


# ALLEGATO C

 <b>ROMA CAPITALE</b>	<b>Realizzazione Ponte dei Congressi, viabilità' accessoria e sistemazione banchine del Tevere e adeguamento Ponte della Magliana</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>	<b>CONTRODEDUZIONI IN ORDINE ALL'OSSERVAZIONE PRESENTATA IN SEDE DI PROCEDURA VIA</b>	<b>2 DI 12</b>

## **PREMESSA**


Il presente documento è finalizzato ad esporre puntualmente le controdeduzioni in merito all'osservazione inoltrata dal Consiglio di Quartiere EUR e Comitato Salute e Ambiente EUR, con nota del 18/05/2015 ed acquisita con prot. n. 269414/G R/03/52 del 18/05/2015 nell'ambito della procedura di VIA relativa al progetto definitivo per la "Realizzazione Ponte dei Congressi, viabilità' accessoria e sistemazione banchine del Tevere e adeguamento Ponte della Magliana".

### **A. QUADRO PROGRAMMATICO**

#### **A.1. Mancata razionalità della soluzione di progetto**

In merito alla ventilata mancata razionalità della soluzione progettuale oggetto della presente procedura di VIA, senza entrare nel merito, in questa fase, della sua piena coerenza esplicitata dall'iter approvativo con lo strumento della Conferenza dei Servizi, conclusa con esito positivo sul Progetto Preliminare e al momento corroborata dai pareri positivi espressi dagli Enti preposti all'approvazione del progetto, si evidenziano i risultati delle verifiche trasportistiche seguite sia sul progetto preliminare, che sul presente progetto definitivo, che hanno evidenziato:

- La positiva separazione fisica dei flussi veicolari provenienti da Via della Magliana e diretti verso EUR Sud/Torrino da quelli diretti, invece, verso Fiumicino;
- L'aumento del numero delle connessioni tra Via della Magliana/Via Isacco Newton e l'EUR;
- La realizzazione di una più sicura connessione tra Via della Magliana/Via Isacco Newton/Via C. Colombo/EUR con Via del Mare in direzione Ostia (oltre che con Via Ostiense in direzione Roma centro);
- L'eliminazione delle rampe di ingresso a limitata visibilità/capacità attualmente presenti in corrispondenza di Via del Cappellaccio in direzione Fiumicino e in direzione Eur;
- L'eliminazione della parzializzazione della carreggiata del Viadotto della Magliana in direzione Fiumicino per l'inserimento dei flussi provenienti da Via C. Colombo e con origine centro di Roma;
- L'eliminazione della rampa di ingresso a limitata visibilità/capacità attualmente presente per il collegamento tra Via della Magliana/Via Isacco Newton ed il Centro Città che, ogni mattina,

 <b>ROMA CAPITALE</b>	Realizzazione Ponte dei Congressi, viabilità' accessoria e sistemazione banchine del Tevere e adeguamento Ponte della Magliana	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>	CONTRODEDUZIONI IN ORDINE ALL'OSSERVAZIONE PRESENTATA IN SEDE DI PROCEDURA VIA	3 DI 12

provoca frequenti ed importanti situazioni di congestione veicolare con conseguente aumento dei tempi di percorrenza e di emissioni di gas nocivi;

- L'aumento del livello di comfort degli utenti per effetto dei migliorati rapporti flusso/capacità presenti sia sulle carreggiate principali che sulle rampe di accesso/egresso. Le valutazioni sono state condotte attraverso l'esecuzione di microsimulazioni che hanno consentito di determinare i ritardi medi e le lunghezze delle code e che sono risultati più che soddisfacenti sulla quasi totalità delle infrastrutture sottoposte a valutazione.


Per quanto riguarda, infine, la "razionalità" del progetto proposto, è opportuno segnalare che proprio l'incremento di capacità complessiva del sistema di ponti in attraversamento del Tevere (basato su quattro corsie monodirezionali per ciascuna direzione, contro le due attuali) ha permesso, nello scenario di progetto analizzato, di servire adeguatamente una domanda di trasporto di previsione superiore a quella attuale. Infatti sono stata considerate anche le componenti relative:

- Agli spostamenti diretti verso l'intervento urbanistico di Tor di Valle, pari a circa 4500 veicoli eq/h, nell'ora di punta;
- Agli incrementi di domanda di trasporto conseguenti alla possibile realizzazione del sottopasso dell'Appia e:
  - diretti verso Via Cristoforo Colombo, Via della Magliana, Via Isacco Newton e l'Autostrada Roma- Fiumicino, pari a circa 1.500 veic. Eq/h.
  - diretti verso il sottopasso dell'Appia, pari a circa 800 veic. Eq/h.

con un incremento della matrice di domanda complessiva (dell'ora di punta che risulta la massima giornaliera) di circa l'11%.

## **A.2. Non idoneità del progetto a risolvere i disagi e gli ingorghi**

Nell'ambito della trattazione della componente ambientale "Salute Pubblica" presente nel Quadro di Riferimento Ambientale del SIA, specificatamente nel paragrafo 10.4.2. "Modifica delle condizioni di accessibilità territoriale" è esposta un'analisi delle modifiche attese in termini di


 <b>ROMA CAPITALE</b>	Realizzazione Ponte dei Congressi, viabilità' accessoria e sistemazione banchine del Tevere e adeguamento Ponte della Magliana	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>	CONTRODEDUZIONI IN ORDINE ALL'OSSERVAZIONE PRESENTATA IN SEDE DI PROCEDURA VIA	4 DI 12

accessibilità territoriale condotta mediante il ricorso ai percorsi principali che collegano i seguenti "centroidi" attrattori :

- GRA /Aeroporto FCO
- Newton/ Gianicolense
- Magliana/Lungotevere
- Torrino /Nuovo Stadio Roma
- EUR / Palalottomatica
- Ostiense /Lungotevere
- Colombo /Appia

Gli esiti di tale verifica sono come di seguito sintetizzabili :

- i percorsi provenienti dal GRA/Aeroporto di Fiumicino evidenziano significative riduzioni delle percorrenze verso l'EUR e il Torrino, una sostanziale invarianza di quelli verso la parte orientale del lato EUR (Ostiense e Colombo) e un incremento delle percorrenze verso la parte orientale del lato Magliana (Magliana e Newton) in quanto invece del collegamento diretto si deve percorrere buona parte del circuito monodirezionale con velocità massima pressochè pari a quella consentita dal codice della strada, sia sulle carreggiate di marcia che sulle rampe di uscita e/o ingresso, con conseguente minimo tempo di percorrenza;
- tutti i percorsi diretti/provenienti verso/da il GRA/Aeroporto di Fiumicino risultano sostanzialmente invariati come chilometraggio, perché utilizzano, in pratica, due percorsi di pari lunghezza a quella attuale
- i percorsi che partono dai centroidi sul lato EUR nord, (Ostiense, Colombo) non fanno registrare significative riduzioni di percorrenza, indipendentemente dalla destinazione finale, perché in nessun caso vanno a sfruttare il nuovo Ponte dei Congressi, ma seguono la stessa circuitazione attuale;
- i percorsi che partono, invece, dai centroidi sul lato EUR sud (Torrino, Decima) possono utilizzare la nuova rampa in partenza/arrivo su V.le Egeo;
- i percorsi che partono dai centroidi lato Magliana posti ad ovest del Ponte dei Congressi (Newton e Magliana) migliorano significativamente le percorrenze dirette all'EUR e al Torrino

 <b>ROMA CAPITALE</b>	Realizzazione Ponte dei Congressi, viabilità' accessoria e sistemazione banchine del Tevere e adeguamento Ponte della Magliana	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>	CONTRODEDUZIONI IN ORDINE ALL'OSSERVAZIONE PRESENTATA IN SEDE DI PROCEDURA VIA	5 DI 12

A completamento di quanto illustrato in merito alla lunghezza dei percorsi, va evidenziato come il progetto consenta di raddoppiare l'offerta di mobilità, portando le corsie disponibili per ognuno dei due sensi di marcia a cavallo del Tevere da 2 a 4 corsie.


Il riassetto viario consente, inoltre, di fluidificare e ridurre le attuali situazioni di conflitto tra le correnti veicolari, fluidificando gli spostamenti e incrementando, di conseguenza, le velocità medie di percorrenza e i livelli di servizio, con incrementi tanto più significativi quanto più alti sono i livelli di domanda di mobilità da soddisfare.

Pertanto, nella maggior parte degli itinerari, è lecito attendersi una riduzione dei relativi tempi di percorrenza.

Gli effetti positivi dell'intervento riguarderanno sia l'aumento dei livelli di sicurezza intrinseca che la fluidità dei flussi veicolari in transito ed in ingresso/uscita dalla viabilità principale: tutto ciò va in direzione opposta alla contestata mancanza di razionalità e consentirà inoltre di risolvere del tutto le situazioni di congestione oggi presenti.

Per quanto riguarda, infine, l'affermazione relativa al fatto che l'assetto proposto nella nota di osservazioni non è stato messo in discussione dal PGTU recentemente approvato (Delib. Cons. Com. n. 21 del 16 aprile 2015) si evidenzia che questo documento è stato inteso come " ... uno strumento di programmazione di medio periodo finalizzato alla razionalizzazione dei sistemi e dei servizi di mobilità esistenti e alla regolazione della domanda di spostamenti" ciò significa, quindi, che non essendosi soffermato sulla conferma o modifiche di scelte progettuali precedentemente adottata e/o studiate, ma solo ad una analisi ed efficientamento dell'esistente, non ha confermato né smentito quanto avvenuto in precedenza e, in particolare, le scelte infrastrutturali adottate nell'ambito degli studi di preparazione del Piano Regolatore Comunale che, come si vedrà nel paragrafo successivo, ha adottato una soluzione a doppio viadotto per i collegamenti tra le due sponde del Tevere.

In ogni caso, al capitolo 8 "Le aree di intervento", vengono indicate i seguenti argomenti che, come si potrà notare, non trattano di interventi infrastrutturali in nessuna parte della città:

 <b>ROMA CAPITALE</b>	Realizzazione Ponte dei Congressi, viabilità' accessoria e sistemazione banchine del Tevere e adeguamento Ponte della Magliana	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>	CONTRODEDUZIONI IN ORDINE ALL'OSSERVAZIONE PRESENTATA IN SEDE DI PROCEDURA VIA	6 DI 12

8.1 Le isole ambientali

8.2 Aree e itinerari pedonali

8.3 La ciclabilità

8.4 Il trasporto pubblico locale

8.5 Sosta tariffata

8.6 Zone a Traffico Limitato

8.7 Nuove misure di regolazione all'interno dell'Anello ferroviario

8.8 Sistemi di mobilità alternativa: carpooling, car sharing, bike sharing e mobilità elettrica

8.9 Strumenti, azioni e interventi per la sicurezza stradale

8.10 Misure per la fluidificazione della viabilità portante

8.11 Tecnologie per la mobilità


8.12 Distribuzione delle merci

8.13 Il Piano Urbano Parcheggi

8.14 Sostenibilità degli interventi urbanistici

8.15 Potenziamento delle attività di controllo del traffico e Piano di vigilanza

anche se, al capitolo "8.14 Sostenibilità degli interventi urbanistici" viene chiaramente espresso quanto segue: "...Le Norme Tecniche di Attuazione del NPRG (art. 15 comma 10b) prevedono che la valutazione degli impatti sia fatta attraverso gli Studi di Impatto sulla Mobilità (SIM), ....In questo paragrafo vengono esplicitati alcuni criteri da seguire per la valutazione della sostenibilità degli interventi urbanistici, da recepire successivamente nelle "Linee guida per la redazione degli Studi

 <b>ROMA CAPITALE</b>	<b>Realizzazione Ponte dei Congressi, viabilità' accessoria e sistemazione banchine del Tevere e adeguamento Ponte della Magliana</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>	<b>CONTRODEDUZIONI IN ORDINE ALL'OSSERVAZIONE PRESENTATA IN SEDE DI PROCEDURA VIA</b>	<b>7 DI 12</b>

di Impatto sulla Mobilità,” che costituiscono lo strumento di riferimento destinato a strutturare i criteri, le procedure e la metodologia con cui valutare la sostenibilità degli interventi proposti....”.


Da quanto precede, quindi, emerge chiaramente come il PGTU, per le scelte relative agli interventi, rimanda a quanto indicato-previsto nel Piano Regolatore del Comune; questo proposito, si veda quanto riportato nel prossimo paragrafo.

### **A.3. Bypass del quartiere EUR con attraversamento del Tevere con un tunnel**

In merito all’auspicio di sviluppare un tracciato che consenta il fondamentale risultato di bypassare il quartiere EUR, si ritiene di evidenziare solamente il fatto che uno dei due punti di partenza dell’intero progetto (oltre a quello della soluzione della situazione di congestione trasportistica) è rappresentato proprio dalla precisa e ineluttabile volontà di collegare meglio e più funzionalmente i quartieri della Magliana e dell’EUR.

Quindi l’auspicio del bypass dell’EUR è a tutti gli effetti, da un punto di vista del progettuale, del tutto antitetico rispetto ad una delle funzioni primarie che il Comune, e specificatamente anche i Municipi, hanno da sempre attribuito al sistema infrastrutturale.

Non a caso, nella Tavola 17 dei “Sistemi e Regole” del Piano Regolatore del Comune di Roma (approvato con Deliberazione 18 del 12/2/08 e vigente a seguito della pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio -avvenuta il 14 marzo 2008), è presente una soluzione a doppio collegamento aereo (ponti) tra i quartieri di Magliana/Isacco Newton ed EUR; la soluzione di collegare le due sponde con un tunnel, quindi, non è stata affatto considerata nello strumento di pianificazione urbanistica comunale.

 <b>ROMA CAPITALE</b>	Realizzazione Ponte dei Congressi, viabilità' accessoria e sistemazione banchine del Tevere e adeguamento Ponte della Magliana	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	CONTRODEDUZIONI IN ORDINE ALL'OSSERVAZIONE PRESENTATA IN SEDE DI PROCEDURA VIA	8 DI 12


### Estratto Tavola 17 dei Sistemi e Regole del Piano Regolatore del Comune di Roma



#### **A.4. Trasformazione del ponte della Magliana dal suo ruolo di ponte stradale all'uso pedonale e ciclabile**

Il progetto dell'infrastruttura include un ampio sistema di infrastrutture riservate all'uso ciclabile, sia dal lato Eur che dal lato Magliana. Inoltre sul nuovo Ponte dei Congressi, ad una quota differente da quella stradale, è prevista la realizzazione di due passerelle, una ciclabile ed una pedonale, che consentiranno il collegamento diretto dei due argini del Tevere, mentre il rifacimento del Cavalcaferrovia di Via del Cappellaccio, consentirà il collegamento diretto ciclabile tra l'Eur ed il nuovo sistema di piste ciclabili.

L'ubicazione del nuovo Ponte dei Congressi, come si può osservare dai rendering proposti in progetto, consentirà inoltre di continuare ad apprezzare, a chi si troverà a percorrerlo, la sagoma della basilica dei SS Pietro e Paolo e del Palazzo della Civiltà e Lavoro.


 <b>ROMA CAPITALE</b>	<b>Realizzazione Ponte dei Congressi, viabilità' accessoria e sistemazione banchine del Tevere e adeguamento Ponte della Magliana</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>	<b>CONTRODEDUZIONI IN ORDINE ALL'OSSERVAZIONE PRESENTATA IN SEDE DI PROCEDURA VIA</b>	<b>9 DI 12</b>

Da ultimo, la scelta di riutilizzare l'esistente ponte della Magliana, così come buona parte dei viadotti esistenti, variandone i sensi di percorrenza, consentirà di raddoppiare la capacità del sistema infrastrutturale contenendo i costi di realizzazione, atteso che l'importo finanziato per l'opera è pari ad Euro 145 mln.

#### **A.5. Parco Fluviale di marginale e difficile soluzione**

Per quanto riguarda l'affermazione che il Parco Fluviale progettato nelle aree sottostanti il ponte risulta, nella proposta risulta di marginale e difficile soluzione, si puntualizza che :

- Il parco Fluviale del Tevere ha piena copertura economica e autonomia attuativa rispetto alla parte infrastrutturale del progetto;
- Il Parco Fluviale costituisce il fulcro di tutto l'intervento di mitigazione ambientale e risponde ad esplicite richieste ed aspettative espresse nell'ambito delle diverse sedute della Conferenza dei Servizi da diversi Enti comunali, provinciali e regionali;
- Si è svolta una prima riunione di coordinamento con i due Municipi interessati (IX e XI) nel corso della quale proprio il tema Parco è stato l'oggetto della disamina e in relazione al quale sono state impostate attività di coordinamento e coinvolgimento con i Municipi stessi, i quali hanno manifestato piena volontà ad essere parte integrante del processo di affinamento progettuale e, soprattutto, della fase di gestione del Parco stesso;
- Il progetto del Parco Fluviale è stato sviluppato su un preciso input corrispondente alla necessità di "dare radici" ai due ponti per "radicare" gli stessi con il sottostante Parco in termini proprio di accessibilità;
- Il Progetto è l'occasione per una completa rivisitazione e per un notevole completamento di un complesso circuito ciclabile, fortemente interconnesso con il territorio su entrambe le sponde del Tevere;
- Intorno al Parco, esternamente agli argini fluviali, sono stati ubicati spazi per la sosta urbana, che consentiranno la fruizione del Parco non solo per i "frontisti" o comunque i residenti delle aree più vicine al Parco, ma anche da parte di cittadini che abitano in aree più lontane e che potranno usufruire del Parco, magari anche con la modalità ciclabile, lasciando l'auto nei pressi del parco stesso in aree di parcheggio oggi del tutto inesistenti;

 <b>ROMA CAPITALE</b>	Realizzazione Ponte dei Congressi, viabilità' accessoria e sistemazione banchine del Tevere e adeguamento Ponte della Magliana	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>	CONTRODEDUZIONI IN ORDINE ALL'OSSERVAZIONE PRESENTATA IN SEDE DI PROCEDURA VIA	10 DI 12

- Nel progetto del Parco sono stati inseriti diversi punti di accesso al Parco stesso che ne rendono facile e differenziata la fruizione.


#### **A.6. Mancata considerazione di ulteriori alternative trasportistiche e di tracciato**

Si ritiene doveroso evidenziare che :

- come evidenziato nella parte introduttiva del capitolo 3 del Quadro di Riferimento Progettuale del SIA in merito all'analisi delle alternative progettuali "naturalmente tra le diverse alternative potenzialmente individuabili, solamente quelle che garantiscono il rispetto degli standard tecnici e prestazionali possono essere elevate al rango di alternative progettuali da sottoporre a verifica ambientale";
- proprio per rendere oggettivo il fatto che siano state comparate soluzioni tutte caratterizzate dal fattore comune della loro "realizzabilità", "tutte le tipologie di alternative prese in esame nell'ambito dei seguenti paragrafi sono ricondotte al confronto tra il punto di arrivo del progetto preliminare approvato nella CdS del 10.10.2014, da cui deriva direttamente il progetto definitivo esposto e esaminato nell'ambito del presente SIA";
- per gli stessi motivi di cui sopra, sono state escluse dal novero delle possibili alternative progettuali quelle che non hanno mai raggiunto il vero e proprio "status" di ipotesi progettuale evoluta, rimanendo relegate a quello di tentativi di miglioramento rispetto ad un'idea centrale;
- dovendo affrontare una valutazione di alternative progettuali, il primo punto da risolvere è stato proprio quello della selezione di alternative progettuali rappresentative di step progettuali evoluti, ognuno dei quali abbia, almeno per un certo periodo di tempo, costituito un'ipotesi realmente perseguibile.

In aggiunta a quanto sopra, le diverse alternative esaminate nel SIA presentavano differenti stati di evoluzione e definizione, passando dallo studio di fattibilità al progetto preliminare per poi arrivare, con la soluzione finale, al progetto definitivo.

Per poter operare una comparazione il più oggettiva possibile, è stato necessario ricondurre il grado di definizione delle diverse soluzioni ad un livello comparabile, non potendo comparare una

 <b>ROMA CAPITALE</b>	<b>Realizzazione Ponte dei Congressi, viabilità' accessoria e sistemazione banchine del Tevere e adeguamento Ponte della Magliana</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>	<b>CONTRODEDUZIONI IN ORDINE ALL'OSSERVAZIONE PRESENTATA IN SEDE DI PROCEDURA VIA</b>	<b>11 DI 12</b>

valutazione fatta sulla base dei soli tracciati degli studi di fattibilità con quelle basate sul dettaglio progettuale e conoscitivo proprio del livello di progettazione definitiva.

Questo ha portato ad "abbassare" il livello di definizione di tutte le soluzioni al valore minimo dei tracciati, essendo questo l'unico elemento presente in tutte le soluzioni prese in esame.

Introdurre, per pura ipotesi accademica e priva di ogni fondamento per i motivi di cui prima, nel novero delle alternative un'idea concettuale mai sviluppata nemmeno a livello di studio fattibilità comporterebbe l'abbassamento del livello di definizione di tutte le soluzioni (compresa quella del progetto definitivo) al rango di idea progettuale.

## **B. QUADRO PROGETTUALE**

### **B.1. Alternativa strutturale in tunnel**


Per quanto riguarda la possibilità di sostituire la soluzione col ponte con una con il tunnel sotto il Tevere, si evidenzia che i franchi idraulici di rispetto del sottoattraversamento fluviale sono maggiori rispetto a quelli di compatibilità con le piene fluviali.

Il tunnel sarebbe pertanto molto profondo e le rampe di risalita andrebbero a coinvolgere ambito più distanti dall'area golenale, con situazioni di criticità di difficile soluzione.

Il fatto, poi, che la galleria risolve tutti gli impatti ambientali perché non si vede costituisce uno dei luoghi comuni più frequenti tra non addetti ai lavori.

Solo a titolo esemplificativo e assolutamente non esaustivo, si evidenzia soltanto che realizzare un simile tunnel, lungo data la sua profondità, determinerebbe le seguenti tipologie di impatti potenziali:

- Mancato raccordo dell'attraversamento fluviale con la viabilità locale, rimanendo quindi un'opera del tutto avulsa dal territorio circostante;
- Grande movimentazione di materiali inerti, con annesse problematiche di istradamento di un grande numero di camion nel traffico cittadino per il loro recapito a discarica;

 <b>ROMA CAPITALE</b>	<b>Realizzazione Ponte dei Congressi, viabilità' accessoria e sistemazione banchine del Tevere e adeguamento Ponte della Magliana</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	
<b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>	<b>CONTRODEDUZIONI IN ORDINE ALL'OSSERVAZIONE PRESENTATA IN SEDE DI PROCEDURA VIA</b>	<b>12 DI 12</b>

- Necessità di approntare aree di cantiere di notevole impegno territoriale alle due terminazioni, peraltro interessate da impianti, macchinari e lavorazioni ben più invasive rispetto alla cantierizzazione messa a punto per il ponte;
- Necessità di realizzare paratie, diaframmi e altre opere di contenimento profonde lungo le terminazioni del tunnel, in aree altamente urbanizzate dove l'attuazione di lavorazioni invasive e rumorose potrebbero indurre impatti acustici non trascurabili e peraltro lungamente protratti nel tempo;
- Necessità di dotare la galleria di impianti di illuminazione e ventilazione che introducono un importante fattore di consumo energetico, cui si somma, per la sola impiantistica di ventilazione, il tema dei punti di immissione in atmosfera dei fumi estratti dalla galleria e del rumore immesso in corrispondenza delle due sezioni di uscita;
- Necessità di garantire l'assoluta impermeabilizzazione del subalveo del Fiume Tevere per scongiurare fenomeni di infiltrazione della acque fluviali a decremento delle portate naturali di questo tratto del fiume.

## **B.2. Costi di costruzione del tunnel minori, con impatto territoriale e impatto ambientale molto più contenuti**

Relativamente all'osservazione che "... i costi di costruzione sarebbero minori e che in linea di massima si potrebbero avere notevoli vantaggi in relazione all'impatto territoriale e all'impatto ambientale che risulterebbero molto più contenuti", rimandando anche quanto in precedenza elencato per quanto in maniera esemplificativa sugli impatti indotti dal sotto-attraaversamento del Tevere, tale asserzione, per essere presa in considerazione, dovrebbe essere accompagnata da elementi tecnici ed economici oggettivi.