



Ente nazionale per le strade

Compartimento della viabilità per il Lazio

Roma li, 8 MAR. 2000

Ufficio Giubileo 2000

Rif. nota n° 6638 del 14 Febbraio 2000

Preg.mo
Ingegnere Capo
Dott. Ing V. Dinuzzi
SEDE

Oggetto: Autostrada del G.R.A - Grande Raccordo Anulare.
Lavori di adeguamento a tre corsie per ogni senso di marcia
dal km. 64+515 al km 68+223 - Lotto 23 b - 1° e 2 °Stralcio.
Trasmissione relazione opere di mitigazione e compensazione ambientale

Facendo seguito alla nota soprarichiamata si trasmette la relazione relativa allo stato di attuazione delle misure di mitigazione e compensazione ambientale disposte dal competente Ministero dell'Ambiente.

A disposizione per ogni necessario chiarimento.

IL DIRETTORE DEI LAVORI

(Dott. Ing E. Cesolini)

RELAZIONE

Misure di mitigazione e compensazione ambientale

Autostrada del Gra dal km 64+515 al km 68+223.

Lotto 23b - 1° e 2° stralcio.

Al fini delle verifiche di ottemperanza delle prescrizioni contenute nel giudizio di compatibilità ambientale n.8764/VIA/A.0.134 del 25/9/97, emesso dal Ministro dell'Ambiente si riporta, per i lotti in oggetto, lo stato di attuazione per ciascuna delle prescrizioni impartite, considerato che gli interventi in oggetto consistono in un ampliamento, in sede, dell'attuale corpo stradale il quale ha mantenuto pressoché invariate le caratteristiche geometriche di tracciato e pertanto, le prescrizioni di cui trattasi costituiscono indicazioni di carattere generale.

A) PROTEZIONE DELLE FALDE IDRICHE SOTTERRANEE.

Premesso che le caratteristiche litologiche e di permeabilità dei terreni fanno ritenere che le opere da eseguire non possano avere effetti rilevanti sulla idrologia sotterranea, si è vigilato affinché fossero adottate tutte le misure necessarie a prevenire ogni rischio di contaminazione, sia durante la realizzazione delle opere che nelle aree di cantiere.

B) PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO DELLE ACQUE.

Preso atto dei suggerimenti del competente Ministero dell'Ambiente circa la necessità di realizzare sistemi di raccolta delle acque di prima pioggia, e considerate le gravi difficoltà e gli oneri finanziari connessi alla realizzazione e alla gestione di tali dispositivi, l'ANAS ha avviato l'esecuzione di un apposito studio volto ad approfondire questo tema, attraverso anche uno studio al vero, da eseguirsi su vasche campione, delle quali una ubicata nell'area del Fiume Tevere, in quanto ricettore sensibile e pertanto oggetto di specifica tutela.

Quanto sopra al fine di approfondire le modalità ottimali per assicurare la separazione delle sostanze inquinanti, il loro successivo prelievo meccanico, e l'inserimento di dette operazioni all'interno degli interventi di manutenzione sia straordinaria che periodica che l'ANAS esegue sulla rete di propria competenza.

C) CONTROLLO E MITIGAZIONE DELL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO.

Il conseguito miglioramento del livello di servizio del tratto di **GRA** adeguato a tre corsie risulta già in se foriero di una significativa riduzione delle emissioni inquinanti.

Unitamente a ciò, al fine di assicurare una duratura azione di limitazione dei rischi di inquinamento dell'aria, l'Anas ha anche ultimato, la progettazione di uno specifico *sistema di monitoraggio e informazione all'utenza su l'anello del GRA e vie consolari*, da realizzarsi nell'immediato futuro che, consentendo la conoscenza in tempo reale dello stato della rete e l'attuazione di azioni di reindirizzamento su percorsi o tratti di percorso alternativi in caso di emergenza o di blocco, costituisca ulteriore strumento di ausilio nella gestione del traffico e del relativo carico inquinante.

D) CONTROLLO E MITIGAZIONE DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO.

Sono state pienamente recepite le prescrizioni impartite nel merito della localizzazione e caratteristiche delle barriere antirumore, privilegiando la tutela di recettori sensibili (quali scuole e insediamenti residenziali) ed eseguendo, ove possibile, anche interventi di mitigazione con valenza paesaggistica, mediante barriere vegetative.

In particolare dal km 64+515 al km 68+223 del GRA si è provveduto all'installazione di 7.800 mq **barriere fonoassorbenti**, di altezza compresa tra i 3 e i 5 metri con ausilio di riduttore di rumore in sommità, per un importo di circa 4 miliardi al fine di assicurare il giusto contenimento dei livelli di rumore in applicazione delle prescrizioni vigenti ed in relazione allo stato dei luoghi e alla destinazione d'uso dei fabbricati.

La realizzazione infine di 250.000 mq di **conglomerato bituminoso fonoassorbente** dei quali 145.000 mq sul 1° stralcio dal km 64+515 al 68+223 del GRA per un importo di L.2.5 miliardi, e 95.000 sullo Svincolo tra il GRA e la S.S. 1 Via Aurelia nonché sulla stessa Via Aurelia dal km 9+500 al km 10+800 per un importo complessivo di circa L.1.5 miliardi, intende assicurare, in aderenza alle prescrizioni, una significativa riduzione delle emissioni sonore alla fonte.

E) MITIGAZIONI E RIPRISTINI AMBIENTALI.

Nel progetto esecutivo sono state interamente recepite le indicazioni dello S.I.A., e particolare cura è stata posta nella sistemazione e consolidamento dei versanti in scavo, all'impiego di vegetazione per la salvaguardia dell'ambiente naturale e antropico, oltre all'impiego diffuso di terre verdi e muri verdi.

Si è anche previsto la sistemazione delle scarpate mediante rinverdimento con opportune essenze arbustive ed essenze autoctone in conformità alle "Linee guida per Capitolati Speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" ispirate da codesto Ministero.

In particolare risultano destinati alle opere in verde un importo pari a circa 1.100 miliardi sul 1° Stralcio dal km 64+515 al 68+223 del GRA, e 450 milioni per il 2° Stralcio sullo Svincolo tra il GRA e la S.S.1 Via Aurelia.

F) AREE DI PARCHEGGIO E SOSTA SOTTOPASSI.

Nel merito corre l'obbligo rimarcare che lungo il tratto di Grande Raccordo Anulare interessato dai lotti in oggetto, sono già operanti due aree di servizio, una per senso di percorrenza che assicurano, unitamente alla corsia di emergenza, la massima disponibilità di aree da destinare alla sosta, in caso di necessità.

L'ubicazione di piazzole di sosta o parcheggi non risulta altresì compatibile con la geometria dello svincolo tra il GRA e la S.S.1 Via Aurelia, fortemente vincolata sia dagli insediamenti preesistenti che dalla morfologia dei terreni.

Si è infine provveduto che la realizzazione della terza corsia mediante ampliamento in sede del corpo stradale esistente assicurasse, come previsto da progetto, l'allargamento e la salvaguardia dei numerosi sottopassi esistenti, al fine di garantire sia la necessaria continuità idraulica oltre che il passaggio della microfauna.

H) LOTTO 23 BIS -:COLLEGAMENTO TRA CARREGGIATE E COMPLANARI.

Si premette che la realizzazione di zone di scambio fra il GRA e le complanari comporta la riduzione della carreggiata delle complanari da due ad una sola corsia per la necessità di dar luogo a zone di protezione per i veicoli che si immettono sulla complanare stessa. Il tutto comporta comunque situazione di pericolosità per la immissione da sinistra e per cui il mancato rispetto della segnaletica può determinare incidentalità.

Cio' premesso, il richiesto collegamento tra il GRA e le complanari risulta in corso di realizzazione sulla carreggiata interna del GRA (dir. Aurelia) e la relativa complanare al km 63+800, nelle vicinanze dello Svincolo della Pisana, considerato che tale possibilità di passaggio dal GRA alla complanare, in carreggiata interna, non è ad oggi consentita per un tratto di oltre 5 km.

Nel merito dell'analogo passaggio dal GRA verso la complanare, in carreggiata esterna, questo risulta già realizzato in corrispondenza del km 61+700.

All'atto della realizzazione serie perplessità sono peraltro sorte in merito al rispetto della soluzione proposta nell'elaborato IA006/1 che prevederebbe un ulteriore scambio dalla complanare verso il GRA, in carreggiata esterna, e dal GRA verso la complanare in carreggiata interna al km 62+800, considerato che tale scambio risulta già presente, pur se con direzioni rispettivamente invertite, al km 61+700 dello stesso GRA.

II DIRETTORE DEI LAVORI

(Dott. Ing. E. CESOLINI)

