



Ente nazionale per le strade

Direzione Generale

UFFICIO SPECIALE INFRASTRUTTURE
All.ti: 15 (vedi elenco)

29 LUG. 1998

Prot. n.

777

Al Ministero dell'Ambiente
Via della Ferratella in Laterano, 33

ROMA

SCARICATO

e p.c.: Al Ministero per i B.C.A.
Piazza del Popolo, 18

ROMA

OGGETTO: Adeguamento a tre corsie per ogni senso di marcia dell'Autostrada del Grande
Raccordo Anulare di Roma - Lotti: 16-17-17b; 19; 23b 1° e 2° stralcio - Verifica di
ottemperanza delle prescrizioni del V.I.A.

Si trasmette, per la conseguente verifica di ottemperanza di cui al giudizio positivo di
compatibilità ambientale del 24.3.1997 l'unita relazione, allegando le tavole di progetto più
significative ai fini di detta valutazione.

Si resta a disposizione per eventuali chiarimenti.

IL DIRIGENTE
(Dott. Ingegn. M. Minenna)



Ufficio Speciale Infrastrutture
Coordinamento "Giubileo 2000"

**Oggetto: Autostrada del Grande Raccordo Anulare di Roma – Adeguamento a tre corsie per ogni senso di marcia.
Lotti : 18b, 22/a**

Relazione

Facendo seguito e ad integrazione della relazione in data 15.7.98, riguardante i lotti 16-17-17bis, 19, 23b 1° e 2° stralcio, già inoltrata, la presente viene redatta al fine di permettere la verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel giudizio di compatibilità ambientale del 24/9/97, emesso dal Ministro dell'Ambiente di concerto col Ministro per i Beni Culturali e Ambientali, riguardante i lavori indicati in oggetto.

Di seguito si riportano, per ciascuno dei due lotti (appaltati e consegnati), le precisazioni ed i chiarimenti del caso relativamente a ciascuna indicazione.

A) PROTEZIONE DELLE FALDE IDRICHE SOTTERRANEE.

Questa prescrizione ha un carattere essenzialmente esecutivo poichè i terreni interessati hanno caratteristiche litologiche e di permeabilità tali che da far che le opere da eseguire non possano avere effetti rilevanti sulla idrologia sotterranea.

La Direzione lavori vigilerà affinché vengano adottate tutte le misure necessarie a prevenire ogni rischio di contaminazione e affinché le raccomandazioni in parola vengano rispettate sia nella realizzazione dei cantieri che delle opere.

Lotto 18b

Nella parte centrale del tratto stradale in questione la falda si trova a circa 33 m. dal piano campagna, mentre nelle altre parti non sono state rinvenute falde sotterranee fino alla profondità indagate (40 m.)

Pertanto non sembra che le opere in realizzazione inducano rischi di contaminazione.

Lotto 22/a

La profondità della falda idrica sotterranea, valutata in base ai risultati delle indagini geognostiche, varia da pochi metri (2 - 5) nelle zone prossime al fiume Tevere a circa m 15 nelle aree più lontane, prossime ai limiti dell'intervento.

Le opere saranno realizzate con le cautele necessarie ad evitare dispersioni di sostanze inquinanti nel suolo e sottosuolo.

Peraltro la vulnerabilità dell'area appare minima laddove le falde sono prossime al piano di campagna.

B) PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO DELLE ACQUE.

Recependo quanto suggerito da codesto Ministero ed analogamente ai lotti illustrati nella precedente relazione, si è previsto che i sistemi di canalizzazione delle acque di piattaforma, interamente rivestiti, siano anche dotati di recapito ad appositi pozzetti di guardia, dimensionati e sifonati al fine di garantire, in qualunque stagione, la separazione delle sostanze inquinanti ed il loro successivo prelievo meccanico, restando a carico dell'Ente ogni intervento di manutenzione sia straordinaria che periodica (tavv: 16.01 e 16.02 per il lotto 22/a).

C) CONTROLLO E MITIGAZIONE DELL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO.

Questa Amministrazione riconferma la volontà di predisporre un piano di monitoraggio delle sostanze inquinanti in collegamento con le autorità locali competenti.

Lo strumento operativo per tradurre efficacemente tale volontà di azione preventiva tesa alla limitazione dell'eventuale rischio di inquinamento atmosferico sarà il coordinamento del monitoraggio atmosferico con un sistema di controllo e di informazione all'utenza mediante dispositivi a messaggi variabili per ottenere che gli stessi utenti possano essere oggetto di adeguate operazioni di reindirizzo.

L'Anas ha in via di completamento le procedure per l'appalto della progettazione di questo sistema che si prefigge inoltre di prefigurare futuri scenari di traffico, in modo che sia possibile individuare, in relazione ai volumi reali accertati, i percorsi o i tratti di percorso alternativi da attivare in caso di emergenza o di superamento dei limiti ammessi.

D) CONTROLLO E MITIGAZIONE DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO.

Si riconferma che lo schema di progetto di monitoraggio acustico, allegato alla precedente relazione, fungerà da preliminare per il successivo progetto esecutivo, da realizzare in fase di gestione dell'anello autostradale, necessario alla verifica del rispetto della normativa vigente in materia di inquinamento acustico.

Lotto 18b

L'Anas ha affidato l'incarico della progettazione esecutiva delle opere di mitigazione e compensazione ambientale relative al lotto in questione, con esplicito riferimento ai contenuti dello Studio di impatto ambientale (S.I.A), sostanzialmente coincidenti con i criteri generali di riferimento elencati al punto d) del dispositivo ministeriale

Lotto 22/a

Relativamente al lotto in parola deve essere precisato che unicamente il tracciato dello stralcio n° 1 viene a svilupparsi in prossimità di insediamenti abitativi ed ospedalieri.

Al riguardo si conferma che lungo tutto il lotto è prevista una pavimentazione con strato di usura in tappeto drenante fonoassorbente e che saranno rispettate le tipologie di barriere fonoassorbenti già inserite nel progetto S.I.A. da porre in opera nell'ambito degli interventi di mitigazione, tenendo nel debito conto il loro corretto inserimento ambientale (tav. BA1)

E) MITIGAZIONI E RIPRISTINI AMBIENTALI.

I progetti di dettaglio costruttivi delle opere in verde, che saranno predisposti in corso d'opera, si adegueranno a quanto previsto nei progetti esecutivi, nei quali sono state recepite le indicazioni dello Studio d'Impatto Ambientale, il quale a sua volta è conforme alle "Linee guida per Capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" ispirate da codesto Ministero.

Lotto 18b

Con riferimento a questo lotto, non è stato redatto il quaderno tipo in considerazione delle limitate zone di intervento e dell'andamento quasi sempre pianeggiante del tracciato.

Come detto al punto precedente è stata già affidata dall'Anas la progettazione esecutiva delle opere di mitigazione e ripristino ambientale.

Lotto 22/a

Gli stralci n° 2 e n° 3 del lotto 22/a vengono ad interessare aree ad elevato valore paesaggistico ambientale per le quali sono previsti interventi di mitigazione riguardanti il solido stradale e le sue pertinenze (tav. FA 3.6) ed interventi di compensazione ambientale riguardanti aree al contorno.

Per quanto attiene in particolare alla riqualificazione dell'area dell'ansa morta del fiume Tevere si allega tav. FA.

Per quanto attiene lo stralcio n° 1 compreso tra la S.S. Pontina e la spalla del viadotto di superamento del fiume Tevere verranno realizzate opere di mitigazione e di recupero ambientale come da tavola n° SV 1 che si allega .

F) AREE DI PARCHEGGIO E SOSTA, SOTTOPASSI.

Anche in questo caso vale la precisazione generale che il Grande Raccordo Anulare è oggi inserito in un'area densamente abitata, caratterizzata da numerosi insediamenti sia commerciali che residenziali nella quale risulta difficile poter reperire aree idonee alla realizzazione di parcheggi o da riservare alla sosta.

Lotto 18b

Poiché la carreggiata esistente non viene di fatto modificata e per la caratteristica di urbanizzazione spinta dell'area attraversata dalla bretella provvisoria, non è stato possibile prevedere aree di parcheggio.

Le piazzole di sosta sono previste in numero di due nella realizzazione della bretella. Per il loro posizionamento vale quanto riportato più avanti, a proposito della prescrizione specifica. (Rif/to Tav. PLA 004, PLA 005)

Lotto 22/a

Nel lotto in parola, stante la presenza di n° 4 svincoli lungo circa km 5 non si è ritenuto opportuno da un punto di vista progettuale prevedere piazzole di sosta, nè sono state individuate aree da destinare a parcheggi collegati alla realizzanda viabilità che, per la maggior parte della sua estesa e specie nell'ampia area di svincolo tra il GRA e le statali n° 8 e 8/bis, si sviluppa in viadotto.

H) LOTTO 18b

In relazione alle prescrizioni del presente punto, in linea generale rispettate, si precisa quanto segue:

- 1) In ottemperanza a quanto prescritto, la rampa (profilo D), con uno spostamento verso nord-ovest, è stata collocata in posizione tale da poter essere utilizzata, senza modifiche in seconda fase, per raccordare la carreggiata interna con lo svincolo Ciampino;
- 2) L'adeguamento dello svincolo Anagnina permette sia le manovre di inversione di marcia che il collegamento tra le strade di servizio mediante rampe che sottopassano le due carreggiate del G.R.A. I flussi provenienti da ovest si staccano dalla bretella avendo due possibilità di scelta:
 - la prima, diretta, li porta a sottopassare la bretella ed il G.R.A. esistente e ad immettersi nel ramo che confluisce nell'attuale rampa di immissione nell'Anagnina;
 - la seconda, penalizzata, li immette, dopo aver sottopassato la bretella, nel ramo che riprende la attuale rampa di accesso alla esistente complanare interna, ottemperando alla prescrizione di permettere l'accesso alla carreggiata interna in seconda fase;Questo ramo serve anche per l'inversione di marcia dei veicoli provenienti dalla complanare esterna (nella prima fase) ovvero dallo svincolo di Ciampino, sottopassando il G.R.A. esistente e confluendo nel ramo di collegamento alla complanare interna.
Per gli stessi flussi è stata prevista la possibilità di potersi immettere, dopo aver sottopassato la bretella, nella direzione della zona urbana di futura espansione.
- 3) E' stato inoltre ottemperato affinché si consentisse l'immissione diretta in carreggiata esterna proveniendó dalla rampa direzione nord di via Anagnina e dalla rampa F.
- 4) Poiché in prima fase non sono previste modifiche plano-altimetriche della attuale carreggiata del G.R.A., non è stato possibile, in questa fase esecutiva, ottemperare alla indicazione di predisporre opere che

prefigurassero la prevista continuità di via Lucrezia Romana e tra via Casal Ferranti e via Crostarosa;

- 5) Non è stato possibile evitare in prima fase la costruzione del raccordo profilo B in quanto, in attesa del suo smantellamento in assetto definitivo, esso assolve la funzione indispensabile di raccordo tra la zona servita da via Casal Ferranti e lo snodo Anagnina;
- 6) Non è stato possibile operare il richiesto riposizionamento delle piazzole di sosta, affinché in seconda fase venissero a coincidere con i punti di ingresso della viabilità locale, poiché il loro avvicinamento avrebbe costituito longitudinalmente un corpo stradale di fatto dimensionato come nel caso di presenza di terza corsia nella bretella, contrastando in tal modo la prescrizione base tesa a minimizzare le dimensioni dello stesso solido stradale.

Si allegano le Tav: PLA 004, PLA 005.

I Direttori dei lavori
(Dott. Ing. P. Ferrazzi)

(Dott. Ing. C. Porta)

L'Ingegnere Capo
(Dott. V. Dinuzzi)

Visto : Il Capo Compartimento
(Dott. Ing. F. Liani)