



# REGIONE LAZIO

Assessorato ai Trasporti e Lavori Pubblici  
Dipartimento Opere Pubbliche e Servizi per il Territorio  
Area Infrastrutture (7/E) - Servizio Viabilità

## COLLEGAMENTO TRA L'AREA PONTINA E L'A2

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO (art. 7 L. 109/94 e succ. mod. int.) Dott. Ing. B.M. FABRIZIO

### STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

TITOLO TAVOLA	TAVOLA N°
RELAZIONE DI SINTESI	AA-00

GRUPPO DI PROGETTAZIONE	
<b>MELE ENGINEERING</b> PROF. ING MICHELE MELE E ASSOCIATI Via G. Calderini, 68 - 00196 Roma Tel. 06 36004427 - Fax 06 3225188	<b>PIGRECO s.r.l.</b> ENGINEERING CONSULTANTS Piazza Gentile da Fabriano, 3 - 00196 Roma Tel. 06 3232778 - Fax 06 3240649

PROGETTISTI :
Dott. Ing. Matteo CIMAGLIA
Prof. Ing. Michele MELE

2	1	0	REV	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

RIFERIMENTO ELABORATO
VR104/98IA02EC0000X 04

VISTO DI APPROVAZIONE	DATA
	Gennaio 2003

## INDICE

<b>1. PREMESSA.....</b>	<b>2</b>
<b>2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO.....</b>	<b>4</b>
<b>3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE .....</b>	<b>5</b>
<b>4. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE.....</b>	<b>7</b>
<b>4.1 Compatibilità nel quadro di pianificazione e tutela del paesaggio .....</b>	<b>7</b>
<b>4.2 Compatibilità urbanistica .....</b>	<b>8</b>
<b>4.3 Impatti sulle componenti ambientali.....</b>	<b>8</b>

## **1. PREMESSA**

Il presente studio d'impatto ambientale, riguarda il collegamento stradale fra l'area Pontina e l'Autostrada A2. Il tracciato ha un'estensione totale di 34 Km dalla Via Casilina alla Via Pontina.

Oltre alla presente relazione di sintesi, lo studio d'impatto è strutturato secondo lo schema di seguito esposto:

- Relazione (AA-01), inerente
  - le alternative di progetto
  - lo studio del tracciato prescelto

Inoltre, in Relazione (AA-01), sono comprese 5 appendici riguardanti:

- I. schede riassuntive degli impatti relative al tracciato prescelto
- II. approvvigionamento e smaltimento materiali
- III. schemi tipologici di misure di mitigazione
- IV. simulazioni visuali dei viadotti
- V. estratto delle Norme Tecniche di Attuazione del P.T.P

- Tavole riguardanti aspetti ambientali generali:
  - Tracciati esaminati (AA-02)
  - Carta dell'uso del suolo (AA-03)
  - Carta dei vincoli e delle aree protette (AA-04 parte A, AA-05 parte B)

- Tavole ed elaborati riguardanti aspetti ambientali relativi alla “soluzione prescelta”:
  - Soluzione prescelta - Corografia (AA-06)
  - Soluzione prescelta - Carta della pianificazione e dei vincoli (AA-07)
  - Soluzione prescelta - Schemi tipologici (AA-08)
  - Soluzione prescelta - Documentazione fotografica (AA-09)
  
- Elaborati riguardanti aspetti geologici/idrogeologici:
  - Relazione geologica ed idrogeologica (AG-01)
  - Inquadramento territoriale geologico (AG-02)
  - Carta litotecnica (AG-03)
  
- Relazione idrologica e idraulica (AI-01)
  
- Delimitazione dei bacini imbriferi (AI-02)
  
- Relazione sismica (AS-01)
  
- Elaborati riguardanti studi di traffico:
  - Studi di traffico - Relazione generale (AT-01)
  - Studi di traffico - Relazione generale – Allegati (AT-02)
  - Studi di traffico – Grafi (AT-03)
  
- Analisi benefici-costi (AE-01)

Nei successivi paragrafi si fornisce uno schema esemplificativo per la lettura dei principali temi inerenti il Quadro di Riferimento Programmatico, Progettuale ed Ambientale.

## **2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

Gli argomenti relativi al **Quadro di Riferimento Programmatico** sono trattati in Relazione (AA-01).

In particolare, i temi relativi alle motivazioni e finalità dell'intervento sono riportati al par. 3.3 della suddetta relazione.

La descrizione degli interventi è riportata al par. 3.1

L'inquadramento nella pianificazione territoriale è riportato in

- par. 3.2 della Relazione (AA-01) e relativa Appendice V (Estratto dalle Norme Tecniche di Attuazione del P.T.P.)
- Soluzione prescelta - Carta della pianificazione e dei vincoli (AA-07)

### **3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**

I temi e gli argomenti relativi al **Quadro di Riferimento Progettuale** sono trattati interamente nella Relazione (AA-01) ed in alcuni specifici elaborati.

I contenuti relativi alla descrizione delle opere in progetto sono riportati al par.

3.1 della suddetta relazione; inoltre si rimanda agli elaborati inerenti la

“Soluzione Prescelta” per ulteriori approfondimenti:

- Corografia (AA-06)
- Schemi tipologici (AA-08)
- Documentazione fotografica (AA-09)

Il regime vincolistico in cui si inserisce il progetto in esame è descritto al par.

3.2 della Relazione. Nella tavola “Soluzione prescelta - Carta della

Pianificazione e dei vincoli” (AA-07), sono riportate le informazioni descritte nel capitolo sopra citato.

Per quanto riguarda gli aspetti legati agli impatti previsti, essi sono trattati:

- al par. 3.4 della Relazione (AA-01)
- nella relativa Appendice I “schede riassuntive degli impatti relative al tracciato prescelto”, si trova un riepilogo dei principali impatti a carico delle componenti ambientali previste dal D.P.C.M. 27/12/88.

Lo studio delle alternative di progetto è riportato:

- nella Relazione (AA-01) al cap. 2, nel quale si riportano le alternative di progetto prese in esame e le principali argomentazioni investigate per la scelta della soluzione definitiva

- negli elaborati relativi ai tracciati esaminati, si riportano i tematismi inerenti “uso del suolo” e “vincoli/aree protette” per tutta la fascia di territorio interessata delle alternative di progetto:
  - Tracciati esaminati (AA-02)
  - Carta dell’uso del suolo (AA-03)
  - Carta dei vincoli e delle aree protette – parte A (AA-04)
  - Carta dei vincoli e delle aree protette – parte B (AA-05)
- in Relazione (AA-01), al par. 3.3, si riassumono le alternative tipologiche e di localizzazione dell’opera in progetto.

La trattazione di misure mitigatrici e di compensazione ambientale è condotta in Relazione (AA-01) al par. 3.5 e nella relativa Appendice III “schemi tipologici delle misure di mitigazione” .

Le analisi specialistiche inerenti le componenti ambientali (Atmosfera, Ambiente idrico, Suolo e sottosuolo, ecc.) sono riportate sinteticamente nel par. 3.4 della Relazione (AA-01).

Come precedentemente esposto, gli argomenti relativi agli aspetti geologici ed idrogeologici sono trattati negli elaborati riguardanti:

- Relazione geologica ed idrogeologica
- Inquadramento geologico territoriale
- Carta litotecnica
- Relazione idrologica ed idraulica
- Delimitazione dei bacini imbriferi
- Relazione sismica.

Inoltre, gli studi inerenti dati di traffico e l’analisi costi-benefici, sono stati sviluppati a parte nei relative elaborati (Studio di traffico e Analisi costi-benefici).

## **4. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**

### **4.1 Compatibilità nel quadro di pianificazione e tutela del paesaggio**

Per quanto riguarda l'adattamento e la compatibilità dell'opera nello scenario dell'assetto di pianificazione e tutela del paesaggio vigenti, non si riscontrano particolari criticità; il progetto in esame non interferisce direttamente con particolari zone di tutela, fatta eccezione per un tratto di circa 3-4 km, lungo i quali il previsto tracciato attraversa una “zona agricola con rilevante valore paesistico ambientale”.

Il progetto dovrà essere corredato del SIP (Studio di Inserimento Paesistico) e comunque si dovranno prevedere adeguate schermature con essenze messe a dimora sul perimetro esterno secondo tipologie riportate nelle tabelle di P.T.P.

Nei riguardi delle prescrizioni di vincolo (L. 431/85 –vincolo paesaggistico) il progetto in esame interferisce unicamente con zone coperte da boschi e foreste e con le fasce di protezione dei corsi d'acqua.

Questo regime di vincolo interferisce con gli assi stradali in progetto dove questi sfiorano ed attraversano le fasce spondali di fiumi e torrenti (Fosso delle Castella, Valle Scura, Valle Fredda, Fosso del Passo Impiccia, Fosso di Cisterna, Fosso di Santa Maria).

Le maggiori criticità nei confronti di aree coperte da boschi e foreste si registrano in coincidenza con la fascia riparia del F.so Castella.

Non si rinvencono, alla scala di studio, interferenze dirette con zone sottoposte a vincolo archeologico e monumentale.

Per quanto concerne la tutela delle aree protette, sebbene nella regione in studio siano stati identificati numerosi i siti ed aree protette, il tracciato prescelto non interferisce direttamente con alcuna area tutelata ai sensi della vigente normativa.

## **4.2 Compatibilità urbanistica**

La compatibilità urbanistica dell'opera è stata verificata, contemporaneamente all'allestimento della progettazione e dello studio di prefattibilità ambientale, attraverso un approfondito percorso di affiancamento con le Amministrazioni Pubbliche competenti, per cui non si prefigurano particolari controindicazioni.

## **4.3 Impatti sulle componenti ambientali**

L'analisi delle caratteristiche fisiche del territorio in cui si inserisce l'opera, e degli impatti a carico delle componenti ambientali, è stata condotta sulla base delle conoscenze acquisite attraverso ricognizioni ed indagini in sito e/o dedotte da letteratura.

Si riporta nel prosieguo un breve riepilogo degli effetti attesi sulle varie componenti ambientali.

Per quanto riguarda la componente atmosfera, la realizzazione dell'opera consente una netta riduzione del valore assoluto delle emissioni gassose, grazie alla sensibile riduzione delle lunghezze dei tragitti, che oggi fungono da collegamento fra l'A2 e l'area Pontina, percorsi soprattutto da mezzi pesanti.

L'infrastruttura in progetto consente, inoltre, una drastica riduzione dei consumi energetici.

La soluzione progettuale prescelta, attraversando aree scarsamente insediate, consente una riduzione dell'esposizione della popolazione all'emissione inquinanti da traffico.

Gli impatti prevedibili a carico dell'ambiente idrico, in particolare delle acque superficiali consistono unicamente nelle possibili contaminazioni da parte di acque piovane dilavanti le superfici stradali e di acque di lavaggio delle gallerie.

Nei confronti delle falde sotterranee non si prevedono particolari situazioni d'impatto; l'eventuale drenaggio delle acque sotterranee con conseguente abbattimento della piezometrica, legato alla realizzazione delle gallerie, potrà risultare significativo solo a scala locale, escludendo importanti ripercussioni sull'assetto idrogeologico regionale.

Il progetto in esame, nei confronti della componente suolo e sottosuolo presenta le maggiori criticità relativamente alle modificazioni della morfologia preesistente, anche in relazione alle necessità di approvvigionamento e smaltimento dei materiali.

L'opera comporta ingenti quantitativi di movimenti di terra, sia in relazione ai materiali di scavo da collocare a discarica sia per quanto riguarda l'approvvigionamento di materiali da costruzione.

Per quanto le scelte del progettista abbiano privilegiato massimamente il reimpiego dei materiali di scavo per le attività di costruzione, l'opera comporta la necessità di movimentare non trascurabili quantitativi di materiale.

Tuttavia l'adozione di strutture in acciaio per gli impalcati dei viadotti permette consistenti riduzioni dei volumi di materiali da approvvigionare (nonchè l'efficace riduzione dell'intrusione visuale delle membrature dei manufatti).

Per quanto concerne le componenti naturalistiche, al fine di individuare una soluzione di progetto compatibile nello scenario delle presenze naturalistiche sul territorio, sono state accuratamente evitate dal tracciato le aree naturali protette, con la sola eccezione della Macchia di Giulianello, non direttamente interferita, ma affiancata per breve tratto.

Per quanto concerne gli aspetti legati alla salute pubblica vanno evidenziati i benefici ricavabili dal proposto intervento in termini di riduzione del valore assoluto delle emissioni gassose in atmosfera.

Non si prefigurano particolari negatività nei confronti degli impatti relativi al rumore; il tracciato non interessa centri abitati e/o altre aree sensibili ed inoltre l'adozione di numerose misure di mitigazione (barriere acustiche, manti fonoassorbenti, ecc) escludono scenari critici di rumorosità.

Gli impatti sul paesaggio sono connessi in primo luogo alle interferenze con gli areali oggetto di tutela paesistica: aree boscate e fasce di protezione lungo i corsi d'acqua. Tale tipo d'impatto acquista valori significativi, a livello locale, soprattutto nella parte centrale del tracciato.

Oltre alle interferenze sulle caratteristiche fisiche del paesaggio, assume apprezzabile evidenza l'impatto legato all'intrusione visuale dell'opera.

I numerosi ostacoli (naturali e artificiali) sul territorio impediscono, peraltro, nella quasi generalità dei casi, la percezione visuale dell'opera da fasce distanti

oltre qualche centinaio di metri dal tracciato per cui le visuali dell'opera sono perlopiù percepibili da grande o media distanza.

I gruppi prevalenti di percettori comprendono i transitanti sul reticolo viario, i residenti e i frequentatori delle aree agricole.

Va notato come le scelte realizzative adottate per i viadotti, con ampio ricorso a strutture metalliche, privilegino la generale "trasparenza" dell'opera con benefici effetti sulla riduzione dell'intrusione visuale della medesima (si vedano le simulazioni