



Ente nazionale per le strade

Compartimento della Viabilità per il Lazio

Roma, 15 Luglio 1998

Ufficio Speciale Infrastrutture
Coordinamento "GIUBILEO 2000"

**Oggetto: Autostrada del Grande Raccordo Anulare di Roma -
Adeguamento a tre corsie per ogni senso di marcia
Lotti: 16-17-17b; 19; 23b 1° e 2° stralcio.
Relazione.**

Per la verifica di ottemperanza delle prescrizioni contenute nel giudizio di compatibilità ambientale del 24/9/97, emesso dal Ministro dell'Ambiente di concerto col Ministro per i B.C.A. e riguardante i lavori indicati in oggetto, si trasmettono i progetti delle opere appaltate e già consegnate con particolare riferimento ai richiedi elaborati delle opere di mitigazione ambientale e del monitoraggio acustico.

Di seguito si riportano, per ogni singolo lotto (appaltato e consegnato), le precisazioni ed i chiarimenti del caso relativamente a ciascuna prescrizione:

A) PROTEZIONE DELLE FALDE IDRICHE SOTTERRANEE.

La prescrizione è di carattere essenzialmente esecutivo dal momento che le caratteristiche litologiche e di permeabilità dei terreni fanno ritenere che le opere da eseguire non possono avere effetti rilevanti sulla idrologia sotterranea.

In tal senso sarà cura della Direzione Lavori vigilare affinché vengano adottate tutte le misure necessarie a prevenire ogni rischio di contaminazione e che le raccomandazioni in parola vengano rispettate sia nella realizzazione dei cantieri che delle opere.

Lotto 19

nel tratto stradale in questione la falda si trova a circa 40m dal piano campagna e anche il tratto di galleria, al di sotto della collinetta di basalto, risulta diversi metri al di sopra del livello di falda che pertanto non ne risulta interessata.

Lotto 23 bis - 1° Stralcio:

Nel tratto in questione la falda risulta presente a circa 20 metri di profondità pertanto interessata solo marginalmente dalla realizzazione dell'opera, né la natura dei materiali risulta tale da indurre rischi di contaminazione.

Lotto 23 bis - 2° Stralcio:

Nel caso dello Svincolo in corrispondenza della Via Aurelia la falda risulta vicina al piano campagna ma, date le scarse caratteristiche delle acque, la vulnerabilità dell'area è minima.

B) PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO DELLE ACQUE.

Recependo quanto suggerito da codesto Ministero, 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.

Vedi Tav. 9.2 - 059 - 055 - 035.

C) CONTROLLO E MITIGAZIONE DELL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO.

Sarà cura di questa Amministrazione predisporre, in collegamento con le autorità locali preposte ai controlli, un piano di monitoraggio di sostanze inquinanti.

Al fine di dare efficacia ad un'azione preventiva di limitazione dell'eventuale rischio, l'Anas sta già predisponendo un appalto per la progettazione di *sistema di monitoraggio e informazione all'utenza* mediante dispositivi a messaggistica variabile che consenta sia la conoscenza in tempo reale dello stato della rete che l'attuazione di adeguate azioni di reindirizzamento delle correnti.

Circa l'opportunità di prefigurare futuri scenari di traffico, l'Anas è infatti interessata ad individuare, in relazione ai volumi e alle direzioni di traffico accertati, i percorsi o i tratti di percorso alternativi da attivare in caso di emergenza o di superamento dei limiti di capacità disponibili.

D) CONTROLLO E MITIGAZIONE DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO.

E' stato predisposto uno schema di progetto di monitoraggio acustico (che si allega). Esso servirà da base 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.

Riguardo alla indicazione dei criteri generali di riferimento elencati al punto d) del dispositivo ministeriale, essi sono sostanzialmente già contenuti nello S.I.A. e ad essi si è fatto riferimento nella redazione dei singoli progetti.

Lotto 16-17-17b

Il progetto esecutivo ha recepito tutte le indicazioni dello S.I.A., in particolare per quanto riguarda l'altezza e la posizione delle barriere anti-rumore, che sono state inserite con le opportune predisposizioni nel progetto.

Vedi: Tav. 008 e Tav. 056 allegate.

Lotto 19

L'inserimento di barriere antirumore in forma diffusa, la realizzazione della galleria, l'uso di pavimentazione fonoassorbente, i vincoli archeologici di zona fanno sì che le prescrizioni di cui al punto in esame siano state recepite dal progetto.

Vedi: Tav. 7.1 e Tav. 18 allegate.

Lotto 23 bis

Sono state interamente recepite le indicazioni dello S.I.A. con particolare riferimento sia alla localizzazione e alle caratteristiche delle barriere antirumore, che all'impiego di pavimentazione in conglomerato bituminoso fonoassorbente.

Vedi: Tav. 052 (1° stralcio) e Tav. 032 (2° stralcio) allegate.

E) MITIGAZIONI E RIPRISTINI AMBIENTALI.

Nei progetti esecutivi sono state recepite le indicazioni dello S.I.A. che, al riguardo, sono conformi alle "Linee guida per Capitolati Speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" ispirate da codesto Ministero.

A dette linee guida dovranno poi adeguarsi i progetti di dettaglio costruttivi del verde, che saranno predisposti in corso d'opera.

Lotto 16-17-17b:

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.

Vedi: Tav. 057.

Lotto 19

Il progetto ha recepito oltre a tutte le opere di mitigazione e compensazione previste nello S.I.A., redatto anche sulla base delle indicazioni di inserimento dell'opera nel parco archeologico elaborate dal prof. Insolera.

In particolare si è previsto la sistemazione delle scarpate di imbocco della galleria con conformazione dolce e rinverdimento con opportune essenze arbustive; l'impiego di materiale naturale per il rivestimento dei muri di sottoscarpa; l'andamento dei muri in corrispondenza delle rampe di svincolo ed alcuni particolari di dettaglio che sono stati riportati nel richiesto quaderno delle opere tipo (che si allega).

Si sottolinea, infine, che il progetto di rivegetazione prevede solo essenze autoctone.

Lotto 23 bis

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 e muri verdi.

Vedi: Tav. IA008.

F) AREE DI PARCHEGGIO E SOSTA SOTTOPASSI.

In proposito si ritiene di precisare che il Grande Raccordo Anulare risulta 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. Sono invece già disponibili e operanti sul G.R.A. numerose aree di servizio.

In merito ai sottopassi si richiama l'attenzione sul fatto che le opere previste consistono essenzialmente in un ampliamento in sede del corpo stradale esistente il quale mantiene per lo più le stesse caratteristiche. Saranno ad ogni modo preservati eventuali sottopassaggi esistenti.

Lotto 19

La prescrizione di che trattasi non risulta applicabile in quanto il tracciato corre prevalentemente in galleria o in trincea. Il tratto in rilevato, invece, prevede diversi sottopassi.

L'area residua dello svincolo dell'Appia Nuova ricade in area di parco archeologico e pertanto i progettisti non hanno ritenuto opportuno l'inserimento, in questo tratto, di un parcheggio.

Lotto 23 bis- 2° stralcio Svincolo Aurelia

L'ubicazione di piazzole di sosta o parcheggi non risulta compatibile con la geometria dello svincolo, già fortemente vincolata sia dagli insediamenti presenti che dalla morfologia dei terreni.

G1) SVINCOLO ROMANINA.

In attesa della definizione, in sede tecnica e amministrativa, dell'inserimento di un nuovo accesso per il quartiere Romanina sul tratto di penetrazione verso l'autostrada A1 per Napoli, la D.L. non consentirà l'esecuzione dello svincolo progettato, accettando, solo provvisoriamente la strozzatura che si avrebbe nel passaggio dalla maggiore larghezza, realizzata a monte, e quella attuale, opportunamente regolata.

Non risulta, al momento possibile la realizzazione dello svincolo in parola, successivamente alla costruzione dell'innesto modificato sul G.R.A. della bretella autostradale RM-NA, sia per la necessità di assicurare tempi certi ai lavori già appaltati, sia per assicurare l'accesso all'Università di Tor Vergata.

G2) SVINCOLO CASILINA.

Già in fase di progettazione è stata più volte verificata, con i vari Enti, l'impossibilità di variare e migliorare l'attuale conformazione, se non dopo che il COTRAL avrà provveduto a spostare in galleria l'attuale tracciato della ferrovia Roma-Pantano, che costituisce il vero ostacolo a qualunque modifica sostanziale dello svincolo. In tal senso si provvederà, in fase esecutiva a turbare il meno possibile la attuale situazione viaria e territoriale, fermo restando l'obiettivo delle tre corsie del rifacimento del sottovia della Casilina.

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

Il richiesto collegamento tra carreggiate interne e complanari esterne viene realizzato al km 63+800 in corrispondenza dello Svincolo della Pisana.

Vedi: Tav. IA007.

Viene inoltre mantenuta la soluzione già proposta nell'elaborato IA006 del 28.05.1997 che prevede analogo scambio al km 62+800 avente una precisa motivazione funzionale a seguito della presenza della vicina inversione di marcia e di un precedente scambio con direzioni rispettivamente invertite, al km 61+700.

Vedi: Tav. IA006/l.

IL DIRETTORE DEI LAVORI

(Dr. Ing. E. CESCEINI)



IL DIRETTORE DEI LAVORI

(Dr. Ing. G. FAVIA)



VISTO L'INGEGNERE CAPO

(Dr. Ing. VADINUZZI)



VISTO IL CAPO COMPARTIMENTO

(Dr. Ing. LIANI)

