

0

[Handwritten signature]



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

* * *

Parere n. 2334 del 10/03/2017

<p>Progetto</p>	<p>Verifica di Ottemperanza Autostrada del Grande Raccordo Anulare di Roma lavori di adeguamento a III corsie per ogni senso di marcia dal km 38+000 al km 67+500 – lotti 16, 17, 17bis, 18b, 19, 22a e 23b – ottemperanza alle prescrizioni di cui al DEC/VIA/2885 del 25 settembre 1997</p> <p>ID_VIP 2439</p>
<p>Proponente</p>	<p>ANAS S.p.A.</p>

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten marks]

[Handwritten marks]

[Handwritten mark]

[Handwritten marks]

[Handwritten mark]

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la nota DVA/2013/18252 del 01.08.2013 con cui la Direzione Generale ha attivato presso la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) la verifica di ottemperanza alle prescrizioni del Decreto di Compatibilità Ambientale DEC - VIA n. 2885 del 25.09.1997 relativo al progetto *"Autostrada del Grande Raccordo Anulare lavori di adeguamento a tre corsie per ogni senso di marcia dal km 38+00 al km 67+500 lotto 16, 17, 17bis, 18b, 19, 22a, 23b"* presentato da ANAS S.p.A. (di seguito Proponente);

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *"Norme in materia ambientale"* e s.m.i.;

VISTO il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128. *"Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69"*;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *"Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248"* ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *"Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile"* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge del 06 Luglio 2011, n. 98, convertito nella legge n.111 del 15 luglio 2011, art. 5 comma 2 bis;

VISTO il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTO il D.M. del 10 Agosto 2012 n. 161, che in particolare abroga interamente l'art. 186 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i (ai sensi dell'art. 49 del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante *"Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività in tema di regolamentazione dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo"*, convertito in Legge n. 27 del 24/03/2012);

VISTO il Decreto Legge 24 giugno 2014 n. 91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 *disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea* ed in particolare l'art.12, comma 2, con il quale si dispone la proroga delle funzioni dei Componenti della CTVA in carica alla data dell'entrata in vigore del detto D.L. fino al momento della nomina della nuova Commissione;

VISTO il Decreto n. 308/2015 recante gli *"Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale"*;

VISTA la documentazione trasmessa dal Proponente con nota Prot. CDG-0079900-P del 13.06.2013, acquisita dalla Direzione con nota Prot. n. 14403 del 20.06.2013 e la documentazione del Compartimento della Viabilità per il Lazio prot. CRM-0018315-P del 12.07.2013;

VISTI gli esiti delle riunioni svolte con il Proponente e gli Enti interessati;

VISTA la documentazione integrativa volontaria trasmessa dal Proponente con nota prot. CRM-0005461 del 05.03.2014 (relativa agli argomenti "Cantiere", "Aspetti Progettuali" e "Rumore"), acquisita agli atti con prot. CTVA/913/2014 del 14.03.2014;

VISTA la documentazione integrativa volontaria trasmessa dal Proponente con nota prot. CRM-0000813-P del 13.01.2015, acquisita agli atti con prot. DVA/1094/2015 del 14.01.2015, con cui il Proponente trasmette lo "Studio intervento di ampliamento della piattaforma stradale del G.R.A. dal Km 41+500 al Km 43+100";

VISTA la documentazione integrativa volontaria trasmessa dal Proponente con nota prot. CRM-0022806-P del 23.09.2015, acquisita agli atti con prot. CTVA/3185/2015 del 25.09.2015 e con prot. DVA/24082/2015 del 25.09.2015, con cui il Proponente trasmette la relazione di ottemperanza al DEC VIA 2885;

PRESO ATTO che con Decreto VIA DEC/VIA/2885 del 25.09.1997 è stato espresso " *giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al Grande Raccordo Anulare adeguamento a tre corsie per ogni senso di marcia Lotti 16, 17, 17b, 18b, 19, 22a, 23b da realizzarsi in Comune di Roma (RM) presentata dall'ANAS in data 13 gennaio 1997, per quanto riguarda il lotto 18b il parere positivo è riferito al progetto individuato nella tav.4 [... omissis ...] a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:*

a) protezione delle falde idriche sotterranee:

le caratteristiche litologiche, di permeabilità e giaciture dei terreni fanno ritenere che non siano elevati gli effetti dell'opera in progetto sull'idrologia sotterranea, non potendosi per escludere, in casi particolari, una maggiore vulnerabilità specialmente nelle zone più depresse o dove si ha una minore soggiacenza del livello di falda. Di conseguenza i lavori per la realizzazione delle opere, ed in particolare le perforazioni, la messa in opera dei pali di viadotti e ponti, i getti di calcestruzzo, dovranno essere condotti con tutte le cautele necessarie ad evitare versamenti e dispersioni sul suolo, nel sottosuolo e nelle acque di sostanze inquinanti accidentalmente provenienti dalle macchine operatrici e dagli automezzi, dalle betoniere e dalle casseforme del calcestruzzo, dalle installazioni logistiche di cantiere.

Dovrà quindi essere predisposta la raccolta e depurazione delle acque nere delle installazioni logistiche di cantiere, di quelle di lavaggio delle betoniere e di supero dei getti di calcestruzzo. Le aree di sosta delle macchine operatrici e degli automezzi nei cantieri dovranno essere realizzate con materiale che non consenta la permeazione dei liquidi e dotate di appositi sistemi di raccolta dei liquidi provenienti da sversamento accidentale e delle acque di prima pioggia. Perforazioni in rocce molto permeabili e in cui sia accertata la presenza delle falde idriche sotterranee di maggior interesse dovranno avvenire con impianti a secco o con uso di fanghi e additivi inerti.

I getti di calcestruzzo in prossimità o sotto la superficie delle falde idriche sotterranee di maggior interesse dovranno avvenire a seguito di preventivo intubamento e isolamento del cavo al fine di evitare la dispersione in acqua del cemento e degli eventuali additivi;

b) prevenzione dell'inquinamento delle acque:

i sistemi di raccolta delle acque di prima pioggia, come indicato nello studio, dovranno essere realizzati mediante canalizzazione e convogliamento dei liquidi di piattaforma stradale verso apposite vasche di sicurezza, conformate a cascata e dotate di sistemi autoinnescanti di sifonamento, in modo da garantire (anche negli eventi meteorici di picco) la ricettività di eventuali sversamenti incidentali di inquinanti conseguenti (connessi alla circolazione dei veicoli in fase di esercizio) e le operazioni di bonifica. L'impianto dovrà essere periodicamente sottoposto a manutenzione e svuotamento. Nelle zone a falda affiorante o con acque superficiali, le vasche di sicurezza possono essere adibite a biotopi umidi con specie adatte per la fitodepurazione;

c) controllo e mitigazione dell'inquinamento atmosferico:

le stime presentate nello studio di impatto ambientale evidenziano la possibilità che, nell'ambito interessato dal G.R.A., si verifichino superamenti dei valori di attenzione, e in alcuni casi di allarme, previsti dalla vigente normativa in materia di tutela della qualità dell'aria. Ciò premesso, e pur considerando le potenziali riduzioni dei fattori unitari di emissione attese in relazione alla progressiva sostituzione del parco circolante, è necessario predisporre un piano di monitoraggio. Tra le possibili opzioni si propongono:

- misure periodiche delle concentrazioni atmosferiche di inquinanti convenzionali e non convenzionali (NO₂, COV, PMIO, Benzene, Benzo(a)pirene, ecc). Tali controlli potranno essere inquadrati nell'ambito di un programma di periodico monitoraggio delle condizioni ambientali determinate nelle aree limitrofe al G.R.A., in coordinamento con i rilievi dei livelli sonori, da pianificare ed eseguire in collegamento con le autorità locali preposte al controllo dell'inquinamento atmosferico e acustico;
- la previsione delle opportune attrezzature tecnologiche e delle adeguate soluzioni progettuali inquinanti (rilievo delle condizioni di deflusso e informazione all'utenza, messaggistica variabile per l'indicazione di limiti di velocità, ramp metering, ecc.) atte a consentire efficace gestione del traffico in transito sull'arteria, al fine di ridurre le emissioni;
- si richiama in proposito la responsabilità dell'Ente gestore nel perseguire condizioni di efficienza e sicurezza nell'esercizio di una infrastruttura che, per il significato che assume nel contesto urbanistico e territoriale e in considerazione dei notevoli flussi di traffico che già ora la percorrono, si troverà presumibilmente ad operare in condizioni prossime alla capacità anche una volta realizzato l'adeguamento;
- in questo senso appare opportuno prefigurare i diversi possibili scenari di traffico sull'infrastruttura adeguata, a fronte dei quali predisporre un'alticolata strategia di intervento che, anche con l'ausilio degli opportuni supporti progettuali e tecnologici, consentano di adeguare in tempo reale gli interventi di gestione del traffico alle condizioni di deflusso rilevate sull'infrastruttura stessa e sulla viabilità ad essa connessa;

d) controllo e mitigazione dell'inquinamento acustico:

la definizione e la successiva progettazione esecutiva degli interventi di mitigazione acustica, preliminarmente indicati nello Studio di Impatto Ambientale con riferimento ai diversi lotti, dovranno uniformarsi ai seguenti criteri generali:

- in generale, i livelli sonori rilevati post operam non dovranno in nessun caso risultare superiori a quelli rilevati ante operam;
- in presenza di recettori sensibili (insediamenti residenziali, ospedali e case di riposo, scuole, ecc.) i livelli sonori post operam rilevati in facciata dovranno essere ricondotti entro i limiti previsti dalle vigenti normative (DPCM 1-3- 1991, 1. 447/96);
- le opzioni da prendere in considerazione per consentire il rispetto dei criteri generali sopra enunciati potranno comprendere:
 - la periodica effettuazione di rilievi strumentali nell'ambito dei più generali programmi di monitoraggio della qualità dell'ambiente atmosferico e acustico;
 - l'adozione di soluzioni tecnologiche e progettuali che consentano di ridurre l'emissione sonora alla fonte (asfalti drenanti e fonoassorbenti), con la previsione delle periodiche operazioni di manutenzione atte a conservarne nel tempo l'efficacia;
 - la previsione, ove lo spazio disponibile e la distanza fra sorgente sonora e recettori lo consentano, di interventi di mitigazione con valenza paesaggistica (terrapieni doppi arbustati, terrapieni compressi o barriere vegetative);
 - la progettazione, in corrispondenza con i tratti più critici, di interventi di abbattimento opportunamente disegnati e dimensionati, prendendo a tal fine in considerazione tutte le soluzioni tecnologiche disponibili (barriere laterali, centrali, gallerie artificiali, ecc.);

- l'adozione, ove le altre opzioni risultassero insufficienti, di interventi di difesa passiva da mettere in opera in corrispondenza degli edifici più esposti;
- la previsione delle opportune attrezzature tecnologiche e delle adeguate soluzioni progettuali atte a consentire, in presenza di fenomeni di particolare criticità, di intervenire sulla gestione del traffico come già previste per quanto al controllo dell'inquinamento atmosferico.

e) mitigazioni e ripristini ambientali:

si prescrive la realizzazione di tutti gli interventi di mitigazione e di compensazione ambientale indicati nello studio e negli allegati forniti nelle schede di chiarimento nelle aree già individuate nei differenti lotti (con specifico riferimento ai contenuti della nota esplicativa pervenuta al Ministero dell'Ambiente in data 29 Maggio 1997).

In particolare, i progetti di sistemazione e riqualificazione ambientale (corredati da planimetrie in scala definitiva, sezioni tipo, e quantificazione di interventi a verde) relativi all'ansa morta del Tevere, al Parco dell'Appia, alla zona Aurelia (area di svincolo e fasce laterali all'asse autostradale) devono essere presentati al Ministero dell'Ambiente per la necessaria verifica di ottemperanza.

La riqualificazione dell'area dell'ansa morta del fiume Tevere, denominata Spinaceto, dovrà essere realizzata in conformità agli elaborati consegnati con le schede di chiarimento.

Le opere di risistemazione e riqualificazione ambientale del Parco dell'Appia (non incluse negli elaborati e nei capitolati di progetto) dovranno essere realizzate secondo le indicazioni dell'Ente Parco, a cura e spese dell'ANAS. I portali della galleria che attraversa il Parco dell'Appia, le relative opere di ingegneria naturalistica per il sostegno e rivestimento delle trincee in scavo e in genere le opere a verde connesse vanno collegate al progetto di risistemazione complessivo del Parco.

Infine, tutte le aree di cantiere dovranno essere bonificate e ripristinate, al termine dei lavori.

Per quanto riguarda i materiali e le tecniche per le opere di ripristino e riqualificazione ambientale, vanno adottate, fin dove possibile, opere a verde e tecniche di ingegneria naturalistica.

Dovrà essere prodotto un quaderno di opere tipo da presentare prima dell'inizio dei lavori al Ministero dell'Ambiente. In particolare, per le scarpate in trincea nella sezione tipo vanno evidenziate la litologia superficiale, la pendenza e i possibili interventi antierosivi e di stabilizzazione con tecniche di ingegneria naturalistica. Negli interventi di rivegetazione va fatto uso esclusivo di specie autoctone arbustive, suffruticose e arboree dei più idonei stadi delle serie dinamiche potenziali di riferimento. Il materiale di propagazione dovrà essere di provenienza locale e, date le quantità necessarie, va prevista l'istallazione di un vivaio finalizzato alla produzione da attivarsi alla consegna dei lavori. Il rinfoltimento della vegetazione ripariale deve avvenire mediante ricostituzione delle serie dinamiche ripariali dopo estirpazione completa della Robinia (mediante avvelenamento). Le fasce di vegetazione, con funzione di siepe e siepone, devono essere costituite da specie altoarbustive a cespiti con disposizione a mosaico. Nelle fasce boscate vere e proprie vanno aggiunte specie arboree d'alto fusto. Per tutte queste opere, il riferimento primario sarà costituito dal documento del Ministero dell'Ambiente-Commissione VIA "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Luglio 1995;

f) aree di parcheggio e sosta, sottopassi:

Si deve verificare la possibilità di introdurre in entrambe le carreggiate autostradali, ogniqualvolta possibile, piazzole di sosta esterne alla corsia di emergenza; si preveda, ove possibile, di inserire collegamenti trasversali pedonali tra le aree di servizio prospicienti.

Si verifichi inoltre la possibilità di destinare parte delle aree residuali degli svincoli, o altre aree libere ad essi adiacenti, a parcheggi di interscambio, eventualmente anche in fase successiva ma prevedendone fin d'ora le modalità di accesso e servizio.

Si verifichi la possibilità di realizzare, lungo tutto il tracciato in adeguamento del GRA, dei sottopassi al fine di rendere più permeabile il territorio alla fauna e quindi mitigare l'effetto barriera del GRA. In corrispondenza dei rilevati, con frequenza di 250 m (salvo località di riconosciuta rilevanza faunistica dove la frequenza potrà essere maggiore), verranno inseriti degli scatolari di dimensioni di 5 m di larghezza e di 2 m di altezza massima con banchina e gaveta per la continuità idraulica e il passaggio di microfauna terrestre;

g) lotti 16-17-17b

Svincolo Romanina:

per quanto riguarda questo svincolo, a seguito dei chiarimenti forniti dal proponente, non si ritengono soddisfacenti le alternative proposte in quanto permangono gli impatti individuati precedentemente sugli edifici di civile abitazione esistenti.

Si verifichi la possibilità di:

- in prima fase, mantenere in esercizio lo svincolo nella sua attuale conformazione, fino alla conclusione ed apertura dello svincolo adeguato GRA-A1;
- in seconda fase, procedere al rifacimento integrale dello svincolo della Romanina (sospingendone l'esercizio e senza vincoli di preesistenze strutturali) secondo una configurazione che garantisca un adeguato distanziamento dagli edifici residenziali a Ovest e che preveda opportuni interventi di mitigazione. Durante la sospensione dell'esercizio dello svincolo si dovrà assicurare un collegamento pedonale con i quartieri esterni;
- in subordine, qualora tali obiettivi non risultassero perseguibili, si provveda a eliminare lo svincolo della Romanina esistente (lasciando un sovrappasso pedonale di collegamento interquartiere) e comunque non prima di aver definito, in sede tecnica e amministrativa, l'inserimento di un nuovo accesso per il quartiere Romanina sul tratto di penetrazione verso l'autostrada A1 per Napoli.

Svincolo Casilina

la conformazione esistente non appare sufficientemente funzionale e sicura in quanto non consente la continuità diretta e senza interferenze del flusso radiale nel senso interno - esterno; questo flusso risulta così costretto ad una tortuosa circuitazione con numerosi scambi plurimi e sovrapposti da e per altre direzioni, in spazi insufficienti con raggi di curvatura e visuale limitate.

Si verifichi la possibilità di modificare tale svincolo in modo da mantenere la continuità rettilinea del flusso sulla Casilina in entrambi i sensi, ampliando eventualmente lo sviluppo dello svincolo stesso, altimetricamente e/o planimetricamente, consentendo comunque tutte le manovre senza conflitti tra flussi (senza la svolta a sinistra).

h) lotto 18b:

- è necessario separare su distinta viabilità i flussi di traffico autostradale da quelli locali. A tal fine i due svincoli del Lotto 18b dovranno consentire la completezza di tutte le manovre direttamente da e per le due carreggiate autostradali del GRA verso e da la Via Anagnina e Via Aldini (anch'esse per entrambe le direzioni) senza transito per complanari o altra viabilità minore. A tal fine la rampa identificata come profilo D Sulla tav. 6 (identificativo G4DV306C del luglio 1997) dovrà essere collocata, sin dalla prima fase, più a nord-ovest, così da lasciare, tra essa e la carreggiata del GRA esistente, uno spazio sufficiente per il successivo inserimento della carreggiata interna (2° fase) senza dover demolire la rampa stessa. In tal modo tale rampa, in prima fase utilizzata per l'inserimento sulla rotatoria sopraelevata della complanare interna, potrà essere riutilizzata, senza modifiche, per l'inserimento sulla stessa rotatoria della carreggiata interna del GRA riportata in adiacenza a quella esterna;

- è necessario verificare le possibilità di prevedere in seconda fase, nel nodo Anagnina, un innesto diretto nella carreggiata interna del GRA (direzione Sud-ovest) dalla bretella (profilo A tav. 6 identificativo G4DV306C) declassata a viabilità locale. Se l'innesto risulterà possibile, l'ultimo tratto Sud-ovest della stessa bretella, fino all'innesto sulla rotatoria sopraelevata compreso, dovrà essere smantellato; la bretella stessa risulterà in questa ipotesi troncata alla progressiva 32 (in corrispondenza della rotonda sulla Via Lucrezia Romana) o tutt'al più alla progressiva 38 (in corrispondenza dell'esistente ramo laterale della attuale complanare su cui verrebbe ad attestarsi). Qualora tale innesto non risultasse possibile, la bretella stessa dovrà innestarsi nella rotatoria sopraelevata tramite l'innesto dedicato, nell'attuale progetto, alla viabilità minore limitrofa al fosso dell'Acqua Mariana (viabilità che potrà innestarsi sulla bretella in modo subordinato), oppure con altra modalità e in altro punto della rotatoria, facendo comunque salva la funzionalità e la sicurezza dell'innesto di cui al precedente punto;

- nella definizione del riordino della viabilità locale demandata al Comune di Roma e prevista per la seconda fase, deve essere valutata la possibilità di introdurre ulteriori dismissioni della bretella stessa potenzialmente da sostituirsi con viabilità di ordine minore, interna o adiacente agli insediamenti, e comunque di introdurre ulteriori misure compensative;

- è necessario che l'immissione diretta al km 41+300 nella carreggiata esterna del GRA (direzione Nord-Est) dalla Via Anagnina Nord e dalla rampa profilo F della tav. 6 (identificativo G4DV306C luglio 1997) Sia mantenuta o comunque ripristinata a termine lavori;
- è necessario realizzare nella seconda fase due sottopassi al GRA di connessione tra i due tratti di Via Lucrezia Romana e tra Via di Casale Ferranti e Via Crostarosa, al fine di aumentare la permeabilità delle due zone urbanizzate attualmente separate dal GRA e garantire (tramite la bretella declassata) l'accessibilità dell'intera zona "dei lampadari", sia interna che esterna al GRA, da e per il GRA stesso oltre che dalla zona Grotta di Gregna, in assenza delle attuali due complanari. A tal fine già in prima fase, nel rilevato della carreggiata esterna, dovranno essere inserite tutte le opere strutturali necessarie a tali sottopassi così da non dover poi modificare quanto concluso in prima fase. Di conseguenza dovranno essere realizzati in prima fase anche i puntuali aggiustamenti di altimetrie della carreggiata esterna eventualmente necessari per la realizzazione dei due sottopassi;
- è necessario che l'immissione diretta al km 41+300 nella carreggiata esterna del GRA (direzione Nord-Est) dalla Via Anagnina Nord e dalla rampa profilo F della tav. 6 (identificativo G4DV306C) sia mantenuta o comunque ripristinata a termine lavori;
- è necessario che il raccordo denominato profilo B della tav. 6 (identificativo G4DV306C luglio 1997), dalla progressiva 15 alla progressiva 20 e a proseguire fino al denominato limite di intervento, nell'assetto definitivo sia smantellato e le sue funzioni di scambio tra Via di Casale Ferranti e il nodo Anagnina siano assicurate dalla nuova bretella declassata in seconda fase (profilo A). Si verifichi la possibilità in prima fase di evitare del tutto la costruzione anche solo provvisoria di questo tratto;
- è necessario modificare la collocazione delle piazzole di sosta lungo la bretella provvisoria, in modo che vengano a coincidere con i punti in cui in seconda fase è previsto l'inserimento delle connessioni con la viabilità locale, così da riusarne quanto più possibile il corpo stradale. Dovranno essere inoltre previste, nella 2° fase, tutte le opere necessarie perché tale bretella, nonché i sopracitati sottopassi e la relativa viabilità di adduzione, possano svolgere anche una funzione ciclo-pedonale (marciapiedi, piste, attraversamenti, moderazione della velocità e del traffico, ecc);
- per quanto riguarda le problematiche concernenti il controllo e la mitigazione dell'inquinamento atmosferico, la protezione delle falde idriche sotterranee, la prevenzione dell'inquinamento delle acque si conferma in via generale quanto prescritto precedentemente. Per quanto riguarda gli interventi di mitigazione e ripristino ambientale previsti sul lotto 18b dovranno essere utilizzate essenze autoctone, con disposizione a mosaico, per la realizzazione di siepi arbustive e altoarbustive e filari.
- per quanto attiene gli interventi di mitigazione acustica, come già evidenziato nelle prescrizioni di ordine generale, questi dovranno uniformarsi ai seguenti criteri generali:
 - i livelli sonori rilevati post operam non dovranno in nessun caso risultare superiori a quelli rilevati ante operam;
 - i livelli sonori post operam rilevati in facciata dei ricettori sensibili dovranno essere ricondotti entro i limiti previsti dalla normativa vigente;

criteri sopra evidenziati potranno trovare applicazione attraverso le seguenti azioni:

- l'adozione di soluzioni tecnologiche e progettuali per ridurre l'emissione sonora alla fonte, con la previsione di periodiche operazioni di manutenzione;
- la previsione di idonei sistemi di abbattimento del rumore lungo la via di propagazione, utilizzando, ove possibile, interventi di mitigazione con valenza paesaggistica;
- l'adozione, ove le altre opzioni risultassero insufficienti, di interventi di difesa passiva sugli edifici;
- la previsione delle opportune attrezzature tecnologiche e delle adeguate soluzioni progettuali atte a consentire, in presenza di fenomeni di particolare criticità, di intervenire sulla gestione del traffico;
- per la verifica del rispetto della normativa vigente in materia di inquinamento acustico l'ANAS dovrà predisporre un idoneo sistema di monitoraggio in particolare attraverso la scelta di significativi punti di misura in corrispondenza dei ricettori più sensibili presenti nel tratto oggetto di valutazione. Il progetto di monitoraggio dovrà essere presentato al Ministero dell'ambiente entro la data di apertura dei cantieri per le opportune verifiche un progetto;

- per quanto riguarda i metodi di rilevamento, il progetto di monitoraggio dovrà definire sia i criteri temporali di campionamento sia i parametri da rilevare. Il progetto di monitoraggio dovrà indicare le stazioni di rilevamento in cui è opportuno ripetere le misure in periodi settimanali differenti, al fine di caratterizzare l'eventuale fluttuazione dei fenomeni acustici. Il progetto dovrà comunque definire i periodi di rilievo, dettagliare la loro articolazione nel tempo e fornire sufficienti indicazioni per determinare la significatività della misura in termini di rappresentatività. I rilievi dovranno essere anche di tipo continuativo su un arco temporale significativo per rappresentare in modo idoneo fenomeni con variazione periodica dell'evento acustico (24 ore). Dovrà essere particolarmente curata la restituzione dei dati rilevati nel corso delle campagne fonometriche ad esempio attraverso la realizzazione di un "database" informatico.;

- gli esiti del monitoraggio dovranno essere utilizzati per una migliore definizione dei sistemi di contenimento acustico del GRA così come modificato dal progetto di adeguamento e ammodernamento;

- sulla base degli esiti del monitoraggio e considerando il numero dei fabbricati e residenti nelle fasce contermini al sedime stradale dovrà essere prodotto un idoneo elaborato da cui individuare il numero dei residenti soggetti ai diversi livelli sonori (prima, dopo e dopo con mitigazioni); come noto, l'art. 11 della legge quadro 447/85 prevede, fra l'altro, l'emanazione di un regolamento di esecuzione sul rumore avente origine dal traffico veicolare. Fatta salva la normativa vigente e le mitigazioni già individuate dal progetto oggetto di valutazione, nel caso in cui l'emanazione del regolamento dovesse intervenire nei sei mesi successivi alla data di emanazione del provvedimento di compatibilità ambientale, l'ANAS dovrà produrre, nei sei mesi successivi all'emanazione del decreto e a valle degli esiti del monitoraggio, una rivisitazione del progetto acustico che tenga nel debito conto i contenuti della nuova disciplina in materia di inquinamento autostradale;

i) Lotto 19:

prima dell'imbocco della galleria dovrà essere realizzato l'abbassamento della livelletta al fine di portare il tracciato in trincea assicurando nel contempo sovrappassi trasversali per lo svincolo dell'Appia Nuova.

Dovrà essere rimosso il rilevato attualmente sede di raccordo e dovrà essere ricolmata la trincea dell'attuale sedime del GRA, ripristinando le quote di campagna originarie lungo il sedime di Parco.

Si dovranno concordare con l'Ente Parco i siti più idonei per le aree di cantiere e uno specifico programma di cantierizzazione al fine di contenere gli impatti in fase di costruzione.

Svincolo Appia Nuova:

Nella riprogettazione dello svincolo, necessaria per l'abbassamento della livelletta del tratto del GRA prima dell'imbocco in galleria, si verifichi la possibilità di ripristinare la continuità diretta e rettilinea di entrambe i sensi di marcia senza costringerli comunque a transitare in un sistema rotatorio. Si verifichi inoltre la possibilità di non isolare, all'interno dello svincolo, insediamenti ora esterni all'attuale quadrifoglio. Qualora ciò non fosse possibile, si preveda una connessione diretta, possibilmente anche veicolare, tra questi insediamenti e gli altri adiacenti a cui essi sono ora integrati così da poter evitare l'attraversamento a raso della rotatoria o quantomeno si verifichi la possibilità di reintegrare una relazione di accessibilità diretta (possibilmente anche veicolare) con il resto degli insediamenti cui ora è addossata, che eviti l'attraversamento a raso delle carreggiate di rotatoria.

Si ritiene necessario, quale misura cautelativa a salvaguardia della risorsa idrica sotterranea, che prima dell'inizio dei lavori e per tutta la durata degli stessi sia attrezzato un piezometro, ubicato nella posizione più idonea in prossimità della galleria, attraverso il quale sia tenuto sotto osservazione il livello della falda idrica giacente alla profondità di circa 40 metri e siano compiuti prelievi ed analisi periodiche dell'acqua con la specifica finalità di controllare che le caratteristiche chimiche e batteriologiche originarie non subiscano modifiche per effetto delle attività di progetto.

Per tutto lo sviluppo del tracciato ubicato all'interno dell'area di concessione mineraria della Fonte Capannelle l'autostrada dovrà essere dotata di un sistema di raccolta dei reflui inquinati provenienti dalla piattaforma, opportunamente dimensionato ad accogliere anche gli sversamenti accidentali derivanti da eventi incidentali del traffico veicolare.

l) Lotto 22a:

in fase di cantiere, i lavori per la realizzazione delle opere, ed in particolare la messa in opera dei piloni del viadotto e del nuovo ponte sul Fiume Tevere, dovranno essere condotti con tutte le cautele necessarie ad evitare sversamenti e dispersioni di sostanze inquinanti sul suolo, nel sottosuolo e nelle acque.

Svincolo Ostiense- 'Via del Mare'

Si verifichi la possibilità di semplificare le geometrie dello svincolo e ridurre l'ingombro territoriale prevedendo di dislocare i sistemi di scambio tra la Via del Mare e la Via Ostiense in punti più lontani dall'intersezione con il GRA. In tal modo si consentirebbe di connettere il GRA a solo una delle due strade.

m) Lotto 23b:

dovrà essere assicurato il collegamento dalle carreggiate interne verso le complanari esterne (non previsto dal progetto in questo tratto) per assicurare adeguati percorsi di ritorno e vie di rapido smaltimento in caso di incidenti e blocchi di traffico;

n) entro la data di apertura dei cantieri l'ANAS dovrà presentare anche per gli altri lotti, per la verifica di ottemperanza, i progetti adeguati alle prescrizioni del presente decreto, la prescrizione generale in ordine all'inquinamento acustico dovrà essere riletta alla luce della analoga prescrizione sul lotto 18b;

o) dovranno essere altresì ottemperate le prescrizioni della Regione Lazio e del Ministero Beni Culturali ove non ricomprese nelle precedenti;

p) al termine del periodo transitorio di cinque anni il progetto di seconda fase del lotto 18b dovrà essere sottoposto ad una seconda verifica di ottemperanza da parte del Ministero ambiente;"

Oggetto e definizione della Verifica di Ottemperanza

La vicenda storica legata a questa verifica di ottemperanza risale a molti anni fa e questa Commissione solo recentemente – ben dopo che tutte le opere risultavano ormai completate – è stata investita del suo esame. Evadendo quindi le indicazioni della Direzione Valutazioni Ambientali del MATTM si avrà cura di accertare, punto per punto e per quanto oggi possibile, l'intervenuta ottemperanza al Decreto VIA DEC/VIA/2885 del 25.09.1997, che ha espresso " *giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al Grande Raccordo Anulare adeguamento a tre corsie per ogni senso di marcia Lotti 16, 17, 17b, 18b, 19, 22a, 23b da realizzarsi in Comune di Roma (RM) a condizione che si ottemperino le prescrizioni, raccomandazioni e condizioni indicate nel Decreto.*

La presente verifica di ottemperanza pertanto non si riferisce alla prescrizione O) in quanto non di competenza di codesta Commissione

Il progetto ha riguardato l'allargamento a 3 corsie per senso di marcia dei lotti 16, 17, 17b, 18, 19, 22a e 23b del GRA, per la maggior parte delle tratte come ampliamento in sede del vecchio corpo stradale, mantenendone le caratteristiche geometriche di tracciato, ad eccezione:

- del lotto 18, la cui realizzazione, a seguito dell'Accordo di Programma firmato tra gli Enti in data 08.07.1997, era prevista in 2 fasi successive, di cui la prima prevedeva lo sdoppiamento dell'asse esistente con la realizzazione di una bretella da tre corsie di marcia;
- del lotto 19, in cui la quota del GRA è stata abbassata con andamento in galleria ai fini di ricostruire la continuità del percorso consolare dell'Appia Antica del Parco Archeologico dell'Appia;
- del lotto 22a nel tratto di attraversamento del fiume Tevere, dove era prevista la realizzazione di un nuovo ponte in affiancamento all'esistente.

In particolare, in merito al Lotto 18 si rappresenta quanto segue:

nel corso dell'iter pregresso di approvazione del progetto, a seguito del parere interlocutorio negativo espresso dalla Commissione VIA nel giugno 1997, è stata convocata una riunione al fine di definire l'accordo di programma per le opere giubilari, nel corso della quale si è deciso di approfondire le problematiche ambientali all'origine del parere interlocutorio negativo.

A seguito degli approfondimenti e delle riunioni effettuate, l'8 luglio 1997 è stato firmato un Accordo di Programma che prevede per il Lotto 18 la realizzazione dell'intervento in due fasi successive :

1. sdoppiamento della sede esistente con realizzazione di una bretella a tre corsie di marcia e due aree di sosta e due svincoli a inizio e fine deviazione;
2. adeguamento a sei corsie di marcia e due di emergenza della sede esistente e declassamento della bretella a strada di servizio e viabilità locale, con rientro in sede della corsia interna del lotto.

La revisione progettuale del Lotto 18b e i successivi approfondimenti del SIA sono stati integrati nel progetto complessivo ed approvato con le caratteristiche di soluzione temporanea per la prima fase. La soluzione progettuale approvata recepisce come prospettiva finale il riordino e completamento della viabilità locale nell'ambito di una riqualificazione ambientale successiva, in cui il Proponente prevedeva il declassamento della bretella di variante provvisoria a strada di servizio locale, assumendo in proprio l'onere delle successive trasformazioni fisiche (modifica della sezione tipo, inserimento di interconnessioni laterali, modifiche della regolazione della circolazione). Il Proponente infine prevedeva un articolato programma di opere di mitigazione da realizzare nella seconda fase.

La seconda fase, in base all'accordo di programma, avrebbe dovuto realizzarsi entro 5 anni dalla data dell'Accordo. Poiché però la seconda fase era condizionata anche all'iniziativa del Comune di Roma, il quale non ha fornito riscontri in merito, lo stato attuale differisce da quanto previsto.

In particolare è stata attuata unicamente la prima fase, oltre al posizionamento di 3.800 mq di barriere acustiche e 90.000 mq di Tappeto di Usura di tipo drenante.

ANAS con nota CRM 0019137-P del 22.07.2013 ha chiesto l'abbandono della fase 2 dell'Accordo di Programma in quanto *"... l'adozione del piano regolatore avvenuta nell'agosto del 2003 ha accelerato il processo di urbanizzazione e di fatto la realizzazione dei piani ha determinato l'impossibilità di procedere alla fase 2 dell'accordo di programma per le esigenze urbanistiche dei Piani di zona, adiacenti e armonizzati alla corsia interna del GRA. Tra l'altro la viabilità attuale delle aree risulta già completamente armonizzata al raccordo autostradale nell'attuale assetto e la variante quater di OSTERA DEL CURATO "(in fase di approvazione) già prevedrebbe l'innesto della viabilità locale in corrispondenza dello svincolo "Gregna Sant'Andrea", a sud del piano ... [... omissis ...] Tale formalizzazione dell'attuale assetto stradale relativo alla carreggiata interna del GRA nel tratto Tuscolana/Appia risulta necessaria in tempi brevi al fine di poter classificare definitivamente il tratto attuale in variante come viabilità autostradale, anche ai fini dell'ottemperanza del decreto VIA n.° 2885/1997 e valutare l'eventuale realizzazione di ulteriori opere di mitigazione acustica che il ministero dovesse ritenere opportuno."*

Con nota protocollo 26361 del 25.03.2014 Roma Capitale - Dipartimento Programmazione ed Attuazione Urbanistica, in risposta alla nota di ANAS, comunica che *:" ... omissis ... nel merito delle considerazioni avanzate da codesto dipartimento con la citata nota CRM0019137/2013 si precisa che le aree confinanti con il GRA erano già urbanizzate all'epoca dell'Accordo di Programma e non sono state oggetto di massiccia urbanizzazione a seguito dell'adozione del Piano regolatore.*

Infatti, per quanto riguarda il perimetro del Nucleo edilizio spontaneo 34/O "Gregna di Sant'Andrea" era stato oggetto di approvazione con la richiamata DGRL 4777/1983; in modo analogo per quanto riguarda il Piano di Zona D6 "Osteria del Curato2" era stato individuato con deliberazione del Consiglio Comunale n.110 del 1997.

Pertanto tutti strumenti urbanistici precedenti all'adozione del PRG, ampiamente noti all'epoca di realizzazione dell'intervento in argomento [... omissis ...]

Infatti, si deve rilevare che, nonostante il tempo trascorso, non sia mai stata sottoposta all'attenzione di questa amministrazione alcuna proposta relativa alla seconda fase prevista nell'Accordo di Programma, Di conseguenza, non sono al momento valutabili le eventuali criticità sottostanti tale soluzione definitiva non emergono elementi di novità tali da suggerire l'abbandono della fase 2 dell'Accordo di programma come richiesto nella soprarichiamata nota ... "

Inoltre, con nota prot. 42733 del 24.03.2014, Roma capitale comunica che *"... in data 19 marzo 2014 si è tenuto uno specifico incontro con l'ANAS SpA ... in tale sede i rappresentanti dell'ANAS hanno manifestato la disponibilità a sviluppare la progettazione relativa alla seconda fase, come prevista nell'Accordo di*

Programma sottoscritto in data 8 luglio 1997. Tale sviluppo progettuale consentirà di valutare puntualmente le eventuali criticità"

Il Proponente dichiara che *"Ad oggi, l'Anas e Roma Capitale hanno instaurato apposito tavolo tecnico atto a risolvere quanto previsto nella Fase 2 dell'Accordo suddetto. Con nota n. 813-P del 13.01.2015 (Allegato 11-12) l'Anas ha trasmesso agli Uffici Competenti del Comune di Roma n. 2 proposte progettuali per l'intervento di ampliamento e rientro in sede del GRA chiedendo contestualmente il "Riordino e completamento della Viabilità locale nell'ambito di una riqualificazione ambientale" così come indicato nella valutazioni del DEC/VIA/2885."*

Il Proponente nella nota prot. 813-P del 13.01.2015 specifica che *"Attualmente, le complanari presenti, non hanno di sicuro perso la loro originaria funzione e hanno generato la nascita di una rete urbana. Soprattutto commerciale, ben consolidata. Trascorsi ormai molti anni dal completamento dei lavori suddetti, le aree limitrofe alle complanari in questione hanno di fatto subito notevoli variazioni rispetto alle condizioni urbanistiche iniziali, attraverso un considerevole incremento edificatorio, che presenta purtroppo numerose condizioni di illegittimità e concessioni edilizie su aree in fascia di rispetto."*

Tale situazione ha comportato la presa in considerazione di n. 2 ipotesi di tracciato: la prima (IPOTESI A) prevede un ampliamento simmetrico rispetto allo spazio a disposizione cercando di limitare l'interferenza con gli edifici e gli accessi esistenti; la seconda (IPOTESI B) prevede invece un ampliamento asimmetrico rispetto agli spazi utili salvaguardando di fatto la complanare esterna, in considerazione del possibile utilizzo dell'attuale sede GRA interna, a seguito di declassamento, come strada di servizio ai quartieri di Osteria del Curato e Lucrezia Romana."

La piattaforma proposta presenta le seguenti caratteristiche:

- 2 carreggiate con larghezza 15.45m;
- spartitraffico centrale di 3 m costituito da barriere in cls;
- margine con barriere metalliche di circa 1.75 m per la predisposizione di barriere antirumore di altezza variabile.

Inoltre, nella medesima nota, ANAS *"richiede a Codesto Comune il "riordino e completamento della viabilità locale nell'ambito di una riqualificazione ambientale" così come indicato nelle valutazioni del DEC/VIA/2885 del 25.09.1997, nonché l'acquisizione al patrimonio comunale degli immobili in fascia di rispetto illegittimamente edificati."*

Roma Capitale, in riferimento alla suddetta nota, con onta prot. 46054 del 19.03.2015, comunica che *".. in relazione a tale richiesta di è provveduto ad elaborare la proposta di "riordino e completamento della viabilità locale nell'ambito di una riqualificazione ambientale" ed a segnalare al Municipio VII l'elenco degli immobili risultati privi di richiesta di sanatoria ..."*

PREMESSO che l'opera di cui trattasi ha ottenuto DEC VIA nel 1997, ai fini di realizzare l'adeguamento per l'anno giubilare 2000, in uno preciso contesto socio-territoriale;

PREMESSO che nel tempo intercorso dall'approvazione del Decreto ad oggi, come emerge dal confronto tra le ortofoto più significative, ed anche dagli elaborati correlati alla redazione del nuovo PGTU di Roma Capitale, la situazione urbanistica è fortemente mutata, in una direzione non omogenea, ma prevalentemente come aggregazione sparsa e poco pianificata;

PRESO ATTO che le mutazioni urbanistiche hanno per lo più interessato aree che in fase di approvazione del progetto erano a destinazione agricola, che, con particolare riferimento alla componente rumore comporta notevoli differenze in ambito di progettazione degli interventi;

CONSIDERATO che un numero crescente di recettori acustici è sorto in un periodo successivo a quello di adeguamento dell'opera;

PRESO ATTO che il Proponente nella riunione svoltasi c/o il Ministero dell'Ambiente – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali in data 05.02.2013 (di cui al verbale di riunione presente nella documentazione consegnata) dichiara che “... nel 2006 il risanamento acustico del GRA, avviato nel 1997, aveva raggiunto tutti gli immobili esistenti nell'anno 2004”;

VALUTATO pertanto che per la verifica di ottemperanza non possa che considerarsi la situazione in essere in fase di progetto che ha originato le prescrizioni in analisi, e pertanto la verifica della stesse sia da ricondurre al contesto urbanistico – territoriale autorizzato e vigente all'atto di emanazione del Decreto 2885/1997, seppure il presente Parere contiene alcune indicazioni idonee ad accertare – nel rispetto del principio della massima tutela ambientale – che non vi siano violazioni tali da incidere sugli esiti e sulle risultanze finali della VIA, anche ai sensi del comma III dell'art. 29 del D.lgs. 152 e smi.

TUTTO ciò **PREMESSO** si procede nel seguito alla verifica dell'ottemperanza.

Analisi della documentazione presentata e stato di ottemperanza

PRESCRIZIONI DEC VIA 2885/1997	GRUPPO	RISCONTRO
<p>A) PROTEZIONE DELLE FALDE IDRICHE SOTTERRANEE:</p>		
<p>1. Le caratteristiche litologiche, di permeabilità e giaciture dei terreni fanno ritenere che non siano elevati gli effetti dell'opera in progetto sull'idrologia sotterranea, non potendosi per escludere, in casi particolari, una maggiore vulnerabilità specialmente nelle zone più depresse o dove si ha una minore soggiacenza del livello di falda. Di conseguenza i lavori per la realizzazione delle opere, ed in particolare le perforazioni, la messa in opera dei pali di viadotti e ponti, i getti di calcestruzzo, dovranno essere condotti con tutte le cautele necessarie ad evitare versamenti e dispersioni sul suolo, nel sottosuolo e nelle acque di sostanze inquinanti accidentalmente provenienti dalle macchine operatrici e dagli automezzi, dalle betoniere e dalle casseforme del calcestruzzo, dalle installazioni logistiche di cantiere.</p> <p>Dovrà quindi essere predisposta la raccolta e depurazione delle acque nere delle installazioni logistiche di cantiere, di quelle di lavaggio delle betoniere e di supero dei getti di calcestruzzo.</p> <p>Le aree di sosta delle macchine operatrici e degli automezzi nei cantieri dovranno essere realizzate con materiale che non consenta la permeazione dei liquidi e dotate di appositi sistemi di raccolta dei liquidi provenienti da sversamento accidentale e delle acque di prima pioggia.</p>	<p align="center">CANTIERE</p>	<p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che : " ... le caratteristiche litologiche e la permeabilità dei terreni interessati dalle opere fanno sì che esse non abbiano avuto effetti rilevanti sull'idrologia sotterranea. Durante la realizzazione dei lavori, svolti dal 1998 al 2000, per quanto riguarda le aree di cantiere si è provveduto all'installazione di vasche per la raccolta, la sedimentazione e la chiarificazione di acque nere. Periodicamente il fango è stato allontanato mediante auto spurgo e l'acqua chiarificata è stata dispersa in subirrigazione. Le superfici carrabili sono state pavimentate prevedendo in taluni casi solette in CA munite di pozzetti. La zona riservata alle piccole manutenzioni delle macchine operatrici ed al loro parcheggio è stata impermeabilizzata con una guaina in PEAD resistente agli idrocarburi. ";</p> <p>PRESO ATTO che, con particolare riferimento al lotto 23b, nella Nota 6638 del 14-02-2000 dal Direttore Lavori Lotto 23b 1° e 2° stralcio all'ing. capo Dinuzzi si riporta che: " ... 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, ANAS ha avviato l'esecuzione di un apposito studio volto ad approfondire questo tema ... ";</p> <p>CONSIDERATO che i lavori sono terminati da tempo e che, pertanto, non è possibile verificare direttamente le prescrizioni per la fase di cantiere, ma VALUTATO che, dai riscontri forniti dal Proponente nella fase di istruttoria del presente parere (come da documentazione più sopra richiamata), non sia emerso alcun genere di problema imputabile all'applicazione di modalità operative non corrette in fase di cantiere;</p> <p>SI RITIENE che la prescrizione non sia oggi ottemperabile, pur potendosi considerare superata nella sostanza dei fatti riscontrati.</p>
<p>2. Perforazioni in rocce molto permeabili e in cui sia accertata la presenza delle falde idriche sotterranee di maggior interesse dovranno avvenire con impianti a secco o con uso di fanghi e additivi inerti.</p>		<p>CONSIDERATO che i lavori sono terminati da tempo e che il Proponente non fornisce riscontri sul punto, si VALUTATA non più possibile effettuare credibili approfondimenti e, pertanto, SI RITIENE che la prescrizione non sia oggi ottemperabile.</p>
<p>3. I getti di calcestruzzo in prossimità o sotto la superficie delle falde idriche sotterranee di maggior interesse dovranno avvenire a seguito di preventivo intubamento e</p>		<p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che : " ... nell'ambito dei Lotti dove era presente il rischio di inquinamento della falda acquifera, per quanto</p>

<p>isolamento del cavo al fine di evitare la dispersione in acqua del cemento e degli eventuali additivi;</p>		<p><i>riguarda le opere fondazionali (pali di grande diametro) sono stati impiegati lamierini in ferro a protezione dei getti, comunque sia durante il corso dei lavori che successivamente alla loro ultimazione non si sono rilevati né sono stati segnalati episodi di inquinamento delle falde..”;</i></p> <p>PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto a fornire - come evidenza - fotografie della posa dei lamierini per il Lotto 22 Svincolo GRA, Ponte sul Tevere;</p> <p>CONSIDERATO che i lavori sono terminati da tempo e che, pertanto, non è possibile verificare direttamente le prescrizioni per la fase di cantiere, ma VALUTATO che, dai riscontri forniti dal Proponente nella fase di istruttoria del presente parere (come da documentazione più sopra richiamata), non sia emerso alcun genere di problema imputabile all'applicazione di modalità operative non corrette in fase di cantiere;</p> <p>SI RITIENE che la prescrizione non sia oggi ottemperabile, pur potendosi considerare superata nella sostanza dei fatti riscontrati.</p>
<p>B) PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO DELLE ACQUE:</p>		
<p>1. I sistemi di raccolta delle acque di prima pioggia, come indicato nello studio, dovranno essere realizzati mediante canalizzazione e convogliamento dei liquidi di piattaforma stradale verso apposite vasche di sicurezza, conformate a cascata e dotate di sistemi autoimmescanti di sifonamento, in modo da garantire (anche negli eventi meteorici di picco) la ricettività di eventuali sversamenti incidentali di inquinanti conseguenti (connessi alla circolazione dei veicoli in fase di esercizio) e le operazioni di bonifica. L'impianto dovrà essere periodicamente sottoposto a manutenzione e svuotamento;</p>	<p style="text-align: center;">CANTIERE</p>	<p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: “... i sistemi di raccolta delle acque di prima pioggia sono stati realizzati mediante canalizzazione e convogliamento dei liquidi di piattaforma stradale verso apposte vasche di sicurezza, dotate di sistemi autoimmescanti di sifonamento, in modo da garantire la ricettività di eventuali sversamenti incidentali di inquinanti.. Le vasche di raccolta sopra evidenziate sono oggetto di manutenzione ordinaria da parte dell'area manutenzione Anas che, sistematicamente ne verifica la funzionalità e ne esegue la relativa pulizia. Le suddette vasche hanno dimensioni variabili in funzione delle relative necessità di capienza ma da rilievi sul posto si riscontrano dimensioni medie di 4,00 m x 2,00 m ed altezze variabili.”</p> <p>PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto a fornire alcune fotografie dall'alto del luogo di ubicazione delle 2 vasche realizzate:</p> <p>a) Lotto 22 A Km 57+750 b) Lotto 23 B 1° stralcio</p> <p>e degli interventi di pulizia e manutenzione;</p> <p>CONSIDERATO che i lavori sono terminati da tempo e che, pertanto, non è possibile verificare direttamente le prescrizioni per la fase di cantiere, ma</p>

		<p>VALUTATO che, dai riscontri forniti dal Proponente nella fase di istruttoria del presente parere (come da documentazione più sopra richiamata), non sia emerso alcun genere di problema imputabile all'applicazione di modalità operative non corrette in fase di cantiere;</p> <p>SI RITIENE che la prescrizione non sia oggi ottemperabile, pur potendosi considerare superata nella sostanza dei fatti riscontrati.</p> <p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "... Il posizionamento ravvicinato alla piattaforma stradale e, necessariamente su aree di proprietà Anas, non hanno permesso di base la realizzazione di biotopi umidi con specie adatte per la fitodepurazione";</p> <p>SI RITIENE, pertanto, che la prescrizione sia non ottemperata.</p>
<p>2. Nelle zone a falda affiorante o con acque superficiali, le vasche di sicurezza possono essere adibite a biotopi umidi con specie adatte per la fitodepurazione.</p>		
<p>C) CONTROLLO E MITIGAZIONE DELL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO:</p>		
<p>Le stime presentate nello studio di impatto ambientale evidenziano la possibilità che, nell'ambito interessato dal G.R.A., si verificano superamenti dei valori di attenzione, e in alcuni casi di allarme, previsti dalla vigente normativa in materia di tutela della qualità dell'aria. Ciò premesso, e pur considerando le potenziali riduzioni dei fattori unitari di emissione attese in relazione alla progressiva sostituzione del parco circolante, è necessario predisporre un piano di monitoraggio. Tra le possibili opzioni si propongono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • misure periodiche delle concentrazioni atmosferiche di inquinanti convenzionali e non convenzionali (NO₂, COV, PMIO, Benzene, Benzo(a)pirene, ecc.). Tali controlli potranno essere inquadrati nell'ambito di un programma di periodico monitoraggio delle condizioni ambientali determinate nelle aree limitrofe al G.R.A., in coordinamento con i rilievi dei livelli sonori, da pianificare ed eseguire in collegamento con le autorità locali preposte al controllo dell'inquinamento atmosferico e acustico; • la previsione delle opportune attrezzature tecnologiche e delle adeguate soluzioni progettuali inquinanti (rilievo delle condizioni di deflusso e informazione all'utenza, messaggistica variabile per l'indicazione di limiti di velocità, ramp metering, ecc.) atte a consentire efficace gestione del traffico in transito sull'arteria, al fine di ridurre le emissioni; 	<p>ASPETTI AMBIENTALI</p>	<p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: " al fine di assicurare una duratura azione di limitazione dei rischi di inquinamento dell'aria, il Compartimento ha previsto e realizzato uno specifico sistema di monitoraggio mediante spire conta-traffico e telecamere unitamente ad un sistema di informazione all'utenza mediante pannelli a messaggio variabile (PMV) lungo l'anello del GRA e vie consolari, 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 od i blocco, ha costituito un ulteriore strumento di ausilio nella gestione del traffico e del relativo carico inquinante. La gestione di tale infrastruttura è affidata alla Sala Operativa Compartmentale che opera 24 h - 7 giorni su 7 tramite:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 43 telecamere - 300 sensori di traffico - 87 PMV"; <p>PRESO ATTO che "Dal punto di vista infrastrutturale invece l'Anas, partecipa attivamente a molteplici Conferenze di Servizio su interventi proposti dal Comune di Roma, nei quali si prevede la possibilità di allacciare le nuove viabilità comunali con il G.R.A. attraverso la realizzazione di apposite complanari che di fatto vanno a dividere il traffico locale da quello di lunga percorrenza autostradale";</p> <p>CONSIDERATO che il Proponente ha eseguito una apposita campagna di misurazione delle emissioni di inquinanti atmosferici su aree limitrofe al GRA nel periodo Gennaio - Marzo 2015 ed in particolare:</p>

<ul style="list-style-type: none"> • <i>si richiama in proposito la responsabilità dell'Ente gestore nel perseguire condizioni di efficienza e sicurezza nell'esercizio di una infrastruttura che, per il significato che assume nel contesto urbanistico e territoriale e in considerazione dei notevoli flussi di traffico che già ora la percorrono, si troverà presumibilmente ad operare in condizioni prossime alla capacità anche una volta realizzato l'adeguamento;</i> • <i>in questo senso appare opportuno prefigurare i diversi possibili scenari di traffico sull'infrastruttura adeguata, a fronte dei quali predisporre un'alticolata strategia di intervento che, anche con l'ausilio degli opportuni supporti progettuali e tecnologici, consentano di adeguare in tempo reale gli interventi di gestione del traffico alle condizioni di deflusso rilevate sull'infrastruttura stessa e sulla viabilità ad essa connessa;</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • presso lo Svincolo con Via Pontina dal 22 Gennaio 2015 al 5 Febbraio 2015, relativamente al Lotto 22°; • presso lo Svincolo con Via Casilina dal 07 Febbraio 2015 al 21 Febbraio 2015, relativamente ai Lotti 16, 17a e 17b; • presso lo Svincolo Gregna S. Andrea dal 27 Febbraio 2015 al 13 Marzo 2015, relativamente ai Lotti 18b e 19; <p>CONSIDERATO che nel corso delle 3 campagne mobili sono stati monitorati i seguenti parametri:</p> <ul style="list-style-type: none"> • NO2, NO, NOx - Ossidi di Azoto; • Benzene, Toluene e Xilene; • SO2 – Biossido di Zolfo; • CO – Monossido di Carbonio; • PM10; • Benzo(a)pirene; • Parametri Meteo; <p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che “... le aree da monitorare sono state definite a partire dalle criticità rilevate dallo studio dello SIA e dalle prescrizioni del Ministero, mentre i parametri e i limiti di riferimento sono stati integrati con quanto definito dal D. Lgs. 155/2010 e ss.mm.ii.”;</p> <p>CONSIDERATO che la relazione presentata evidenzia che “Dall’analisi dei risultati ottenuti non emergono criticità né relativamente agli inquinanti considerati dallo SIA né relativamente agli inquinanti integrativi selezionati in base alle indicazioni delle prescrizioni VIA e delle normativa vigente.”;</p> <p>CONSIDERATO che l’unico superamento ai limiti normativi riscontrato nelle campagne di indagini effettuate si ha per il punto di campionamento presso lo svincolo con via Casilina, per cui il Proponente riporta “... Il biossido di azoto, per il quale lo studio (SIA ndr.) evidenziava particolari criticità nell’area considerata ha superato il limite orario di 200 µg/m³ una sola volta nei 15 giorni di monitoraggio (concentrazione rilevata di 203,6 µg/m³ 11 Febbraio ore 8:00).</p> <p>VALUTATO che il Proponente abbia provveduto a mettere in atto un giusto mix delle indicazioni contenute nel quadro prescrittivo, al fine di controllare e mitigare l’inquinamento atmosferico, SI RITIENE la prescrizione ottemperata.</p>
<p>D) CONTROLLO E MITIGAZIONE DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO:</p>	

La definizione e la successiva progettazione esecutiva degli interventi di mitigazione acustica, preliminarmente indicati nello Studio di Impatto Ambientale con riferimento ai diversi lotti, dovranno uniformarsi ai seguenti criteri generali:

- in generale, i livelli sonori rilevati post operam non dovranno in nessun caso risultare superiori a quelli rilevati ante operam;
- in presenza di recettori sensibili (insediamenti residenziali, ospedali e case di riposo, scuole, ecc.) i livelli sonori post operam rilevati in facciata dovranno essere ricondotti entro i limiti previsti dalle vigenti normative (DPCM 1-3- 1991, l. 447/96);
- le opzioni da prendere in considerazione per consentire il rispetto dei criteri generali sopra enunciati **potranno comprendere:**
 - la periodica effettuazione di rilievi strumentali nell'ambito dei più generali programmi di monitoraggio della qualità dell'ambiente atmosferico e acustico;
 - l'adozione di soluzioni tecnologiche e progettuali che consentano di ridurre l'emissione sonora alla fonte (asfalti drenanti e fonoassorbenti), con la previsione delle periodiche operazioni di manutenzione atte a conservarne nel tempo l'efficacia;
 - la previsione, ove lo spazio disponibile e la distanza fra sorgente sonora e recettori lo consentano, di interventi di mitigazione con valenza paesaggistica (terrapieni doppi arbustati, terrapieni compressi o barriere vegetative);
 - la progettazione, in corrispondenza con i tratti più critici, di interventi di abbattimento opportunamente disegnati e dimensionati, prendendo a tal fine in considerazione tutte le soluzioni tecnologiche disponibili (barriere laterali, centrali, gallerie artificiali, ecc.);
 - l'adozione, ove le altre opzioni risultassero insufficienti, di interventi di difesa passiva da mettere in opera in corrispondenza degli edifici più esposti;
 - la previsione delle opportune attrezzature tecnologiche e delle adeguate soluzioni progettuali atte a consentire, in presenza di fenomeni di particolare criticità, di intervenire sulla gestione del traffico come già previste per quanto al

ASPETTI AMBIENTALI

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "In ottemperanza a quanto prescritto, relativamente alla prescrizione che riguardavano il non superamento dei valori ante-operam nelle aree oggetto di intervento, l'ANAS, al fine di redigere un elaborato di confronto diretto tra i punti indagati SIA ante e post operam, ha recentemente, Dicembre 2014, eseguito una apposita campagna di misurazione globale in prossimità degli stessi punti indagati SIA 1996 ed indicativi nelle fasi progettuali dei lotti interessati dalla VIA in questione.

Tale intervento, come precedentemente descritto, ha permesso un confronto diretto con gli stessi punti di misurazione dell'epoca, tra le prescrizioni ed i dati risultanti ad oggi.

Nei punti in questione infatti, come si evince da risultati della Relazione (Allegato 4 - Relazione Rumore), si sono riscontrati globalmente valori inferiori sia ai requisiti normativi attuali, sia ai valori ante operam indicati in SIA. Tale risultato è stato possibile attraverso le soluzioni tecnologiche adottate in fase di realizzazione dei Lotti suddetti e nelle fasi immediatamente successive (asfalti drenanti e fonoassorbenti e barriere antirumore)";

CONSIDERATO che il Proponente ha presentato gli esiti di due differenti campionamenti post operam, di cui il primo negli anni 2009 - 2010 ed il secondo nel 2014;

CONSIDERATO che il campionamento 2009 - 2010 è stato eseguito un monitoraggio per verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione acustica, in aree differenti da quelle già analizzate in fase ante operam, per i quali è stato riscontrato un superamento nel comparto di Mezzocammino, lungo il Lotto 22, per cui è emerso un valore notturno pari a 61 dB(A), a fronte del limite normativo di 60 dB(A);

PRESO ATTO che l'area in questione è risultata di realizzazione posteriore al GRA, e che il Proponente con nota prot. CRM-0031773-P del 23.12.2013 ha comunicato al Comune che: "Durante i lavori di adeguamento a 3 corsie del grande Raccordo Anulare nel Comparto Urbanistico Mezzocammino svolti tra il maggio 1998 e novembre 1999, ANAS SpA ha provveduto all'installazione di barriere fonoassorbenti, così come previsto nel SIA, per la protezione degli edifici prospicienti lo stesso Raccordo. Nella recente redazione, da parte di ANAS, dei Piani di Contenimento e Abbattimento del Rumore, il Comparto di cui trattasi è stato caratterizzato tra le aree più critiche, Tale criticità è dovuta alla rapida urbanizzazione del complesso stesso che, dal novembre 2004, si è sviluppata grazie ai permessi a costruire

controllo dell'inquinamento atmosferico.

che il Comune di Roma ha rilasciato al Consorzio "Torrino Mezzocamino" senza che però, lo stesso Comune, obbligasse il citato Consorzio ad installare barriere fonoassorbenti, come previsto dal DPR 142/2004 e come proposto (.omissis..). Alla luce di quanto detto ANAS SpA ribadisce quanto già comunicato, che non inserirà nel proprio programma di risanamento le costruzioni successive al 30 giugno 2004”;

CONSIDERATO che i monitoraggi 2014 sono stati svolti presso gli stessi ricettori verificati in precedenza in fase *ante operam* (trattasi di ricettori interni alla fascia A e B per le strade di tipo A), e che gli esiti delle misurazioni mostrano un superamento del livello sonoro *post operam* unicamente per l'edificio scolastico presente nel Lotto 23B, in via Casal Lombroso, per la quale, seppure gli interventi mitigativi a suo tempo apportati abbiano prodotto una attenuazione di 23, 50 dB(A), permane un superamento del limite in facciata pari a 1,50 dB(A);

CONSIDERATO che il valore misurato all'interno dell'edificio risulta pari a 35,00 dB(A), ovvero risulta inferiore al limite acustico interno previsto dal DPR 142 del 30 marzo 2004, che fissa quale limite interno il valore di 45 dB(A);

PRESO ATTO che, in merito alle attrezzature tecnologiche, il Proponente dichiara che: “Cosi come indicato nello Stato al punto C, l'Anas ha previsto e realizzato uno specifico sistema di monitoraggio mediante spire contatraffico e telecamere, unitamente ad un sistema di informazione all'utenza mediante pannelli a messaggio variabile (PMV) lungo l'anello del GRA e vie consolari, 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 blocco, costituisce un ulteriore strumento di ausilio nella gestione del traffico e del relativo carico inquinante sia esso atmosferico e/o acustico”;

Intervento	Barriere Antirumore h. 3 – 5 metri	Tappeto di Usura di tipo Drenante
Lotto 16 – 17 -17 bis	15.300 mq	177.000 mq
Lotto 18	3.800 mq	90.000 mq

Lotto 19	3.500 mq	110.000 mq
Lotto 22 A - 1° stralcio	21.500 mq	152.000 mq
Lotto 22 A - 2° stralcio		
Lotto 22 A - 3° stralcio		
Lotto 23 B - 1° stralcio	7.800 mq	240.000 mq
Lotto 23 B - 2° stralcio		

PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto a redigere il “piano di contenimento e abbattimento del rumore” ex Lege 447/95, attualmente in attesa di Conferenza di Servizi per approvazione;

CONSIDERATO che il Proponente, oltre alle attrezzature tecnologiche di cui sopra, nell’ambito dei progetti europei *Life +*, sta realizzando un sistema sperimentale lungo tutto l’anello del GRA denominato “*Dynamap*”, ovvero una mappatura dinamica del fenomeno “rumore” - con aggiornamento completo ogni 10 sec - attraverso misurazioni dirette in continuo tramite 19 centraline, che permetterà di monitorare e valutare le differenti situazioni di rumore da traffico emergenziali e non lungo tutto il percorso stradale;

CONSIDERATO che gli esiti di questo sistema saranno accessibili al pubblico attraverso apposito portale;

VALUTATO che il Proponente abbia provveduto a mettere in atto un giusto mix delle indicazioni contenute nel quadro prescrittivo, al fine di controllare e mitigare l’inquinamento acustico ove di propria competenza.

VALUTATO altresì che i rilevamenti del 2009-2010 e del 2014 hanno dato esito generalmente positivo, ad eccezione di alcuni superamenti nel campionamento 2009-2010 e ed un residuo superamento in facciata rispetto al ricettore sensibile di via Casale Lombroso nel monitoraggio 2014, dove però risulta rispettato il limite interno;

VALUTATO, infine, che gli edifici in questione (ad eccezione della scuola) - presso i quali sono stati riscontrati i superamenti - sono stati edificati dopo la realizzazione dei lavori oggetto di VO, cioè nell’ambito dell’espansione edilizia del Comune di Roma della quale si da atto nel documento “Piano Generale del Traffico Urbano di Roma Capitale” approvato con Del. A.C. n. 21 del 16 aprile 2015;

SI RITIENE che il Proponente abbia realizzato ciò che era tecnicamente fattibile negli anni della costruzione ma, per le ragioni prima descritte, la

		<p>prescrizione non è al momento ottemperabile.</p> <p>SI RILEVA che, inoltre, il GRA è soggetto a monitoraggi e verifiche periodiche ai sensi della Direttiva 2002/49/CE (recepita con D. Lgs. 194/2015), che prevede la predisposizione con periodicità quinquennale di mappe di rumore su tutti gli assi stradali principali, con volumi di traffico superiori ai 3 milioni di veicoli l'anno, in ottemperanza alla quale è in fase di predisposizione il sistema di monitoraggio "Dynamap" più sopra citato;</p> <p>Si invita la Direzione a valutare l'opportunità di dar corso ad ulteriori attività di controllo, mirate alla verifica di compatibilità tra il rumore rilevato e i ricettori esposti, in relazione alle caratteristiche dei ricettori stessi (loro destinazione d'uso, funzione, popolazione ivi residente etc.) e alla vigente classificazione acustica comunale del Comune di Roma.</p>
<p>E) MITIGAZIONI E RIPRISTINI AMBIENTALI:</p> <p>1. Si prescrive la realizzazione di tutti gli interventi di mitigazione e di compensazione ambientale indicati nello studio e negli allegati forniti nelle schede di chiarimento nelle aree già individuate nei differenti lotti (con specifico riferimento ai contenuti della nota esplicativa pervenuta al Ministero dell'Ambiente in data 29 Maggio 1997). In particolare, i progetti di sistemazione e riqualificazione ambientale (corredati da planimetrie in scala definitiva, sezioni tipo, e quantificazione di interventi a verde) relativi all'ansa morta del Tevere, al Parco dell'Appia, alla zona Aurelia (area di svincolo e fasce laterali all'asse autostradale) devono essere presentati al Ministero dell'Ambiente per la necessaria verifica di ottemperanza.</p>	<p>CANTIERE</p>	<p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "... nel corso dei lavori per quanto riguarda le scarpate delle trincee, particolare cura si è tenuta nell'assicurare la continuità con l'ambiente circostante, ripristinando zone di raccordo, mediante l'impianto di fasce vegetazionali parananaturali. Le sovrastrutture dei tratti stradali dismessi sono state rimosse e successivamente attrezzate con sistemazione a verde ...";</p> <p>PRESO ATTO che, in merito allo svincolo Aurelia, il Proponente dichiara che: "... sono state interamente recepite le indicazioni dello SIA, e particolare cura è stata posta nell'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 Capitoli Speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde ...";</p> <p>PRESO ATTO che, in merito allo svincolo "Ostense" non riscontrato nelle prescrizioni, il Proponente dichiara che: "... intervento concepito con lo scopo di realizzare le opere di mitigazione e compensazione ambientale all'interno dell'ampia area di svincolo tra il GRA e la Via Ostiense, costituite da messa a dimora di fasce vegetazionali e arbusti ..."</p>

PRESO ATTO che, in merito alle opere di riqualificazione dell'area Golenale (ex canile), il Proponente dichiara che: "... l'intervento in esame ha interessato la zona golenale del fiume Tevere in località Mezzocamino, [... ommissis ...], ove ricadeva un insediamento di ricovero per animali randagi attualmente trasferiti in altra struttura [... ommissis ...] si è proceduto alla demolizione e rimozione dei rifugi e successivamente alla rinaturazione dell'area con essenze autoctone e nel recupero ambientale e naturalistico [... ommissis ...]. Le opere di mitigazione ambientale hanno previsto la piantumazione di fasce vegetali e arbustive per il mascheramento delle opere d'arte [... ommissis ...]";

PRESO ATTO che in merito all'area golenale (ex canile), il Proponente, nella documentazione inoltrata, ha trasmesso la nota MATTM prot. VIA/2003/11707 del 14.10.2003 "... con riferimento a quanto inviato questa Direzione ritiene che la parte di prescrizione relativa allo svincolo in questione risulti ottemperata ... si ricorda che è necessario acquisire sull'ottemperanza della prescrizione, anche il parere di competenza del Ministero per i beni e le attività culturali.";

PRESO ATTO che in merito all'intervento di riqualificazione dell'Appia Antica, il Proponente ha trasmesso la nota prot. 18667/99 MIBAC, Soprintendenza Archeologica, in cui si riporta che: "... al riguardo questa Soprintendenza esprime la propria soddisfazione per l'attuazione che l'ANAS rivolge al problema generale della riqualificazione e valorizzazione dell'Appia Antica ...";

PRESO ATTO che in merito all'intervento di riqualificazione dell'Appia Antica, il Proponente ha trasmesso la nota prot. 1218/97 Parco Regionale Appia Antica, in cui si riporta che: "... si approva il progetto sotto il profilo tecnico ...";

VALUTATO che, seppure non esista un riscontro formale che il Proponente abbia presentato a suo tempo al Ministero dell'Ambiente "i progetti di sistemazione e riqualificazione ambientale (corredati da planimetrie in scala definitiva, sezioni tipo, e quantificazione di interventi a verde) relativi all'ansa morta del Tevere, al Parco dell'Appia, alla zona Aurelia (area di svincolo e fasce laterali all'asse autostradale)" le evidenze fornite riguardanti la realizzazione effettiva dei progetti e le note positive di MIBAC e del Parco dell'Appia Antica permettono di considerare questa parte della prescrizione **ottemperata** nella sostanza dei fatti riscontrati.

<p>2. La riqualificazione dell'area dell'ansa morta del fiume Tevere, denominata Spinaceto, dovrà essere realizzata in conformità agli elaborati consegnati con le schede di chiarimento.</p>	<p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che si è trattato di un intervento: “ ... con valenza di compensazione ambientale e mirato alla rinaturazione dell'ambito fluviale ed alla realizzazione di infrastrutture atte alla frequentazione a fini di studio e di osservazione”;</p> <p>PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto a fornire come evidenza delle fotografie ante operam e post operam dell'area di intervento;</p> <p>SI RITIENE questa prescrizione ottemperata.</p>
<p>3. Le opere di risistemazione e riqualificazione ambientale del Parco dell'Appia (non incluse negli elaborati e nei capitoli di progetto) dovranno essere realizzate secondo le indicazioni dell'Ente Parco, a cura e spese dell'ANAS. I portali della galleria che attraversa il Parco dell'Appia, le relative opere di ingegneria naturalistica per il sostegno e rivestimento delle trincee in scavo e in genere le opere a verde connesse vanno collegate al progetto di risistemazione complessivo del Parco.</p>	<p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: “ Di particolare importanza altresì sono state le opere di sistemazione e riqualificazione del Parco della Via Appia antica attività svolte in stretta collaborazione con l'Ente Parco e la Soprintendenza Archeologica [... ommissis ...] i lavori di recupero ambientale e ripristino, relativamente alla Via Appia Antica, gli stessi sono stati eseguiti dalla Soprintendenza Archeologica di Roma, a seguito della redazione del progetto definitivo approvato con provvedimento conclusivo, in data 26.08.2002, dalla CdS svoltasi il 22.05.2002. La Soprintendenza Archeologica di Roma successivamente ha provveduto alla redazione del progetto esecutivo in ottemperanza alle prescrizioni ... I lavori sono stati finanziati con trasferimento, da ANAS alla Soprintendenza Archeologica, della somma ... ”;</p> <p>PRESO ATTO che il Proponente ha elencato tutte le attività che sono state svolte, tra cui il ripristino pavimentazione in cubetti di selce, la bonifica vegetale, il ritombamento della trincea in basalto sede dell'ex GRA e le piantumazioni;</p> <p>PRESO ATTO che in merito all'intervento di riqualificazione dell'Appia Antica, il Proponente ha trasmesso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la nota prot. 18667/99 MIBAC, Soprintendenza Archeologica, in cui si riporta che: “ ... al riguardo questa Soprintendenza esprime la propria soddisfazione per l'attuazione che l'ANAS rivolge al problema generale della riqualificazione e valorizzazione dell'Appia Antica ... ”; • la nota prot. 1218/97 Parco Regionale Appia Antica, in cui si riporta che: “ ... si approva il progetto sotto il profilo tecnico ... ”; <p>SI RITIENE questa prescrizione ottemperata.</p>
<p>4. Infine, tutte le aree di cantiere dovranno essere bonificate e ripristinate, al termine dei lavori.</p>	<p>PRESO ATTO che, in merito al ripristino delle aree di cantiere, il Proponente</p>

		<p>dichiara che: "Dai rilievi effettuati si è verificato che le aree di cantiere all'epoca predisposte sono state nella totalità dei casi bonificate e di fatto, considerato che la maggior parte delle aree interessate dalle installazioni di cantiere erano occupate temporaneamente, riportate allo stato originario. Non risultano infatti ad oggi pervenute contestazioni relative alla bonifica delle aree in questione";</p> <p>PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto a fornire come evidenza delle fotografie ante operam e post operam delle aree relative al Lotto 23b_1°stralcio e Lotto 22°_2°stralcio;</p> <p>CONSIDERATO che i lavori sono terminati da tempo e che, pertanto, non è possibile verificare direttamente le prescrizioni per la fase di cantiere, ma VALUTATO che, dai riscontri forniti dal Proponente nella fase di istruttoria del presente parere (come da documentazione più sopra richiamata), non sia emerso alcun genere di problema imputabile all'applicazione di modalità operative non corrette in fase di cantiere;</p> <p>SI RITIENE che la prescrizione non sia oggi ottemperabile, pur potendosi considerare superata nella sostanza dei fatti riscontrati.</p>
<p>5. Per quanto riguarda i materiali e le tecniche per le opere di ripristino e riqualificazione ambientale, vanno adottate, fin dove possibile, opere a verde e tecniche di ingegneria naturalistica.</p>		<p>CONSIDERATO che i lavori sono terminati da tempo e che il Proponente non fornisce riscontri sul punto, si VALUTATA non più possibile effettuare credibili approfondimenti e, pertanto, SI RITIENE che la prescrizione non sia oggi ottemperabile.</p>
<p>6. Dovrà essere prodotto un quaderno di opere tipo da presentare prima dell'inizio dei lavori al Ministero dell'Ambiente. In particolare, per le scarpate in trincea nella sezione tipo vanno evidenziate la litologia superficiale, la pendenza e i possibili interventi antierosivi e di stabilizzazione con tecniche di ingegneria naturalistica. Negli interventi di rivegetazione va fatto uso esclusivo di specie autoctone arbustive, suffruticose e arboree dei più idonei stadi delle serie dinamiche potenziali di riferimento. Il materiale di propagazione dovrà essere di provenienza locale e, date le quantità necessarie, va prevista l'istallazione di un vivaio finalizzato alla produzione da attivarsi alla consegna dei lavori. Il rinfoltimento della <u>vegetazione ripariale</u> deve avvenire mediante</p>		<p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "... a seguito delle ricerche effettuate non risulta essere stato redatto l'apposito quaderno di opere ...";</p> <p>CONSIDERATO che i lavori sono terminati da tempo e che il Proponente non fornisce riscontri sul punto, si VALUTATA non più possibile effettuare credibili approfondimenti e, pertanto, SI RITIENE che la prescrizione non sia oggi ottemperabile.</p>

<p>ricostituzione delle serie dinamiche ripariali dopo estirpazione completa della Robinia (mediante avvelenamento). Le fasce di vegetazione, con funzione di siepe e stepona, devono essere costituite da specie altoarbustive a cespite con disposizione a mosaico. Nelle fasce boscate vere e proprie vanno aggiunte specie arboree d'alto fusto. Per tutte queste opere, il riferimento primario sarà costituito dal documento del Ministero dell'Ambiente-Commissione VIA "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Luglio 1995.</p>		
<p>F) AREE DI PARCHEGGIO E SOSTA, SOTTOPASSI:</p>		
<p>1. Si deve verificare la possibilità di introdurre in entrambe le carreggiate autostradali, ogniqualvolta possibile, piazzole di sosta esterne alla corsia di emergenza; si preveda, ove possibile, di inserire collegamenti trasversali pedonali tra le aree di servizio prospicienti.</p> <p>2. Si verifichi inoltre la possibilità di destinare parte delle aree residuali degli svincoli, o altre aree libere ad essi adiacenti, a parcheggi di interscambio, eventualmente anche in fase successiva ma prevedendone fin d'ora le modalità di accesso e servizio.</p>	<p>ASPETTI PROGETTUALI</p>	<p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "... si precisa la difficoltà della realizzazione delle stesse in considerazione di tratti del GRA fortemente condizionati da insediamenti ed interferenze ... è stato possibile realizzare un'ulteriore piazzola di sosta in corrispondenza del Km 59+800 della carreggiata esterna del GRA";</p> <p>PRESO ATTO che il Proponente ha trasmesso una nota del dirigente a MATTM e MIBAC prot. 777 del 29.07.1998, con cui, relativamente ai Lotti 16-17-17b-19-23b 1° e 2° stralcio, si riporta che: "... anche in questo caso vale la precisazione generale che il GRA è oggi inserito in un'area densamente abitata, caratterizzata da numerosi insediamenti sia commerciale che residenziali nella quale risulta difficile poter reperire aree idonee alla realizzazione di parcheggi da riservare alla sosta";</p> <p>CONSIDERATO che il Proponente ha provveduto ad effettuare una verifica di quanto richiesto dalla prescrizione, SI RITIENE questa prescrizione ottemperata.</p>
		<p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "... non si è ritenuto opportuno destinare aree residuali degli svincoli a parcheggio stanti i condizionamenti che queste avrebbero determinato ai flussi in transito ricordando peraltro che il CdS inibisce la realizzazione di accessi lungo ed in prossimità delle rampe di svincolo ...";</p> <p>CONSIDERATO che il Proponente ha provveduto ad effettuare una verifica di quanto richiesto dalla prescrizione, SI RITIENE questa prescrizione</p>

<p>3. Si verifichi la possibilità di realizzare, lungo tutto il tracciato in adeguamento del GRA, dei sottopassi al fine di rendere più permeabile il territorio alla fauna e quindi mitigare l'effetto barriera del GRA. In corrispondenza dei rilevati, con frequenza di 250 m (salvo località di riconosciuta rilevanza faunistica dove la frequenza potrà essere maggiore), verranno inseriti degli scatolari di dimensioni di 5 m di larghezza e di 2 m di altezza massima con banchina e gaveta per la continuità idraulica e il passaggio di microfauna terrestre.</p>		<p>ottemperata.</p> <p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che per i Lotti 16-17-17bis, inseriti in area densamente abitata, “... le opere previste hanno riguardato essenzialmente l'ampliamento in sede del corpo stradale esistete e pertanto dove possibile sono state migliorate le luci utili stradali ...”;</p> <p>PRESO ATTO che il Proponente riporta una tabella riepilogativa delle strutture “idrauliche” relative ai lotti (per un totale di 11 interventi di cui i due sul lotto 19 con funzionalità anche faunistica) nonché le relative fotografie;</p> <p>CONSIDERATO che il Proponente ha provveduto ad effettuare una verifica di quanto richiesto dalla prescrizione, SI RITIENE questa prescrizione ottemperata.</p>
<p>G) LOTTI 16-17-17B</p> <p>1. Svincolo Romanina:</p> <p>per quanto riguarda questo svincolo, a seguito dei chiarimenti forniti dal Proponente, non si ritengono soddisfacenti le alternative proposte in quanto permangono gli impatti individuati precedentemente sugli edifici di civile abitazione esistenti.</p> <p>Si verifichi la possibilità di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in prima fase, mantenere in esercizio lo svincolo nella sua attuale conformazione, fino alla conclusione ed apertura dello svincolo adeguato GRA-A1; • in seconda fase, procedere al rifacimento integrale dello svincolo della Romanina (sospendendo l'esercizio e senza vincoli di preesistenza strutturali) secondo una configurazione che garantisca un adeguato distanziamento dagli edifici residenziali a Ovest e che preveda opportuni interventi di mitigazione. Durante la sospensione dell'esercizio dello svincolo si dovrà assicurare un collegamento pedonale con i quartieri esterni; <p>In subordine, qualora tali obiettivi non risultassero perseguibili, si provveda a eliminare lo svincolo della Romanina esistente (lasciando un sovrappasso pedonale di collegamento interquartiere) e comunque non prima</p>	<p style="text-align: center;">ASPETTI PROGETTUALI</p>	<p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: “... è stato previsto e realizzato, previa demolizione completa del vecchio, un nuovo tipo di sovrappasso allontanando pertanto l'asse stradale dal manufatto di attraversamento del GRA ed eliminando, già in fase di apertura al traffico della nuova opera, le rampe di entrata ed uscita dalla carreggiata interna L'area abitativa è stata ulteriormente protetta con la realizzazione di barriere antirumore sia artificiali che naturali arbustive.</p> <p>La prescrizione di realizzare un sovrappasso di solo attraversamento è stata completamente soddisfatta allorché sono state chiuse le rampe di collegamento tra la carreggiata esterna e la zona commerciale [... ommissis ...]. Con l'apertura al traffico del suddetto sistema di complanari e la contemporanea chiusura delle rampe provvisorie si è pertanto anche provveduto all'eliminazione della commissione di traffico locale e nazionale [... ommissis ...]”;</p> <p>PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto a fornire come evidenza fotografie delle aree di intervento e delle relative barriere antirumore;</p> <p>CONSIDERATO che il Proponente ha provveduto ad effettuare una verifica di quanto richiesto dalla prescrizione, SI RITIENE questa prescrizione ottemperata.</p>

<p>di aver definito, in sede tecnica e amministrativa, l'inserimento di un nuovo accesso per il quartiere Romanina sul tratto di penetrazione verso l'autostrada AI per Napoli.</p> <p>2. Svincolo Casilina la conformazione esistente non appare sufficientemente funzionale e sicura in quanto non consente la continuità diretta e senza interferenze del flusso radiale nel senso interno-esterno; questo flusso risulta così costretto ad una tortuosa circuitazione con numerosi scambi plurimi e sovrapposti da e per altre direzioni, in spazi insufficienti con raggi di curvatura e visuale limitate. Si verifichi la possibilità di modificare tale svincolo in modo da mantenere la continuità rettilinea del flusso sulla Casilina in entrambi i sensi, ampliando eventualmente lo sviluppo dello svincolo stesso, altimetricamente e/o planimetricamente, consentendo comunque tutte le manovre senza conflitti tra flussi (senza la svolta a sinistra).</p>		<p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: “ ... In sede di PE è stata verificata l'impossibilità di procedere ad un miglioramento funzionale dello svincolo fino a che la linea tramviaria Cotral rimarrà in esercizio con percorso superficiale. La prevista trasformazione in metropolitana sotterranea della stessa linea tramviaria consentirà l'utilizzo del dismesso sedime Cotral e la realizzazione di rampe a servizio dei flussi di Roma centro nell'ambito dell'intervento stesso ”</p> <p>CONSIDERATO che il Proponente ha provveduto ad effettuare una verifica di quanto richiesto dalla prescrizione, SI RITIENE questa prescrizione ottemperata.</p>
<p>H) LOTTO 18B:</p> <p>1. è necessario separare su distinta viabilità i flussi di traffico autostradale da quelli locali. A tal fine i due svincoli del Lotto 18b dovranno consentire la completezza di tutte le manovre direttamente da e per le due carreggiate autostradali del GRA verso e da la Via Anagnina e Via Aldini (anch'esse per entrambe le direzioni) senza transito per complanari o altra viabilità minore. A tal fine la rampa identificata come profilo D Sulla tav. 6 (identificativo G4DY306C del luglio 1997) dovrà essere collocata, sin dalla prima fase, più a nord-ovest, così da lasciare, tra essa e la carreggiata del GRA esistente, uno spazio sufficiente per il successivo inserimento della carreggiata interna (2° fase) senza dover demolire la rampa stessa. In tal modo tale rampa, in prima fase utilizzata per l'inserimento sulla rotatoria sopraelevata della complanare interna, potrà essere riutilizzata, senza modifiche, per l'inserimento sulla stessa rotatoria della carreggiata interna del GRA</p>	<p style="text-align: center;">ASPETTI PROGETTUALI</p>	<p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che:</p> <p>a) in merito alla corsia di emergenza ed inserimento territoriale a raso con interruzione di tutta la viabilità traversa “ ... tale prescrizione è stata rispettata essendo stata realizzata la bretella con sezione a sole tre corsie di marcia e due piazzole di sosta ubicate in area ove potranno essere utilizzate per i raccordi alla futura viabilità locale, al momento della realizzazione da parte del Comune di Roma della seconda fase ... ”;</p> <p>b) in merito alla viabilità di servizio esterna con funzioni di collegamento interquartiere che assicurino il raccordo tra nuclei abitativi posti all'interno e all'esterno del GRA “ ... è stata realizzata una predisposizione per futuro sottopasso pedonale sotto la bretella in variante, per dare continuità a via Lucrezia Romana ... ”;</p> <p>c) in merito alla separazione su distinta viabilità dei flussi di traffico autostradale e locali “ ... tale prescrizione è stata ottemperata in quanto le complanari sia in carreggiata interna che in carreggiata esterna, raccordate la prima con la viabilità locale della zona di</p>

riportata in adiacenza a quella esterna;

Casal Ferranti e la seconda con la viabilità della zona Gregna S; Andrea, realizzano un sistema viario di svincolo e di accesso alla zona commerciale con flussi completamente separati da quelli autostradali”

d) in merito all’inserimento della futura viabilità locale sulla rotatoria “... nel corso dei lavori la futura viabilità locale delle nuove zone di espansione urbanistica del Comune di Roma potrà accedere al sistema di svincolo costituito dalla rotatoria in viadotto di Ciampino attraverso la apposta rampa per Viale Kennedy.”;

PRESO ATTO che il Proponente ha trasmesso la nota prot. 777 del 29.07.1998, indirizzata a MIBAC e MATTM, con cui si comunicava: “... la rampa (profilo D) con un o spostamento verso nord-ovest è stata collocata in posizione tale da poter essere utilizzata, senza modifiche in seconda fase, per riaccordare la carreggiata interna con lo svincolo di Ciampino [... omissis ... J. L’adeguamento dello svincolo di Anagnina permette sia le manovre di inversione di marcia che il collegamento tra le strade di servizio mediante rampe che sotto passano le due carreggiate del GRA. I flussi provenienti da ovest si staccano dalla bretella avendo due possibilità di scelta [... omissis ... J 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”;

VALUTATO che il Proponente abbia fornito adeguati riscontri in merito alla congruenza di quanto realizzato con quanto richiesto dalla prescrizione **SI RITIENE** questa prescrizione **ottemperata**;

2. è necessario verificare le possibilità di prevedere in seconda fase, nel nodo Anagnina, un innesto diretto nella carreggiata interna del GRA (direzione Sud-ovest) dalla bretella (profilo A tav. 6 identificativo G4DV306C) declassata a viabilità locale. Se l’innesto risulterà possibile, l’ultimo tratto Sud-ovest della stessa bretella, fino all’innesto sulla rotatoria sopraelevata compreso, dovrà essere smantellato; la bretella stessa risulterà in questa ipotesi troncata alla progressiva 32 (in corrispondenza della rotonda sulla Via Lucrezia Romana) o tutt’al più alla progressiva 38 (in corrispondenza dell’esistente ramo laterale della attuale pianura su cui verrebbe ad attestarsi). Qualora tale

PRESO ATTO che il Proponente ha comunicato che l’innesto è stato predisposto, ma allo stato di fatto risulta ancora chiuso;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che “... non ha potuto ottemperare alle prescrizioni VIA limitatamente alla fase 2 dell’Accordo di Programma, in quanto le previsioni di PRG hanno superato le previsioni originarie adottando l’assetto viario esistente, e ratificandolo anche nei successivi strumenti quali PGTU PUM etc.”;

CONSIDERATO che è tuttora in corso una fase interlocutoria tra il Comune ed il proponente per la definizione della seconda fase dell’accordo;

SI RITIENE che questa prescrizione **non sia oggi ottemperabile**.

<p>inneso non risultasse possibile, la bretella stessa dovrà innestarsi nella rotatoria sopraelevata tramite l'innesto dedicato, nell'attuale progetto, alla viabilità minore limitrofa al fosso dell'Acqua Mariana (viabilità che potrà innestarsi sulla bretella in modo subordinato), oppure con altra modalità e in altro punto della rotatoria, facendo comunque salva la funzionalità e la sicurezza dell'innesto di cui al precedente punto;</p>		
<p>3. nella definizione del riordino della viabilità locale demandata al Comune di Roma e prevista per la seconda fase, deve essere valutata la possibilità di introdurre ulteriori dismissioni della bretella stessa potenzialmente da sostituirsi con viabilità di ordine minore, interna o adiacente agli insediamenti, e comunque di introdurre ulteriori misure compensative;</p>		<p>PRESO ATTO che il Proponente ha comunicato che l'innesto è stato predisposto, ma allo stato di fatto risulta ancora chiuso;</p> <p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che “... non ha potuto ottemperare alle prescrizioni VIA limitatamente alla fase 2 dell'Accordo di Programma, in quanto le previsioni di PRG hanno superato le previsioni originarie adottando l'assetto viario esistente, e ratificandolo anche nei successivi strumenti quali PGTU PUM etc.”;</p> <p>CONSIDERATO che è tuttora in corso una fase interlocutoria tra il Comune ed il proponente per la definizione della seconda fase dell'accordo;</p> <p>SIRITIENE che questa prescrizione non sia oggi ottemperabile</p>
<p>4. è necessario che l'immissione diretta al km 41+300 nella carreggiata esterna del GRA (direzione Nord-Est) dalla Via Anagnina Nord e dalla rampa profilo F della tav. 6 (identificativo G4DV306C luglio 1997) sia mantenuta o comunque ripristinata a termine lavori;</p>		<p>PRESO ATTO che il Proponente ha trasmesso la nota prot. 777 del 29.07.1998, indirizzata a MIBAC e MATTM, con cui si comunicava che: “È stato inoltre ottemperato affinché si consentisse l'immissione diretta in carreggiata esterna provenendo dalla rampa direzione nord di via Anagnina e dalla rampa F”;</p> <p>VALUTATO che il Proponente abbia fornito adeguati riscontri in merito rispetto alla congruenza di quanto realizzato con quanto richiesto dalla prescrizione, SIRITIENE questa prescrizione ottemperata;</p>
<p>5. è necessario realizzare nella seconda fase due sottopassi al GRA di connessione tra i due tratti di Via Lucrezia Romana e tra Via di Casale Ferranti e Via Crostarosa, al fine di aumentare la permeabilità delle due zone urbanizzate attualmente separate dal GRA e garantire (tramite la bretella declassata) l'accessibilità dell'intera zona “dei lampadari”, sia interna che esterna al GRA, da e per il GRA stesso oltre che dalla zona Grotta di Gregna, in assenza delle attuali due</p>		<p>PRESO ATTO che il Proponente ha trasmesso la nota prot. 777 del 29.07.1998, indirizzata a MIBAC e MATTM, con cui si comunicava che: “Poiché in prima fase non sono previste modifiche piano alimetriche della attuale carreggiata del GRA, 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”;</p> <p>VALUTATO che il Proponente abbia fornito adeguati riscontri in merito alla</p>

<p>complanari. A tal fine già in prima fase, nel rilevato della carreggiata esterna, dovranno essere inserite tutte le opere strutturali necessarie a tali sottopassi così da non dover poi modificare quanto concluso in prima fase. Di conseguenza dovranno essere realizzati in prima fase anche i puntuali aggiustamenti di altimetrie della carreggiata esterna eventualmente necessari per la realizzazione dei due sottopassi;</p>		<p>impossibilità di predisporre le opere come richiesto dalla prescrizione, SI RITIENE, dal punto di vista tecnico, questa prescrizione non ottemperabile;</p>
<p>6. è necessario che il raccordo denominato profilo B della tav. 6 (identificativo G4DV306C luglio 1997), dalla progressiva 15 alla progressiva 20 e a proseguire fino al denominato limite di intervento, nell'assetto definitivo sia smantellato e le sue funzioni di scambio tra Via di Casale Ferranti e il nodo Anagnina siano assicurate dalla nuova bretella declassata in seconda fase (profilo A).</p> <p>Si verifichi la possibilità in prima fase di evitare del tutto la costruzione anche solo provvisoria di questo tratto;</p>		<p>PRESO ATTO che il Proponente ha trasmesso la nota prot. 777 del 29.07.1998, indirizzata a MIBAC e MATTM, con cui si comunicava che: "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";</p> <p>VALUTATO che il Proponente abbia fornito adeguati riscontri in merito alla impossibilità di evitare la realizzazione delle opere come richiesto dalla prescrizione, SI RITIENE questa della prescrizione non ottemperabile.</p>
<p>7. è necessario modificare la collocazione delle piazzole di sosta lungo la bretella provvisoria, in modo che vengano a coincidere con i punti in cui in seconda fase è previsto l'inserimento delle connessioni con la viabilità locale, così da riusarne quanto più possibile il corpo stradale. Dovranno essere inoltre previste, nella 2° fase, tutte le opere necessarie perché tale bretella, nonché i sopracitati sottopassi e la relativa viabilità di adduzione, possano svolgere anche una funzione ciclo-pedonale (marciapiedi, piste, attraversamenti, moderazione della velocità e del traffico, ecc);</p>		<p>PRESO ATTO che il Proponente ha trasmesso la nota prot. 777 del 29.07.1998, indirizzata a MIBAC e MATTM, con cui si comunicava che: "Non è stato possibile operare il richiesto posizionamento delle piazzole di sosta, affinché in seconda fase venissero a coincidere con i punti di innesto della viabilità locale, poiché il loro avvicinarsi 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";</p> <p>VALUTATO che il Proponente abbia fornito adeguati riscontri in merito alla impossibilità di evitare la realizzazione delle opere come richiesto dalla prescrizione, SI RITIENE questa prescrizione non ottemperabile.</p>
<p>8. per quanto riguarda le problematiche concernenti il controllo e la mitigazione dell'inquinamento atmosferico, la protezione delle falde idriche sotterranee, la prevenzione dell'inquinamento delle acque si conferma in via generale quanto prescritto</p>	<p>ASPETTI AMBIENTALI</p>	<p>CONSIDERATO che i lavori sono terminati da tempo e che il Proponente non fornisce riscontri sul punto, si VALUTATA non più possibile effettuare credibili approfondimenti e, pertanto, SI RITIENE che la prescrizione non sia oggi ottemperabile.</p>

<p>precedentemente. Per quanto riguarda gli interventi di mitigazione e ripristino ambientale previsti sul lotto 18b dovranno essere utilizzate essenze autoctone, con disposizione a mosaico, per la realizzazione di siepi arbustive e altoarbustive e filari.</p>																																					
<p>9. per quanto attiene gli interventi di mitigazione acustica, come già evidenziato nelle prescrizioni di ordine generale, questi dovranno uniformarsi ai seguenti criteri generali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i livelli sonori rilevati post operam non dovranno in nessun caso risultare superiori a quelli rilevati ante operam; - i livelli sonori post operam rilevati in facciata dei ricettori sensibili dovranno essere ricondotti entro i limiti previsti dalla normativa vigente; 	<p>ASPETTI AMBIENTALI</p>	<p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: <i>“In ottemperanza a quanto prescritto, relativamente alla prescrizione che riguardavano il non superamento dei valori ante-operam nelle aree oggetto di intervento, l’Anas, al fine di redigere un elaborato di confronto diretto tra i punti indagati SIA ante e post operam, ha recentemente, Dicembre 2014, eseguito una apposita campagna di misurazione globale in prossimità degli stessi punti indagati SIA 1996 ed indicativi nelle fasi progettuali dei lotti interessati dalla VIA in questione.</i></p> <p><i>Tale intervento, come precedentemente descritto, ha permesso un confronto diretto con gli stessi punti di misurazione dell’epoca, tra le prescrizioni ed i dati risultanti ad oggi.</i></p> <p><i>Nei punti in questione infatti, come si evince da risultati della Relazione (Allegato 4 – Relazione Rumore), si sono riscontrati globalmente valori inferiori sia ai requisiti normativi attuali, sia ai valori ante operam indicati in SIA. Tale risultato è stato possibile attraverso le soluzioni tecnologiche adottate in fase di realizzazione dei Lotti suddetti e nelle fasi immediatamente successive (asfalti drenanti e fonoassorbenti e barriere antirumore);”</i></p> <p>CONSIDERATO che i monitoraggi 2014 sono stati svolti presso gli stessi ricettori verificati in precedenza in fase ante operam (trattasi di ricettori interni alla fascia A e B per le strade di tipo A), e che gli esiti delle misurazioni non mostrano superamento dei livelli sonori per i ricettori del Lotto 18 né rispetto alla normativa vigente, né rispetto ai valori ante operam;</p>																																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Ricettore</th> <th>Limite diurno (dB(A))</th> <th>Limite notturno (dB(A))</th> <th>Livello ante operam diurno (dB(A))</th> <th>Livello ante operam notturno (dB(A))</th> <th>Livello post operam diurno (dB(A))</th> <th>Livello post operam notturno (dB(A))</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>PR1</td> <td>65</td> <td>55</td> <td>71,00</td> <td>69,50</td> <td>54,00</td> <td>50,00</td> </tr> <tr> <td>PR2</td> <td>70</td> <td>60</td> <td>60,00</td> <td>52,50</td> <td>63,50</td> <td>59,50</td> </tr> <tr> <td>PR3</td> <td>65</td> <td>55</td> <td>65,00</td> <td>53,00</td> <td>51,50</td> <td>48,00</td> </tr> <tr> <td>PR4</td> <td>65</td> <td>55</td> <td>60,00</td> <td>58,00</td> <td>54,50</td> <td>50,50</td> </tr> </tbody> </table>			Ricettore	Limite diurno (dB(A))	Limite notturno (dB(A))	Livello ante operam diurno (dB(A))	Livello ante operam notturno (dB(A))	Livello post operam diurno (dB(A))	Livello post operam notturno (dB(A))	PR1	65	55	71,00	69,50	54,00	50,00	PR2	70	60	60,00	52,50	63,50	59,50	PR3	65	55	65,00	53,00	51,50	48,00	PR4	65	55	60,00	58,00	54,50	50,50
Ricettore	Limite diurno (dB(A))	Limite notturno (dB(A))	Livello ante operam diurno (dB(A))	Livello ante operam notturno (dB(A))	Livello post operam diurno (dB(A))	Livello post operam notturno (dB(A))																															
PR1	65	55	71,00	69,50	54,00	50,00																															
PR2	70	60	60,00	52,50	63,50	59,50																															
PR3	65	55	65,00	53,00	51,50	48,00																															
PR4	65	55	60,00	58,00	54,50	50,50																															

<p>10. I criteri sopra evidenziati potranno trovare applicazione attraverso le seguenti azioni:</p> <ul style="list-style-type: none">- l'adozione di soluzioni tecnologiche e progettuali per ridurre l'emissione sonora alla fonte, con la previsione di periodiche operazioni di manutenzione;- la previsione di idonei sistemi di abbattimento del rumore lungo la via di propagazione, utilizzando, ove possibile, interventi di mitigazione con valenza paesaggistica;- l'adozione, ove le altre opzioni risultassero insufficienti, di interventi di difesa passiva sugli edifici; <p>la previsione delle opportune attrezzature tecnologiche e delle adeguate soluzioni progettuali atte a consentire, in presenza di fenomeni di particolare criticità, di intervenire sulla gestione del traffico;</p> <p>per la verifica del rispetto della normativa vigente in materia di inquinamento acustico l'ANAS dovrà predisporre un idoneo sistema di monitoraggio in particolare attraverso la scelta di significativi punti di misura in corrispondenza dei ricettori più sensibili presenti nel tratto oggetto di valutazione. Il progetto di monitoraggio dovrà essere presentato al Ministero dell'ambiente entro la data di apertura dei cantieri per le opportune verifiche un progetto;</p> <p>per quanto riguarda i metodi di rilevamento, il progetto di monitoraggio dovrà definire sia i criteri temporali di campionamento sia i parametri da rilevare. Il progetto di monitoraggio dovrà indicare le stazioni di rilevamento in cui è opportuno ripetere le misure in periodi settimanali differenti, al fine di caratterizzare l'eventuale fluttuazione dei fenomeni acustici. Il progetto dovrà comunque definire i periodi di rilievo,</p>		<p>VALUTATO pertanto che gli esiti dei monitoraggi abbiano dato un riscontro positivo, SI RITIENE questa parte della prescrizione ottemperata;</p> <p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che “... in carenza del documento che ratifica la bretella come corsia interna del GRA, non si può adeguare la sede con corsia di emergenza e mitigazione acustica poiché è destinata a futura viabilità locale. Inoltre lungo l'intero tratto del GRA interessato dai lavori Giubilari è stato realizzato il tappeto di usura di tipo drenante avente qualità di fono assorbente e rinnovato successivamente</p> <p>Lotto 18: - 3.800mq di barriere antirumore h 3-5 m - 90.000 mq di tappeto di usura di tipo drenante”</p> <p>[... omissis ...]</p> <p>Per i ricettori limitrofi al GRA (esclusa la bretella) le barriere sono presenti in tutto il lotto ..., sono state effettuate le misure, verificata la destinazione degli immobili ed è in corso la comparazione delle date dei permessi a costruire, i cambi di destinazione d'uso e gli interventi individuali (infissi) già indennizzati in fase dei lavori”;</p> <p>PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto a redigere il “piano di contenimento e abbattimento del rumore” ex Legge 447/95, attualmente in attesa di Conferenza di Servizi per approvazione;</p> <p>CONSIDERATO che il Proponente, oltre alle attrezzature tecnologiche di cui sopra, nell'ambito dei progetti europei Life +, sta realizzando un sistema sperimentale lungo tutto l'anello del GRA denominato “Dynamap”, ovvero una mappatura dinamica del fenomeno “rumore” - con aggiornamento completo ogni 10 sec - attraverso misurazioni dirette in continuo tramite 19 centraline, che permetterà di monitorare e valutare le differenti situazioni di rumore da traffico emergenziali e non lungo tutto il percorso stradale;</p> <p>CONSIDERATO che gli esiti di questo sistema saranno accessibili al pubblico attraverso un apposito portale;</p> <p>VALUTATO che il Proponente abbia provveduto a mettere in atto un giusto mix delle indicazioni contenute nel quadro prescrittivo, al fine di controllare e mitigare l'inquinamento acustico ove di propria competenza.</p> <p>SI RILEVA, infine, che, il GRA è soggetto a monitoraggi e verifiche periodiche ai sensi della Direttiva 2002/49/CE (recepita con D. Lgs.</p>
--	--	---

7

<p>dettagliare la loro articolazione nel tempo e fornire sufficienti indicazioni per determinare la significatività della misura in termini di rappresentatività. I rilievi dovranno essere anche di tipo continuativo su un arco temporale significativo per rappresentare in modo idoneo fenomeni con variazione periodica dell'evento acustico (24 ore). Dovrà essere particolarmente curata la restituzione dei dati rilevati nel corso delle campagne fonometriche ad esempio attraverso la realizzazione di un "database" informatico;</p>		<p>194/2015), che prevede la predisposizione con periodicità quinquennale di mappe di rumore su tutti gli assi stradali principali, con volumi di traffico superiori ai 3 milioni di veicoli l'anno, in ottemperanza alla quale è in fase di predisposizione il sistema di monitoraggio "Dynamap" più sopra citato;</p> <p>SI RITIENE la prescrizione tecnicamente ottemperata</p>
<p>11. gli esiti del monitoraggio dovranno essere utilizzati per una migliore definizione dei sistemi di contenimento acustico del GRA così come modificato dal progetto di adeguamento e ammodernamento;</p> <p>sulla base degli esiti del monitoraggio e considerando il numero dei fabbricati e residenti nelle fasce contenute al sedime stradale dovrà essere prodotto un idoneo elaborato da cui individuare il numero dei residenti soggetti ai diversi livelli sonori (prima, dopo e dopo con mitigazioni); come noto, l'art. 11 della legge quadro 447/85 prevede, fra l'altro, l'emanazione di un regolamento di esecuzione sul rumore avente origine dal traffico veicolare. Fatta salva la normativa vigente e le mitigazioni già individuate dal progetto oggetto di valutazione, nel caso in cui l'emanazione del regolamento dovesse intervenire nei sei mesi successivi alla data di emanazione del provvedimento di compatibilità ambientale, l'ANAS dovrà produrre, nei sei mesi successivi all'emanazione del decreto e a valle degli esiti del monitoraggio, una rivisitazione del progetto acustico che tenga nel debito conto i contenuti della nuova disciplina in materia di inquinamento autostradale;</p>		<p>PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto a redigere il "Piano di contenimento e abbattimento del rumore" ex Legge 447/95, attualmente in attesa di Conferenza di Servizi per approvazione;</p> <p>CONSIDERATO che nel Piano sono previste le analisi e gli opportuni interventi di risanamento lungo tutto l'arco del GRA, così come previsto dalla normativa vigente;</p> <p>CONSIDERATO che il Proponente, oltre alle attrezzature tecnologiche di cui sopra, nell'ambito dei progetti europei Life +, sta realizzando un sistema sperimentale lungo tutto l'anello del GRA denominato "Dynamap", ovvero una mappatura dinamica del fenomeno "rumore" - con aggiornamento completo ogni 10 sec - attraverso misurazioni dirette in continuo tramite 19 centraline, che permetterà di monitorare e valutare le differenti situazioni di rumore da traffico emergenziali e non lungo tutto il percorso stradale;</p> <p>CONSIDERATO che gli esiti di questo sistema saranno accessibili al pubblico attraverso un apposito portale;</p> <p>SI RILEVA, infine, che il GRA è soggetto a monitoraggi e verifiche periodiche ai sensi della Direttiva 2002/49/CE (recepita con D. Lgs. 194/2015), che prevede la predisposizione con periodicità quinquennale di mappe di rumore su tutti gli assi stradali principali, con volumi di traffico superiori ai 3 milioni di veicoli l'anno, in ottemperanza alla quale è in fase di predisposizione il sistema di monitoraggio "Dynamap" più sopra citato;</p> <p>SI RITIENE la prescrizione ottemperata</p>
<p>1) LOTTO 19:</p>		
<p>1. Prima dell'imbocco della galleria dovrà essere</p>	<p>ASPETTI</p>	<p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che " ... nel corso dei lavori</p>

PROGETTUALI	
<p>realizzato l'abbassamento della livelletta al fine di portare il tracciato in trincea assicurando nel contempo sovrappassi trasversali per lo svincolo dell'Appia Nuova.</p> <p>Dovrà essere rimosso il rilevato attualmente sede di raccordo e dovrà essere ricolmata la trincea dell'attuale sedime del GRA, ripristinando le quote di campagna originarie lungo il sedime dl Parco..</p>	<p>VALUTATO che il Proponente abbia fornito riscontri in merito alla impossibilità di evitare la realizzazione delle opere come richiesto dalla prescrizione, SI RITIENE questa prescrizione non ottemperabile</p>
<p>2. Si dovranno concordare con l'Ente Parco i siti più idonei per le aree di cantiere e uno specifico programma di cantierizzazione al fine di contenere gli impatti in fase di costruzione</p>	<p>CONSIDERATO che i lavori sono terminati da tempo e che il Proponente non fornisce riscontri sul punto, si VALUTATA non più possibile effettuare credibili approfondimenti e, pertanto, SI RITIENE che la prescrizione non sia oggi ottemperabile.</p>
<p>3. Svincolo Appia Nuova: Nella riprogettazione dello svincolo, necessaria per l'abbassamento della livelletta del tratto del GRA prima dell'imbocco in galleria, si verifichi la possibilità di ripristinare la continuità diretta e rettilinea di entrambe i sensi di marcia senza costringerli comunque a transitare in un sistema rotatorio. Si verifichi inoltre la possibilità di non isolare, all'interno dello svincolo, insediamenti ora esterni all'attuale quadrifoglio. Qualora ciò non fosse possibile, si preveda una connessione diretta, possibilmente anche veicolare, tra questi insediamenti e gli altri adiacenti a cui essi sono ora integrati così da poter evitare l'attraversamento a raso della rotatoria o quantomeno si verifichi la possibilità di reintegrare una relazione di accessibilità diretta (possibilmente anche veicolare) con il resto degli insediamenti cui ora è addossata, che eviti l'attraversamento a raso delle carreggiate di rotatoria.</p>	<p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che "... nel corso dei lavori l'adeguamento del GRA ha comportato il ribaltamento altimetrico delle due strutture viarie per cui ora il GRA sottopassa la via Appia Antica e la Nuova e attraversa in galleria il comprensorio del Parco Regionale Archeologico dell'Appia Antica. Conseguentemente il preesistente svincolo a quadrifoglio fra il GRA e la via Appia ha subito una radicale ristrutturazione e risulta ora conformato secondo un'ampia rotatoria ellittica costituita dallo sdoppiamento della SS7 Appia in due tratti a senso unico, fra loro raccordati da bretelle di ritorno anch'esse a senso unico.";</p> <p>PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto a fornire come evidenza fotografiche delle aree di intervento in fase post operam;</p> <p>CONSIDERATO che i lavori sono terminati e non è pertanto possibile riscontrare direttamente le prescrizioni per la fase di cantiere, si VALUTA che non sia più possibile effettuare credibili approfondimenti e, pertanto, SI RITIENE la prescrizione superata nella sostanza dei fatti riscontrati.</p>
<p>4. Si ritiene necessario, quale misura cautelativa a salvaguardia della risorsa idrica sotterranea, che prima dell'inizio dei lavori e per tutta la durata degli stessi sia attrezzato un piezometro, ubicato nella posizione più idonea in prossimità della galleria, attraverso il quale sia tenuto sotto osservazione il livello della falda idrica giacente alla profondità di circa 40 metri e siano</p>	<p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "... Durante i lavori è stato attrezzato un piezometro in prossimità della galleria per tenere sotto osservazione e salvaguardare la falda idrica ed i reflui inquinanti ... ";</p> <p>CONSIDERATO che i lavori sono terminati da tempo e che, pertanto, non è possibile verificare direttamente le prescrizioni per la fase di cantiere, ma VALUTATO che, dai riscontri forniti dal Proponente nella fase di istruttoria</p>

<p>compinti prelievi ed analisi periodiche dell'acqua con la specifica finalità di controllare che le caratteristiche chimiche e batteriologiche originarie non subiscano modifiche per effetto delle attività di progetto</p>		<p>del presente parere (come da documentazione più sopra richiamata), non sia emerso alcun genere di problema imputabile all'applicazione di modalità operative non corrette in fase di cantiere;</p> <p>SI RITIENE che la prescrizione non sia oggi ottemperabile, pur potendosi considerare superata nella sostanza dei fatti riscontrati.</p>
<p>5. Per tutto lo sviluppo del tracciato ubicato all'interno dell'area di concessione mineraria della Fonte Capannelle l'autostrada dovrà essere dotata di un sistema di raccolta dei reflui inquinanti provenienti dalla piattaforma, opportunamente dimensionato ad accogliere anche gli sversamenti accidentali derivanti da eventi incidentali del traffico veicolare.</p>		<p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: “... Un sistema di raccolta tutt'ora evita che i reflui inquinanti provenienti dalla piattaforma possano compromettere l'area di concessione mineraria della Fonte Capannelle”;</p> <p>CONSIDERATO che i lavori sono terminati da tempo e che, pertanto, non è possibile verificare direttamente le prescrizioni per la fase di cantiere, ma VALUTATO che, dai riscontri forniti dal Proponente nella fase di istruttoria del presente parere (come da documentazione più sopra richiamata), non sia emerso alcun genere di problema imputabile all'applicazione di modalità operative non corrette in fase di cantiere;</p> <p>SI RITIENE che la prescrizione non sia oggi ottemperabile, pur potendosi considerare superata nella sostanza dei fatti riscontrati.</p>
<p>L) LOTTO 22A:</p> <p>1. In fase di cantiere, i lavori per la realizzazione delle opere, ed in particolare la messa in opera dei piloni del viadotto e del nuovo ponte sul Fiume Tevere, dovranno essere condotti con tutte le cautele necessarie ad evitare sversamenti e dispersioni di sostanze inquinanti sul suolo, nel sottosuolo e nelle acque.</p>	<p>CANTIERE</p>	<p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: “... Relativamente alle fasi di cantiere, ovvero alla realizzazione delle opere di fondazione del ponte sul Fiume Tevere si evidenzia quanto già affrontato nelle prescrizioni generiche di cui al Punto A, quindi durante la realizzazione dei lavori, svolti dal 1998 al 2000, per quanto riguarda le aree di cantiere si è provveduto all'utilizzo di apposite vasche di raccolta delle acque provenienti dalla fase di scavo limitandone la dispersione. Per la realizzazione dei pali di fondazione sono state utilizzate lamierini per la protezione meccanica e comunque successivamente alla loro ultimazione non si sono rilevati né sono stati segnalati episodi di inquinamento delle falde.”</p> <p>PRESO ATTO che, con particolare riferimento al lotto 22a, il Proponente ha trasmesso una nota indirizzata al Direttore dei Lavori, che riporta che: “per quanto riguarda le aree di cantiere si è provveduto all'installazione di vasche per la raccolta, sedimentazione e chiarificazione delle acque nere” [...] “Relativamente al 2° stralcio è in corso di completamento la realizzazione di una vasca di raccolta delle acque di 1° pioggia e sversamenti accidentali sita nella fascia interposta tra i ponti di attraversamento del Fiume Tevere</p>

<p>(sponda sx)";</p> <p>CONSIDERATO che i lavori sono terminati e non è pertanto possibile riscontrare direttamente le prescrizioni per la fase di cantiere, si VALUTA che non sia più possibile effettuare credibili approfondimenti e, pertanto, SI RITIENE che la prescrizione non sia oggi ottemperabile</p> <p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "... nel corso dei lavori in merito alla richiesta relativa alla semplificazione delle geometrie di svincolo GRA – SS.8 – 8 bis si ritiene di aver avviato alla apparente complessità della geometria dello svincolo mediante il progetto e l'esecuzione della segnaletica di preavviso, di direzione e di corsia del tipo "a portale" al fine di una più immediata comprensione per l'utenza, ed inoltre si è ottemperato alle prescrizioni di connettere le rampe del GRA alla sola via Ostiense "</p> <p>PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto a fornire come evidenza fotografica post operam e stralci planimetrici ante operam e post operam;</p> <p>SI RITIENE, pertanto, che la prescrizione sia ottemperata.</p>		
<p>2. Svincolo Ostiense Via del Mare. Si verifichi la possibilità di semplificare le geometrie dello svincolo e ridurre l'ingombro territoriale prevedendo di distocare i sistemi di scambio tra la Via del Mare e la Via Ostiense in punti più lontani dall'intersezione con il GRA. In tal modo si consentirebbe di connettere il GRA a solo una delle due strade.</p>		<p>M) LOTTO 23B:</p> <p>Dovrà essere assicurato il collegamento dalle carreggiate interne verso le complanari esterne (non previsto dal progetto in questo tratto) per assicurare adeguati percorsi di ritorno e vie di rapido smaltimento in caso di incidenti e blocchi di traffico.</p>
<p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: "... nel corso dei lavori il richiesto collegamento tra carreggiate interne e complanari esterne è stato realizzato al km 63+800 in corrispondenza dello Svincolo della pisana ed inoltre è stata mantenuta la soluzione che prevede analogo scambio al km 62+800 avente preciso scopo funzionale per la presenza della vicina inversione di marcia e di un precedente scambio con direzioni rispettivamente invertite, al km 61+700."</p> <p>PRESO ATTO che, con particolare riferimento al lotto 23b, nella Nota 6638 del 14.02.2000 dal Direttore Lavori Lotto 23b 1° e 2° stralcio all'ing. capo Dinuzzi si riporta che: "... il richiesto collegamento [...] risulta in corso di realizzazione sulla carreggiata interna del GRA (dir. Aurelia) e la relativa complanare [...] 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 ...";</p> <p>SI RITIENE, pertanto, che la prescrizione sia ottemperata.</p>	<p>ASPETTI PROGETTUALI.</p>	<p>N)</p>

[Handwritten signatures and initials]

<p>Entro la data di apertura dei cantieri l'ANAS dovrà presentare anche per gli altri lotti, per la verifica di ottemperanza, i progetti adeguati alle prescrizioni del presente decreto, la prescrizione generale in ordine all'inquinamento acustico dovrà essere riletta alla luce della analoga prescrizione sul lotto 18b;</p>	<p style="text-align: center;">ASPETTI AMBIENTALI</p>	<p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che, in generale, : “ ... ANAS effettuò negli anni successivi numerose misure di rumore proprio per verificare l'efficacia delle opere di mitigazione acustica ivi introdotte. Esse, anche a numerosi anni di distanza dall'intervento, rilevarono una situazione acustica sostanzialmente sotto controllo. [...] Oggi ANAS ha ultimato il Piano di Contenimento ed Abbattimento del Rumore (PCAR) ... le misure e le elaborazioni eseguite consentono di dare un quadro aggiornato e completo relativamente alle aree del GRA considerate. La distribuzione statistica degli eventi stimati di superamento dei limiti nell'ambito del PCAR, nelle tratte oggetto dei lotti del Giubileo, rileva che molti dei superamenti stimati sono contenuti entro valori estremamente ridotti (decimi di dB(A)). La quasi totalità è comunque al di sotto dei 5-6 dB(A) Questi superamenti quindi – oggi stimati -, semplicemente non esistevano al momento della realizzazione dei lavori del Giubileo e delle opere di mitigazione”</p> <p>PRESO ATTO che il Proponente dichiara che: “ In ottemperanza a quanto prescritto, relativamente alla prescrizione che riguardavano il non superamento dei valori ante-operam nelle aree oggetto di intervento, l'Anas, al fine di redigere un elaborato di confronto diretto tra i punti indagati SIA ante e post operam, ha recentemente, Dicembre 2014, eseguito una apposita campagna di misurazione globale in prossimità degli stessi punti indagati SIA 1996 ed indicativi nelle fasi progettuali dei lotti interessati dalla VIA in questione.</p> <p>Tale intervento, come precedentemente descritto, ha permesso un confronto diretto con gli stessi punti di misurazione dell'epoca, tra le prescrizioni ed i dati risultanti ad oggi.</p> <p>Nei punti in questione infatti, come si evince da risultati della Relazione (Allegato 4 – Relazione Rumore), si sono riscontrati globalmente valori inferiori sia ai requisiti normativi attuali, sia ai valori ante operam indicati in SIA. Tale risultato è stato possibile attraverso le soluzioni tecnologiche adottate in fase di realizzazione dei Lotti suddetti e nelle fasi immediatamente successive (asfalti drenanti e fonoassorbenti e barriere antirumore)”;</p> <p>CONSIDERATO che il Proponente ha presentato gli esiti di due differenti campionamenti post operam, di cui il primo negli anni 2009 – 2010 ed il secondo nel 2014;</p> <p>CONSIDERATO che il campionamento 2009 – 2010 è stato eseguito un monitoraggio per verificare l'efficacia egli interventi di mitigazione acustica,</p>
---	--	---

in aree differenti da quelle già analizzate in fase ante operam, per i quali è emerso un superamento nel comparto di Mezzocamino, lungo il Lotto 22, per cui è emerso un valore notturno pari a 61 dB(A);

PRESO ATTO che l'area in questione è risultata di realizzazione posteriore al GRA, e che il Proponente con nota prot. CRM-0031773-P del 23.12.2013 ha comunicato al Comune che : " *Durante i lavori di adeguamento a 3 corsie del grande Raccordo Anulare nel Comparto Urbanistico Mezzocamino svolti tra il maggio 1998 e novembre 1999, ANAS SpA ha provveduto all'installazione di barriere fonoassorbenti, così come previsto nel SIA, per la protezione degli edifici prospicienti lo stesso Raccordo. Nella recente redazione, da parte di ANAS, dei Piani di Contenimento e Abbattimento del Rumore, il Comparto di cui trattasi è stato caratterizzato tra le aree più critiche, Tale criticità è dovuta alla rapida urbanizzazione del complesso stesso che, dal novembre 2004, si è sviluppata grazie ai permessi a costruire che il Comune di Roma ha rilasciato al Consorzio "Torrino Mezzocamino" senza che però, lo stesso Comune, obbligasse il citato Consorzio ad installare barriere fonoassorbenti, come previsto dal DPR 142/2004 e come proposto ...omississ... Alla luce di quanto detto ANAS SpA ribadisce quanto già comunicato, che non inserirà nel proprio programma di risanamento le costruzioni successive al 30 giugno 2004";*

CONSIDERATO che i monitoraggi 2014 sono stati svolti presso gli stessi ricettori verificati in precedenza in fase ante operam (trattasi di ricettori interni alla fascia A e B per le strade di tipo A), e che gli esiti delle misurazioni mostrano un superamento del livello sonoro post operam unicamente per l'edificio scolastico presente nel Lotto 23B, in via Casal Lombroso, per la quale anche a valle degli interventi mitigativi a suo tempo apportati, il valore diurno rilevato in facciata risulta pari a 51,50 dB(A);

Ricettore	Limite diurno (dB(A))	Limite notturno (dB(A))	Livello ante operam diurno (dB(A))	Livello ante operam notturno (dB(A))	Livello post operam diurno (dB(A))	Livello post operam notturno (dB(A))
PR1 – lotto 16	65	55	63,50	57,50	51,00	47,50
PR3 – lotto 17	70	60	65,00	61,00	53,50	50,00
PR4 – lotto 17	70	60	75,50	73,00	57,00	53,50
PR1 – lotto 22	70	60	60,00	57,50	56,00	51,50
PR2 – lotto 22	70	60	62,50	54,00	54,50	50,50

[Handwritten signatures and marks at the bottom of the page]

PR3 – lotto 22	70	60	62,00	60,00	53,50	50,00
PR4 – lotto 22	65	55	60,50	51,00	47,50	44,00
PS1 – lotto 22	70	60	69,50	66,50	54,50	50,50
PR1 – lotto 23	70	60	70,00	67,00	64,50	59,50
PR2 – lotto 23	65	55	75,00	-	51,50	-
PR2 int – lotto 23	65	55	-	-	35,00	-
PR3 – lotto 23	70	60	59,50	53,50	52,50	49,00
PR4 – lotto 23	65	55	62,00	56,00	51,00	48,00

CONSIDERATO che il valore interno all'edificio risulta pari a 35,00 dB(A), ovvero inferiore al limite acustico interno previsto dal DPR 142 del 30 marzo 2004, che fissa quale limite interno il valore di 45 dB(A);

PRESO ATTO che, in merito alle attrezzature tecnologiche, il Proponente dichiara che: “Cosi come indicato nello Stato al punto C, l'Anas ha previsto e realizzato uno specifico sistema di monitoraggio mediante spire contatrafico e telecamere, unitamente ad un sistema di informazione all'utenza mediante pannelli a messaggio variabile (PMV) lungo l'anello del GRA e vie consolari, 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 blocco, costituisce un ulteriore strumento di ausilio nella gestione del traffico e del relativo carico inquinante sia esso atmosferico e/o acustico”;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che, nello specifico dei singoli lotti “... Inoltre lungo l'intero tratto del GRA interessato dai lavori Giubilarì è stato realizzato il tappeto di usura di tipo drenante avente qualità di fono assorbente e rinnovato successivamente

Lotto 16-17-17bis:

- 15.300 mq di barriere antirumore h 3-5 m
- 117.000 mq di tappeto di usura di tipo drenante”

[... omissis ...]

“... Inoltre lungo l'intero tratto del GRA interessato dai lavori Giubilarì è stato realizzato il tappeto di usura di tipo drenante avente qualità di fono assorbente e rinnovato successivamente

Lotto 22 A (1°, 2°, 3° stralcio):

- 21.500 mq di barriere antirumore h 3-5 m

- 152.000 mq di tappeto di usura di tipo drenante

[... omissis ...]

I superamento sono stati riscontrati per i soli edifici inseriti nel Comparto residenziale Torrino / Mezzocamino, a causa di:

- a) incremento del traffico (...);
- b) incremento notevole dell'edificato limitrofo al GRA dall'epoca dei lavori;
- c) decentramento urbanistico

"... Inoltre lungo l'intero tratto del GRA interessato dai lavori Giubilarì è stato realizzato il tappeto di usura di tipo drenante avente qualità di fono assorbente e rinnovato successivamente

Lotto 23 B (1°, 2° stralcio):

- 7.800 mq di barriere antirumore h 3-5 m

- 240.000 mq di tappeto di usura di tipo drenante

[... omissis ...]

Le misure e le elaborazioni eseguite hanno consentito di verificare che il lotto, non essendo stato oggetto di nuove centralità residenziali, mantiene una situazione acustica costante";

PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto a redigere il "Piano di contenimento e abbattimento del rumore" ex Legge 447/95, attualmente in attesa di Conferenza di Servizi per approvazione;

CONSIDERATO che il Proponente, oltre alle attrezzature tecnologiche di cui sopra, nell'ambito dei progetti europei *Life +*, sta realizzando un sistema sperimentale lungo tutto l'anello del GRA denominato "*Dynamap*", ovvero una mappatura dinamica del fenomeno "rumore" - con aggiornamento completo ogni 10 sec - attraverso misurazioni dirette in continuo tramite 19 centraline, che permetterà di monitorare e valutare le differenti situazioni di rumore da traffico emergenziali e non lungo tutto il percorso stradale;

CONSIDERATO che gli esiti di questo sistema saranno accessibili al pubblico attraverso un apposito portale;

VALUTATO che il Proponente abbia provveduto a mettere in atto un giusto mix delle indicazioni contenute nel quadro prescrittivo, al fine di controllare e mitigare l'inquinamento acustico ove di propria competenza.

VALUTATO altresì che i rilevamenti del 2009-2010 e del 2014 hanno dato esito generalmente positivo, ad eccezione di alcuni superamenti nel campionamento 2009-2010 e ed un residuo superamento in facciata rispetto al ricettore sensibile di via Casale Lombroso nel monitoraggio 2014, dove però

		<p>risulta rispettato il limite interno;</p> <p>VALUTATO, infine, che gli edifici in questione (ad eccezione della scuola) – presso i quali sono stati riscontrati i superamenti – sono stati edificati dopo la realizzazione dei lavori oggetto di VO, cioè nell’ambito dell’espansione edilizia del Comune di Roma della quale si da atto nel documento “Piano Generale del Traffico Urbano di Roma Capitale” approvato con Del. A.C. n. 21 del 16 aprile 2015;</p> <p>SI RITIENE che il Proponente abbia realizzato ciò che era tecnicamente fattibile negli anni della costruzione ma, per le ragioni prima descritte, la prescrizione non è al momento ottemperabile.</p> <p>SI RILEVA che, inoltre, il GRA è soggetto a monitoraggi e verifiche periodiche ai sensi della Direttiva 2002/49/CE (recepita con D. Lgs. 194/2015), che prevede la predisposizione con periodicità quinquennale di mappe di rumore su tutti gli assi stradali principali, con volumi di traffico superiori ai 3 milioni di veicoli l’anno, in ottemperanza alla quale è in fase di predisposizione il sistema di monitoraggio “<i>Dynamap</i>” più sopra citato;</p> <p>Si invita la Direzione a valutare l’opportunità di dar corso ad ulteriori attività di controllo, mirate alla verifica di compatibilità tra il rumore rilevato e i ricettori esposti, in relazione alle caratteristiche dei ricettori stessi (loro destinazione d’uso, funzione, popolazione ivi residente etc.) e alla vigente classificazione acustica comunale del Comune di Roma.</p>
<p>O)</p> <p><i>Dovranno essere altresì ottemperate le prescrizioni della Regione Lazio e del Ministero Beni Culturali ove non ricomprese nelle precedenti;</i></p>	<p>ASPETTI PROGETTUALI</p>	<p>CONSIDERATO che alla Commissione non sono pervenuti i pareri di MIBAC e Regione Lazio, e che pertanto nulla si può dire sulla stato della procedura presso gli altri Enti interessati;</p> <p>Prescrizione non di competenza della CTVIA</p>
<p>P)</p> <p><i>Al termine del periodo transitorio di cinque anni il progetto di seconda fase del lotto 18b dovrà essere sottoposto ad una seconda verifica di ottemperanza da parte del Ministero ambiente</i></p>	<p>ASPETTI PROGETTUALI</p>	<p>PRESO ATTO che allo stato attuale il progetto di sviluppo della seconda fase del lotto 18b è tuttora in fase interlocutoria tra il Comune ed il Proponente, e CONSIDERATO le vicende burocratiche intercorse, indicate in premessa nell’analisi della prescrizione H), SI RITIENE la prescrizione SI RITIENE</p>

che la prescrizione non sia oggi ottemperabile.

A

B

Δ

CF

W

12

13

14

15

16

17

18

19

20

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

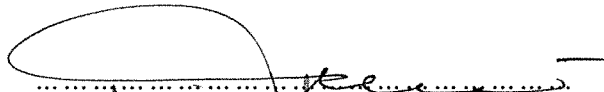
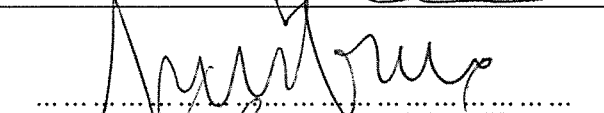

RITIENE

le prescrizioni del Decreto di Compatibilità Ambientale DEC - VIA n. 2885 del 25.09.1997 relativo al progetto "Autostrada del Grande Raccordo Anulare lavori di adeguamento a tre corsie per ogni senso di marcia dal km 38+00 al km 67+500 lotto 16, 17, 17bis, 18b, 19, 22a, 23b" sono da considerarsi come da tabella seguente:

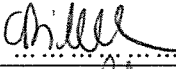
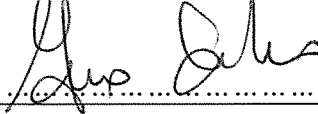
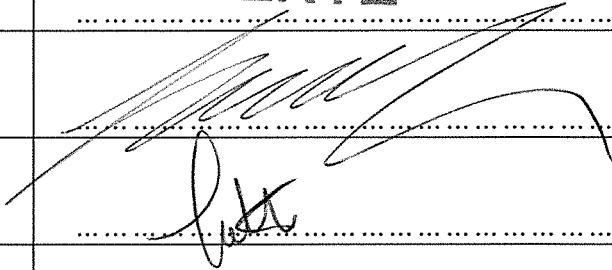
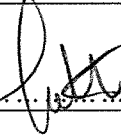


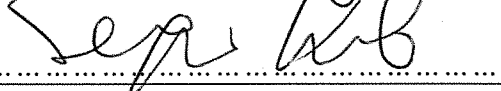
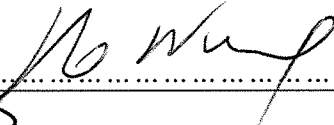
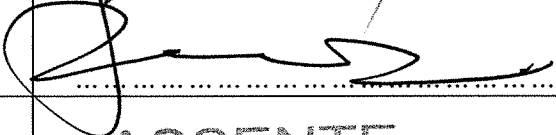

Prescrizione n.° <i>a protezione delle falde idriche sotterranee</i>	a.1	Oggi non ottemperabile, ma superata nella sostanza dei fatti riscontrati
	a.2	Oggi non ottemperabile
	a.3	Oggi non ottemperabile, ma superata nella sostanza dei fatti riscontrati
Prescrizione n.° <i>b prevenzione dell'inquinamento delle acque</i>	b.1	Oggi non ottemperabile, ma superata nella sostanza dei fatti riscontrati
	b.2	Non ottemperata
Prescrizione n.° <i>c controllo e mitigazione dell'inquinamento atmosferico</i>	c	Ottemperata
Prescrizione n.° <i>d controllo e mitigazione dell'inquinamento acustico</i>	d	Al momento non ottemperabile Si invita la Direzione a valutare l'opportunità di dar corso ad ulteriori attività di controllo, mirate alla verifica di compatibilità tra il rumore rilevato e i ricettori esposti, in relazione alle caratteristiche dei ricettori stessi (loro destinazione d'uso, funzione, popolazione ivi residente etc.) e alla vigente classificazione acustica comunale del Comune di Roma.
Prescrizione n.° <i>e mitigazioni e ripristini ambientali</i>	e.1	Ottemperata nella sostanza dei fatti riscontrati
	e.2	Ottemperata
	e.3	Ottemperata


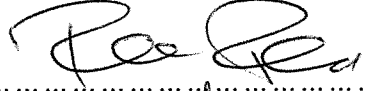
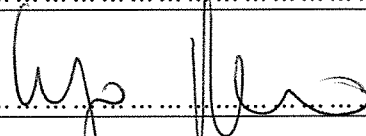

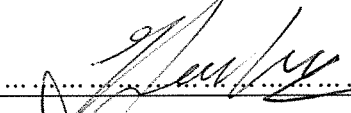
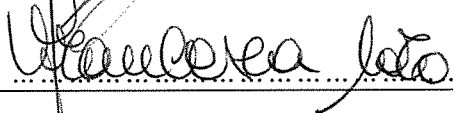
	e.4	Oggi non ottemperabile, ma superata nella sostanza dei fatti riscontrati
	e.5	Oggi non ottemperabile
	e.6	Oggi non ottemperabile
Prescrizione n.° f aree di parcheggio e sosta, sottopassi	f.1	Ottemperata
	f.2	Ottemperata
	f.3	Ottemperata
Prescrizione n.° g Lotti 16-17-17b	g.1	Ottemperata
	g.2	Ottemperata
Prescrizione n.° h Lotto 18b	h.1	Ottemperata
	h.2	Oggi non ottemperabile
	h.3	Oggi non ottemperabile
	h.4	Ottemperata
	h.5	Non ottemperabile
	h.6	Non ottemperabile
	h.7	Non ottemperabile
	h.8	Oggi non ottemperabile
	h.9	Ottemperata
	h.10	Ottemperata
	h.11	Ottemperata
Prescrizione n.° i Lotto 19	i.1	Non ottemperabile

	i.2	Oggi non ottemperabile
	i.3	Superata nella sostanza dei fatti riscontrati
	i.4	Non ottemperabile oggi, ma superata nella sostanza dei fatti riscontrati
	i.5	Non ottemperabile oggi, ma superata nella sostanza dei fatti riscontrati
Prescrizione n.° <i>l</i> Lotto 22a	l.1	Oggi non ottemperabile
	l.2	Ottemperata
Prescrizione n.° <i>m</i> Lotto 23b	m	Ottemperata
Prescrizione n.° <i>n</i>	n	Al momento non ottemperabile Si invita la Direzione a valutare l'opportunità di dar corso ad ulteriori attività di controllo, mirate alla verifica di compatibilità tra il rumore rilevato e i ricettori esposti, in relazione alle caratteristiche dei ricettori stessi (loro destinazione d'uso, funzione, popolazione ivi residente etc.) e alla vigente classificazione acustica comunale del Comune di Roma.
Prescrizione n.° <i>o</i>	o	Non di competenza
Prescrizione n.° <i>p</i>	p	Oggi non ottemperabile

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	ASSENTE
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	Sandro Campilongo
Prof. Saverio Altieri	Saverio Altieri
Prof. Vittorio Amadio	Vittorio Amadio
Dott. Renzo Baldoni	Renzo Baldoni
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	Andrea Borgia
Ing. Silvio Bosetti	Silvio Bosetti
Ing. Stefano Calzolari	Stefano Calzolari
Ing. Antonio Castelgrande	Antonio Castelgrande
Arch. Giuseppe Chiriatti	Giuseppe Chiriatti
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	Carlo Collivignarelli
Dott. Siro Corezzi	Siro Corezzi
Dott. Federico Crescenzi	Federico Crescenzi
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	Barbara Santa De Donno

Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	ASSENTE
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	ASSENTE
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	

Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	V. Sacco
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	ASSENTE
Ing. Roberto Viviani	Rob. Viviani (ASTEADUTO)

M

X