
Parte seconda

Raccomandazioni

1. Con il cronoprogramma esecutivo, dovranno essere riaggornate le valutazioni sugli effetti scadenziati della realizzazione nel tempo dell'intervento principale e degli interventi di riqualificazione e integrazione delle viabilità connesse pianificati sul territorio, in relazione al bacino demografico servito e previsto, valutando anche il grado di infrastrutturazione attuale e la presenza o no di adeguati servizi locali (trasporto pubblico regionale, etc.).
2. Estendere il sistema di drenaggio "chiuso", con trattamento delle acque dilavate prima dello sversamento in rete idrografica, anche alle interferenze dirette dell'opera con i corpi idrici superficiali (fosso Taccone, Affluenti 1 e 2 Scolo Prati, Scolo Prati, Fossazzo).
3. Riconsiderare in sede di progetto esecutivo i presidi idraulici che scaricano nei corsi d'acqua, inserendo se necessario, a valle dei presidi, prima del recapito ultimo, e ove possibile per ragioni di spazio e di espropri, volumi di invaso/laminazione finalizzati a demodulare ulteriormente l'effluente e ad intrappolare gli sversamenti eccedenti la capacità di accumulo dei presidi.
4. Visto il rischio archeologico assai elevato nella zona periferica meridionale della necropoli dei Monterozzi (tra le progr. Km 4+950 e km 5+250) e quindi la potenziale presenza di emergenze (tombe a camera) anche a ridosso del tracciato stesso o nelle sue immediate vicinanze, si ravvisa la necessità, in questa zona, di procedere ad ulteriori verifiche preventive volte a valutare l'effettiva presenza di emergenze archeologiche significative. Bisognerà quindi procedere ad una specifica valutazione del rischio vibrazioni di quelle emergenze archeologiche che saranno eventualmente individuate e alle relative azioni di mitigazione.
5. Ai fini di una più completa descrizione della trasformazione del paesaggio, realizzare nel progetto esecutivo altre fotosimulazioni "verso" l'autostrada, ad altezza osservatore, utilizzando le più significative tra le visuali critiche statiche e dinamiche del tracciato di progetto, fino ad un massimo di 16, evidenziate dal proponente stesso nella "Carta dei caratteri del paesaggio e percezione visiva" limitatamente a quelle i cui punti di vista siano ubicati in aree pubbliche accessibili.
6. Ottimizzare la gestione dei movimenti di terra e dei connessi siti (cave, discariche, depositi, etc.) nel contesto più generale dei lavori per l'intera Autostrada.
7. Dovrà essere assicurata la salvaguardia dei nuclei residenziali e di eventuali "brani architettonici" presenti sul territorio interferito dalle opere proposte anche, se necessario, adeguando, il tracciato di progetto e realizzando i necessari filtri verdi con ripiantumazione di specie arboree.
8. Le opere di sistemazione dei suoli dovranno essere improntate all'insegna del massimo mimetismo, facendo uso di tecniche di ingegneria naturalistica e di bioarchitettura per i versanti dei rilevati, lungo i cigli stradali e gli argini dei fiumi.
9. Per quanto riguarda eventuali "parapetti" previsti lungo il ciglio della strada questi dovranno essere costituiti da alberature o siepi e cespugli congrui allo stato dei luoghi.
10. Non dovranno essere abbattute alberature significative e di fustaia matura lungo le aree di intervento.

-
11. Dovranno essere mantenuti inalterati tutti i filari d'alberi esistenti sulle strade secondarie.
 12. Anche alla luce del completamento della progettazione definitiva dei restanti lotti dell'infrastruttura, in accoglimento di rilevanti richieste di imprese e società private interessate dal progetto, quali la Soc. Full Service s.r.l. di Antimi Alfredo e della Soc. Gordiano s.r.l. di Brizi Valerio il proponente dovrà cercare di ottimizzare la dislocazione delle aree di servizio anche a tutela delle attività imprenditoriali locali attualmente in esercizio sul territorio e direttamente connesse con la S.S. n.1 Aurelia, valutando alternative da redigere nei successivi livelli di progettazione. A tal proposito si consiglia di esaminare la possibilità di connettere le aree di servizio esistenti con la viabilità complanare e di prevedere un'area di sosta in prossimità dell'area di proprietà di Brizi Valerio.
 13. Di ridefinire lo svincolo in corrispondenza della zona industriale del Comune, in località Piano d'Organi - Pian dei Cipressi, in relazione alle previsioni della pianificazione urbanistica generale ed in funzione dei procedimenti urbanistici in corso di pianificazione attuativa.
 14. Valutare ipotesi alternative finalizzate al minore frazionamento delle proprietà e alla ottimizzazione della rete stradale esistente prestando particolare attenzione a quella alterata dal tracciato autostradale relativo alla proprietà Maltinti e Di Carlo. Per tutte le proprietà che subiscano una modifica degli attuali accessi, gli stessi dovranno essere progettati e garantiti di nuovi con caratteristiche analoghe a quelli sostituiti prevedendo il solo collegamento esterno al comprensorio dalla parte in cui intercetterebbe l'asse stradale principale di via E. Fermi - via R. Sanzio.
 15. Di valutare la fattibilità tecnico-economica per il tratto di attraversamento del centro abitato, all'altezza dell'attuale svincolo in località Il Giglio, di realizzare un'opera interamente coperta del tratto autostradale con relativa sistemazione integrata di recupero e riqualificazione dell'area delle rampe dismesse dell'attuale Aurelia.
 16. Compatibilmente con la durata, la tipologia e la cantierizzazione delle opere stabilite dal cronoprogramma si cerchi di far coincidere l'inizio dei lavori per la nuova infrastruttura e per la viabilità esterna al tracciato;
 17. Valutare la fattibilità tecnico- economica di poter realizzare il tratto autostradale in prossimità dello svincolo di Civitavecchia ed in corrispondenza della Zona Industriale di Tarquinia, in trincea anziché in rilevato.