla sicurezza come vie di fuga, si dovrà evocare e riproporre per quanto possibile, sull'intero percorso, il contatto diretto della strada con la campagna, con cigli stradali erbosi che lambiscono la sede stradale, limitandosi a inserire barriere di sicurezza esclusivamente su ponti, viadotti ed eventuali scarpate pericolose. In particolare sui tratti rettilinei e dove la larghezza delle scarpate lo consente dovranno essere eventualmente riproposte siepi con essenze tipiche dei luoghi (prescrizione MIBAC).
132. E' opportuno anche l'inerbimento, con rampicanti o siepi, delle reti di recinzione ai bordi dell'autostrada. E' infine auspicabile l'inserimento di essenze cespugliose anche nel tratto centrale della strada, compreso all'interno del doppio guard rail di separazione delle due corsie con opposto senso di marcia (prescrizione MIBAC).
133. Per tutte le aree di cantiere si dovrà prevedere, alla conclusione dei lavori, un ripristino dello stato dei luoghi, privilegiando interventi di sistemazione a verde, con progetti specifici (prescrizione MIBAC).
134. Per gli attraversamenti fluviali andranno adottate soluzioni che evitino il posizionamento in alveo di piloni (prescrizione MIBAC).



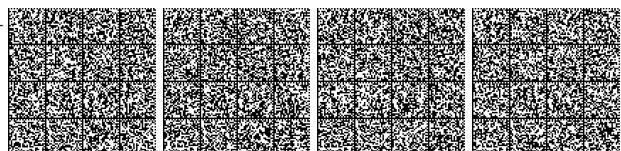
135. La progettazione d'inserimento paesaggistico dovrà, in particolare, rendere la continuità paesaggistica delle aree attraversate dall'infrastruttura, mitigare gli impatti visivi degli imbocchi delle gallerie, dei viadotti e degli svincoli, i quali dovranno, peraltro, essere progettati con il minor impegno possibile di suolo (prescrizione MIBAC).
136. Si richiede un particolare approfondimento d'inserimento paesaggistico con la definizione dettagliata delle opere di mitigazione (disegno delle piantumazioni non "a barriera" o eccessivamente geometrizzate, età e tipologia delle essenze, descrizione della chioma, etc.) per le aree di particolare sensibilità e criticità naturalistica e paesaggistica, quali:
- le aree sottoposte a vincolo archeologico (ansa morta del fiume Tevere),
  - gli attraversamenti dei fossi,
  - la Riserva naturale statale del litorale romano (si richiede un approfondimento progettuale, che valuti in maniera dettagliata e da più punti di vista le soluzioni proposte al fine di non alterare l'unità storico-formale della preesistenza),
  - lo svincolo della via Cristoforo Colombo (si richiede di salvaguardare integralmente il filare dei pini ed il carattere monumentale dell'asse stradale, valutando la possibilità di evitare i due sovrappassi e di consentire l'inversione di marcia con i sottopassi),
  - la valle e il fosso di Decima Malafede (le opere di sistemazione a verde configurino, per quanto possibile, un vero e proprio "parco lineare" lungo tutto il tracciato della nuova arteria, tale da determinare una fascia di ampiezza anche idonea a interconnettersi con il fosso di Malafede, là dove limitrofo all'infrastruttura, e piantumata con essenze tipiche dei luoghi secondo un *pattern* d'impianto atto a suggerire caratteri di "naturalità"; dovrà esserne assicurata la fattibilità e la manutenzione con previsione, nel quadro economico, del relativo impegno finanziario, ivi compreso quello delle acquisizioni dei terreni).
- (prescrizione MIBAC).
137. Tutte le opere di mitigazione vegetale e di reimpianto previste nel progetto definitivo dovranno essere realizzate con l'assistenza continua di esperti botanici e agronomi e con l'obbligo di una verifica dell'attecchimento e del vigore delle essenze piantate entro tre anni dall'impianto. Le essenze trovate seccate alla verifica di cui sopra saranno sostituite con altre di uguale specie, con successivo obbligo di verifica triennale. S'intende che le opere di mitigazione vegetale dovranno essere realizzate il più possibile in contemporanea con il procedere dei cantieri, al fine di giungere al termine degli stessi con uno stato vegetativo il più avanzato possibile e vicino quindi a quello previsto a regime dal progetto (prescrizione MIBAC).
138. Per ciò che attiene la Riserva naturale di Decima Malafede, dovrà essere costituita una schermatura visiva dell'opera attraverso la predisposizione di quinte arboree e/o arbustive.

### 3.8 Prescrizioni inerenti le opere compensative di carattere ambientale, storico ed archeologico

139. Distinguere, nei costi di progetto, le spese di tipo archeologico da quelle di compensazione e queste da quelle destinate ad opere di manutenzione.



140. Prevedere, ove necessario, i miglioramenti alle viabilità locali, proponendo la realizzazione di percorsi ciclo/pedonali da inserire nelle aree naturali non di riserva integrale, ottimizzando e dettagliando gli interventi già previsti nel progetto definitivo.



## 4 PRESCRIZIONI DEGLI ENTI INTERFERENTI

### 4.1 ACEA Distribuzione S.p.A.

141. Qualsiasi attraversamento stradale e/o parcheggio dovrà avere, secondo la normativa vigente in materia, un franco minimo a terra, ad opera finita, non inferiore a 7,9 m (con il conduttore supposto ad una temperatura di +55°C); così come previsto dall'art. 2.1.06 del decreto del Ministero dei lavori pubblici 21 marzo 1988 e s.m.i..
142. Entro e lungo la zona sottostante i conduttori e a ridosso delle fondazioni dei tralicci non dovranno essere variate le quote piano-altimetriche del terreno ed inoltre è assolutamente vietata la piantumazione di alberi del tipo ad alto fusto.
143. Il collegamento autostradale in oggetto, gli svincoli e le relative rampe d'accesso dovranno avere, ad opera ultimata, una distanza minima orizzontale dai sostegni delle linee ad alta tensione non inferiore a 25,0 m, così come previsto dall'art. 9 della legge 24 luglio 1961, n. 729.
144. L'installazione e/o il rifacimento di barriere acustiche, di lampioni per l'illuminazione stradale e l'apposizione di cartellonistica stradale, dovrà essere eseguita ad una distanza minima di almeno 5,0 m dalle condutture ad alta tensione.
145. Il personale e i mezzi d'opera dovranno eseguire le opere in progetto nel pieno rispetto della normativa vigente ed in particolare, con quanto previsto dagli articoli 83 e 117 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, e s.m.i.; per il caso specifico, dovrà essere rispettata una distanza dai conduttori in tensione non inferiore a 5,0 m, così come previsto dalla tabella 1 dell'allegato IX di cui al citato decreto.
146. Al fine di consentire il corretto esercizio degli elettrodotti, dovrà essere garantito, in ogni tempo, 24 ore su 24, il libero accesso del personale operativo di ACEA distribuzione S.p.A., per effettuare le attività di sorveglianza, di manutenzione e di riparazione degli impianti con i materiali e i mezzi d'opera e di trasporto necessari.

### 4.2 ATAC

147. Qualunque intervento interferente con la ferrovia regionale Roma - Lido deve essere approvato dalla competente Direzione regionale trasporti.
148. E' necessario un approfondimento progettuale che evidenzi le interferenze con la linea ferroviaria Roma - Lido. In particolare si dovranno effettuare rilievi di dettaglio della posizione piano - altimetrica dei binari e dovranno essere redatti specifici elaborati in cui sia chiaramente evidenziata la posizione del binario e della linea di contatto, nonché la posizione di tutti gli impianti ferroviari (segnali, pali TE, ecc.).
149. In merito all'opera denominata "viadotto Tevere", per il sovrappasso della linea ferroviaria Roma - Lido e della via Ostiense, si fa presente che tutti i cavalcavia al di sopra della linea ferroviaria devono avere l'intradosso ad un'altezza dal piano del ferro non inferiore a 6,50 m, che le pile preferibilmente non dovranno interessare la sede ferroviaria e, comunque, che qualunque loro punto fino



all'altezza dell'intradosso dovrà avere una distanza in proiezione orizzontale non inferiore a 4.00 m dalla rotaia più vicina.

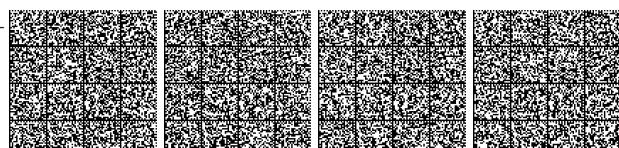
150. Dovranno essere effettuate verifiche in merito alla posizione individuata per la pila n. 13 del suddetto viadotto, che sembrerebbe ubicata all'interno del fosso di Mezzocammino, in corrispondenza dello sbocco fogna sottostante via Trasfusa.
151. ATAC S.p.A. dovrà essere coinvolta in tutte le ulteriori fasi progettuali per concordare le modalità e le fasi di realizzazione dell'opera al fine di minimizzare le interferenze con l'esercizio della linea, che dovrà essere sempre garantito. Tutte le attività che dovessero necessitare della disalimentazione della linea aerea dovranno essere realizzate nell'intervallo notturno, previa autorizzazione di volta in volta rilasciata dai competenti reparti della predetta società .

#### 4.3 RFI

152. Il progetto esecutivo dell'opera deve tenere conto, in corrispondenza dell'attraversamento superiore in viadotto della linea ferroviaria Roma – Fiumicino, della possibilità di raddoppio della linea medesima.
153. L'autorizzazione definitiva alla realizzazione del viadotto interferente la linea ferroviaria Roma - Fiumicino è subordinata all'approvazione del progetto esecutivo, al pagamento, da parte del richiedente, degli oneri ferroviari (costo del personale impiegato per l'istruttoria della pratica, sorveglianza e vigilanza durante la fase dei lavori e regolare esecuzione, costo degli eventuali lavori di adeguamento delle infrastrutture ferroviarie, oneri per rallentamenti treni, ecc.), nonché alla stipula di apposita convenzione che regolamenta tecnicamente ed amministrativamente la realizzazione dell'opera in argomento.

#### 4.4 SNAM RETE GAS

154. Ai fini della sicurezza, in prossimità delle fasce asservite o di rispetto dei gasdotti, nessun lavoro potrà essere intrapreso senza preventiva autorizzazione di SNAM RETE GAS.
155. Dovrà essere stipulata apposita convenzione che regoli impegni, rapporti e responsabilità per ottemperare all'obbligo di una gestione in sicurezza del superamento delle interferenze e per ottenere un efficace coordinamento operativo.



## PARTE SECONDA - RACCOMANDAZIONI RELATIVE AL PROGETTO

### Raccomandazioni da recepire nella progettazione esecutiva, nelle fasi di realizzazione e post opera

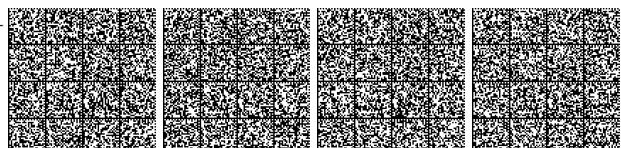
- a. Qualora non previsto, si raccomanda che venga inserito nei capitolati che l'appaltatore dell'infrastruttura possega o, in mancanza, acquisisca, prima della consegna dei lavori e nel più breve tempo, la certificazione ambientale ISO 14001 o la registrazione di cui al regolamento CE 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere.
- b. Con riferimento al patrimonio artistico, archeologico e culturale, in considerazione delle problematiche relative ai punti dove il patrimonio artistico, architettonico e archeologico risulta più consistente, si raccomanda che il progetto esecutivo proponga soluzioni progettuali supportate da un'attenta analisi visuale, supportata da foto-simulazioni specifiche.
- c. Si raccomanda che il progetto esecutivo preveda, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, prevedendo eventualmente la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree protette) e preveda la produzione di materiale vivaistico presso vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso anche in condizioni ambientali difficili.
- d. Si raccomanda di avvalersi, per il monitoraggio ambientale, del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni.



**Allegato 2**

**INTERVENTO: "CORRIDOIO INTERMODALE ROMA - LATINA E  
COLLEGAMENTO CISTERNA - VALMONTONE"**

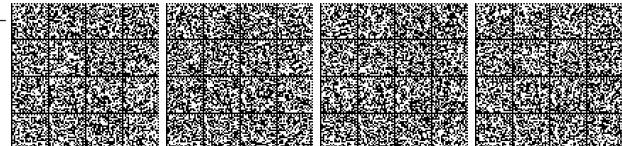
**COLLEGAMENTO AUTOSTRADEALE  
A12 "ROMA - CIVITAVECCHIA" - ROMA (TOR DE' CENCI)**



## PARTE PRIMA – INTERFERENZE

Elenco elaborati di progetto relativi alla risoluzione delle interferenze

	<b>Descrizione elaborato</b>			<b>Codice progetto</b>	<b>Codice elaborato</b>
439	Relazione descrittiva e giustificativa delle stime delle interferenze		A4	LO403C D 1101	T00 IN00 INT RE01 A 01 01
440	Documentazione fotografica		A4	LO403C D 1101	T00 IN00 INT RE02 A 01 01
441	Planimetria interferenze – stato di fatto su base CTR 2000 (1/5)	2.000	A0	LO403C D 1101	T00 IN00 INT PP01 A 01 05
442	Planimetria interferenze – stato di fatto su base CTR 2000 (2/5)	2.000	A0	LO403C D 1102	T00 IN00 INT PP02 A 02 05
443	Planimetria interferenze – stato di fatto su base CTR 2000 (3/5)	2.000	A0	LO403C D 1103	T00 IN00 INT PP03 A 03 05
444	Planimetria interferenze – stato di fatto su base CTR 2000 (4/5)	2.000	A0	LO403C D 1104	T00 IN00 INT PP04 A 04 05
445	Planimetria interferenze – stato di fatto su base CTR 2000 (5/5)	2.000	A0	LO403C D 1105	T00 IN00 INT PP05 A 05 05
446	Planimetria interferenze – risoluzione (1/5)	2.000	A0	LO403C D 1107	T00 IN00 INT PP07 A 01 05
447	Planimetria interferenze – risoluzione (2/5)	2.000	A0	LO403C D 1108	T00 IN00 INT PP08 A 02 05
448	Planimetria interferenze – risoluzione (3/5)	2.000	A0	LO403C D 1109	T00 IN00 INT PP09 A 03 05
449	Planimetria interferenze – risoluzione (4/5)	2.000	A0	LO403C D 1110	T00 IN00 INT PP10 A 04 05
450	Planimetria interferenze – risoluzione (5/5)	2.000	A0	LO403C D 1111	T00 IN00 INT PP11 A 05 05
451	Schede delle interferenze maggiori, risoluzione e sintesi tecnico-economica		A0	LO403C D 1112	T00 IN00 INT RE03 A 06 05



## PARTE SECONDA – ESPROPRI

Elenco elaborati di progetto relativi agli espropri

	Descrizione elaborato			Codice progetto	Codice elaborato
452	Relazione giustificativa delle indennità di esproprio		A4	LO403C D 1101	T00 ES00 ESP RE01 A 01 01
453	Elenco ditte		A3	LO403C D 1101	T00 ES00 ESP RE02 A 01 01
454	Visure catastali		A4	LO403C D 1101	T00 ES00 ESP RE03 A 01 01
455	Planimetria catastale area d'intervento (1/5)	2.000	A0	LO403C D 1101	T00 ES00 ESP PC01 A 01 05
456	Planimetria catastale area d'intervento (2/5)	2.000	A0	LO403C D 1101	T00 ES00 ESP PC02 A 02 05
457	Planimetria catastale area d'intervento (3/5)	2.000	A0	LO403C D 1101	T00 ES00 ESP PC03 A 03 05
458	Planimetria catastale area d'intervento (4/5)	2.000	A0	LO403C D 1101	T00 ES00 ESP PC04 A 04 05
459	Planimetria catastale area d'intervento (5/5)	2.000	A0	LO403C D 1101	T00 ES00 ESP PC05 A 05 05
460	Planimetria catastale di occupazione ed esproprio (1/5)	2.000	A0	LO403C D 1101	T00 ES00 ESP PC11 A 01 05
461	Planimetria catastale di occupazione ed esproprio (2/5)	2.000	A0	LO403C D 1101	T00 ES00 ESP PC12 A 02 05
462	Planimetria catastale di occupazione ed esproprio (3/5)	2.000	A0	LO403C D 1101	T00 ES00 ESP PC13 A 03 05
463	Planimetria catastale di occupazione ed esproprio (4/5)	2.000	A0	LO403C D 1101	T00 ES00 ESP PC14 A 04 05
464	Planimetria catastale di occupazione ed esproprio (5/5)	2.000	A0	LO403C D 1101	T00 ES00 ESP PC15 A 05 05

13A10658

