



Roma, 22/3/2004

*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio*

Commissione Speciale di
Valutazione di Impatto Ambientale

Protocollo N. CSVIA/2004/370

Pratica N. CSVIA-VP 2004/0013

Ref. Ministero:
protocollo n.
del
pratica
.....

Raccomandata A/R
Anticipata via fax

Regione Lazio
Dipartimento Territorio
Direzione Regionale Infrastrutture
Via Capitan Bavastro, 108
00154 Roma RM

Ing. Cristiano Costanzo
Fax: 06-51683340

e.p.c.
Direzione Generale per la
Salvaguardia Ambientale
Divisione III
Dott. Raffaele Ventresca
SEDE

OGGETTO: PROGETTO PRELIMINARE: "CORRIDOIO TIRRENICI MERIDIONALE: COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE TRA A12 (ROMA-FIUMICINO) - APPIA (FORMIA). RICHIESTA DI INTEGRAZIONI.

Con nota in data 20 febbraio 2004 prot. CSVIA\2004\239, è stato comunicato alla Regione Lazio l'avvio dell'istruttoria relativa al progetto in oggetto.

Con la presente si comunica che la Commissione, ai sensi e per gli effetti dell'art. 20 del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, ha ritenuto necessario acquisire le integrazioni di seguito elencate.

Per quanto riguarda il **Quadro di Riferimento Programmatico:**

- 1) Evidenziare il livello di coerenza con i seguenti strumenti di pianificazione, in particolare:
 - a. P.R.G. dell'Area di Sviluppo Industriale Roma-Latina;
 - b. Piano di Assetto della Riserva Naturale di Decima Malafede;
 - c. Piano di Tutela delle acque, della Regione Lazio, attualmente in fase di redazione
 - d. PRAE, Piano Regionale per l'Attività Estrattiva;
 - e. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale delle Province di Roma e di Latina;
 - f. Piano regionale di bonifica;
 - g. Piano Territoriale Paesistico;
 - h. Pianificazione delle Autorità di Bacino del Tevere e dei Bacini Regionali del Lazio;
 - i. Strumenti di pianificazione urbanistica di tutti i Comuni interessati dalla nuova infrastruttura.

Via Cristoforo Colombo 112 00147 ROMA Tel 0657222522 Fax 0657222520 - email:cosvia@minambiente.it

- 2) Verificare l'interferenza con eventuali vincoli e servitù militari;
- 3) Verificare l'eventuale interferenza dell'opera con il sito protostorico di Castel di Decima e accertare la eventuale presenza di vincolo archeologico ex legge 1089/39, relativamente ai siti Malpasso e Osteria del Malpasso;
- 4) Integrare lo studio con l'esame degli eventuali Piani Decennali ANAS e Piani Straordinari ANAS e degli eventuali stralci attuativi.

Per quanto riguarda il Quadro di Riferimento Progettuale:

- 1) Premesso che l'allegato 2 della legge 21 dicembre 2001 n. 443 prevede il completamento del Corridoio Tirrenico Meridionale (Pontina-A12-Appia) e che l'intesa generale Quadro tra il Governo e la Regione Lazio del 20.03.2002 prevede l'adeguamento della tratta della SS 148 Pontina sino al raccordo con la SS Appia come completamento del Corridoio tirrenico meridionale, si chiede di fornire lo studio *"Regione Lazio - Assessorato Viabilità e Trasporti, Interventi primari per il potenziamento della viabilità regionale principale, Corridoio tirrenico meridionale Roma-Terracina-Formia-confine regionale sud. Autostrada regionale con ipotesi di pedaggiamento automatico per tronchi, ipotesi di fattibilità. Relazione tecnico-illustrativa, giugno 2001"*, alla base dell'abbandono dell'ipotesi di potenziamento della Pontina stessa, come dichiarato nel SIA.
- 2) Integrare lo studio con l'analisi di alternative progettuali, incluse "l'opzione 0" e l'adeguamento in sede della SS148 Pontina, da confrontarsi secondo parametri qualitativi e quantitativi, con il necessario approfondimento secondo quanto previsto dalle normative sulla VIA, estendendo alle alternative di progetto individuate anche l'analisi Costi benefici e le simulazioni degli scenari di traffico.
Valutare inoltre la possibilità di alternative locali rispetto al tracciato proposto, in particolare nei tratti adiacenti al Fosso di Malafede ed al Lago di Fondi.
- 3) Verificare, alla luce del parere già espresso dalla Commissione Speciale VIA del Ministero dell'Ambiente per il progetto preliminare della "Gronda Merci di Roma: cintura nord e cintura sud", la compatibilità del progetto con la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria nelle situazioni di interferenza. Valutare sia la possibilità di un unico Corridoio Infrastrutturale, sia la limitazione del cumulo degli impatti ambientali determinati dalla realizzazione e dalla gestione delle due infrastrutture.
- 4) Indicare l'organizzazione dei cantieri (cantieri operativi, cantieri base, aree di deposito temporaneo), specificando la tipologia delle attrezzature da dislocare, la viabilità di accesso (strade esistenti e nuove piste) e l'entità delle movimentazioni sulla rete viaria (ordinaria e provvisoria).
Indicare, inoltre, gli interventi di mitigazione previsti durante la fase di realizzazione (aree di cantiere, aree di deposito, viabilità dei mezzi d'opera) e le opere di ripristino al termine dei lavori.
- 5) Specificare le misure che, in considerazione della contemporanea (con la Gronda Merci) esecuzione dei lavori, si intendono adottare riguardo a: viabilità, localizzazione dei cantieri, uso plurimo delle risorse, sicurezza delle persone, coordinamento delle attività, collocazione, dimensionamento e quantificazione degli interventi di mitigazione e compensazione.
Dettagliare i flussi di traffico sull'autostrada Roma - Fiumicino, sulla Via del Mare e sulla Via Cristoforo Colombo in tutti gli scenari considerati, in analogia a quanto fatto

per la SS7, la SS148, l'A1 ed il CTM, e precisare come si colloca, in termini di tempistica, la realizzazione della quarta corsia sull'autostrada Roma - Fiumicino rispetto alla realizzazione del CTM, fornendone, se disponibili, gli elaborati progettuali.

- 6) Chiarire le modalità di risoluzione delle interferenze con le infrastrutture stradali e ferroviarie interferite, in particolare con la linea Ferroviaria Campoleone-Nettuno, la SS207 Nettunense e la ss7 Appia al km 128 circa. Verificare inoltre le eventuali interferenze con altre infrastrutture esistenti o in programma, ed in particolare con:
- la linea Fm1 in direzione Fiumicino aeroporto e infrastrutture previste a supporto della futura Fiera di Roma;
 - le strade complanari dell'autostrada Roma-Aeroporto di Fiumicino e raccordo con la Magliana;
 - il complesso polifunzionale della Polizia di Stato in corso di costruzione a ridosso del parco di Castelporziano.
- 7) Integrare le informazioni sulla durata dell'intervento fornendo il cronoprogramma delle fasi di attuazione dello stesso, con riferimento anche all'eventuale apertura all'esercizio dell'infrastruttura per tronchi e, in base al previsto riutilizzo dei materiali di smarino prodotti in TF6 e TF7, dettagliare la tempistica relativa al deposito temporaneo di detti materiali.
- 8) Descrivere le modalità previste per lo scavo delle gallerie e per l'allontanamento e il deposito temporaneo dello smarino. Produrre inoltre un piano alternativo di smaltimento dello smarino nel caso in cui una parte risultasse contaminata dal processo produttivo.
- 9) Dettagliare puntualmente le misure di mitigazione e compensazione atte a garantire il mantenimento della continuità del territorio, con particolare riferimento al tratto di attraversamento dell'Agro Pontino, focalizzando i seguenti aspetti:
- Socio economico;
 - Assetto fondiario
 - Fruizionale
 - Idraulico
 - Idrogeologico
 - Faunistico
- 10) Riportare su cartografia in scala adeguata e aggiornata l'esatta posizione delle aziende a rischio di incidente rilevante (ex. Art. 6 e 8 del D.lgs 334/99).
- 11) Fornire gli elementi tecnici sui presidi idraulici e gli interventi previsti per prevenire/ridurre l'impatto sulle acque superficiali e profonde, indicando le modalità di gestione, la localizzazione delle vasche di raccolta, il trattamento delle acque di piattaforma e di prima pioggia.
- 12) Implementare più scenari di previsione di andamento della domanda trasportistica al variare del quadro economico generale (alta o bassa crescita economica, andamento del PIL, ecc.) ed al variare delle infrastrutture al contorno. Precisare se si è considerato all'anno 2010, nello scenario programmatico, il completamento della A12 tra Rosignano e Civitavecchia.
- 13) Fornire, a partire dal modello di traffico già implementato, indicazioni sui livelli di servizio della SS7, SS148, SS630 e della bretella Cisterna - Valmontone.

ca

EB

- 14) Precisare in base a quali criteri sono state operate le riduzioni ai tassi di crescita introdotte e per quale motivo sono stati assunti tassi di crescita identici per traffico pesante e traffico leggero.

Precisare inoltre per quali motivi sia stato scelto il periodo 2/9/03 – 19/9/03 per condurre la campagna di indagini.

- 15) Fornire le analisi dell'incidentalità, nello scenario attuale e in quello futuro, in corrispondenza delle SS Pontina e Appia.

- 16) Reformulare l'analisi costi benefici:

- a. senza i costi attribuibili a perdita di reddito agricolo,
- b. introducendo i costi dell'incidentalità, in particolare in relazione all'estensione dell'analisi ad altre alternative di tracciato,
- c. utilizzando gli strumenti curva di domanda e surplus della collettività, in seguito alla presenza di traffico generato,
- d. precisando se il valore del tempo utilizzato per l'analisi costi benefici sia identico a quello utilizzato per le simulazioni modellistiche,
- e. precisando se il tempo risparmiato sia attribuibile ai soli veicoli leggeri od anche ai veicoli pesanti.

- 17) Indicare l'estensione complessiva delle aree da espropriare.

Per quanto riguarda il **Quadro di Riferimento Ambientale**

- Componente Atmosfera

1. Fornire una caratterizzazione meteo-climatica dell'intera area interessata, utilizzando una serie storica significativa anche ai fini della definizione dei dati di input per le valutazioni modellistiche della dispersione degli inquinanti.
2. Completare la trattazione con la sintesi dei risultati del monitoraggio ante-operam, in modo da definire il quadro complessivo della qualità attuale dell'aria nell'ambito dell'area in esame.
3. Valutare l'influenza dell'opera sulla qualità dell'aria attraverso l'applicazione di modelli di trasporto e dispersione degli inquinanti in atmosfera, confrontando i risultati con i valori limite di qualità dell'aria definiti dalla normativa vigente, sia in fase di esercizio, sia in fase di costruzione nei diversi scenari meteorologici.
4. Relativamente alla caratterizzazione delle sorgenti emissive considerate:
 - a. chiarire la classificazione dei veicoli utilizzata,
 - b. esplicitare la fonte delle distribuzioni dei veicoli assunti per il 2003 e 2010,
 - c. ripartire le emissioni relative al quadro progettuale in emissioni relative all'opera proposta e emissioni sul resto della rete stradale considerata.

- Componente Ambiente Idrico

- 1) Fornire uno studio idraulico che consenta la verifica di eventuali situazioni di rischio derivanti dall'interazione dell'opera con il reticolo idrografico superficiale, con

particolare riferimento alla porzione di tracciato che corre in adiacenza al Fosso di Malafede.

- 2) Verificare l'interazione delle opere eseguite in trincea e rilevato con il sistema delle acque superficiali e gli effetti causati dall'attraversamento di zone con presenza di falda superficiale, anche in relazione alle problematiche connesse con il deflusso.
- 3) Fornire gli eventuali pareri dell'Autorità di Bacino del Tevere e dell'Autorità dei Bacini Regionali del Lazio, per i rispettivi ambiti di competenza, per gli interventi ed i cantieri che prevedono l'insediamento in aree di esondazione dei corsi d'acqua.
- 4) Completare la trattazione con la sintesi dei risultati del monitoraggio ante-operam, in modo da definire il quadro complessivo della qualità attuale delle acque superficiali nell'area interessata.
- 5) Fornire i dati storici relativi alla variazione dei livelli di falda e alle portate eventualmente emunte, al fine di identificare e caratterizzare gli acquiferi interferiti dall'opera in progetto, con particolare riferimento ai pozzi delle aree industriali di Pomezia e delle sorgenti di Mazzoccolo. Anche in mancanza di dati storici, si dovrà provvedere alla caratterizzazione della componente al fine di minimizzare gli impatti e proporre soluzioni di mitigazione e compensazione.
- 6) Dettagliare la ricostruzione delle piezometrie, dei deflussi e dei punti di recapito attuali delle falde attraversate o comunque influenzate dai tunnel, al fine di definire scenari plausibili relativi alla situazione conseguente alla realizzazione delle gallerie.
- 7) In relazione al punto sopra, evidenziare gli impatti attesi in fase di costruzione delle gallerie e le mitigazioni previste.
- 8) Produrre una stima del rischio associato alla vulnerabilità degli acquiferi in fase d'esercizio dell'opera e costruire una carta della vulnerabilità dell'acquifero superficiale tramite i metodi classici di analisi.
- 9) Fornire la descrizione degli accorgimenti utilizzati, sia in fase di cantiere che in fase post opera per evitare fenomeni, anche accidentali, di inquinamento delle acque superficiali e profonde.

- Componente Suolo e Sottosuolo

- 1) Integrare le informazioni del SIA riguardo gli usi del suolo e produrre una stima degli impatti dell'opera sulla componente.
- 2) Approfondire le problematiche inerenti a quanto affermato dal proponente relativamente a possibili fenomeni di liquefazione anche in relazione alla nuova Classificazione sismica.
- 3) Fornire una stima puntuale degli impatti attesi sia in fase di costruzione che in fase di esercizio e la descrizione degli interventi di mitigazione.
- 4) Fornire profili geologici non deformati, al fine di valutare lo spessore e l'assetto strutturale e morfologico delle coperture.

- Componente Vegetazione, Flora, Fauna ed Ecosistemi

- 1) Effettuare una stima qualitativa della diversità biologica tra la situazione attuale e quella potenziale riferita alle specie più significative nell'intera area interessata

dall'intervento, approfondendo il tema della frammentazione territoriale della continuità ecologica.

- 2) Approfondire nella Valutazione d'incidenza relativa ai SIC/ZPS, anche se non direttamente interferiti ma compresi all'interno dell'area vasta, i contenuti previsti dagli art. 5 e 6 del DPR 8 settembre 1997 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43 CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche" tenendo conto di tutte le interferenze dovute sia all'attività di cantiere che alle successive attività di esercizio e manutenzione. Particolare attenzione dovrà essere posta al rispetto delle specie faunistiche protette.
- 3) Indicare gli interventi di mitigazione che si intendono adottare, in particolare relativamente agli impatti sulla fauna, sia in fase di cantiere che di esercizio, producendo esempi progettuali-tipo.

- Componente Rumore e Vibrazioni

- 1) Fornire l'elenco dei Comuni Interessati dall'attraversamento dell'opera, con l'individuazione di quelli in possesso del piano di zonizzazione acustica e/o del piano di risanamento acustico, allegando gli stralci planimetrici relativi ai tratti interessati dalla realizzazione della nuova autostrada.
- 2) Integrare la rappresentazione grafica dei ricettori specificando quelli sensibili e producendo una sintesi tabellare delle caratteristiche dei ricettori (progressiva chilometrica, tipologia di edificio, indirizzo, Comune di appartenenza, distanza dal tracciato, numero di piani fuori terra, dislivello rispetto al tracciato, nonché della loro reale o ipotizzata classe acustica di appartenenza).
- 3) Ad integrazione delle simulazioni modellistiche:
 - a. specificare l'algoritmo utilizzato dal software previsionale per ricavare il livello di potenza acustica delle arterie stradali a partire dai dati di traffico introdotti in input; indicare tali valori di potenza acustica per il tempo di riferimento diurno e notturno;
 - b. chiarire se, ed in che modo, sono considerate le condizioni meteo che influenzano la propagazione, se trattasi di un modello ray-tracing ed in che modo sono trattati i fenomeni di riflessione contro le superfici verticali, il rapporto di tale codice con gli algoritmi dello standard internazionale ISO 9613 e degli standard raccomandati dalla direttiva 2002/49/CE per il rumore stradale;
 - c. illustrare in modo più approfondito la rappresentazione modellistica della linea, in particolare il numero di segmenti con cui è stata rappresentata, il tipo di terreno impostato, il flusso di traffico inserito e la tipologia costruttiva (raso, rilevato, viadotto, trincea, ecc);
 - d. dettagliare l'origine dei dati di traffico utilizzati nel modello, gli scenari rappresentati e le ipotesi adottate, in special modo quella di non considerare separatamente i periodi diurno e notturno;
 - e. chiarire in modo più dettagliato le modalità di taratura del modello sulla base dei rilievi sperimentali eseguiti. In particolare, per ogni ricettore utilizzato nella taratura si richiede l'elenco delle sorgenti che influenzano in maniera significativa il punto di misura ed i flussi veicolari utilizzati come input. Occorre

precisare come è stato considerato l'effetto della riflessione del suono contro la parete degli edifici.

- 4) Integrare l'output modellistico mediante rappresentazione con curve isofoniche sovrapposte alla planimetria del sito della rumorosità prodotta dall'infrastruttura di progetto e mediante calcolo puntuale sui ricettori censiti, riportati nelle tavole AUA254÷AUA279.
- 5) Integrare le valutazioni effettuate nello studio attraverso un'analisi della situazione al di fuori delle fasce di pertinenza con riferimento ai limiti di immissione relativi alla reale od ipotizzata zonizzazione acustica comunale. Caratterizzare, pertanto, specificatamente il clima acustico a progetto realizzato, con riferimento non solo al rumore prodotto dall'infrastruttura di progetto ma anche al contributo del rumore residuo, per confrontare i livelli di rumore ambientale in assenza del progetto e dopo la sua realizzazione, con e senza interventi mitigativi. A tale proposito produrre una stima degli incrementi di rumorosità previsti presso le postazioni sede di rilievi sperimentali, ove queste risultino influenzate dalla nuova infrastruttura.
- 6) Fornire dettagli sulle caratteristiche tecniche degli interventi mitigativi proposti, con particolare riferimento ai criteri di scelta ed al dimensionamento delle barriere antirumore e delle pavimentazioni fonoassorbenti.
- 7) Fornire una stima dell'impatto acustico in fase di cantiere.
- 8) Fornire una stima dell'impatto dovuto alle vibrazioni sia in fase di esercizio che di cantiere, con riferimento alle norme UNI 9614 e UNI 9916.

- Componente Paesaggio

- 1) Identificare e definire le funzioni compatibili con la specifica destinazione d'uso degli ambiti urbani attraversati nelle zone in cui la realizzazione dell'opera genera aree reliquate nelle immediate adiacenze del manufatto stradale.
- 2) Al fine di consentire una lettura d'insieme del paesaggio interessato dall'opera prevista, riportare in cartografia, relativamente agli aspetti di caratterizzazione del paesaggio allo stato attuale, i limiti degli ambiti territoriali individuati ed elaborare una carta degli elementi del paesaggio antropico e naturale significativi ad una scala più ampia rispetto a quella prodotta.
- 3) Produrre una carta dell'intervisibilità e dei principali punti di vista, sia statici che dinamici, dell'opera prevista, evidenziando la sensibilità percettiva e un'adeguata documentazione fotografica degli ambiti territoriali interessati.
- 4) Descrivere con maggiore dettaglio, relativamente alla fase di analisi degli impatti, i mutamenti introdotti dall'opera nel paesaggio, fornendo anche una cartografia nella quale vengano evidenziati i diversi livelli d'impatto lungo il tracciato di progetto.
- 5) Elaborare fotosimulazioni prospettiche con e senza opere di mitigazione dell'impatto visivo, relativamente agli ambiti di maggiore impatto (aree di maggiore sensibilità e aree in cui sono previsti viadotti funzionali all'attraversamento di corridoi infrastrutturali e di sistemi complessi di corpi idrici, svincoli o aree di servizio e di esazione).
- 6) Stimare gli impatti generati dall'opera sul paesaggio durante la fase di cantiere, indicando le opere mitigazioni e i ripristini previsti, con particolare riferimento alle zone di interesse archeologico e naturalistico ed alle aree residenziali.

NOTE:

1. *Componente rumore.* Si consideri preminente il D.P.R. del 19 marzo 2004 "Regolamento recante disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447".
2. *Dichiarazione giurata.* Si ricorda che il DPCM 27 dicembre 1988 "Norme tecniche per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale...", art. 2, comma 3, recita "L'esattezza delle allegazioni è attestata da apposita dichiarazione giurata resa dai professionisti iscritti agli albi professionali, ove esistenti, ovvero dagli esperti che firmano lo studio di impatto ambientale."

Tutti gli elaborati presentati devono pertanto essere firmati e timbrati dai professionisti competenti.

Con la presente si comunicano le modalità di trasmissione delle integrazioni da parte della società proponente:

- a) 1 copia delle integrazioni in formato cartaceo deve essere trasmessa alla Direzione VIA, Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma;
- b) 2 copie delle integrazioni in formato cartaceo devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 - 00147 Roma;
- c) 4 copie in formato elettronico, secondo le specifiche tecniche già inviateVi, devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 - 00147 Roma.

IL PRESIDENTE DELLA
COMMISSIONE SPECIALE VIA
(Ing. Bruno Agricola)

