

AUTOSTRADA (A12) : ROMA - CIVITAVECCHIA

TRATTO: CERVETERI - TORRIMPIETRA

POTENZIAMENTO FUNZIONALE TRATTO CERVETERI - TORRIMPIETRA

PROGETTO DEFINITIVO

PARTE AUTOSTRADALE

PARTE AMBIENTALE

RELAZIONE PAESAGGISTICA

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO

Arch. Enrico Francesconi
Ord. Arch. Milano N. 16888
RESPONSABILE UFFICIO
ARCHITETTURA E PAESAGGIO

IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE


Ing. Danilo D'Alessandro
Ord. Ingg. L'Aquila N. 1503

IL DIRETTORE TECNICO

Ing. Orlando Mazza
Ord. Ingg. Pavia N. 1496
RESPONSABILE PROGETTAZIONE
NUOVE OPERE AUTOSTRADALI

CODICE IDENTIFICATIVO

RIFERIMENTO PROGETTO		RIFERIMENTO DIRETTORIO					RIFERIMENTO ELABORATO				ORDINATORE
Codice Commessa	Lotto, Sub-Prog. Cod. Appalto	Fase	Capitolo	Paragrafo	W B S	Parte d'opera	Tip.	Disciplina	Progressivo	Rev.	nn
111236	LL00	PD	AU	OCP	00000	00000	R	AUA	0001	- 1	SCALA

	PROJECT MANAGER:		SUPPORTO SPECIALISTICO:				REVISIONE		
							n.	data	
							0	LUGLIO 2018	
							1	OTTOBRE 2019	
							2	-	
REDATTO:				VERIFICATO:				3	-
								4	-

VISTO DEL COMMITTENTE



IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO
ING. M. TORRESI

VISTO DEL CONCEDENTE



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
STRUTTURA DI VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI

**AUTOSTRADA A12: ROMA - CIVITAVECCHIA
TRATTO: CERVETERI - TORRIMPIETRA**

**POTENZIAMENTO FUNZIONALE
TRATTO CERVETERI TORRIMPIETRA**

RELAZIONE PAESAGGISTICA
(ai sensi del D.P.C.M. 12/12/2005, punto 4.2)

SOMMARIO

1. PREMESSA	4
1.1. DATI GENERALI SINTETICI DI INQUADRAMENTO	5
2. ELABORATI DI ANALISI DELLO STATO ATTUALE	6
2.1. DESCRIZIONE DEL CONTESTO PAESAGGISTICO	6
2.2. L'IMMAGINE DEL TERRITORIO	8
2.3. ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA/VINCOLI	13
2.3.1. VINCOLO PAESAGGISTICO	14
2.3.2. PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE.....	15
2.3.3. INQUADRAMENTO URBANISTICO.....	29
2.4. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELL'AREA DI RIFERIMENTO.....	42
3. ELABORATI DI PROGETTO	43
3.1. PREMESSA.....	43
3.2. INTERFERENZE ED ESPROPRI.....	43
3.3. DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE	44
3.4. DESCRIZIONE DEL PROGETTO.....	45
3.4.1. Asse autostradale - Carreggiata Sud (direzione Roma).....	45
3.4.2. Opere di adduzione	50
4. ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA	53
4.1. SIMULAZIONE DEI LUOGHI A SEGUITO DELLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO..	53
4.2. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA E MITIGAZIONE DELL'IMPATTO	58
5. CONCLUSIONI	63
SEZIONE 1 - RICOGNIZIONE FOTOGRAFICA E PUNTI DI VISTA.....	65
SEZIONE 2 - FOTO SIMULAZIONI	71
SEZIONE 3 - SINTESI DELLE ALTERAZIONI MORFOLOGICHE	78
PLANIMETRIE DI RAFFRONTO	78

1. PREMESSA

La presente relazione è redatta congiuntamente al progetto dell'intervento a corredo dell'istanza di autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell'art.146, comma 2 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, di cui al decreto legislativo 22/01/2004 n.42.

La relazione consente di compiere la verifica di compatibilità paesaggistica di cui al comma 5° dell'art.146 del D.L. n°42/04 ed è redatta in conformità all'allegato di cui al D.P.C.M. 12/12/2005 punti 1, 2, 3 e 4 per la valutazione dell'effettiva e puntuale riconducibilità degli interventi progettuali agli ambiti paesaggisticamente vincolati.

Il documento contiene una relazione descrittiva dei materiali e delle finiture degli interventi di progetto (cfr. cap.3) e una sintesi degli impatti attesi rispetto alle visuali aperte al paesaggio con l'illustrazione, attraverso opportune fotosimulazioni, degli interventi previsti (cfr. cap. 4, sezione 2).

La relazione si compone di una prima parte di testo seguita da una serie di sezioni di allegati grafici.

Nell'ultima sezione si allegano gli elaborati che descrivono compiutamente le opere previste nell'ambito dei lavori di "Potenziamento funzionale del tratto Cerveteri - Torrimpietra" dell'Autostrada A12 Roma Civitavecchia e la loro consistenza in termini di alterazione del paesaggio.

Le opere da realizzarsi nel tratto Cerveteri - Torrimpietra che consistono in:

- Realizzazione di piazzole di sosta lungo la corsia sud;
- Posa di barriere acustiche lungo il tratto in esame
- Realizzazione di una rotonda nel tratto Svincolo Cerveteri Ladispoli – SP4A

1.1. DATI GENERALI SINTETICI DI INQUADRAMENTO

Il Richiedente: Società Autostrade per l'Italia S.p.A.

Tipologia dell'opera: Le opere previste in progetto rientrano tra gli interventi per il potenziamento funzionale dell'autostrada A12 Roma – Civitavecchia, nel tratto compreso tra lo svincolo di Torrimpietra (progr. 14+995) e lo svincolo di Cerveteri (km 28+028), per una lunghezza complessiva pari a circa 13 km.

Il progetto interessa i comuni di Fiumicino, Cerveteri e Ladispoli, in provincia di Roma.

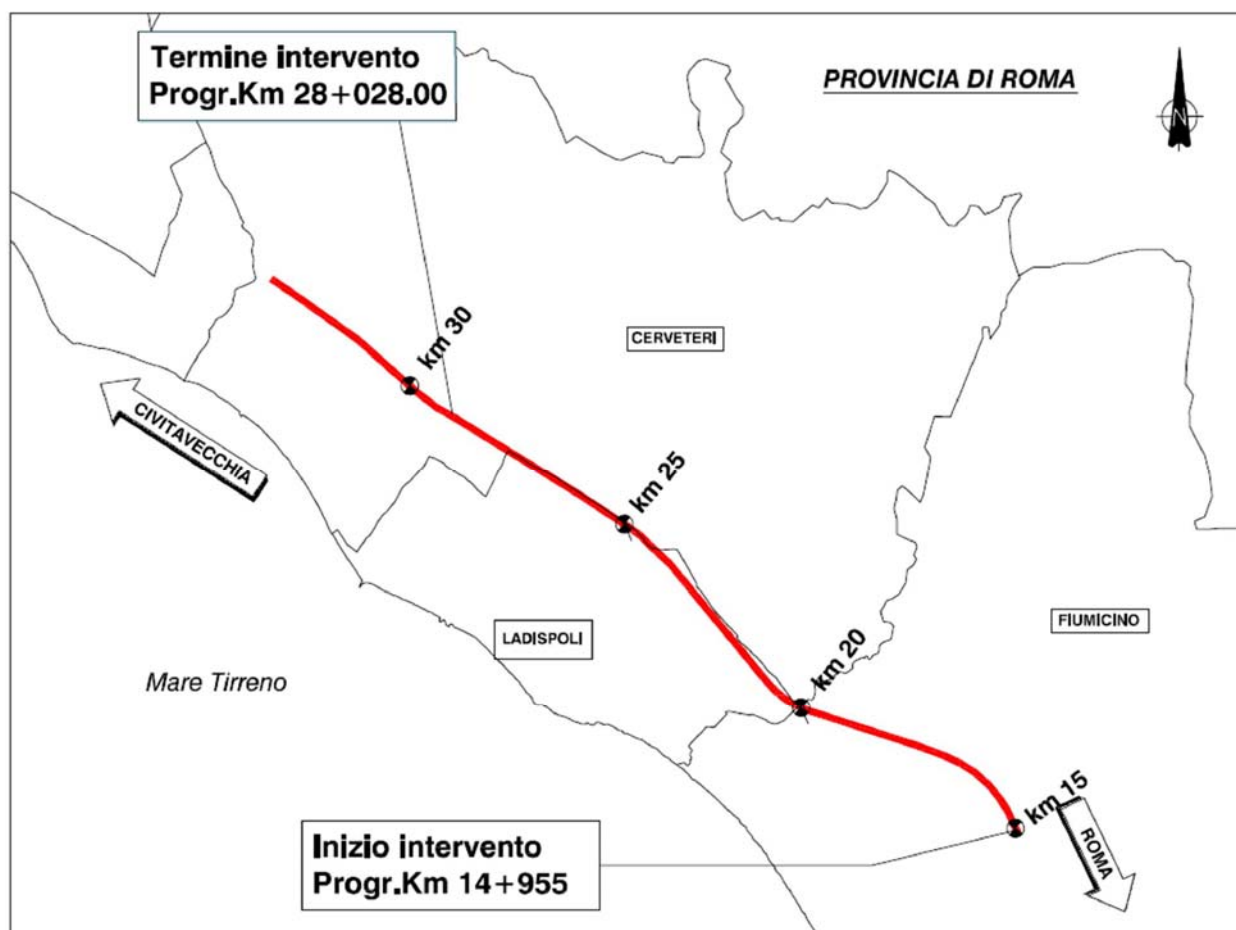


Figura 1-1: localizzazione geografica dell'intervento

2. ELABORATI DI ANALISI DELLO STATO ATTUALE

2.1. DESCRIZIONE DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

L'ambito paesaggistico in cui si trova l'area d'intervento è quello compreso fra la Campagna settentrionale romana e la pianura alluvionale costiera tirrenica.

La Campagna romana, da un punto di vista amministrativo, viene considerata come quella zona compresa nei vecchi confini del comune di Roma che andavano da Ladispoli a nord fino all'agro romano a sud.

Il paesaggio geomorfologico della Campagna romana è caratterizzato da una ampia area pianeggiante che occupa la parte centrale e terminale del territorio comprendendo la valle del Tevere e l'ampia zona costiera bonificata; il resto del territorio è formato da una serie di ripiani tufacei più o meno incisi caratterizzati da una serie continua di corsi d'acqua che da nord-est discendono al mare.

Quest'area è composta da terreni alluvionali, umiferi e di buona fertilità.

La zona costiera, profonda circa 5 km, è invece caratterizzata da terreni sabbiosi, con fertilità scarsa, ma nello stesso tempo, per le sue caratteristiche morfologiche e per la facilità di irrigazione e di accesso, vocata alle attività agricole.

I passaggi di trasformazione storici di questo territorio che ne hanno caratterizzato l'attuale aspetto sono stati la modifica dell'assetto fondiario e le bonifiche.

La modifica dell'assetto fondiario iniziò con l'unificazione dello Stato italiano ed il passaggio della proprietà fondiaria dalle grandi famiglie nobiliari alla borghesia legata non solo alle attività agricole ma spesso associata ad altre attività economiche come ad esempio la nuova urbanizzazione di Roma.

Di opere di bonifica dell'Agro Romano si cominciò a parlare nel XVII secolo proprio per la scarsa salubrità e per le difficoltà dei lavoratori stagionali a causa della malaria. Con l'unità d'Italia, il nuovo governo già dal 1870 cominciò a studiare azioni per arrivare ad una completa bonifica dell'area costiera dell'Agro Romano che si concretizzarono in una serie di leggi che portarono nei primi decenni del '900 alla completa bonifica delle paludi costiere.

In parallelo alle attività di conversione delle terre paludose ed allo sviluppo dell'agricoltura avvenne lo sviluppo della rete stradale. Nei primi del '900, grazie anche all'intervento economico dello stato, la rete stradale delle aree agricole prossime a Roma ebbe uno sviluppo notevole. Insieme a queste infatti partirono i

primi servizi pubblici di collegamento fra le campagne e la città ed il conseguente sviluppo delle aree rurali intorno a Roma.

Con anticipo su quella stradale si sviluppò la rete ferroviaria che già nel 1909 contava a Roma 8 linee e 22 stazioni, sviluppate però senza una precisa logica lasciando spesso i centri dell'Agro mal collegati alla città.

Nonostante questo la ferrovia diede un contributo importante, insieme alle opere di bonifica, allo sviluppo dell'Agro Romano contribuendo a togliere dall'isolamento le cittadine di campagna e rendere accessibili zone difficilmente raggiungibili per ragioni orografiche.

Oggi la Campagna settentrionale di Roma presenta una strutturazione territoriale e paesaggistica tipica delle aree rurali prossime al mare, con un entroterra dove l'agricoltura intensiva, le infrastrutture lineari e gli abitati caratterizzano le forme ed i paesaggi ed una parte costiera dove il paesaggio è pesantemente antropizzato e la linea di costa è caratterizzata da un unicum di edificato che va dalla foce del Tevere fino alla Marina di Cerveteri.

A ridosso della fascia costiera, subito dietro all'edificato, si trovano la prima grande infrastruttura di trasporto, la ferrovia litoranea "Tirrenica", la S.S. 1 via Aurelia e l'autostrada A12 "Azzurra" che va da Roma a Tarquinia e che si innesta successivamente nell'Aurelia.

Il paesaggio è caratterizzato, oltre che da questi assi viari, da un edificato diffuso linearmente lungo la viabilità secondaria intervallato da ampi campi con regolari forme geometriche, derivanti dalla strutturazione del territorio post bonifica. Importante è la presenza dell'acqua, sia con i fossi che con i rii che discendono dalle colline vulcaniche poste alle spalle dell'area; se ne contano infatti 7 nei 13 km del tratto in esame e caratterizzano la qualità paesaggistica dell'area sia aumentandone le qualità ecologiche che migliorandone l'aspetto paesaggistico.

2.2. L'IMMAGINE DEL TERRITORIO

Morfologia e geologia

L'area in valutazione si presenta quasi ovunque con forme pianeggianti o appena ondulate per successive rielaborazioni.

Le principali forme presenti nelle aree interessate dalle opere di progetto sono da ricondursi alla dinamica fluviale, ai fenomeni di degradazione legati alla gravità e ai processi antropici.

Forme fluviali

Il reticolo idrografico è caratterizzato dalla presenza di numerose incisioni, sovente piuttosto brevi, di cui le più importanti sono rappresentati dal rio Palidoro (intercettato al km 17+6) e dal fosso Vaccina (km 27+6).

Tutti i fossi hanno un andamento in genere sub-parallelo e normale alla linea di costa. Le loro valli, pianeggianti, possono indicare un certo alluvionamento, anche se normalmente limitato, sia come estensione che come potenza.

Forme legate alla gravità

Lungo i rilievi collinari, laddove prevalgono depositi prevalentemente argillosi, si ha predisposizione all'instabilità. Nell'ambito del PAI sono segnalate alcune aree di attenzione per frana definite sulla base degli indici di franosità del territorio. In tutti i casi tali aree ricadono all'esterno della fascia di interesse progettuale e non hanno alcuna interferenza con le opere di progetto.

Forme antropiche

Il territorio ha una vocazione prevalentemente agricola, anche se non mancano gli insediamenti civili, presenti anche a ridosso del tracciato autostradale, particolarmente nei dintorni di Torrimpietra e Cerveteri. I terreni presenti nell'ambito di studio sono prevalentemente di natura alluvionale, per i quali la permeabilità, la porosità e la natura sciolta determinano uno spessore da profondo a molto profondo dei relativi suoli.

In letteratura e in cartografia storica sono documentate alcune cave di sabbia e calcarenite oggi dismesse nella zona compresa tra Palo e Ladispoli.

L'area di studio si colloca lungo il margine costiero della regione tolfetana, territorio prevalentemente collinare nel quale si distinguono tre assetti geostrutturali principali:

- la zona collinare del Flysch, estesa principalmente a Nord, tra la costa e le coperture vulcaniche retrostanti;
- la zona collinare e montuosa a genesi vulcanica, estesa nella zona interna, centro-meridionale della regione;
- la zona costiera, nella quale sono estesamente distribuite le formazioni sedimentarie continentali e marine, plioceniche e quaternarie, riconducibili a serie differenti caratterizzate da forti entropie laterali.

Ambiente e paesaggio

L'area in esame è compresa nei comuni di Fiumicino, Cerveteri e Ladispoli e si presenta come una pianura costiera nella quale si alternano depositi alluvionali a depositi sabbiosi, ghiaiosi ed argillosi. Il territorio è prevalentemente a carattere agricolo con seminativi irrigui; le superfici artificiali sono costituite per la maggior parte da tessuto urbano a carattere discontinuo; le superfici naturali e seminaturali, che occupano il 15% dell'area, sono a prevalenza di boschi misti.

La superficie territoriale in esame è solcata da una fitta rete di corpi idrici disposta ortogonalmente alla linea di costa: si tratta principalmente di "fossi" di modeste dimensioni, caratterizzati da fasce di vegetazione igrofila che però in alcuni casi si presenta discontinua e rada.

La struttura del paesaggio che caratterizza l'ambito di studio è scandita inoltre dalla presenza di filari arborei ed arbustivi che costeggiano il tracciato autostradale dell'A12 e definiscono sia le divisioni che le campiture agricole.

Le fasce di vegetazione igrofila continue, la presenza di aree boscate o nuclei di vegetazione con casali isolati ed i filari arborei contribuiscono a definire la struttura del paesaggio che viene percepita dall'osservatore dal tracciato autostradale.

Il paesaggio dell'area di studio ha vocazione prevalentemente agricola.

Il territorio agricolo che si presenta lungo il tracciato vede susseguirsi:

- La "pianura costiera di bonifica" che interessa tutto il comune di Fiumicino, caratterizzata dalla presenza di numerose coltivazioni che rendono quest'area un centro agricolo di particolare importanza produttiva nell'ambito provinciale. Nell'area compresa tra Cerveteri a nord e Ladispoli a sud, la pianura costiera presenta un paesaggio agricolo con coltivazioni miste (ortive e seminativi). Non mancano i pascoli utilizzati soprattutto d'inverno e primavera o le colture da foraggio. Le tracce del passato sono ancora vive ed emergono soprattutto

nelle aree pascolate, spesso dotate di "macere": muretti a secco che servivano per separare gli appezzamenti in cui praticare il pascolo.

- Il "Paesaggio agroforestale" tipico delle pendici boscate dei Monti della Tolfa, caratterizzato da formazioni vegetali più mature che però si presentano frammentate da radure destinate ai pascoli. Le pendici, degradando verso il mare, lasciano spazio ai seminativi ed alle pinete costiere. La parte più esposta all'influenza marina e più pianeggiante vede la presenza della macchia mediterranea, arbusteti e boschi radi di sughera o leccio.

Il paesaggio agricolo dell'area di studio, oltre a vedere il susseguirsi di due tipologie di territori agricoli, è caratterizzato dalla presenza di colture in serra: un primo agglomerato in corrispondenza della frazione di Palidoro, che costeggia l'Aurelia (dal km 018+500 al km 018+850), e un secondo che costeggia il tracciato autostradale dal km 024+550 al 024+900 prima di raggiungere lo svincolo autostradale di Cerveteri-Ladispoli.

Secondo le relazioni geografico-morfologiche dipendenti dal contesto ambientale, dalla distanza e posizione reciproca e dalla collocazione rispetto alla rete infrastrutturale, possiamo suddividere i comuni che toccano il tracciato in due sistemi urbani: Fiumicino rientra nel "Sistema di Roma e della Campagna Romana", mentre Ladispoli e Cerveteri ricadono nel "Sistema della Maremma Romana" (cap. 9, Rapporto Territorio, PTPG Roma).

Fiumicino è situato sul litorale tirrenico a nord del delta del Tevere. Al termine della via Portuense sorge l'abitato di Fiumicino e la parte vecchia dell'abitato si dispone lungo la via Torre.

Cerveteri si trova a 42 km da Roma. È sede della necropoli etrusca della Banditaccia dichiarata nel 2004 dall'Unesco patrimonio mondiale dell'umanità. Si tratta di una costruzione urbana collinare ubicata ai margini dei comprensori della Tolfa e del lago di Bracciano e collocata sull'asse di connessione trasversale alla via Aurelia e all'A12, con il nucleo costiero di Cerenova.

Ladispoli è una costruzione urbana costiera di recente formazione fraposta tra la ferrovia Tirrenica ed il mare, tra la tenuta di Torre Flavia e la tenuta di Palo, con il nucleo costiero di Marina di San Nicola.

In generale l'area di studio interessa un territorio agricolo pianeggiante ed il tessuto urbano è confinato essenzialmente nelle frazioni, di recente formazione, di Torrini e Palidoro, nonché la porzione sud dell'abitato di Cerveteri.

Non si registrano quindi tessuti urbani storici; anche gli insediamenti produttivi sono localizzati prevalentemente in punti isolati del territorio.

Nell'area di studio la rete viaria conta, oltre al tracciato esistente dell'A12, la S.S. n.1 Aurelia che corre per buona parte parallela all'autostrada.

L'Aurelia serve l'intera fascia litoranea nord del territorio provinciale per i collegamenti con Roma e Civitavecchia e rientra tra i percorsi storici sottoposti a vincolo archeologico. Il tracciato stradale parte da Porta San Pancrazio al Gianicolo per poi incrociare il Grande Raccordo Anulare, uscendo così dall'area urbana di Roma. Allo svincolo di Torrini si allaccia all'A12 e da questo punto in poi la strada segue la costa tirrenica rimanendo parallela all'autostrada, toccando i comuni di Cerveteri, Ladispoli, Tolfa e Santa Marinella prima di giungere a Civitavecchia.

Le due reti viarie svolgono il ruolo di collegamento fra i diversi centri del litorale con Roma, i Porti di Civitavecchia e Fiumicino. L'assetto infrastrutturale dell'area di studio vede inoltre la presenza della rete ferroviaria costituita dalla linea Genova-Pisa-Napoli. La linea è a doppio binario ed è una delle principali direttrici della rete ferroviaria italiana, che collega le regioni del nord ovest con quelle del sud.

La rete ferroviaria corre parallela all'Aurelia ed all'A12 ed in particolare nel primo tratto risulta tangente all'ambito di studio, poi in corrispondenza del km 20 si allontana verso la costa per poi ritornare tangente all'area di studio solo verso la fine del progetto, all'altezza della stazione di Santa Severa.

Dall'analisi della struttura del paesaggio combinata con la presenza di beni paesaggistici ed archeologici, risulta che gli elementi di maggiore rilevanza e valore paesaggistico che caratterizzano l'area di studio sono costituiti da:

- filari arborei e arbustivi disposti sia parallelamente all'asse autostradale, sia a delimitare le varie parcelle agricole. Il mantenimento di tali filari risulta quindi prioritario sia per loro funzione di barriera visiva nei confronti del tracciato, sia per la definizione delle parcelle agricole e il mantenimento dell'eterogeneità del territorio, nonché per il valore di naturalistico;
- vegetazione ripariale igrofila che, sebbene in alcuni casi risulti costituita da fasce naturali rade e discontinue, svolge il ruolo di corridoio ecologico da

preservare e conservare ai fini della salvaguardia della biodiversità animale e vegetale

- territorio agricolo con coltivazioni miste ed insediamenti su maglia fitta che segna il paesaggio con coltivi a prevalenza di ortivi che caratterizza la maggior parte dell'area di studio
- presenza di evidenze identitarie dell'agricoltura rurale locale tipizzate dal PTPR, come ad esempio i due borghi rurali localizzati nella frazioni di Torrimpetra (da km 015+500 a km 015+725) e Palidoro (da km 017 a km 017+100) ed il casale di Statua (da km 019+800 a km 019+900)
- presenza di una vasta area archeologica (da km 019+400 a 021+798) che comprende la necropoli di Monteroni, la villa residenziale di S. Nicola e l'antica stazione di posta lungo la via Aurelia di Ad Turre (per una trattazione più completa si rimanda alla Verifica di Impatto Archeologico)

Per contro si evidenzia la presenza di due detrattori: il gasdotto che nel tratto compreso tra i km 019+900 e 020+100 corre in superficie ad una quota di 5 m ca. e la piccola centrale di produzione di energia elettrica situata ad una distanza di 200 m ca. a nord dal tracciato autostradale tra i km 016+400 e 016+500.



Figura 2-1: estratto foto aerea dell'area di intervento (in giallo il tratto autostradale in esame) (da Google Earth 2018)

2.3. ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA/VINCOLI

La presente analisi è stata condotta consultando ed analizzando gli strumenti urbanistici vigenti ai vari livelli: dal Sistema Informativo Territoriale Ambientale Paesaggistico (nel seguito: SITAP) del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (nel seguito: MIBACT), passando per il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Regione Lazio (nel seguito: PTPR), il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Città Metropolitana di Roma (nel seguito: PTPG), fino al PRG dei comuni di Ladispoli, Cerveteri e Fiumicino (RM).

2.3.1. VINCOLO PAESAGGISTICO

Per quanto riguarda l'aspetto vincolistico è stato preliminarmente consultato il SITAP del MIBACT che ha evidenziato la presenza di ambiti sottoposti a vincolo paesaggistico ai sensi del D.L. 42/2004 e s.m.i. relative rispettivamente: Rio Tre Denari (progr. km 15+280), Fosso delle Cadute (progr km 17+500), Fosso Cupino (progr. km 19+700), Torrente Sanguinara (progr. km 24+200), Fosso di Ponte Stretto (progr. km 24+900), Fosso del Marmo (progr. km 28+000), Torrente Vaccina (progr. km 27+600)

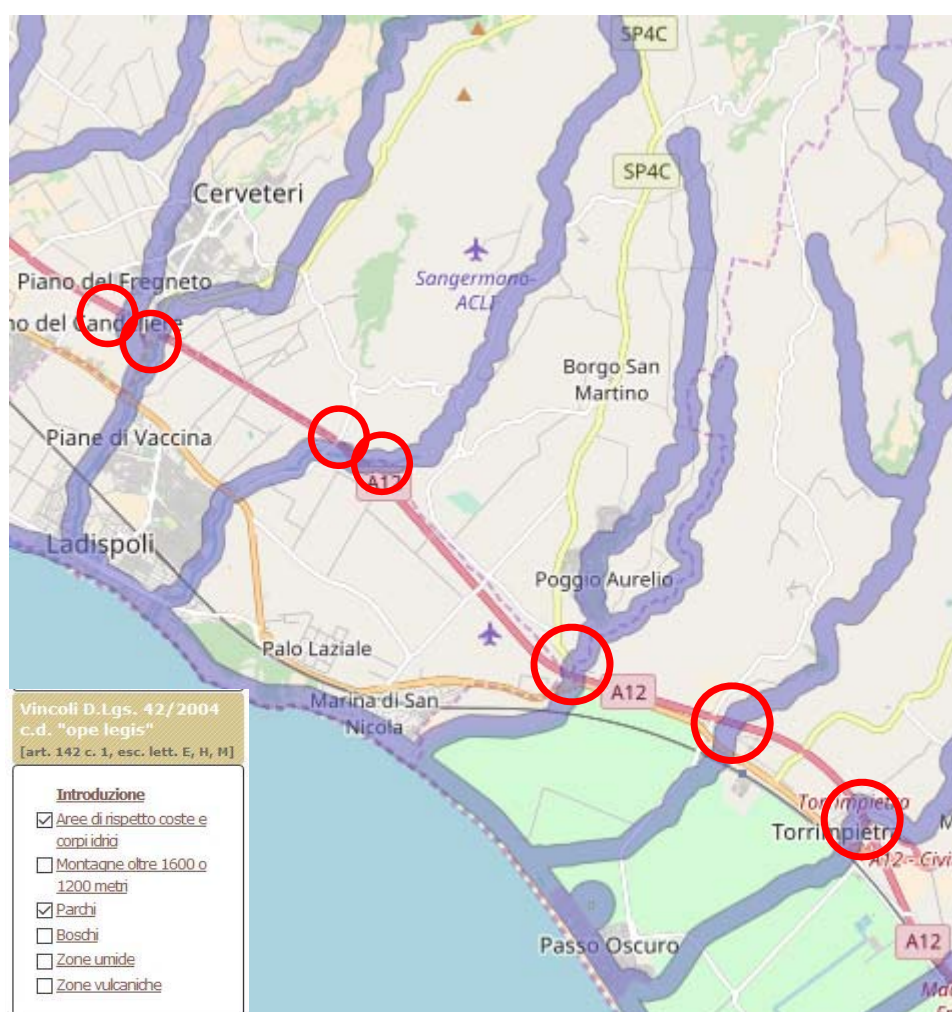
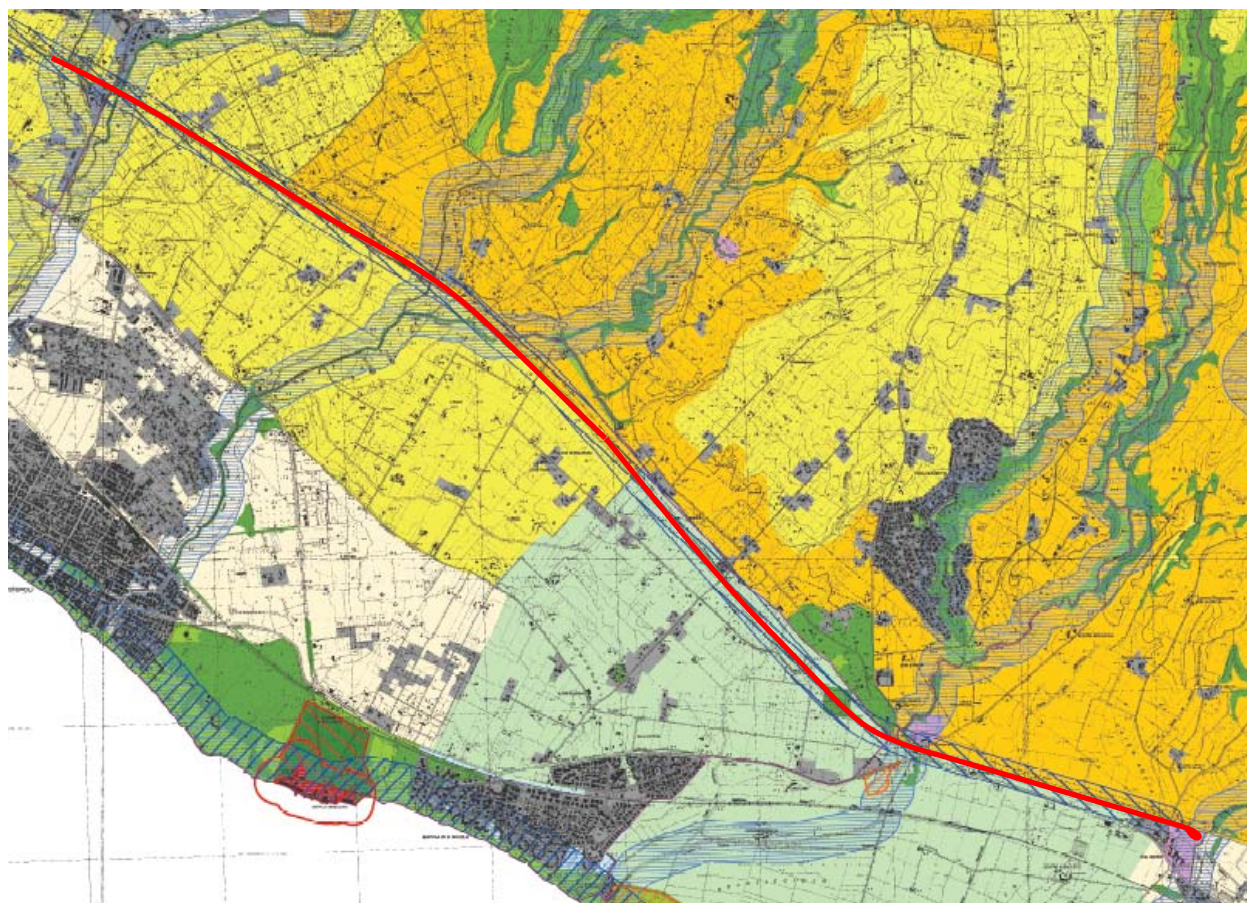


Figura 2-2: SITAP del MIBACT (il perimetro rosso tratteggiato individua l'ambito di progetto)

2.3.2. PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE

Con atto di Giunta Regionale n° 556 del 25 luglio 2007 e n° 1025 del 21 dicembre 2007, la Regione Lazio ha adottato il nuovo Piano Territoriale Paesistico Regionale (di seguito PTPR), strumento attraverso il quale la pubblica amministrazione disciplina le modalità di governo del paesaggio, indicando le azioni finalizzate alla sua conservazione e valorizzazione, nonché al suo ripristino o creazione. Come riportato nell'articolo 5 delle Norme di Piano, il PTPR ha efficacia diretta su quella parte di territorio interessata dalla presenza di beni paesaggistici indicati nell'articolo 134, lettere a, b, c del Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.L. 42/04). Per le restanti aree, il Piano fornisce un contributo propositivo e di indirizzo per l'attività di pianificazione e programmazione degli Enti preposti.



Sistema del Paesaggio Naturale	Sistema del Paesaggio Agrario	Sistema del Paesaggio Insediativo
Paesaggio Naturale	Paesaggio Agrario di Rilevante Valore	Paesaggio dei Centri e Nuclei Storici con relativa fascia di rispetto di 150 metri
Paesaggio Naturale di Continuità	Paesaggio Agrario di Valore	Parchi, ville e giardini storici
Paesaggio Naturale Agrario	Paesaggio Agrario di Continuità	Paesaggio degli Insediamenti Urbani
Fascia di rispetto delle coste marine, lacuali e dei corsi d'acqua		Paesaggio degli Insediamenti in Evoluzione
		Paesaggio dell'insediamento Storico Diffuso
		Reti Infrastrutture e Servizi
		Ambiti di Recupero e Valorizzazione Paesistica
		Aree o Punti di Visuali

Figura 2-3: estratto PTPR Tavola A (in rosso il tratto autostradale in esame)

Per le aree individuate "Paesaggio naturale agrario" le Nda del piano prevedono:

art. 22
(paesaggio naturale agrario)

1. Il Paesaggio naturale agrario è costituito dalle porzioni di territorio che conservano i caratteri tradizionali propri del paesaggio agrario, e sono caratterizzati anche dalla presenza di componenti naturali di elevato valore paesistico. Tali paesaggi sono prevalentemente costituiti da vasti territori a conduzione agricola collocati in aree naturali protette o nelle unità geografiche delle zone costiere e delle valli fluviali.
2. La tutela è volta alla conservazione integrale degli inquadramenti paesistici mediante l'inibizione di iniziative di trasformazione territoriale e in linea subordinata alla conservazione dei modi d'uso agricoli tradizionali.

Figura 2-4: estratto Norme di attuazione del PTPR

Tabella B) Paesaggio naturale agrario - Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela		
	Tipologie di interventi di trasformazione per uso	obiettivo specifico di tutela/disciplina
7.3	infrastrutture di trasporto esistenti	Sviluppo e fruizione anche visiva del paesaggio agrario nel rispetto del patrimonio naturale e culturale
7.3.1	Adeguamenti	Si applica l'articolo 18 ter della l.r.24/98. Il SIP deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità con il paesaggio circostante, in relazione anche alle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico nonché contenere proposte di mitigazione dell'impatto sul paesaggio urbano o rurale. Deve inoltre prevedere sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel contesto urbano o naturale agrario e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva.
7.3.2	potenziamento rete viaria e ferroviaria esistente	

Figura 2-5: estratto Norme di attuazione del PTPR Tabella B art. 22

Per le aree comprese nel "Paesaggio agrario di rilevante valore" il piano prevede:

art. 24
(paesaggio agrario di rilevante valore)

1. Il Paesaggio agrario di rilevante valore è costituito da porzioni di territorio caratterizzate dalla naturale vocazione agricola che conservano i caratteri propri del paesaggio agrario tradizionale.
2. Si tratta di aree caratterizzate da produzione agricola, di grande estensione, profondità e omogeneità e che hanno rilevante valore paesistico per l'eccellenza dell'assetto percettivo, scenico e panoramico.
3. In questo ambito paesaggistico sono comprese le aree in prevalenza caratterizzate da una produzione agricola tipica o specializzata e le aree di primaria importanza per la funzione agricola produttiva anche in relazione alla estensione dei terreni .
4. La tutela è volta alla salvaguardia della continuità del paesaggio mediante il mantenimento di forme di uso agricolo del suolo.

Tabella B) Paesaggio agrario di rilevante valore - Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela		
Tipologie di interventi di trasformazione per uso		obiettivo specifico di tutela/disciplina
7.3	infrastrutture di trasporto esistenti	Conservazione e fruizione anche visiva del paesaggio agrario di rilevante valore nel rispetto della integrità del paesaggio e dei valori identitari e tradizionali
7.3.1	Adeguamento	Si applica l'articolo 18 ter della l.r.24/98.
7.3.2	potenziamento rete viaria e ferroviaria esistente	Il SIP deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità con il paesaggio circostante, in relazione anche alle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico nonché contenere proposte di mitigazione dell'impatto sul paesaggio urbano o rurale. Deve inoltre prevedere sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel contesto rurale e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva.

Figura 2-6: estratto Norme di attuazione del PTPR Tabella B art. 24

Per le aree comprese nel "Paesaggio agrario di valore" il piano prevede:

art. 25
(paesaggio agrario di valore)

1. Il Paesaggio agrario di valore è costituito da porzioni di territorio che conservano la vocazione agricola anche se sottoposte a mutamenti fondiari e/o colturali.
2. Si tratta di aree a prevalente funzione agricola-produttiva con colture a carattere permanente o a seminativi di media e modesta estensione ed attività di trasformazione dei prodotti agricoli.
3. In questa tipologia sono da comprendere anche le aree parzialmente edificate caratterizzate dalla presenza di preesistenze insediative o centri rurali utilizzabili anche per lo sviluppo di attività complementari ed integrate con l'attività agricola
4. La tutela è volta al mantenimento della qualità del paesaggio rurale mediante la conservazione e la valorizzazione dell'uso agricolo e di quello produttivo compatibile.

Tabella B) Paesaggio agrario di valore - Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela		
	Tipologie di interventi di trasformazione per uso	obiettivo specifico di tutela/disciplina
7.3	infrastrutture di trasporto esistenti	Fruizione e sviluppo del paesaggio agrario di valore nel rispetto dei valori identitari e tradizionali
7.3.1	Adeguamento	Si applica l'articolo 18 ter della l.r.24/98. Il SIP deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità paesaggistica, in relazione anche alle modificazioni dei caratteri strutturanti il paesaggio agrario di valore, dei valori identitari e dei modi d'uso tradizionali nonché contenere proposte di mitigazione degli effetti ineliminabili sul paesaggio. Deve inoltre prevedere sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel contesto rurale e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi.
7.3.3	potenziamento rete viaria e ferroviaria esistente	

Figura 2-7: estratto Norme di attuazione del PTPR Tabella B art. 25

Per quanto riguarda la salvaguardia delle visuali in piano prevede all'art. 49:

art. 49

(salvaguardia delle visuali)

1. Ai sensi dell'articolo 136 comma 1 lettera d) del Codice, la salvaguardia delle visuali è riferita a quei punti di vista o di belvedere accessibili al pubblico, dai quali si possa godere lo spettacolo delle bellezze panoramiche, considerate come quadri naturali.
2. Il PTPR garantisce la salvaguardia delle visuali attraverso la protezione
 - a) delle aree di visuale
 - b) dei punti di vista e dei percorsi panoramici, nonché dei coni visuali formati dal punto di vista e dalle linee di sviluppo del panorama individuato come meritevole di tutela.

Le aree di visuale di cui al precedente comma 2 lettera a) sono individuate nel PTPR nelle tavole A - sistemi ed ambiti di paesaggio; per tali aree, quando ricadenti nei beni paesaggistici di cui all'articolo 134 del Codice individuati con provvedimento dell'Amministrazione competente, ai fini delle autorizzazioni ai sensi degli articoli 146 e 159 del Codice, le richieste di trasformazione devono essere obbligatoriamente corredate di appositi studi delle visuali e previste misure ed azioni volte a salvaguardare i quadri panoramici ed i punti di vista da cui essi si godano anche attraverso l'applicazione delle disposizioni di cui ai successivi commi 5, 6, 7.

4. I punti di vista, i percorsi panoramici ed i coni visuali di cui al precedente comma 2 lettera b) sono individuati nel PTPR nelle tavole C; fino all'approvazione del PTPR per i punti di vista, i percorsi panoramici ed i coni visuali, che ricadono nei beni paesaggistici di cui all'articolo 134 del Codice individuati con provvedimento dell'Amministrazione competente, ai fini delle autorizzazioni ai sensi degli articoli 146 e 159 del Codice, costituiscono riferimento con valore propositivo e di indirizzo le seguenti modalità di tutela
5. La tutela del cono visuale o campo di percezione visiva si effettua evitando l'interposizione di ogni ostacolo visivo tra il punto di vista o i percorsi panoramici e il quadro paesaggistico. A tal fine sono vietate modifiche allo stato dei luoghi che impediscono le visuali anche quando consentite dalla disciplina di tutela e di uso per gli ambiti di paesaggio individuati dal PTPR, salvo la collocazione di cartelli ed insegne indispensabili per garantire la funzionalità e la sicurezza della circolazione.
6. Sul lato a valle delle strade di crinale e di quelle di mezzacosta possono essere consentite costruzioni poste ad una distanza dal nastro stradale tale che la loro quota massima assoluta, inclusi abbaini, antenne, camini, sia inferiore di almeno un metro rispetto a quella del ciglio stradale, misurata lungo la linea che unisce la mezzera della costruzione alla strada, perpendicolarmente al suo asse. In ogni caso la distanza minima della costruzione dal ciglio stradale non può essere inferiore a metri 50, salvo prescrizioni più restrittive contenute negli strumenti urbanistici vigenti.

Figura 2-8: estratto Norme di attuazione del PTPR art. 49

Come si può vedere nell'elaborato "Beni paesaggistici" Tav 23_373_B di seguito riportato, nell'area di indagine si rileva la presenza di elementi appartenenti agli ambiti di:

- aree tutelate per legge;
- immobili di notevole interesse pubblico;
- immobili e aree tipizzati dal Piano Paesaggistico.

Con riferimento al primo ambito, l'Autostrada A12 attraversa corsi d'acqua sottoposti a vincolo ai sensi dell'articolo 142 comma 1 lettera c) del D.L. 42/2004: Rio Tre Denari (progr. km 15+280), Fosso delle Cadute (progr km 17+500), Fosso Cupino (progr. km 19+700), Torrente Sanguinara (progr. km 24+200), Fosso di Ponte Stretto (progr. km 24+900), Fosso del Marmo (progr. km 28+000), Torrente Vaccina (progr. km 27+600). Ai sensi dell'articolo 35 comma 16 delle Norme di Piano le opere e gli interventi relativi alle infrastrutture viarie sono consentiti; il tracciato dell'infrastruttura deve mantenere integro il corso d'acqua e la vegetazione ripariale esistente o si deve prevedere un'adeguata sistemazione paesistica coerente con i caratteri morfologici e vegetazionali dei luoghi.

Nella fascia di 500 metri allo studio, tra le progressive 18+000 e 20+000 (comune di Fiumicino), si sviluppa un'area, non interessata direttamente dall'ampliamento dell'infrastruttura, appartenente a "parchi e riserve naturali"; tali ambiti, insieme ai territori di protezione esterna degli stessi (art. 37 delle Norme di Piano) sono sottoposti a vincolo paesistico ai sensi dell'art. 142 del D.L. 42/2004.

Alla progressiva 20+500 l'autostrada A12 attraversa aree boscate vincolate ai sensi del Decreto precedentemente citato.

Nel comune di Ladispoli, alla progressiva km 21+000, l'autostrada A12 lambisce un'area definita "di interesse archeologico già individuata", mentre in più punti, lungo il tracciato di intervento, intercetta "beni lineari con fasce di rispetto". Con riferimento all'articolo 41 comma 3 delle Norme di Piano entrambi gli elementi rilevati rientrano nelle "zone di interesse archeologico", vale a dire zone in cui sono presenti resti archeologici o paleontologici anche non emergenti, che costituiscono parte integrante del territorio e lo connotano come meritevole di tutela per la propria attitudine alla conservazione del contesto di giacenza del patrimonio archeologico (art. 41 comma 2). In tali zone ogni modifica dello stato dei luoghi è subordinata all'autorizzazione paesistica ai sensi degli articoli 146 e 159 del Codice precedentemente citato.

Infine, tra le aree tipizzate dal PTPR (art.134, comma 1, lett.c, D.L. 42/2004) che interessano l'area di studio si evidenzia un'area agricola identitaria della campagna romana e delle bonifiche agrarie: la Valle del Rio Palidoro e del Fosso delle Cascate (codice: taa_02, progressive: 16+000-18+000), compresa tra i comuni di Fiumicino, Cerveteri, Bracciano, Anguillara Sabazia, Roma.

Tra gli immobili tipizzati dal PTPR (art.134, comma 1, lett.c, D.L. 42/2004) si evidenzia il Casale Statua (codice: trp_0027). Si tratta di un bene singolo identitario dell'architettura rurale con fascia di rispetto di 50 m che si trova alla progressiva km 19+800 nel comune di Fiumicino.

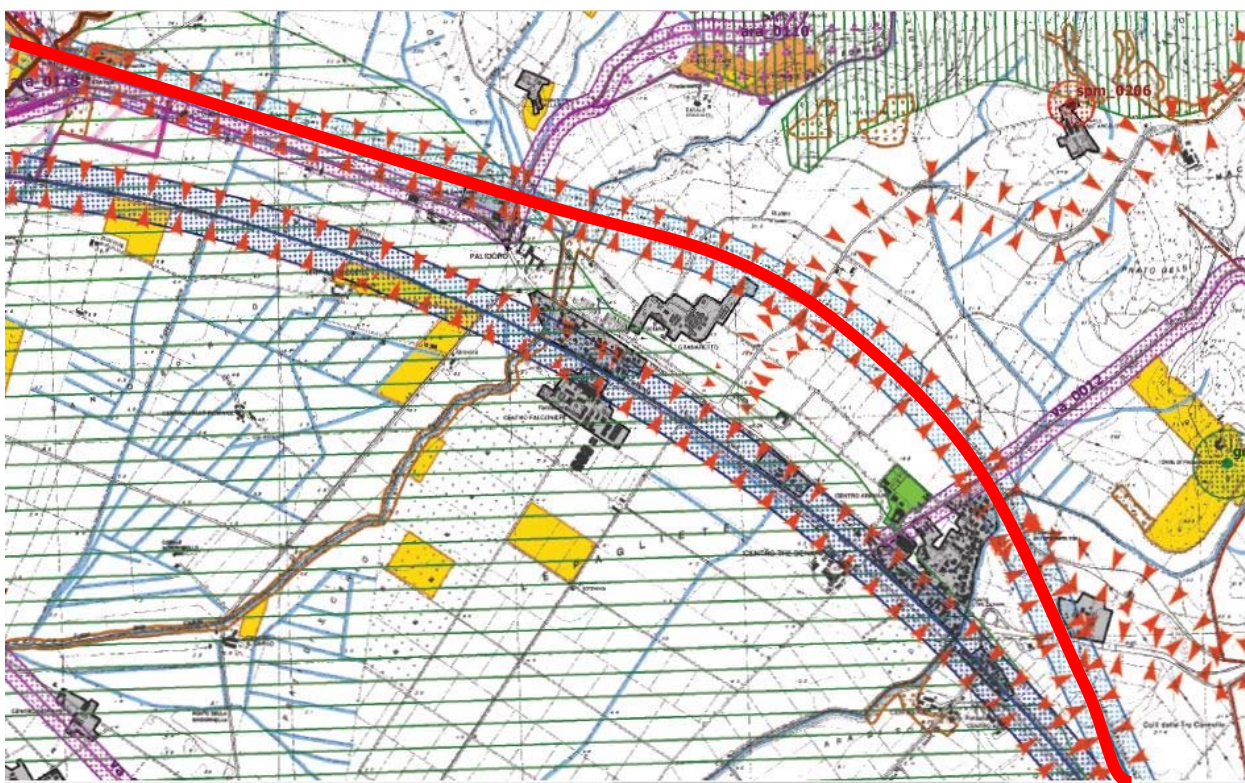


Figura 2-9: estratto PPTR Tavola B (in rosso il tratto autostradale in esame)

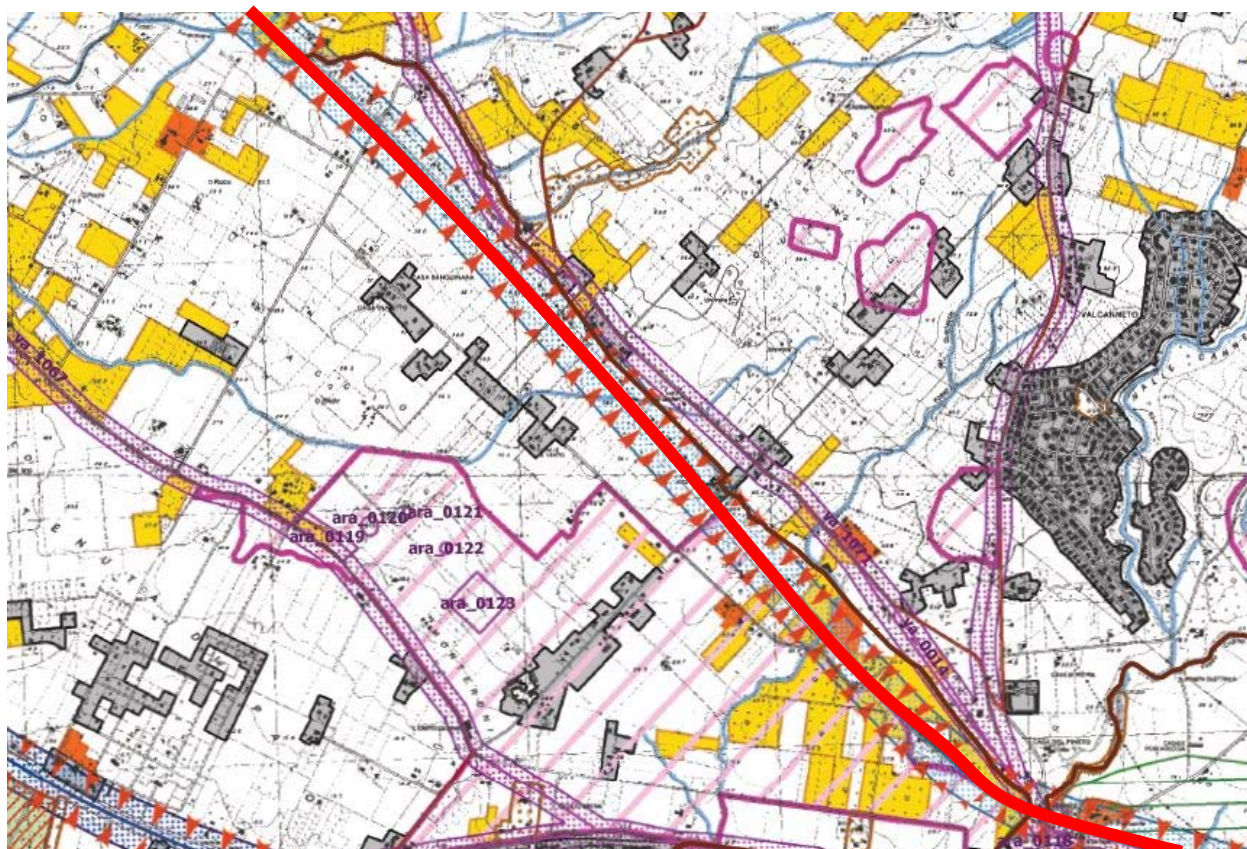


Figura 2-10: estratto PPTR Tavola B (in rosso il tratto autostradale in esame)

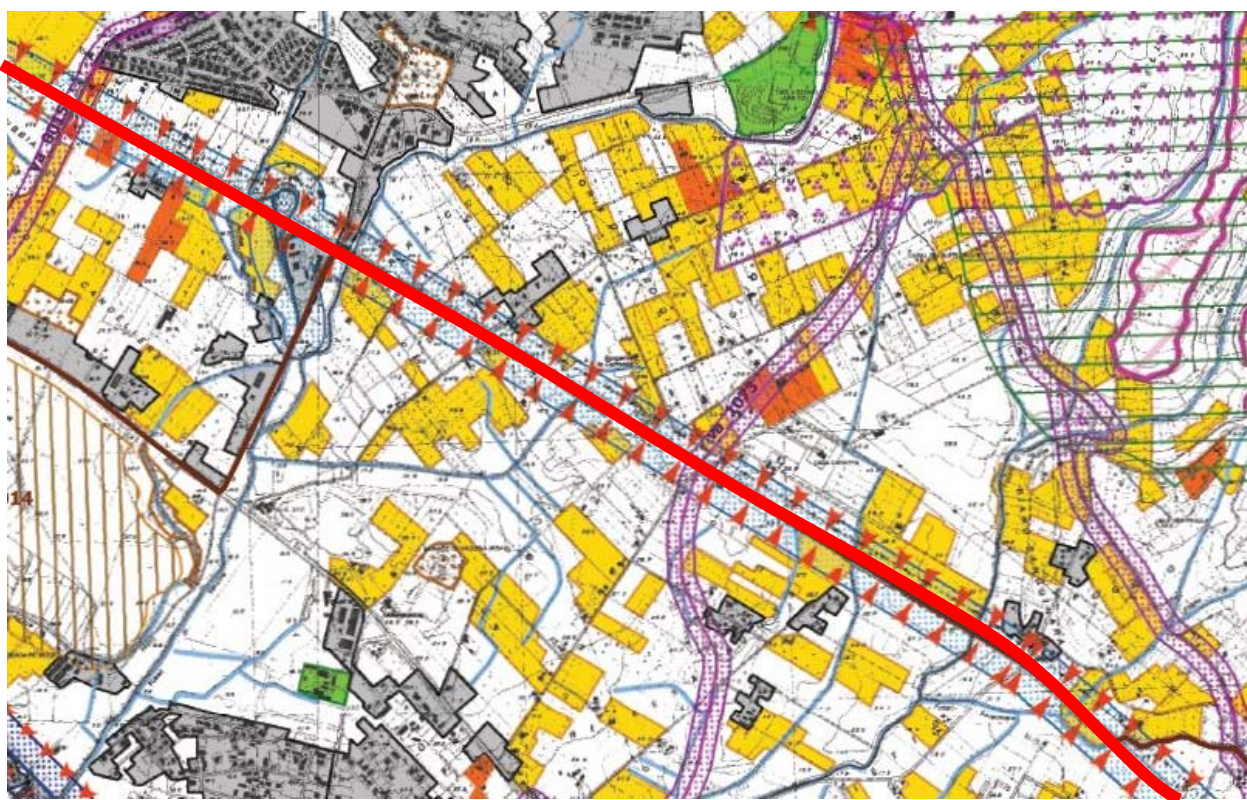


Figura 2-11: estratto PPTR Tavola B (in rosso il tratto autostradale in esame)

Beni del Patrimonio Culturale			
	bpu_01		Beni della Lista del patrimonio mondiale dell'UNESCO (siti culturali) Convenzione di Parigi 1972 Legge di ratifica 184 del 6.4.1977
	ara_001	SISTEMA DELL'INSEDIAMENTO ARCHEOLOGICO	Beni del patrimonio archeologico (areali) art. 10 D.lvo 42/04
	arp_001		Beni del patrimonio archeologico (puntuali - fascia di rispetto 100 mt.)
	ca_001		Centri antichi, necropoli, abitati "Forma Italiae" Unione Accademica Nazionale Istituto di Topografia Antica dell'Università di Roma
	va_001		Viabilità antica (fascia di rispetto 50 mt.) "Carta Archeologica" - Prof. Giuseppe Lugli
	sam_001	SISTEMA DELL'INSEDIAMENTO STORICO	Beni del patrimonio monumentale storico e architettonico (areali) art. 10 D.lvo 42/04
	spm_001		Beni del patrimonio monumentale storico e architettonico (puntuali - fascia di rispetto 100 mt.)
	pv_001		Parchi, giardini e ville storiche art. 15 L.R. 24/98 art. 60 co. 2 L.R. 38/99
	vs_001		Viabilità e infrastrutture storiche art. 60 co. 2 L.R. 38/99
	sac_001		Beni areali art. 60 co. 2 L.R. 38/99
	spc_001		Beni puntuali (fascia di rispetto 100 mt.) L.R. 68/83
	cc_001	SISTEMA DELL'INSEDIAMENTO CONTEMPORANEO	Beni areali
	cc_001		Beni puntuali (fascia di rispetto 100 mt.)
	ic_001		Beni lineari (fascia di rispetto 100 mt.) Carta dell'Uso del Suolo (1999)
	cp_001		Viabilità di grande comunicazione
	ca_001		Ferrovia L.R. 27 del 20.11.2001
	cl_001		Grandi infrastrutture (aeroporti, porti e centri intermodali)
			Tessuto urbano Carta dell'Uso del Suolo (1999)
		Aree ricreative interne al tessuto urbano (parchi urbani, aree sportive, campeggi etc.)	
Ambiti prioritari per i progetti di conservazione, recupero, riqualificazione, gestione e valorizzazione del paesaggio regionale art. 143 D.lvo 42/2004			
		VISUALI	Punti di vista art. 31bis e 16 L.R. 24/98
			Percorsi panoramici
	pac_001	AREE A CONNOTAZIONE SPECIFICA	Parchi archeologici e culturali art. 31ter L.R. 24/98
			Sistema agrario a carattere permanente art. 31bis e 31bis.1 L.R. 24/98
		AREE A RISCHIO PAESAGGISTICO	Aree con fenomeni di frazionamenti fondiari e processi insediativi diffusi art. 31bis L.R. 24/98
			Discariche, depositi, cave

Figura 2-12: estratto PPTR Tavola B (legenda)

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

Per completare il quadro della conoscenza territoriale è stato analizzato il Piano Territoriale Generale della Città Metropolitana di Roma, approvato dal Consiglio Provinciale, con Deliberazione n°1 del 18 gennaio 2010.

Il PTPG ha efficacia nei confronti di ogni atto di programmazione, trasformazione e gestione del territorio, da parte di soggetti pubblici o privati, che investa il campo degli interessi provinciali.

Il PTPG, nella sua collocazione intermedia nel sistema di pianificazione e di prossimità ai problemi del territorio nella loro dimensione sovracomunale, assolve compiti complessi di programmazione di area vasta, di coordinamento dell'azione urbanistica degli enti locali per gli aspetti di interesse sovracomunale, di promozione di iniziative operative per la tutela, l'organizzazione e lo sviluppo del territorio provinciale.

Il Piano specifica sul proprio territorio le determinazioni della pianificazione regionale, alle quali si attiene e rinvia per gli aspetti zonizzativi e normativi. In particolare, il PTPG non assume efficacia di piano di settore nell'ambito delle seguenti materie:

- protezione della natura e tutela dell'ambiente;
- acque e difesa del suolo;
- tutela delle bellezze naturali.

Pertanto i contenuti inerenti alle emergenze ambientali, rilevate nell'area attraversata dall'Autostrada A12, rimandano alle prescrizioni del Piano Territoriale Paesistico Regionale già illustrate nel relativo paragrafo.

Nell'elaborato di Piano "Sistema ambientale – sistema insediativo morfologico – sistema insediativo funzionale – sistema della mobilità" con riferimento al sistema ambientale si nota la presenza diffusa, in prossimità del tratto autostradale in potenziamento, delle componenti sia primarie che secondarie della Rete ecologica provinciale.

Nella fascia di studio il tracciato autostradale lambisce, in carreggiata sud tra il Km 18 e il Km 20, la "Riserva naturale statale del Litorale Romano", area naturale protetta di interesse nazionale identificata dal PTPG come APN n°1. Istituita con Decreto del Ministro dell'Ambiente il 29 marzo 1996, la Riserva si estende nei Comuni di Roma e Fiumicino, ai quali è affidata la gestione; la superficie complessiva è pari

a 15.900. La porzione della riserva ricadente nell'ambito di studio fa parte del comune di Fiumicino.

A nord dell'intervento, dalla progressiva 33+600 dell'Autostrada esistente si rileva la presenza di un sito appartenente alla Rete Natura 2000, il cui confine coincide con il tracciato dell'autostrada A12, per un tratto complessivo di circa 7 km. L'ambito di progetto è esterno al sito e si trova ad una distanza minima dallo stesso di circa 1.8 km.

Il sito è una ZPS, codice IT6030005, denominata "Comprensorio Tolfetano Cerite Manziate", istituita con DGR n.651/2005.

Il Comprensorio Tolfetano si distingue per la presenza di alcuni importanti biotopi con particolari caratteristiche di integrità ambientale e, soprattutto, di continuità ecologica, che garantiscono la sopravvivenza di numerose specie ornitiche che ormai nell'Italia centrale sono presenti quasi esclusivamente in questo contesto territoriale.

Con riferimento al sistema della mobilità, per una maggiore efficienza, il Piano persegue l'obiettivo di migliorare l'accessibilità dell'intero territorio provinciale alla Grande Rete viaria e ferroviaria, per incrementare le relazioni di livello regionale, nazionale, internazionale, oltre a quello di migliorare l'accessibilità interna al territorio provinciale in modo differenziato, privilegiando le esigenze di incremento delle relazioni metropolitane. La rete viaria con carattere di Grande Rete è costituita dai corridoi longitudinali nazionali nord-sud, dai corridoi trasversali di collegamento interregionale e dal Grande Raccordo Anulare.

Nell'elaborato "Sistema ambientale: Tutela paesistica – Beni Vincolati", sono riportati i "corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui al T.U. approvato con R.D. 1775/37" a cui si è già fatto riferimento nel paragrafo inerente alla pianificazione regionale. Altro elemento già analizzato nel medesimo paragrafo e rilevato in questa tavola è costituito dall'"area sottoposta a vincolo paesaggistico", che si incontra in prossimità della progressiva 19+500.

Al km 20+500 l'autostrada lambisce un'area appartenente ai "territori coperti da boschi e foreste o sottoposti a vincoli di rimboschimento", già rilevata nella tavola di PTPR.

Infine, l'A12 attraversa alla progressiva 20+100 e tra le progressive 24+000 e 26+000 una "zona di interesse archeologico", individuata anche nel PRG di Cerveteri e in quello di Ladispoli, di seguito analizzati, quale area archeologica da D.M. ex lege




1089/1939 (in Ladispoli: area B4 Rimessola Nuova-necropoli e area B6 rudere romano).




Figura 2-13: estratto PTPG Città Metropolitana di Roma Tavola TP2 (in rosso il percorso autostradale)

RETE ECOLOGICA PROVINCIALE REP

Componenti primarie

-  **Are core** (ambiti di elevato Interesse naturalistico, in genere già sottoposti a vincoli e normative specifiche, all'interno dei quali è stata osservata una alta o molto alta presenza di emergenze floristiche e faunistiche in termini di valore conservazionistico e biogeografico)
-  **Are buffer** (serbatoi di biodiversità area vasta in prevalenza a contatto con aree Core caratterizzate dalla presenza di flora, fauna e vegetazione di notevole interesse biogeografico e conservazionistico. Comprendono prevalentemente vaste porzioni del sistema naturale e seminaturale)
-  **Are di connessione primaria** (connessione lineare e landscape mosaic: prevalentemente vaste porzioni del sistema naturale, seminaturale, seminaturale/agricolo, il reticolo idrografico, le aree di rispetto dei fiumi dei laghi e della fascia costiera e i sistemi forestali)











Componenti secondarie

-  **Territorio Agricolo Tutelato (nastri verdi)** (vaste porzioni di territorio agricolo spesso contiguo sia alla matrice naturalistica che a quella insediativa).
- Elementi di discontinuità** (ambiti poco estesi in parte interessati dal sistema agricolo ed in parte interessati dal sistema insediativo, sono essenziali per garantire la funzionalità della REP in situazioni di elevata artificializzazione) (cfr. art.45 aree agricole di discontinuità)

TERRITORIO AGRICOLO



RETE VIARIA

-   Grande rete
-   Rete di 1° livello metropolitano
-   Rete di 2° livello metropolitano
-   Rete locale
-   Strade panoramiche

COSTRUZIONI INSEDIATIVE URBANE

- A** **Costruzione urbana di Roma**
Costruzioni urbane complesse / conurbazioni (città intercomunali)
 A1. Città costiera settentrionale (Comuni di Civitavecchia, S.Marinella)
 A2. Città del mare (Comuni di Roma - Ostia, Fiumicino)
 A3. Città costiera meridionale (Comuni di Anzio, Nettuno)
 A4. Città Tiburtina (Comuni di Tivoli, Guidonia Montecelio)
 A5. Città Tuscolana (Comuni di Frascati, Grottaferrata, Marino, Rocca di Papa)
 A6. Città Appia (Comuni di Castel Gandolfo, Albano, Ariccia, Genzano, Lanuvio)
 A7. Città dei Laghi (Comuni di Roma - Cesano, Anguillara)
- B** **Costruzioni urbane complesse / policentriche (città intercomunali)**
 B1. Centri tra la Via Flaminia e la Via Tiberina (Comuni di Riano, Castelnuovo di Porto, Morlupo, Capena, Rignano, S.Oreste, Fiano Romano)
 B2. Centri lungo la Via Cassia (Comuni di Formello, Sacrofano, Campagnano)
 B3. Centri lungo la Via Nomentana (Comuni di Monterotondo, Mentana, Fonte Nuova, Guidonia)
 B4. Centri Prenestini (Comuni di Galliciano, Zagarolo, San Cesareo, Colonna., Palestrina Cave, Genazzano)
 B5. Centri Castellani (Comuni di Colonna, Monte Porzio Catone, Montecompatri, Rocca Priora)
 B6. Centri Casilini (Comuni di Artena, Valmontone, Colferro, Segni)
 B7. Centri lungo la costa sud (Comuni di Ardea, Pomezia)
- C** **Costruzioni urbane elementari**
 C1. Cerveteri
 C2. Ladispoli
 C3. Manziana - Canale Monterano
 C4. Bracciano
 C5. Terracina - Formello

Figura 2-14: estratto PTPG Città Metropolitana di Roma Tavola TP2 (legenda)

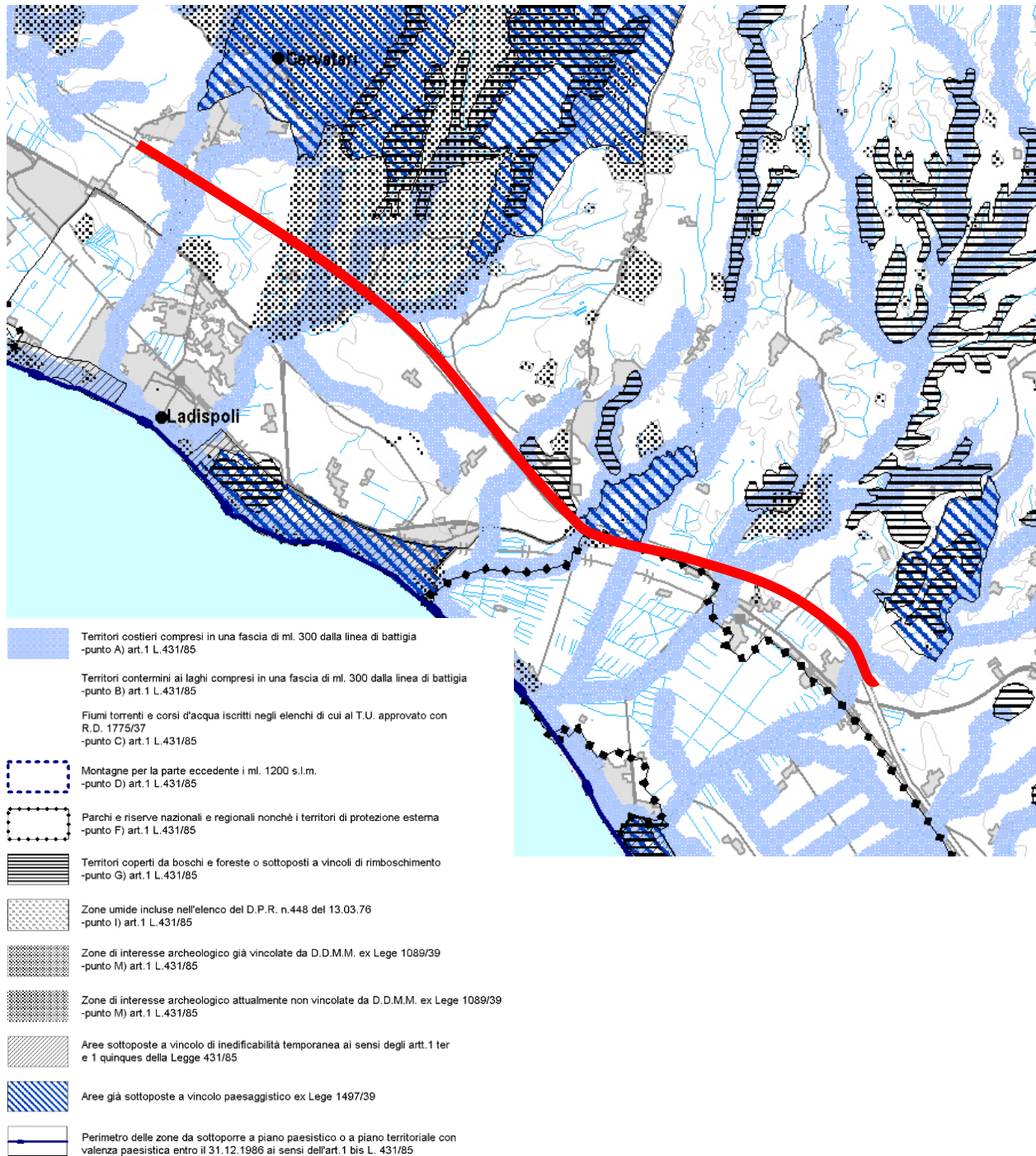


Figura 2-15: estratto PTPG Città Metropolitana di Roma Tavola Beni Vincolati DL 42/2004

2.3.3. INQUADRAMENTO URBANISTICO

Comune di Fiumicino (RM)

Il territorio comunale è attraversato dall'infrastruttura tra il km 14+995, dove ha inizio l'intervento, e il km 20+050.

L'elaborato riportato rappresenta lo stralcio di PRG in vigore, approvato con Delibera di Giunta Regionale n°162 del 31/03/2006.

Da inizio intervento alla progr. 16+000 l'infrastruttura in potenziamento attraversa aree con le seguenti destinazioni d'uso:

- sottozona F2I - Verde d'arredo stradale;
- sottozona E2 - Zone agricole in territorio collinare (art. 60.2 delle N.T.A. del P.R.G. - area a prevalente vocazione agricola situata nella zona collinare tra i sistemi di fondovalle lungo i corsi d'acqua);
- sottozona F2d - parco urbano (aree destinate a parco, giardini e aree attrezzate per il gioco e lo sport);
- sottozona B3a - Zone di completamento edilizio ad attuazione indiretta di aree appartenenti a nuclei urbani consolidati e già sottoposti a pianificazione attuativa (art. 54.6 delle N.T.A. del P.R.G. zona comprendente tessuti esistenti a carattere urbano ed a prevalente funzione residenziale il cui impianto risulta già sottoposto a strumento attuativo; l'area è ubicata in località Torrimpietra);
- sottozona F4b - verde privato di pertinenza delle residenze.

Tra le progr 16+000 e 17+000 e le progr.17+900 e 20+050, l'autostrada attraversa aree agricole (zone 2) mentre, nel tratto intermedio, zone di tipo F - attrezzature di interesse collettivo, aree a parco, in corrispondenza del Fosso delle Cadute.

Nell'area allo studio sono presenti inoltre:

- zone di tipo C - nuova edificazione;
- zone D - produttive;
- zone F - servizi privati;
- zone A – città storica: sottozona A3 di salvaguardia e valorizzazione delle aree di primo impianto dei borghi rurali.

Di seguito si riporta la zonizzazione specifica in corrispondenza delle nuove piazzole di sosta:

- le n°11 12 13 15: E2 – Zone agricole in territorio collinare
- la n°14: F2h area attrezzata per lo sport ed il tempo libero
- la n°16: Area Verde inserita all'interno di una zona C3a di nuova edificazione

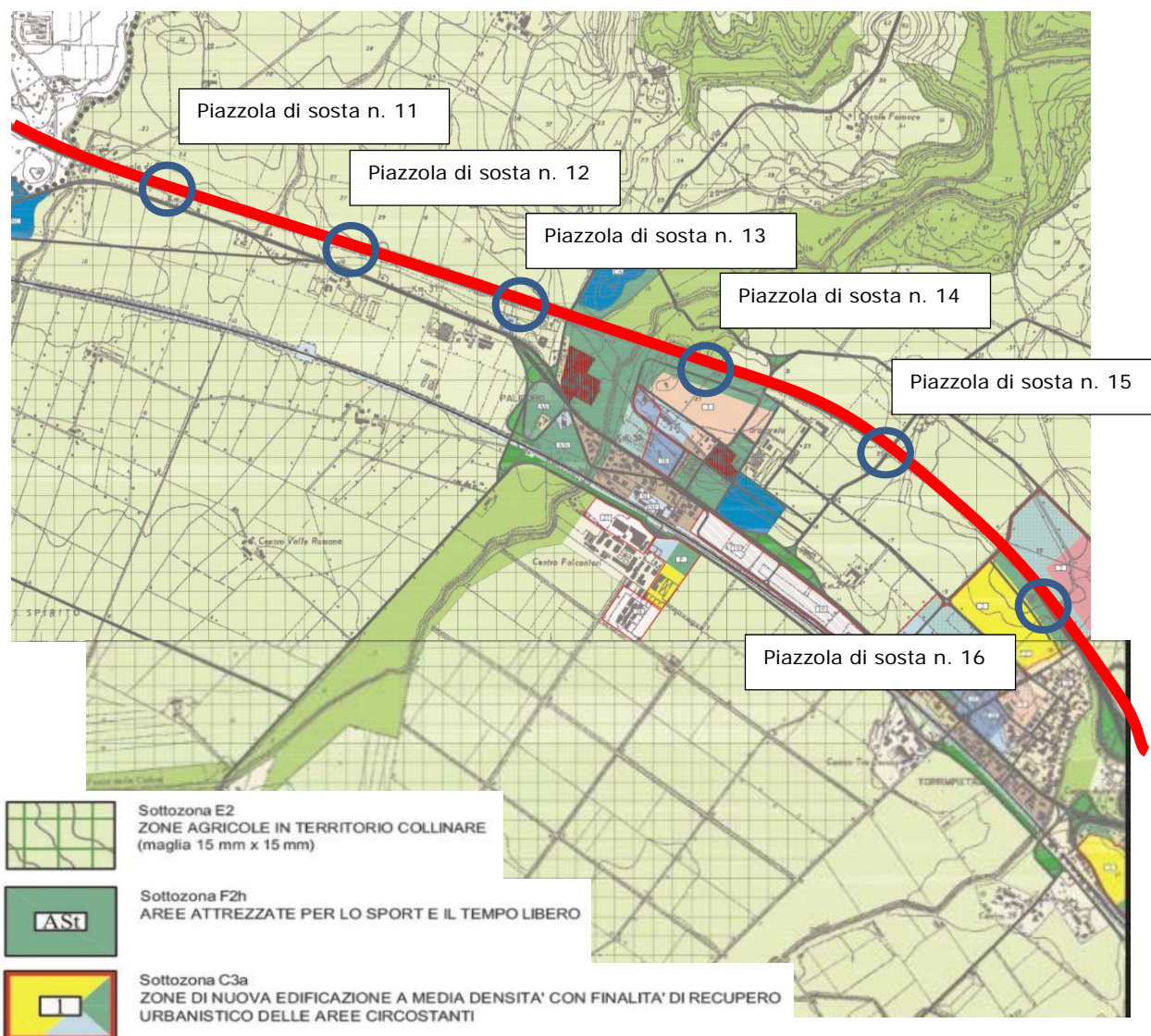


Figura 2-16: estratto PRG comune di Fiumicino (in rosso il percorso autostradale)

Per le aree identificate per le nuove piazzole di sosta il piano prevede:

Zona E - Attività agricole in territorio extraurbano

L'intero testo delle zone agricole deve essere così sostituito: per tutte le zone agricole si applica la normativa di carattere generale prevista dalla legge regionale

38/99 e della successiva legge regionale 8/2003. Nelle zone agricole è possibile la realizzazione di serre secondo le modalità stabilite dalla L.R. n° 34/96; è altresì prevista la possibilità di esercitare attività agrituristica in relazione a quanto stabilito dalla L.R. n. 36/97. (D.G.R. 162 del 31/03/2006 VCTR pag 72 modifica NTA)

N.B. Resta comunque valida la classificazione in sottozona E1, E2, E3 e E4 riportata sulle tavole di PRG

Art. - 59 Criteri generali di intervento

Art. 59.1. Ambito di applicazione

1. La zona E di PRG comprende le parti del territorio comunale esterne alle aree urbane prevalentemente destinate ad attività agricole ricomprese oppure esterne al perimetro della Riserva naturale statale del Litorale Romano che presentano elevati valori ambientali, storici, sociali particolarmente legati al sistema e al paesaggio agrario della bonifica e dell'ambiente collinare. Gli interventi e i progetti all'interno di questa zona di piano devono essere indirizzati verso il perseguimento e l'attuazione dei seguenti obiettivi:

- mantenimento della vocazione agricola del territorio in quanto memoria storica della bonifica;
- tutela del paesaggio agrario, del patrimonio storico e del suo contesto;
- mantenimento in essere di una comunità agricola vitale;
- promozione della diversificazione dell'attività agricola e delle attività connesse;
- sviluppo di attività alternative e complementari a quella agricola;
- tutela e miglioramento dell'ambiente, della dinamica dei cicli ecologici e della biodiversità;
- miglioramento delle condizioni di compatibilità ambientale nell'utilizzo dell'energia a parità di servizio reso e di qualità della vita;

Tali obiettivi sono complementari e integrati con quelli della Riserva del Litorale Romano.

Le attività e destinazioni d'uso ammesse all'interno della zona agricola sono quelle strettamente legate alla conduzione del fondo e altre attività compatibili con il contesto ambientale. Lo sviluppo di tali attività è subordinato ai programmi di sviluppo regionali, provinciale e comunali. Inoltre, le attività e il dimensionamento degli impianti sono disciplinate dai successivi articoli delle presenti N.T.A. ed attraverso il P.U.A. di cui al precedente art. 38.

Art. 60.2. Sottozona E2: Zone agricole in territorio collinare

1. Questa sottozona riguarda il territorio a prevalente vocazione agricola situato nella zona collinare situata tra i sistemi di fondovalle lungo i corsi d'acqua.

Art. 63 - Prescrizioni normative specifiche - Sottozone F2

Art. 63.1 Sottozona F2: Verde Pubblico

1. Questa sottozona comprende gli spazi aperti interni o di margine ai tessuti urbani che, oltre a costituirne l'elemento strutturante fondamentale sotto il profilo morfologico, garantiscono, attraverso il mantenimento dei cicli ecologici, condizioni equilibrate di abitabilità e condizioni di salubrità a beneficio dell'intera comunità urbana.

2. Per le aree di cui alla presente sottozona è consentita la redazione del Piano Verde di cui al precedente art. 39 delle presenti norme.

...

Art. 63.9 Sottozona F2h: Verde pubblico di quartiere: aree attrezzate per lo sport e il tempo libero

1. Appartengono a questa sottozona le aree a verde a carattere locale contenenti al proprio interno attrezzature di impianti per lo sport e il tempo libero indicate con apposita sigla identificativa "Ast".

2. Tali aree risultano già localizzate all'interno delle aree urbanizzate nell'ambito degli strumenti attuativi adottati.

3. Per tali aree è previsto un indice di fabbricabilità territoriale massima di 0,02 mq/mq per le attrezzature di supporto.

4. In tale sottozona una superficie di almeno 3/5 della superficie deve essere destinata ad attività sportiva. La superficie coperta non deve superare il rapporto di copertura di 1/10 e l'altezza massima delle costruzioni di supporto, relative agli spogliatoi e agli impianti tecnici non deve superare ml 3,50

Zona C - Nuovo impianto

Art. 55 - Criteri generali di intervento

1. La zona C comprende le parti del territorio contigue ai tessuti esistenti, in cui è prevista la nuova edificazione a fini prevalentemente residenziali.

2. Essa si articola nelle zone C1, C2, C3.

3. Gli interventi in questa zona si attuano previo intervento diretto o strumento urbanistico attuativo.

4. Gli usi consentiti sono quelli specificati nel precedente art. 32, con esclusione di U3/1, U4/1, U4/2, U4/3, U4/4, U4/5, U4/6 ed U4/7, salvo particolari limitazioni specificate nelle singole sottozone o nelle schede progettuali.

5. In tutte le zone di espansione, in assenza di strumenti attuativi, salvo deroghe per documentati casi di necessità e per i casi giustificati dall'evidente interesse generale, l'altezza massima degli edifici non potrà superare m. 10,50.

6. Le zone di espansione sono indicate tramite apposito perimetro. L'indice di utilizzazione territoriale (Iut) è applicato all'intera area compresa all'interno di detto perimetro.

7. In tali zone sono comprese le aree da destinarsi a verde pubblico, servizi pubblici, parcheggi che negli elaborati grafici sono indicate in forma indicativa e senza carattere di prescrittività. Tali aree pubbliche saranno dimensionate e localizzate nell'ambito dello strumento urbanistico attuativo secondo gli standard minimi previsti dal D.M. 1444/68. Il P.R.G. in tali zone indica, con apposita simbologia, le aree non idonee alla trasformazione e/o le aree trasformabili.

8. Nell'ambito della redazione dello strumento urbanistico attuativo le localizzazioni dei servizi e dei parcheggi e delle zone da mantenersi a verde privato rappresentate all'interno degli strumenti urbanistici, possono essere variate rispetto a quelle indicate negli elaborati grafici del PRG, previa motivazione da indicarsi nella relazione tecnica illustrativa allegata. Le localizzazioni marcate con asterisco, invece, sono da ritenersi comunque prescrittive.

9. Insediamenti di edilizia residenziale pubblica sono previsti, in tutto il territorio comunale, secondo un modello di localizzazione diffusa che li vede integrarsi con gli insediamenti di nuovo impianto a carattere residenziale privato. In tal senso, l'ERP costituisce quota parte della slp residenziale.

10. Per quanto riguarda le distanze si applicano le disposizioni di cui all'art. 9.4 delle presenti NTA.

Sottozona C3

Art. 56.3 - Sottozona C3a: Zone di nuova edificazione a media densità, con finalità di recupero urbanistico delle aree circostanti

1. Questa sottozona comprende le aree di nuovo impianto a carattere prevalentemente residenziale da attuarsi previo strumenti urbanistici attuativi preposti alla ristrutturazione urbanistica dell'insediamento esistente.

2. Ciascuna di tali aree è contrassegnata da apposito numero identificativo.

Comune di Cerveteri

Tra le progr 20+050 e 20+100 e le progr. 27+700 e 28+028 l'autostrada A12 attraversa il territorio del Comune di Cerveteri.

Il P.R.G. vigente è stato approvato con deliberazione della Giunta Regionale del Lazio n°3505 del 07/06/1980 e successiva n°5144 del 06/10/1981.

Non essendo disponibile una versione informatizzata aggiornata della tavola di Piano, ed essendo il cartaceo di difficile riproduzione e lettura, al fine di analizzare la destinazione funzionale del territorio interessato dall'intervento si riportano estratti in formato pdf del piano regolatore vigente riportato nelle tavole del nuovo PRG in elaborazione del comune di Cerveteri. L'area attraversata dall'infrastruttura in potenziamento ha destinazione funzionale di tipo agricolo. Nel comune di Cerveteri l'intervento riguarda la parte extra autostradale del progetto: la realizzazione di una rotonda e l'adeguamento della viabilità in prossimità dello svincolo di Cerveteri.

Come evidenziato nello stralcio riportato, Le aree interessate sono classificate dal vigente piano come Zona W - di rispetto assoluto di salvaguardia e zona R - Rurale.

Per queste aree le norme del piano prevedono:

ART. 21) - ZONIZZAZIONE - ZONA W - RISPETTO ASSOLUTO DI SALVAGUARDIA

Zona inedificabile anche per costruzioni a carattere provvisorio ad eventuale salvaguardia paesistica o archeologica, viaria, ferroviaria, o scorrimento dei fossi, ecc.-

ART. 18) - ZONIZZAZIONE - ZONA R - RURALE

Questa zona copre gran parte del territorio comunale.

E' destinata all'agricoltura.

E' edificabile per costruzioni necessarie alla conduzione agricola del fondo, o per la residenza del proprietario e del personale addetto alla colture.

La zona rurale è suddivisa in tre sottozone: R1, R2 ed R3.

In particolare la sottozona R1 - comprendente tutte le aree agricole sottoposte al regime Ente Maremma.

In tale sottozona l'indice di fabbricabilità fondiario non può essere superiore a 0,07 mc/mq. dei quali un massimo di 0,03 mc/mq. può essere utilizzato per residenze agricole; il lotto minimo per detta sottozona non può essere inferiore a mq. 10.000.

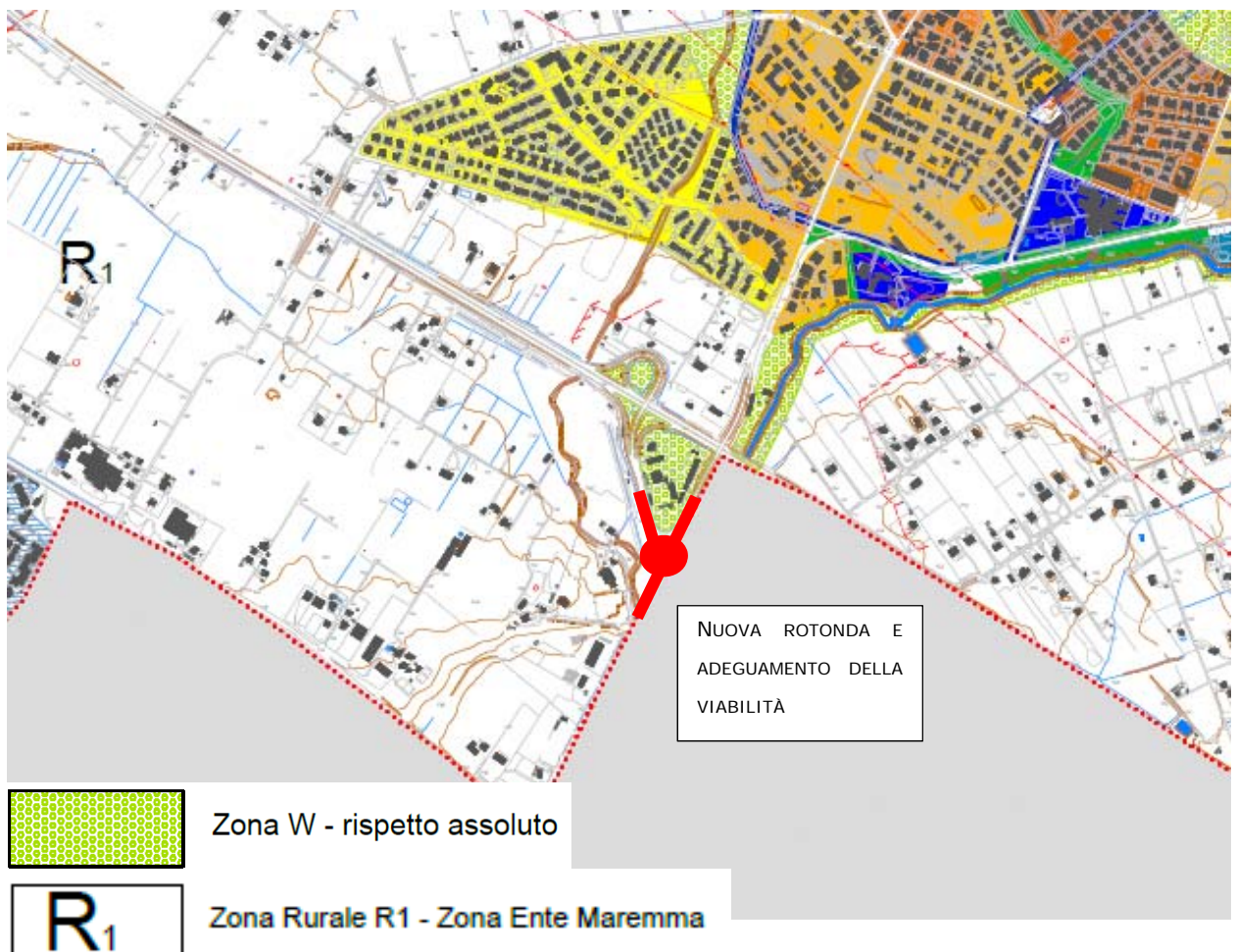


Figura 2-17: estratto PRG Comune di Cerveteri (in rosso il percorso autostradale)

Comune di Ladispoli

Il territorio comunale viene attraversato dall'A12 tra le progr.20+100 e 27+700. Il P.R.G. in vigore è stato approvato con D.G.R. Lazio n°2453 del 06/06/1978. L'ultima Variante di Piano è stata approvata con D.G.R. Lazio 373 del 24/06/2014. Come si può vedere nell'elaborato "Disposizioni strutturali", l'area attraversata dall'autostrada ha destinazione funzionale di tipo agricolo (zona E).

Nella fascia allo studio sono presenti:

- zone D, a prevalente destinazione industriale,
- zone B, parzialmente edificate, di completamento
- zone C, di espansione
- zone H, per servizi privati
- zone F, per attrezzature di interesse generale.

Tutte le piazzole di sosta di progetto sono in zona E agricola. La piazzola n°10 risulta parzialmente non zonizzata.

La "Carta delle risorse ambientali e quadro vincolistico" illustra i vincoli e i beni ambientali presenti nel territorio comunale, riprendendo quanto già individuato dal PTPR e dal PTPG.

L'autostrada A12, per la quale il Piano prevede la fascia di rispetto stradale, attraversa i seguenti ambiti:

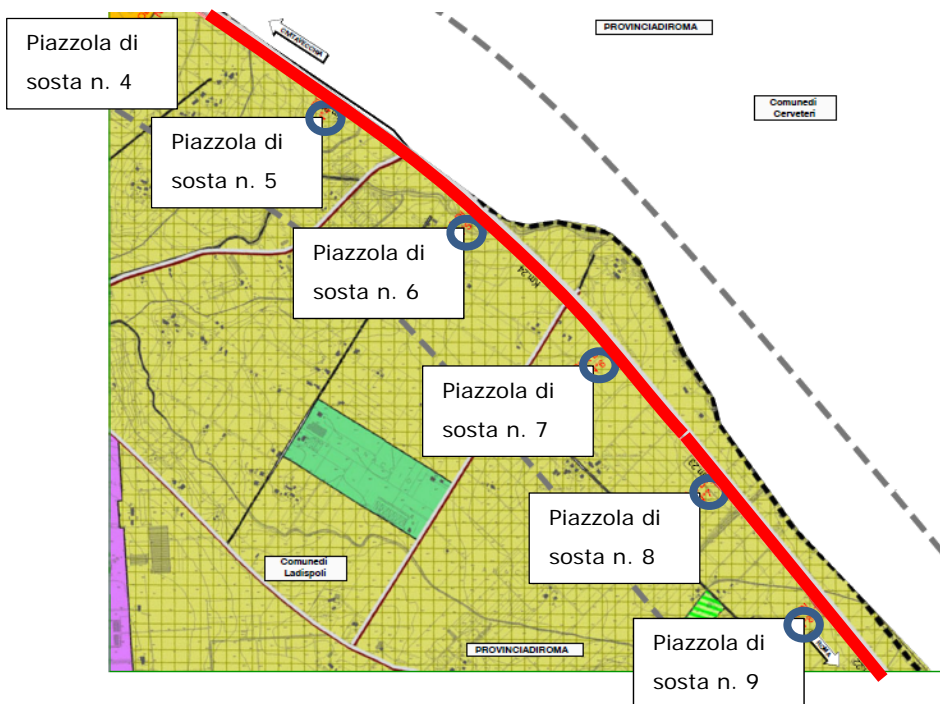
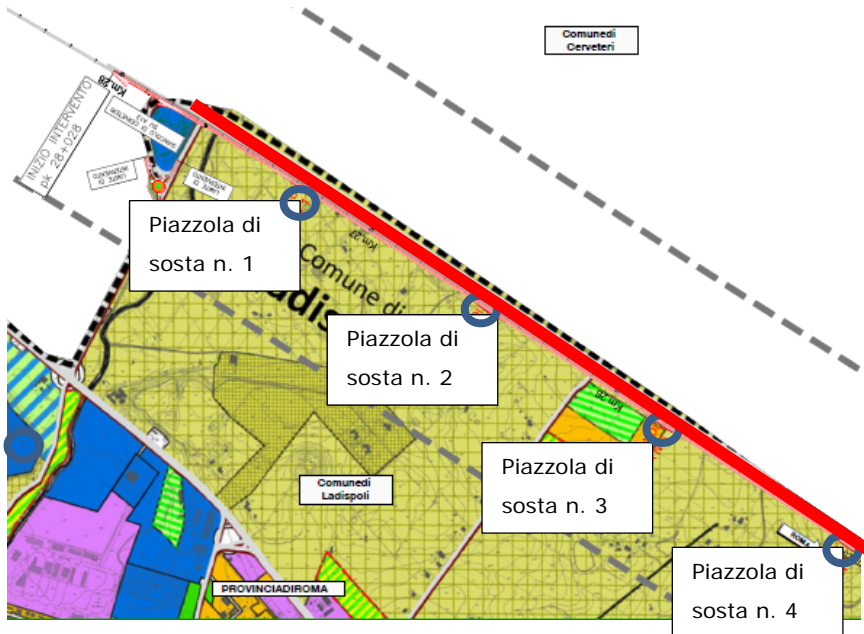
- aree archeologiche da D.M. ex legge 1089/1939 (area B4 Rimessola Nuova-necropoli e area B6 rudere romano);
- aree di interesse archeologico già individuate, art. 13 comma 3, lettera a) LR 24/98;
- territorio coperto da boschi e foreste o sottoposto a vincolo di rimboschimento, DM 42/2004, art 142 g);
- aree di interesse archeologico già individuate – beni lineari con fascia di rispetto, art. 13 comma 3, lettera a) LR 24/98;
- fasce di rispetto di fiumi, torrenti e corsi d'acqua, iscritti nell'elenco come da DM 42/2004, art 142 c).

Gli ambiti sono già stati descritti nei paragrafi inerenti alla pianificazione regionale e provinciale, ai quali si rimanda per maggiori approfondimenti.

Dalla sovrapposizione con le piazzole di sosta di progetto emerge che:

- le n°3 e 4 risultano ricomprese in area archeologica D.M. ex L. 1089/39;

- la n°5 risulta ricompresa in area archeologica D.M. ex L. 1089/39 e fascia di rispetto dei fiumi ex L 431/85;
- la n°9 risulta ricompresa in area di interesse archeologico;
- la n°10 risulta ricompresa in "Territori ricoperti da boschi e foreste ex L 431/85" ma in realtà è l'area di parcheggio autostradale "il Pineto Ovest" (mappato in bianco nella tavola della zonizzazione).



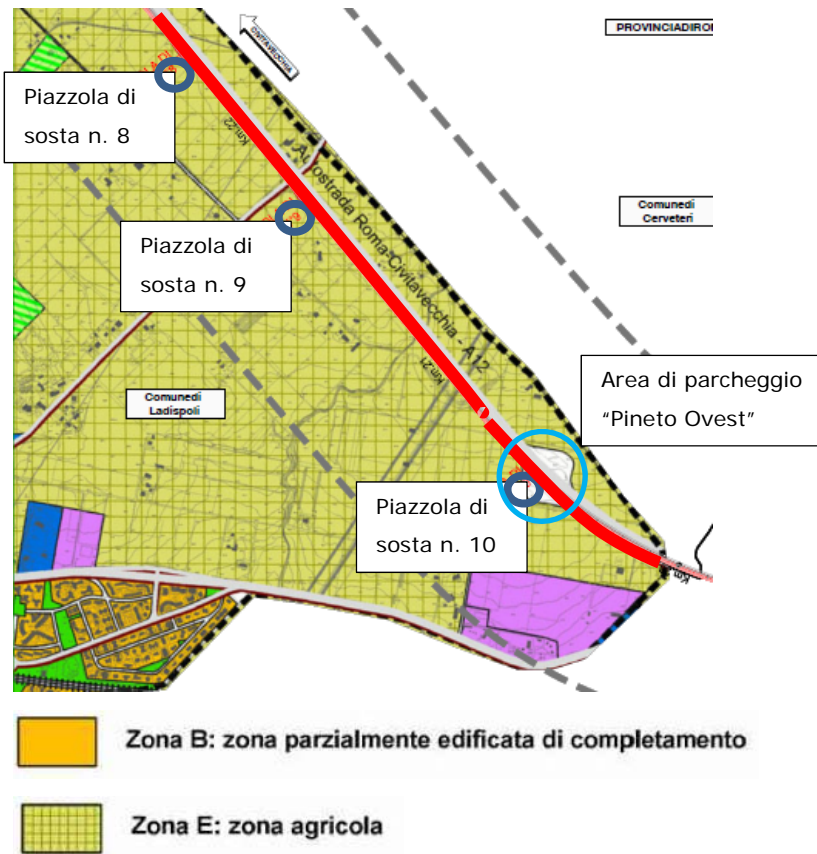


Figura 2-18: estratto PRG Comune di Ladispoli (in rosso il percorso autostradale)

Le norme di piano prevedono per queste aree:

ART. 11 ZONA B. COMPLETAMENTO

1. Interessa le aree in massima parte edificate, in cui la edificazione esistente risulta con tipologie estremamente varie e con indici di fabbricabilità diversi.
2. La zona B. è suddivisa in 5 sottozone con diversi indici edilizi.
3. Nella tabella B. sono riportati gli indici di ogni sottozona individuata nelle tavole di P.R.G..
4. Nella zona B (ad esclusione della sottozona B/5 individuata nella tavola di piano regolatore generale e che verrà attuata tramite strumento urbanistico particolareggiato e delle sottozone B/2, B/3 e B/4 contigue alla stessa ed anch'esse individuate ad intervento urbanistico particolareggiato da realizzarsi anche per isolati) possono essere redatti, su iniziativa pubblica o privata, piani particolareggiati o piani di lottizzazione estesi ad uno o più isolati.
5. Il volume edificabile totale, nei piani di intervento urbanistico preventivo, non deve superare:
 - a) i volumi costruiti nelle singole aree edificabili, quando questi superano gli indici previsti dalla tabella B. per le sottozone indicate dalle tavole di P.R.G..
 - b) gli indici previsti dalla tabella B. per la sottozona corrispondente, nel caso di lotti interclusi ineditati o parzialmente edificati.
6. Nel piano di intervento urbanistico preventivo possono essere apportate variazioni:
 - a) alle destinazioni d'uso, sempre che queste siano comprese tra quelle indicate dal precedente articolo 10.
 - b) gli indici previsti dalla tabella B. ad eccezione dell'indice di fabbricabilità fondiario nei limiti già indicati dal precedente punto.
7. Nella sottozona B5, indicata nelle tavole di P.R.G. ad intervento urbanistico preventivo, oltre alle variazioni previste dal precedente punto, possono essere elevati gli indici di fabbricabilità fondiario fino a raggiungere un massimo di 5 mc/mq.
Prima dell'adozione del piano di intervento urbanistico preventivo è consentita la ristrutturazione degli edifici esistenti nei limiti previsti, per la sottozona, dalla tabella B.

ART. 16 ZONA F - AGRICOLA

1. Comprende tutto il territorio comunale attualmente destinato ad agricoltura di cui si intende conservare l'attuale valore morfologico, ambientale e produttivo.

E' destinato all'esercizio delle attività agricole dirette e connesse all'agricoltura. Nella zona è consentita l'edificazione di:

a) Costruzioni inerenti alla conduzione del fondo (abitazioni, stalle, silos, serbatoi idrici, ricoveri per le macchine agricole, ecc.);

b) costruzioni adibite alla conservazione e trasformazione di prodotti agricoli ricavati direttamente dal singolo fondo;

c) allevamenti industriali di bovini, equini, suini, ovini, animali da pelliccia ed altri.

La zona è suddivisa in due sottozone:

Sottozona F/1 (interessa le aree sottoposte ad intervento della Ente Maremma e le aree comprese tra la S.S. aurelia, il fosso Sanguinara, limite sottozona C/4, limite sottozona E/1 ed il fosso Vaccina).

- L'indice di fabbricabilità fondiario è di 0,07 mc/mq di cui 0,02 mc/mq come residenziale massimo inderogabile.

- La superficie minima di intervento è di mq. 40.000 (quarantamila - ettari), comunque con un minimo assoluto di mq. 10.000 (diecimila - 1 ettaro) per i poderi preformati alla data di adozione del P.R.G. con atto di assegnazione Ente Maremma o delibera di subentro dello stesso Ente.

- Per la zona compresa tra la strada statale aurelia, il fosso Sanguinara, il limite della

Figura 2-19: estratto NTA PRG Comune di Ladispoli

Dalla tavola "Risorse ambientali e quadro vincolistico" della variante di piano si individuano le aree con specifici vincoli:

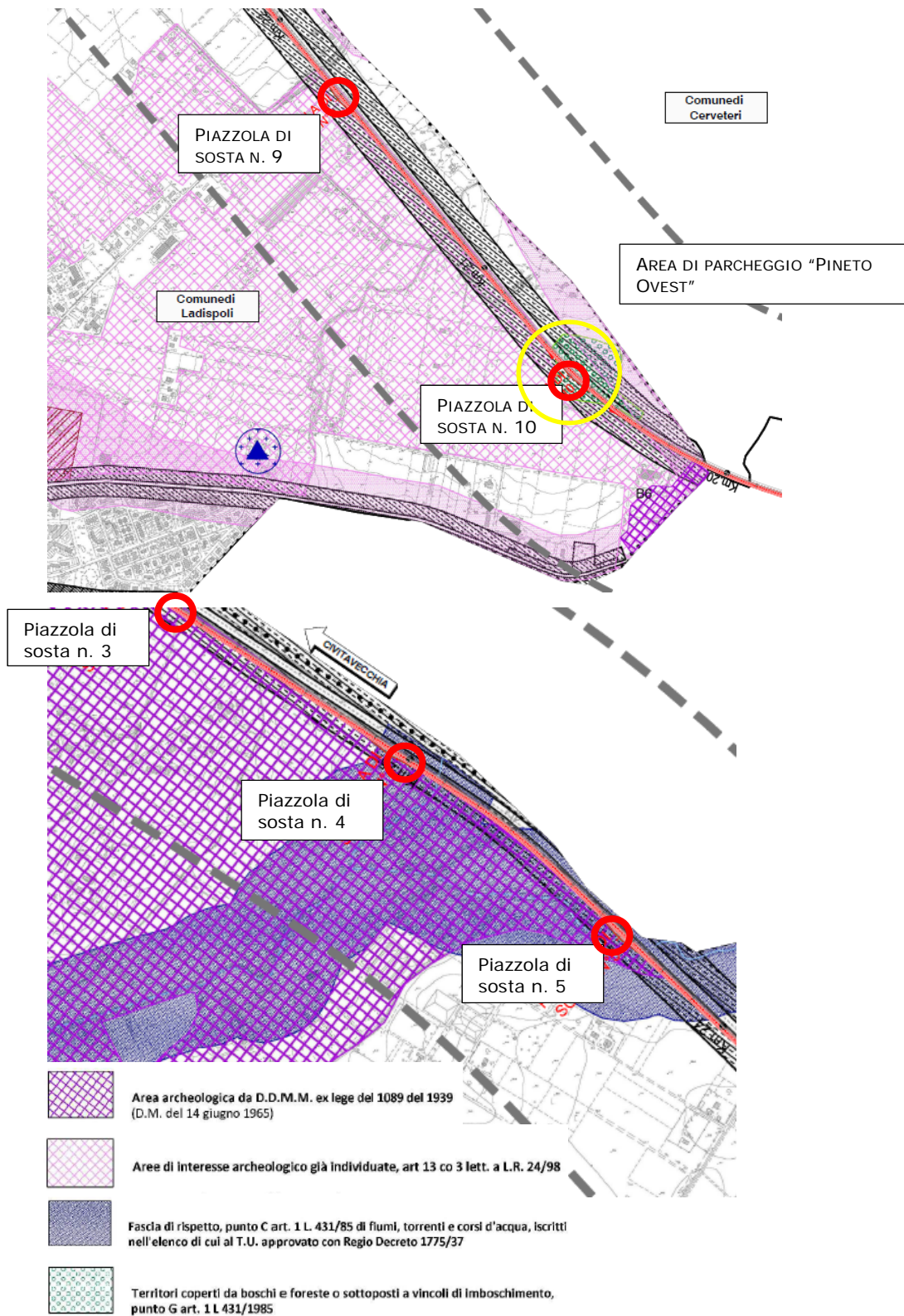


Figura 2-20: estratto PRG Tav Risorse ambientali e quadro vincolistico Comune di Ladispoli

2.4. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELL'AREA DI RIFERIMENTO

Per la documentazione in oggetto si rimanda alla sezione 1 della presente relazione.

La figura 5.2 mostra la vista dalla corsia sud dell'area di realizzazione della FOA S01 e della piazzola 16 (km 15+500).

La figura 5.3 mostra la vista dalla corsia sud dell'area di realizzazione della FOA S02 e della piazzola 13 (km 17+800).

La figura 5.4 mostra la vista dalla corsia sud dell'area di realizzazione delle FOA N01 e S03 (km 19+600).

La figura 5.5 mostra la vista dalla corsia sud dell'area di realizzazione della FOA N03 (km 21+200)

La figura 5.6. mostra la vista dalla piazzola 06 in progetto (km 23+400)

La figura 5.7 mostra la vista dalla corsia sud dell'area di realizzazione della FOA N04-06 (km 24+500).

La figura 5.8 mostra la vista dalla corsia sud dell'area di realizzazione della FOA S05 (km 27+000)



Figura 2-21: vista dell'area di intervento da via Monteroni – Ladispoli (RM)

3. ELABORATI DI PROGETTO

3.1. PREMESSA

L'autostrada A12 Roma-Civitavecchia è stata realizzata alla metà degli anni '60 (infatti l'anno di entrata in esercizio è il 1967); successivamente, alla fine degli anni '80, sono stati eseguiti degli interventi per la realizzazione dell'interconnessione con la SS 1 "Aurelia" presso Torrini, e altri interventi "minori" (come ad esempio quello di adeguamento della barriera di sicurezza in spartitraffico realizzato nel 2003) che però non hanno modificato il tracciato originario; le principali caratteristiche geometriche dell'arteria quindi rimangono quelle iniziali del primo tracciato risalente agli anni '60.

3.2. INTERFERENZE ED ESPROPRI

Sul tratto di interesse, da informazioni recuperate presso il settore impianti di Aspi, risulta presente la fibra ottica e il cavo sette coppie sul lato destro della carreggiata nord.

Le interferenze con eventuali impianti e manufatti esistenti (tombini, cunette, muri ecc.) dovrebbero essere limitate ai tratti nei quali sono previste le realizzazioni delle piazzole di sosta che sono solo in carreggiata sud.

La superficie di occupazione dovuta alla realizzazione delle piazzole di sosta è pari a: $450 \text{ mq} \times n.16 \text{ piazzole} = 7'200 \text{ mq}$; la superficie di occupazione della nuova rotonda è invece pari a 2'800 mq circa.

L'intervento non prevede aree in esproprio in quanto le nuove piazzole verranno realizzate all'interno delle aree di pertinenza dell'autostrada.

3.3. DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE

Il tracciato, nel tratto in esame dal km 15+000 (Torrinietra) al km 28+000 (Cerveteri), risulta prevalentemente rettilineo con poche curve di ampio raggio e limitata deviazione angolare.

L'autostrada, nel tratto in oggetto, si configura attualmente come una piattaforma a due carreggiate, ognuna con due corsie di marcia larghe 3.75m ciascuna e con corsia di emergenza larga 2.25m-2.50m. Lo spartitraffico centrale ha larghezza pari a 2.50m, con banchine centrali da 25cm, per una larghezza complessiva del margine interno pari a 3.00m. La larghezza complessiva della piattaforma è pari a 22.50m-23.00m. I tratti in viadotto mantengono la sezione-tipo del pavimentato corrente.

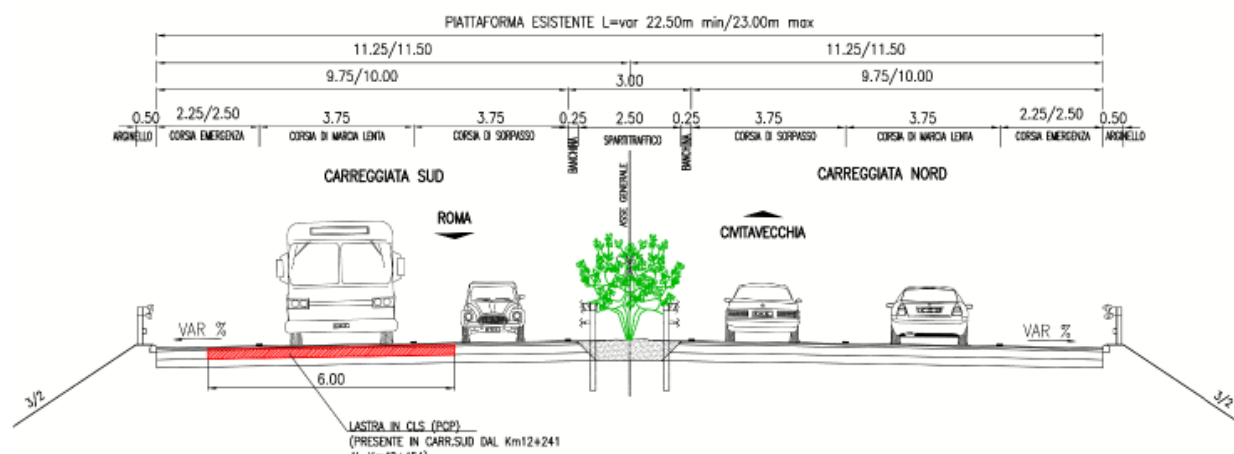


Figura 3-1: sezione tipo piattaforma esistente

Data l'orografia del territorio, questo tratto autostradale ha un andamento regolare. Non sono presenti gallerie, mentre i viadotti sono di estensione modesta. Non sono presenti significative opere di sostegno.

Il tratto di autostrada interessato dall'intervento (dal km 15+000 al km 28+000) si sviluppa su un territorio prettamente pianeggiante, cui corrisponde un andamento planimetrico in prevalenza rettilineo e con alcune curve di ampio raggio e limitata deviazione angolare (a meno della curva in prossimità di Torrinietra).

3.4. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto prevede una serie di interventi all'interno della sede autostradale di funzionalizzazione dell'autostrada esistente, la realizzazione di nuove piazzole di sosta e la posa di barriere fonoassorbenti lungo le due carreggiate.

All'esterno della sede autostradale, sempre per motivi di ordine funzionale, si realizzeranno interventi sul collegamento svincolo Cerveteri - Ladispoli e SP 4a

3.4.1. Asse autostradale - Carreggiata Sud (direzione Roma)

La carreggiata autostradale attuale tra lo svincolo di Cerveteri/Ladispoli e lo svincolo di Torrinietra presenta una sezione corrente composta da due corsie di marcia e da una corsia di emergenza; nella configurazione di progetto la piattaforma stradale esistente viene riorganizzata, tramite interventi su barriere di sicurezza e sistemi di segnalamento, allo scopo di ricavare ulteriore spazio per il potenziale l'utilizzo della corsia di emergenza attuale come una ulteriore corsia di marcia percorribile in condizioni di traffico particolarmente elevate.

Lo spazio necessario a realizzare quanto sopra viene ricavato a ciglio esterno conservato e senza ampliamenti della sezione stradale esistente tramite riorganizzazione dello spartitraffico attuale (da bifilare metallico a monofilare metallico) e rimodulazione dei calibri delle corsie (segnaletica orizzontale), come rappresentato nelle sezioni di progetto seguente.

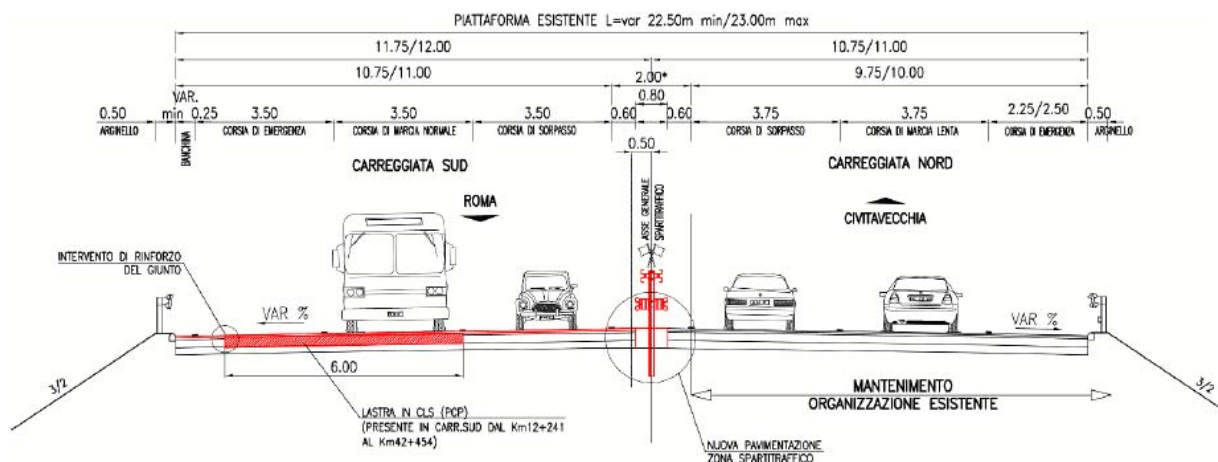


Figura 3-2: sezione tipo piattaforma progetto

La piattaforma pavimentata di ciascuna carreggiata presenta attualmente una larghezza compresa tra 9.50m e 9.75m.

Prevedendo come da layout di progetto di utilizzare la corsia di emergenza come corsia di marcia, con una larghezza utile prevista di 3.50m, si renderebbe quindi necessario incrementare la larghezza della corsia di emergenza attuale, e di riservare un ulteriore franco psicotecnico in destra di 25cm (minimi), necessari anche per l'inserimento della apposita segnaletica di margine.

Il progetto prevede pertanto di recuperare tali spazi, a cigli esterni invariati, tramite:

- riduzione da 3.75m a 3.50m delle corsie di marcia attuali in carreggiata sud;
- riduzione, tramite riorganizzazione, del margine interno attuale da 3.00m a 2.00m: gli attuali 2.50m di spartitraffico in terra verranno bonificati e pavimentati; nello spartitraffico così riconfigurato sarà quindi inserita una nuova barriera monofilare bifacciale metallica (ingombro fisico previsto 80cm) a cui saranno affiancate banchine di 60cm su ambo i lati, riservando così lo spazio necessario a garantire che il funzionamento della nuova barriera da spartitraffico avvenga senza che vi sia invasione delle corsie in caso di urto;

Ne consegue che, nella configurazione di progetto, la larghezza complessiva della piattaforma pavimentata in Sud diverrebbe pari a 11.35m contro il minimo attuale di 10.0m.

Si sottolinea che la riorganizzazione in Sud avviene, oltreché a filo pavimentato esterno conservato, senza alcun impatto sulla carreggiata Nord, lato sul quale viene modificata esclusivamente, incrementandola, la banchina interna, operazione che si rende necessaria contestualmente alla riorganizzazione del margine interno come descritta sopra.

Dal punto di vista del margine esterno in generale il progetto non contempla quindi alcuna riconfigurazione in continuo, fatti salvi gli interventi connessi alle esigenze di sicurezza della circolazione, come meglio descritti nei successivi capitoli dedicati alle piazzole di sosta ed alle barriere di sicurezza.

Conseguentemente all'implementazione del layout di progetto la carreggiata Sud potrà essere utilizzata in due differenti configurazioni, ordinaria e di traffico intenso, come schematizzato nella figura seguente:

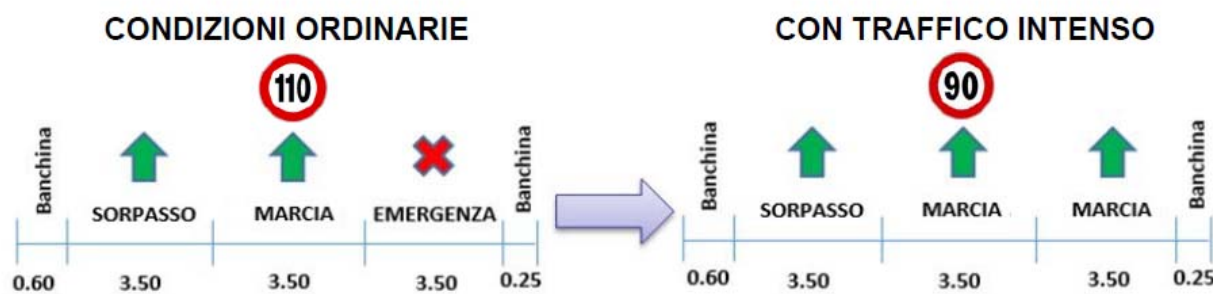


Figura 3-3: configurazione schematica alternative di funzionamento della carreggiata sud

Si sottolinea che, rispetto alla situazione attuale caratterizzata da un limite generalizzato a 130km/h, in progetto è stata ipotizzata in prima istanza una riduzione del limite di velocità in condizioni ordinarie a 110km/h, principalmente per la presenza di corsie a larghezza ridotta a 3.50m; analogamente, in configurazione di utilizzo a 3 corsie di marcia è stata prevista una ulteriore riduzione del limite a 90 km/h, prevalentemente per l'assenza della corsia di emergenza utilizzata come corsia di marcia. Tali limiti sono stati preliminarmente stabiliti per analogia con altri casi ove è in vigore un regime di circolazione variabile con assenza della corsia di emergenza. Nelle successive fasi progettuali si provvederà, tramite apposita analisi di sicurezza, a supportare tale scelta, eventualmente, incrementando, se possibile, i limiti di velocità così definiti in prima istanza.

Il passaggio dalla sezione esistente alla sezione di progetto viene quindi realizzato ad inizio e fine tratta tramite delle specifiche zone di transizione, ove lo spostamento della linea d'asse collocata sulla linea bianca del margine interno si realizza gradualmente tramite una sequenza di elementi planimetrici curvilinei: è previsto infatti l'inserimento di un flesso planimetrico con raggi elevati (10,250m) in approccio allo Svincolo di Cerveteri da Nord ed una continuità di riallineamento sulla curva destrorsa esistente in approccio allo Svincolo di Torrinietra a Sud.

Dal punto di vista planimetrico, come anche anticipato al paragrafo precedente, la carreggiata Nord non è invece interessata da alcuna variazione di tracciato.

Secondo quanto descritto sopra, all'interno della tratta interessata dalla riconfigurazione della carreggiata Sud, ricadono due corsie specializzate:

- Corsia di immissione in direzione Sud dello Svincolo di Cerveteri;
- Corsia di diversione in direzione SS1 Aurelia dello Svincolo di Torrinietra.

In entrambi i casi, per effetto del disassamento planimetrico della carreggiata Sud, il progetto ha previsto il riallineamento dell'ultimo tratto delle rampe di svincolo efferenti a tali corsie specializzate, intervento che si esaurisce di fatto nel semplice ritracciamento della segnaletica orizzontale degli ultimi elementi dei tracciati esistenti.

L'intervento è quindi completato da n. 16 piazzole per la sosta di emergenza, distribuite lungo la tratta con un passo regolare di circa 750m (attualmente non presenti sulla tratta); questo con l'eccezione rilevante della zona di Statua, interessata da vincolo archeologico, ove il passo corrente viene incrementato a 1,100m e l'unica piazzola ivi inevitabilmente ricadente, onde evitare qualsiasi ampliamento del pavimentato attuale, viene comunque ubicata in corrispondenza dell'area interclusa esistente dell'area di sosta "il Pineto" (piazzola n°10 alla Pk. 20+550 circa). La configurazione tipica di ciascuna piazzola è quindi rappresentata nella figura seguente:

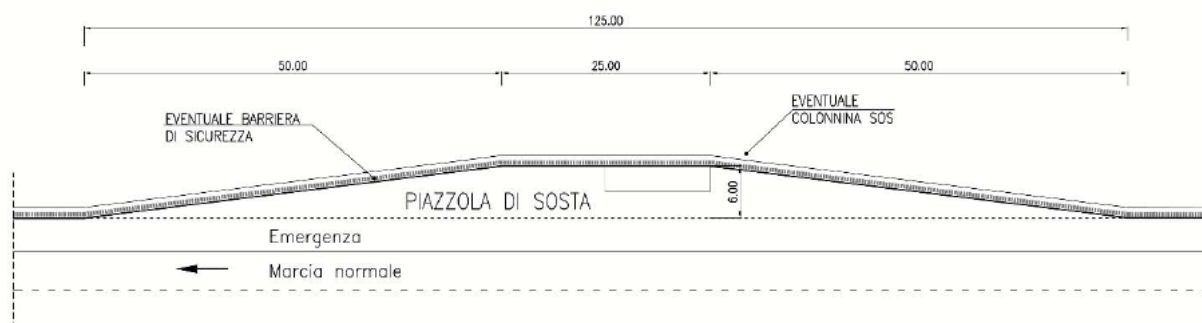


Figura 3-4: schema tipologico piazzole di sosta - carreggiata sud

Ogni piazzola ha uno sviluppo in pianta di 125m e prevede un ampliamento trasversale pavimentato fuori sede di 6.0m (a cui sommare caso per caso l'ampliamento ulteriore necessario alla realizzazione delle scarpate), per un totale di 450mq pavimentati per ciascuna piazzola; si sottolinea che, fatto salvo il principio del distanziamento medio di 750m, ciascuna piazzola è stata ubicata planimetricamente con particolare attenzione, cercando di minimizzare il conseguente ingombro trasversale complessivo dovuto alla realizzazione delle nuove scarpate, privilegiando di conseguenza le sezioni in rilevato basso o a piano campagna, rispetto a quelle in trincea (tenendo comunque presente che, in ragione dell'andamento attuale, le sezioni autostradali si trovano per la maggior parte in leggero rilevato o al più in trincea, con profondità massima puntuale dell'ordine di 3m).

L'intervento sarà corredato da un PMV in corrispondenza dello svincolo, subito dopo la cuspide per Cerveteri, atto a presegnalare l'utilizzo delle corsie nella tratta successiva.

Lungo i margini esterni della tratta autostradale è previsto l'inserimento di barriere acustiche di mitigazione del rumore (FOA), per un totale di 3 tratte in carreggiata Sud (FOAS1: 19+300; FOAS2: 19+800; FOAS3: 27+030) e 5 tratte in carreggiata Nord (FOAN1:19+700; FOAN2: 21+320; FOAN3: 21+820; FOAN4: 22+440; FOAN5: 24+600), necessarie a proteggere i ricettori sensibili identificati, secondo quanto rappresentato nelle planimetrie di progetto allegate.

n. barriera	carr.	altezza [m]	lunghezza [m]	superficie [m2]
S-1	carr. sud	5	514	2570
S-2	carr. sud	3/4	146	584
S-3	carr. sud	3	65	195
S-5	carr. sud	6	69	414
N-1	carr. nord	5	112	560
N-2	carr. nord	3	68	204
N-3	carr. nord	5	72	360
N-4	carr. nord	3	109	981
N-5	carr. nord	3	113	339
TOTALI			1.268	6.207

Tabella 1: caratteristiche geometriche delle barriere fonoassorbenti

Inoltre, con lo scopo di incrementare la sicurezza della circolazione, lungo le carreggiate si prevede la risistemazione delle barriere di sicurezza esistenti dove esse risultino vetuste o mancanti.

Lungo il tracciato della carreggiata Sud al km 20+500 circa è attualmente collocata, in sede dedicata e fisicamente separata dall'autostrada, l'Area di Parcheggio "Il Pineto Ovest", cui è possibile accedere da/per l'autostrada tramite apposite corsie specializzate di diversione/immissione.

Tale layout risulterebbe tuttavia incompatibile con l'eventuale utilizzo della corsia di emergenza come corsia di marcia; inoltre, poiché la stessa Area di Parcheggio ricade di fatto al centro dell'area archeologica vincolata di Statua, non risulterebbe percorribile l'ipotesi di una riconfigurazione in ampliamento delle corsie specializzate

esistenti. Per tali ragioni il progetto contempla la chiusura al pubblico dell'Area di Parcheggio lato Ovest, il cui accesso, nello scenario di progetto, verrà inibito tramite appositi accorgimenti; nel contempo l'area potrà essere comunque lasciata in servizio per le necessità connesse con l'esercizio dell'autostrada, consentendone l'accesso ai soli addetti.

3.4.2. Opere di adduzione

Sempre per motivi di ordine funzionale, allo scopo di ridurre i fenomeni di congestione, si è reso necessario prevedere anche il potenziamento dell'attuale intersezione a raso canalizzata che collega lo Svincolo di Cerveteri-Ladispoli alla SP4/a "Settevene-Palo". L'intersezione viene quindi riconfigurata trasformandola in una rotonda avente un diametro esterno di 50m, potenziata con un ramo in by-pass per il collegamento diretto A12-SP4/a; al netto di tale ramo l'intera intersezione riconfigurata è stata studiata in modo da minimizzare la necessità di acquisizione di nuove aree, ricadendo in pratica nella sua interezza sul sedime già occupato dall'intersezione esistente, come visibile anche nelle seguenti immagini.

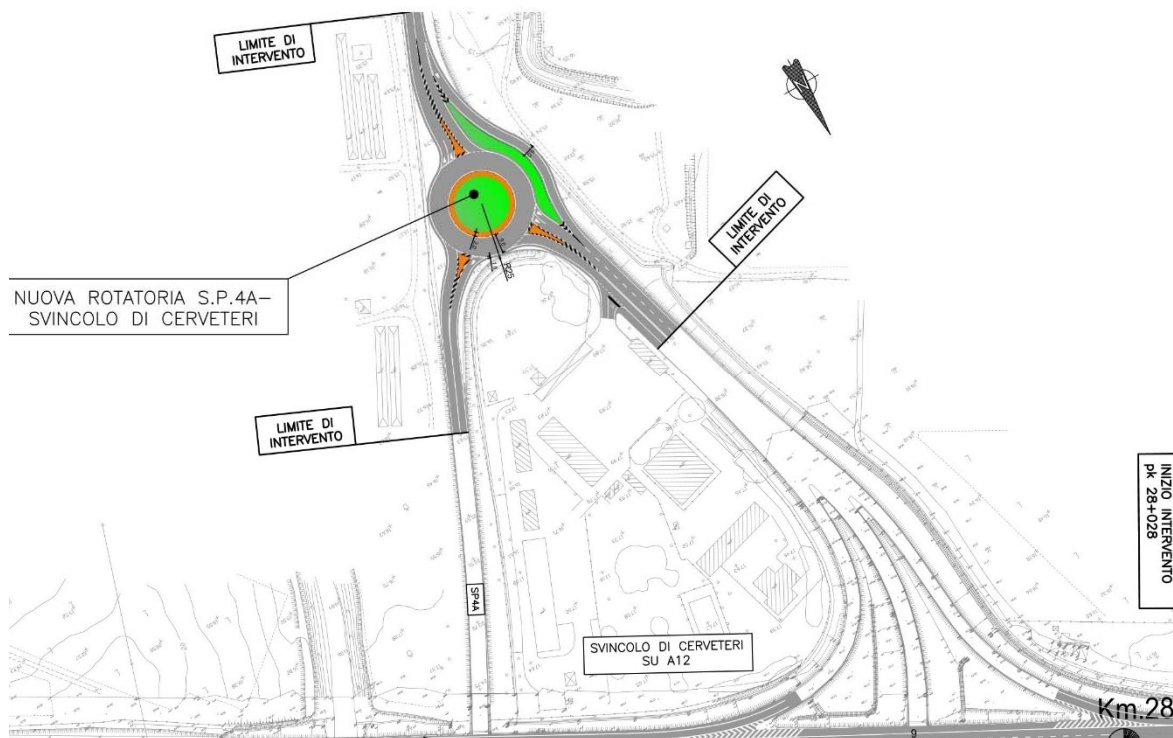


Figura 3-5: connessione Svincolo di Cerveteri - SP 4a – stato di progetto

L'intersezione a rotatoria prevista in progetto ha un diametro esterno di 50m (rotatoria convenzionale, secondo definizione DM2006) e prevede i seguenti elementi caratteristici:

- Carreggiata anulare con una corsia di marcia da 9m di larghezza, banchina pavimentata esterna da 1m, banchina pavimentata interna da 0.5m, fascia sormontabile interna da 2m, isola centrale inerbita di diametro 27m;
- Corsia di ingresso singola da 3.50m su SP4/a da Cerveteri, corsia di ingresso doppia da 6.00m (2x3.00m) da A12 e su SP4/a da SS1 Aurelia;
- Corsia di svolta diretta in by-pass del nodo, da A12 verso SS1 Aurelia, di larghezza 4m, con attestamento su SP4/a regolato da "dare precedenza".

Con la sola eccezione del ramo in by-pass, la giacitura della rotatoria ricade interamente sul sedime dell'intersezione esistente, minimizzando quindi la necessità di acquisizione di terreno ulteriore.

In particolare essa si sovrappone in parte all'attuale Posto di Manutenzione di Autostrade per l'Italia, per il quale sono previste quindi alcune modifiche che ne garantiscano la funzionalità:

- spostamento verso nord del varco di ingresso attuale;
- rilocalizzazione di alcuni impianti, con redistribuzione di spazi e una
- risistemazione del piazzale del Posto di Manutenzione;
- demolizione del Fabbricato 1 (metallico) di Deposito e Laboratorio Impianti (indicato con 1 nelle figure seguenti) per migliorare la visibilità nella svolta degli automezzi pesanti in corrispondenza del nuovo accesso al PM;
- riqualifica del Fabbricato 2 (in muratura) sul lato opposto del piazzale (indicato con 2 nelle figure seguenti) per la riprotezione delle funzioni attualmente presenti nel fabbricato da demolire.
- ripavimentazione del sito;

Sul lato A12 il sedime esistente viene riorganizzato, tramite sola segnaletica, su due corsie di marcia in direzione della rotatoria, con la corsia più esterna che, tramite diramazione, realizza il by-pass del nodo in direzione SS1.

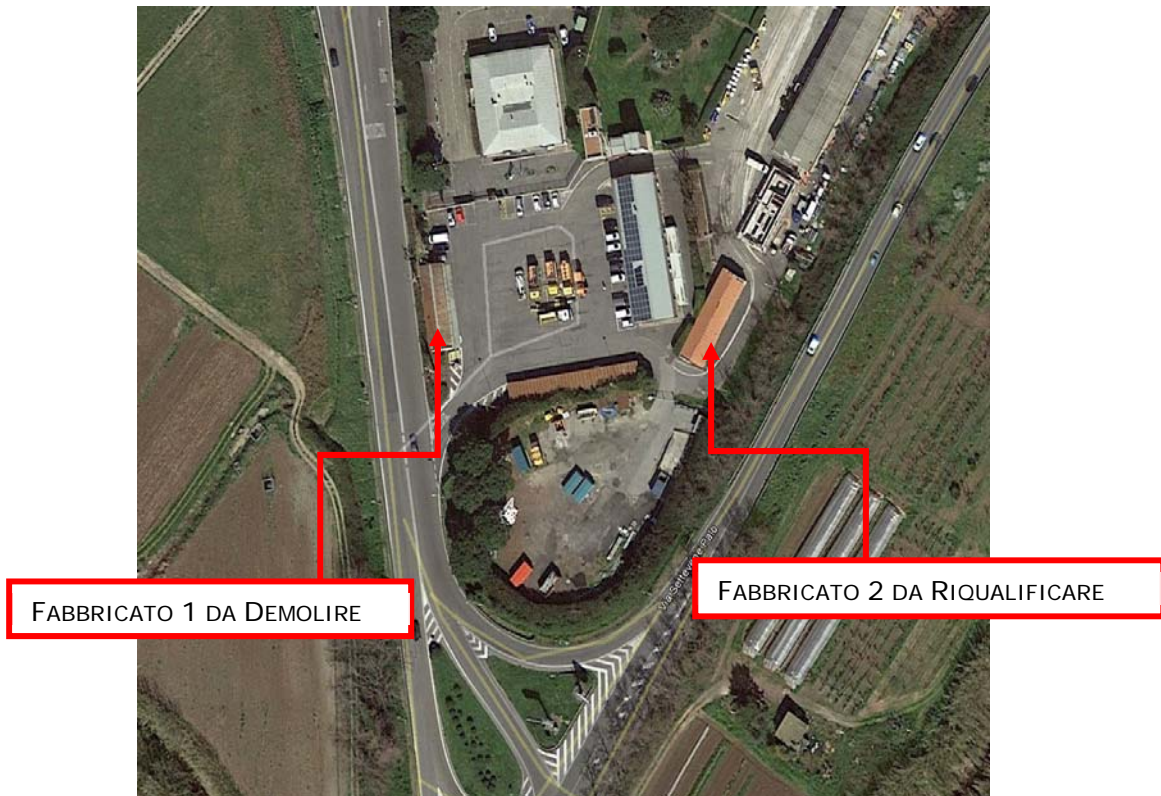


Figura 3-6. Il Posto di Manutenzione di ASPI, nella configurazione attuale, dove si prevede la Demolizione del Fabbricato 1, e la Riqualifica del Fabbricato 2



FABBRICATO 2 DA RIQUALIFICARE



4. ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA

4.1. SIMULAZIONE DEI LUOGHI A SEGUITO DELLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO

L'opera in progetto è classificabile come intervento a stazionamento permanente con impatto irreversibile in quanto riguarda le opere strutturali e di movimento terra necessarie per la realizzazione delle piazzole e la posa di barriere fonoassorbenti lungo il tratto dell'autostrada A 12 fra il casello di Cerveteri-Ladispoli e quello di Torrinietra nel territorio dei comuni di Cerveteri, Ladispoli e Fiumicino.

Il progetto di potenziamento del tratto di autostrada A12 si è reso necessario per adeguare il tratto di autostrada ai carichi temporanei di traffico che diventano "critici" solo in corrispondenza delle ore di partenza e rientro da e per Roma, in occasione dei weekend estivi e dei giorni festivi di "ponte", risultando invece nei rimanenti periodi dell'anno "scarica" e quindi più che sufficiente a garantire un adeguato livello di servizio; nei periodi di maggior traffico si registrano lunghe code che si ripercuotono anche sulla viabilità esterna come ad es. la SS1 Aurelia, prima di Torrinietra (dal GRA di Roma fini a Aranova), o in prossimità dello svincolo di Cerveteri/Ladispoli.

Il progetto di potenziamento si estende quindi sulla tratta Torrinietra-Cerveteri/Ladispoli (lunghezza 13 km circa), dal km 15+000 - in corrispondenza della stazione di Roma-Torrinietra - al km 28+000 - in corrispondenza dello svincolo di Cerveteri.

Inoltre, a seguito delle problematiche emerse nello studio archeologico e quindi agli impatti ambientali legati agli allargamenti della piattaforma stradale esistente, è stato deciso di prendere in considerazione l'ipotesi di potenziamento della tratta riducendo al minimo ammissibile (con riferimento alle norme di progettazione stradale e quindi alle problematiche connesse agli aspetti della sicurezza della circolazione) gli ampliamenti laterali della sezione autostradale attuale rispetto ad una prima ipotesi di progetto di allargamento simmetrico della sede autostradale.

L'intervento di potenziamento in progetto lungo la tratta Cerveteri-Torrinietra avverrà senza cambiamenti della larghezza della sezione complessiva dell'autostrada ma semplicemente modificandone la barriera centrale (da new jersey a guardrail) e

con la realizzazione, in carreggiata sud, di una nuova corsia a duplice funzione (emergenza durante i carichi di traffico usuali e 3° corsia nei momenti di punta) riducendo la larghezza delle corsie e la velocità massima consentita. Gli allargamenti previsti si limiteranno a 16 piazzole di sicurezza poste lungo il tratto ad una distanza di 750 m.

Durante la fase di progettazione si è posta particolare attenzione per minimizzare l'impatto del progetto sulle aree archeologiche presenti e per ridurre dell'impatto visivo delle barriere fonoassorbenti dai principali coni percettivi interni ed esterni alla sede autostradale.

Dall'analisi paesaggistica condotta e dalla vincolistica analizzata i principali impatti del progetto sul paesaggio dell'area risultano potenzialmente quelli sulla morfologia, sul paesaggio visivo e di impatto sul paesaggio naturale e sul paesaggio storico e archeologico.

Da un punto di vista morfologico gli impatti si limitano alle sole aree dove è prevista la realizzazione delle piazzole di emergenza lungo la tratta. Come detto precedentemente queste avranno una larghezza massima di m 6.50 ed una lunghezza complessiva di m 152 e saranno poste ad una distanza di circa 750 m.

Essendo strutture a raso e di dimensioni limitate l'impatto complessivo di queste sulla morfologia complessiva dell'area risulta minima; infatti le aree interessate dalle piazzole sono perlopiù interne all'attuale area di ingombro della sede autostradale.

Analizzando ora dal punto di vista percettivo il rapporto tra le opere e l'ambiente, l'unica parte del progetto che ha un impatto significativo risulta quello delle barriere acustiche posizionate lungo 3 tratte in carreggiata Sud e 5 tratte in carreggiata Nord per un totale di 794 m in carreggiata Sud e 474 m in carreggiata Nord, per una superficie complessiva di mq 6207.

L'impatto delle piazzole in progetto sul paesaggio visivo e sui principali coni visivi risulta minimo in quanto trattasi di interventi a raso, di modeste dimensioni e realizzati ad una distanza significativa l'uno dall'altro. La scarsa percezione degli interventi di realizzazione delle piazzole è principalmente dovuta alla morfologia del territorio, essenzialmente pianeggiante, che non permette di avere significativi punti panoramici rialzati e coni visivi privilegiati rispetto al tracciato autostradale; i pochi punti di vista privilegiati individuati sono risultati comunque non fruibili.

L'unico punto di possibile percezione dell'autostrada risulta il casale in loc. Statua che è posto ad una quota più alta rispetto al piano viario ma la presenza di una quinta vegetale ne impedisce la percezione.

La posa delle barriere fonoassorbenti lungo il corso dell'autostrada invece avrà un significativo impatto sulla visuale che dall'autostrada si ha sul paesaggio circostante in quanto queste creano una barriera visiva per chi la percorre con inevitabile sottrazione del paesaggio circostante.

Per minimizzare l'impatto si è cercato, per quanto tecnicamente possibile, di limitare i tratti di FOA lungo il percorso (vedi documentazione fotografica) solo ai tratti evidenziati dalle analisi fonometriche; inoltre la presenza nelle aree di intervento di ostacoli di tipo morfologico e barriere vegetali lungo il bordo dell'autostrada rende la sottrazione di paesaggio minima.

Per quanto riguarda invece la percezione delle barriere dall'esterno dell'autostrada, un importante fattore di riduzione della percezione delle barriere è la presenza di quinte vegetali naturalmente presenti lungo il bordo dell'autostrada. Queste barriere vegetali permettono di minimizzare l'impatto percettivo delle FOA dal di fuori della sede autostradale (vedi documentazione fotografica) ed andranno accuratamente preservate durante i lavori di posa delle barriere.

Per quanto riguarda il paesaggio naturale le soluzioni progettuali previste impattano in maniera minima sulle componenti biologiche del contesto, visto che a seguito dell'intervento il corpo autostradale resta pressoché invariato e pertanto non si determinerà alcuna sottrazione di vegetazione significativa, essendo questa limitata alle nuove piazzole di sosta e all'ampliamento previste delle rampe.

Gli ambiti naturalisticamente più rilevanti e tutelati (SIC/ZPS, Riserva naturale statale del Litorale Romano) sono tutti esterni al tracciato in studio.

Di conseguenza gli impatti sul sistema naturalistico risultano di fatto completamente assenti, sia nella fase di costruzione che in quella di cantiere.

In base alla prassi valutativa del Ministero dell'Ambiente si procederà all'espletamento della Valutazione di incidenza riferita ai SIC/ZPS posti entro 5 km dal tracciato nell'ambito della procedura di Verifica di assoggettabilità in sede nazionale alla quale sarà sottoposto il progetto in studio.

L'impatto del progetto sulle aree archeologiche è valutato da un apposito studio allegato al progetto definitivo.

Dalla valutazione del potenziale archeologico dell'area risulta quanto segue:

- il progetto rappresenta l'alternativa a minor impatto archeologico possibile, rispetto al progetto di allargamento simmetrico lungo tutta la tratta;
- il territorio in cui si colloca l'infrastruttura possiede in generale un'altissima valenza e sensibilità archeologica, data dall'essere stato in antichità sede preferenziale di insediamento, senza soluzione di continuità dall'epoca preistorica in poi;
- lo studio ha individuato numerosissime evidenze archeologiche, limitrofe all'intervento in oggetto, di varia natura (segnalazioni bibliografiche, rinvenimenti da survey, anomalie da fotografia aerea, etc.); in misura minore si riscontrano evidenze archeologiche direttamente impattanti;
- si segnala la presenza di un esteso vincolo ministeriale (DM 17/12/1957; DM 5/2/1960) che interessa le progressive Km 24+250-26+150, all'interno delle quali si situano n. 3 piazzole di sosta in carreggiata sud (nn. 3-4-5) e la FOA N5 (carreggiata nord);
- in corrispondenza della FOA N5 si localizza l'unica indagine geognostica che potrebbe segnalare la presenza di dati di interesse archeologico;
- si segnala come ulteriore criticità l'area gravitante intorno al complesso di Statua, in parte soggetta a vincolo ministeriale (ai sensi della legge 1089/1939) e comunque lambita da numerosi ritrovamenti di tipologia diversa: al suo interno si situano n. 2 piazzole di sosta (nn. 9-10) e la FOA N1-N2 (carreggiata nord) e FOA S2 (carreggiata sud);
- anche la piazzola di sosta n. 11 e la FOA S1 (km 19+300-19+470) corrispondono ad aree molto critiche, non solo perché immediatamente limitrofe all'area archeologica di Statua ma anche perché interferenti con un esteso vincolo ministeriale PTPR (ai sensi della legge 1089/1939);
- particolarmente critica anche la piazzola di sosta n. 13, limitrofa ad un'estesa area di frammenti fittili individuata lungo l'autostrada, riferibile alla presenza di un grande complesso gravitante sull'antica via Aurelia, e quindi possibilmente interferente con essa;
- l'assenza di siti segnalata in alcune aree non è ovviamente imputabile ad una reale assenza di informazioni, specialmente in un territorio come questo, caratterizzato da realtà archeologiche molto complesse ed articolate.

In base a quanto detto, emerge un territorio archeologicamente molto sensibile ed un grado di rischio per il progetto compreso fra alto ed esplicito (valori di potenziale archeologico del sito compresi fra 8 e 9, si vedano gli elaborati 111206-ARC0010-15). In particolare:

corsia dinamica carreggiata sud:

- grado di rischio esplicito in corrispondenza delle piazzole di sosta nn. 3-4-5-9-10-11- 13 (valore di potenziale archeologico 9);
- grado di rischio alto in corrispondenza delle piazzole di sosta nn. 1-2-6-7-8-12-14-15-16 (valore di potenziale archeologico 8).

opere interferite/opere complementari:

- grado di rischio esplicito in corrispondenza delle FOA nn. N1-N2-N5-S1-S2 (valore di potenziale archeologico 9);
- grado di rischio alto in corrispondenza delle altre FOA e del portale di conferma n.1 localizzato in carreggiata sud al km 15+300 (valore di potenziale archeologico 8).

opere di adduzione:

- grado di rischio alto in corrispondenza della nuova rotatoria di collegamento fra lo Svincolo Cerveteri/Ladispoli e la SP4A (valore di potenziale archeologico 8).

4.2. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA E MITIGAZIONE DELL'IMPATTO

Per una valutazione complessiva degli effetti legati alla trasformazione del paesaggio nell'area interessata dall'intervento è opportuno riferirsi agli elaborati di progetto allegati che mostrano la consistenza degli interventi in oggetto.

Come si può evincere dai suddetti elaborati, la realizzazione del progetto di potenziamento del tratto della A12 dallo svincolo di Cerveteri-Ladispoli allo svincolo di Torrini avrà un impatto paesaggistico significativo, soprattutto per quanto riguarda le potenziali interazioni con i siti archeologici presenti lungo il tracciato ed emersi nella valutazione del potenziale archeologico dell'area.

L'impatto previsto dal progetto sulla morfologia dell'area è limitato alla realizzazione di 16 piazzole di sosta lungo l'intero tratto; le modifiche alla morfologia sono esplicitate nella Sezione 3 "Sintesi delle alterazioni morfologiche"

L'impatto delle alterazioni morfologiche del progetto risulta modesto e per questo elemento di modifica del paesaggio non vengono previsti particolari interventi di mitigazione in quanto praticamente ininfluente sulla qualità complessiva del paesaggio dell'area.

Gli ambiti naturalisticamente più rilevanti e tutelati (SIC/ZPS, Riserva naturale statale del Litorale Romano) sono tutti esterni al tracciato in studio di conseguenza gli impatti sul sistema naturalistico risultano di fatto completamente assenti, sia nella fase di costruzione che in quella di cantiere.

In base alla prassi valutativa del Ministero dell'Ambiente si procederà all'espletamento della Valutazione di incidenza riferita ai SIC/ZPS posti entro 5km dal tracciato nell'ambito della procedura di Verifica di assoggettabilità in sede nazionale alla quale sarà sottoposto il progetto in studio.

Un importante fattore di alterazione del paesaggio è la posa delle barriere FOA lungo il tratto di autostrada in esame. Le barriere poste in carreggiata nord e sud risultano infatti elementi di disturbo per la percezione del paesaggio sia dalla sede autostradale che dall'esterno, creando una barriera visiva notevole.

Per minimizzare gli impatti delle barriere fonoassorbenti sulle visuali paesaggisticamente significative si è cercato di utilizzare barriere con parti trasparenti e di minimizzarne l'uso alle sole parti previste dagli studi fonometrici. Anche la presenza lungo i bordi dell'autostrada di una fitta cortina vegetale, fatta da

alberi e arbusti, contribuisce a minimizzare la vista dall'esterno dell'autostrada. Durante i lavori di realizzazione degli interventi occorrerà inoltre prestare particolare attenzione a preservare questa naturale barriera visiva durante gli scavi per le fondazioni e per gli ancoraggi delle FOA.

Al fine di ridurre l'impatto dell'opera sul territorio, il progetto prevede inoltre opere a verde, che, oltre all'inerbimento delle scarpate del solido stradale, consistono in soli impianti arbustivi in corrispondenza delle aree di sosta autostradali, non potendosi realizzare impianti arborei, per il rispetto delle distanze d'impianto stabilite dal regolamento di attuazione del Codice della Strada.

Nello specifico, sono state individuate due tipologie d'impianto:

- una lineare, definita TIPO 1 – QUINTA ARBUSTIVA, per contornare l'ambito di tutte le piazzole di sosta e di servizio,
- una a gruppi (oltre alla precedente), definita TIPO 2 – GRUPPI ARBUSTIVI, per diversificare la sistemazione a verde in corrispondenza delle scarpate aventi maggiori dimensioni. A causa dello spazio esiguo a disposizione tale tipologia è stata adottata solo in corrispondenza della piazzola di sosta n°2.

Le specie utilizzate sono autoctone, scelte in base alla vegetazione potenziale dell'ambito d'intervento, come evidenziato negli abachi.

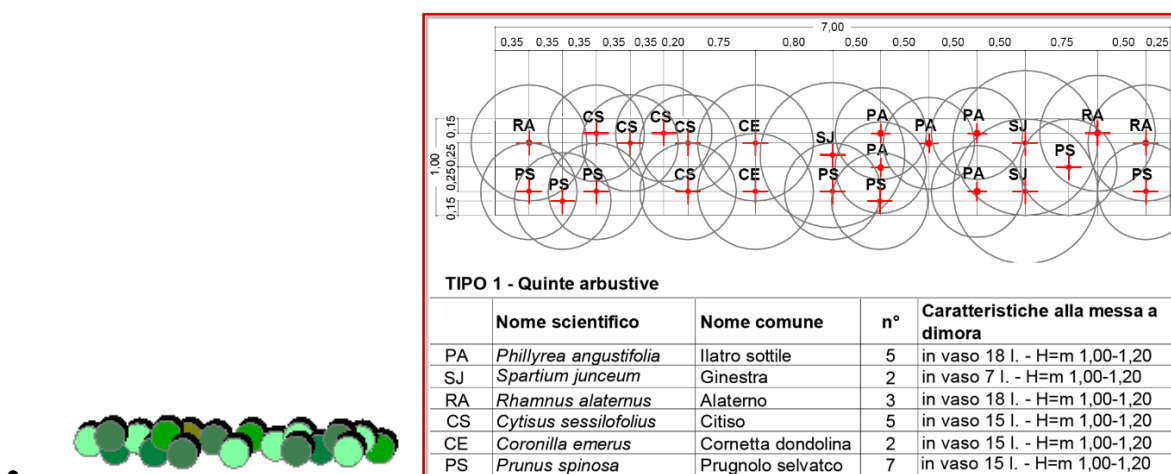


Figura 4-1. intervento TIPO 1 - sesto d'impianto e abaco delle specie

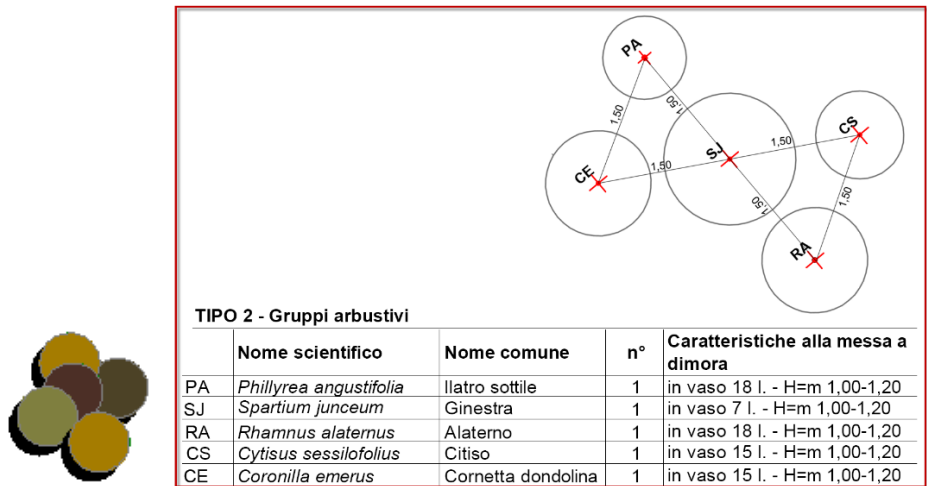


Figura 4-2: intervento TIPO 2 - sesto d'impianto e abaco delle specie

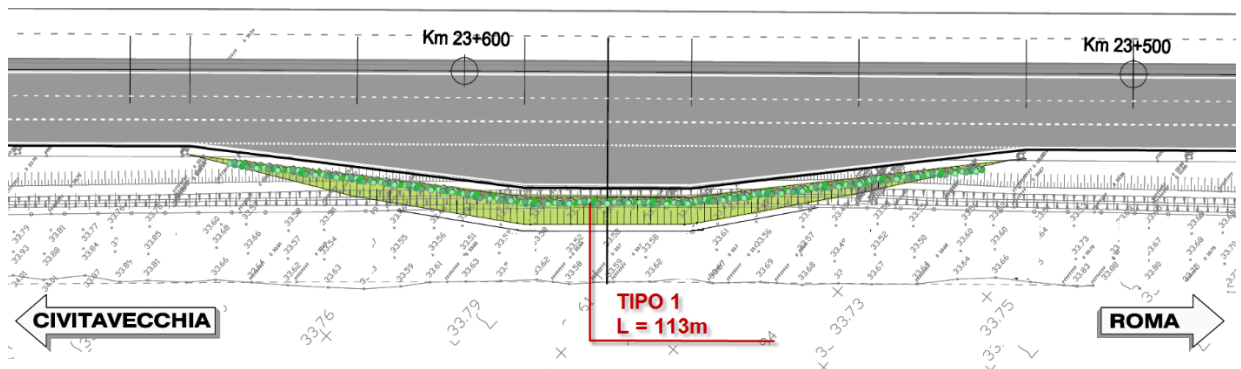


Figura 4-3: intervento TIPO 1 in corrispondenza di una piazzola di sosta

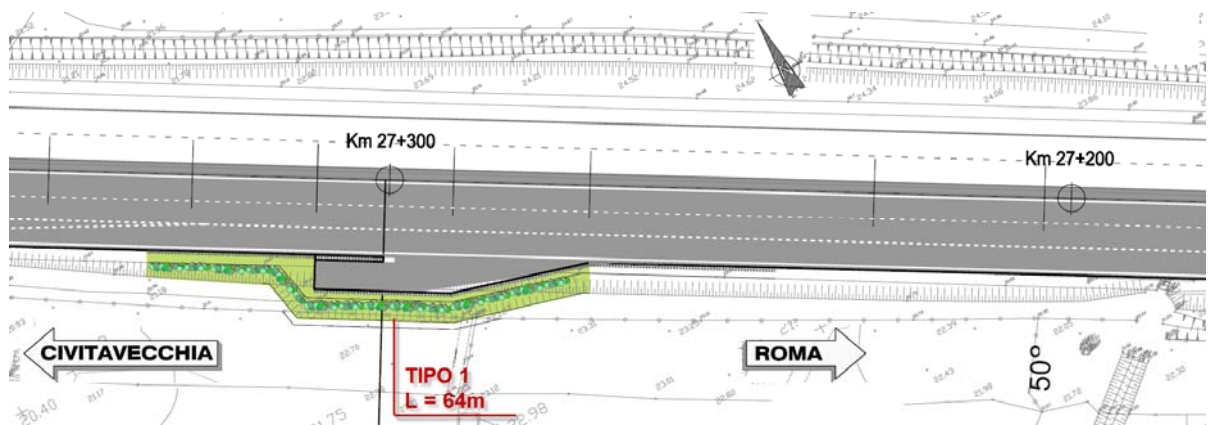


Figura 4-4: intervento TIPO 1 in corrispondenza della piazzola di servizio

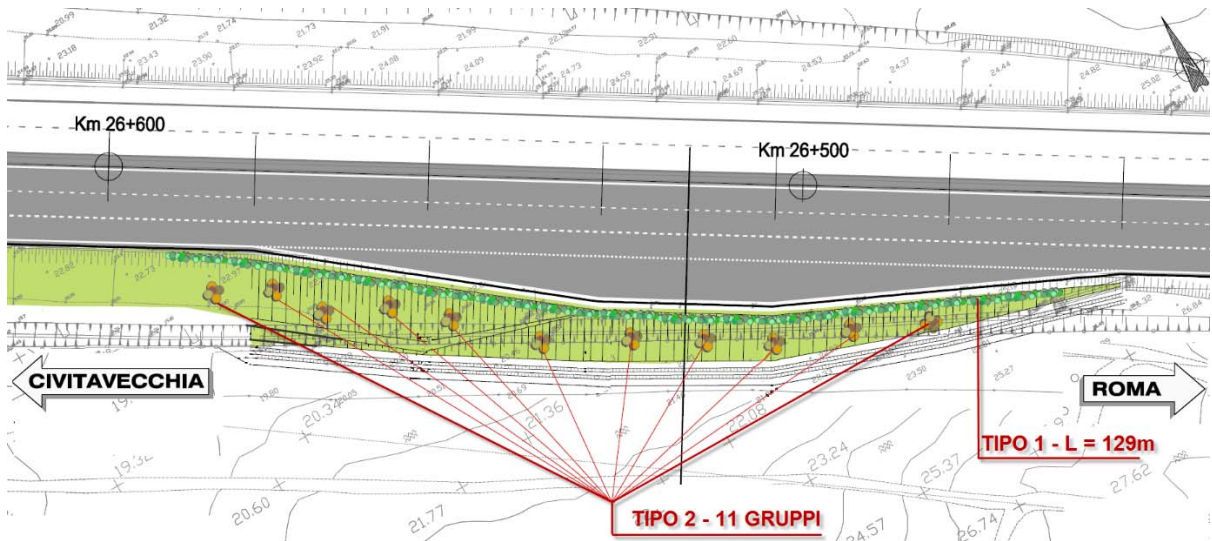


Figura 4-5: interventi TIPO 1 + TIPO 2 in corrispondenza della piazzola di sosta n°2

Queste stesse tipologie di intervento sono state adoperate per comporre l'insieme delle opere a verde all'interno della rotatoria di Connessione tra lo Svincolo di Cerveteri sull'A12 e la SP4/A: anche qui si è ritenuto opportuno l'utilizzo di sole specie arbustive, per assicurare la massima visibilità sulle carreggiate.

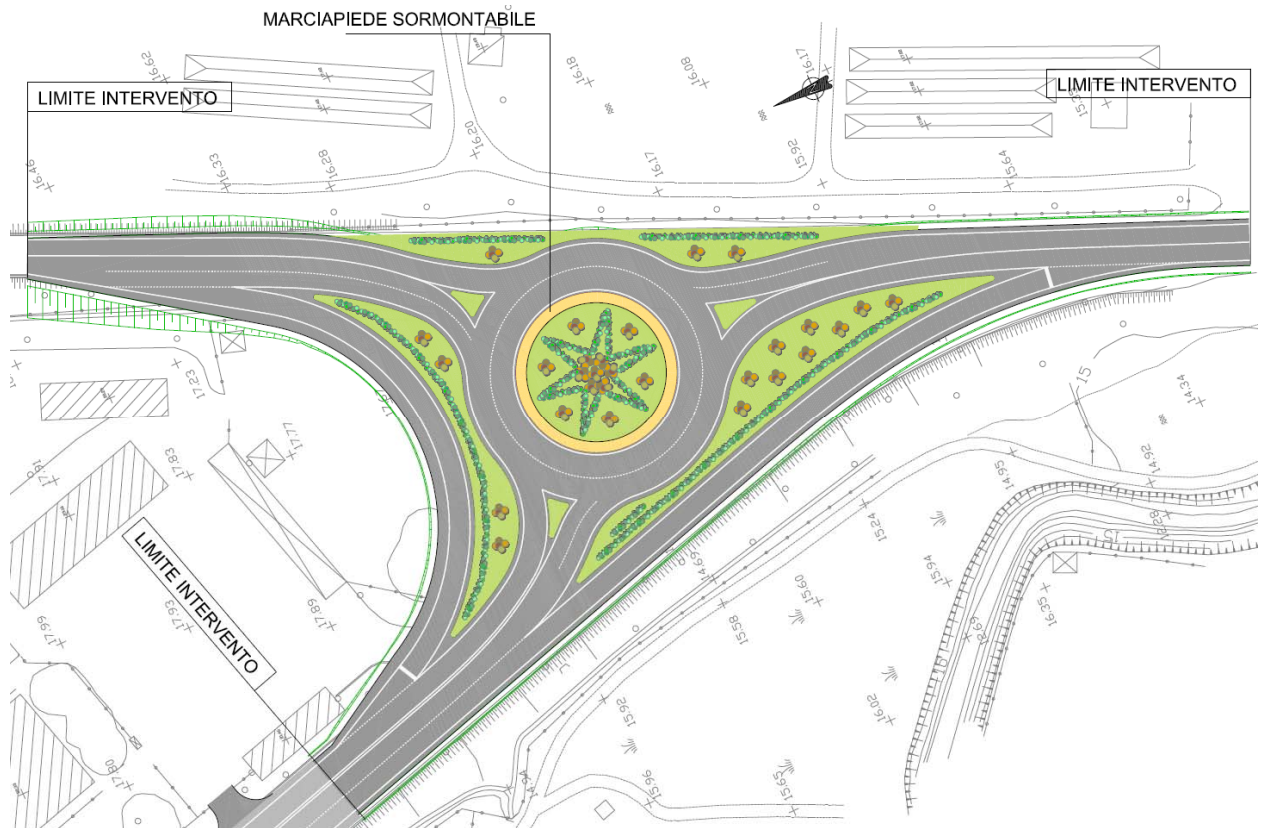


Figura 4-6: interventi sulla rotatoria di Connessione tra lo Svincolo di Cerveteri sull'A12 e la SP4/A

Per quanto riguarda la parte archeologica, dalla relazione di verifica preventiva dell'interesse archeologico dell'area emerge un territorio archeologicamente molto sensibile ed un grado di rischio interferenze per il progetto tendenzialmente alto.

La verifica preventiva ed il progetto sono attualmente oggetto di verifica/confronto con i tecnici della Soprintendenza Archeologia, Beni Monumentali e Paesaggio della Provincia di Roma per definire gli interventi da prevedere per minimizzare le interferenze fra le aree archeologiche ed il progetto e valutare e definire le attività da eseguire durante la realizzazione dell'opera.

5. CONCLUSIONI

La presente Relazione Paesaggistica, redatta ai sensi dell'art 146 del D.L. 42/2004, Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e del successivo DPCM 12/12/2005, è volta al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica per le opere previste in progetto per "POTENZIAMENTO FUNZIONALE TRATTO CERVETERI TORRIMPIETRA" dell'Autostrada A12 Roma Civitavecchia, nel tratto Cerveteri-Torrimpietra nei comuni di Fiumicino, Ladispoli e Cerveteri (RM)

Sulla base di quanto esposto in merito al PTPR e al PTPG, nonché agli strumenti urbanistici dei comuni attraversati, l'intervento proposto, pur non essendo previsto dai piani territoriali e urbanistici, risulta coerente con la pianificazione vigente.

Con riferimento ai vincoli e alle tutele da D.L. 42/2004, si rappresentano i corsi d'acqua vincolati e relative fasce di rispetto (art. 142 lettera c), ubicati alle seguenti progressive chilometriche:

- 15+280 – Fosso dei Tre Denari;
- 17+500 – Fosso delle Cadute;
- 19+700 - Fosso Cupino;
- 24+200 - Torrente Sanguinara;
- 24+900 - Fosso di Ponte Stretto;
- 27+600 - Fosso Vaccina;
- 28+000 - Fosso del Marmo.

Risultano interni a tale tipologia di vincolo le piazzole di progetto n° 4, 5 e 14 parzialmente, la rotatoria di progetto all'uscita di Cerveteri e alcuni tratti in potenziamento.

Relativamente alle barriere acustiche risultano in area vincolata le seguenti barriere:

- FOA 01S: D.L. 42/2004, art. 142 lettera c)
- FOA 02S: Aree di interesse archeologico
- FOA 03-04S e 01-02N: D.L. 42/2004, art. 142 lettera c) - Riserva del Litorale Romano
- FOA 03N D.L. 42/2004, art. 142 lettera c)
- FOA 04-05N: D.L. 42/2004, art. 142 lettera c) - Aree di interesse archeologico

Tra le progressive 18+000 e 20+000 è presente la Riserva del Litorale Romano, area naturale tutelata per legge, così come l'area boscata corrispondente all'area di sosta "il Pineto Est", alla progressiva 20+500, al cui interno ricade la piazzola n°10. Aree boscate sono presenti anche lungo il Fosso Vaccina, Sanguinara e Cupino.

Completano il quadro delle tutele le zone di interesse archeologico, all'interno delle quali ricadono le piazzole n°3, 4, 5, 9, 11, 12, 13 e le aree di rilievo paesaggistico.

Si evidenzia, infine, la presenza della Zona di protezione Speciale (ZPS) "Comprensorio Tolfetano Cerite Manziate" (dalla progressiva 33+600 dell'A12), che è esterna all'ambito di progetto e ad una distanza minima di circa 1,8 km, per la quale viene predisposto lo studio per la Valutazione di Incidenza, studio finalizzato ad analizzare l'interazione tra l'ambiente naturale della ZPS e le attività del progetto di potenziamento dell'A12.

SEZIONE 1, RICOGNIZIONE FOTOGRAFICA E PUNTI DI VISTA

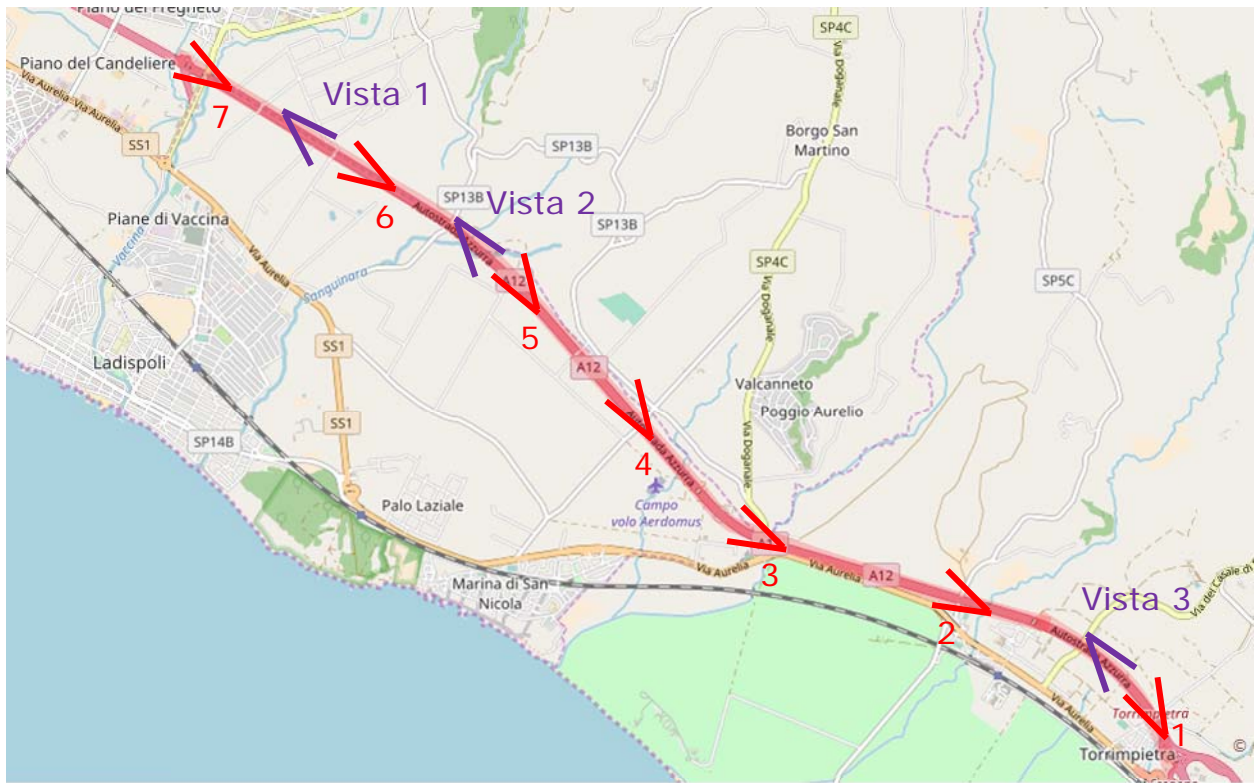


Figura 5-1: Punti di ripresa della documentazione fotografica

LEGENDA



Documentazione fotografica



Foto simulazioni



Figura 5-2: Corsia sud in prossimità di FOA 01S e piazzola n. 16 in progetto



Figura 5-3: Corsia sud in prossimità di FOA 02S e piazzola n. 13 in progetto



Figura 5-4: Corsia sud in prossimità di FOA 03S e FOA 01N



Figura 5-5: Corsia sud in prossimità di FOA 02N



Figura 5-6: area di realizzazione piazzola n. 6 in progetto



Figura 5-7: Corsia sud in prossimità di FOA 04-06N



Figura 5-8: Corsia sud in prossimità di FOA 05S

SEZIONE 2, FOTO SIMULAZIONI



FOA 01S, vista 1, stato attuale



FOA 01S, vista 1, progetto



FOA 01S, vista 1, progetto



FOA 01N e 03S, vista 2, stato attuale



FOA 01N e 03S, vista 2, progetto



FOA 01N e 03S, vista 2, progetto



FOA 01 S, vista 2, stato attuale



FOA 01 S, vista 2, stato progetto



FOA 01 S, vista 2, stato progetto

SEZIONE 3, SINTESI DELLE ALTERAZIONI MORFOLOGICHE
Planimetrie di raffronto

