



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

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

\* \* \*

**Parere n. 3318 del 17 aprile 2020**

<b>Progetto:</b>	<p><b><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></b></p> <p><b>Autostrada A12 Roma - Civitavecchia</b></p> <p><b>Potenziamento funzionale del tratto</b></p> <p><b>Cerveteri - Torrimpietra</b></p> <p><b>ID_VIP 4961</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p><b>Autostrade per l'Italia S.p.A</b></p>

### **Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale — VIA e VAS**

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

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l’art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell’organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

**VISTA** la domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell’art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. presentata dalla Società Autostrade per l’Italia S.p.A. con nota prot.n.18267 del 29/10/2019 relativamente al progetto “*Autostrada A12: Roma – Civitavecchia, Potenziamento funzionale del tratto: Cerveteri - Torrinpietra*”;

**PRESO ATTO** che:

- la domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot.n.28640/DVA del 31/10/2019;
- la DVA con nota prot.n.29906/DVA del 15/11/2019, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVIA) con prot.n.4411/CTVA in data 15/11/2019, ha trasmesso, ai fini dei compiti istruttori di competenza, la domanda sopracitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;

**ESAMINATA** la documentazione allegata alla domanda che si compone dei seguenti elaborati:

- Studio preliminare ambientale con relativi allegati e Studio per la valutazione di incidenza;
- Progetto definitivo;

**PRESO ATTO** che:

- ai sensi dell’art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stato pubblicata sul sito web dell’autorità competente;
- ai sensi dell’art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la DVA, con nota prot.n.29906/DVA del 15/11/2019, ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l’avvenuta pubblicazione sul sito web della documentazione;

**PRESO ATTO** che ASPI ha trasmesso integrazione volontaria, regolarmente pubblicata sul sito del MATTM, consistente in: *Piano Preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dall'ambito di applicazione della disciplina sui rifiuti*, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. n. 120 del 13 giugno 2017;

**VISTA** la nota con la quale ASPI richiede, ai sensi dell'art. 19 comma 8 del D. Lgs. 152/2006, che il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ove necessario, specifichi condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi;

**CONSIDERATO** che non risultano presentati osservazioni ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.;

**PRESO ATTO** che:

- nel periodo 2008 - 2011 era stato redatto un progetto di ampliamento alla terza corsia del tratto da Torrimpietra a S. Marinella di lunghezza pari a circa 26 km, con relativo Studio di Prefattibilità Ambientale, trasmesso da ASPI al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito MIT) insieme al Progetto Preliminare, e le attività di valutazione inerenti l'archeologia;
- Tale progetto era riconducibile agli obblighi di sviluppo progettuale per la fase preliminare degli interventi delle tratte autostradali da doversi potenziare, di cui all'art. 15 dello Schema di Convenzione sottoscritto dal MIT con ASPI, in data 12 ottobre 2007, individuate in base ai volumi e alle previsioni di traffico effettuate nel 2007 ed ordinate per priorità realizzative;
- Successivamente sono state definite differenti ipotesi di intervento, riducendo di volta in volta l'investimento a seguito della specificità territoriale della domanda di traffico e della sua evoluzione, anche in base alla congiuntura economica del periodo, nonché delle numerose presenze archeologiche;
- Il MIT, con lettera prot. 21886 del 29 dicembre 2016, di riscontro alla lettera di ASPI prot.22980 del 16 dicembre 2016, ha richiesto di inserire in Convenzione, in occasione dell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario in scadenza tra le opere ritenute prioritarie, l'intervento sulla A12 nella sua configurazione ridotta, tra Cerveteri e Torrimpietra con il potenziamento della sola carreggiata sud nel tratto Torrimpietra – Cerveteri/Ladispoli, di 13 km circa;

### **Quadro di riferimento programmatico**

**CONSIDERATO** che:

il Proponente ha valutato la coerenza e la conformità dell'intervento nei confronti degli strumenti di pianificazione e verificato la compatibilità dell'intervento con l'eventuale sistema dei vincoli presenti sul territorio;

Per quanto riguarda la localizzazione degli interventi rispetto ai piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici sia a carattere generale che settoriale il progetto ha esaminato:

- **Piano Generale dei Trasporti:** individua una sottorete, denominata rete stradale SNIT di primo livello, formata dagli assi della rete portante del Paese, assi stradali e autostradali, fra i quali l'autostrada A12 Roma - Civitavecchia, che collegano fra loro le varie Regioni e queste con la rete viaria degli Stati limitrofi;
- Linee guida per la stesura del **Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica:** la rete della grande viabilità regionale si articola su 3 direttrici longitudinali. Tra le priorità di tali direttrici, il documento include quelle dell'asse costiero, rappresentato dal completamento dell'Autostrada A12 nel tratto Civitavecchia-Cecina;
- **Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico:** l'asse autostradale interessato dal potenziamento lambisce alcune aree sottoposte a tutela, nello specifico:

- aree a pericolosità idraulica A1, B1 e C in prossimità del Fosso Vaccina (km 27+630,28);
- aree a pericolosità per frana B sempre in prossimità del Fosso Vaccina;
- aree a pericolosità idraulica A1 in prossimità del Fosso Cupino (km 19+910,49);
- aree a pericolosità idraulica A1, B1 e C in prossimità del Fosso delle Cadute (17+560,78);

In prossimità delle aree a pericolosità idraulica e da frana individuate dal PAI, gli interventi di potenziamento non determinano ampliamenti della piattaforma stradale esistente e pertanto non modificano la stabilità dell'opera;

- **Piano di Gestione del Rischio alluvioni:** l'ambito di interesse è sito nell'Area Omogenea 1 Bacini Regionali Nord suddivisa in diversi settori. Il terzo settore si estende nell'area dei bacini dei corsi d'acqua con sbocco a mare compresi tra il bacino del Fiume Mignone e il limite settentrionale del bacino nazionale del fiume Tevere. Le mappe di pericolosità confermano quanto riportato dal PAI;
- **Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR):** con riferimento all'ambito "aree tutelate per legge" ai sensi del D. Lgs. 42/2004 del Codice dei beni culturali e del paesaggio l'Autostrada A12 Roma - Civitavecchia:
  - attraversa corsi d'acqua sottoposti a vincolo: 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), Torrente Vaccina (progr. km 27+600), Fosso del Marmo (progr. km 28+000);
  - ricade all'interno della fascia di rispetto di 500 metri (tra le progressive 18+000 e 20+000), appartenente a "parchi e riserve naturali", ma non è interessata direttamente dal tratto oggetto di potenziamento dell'infrastruttura;
  - attraversa aree boscate vincolate alla progressiva 20+500;
  - lambisce un'area definita "di interesse archeologico" alla progressiva km 21+000 nel comune di Ladispoli, mentre in più punti, lungo il tracciato di intervento, intercetta "beni lineari con fasce di rispetto".
  - risultano interni a tale tipologia di vincolo le piazzole di progetto n. 3, 4, e parzialmente, la rotatoria di progetto oltre che alcuni tratti in potenziamento;

Con riferimento all'ambito "immobili ed aree tipizzate dal PTPR che interessano l'area di studio si evidenziano:

- un'area agricola "Valle del Rio Palidoro e del Fosso delle Cascate", progressive: 16+000-18+000), compresa tra i comuni di Fiumicino, Cerveteri, Bracciano, Anguillara Sabazia, Roma;
- il Casale Statua, con fascia di rispetto di 50 m che si trova alla progressiva km 019+800 nel comune di Fiumicino;
- **Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG):** con riferimento al sistema protezione della natura e tutela dell'ambiente il tracciato autostradale lambisce, in carreggiata sud, tra il Km 18 e il Km 20 una porzione della "Riserva naturale statale del Litorale Romano", area naturale protetta di interesse Nazionale, ricadente nel comune di Fiumicino.  
L'intervento di potenziamento 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, quale area archeologica da DDMM ex lege 1089/1939  
Non si rilevano ulteriori fragilità di carattere ambientale indicazioni, confermando sostanzialmente quanto già previsto dai piani sovraordinati.
- **PRG dei comuni di Fiumicino, Cerveteri e Ladispoli:** i piani evidenziano in generale una presenza preponderante di aree a destinazione funzionale di tipo agricolo (zona E). Inoltre, emerge che le piazzole di progetto n.2, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12 risultano ricomprese in aree archeologiche ai sensi del DDMM ex L. 1089/39
- **Aree protette e Rete Natura 2000:** non ricadono all'interno di siti della Rete;

**CONSIDERATO** che è stata redatta la relazione di Valutazione di Incidenza Ambientale, con cui si escludono possibili effetti significativi negativi sui siti della Rete Natura 2000;

**Per quanto riguarda la localizzazione del progetto**

L'area di intervento in oggetto interessa i comuni di Fiumicino, Cerveteri e Ladispoli (in provincia di Roma) e si colloca nel tratto compreso tra lo svincolo di Torrini pietra (progr.14+995) e lo svincolo di Cerveteri (km 28+028), per una lunghezza complessiva pari a circa 13 km;

**CONSIDERATO** e **VALUTATO** che la soluzione progettuale in oggetto, prevista tra le opere ritenute prioritarie, è stata progettata in alternativa alla soluzione di "ampliamento alla terza corsia del tratto da Torrini pietra a S. Marinella" e pertanto rappresenta la soluzione minimale realizzabile;

**Quadro di riferimento progettuale**

**CONSIDERATO** che

lo scopo dell'intervento è migliorare i flussi di traffico nei periodi di punta attraverso il potenziamento funzionale dell'autostrada A12 Roma – Civitavecchia, in particolare attraverso l'utilizzo in direzione sud della corsia d'emergenza come corsia di marcia aggiuntiva, mantenendo invariata la carreggiata nord;

**CONSIDERATO** che la suddetta soluzione progettuale prevede in sintesi:

- una riorganizzazione della piattaforma autostradale esistente, attraverso il disassamento della linea di centro strada e la contestuale riqualificazione dello spartitraffico, oltre a una modesta riduzione della larghezza delle corsie di marcia (3,50 m) in direzione sud, in modo da inserire una terza corsia aggiuntiva in carreggiata sud a carreggiata nord invariata,
- l'incremento di circa 1 m, rispetto alla situazione attuale, della larghezza complessiva della piattaforma pavimentata solo in carreggiata sud senza necessità di esproprio;
- la creazione in carreggiata sud di 15 piazzole di sosta di lunghezza 125 m e larghezza 6 m più 1 di servizio, per un'estensione totale di 450 m<sup>2</sup>, oltre alla chiusura all'utenza dell'area di parcheggio "Il Pineto Ovest" (in carreggiata sud),
- una configurazione delle dotazioni impiantistiche e segnaletiche in carreggiata sud tale da consentire un uso agevole della corsia di emergenza come corsia di marcia quando le condizioni di marcia lo richiedano,
- la realizzazione di una rotatoria a tre bracci e due shunt in luogo dell'attuale intersezione a raso per la connessione tra lo Svincolo di Cerveteri su A12 e la SP4/a allo scopo di migliorare la fluidità del traffico, in uscita dalla carreggiata nord,
- la riorganizzazione (ampliamento ed allungamento) della corsia di immissione in direzione sud dallo svincolo di Cerveteri e della corsia di diversione in direzione SS1 Aurelia dallo svincolo di Torrini pietra,
- la sostituzione/integrazione in entrambe le carreggiate delle barriere di sicurezza esistenti con nuovi dispositivi laddove obsolete/mancanti anche in considerazione del nuovo layout di progetto,
- interventi di riqualificazione e adattamento al nuovo layout di progetto dell'attuale sistema di drenaggio delle acque di piattaforma,
- inserimento per ambo le carreggiate delle protezioni antirumore volte al rispetto dei limiti acustici di norma per i ricettori esposti.

**CONSIDERATO** e **VALUTATO** che, relativamente alla piattaforma stradale:

- per ricavare lo spazio nella piattaforma esistente necessario all'incremento delle dimensioni della corsia di emergenza, affinché questa possa eventualmente essere utilizzata come corsia di marcia, il progetto contempla una riorganizzazione complessiva della carreggiata sud esistente e dell'attuale margine interno, e nello specifico:

- riduzione delle corsie di marcia attuali, solo in carreggiata sud, da 3.75 m a 3.50 m,
- riduzione del margine interno da 3.00 m a 2.00 m, con rifacimento della pavimentazione, inserendo una barriera monofilare bifacciale metallica e banchine interne di 60 cm su ambo le carreggiate,
- predisposizione della corsia di emergenza da 3.50 m,
- franco psicotecnico ulteriore in destra (oltre la corsia di emergenza) da minimo 25 cm,
- incremento, rispetto alla situazione attuale, di circa 1 m della larghezza complessiva della piattaforma pavimentata in carreggiata sud senza apportare modifiche all'impronta del rilevato e senza necessità di esproprio;
- riduzione del limite di velocità, della sola carreggiata Sud, a 110km/h, ai fini della sicurezza data la presenza di corsie a larghezza ridotta a 3.50m in luogo del limite generalizzato di 130 km/h lungo la tratta;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda l'utilizzazione di risorse naturali, le risorse potenzialmente coinvolte si identificano sostanzialmente con le seguenti:

- suolo: il consumo di suolo è relativo esclusivamente all'ingombro in pianta delle piazzole di sosta da realizzare;
- acqua: la risorsa va considerata in termini qualitativi (pericolo di contaminazione) e quantitativi (invarianza idraulica) e interessa sia la fase di cantiere che di esercizio;
- aria: vanno considerate le emissioni di polveri e le emissioni inquinanti che si avranno in fase di cantiere, sia la riduzione su larga scala delle seconde in fase di esercizio;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda la cantierizzazione:

- si prevede un tempo di esecuzione dell'opera di 18 mesi;
- è stata individuata un'unica area di cantiere (area di parcheggio "Il Pineto Ovest" ed eventualmente, qualora l'ambito non sia sufficiente l'altra area di parcheggio in carreggiata nord "Il Pineto Est");
- l'esecuzione dell'opera sarà articolata in tre fasi:
  - la prima fase sarà dedicata alla sistemazione dello spartitraffico;
  - la seconda fase sarà dedicata alla realizzazione delle nuove piazzole di sosta ed all'installazione di elementi di opere complementari (segnaletica verticale e dispositivi di sicurezza);
  - la terza fase prevede il ripristino dello strato di usura e posa nuova barriera spartitraffico;

### **Piano di gestione dei materiali di scavo**

**CONSIDERATO** che il Proponente ha fornito il *Piano Preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dall'ambito di applicazione della disciplina sui rifiuti*, ai sensi dell'**art. 24 del d.P.R. n. 120/2017**;

**CONSIDERATO** che il Proponente ha effettuato una caratterizzazione ambientale preventiva dei materiali da scavo, finalizzata ad accertarne la non contaminazione, nell'ambito del progetto preliminare ai sensi del D. Lgs 152/2006, Parte Quarta, Titolo V, Allegato 5, Tabella 1;

**CONSIDERATO** che sono stati prelevati n. 6 pozzetti esplorativi (circa uno ogni due chilometri), con altrettanti campioni di terreno da sottoporre a caratterizzazione ambientale preventiva;

**CONSIDERATO** che tale caratterizzazione ha evidenziato una sostanziale congruità con i limiti imposti nei siti a destinazione d'uso industriale o commerciale (colonna B della Tabella 1 Allegato 5 Parte Quarta, Titolo V del D. Lgs 152/2006), quali le pertinenze autostradali, mentre sono stati registrati alcuni superamenti dei

limiti previsti nelle aree a verde pubblico/privato o a vocazione residenziale (colonna A della Tabella 1 Allegato 5 Parte Quarta, Titolo V del D. Lgs 152/2006);

**CONSIDERATO** che le terre e rocce prodotte dalle operazioni di scavo sono state quantificate in **20.748 mc** (19.426 + 1322) ed il fabbisogno previsto dal progetto consiste in **10.703 mc** ( 8574 + 2129);

A12 Terre e rocce da scavo (*)									
Opere	scavi (terre)	Rimozione materiali spartitraffico	scavo (vegetale)	Fabbisogno terre	Fabbisogno vegetale	Recupero terre rispetto al fabbisogno	Recupero vegetale rispetto al fabbisogno	Approvvigionamenti da Cava	Esuperi/demolizioni da collocare in impianti di recupero o discarica
1. PIAZZOLE DI SOSTA	15.056	0	1.008	2.863	1.352	100%	100% (necessario ulteriore approvvigionamento)	0%	0%
2. RIQUALIFICAZIONE MARGINE INTERNO ESISTENTE	0	23.035	0	0	0	non previsto	non previsto	non previsto (da stabilimento)	23.035 mc 100%
3. ROTATORIA DI CONNESSIONE TRA SVINCOLO DI CERVETERI E S.P.4/a	4.370	0	315	5.711	777	100%	100% (necessario ulteriore approvvigionamento)	0%	10.852 mc 56%
TOTALE	19.426	23.035	1.322	8.574	2.129	8.574	1.322	0	33.080 mc

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il materiale di risulta, proveniente dalla rimozione dello spartitraffico, composto da calcestruzzo, asfalto, materiali ferrosi e inerti, quantificato in **23.035 mc**, una volta classificato, verrà direttamente conferito come rifiuto.

Tale materiale non verrà quindi computato nella "Gestione delle terre e rocce da scavo" che il Proponente, prima dell'avvio dei lavori, dovrà trasmettere al MATTM ed all'Agenzia di protezione ambientale territorialmente competente, ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017, ma verrà conferito direttamente in impianti di recupero o qualora gli impianti non avessero capacità, trattato e conferito come rifiuto in siti di discarica idonei;

(cfr Tavole SUO007 e SUO008 – Corografia Cave, discariche ed impianti di recupero);

DISCARICHE/IMPIANTI DI RICICLAGGIO		
ID	Sito	Materiali conferibili
9	INERTRAS - PITENTINO	Materiale terroso
21	CERCHIO CHIUSO S.R.L.	Materiale inerte
22	CO.R.T.A.C. S.R.L.	Materiale terroso

**CONSIDERATO** che gli studi e le indagini svolte hanno permesso di ricostruire l'assetto geologico, morfologico e idrogeomorfologico locale e, quindi, le caratteristiche dei termini litologici affioranti o sub-affioranti nell'area di interesse;

**CONSIDERATO** che rispetto a quanto esposto nel Progetto Definitivo, a seguito di ulteriori approfondimenti delle indagini geognostiche e delle valutazioni geotecniche, è stato valutato che, i materiali provenienti dagli scavi delle piazzole e presso lo svincolo di Cerveteri, pur avendo una natura coesiva (formazione con sigla "Tal" nell'elaborato APE0001, materiali costituiti da sabbie argillose e limi argillosi, localmente debolmente ghiaiosi) possono essere in parte utilizzati per la formazione dei rilevati prevedendo una stabilizzazione a calce o cemento al fine di migliorare le caratteristiche fisiche e meccaniche (soprattutto in termini deformabilità);

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il "*Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti*" impone all'appaltatore, prima dell'inizio dei lavori, una ricaratterizzazione ambientale delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.P.R. 120/17, ad integrazione di quella preliminare, che dovrà prevedere:

- una campagna di indagini, attraverso il prelievo di campioni presso tutte le aree di scavo, e per ciascun sito, il prelievo di idoneo numero di campioni in base alle profondità di scavo previste (un minimo di 14 siti per un totale di almeno 28 campioni);
- l'analisi dei seguenti parametri:
  - Metalli: As, Cd, Co, Cr tot, Cr VI, Hg, Ni, Pb, Cu, Zn;
  - Idrocarburi C>12;
  - Contenuto di acqua;
  - Scheletro (frazione > 2 cm);
  - Amianto totale;
  - Aromatici [BTEX+Stirene] (parametri da 19 a 24 della Tab. 1, All. 5 al Titolo V della Parte IV, D. Lgs. n. 152/2006);
  - Aromatici Policiclici [IPA] (parametri da 25 a 38)

**CONSIDERATO e VALUTATO** che le analisi chimico-fisiche effettuate su ogni campione, in relazione alla tipologia di materiali da utilizzare, faranno riferimento al set minimo individuato dal D.P.R. 120/2017. I risultati delle analisi sui campioni saranno confrontati con le concentrazioni Soglia di Contaminazione di cui alle Colonne A e B Tabella 1 Allegato 5 del titolo V della parte IV del D. Lgs. n. 152/2006;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che le indagini ambientali nel sito saranno effettuate secondo le prescrizioni della normativa vigente, con metodi di scavo a secco, in modo idoneo a prelevare campioni incontaminati ed evitando l'immissione nel sottosuolo di composti estranei, adottando particolari accorgimenti durante ogni manovra;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il fabbisogno complessivo per l'esecuzione delle opere (piazzole di sosta, connessione di svincolo) in caso di idoneità potrà essere compensato mediante riutilizzo del materiale movimentato; qualora risulterà necessario si provvederà all'approvvigionamento dall'esterno da siti autorizzati (cfr Tavole SUO007 e SUO008 – Corografia Cave, discariche ed impianti di recupero);

**CONSIDERATO** che la riqualificazione del materiale al di sotto dello spartitraffico, ricostruito con un pacchetto di pavimentazione realizzato con materiali cementati costituenti minerali (aggregati) che devono essere conformi alle specifiche e standard tecnici, avverrà tramite approvvigionamento da cava;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che, concordemente all'allegato 3 del DPR 120/2017 le terre provenienti dalle attività di scavo potranno subire le operazioni di "normale pratica industriale", ammissibili ai sensi dell'art.183, comma 1, lettera qq. del D. Lgs. 152/2006, quali:

- riduzione volumetrica mediante macinazione;
- selezione granulometrica mediante vaglio;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che, secondo quanto approvato nel manuale "*Linea guida sull'applicazione della disciplina per l'utilizzo delle terre e rocce da scavo*" approvato con Delibera n. 54/2019 del Consiglio Nazionale per la Protezione dell'Ambiente, istituito ai sensi dell'art.13 della Legge 132/2016 ed al fine di promuovere e indirizzare lo sviluppo coordinato delle attività del Sistema nazionale, le terre provenienti dalle attività di scavo potranno subire le operazioni di "normale pratica industriale",

ammissibili ai sensi dell'art.183, comma 1, lettera qq. del D. Lgs. 152/2006, tra cui la stabilizzazione a calce alle condizioni dettate dalle linee guida stesse;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che le aree di cantiere a servizio dell'intervento saranno ubicate in maniera permanente presso l'area di parcheggio "Il Pineto Ovest" e, qualora essa non sia sufficiente, venga utilizzata l'altra area di parcheggio in carr. nord ("Il Pineto Est") in misura temporanea per stoccaggio materiali. Non è pertanto previsto l'impiego della viabilità locale per il trasporto dei materiali di cui si prevede il riutilizzo;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che l'esecuzione dei lavori avrà durata pari a 18 mesi;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che in fase di progettazione esecutiva, e comunque prima dell'inizio dei lavori, in conformità con quanto previsto dal comma 6 ed alle previsioni del presente Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti:

- dovrà essere effettuato il campionamento dei terreni, nell'area interessata dai lavori, per la loro caratterizzazione, al fine di accertarne la non contaminazione ai fini dell'utilizzo allo stato naturale, in conformità con quanto pianificato in fase di autorizzazione;
- dovrà essere redatto, una volta accertata l'idoneità delle terre e rocce scavo all'utilizzo ai sensi e per gli effetti dell'articolo 185, comma 1, lettera c), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, un apposito progetto in cui verranno definite:
  - 1) le volumetrie definitive di scavo delle terre e rocce;
  - 2) la quantità delle terre e rocce da riutilizzare;
  - 3) la collocazione e durata dei depositi delle terre e rocce da scavo;
  - 4) la collocazione definitiva delle terre e rocce da scavo.

Gli esiti delle attività eseguite ai sensi del comma 3 saranno trasmessi al MATTM ed all'Agenzia di Protezione Ambientale territorialmente competente prima dell'avvio dei lavori;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che, qualora in fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori, non venga accertata l'idoneità del materiale scavato all'utilizzo ai sensi dell'art. 185, comma 1, lettera c), le terre e rocce dovranno essere gestite come rifiuti ai sensi della Parte IV del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152;

**VALUTATO** che in fase di progettazione esecutiva, il proponente dovrà presentare ai fini dell'approvazione il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del DPR 120/2017;

### **Quadro di riferimento ambientale**

#### **componente ambientale traffico**

**CONSIDERATO e VALUTATO** che, relativamente allo studio di traffico redatto dal proponente:

- le analisi trasportistiche sono state effettuate tramite l'ausilio di un modello di micro-simulazione della circolazione veicolare. Il proponente ha calibrato e validato tale modello rispetto allo scenario attuale per poi utilizzarlo al fine di valutare l'efficacia degli interventi progettuali previsti;
- analizza lo stato di fatto partendo da una estesa base di dati le cui fonti sono state il diario degli eventi di tratta, la banca dati dei transiti ai caselli della A12 e la campagna di indagini appositamente predisposte (rilievo flussi veicolari, velocità di percorrenza da dati Infoblu, tempi di percorrenza da veicoli sonda, riprese video);

- l'analisi dello scenario progettuale è caratterizzata da una domanda trasportistica invariata rispetto allo scenario attuale, ma risulta potenziato dalle opere previste ed evidenzia in modo netto i benefici ottenibili, quali:
  - la carreggiata sud della A12 tra Cerveteri e Torrinietra vede una diminuzione dei tempi di percorrenza e l'eliminazione delle perturbazioni all'immissione di Cerveteri;
  - la carreggiata nord della A12 tra Torrinietra e Cerveteri vede una significativa riduzione delle perturbazioni nei pressi della diversione di Cerveteri, grazie alla netta diminuzione degli accordamenti all'intersezione con la SP4/a riqualificata tramite una rotatoria e dotata di due shunt;
- il confronto tra gli scenari programmatici e progettuali futuri (2022 e 2032), nei quali è stata incrementata la domanda di traffico, consente di evidenziare i benefici apportati dalla soluzione progettuale rispetto allo scenario di non intervento per gli orizzonti temporali considerati:
  - lungo la carreggiata Sud, la corsia aggiuntiva consente, anche in futuro, il mantenimento di velocità di percorrenza prossime al limite di 110 km/h per quasi tutta la tratta compresa tra Cerveteri e Torrinietra, con notevoli benefici rispetto agli scenari di non intervento;
  - lungo la carreggiata Nord, l'introduzione della rotatoria di progetto consente di limitare i rallentamenti sulla carreggiata anche in presenza di notevoli aumenti di domanda; gli scenari programmatici futuri evidenziano un evidente peggioramento delle condizioni di circolazione senza la realizzazione degli interventi progettuali.

**VALUTATO** che le opere previste evidenziano un effetto di fluidificazione del traffico nei periodi di maggiore carico veicolare, nei quali sarà attiva la corsia aggiuntiva in carreggiata sud;

#### componente ambientale atmosfera

**CONSIDERATO** che in base ai dati registrati nel territorio della Provincia di Roma, si evidenzia in particolare un'incidenza del settore dei "Trasporti su strada" pari al 81% degli NOx emessi, del 81% di CO, del 81% del NMVOC, oltre che il 79% di PM10;

**CONSIDERATO** che l'analisi è stata ristretta al territorio dei Comuni di Cerveteri, Fiumicino e Ladispoli nel settore Trasporti su strada". Inoltre, è stata verificata l'incidenza dei dati di emissione riscontrati nei vari Comuni rispetto a quelli registrati a livello provinciale e regionale;

	Q_CO	Q_NMVOC	Q_NH3	Q_NOX	Q_PM10	Q_SO2
Regione	93.780	14.363	1.112	53.559	2.543	296
Provincia di Roma	75.695	11.633	854	43.136	2.008	233
% su regione	81%	81%	77%	81%	79%	78%
Cerveteri	633	94	5	265	11	1
% su regione	0,7%	0,7%	0,5%	0,5%	0,4%	0,5%
% su provincia	0,8%	0,8%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%
Fiumicino	3.846	576	40	1.857	82	10
% su regione	4,1%	4,0%	3,6%	3,5%	3,2%	3,4%
% su provincia	5,1%	4,9%	4,7%	4,3%	4,1%	4,4%
Ladispoli	857	141	7	315	15	2
% su regione	0,9%	1,0%	0,7%	0,6%	0,6%	0,6%
% su provincia	1,1%	1,2%	0,9%	0,7%	0,7%	0,8%

**CONSIDERATO** che il dato medio di incidenza sulla Provincia di Roma risulta essere attorno al 1% per i Comuni di Cerveteri e Ladispoli ed attorno al 4% per il Comune di Fiumicino dovuti alla presenza sul territorio comunale dell'aeroporto Leonardo da Vinci e all'estensione della rete stradale e autostradale (oltre che del tratto Torrinietra – A91 Roma-Fiumicino e la SS1 Aurelia);

**CONSIDERATO e VALUTATO** che i dati riportati evidenziano come il contributo emissivo dei comuni in studio sia limitato rispetto al totale delle emissioni regionali;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda i dati di monitoraggio delle centraline sono stati presi a riferimento i principali parametri meteorologici riferita all'anno 2005 e relativi al Piano di Risanamento di ARPA Lazio;

**CONSIDERATO** che la stazione di riferimento per l'area nella quale si trova il tratto autostradale in studio è quella di Civitavecchia e che oltre a queste stazioni, sono state considerate quelle del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare (SMAM) operanti sul territorio e tra queste è stata presa a riferimento quella di Fiumicino;

**CONSIDERATO** che il Proponente ha valutato lo stato della qualità dell'aria ambiente in Regione Lazio, valutato sulla base delle misurazioni ottenute dalle reti di rilevamento, in riferimento ai valori limite fissati per le varie sostanze inquinanti, e sulle informazioni sulle sorgenti di emissione che determinano, insieme alla meteorologia, i livelli di inquinamento misurati;

**CONSIDERATO** che il Proponente ha fatto riferimento alla rete di monitoraggio della qualità dell'aria in gestione all'ARPA Lazio (52 postazioni chimiche di misura) ed ai dati di misura relativi all'anno 2017;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda l'area di intervento, si è fatto riferimento alle stazioni della Zona Litoranea e dell'Aggregato di Roma, evidenziando quanto segue:

- la stazione di Fiumicino Villa Guglielmi è attiva dal 7 febbraio 2017;
- la stazione di Civitavecchia S. Marinella non è più attiva;
- tra le stazioni della "sottorete" di Civitavecchia (stazioni di monitoraggio "ex-Enel" passati in gestione ad ARPA Lazio) è stata considerata San Gordiano, in quanto più prossima all'autostrada A12 e meno influenzata dalle emissioni urbane e industriali (incluso il Porto) di Civitavecchia;

**CONSIDERATO** che i dati evidenziano come la zona litoranea e le stazioni dell'agglomerato di Roma prossime all'area di intervento presentino livelli di inquinamento contenuti e non sono presenti superamenti dei limiti normativi dei principali inquinanti negli ultimi anni. I valori delle medie annue sono pari a circa la metà dei limiti di riferimento;

COMUNE	STAZIONE	2015	2016	2017
Civitavecchia	S. Gordiano	-	0	0
Fiumicino	Porto		3	0
Fiumicino	Villa Guglielmi	-	-	12
Roma	Castel di Guido	0	3	1
Roma	Malagrotta	18	13	9

  

COMUNE	STAZIONE	2015	2016	2017
Civitavecchia	S. Gordiano		19	19
Fiumicino	Porto		18	22
Fiumicino	Villa Guglielmi	-	-	21
Roma	Castel di Guido	22	20	17
Roma	Malagrotta	24	23	22

  

COMUNE	STAZIONE	2015	2016	2017
Civitavecchia	S. Gordiano			-
Fiumicino	Porto		-	-
Fiumicino	Villa Guglielmi	-	-	12
Roma	Castel di Guido	15	11	11
Roma	Malagrotta	17	15	14

  

COMUNE	STAZIONE	2015	2016	2017
Civitavecchia	S. Gordiano		15	-
Fiumicino	Porto		29	20
Fiumicino	Villa Guglielmi	-	-	29
Roma	Castel di Guido	14	13	12
Roma	Malagrotta	22	22	20

**CONSIDERATO e VALUTATO** che la soluzione progettuale proposta offre benefici indotti sulla capacità della tratta e sulla fluidificazione del traffico. In particolare:

- la realizzazione di una corsia aggiuntiva nella tratta Cerveteri – Torrinpietra consente di aumentare la capacità effettiva della tratta e di eliminare il problema dell'immissione dallo svincolo di Cerveteri;
- la realizzazione di una rotatoria al posto dell'intersezione canalizzata elimina gli accodamenti in prossimità della diversione di Cerveteri in carreggiata nord;
- l'introduzione di due shunt per le manovre A12 -> "SP4a direzione Sud" e "SP4a Nord-Est" -> A12, permette di ottenere un miglioramento dei livelli di servizio;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che l'analisi dello scenario progettuale, caratterizzato da una domanda trasportistica invariata rispetto allo scenario attuale, ma potenziato dalle opere previste, ha consentito di evidenziare in modo netto i benefici ottenibili:

- la carreggiata sud della A12 tra Cerveteri e Torrinpietra vede una diminuzione dei tempi di percorrenza e l'eliminazione delle perturbazioni all'immissione di Cerveteri;
- la carreggiata nord della A12 tra Torrinpietra e Cerveteri vede una significativa riduzione delle perturbazioni nei pressi della diversione di Cerveteri, grazie alla netta diminuzione degli accodamenti all'intersezione con la SP4/a riqualificata tramite una rotatoria e dotata di due shunt;

**VALUTATO** che alla luce delle analisi effettuate, è possibile affermare che l'intervento di potenziamento in sede non modifica lo stato attuale dell'aria, con l'ulteriore effetto di fluidificazione del traffico nei periodi di maggiore carico veicolare, nei quali sarà attiva la corsia aggiuntiva in carreggiata sud e pertanto alcuni limitati effetti positivi derivanti dal miglioramento delle condizioni di deflusso;

**CONSIDERATO** che gli impatti attesi durante la **fase di cantiere** consistono essenzialmente nei seguenti interventi non sostanziali:

- intervento di sostituzione dello spartitraffico esistente costituito da una barriera bifilare metallica con una monofilare bifacciale con conseguente traslazione dell'asse autostradale;
- interventi di adeguamento delle rampe di svincolo e delle corsie specializzate;
- realizzazione di 15 nuove piazzole di sosta e una di servizio in carreggiata sud;

- riconfigurazione dell'area di parcheggio "Il Pineto Ovest";
- rifacimento pavimentazioni stradali;
- sostituzione/integrazione dei dispositivi di protezione;
- sistemazione della viabilità di adduzione allo svincolo di Cerveteri mediante la realizzazione di una rotatoria;
- installazione barriere acustiche;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che l'incremento del traffico veicolare indotto dalle attività di cantiere:

- non può considerarsi comunque significativo per gli effetti ambientali indotti in quanto oggettivamente non di notevole entità;
- per quanto attiene alla dimensione temporale, detto impatto si realizzerà solo durante la fase di cantiere (impatto reversibile), mentre riguardo la sua entità e complessità, tale impatto può reputarsi di bassa entità, trattandosi di operazioni analoghe alle normali manutenzioni delle pavimentazioni;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il corpo autostradale resta pressoché invariato e i movimenti terra sono limitati all'esecuzione delle nuove piazzole di sosta e della connessione di svincolo;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che le emissioni di polveri in atmosfera saranno di bassa entità e costituiscono un impatto temporaneo e reversibile, pertanto non saranno tali da modificare la qualità dell'aria;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che le opere in progetto non prevedono l'utilizzo di impianti di combustione e/o riscaldamento né attività comportanti variazioni termiche, immissioni di vapore acqueo, ed altri rilasci che possano modificare in tutto o in parte il microclima locale;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per mitigare il seppur ridotto impatto, saranno adottate tutte le corrette procedure di gestione ambientale del cantiere, quali:

- agglomerazione della polvere mediante umidificazione del materiale, per esempio mediante un'irrorazione controllata;
- processi di movimentazione con scarse altezze di getto, basse velocità d'uscita e contenitori di raccolta chiusi;
- per il trasporto di materiali polverulenti devono essere utilizzati dispositivi chiusi;
- i depositi di materiale sciolto e macerie come materiale non bituminoso di demolizione delle strade, calcestruzzo di demolizione, sabbia ghiaiosa riciclata con frequente movimentazione del materiale prevedono in generale una costante bagnatura dei cumuli di materiale stoccati nelle aree di cantiere;
- i depositi di materiale sciolto con scarsa movimentazione dovranno essere protetti dall'esposizione al vento mediante misure come la copertura con stuoie, teli o copertura verde;
- bagnatura costante delle strade utilizzate, pavimentate e non, entro 100 m da edifici o fabbricati;
- limitazione della velocità massima sulle piste di cantiere a 30 km/h;
- lavaggio degli pneumatici di tutti i mezzi in uscita dal cantiere e dalle aree di approvvigionamento bagnatura e copertura con teloni dei materiali trasportati con autocarri;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che in relazione agli impatti durante la **fase di esercizio**:

- i flussi di traffico futuri sulla rete stradale e autostradale, in seguito alla realizzazione del potenziamento funzionale del tratto Torrimpietra – Cerveteri, resteranno immutati e di conseguenza anche le emissioni atmosferiche non presenteranno variazioni tra lo scenario senza intervento e quello con intervento;
- l'aumento delle velocità di percorrenza e la limitazione dei fenomeni di perturbazione del traffico (accodamenti, stop-and-go) permetteranno di contenere le emissioni di inquinanti atmosferici negli

intervalli orari di maggiore congestione. Pertanto, si prevedono alcuni limitati effetti positivi derivanti dal miglioramento delle condizioni di deflusso nei periodi di maggiore carico veicolare, nei quali sarà attiva la corsia aggiuntiva in carreggiata sud;

**VALUTATO** che alla luce delle analisi effettuate, è possibile affermare che gli effetti complessivi sull'inquinamento atmosferico generale, e in particolare sui valori delle medie annue saranno comunque contenuti o nulli, e lo stato futuro della qualità dell'aria rimarrà invariato, con livelli significativamente al di sotto dei limiti normativi;

**VALUTATO** che il progetto in esame, grazie alle misure di mitigazione previste, non produce impatti significativi, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, per quanto riguarda la componente atmosfera;

#### componente ambiente idrico

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda l'ambiente idrico superficiale e sotterraneo gli elementi da prendere in considerazione per la caratterizzazione della componente, in relazione alla tipologia di opera in esame, sono:

- Raccolta delle acque di dilavamento;
- Accidentali sversamenti dei mezzi transitanti in ingresso/uscita dallo svincolo.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che, per la realizzazione del potenziamento funzionale, gli impatti durante la **fase di cantiere**:

- saranno molto contenuti in quanto non sono previste attività che producano movimentazioni rilevanti di materiali dai quali possano derivare intorbidimenti o contaminazioni dei corsi d'acqua posti in prossimità degli ambiti di intervento;
- le aree scelte per la realizzazione delle 15 nuove piazzole di sosta e una di servizio non interferiscono direttamente con la rete di canali e fossi presenti lungo il tratto autostradale Cerveteri – Torrimpietra, quindi il rischio di inquinamento e contaminazione dei corpi idrici connesso alla realizzazione delle opere è minimo;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che, nonostante la non interferenza diretta, al fine di tutelare la rete di canali presenti in prossimità delle aree che saranno interessate dalla realizzazione delle nuove piazzole (in carreggiata sud) durante la fase di cantiere, il Proponente adotterà i seguenti accorgimenti:

- per tutti i mezzi e le attrezzature saranno rispettate le previste procedure di revisione e manutenzione in modo da garantirne l'efficienza e da evitare perdite o rilasci di materiali e liquidi;
- non saranno effettuati, in fase di realizzazione delle opere, sversamenti sui corsi d'acqua in grado di alterare la qualità fisico-chimica delle acque;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che in relazione agli impatti attesi durante la **fase di esercizio**:  
i possibili impatti sull'ambiente idrico, in fase di esercizio non determinano variazioni significative rispetto alla situazione attuale, trattandosi di potenziamento in sede;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che, a seguito dell'intervento, il corpo autostradale resta pressoché invariato, così come le opere idrauliche esistenti, pertanto non si riscontrano possibili effetti negativi in termini di rischio idrogeologico;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il progetto:

- non interviene ad aumentare nel complesso la superficie del pavimentato stradale esistente, l'attuale sistema di drenaggio di piattaforma risulta sufficientemente dimensionato per lo smaltimento delle acque di piattaforma;
- prevede l'inserimento di opportuni elementi idraulici in corrispondenza delle nuove piazzole di sosta previste in progetto e in corrispondenza dello spartitraffico nei tratti in curva;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che la soluzione progettuale proposta, trattandosi di un potenziamento in sede:

- non modifica l'opera esistente e garantisce la continuità idraulica tra monte e valle;
- evidenzia che in prossimità delle aree a pericolosità idraulica e da frana individuate dal PAI, gli interventi non determinano ampliamenti della piattaforma stradale esistente;

**VALUTATO** che la realizzazione dell'intervento non genera impatti significativi sull'ambiente idrico e che, grazie alle misure di mitigazione previste, assicura le condizioni di funzionalità idraulica del reticolo idrografico e non costituisce un fattore di aumento della pericolosità idraulica localmente, né nei territori a valle o a monte, poiché esse non producono significativi ostacoli al normale e libero deflusso delle acque né causano una riduzione della capacità di invaso delle aree;

#### componente ambientale suolo e sottosuolo

**CONSIDERATO e VALUTATO** che in **fase di cantiere** i potenziali impatti sono principalmente legati a:

- occupazione temporanea di suolo (area fissa di cantiere);
- variazione dello stato di qualità del suolo e sottosuolo imputabile al potenziale inquinamento di sorgenti puntuali (mezzi di cantiere);
- possibile interferenza con la falda con conseguente eventuale dispersione degli inquinanti nel sottosuolo;
- approvvigionamento di terre per la realizzazione delle opere;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente prevede di utilizzare in misura temporanea, come area di cantiere permanente a servizio dell'intervento, aree pavimentate già di pertinenza autostradale (area di parcheggio "Il Pineto Ovest" ed eventualmente, qualora l'ambito non sia sufficiente l'altra area di parcheggio in carreggiata nord "Il Pineto Est") e che pertanto non è prevista occupazione di nuove aree agricole;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che le aree di cantiere interesseranno la porzione di parcheggio pavimentata e non andranno quindi ad interferire negativamente con la porzione boscata;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che l'accessibilità all'area di parcheggio è prevista solo tramite le carreggiate autostradali, tramite le quali è possibile anche il collegamento con il sito di lavoro dell'interconnessione con la viabilità locale presso lo svincolo di Cerveteri e pertanto non è quindi previsto l'impiego della viabilità locale per il trasporto dei materiali di cui si prevede il riutilizzo;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che l'impatto sulla qualità di suolo e sottosuolo imputabile al potenziale inquinamento di sorgenti puntuali (mezzi di cantiere) non risulta significativo in quanto sono previste procedure di revisione e manutenzione per i mezzi di cantiere;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente impone, a causa della presenza di falda con scarsa soggiacenza, di adottare specifiche cautele nella realizzazione delle nuove opere, che comunque prevedono scavi e perforazioni per fondazioni limitati;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che in **fase di esercizio** il potenziamento in sede non determina alcuna sottrazione di suolo significativa, essendo questa limitata alle nuove piazzole di sosta (che avranno un ingombro totale di 450 mq ciascuna, mentre il corpo autostradale resta pressoché invariato);

**CONSIDERATO e VALUTATO** che l'assenza di situazioni di dissesto e di problematiche geologiche-geotecniche permette di escludere criticità sotto il profilo del rischio idrogeologico;

**VALUTATO** che l'impatto sul suolo e sottosuolo è non significativo sia in fase di cantiere che in fase di esercizio;

*componente ambientale rumore*

**CONSIDERATO e VALUTATO** che la documentazione prodotta dal proponente evidenzia quanto segue:

- dai risultati delle analisi emerge che nello stato attuale (riferito all'anno 2017), dei 355 edifici simulati vi è un superamento dei livelli limite previsti dal DPR 142/04 di n. 7 ricettori, di cui n. 4 residenziali e n. 3 scuole con una media di 4,2 dBA di esubero per i ricettori abitativi nel periodo notturno e 4,6 dBA di esubero per i ricettori sensibili nel periodo diurno;
- la realizzazione del potenziamento funzionale in progetto comporta un superamento dei livelli limite previsti dal DPR 142/04 di n. 10 ricettori con una media di 4,7 dbA di esubero per i ricettori abitativi nel periodo notturno e 5,2 dBA di esubero per i ricettori sensibili nel periodo diurno;
- per mitigare tali ricettori il progetto prevede la realizzazione di 1.268 m di barriere acustiche, di cui 794 m in carreggiata sud, oggetto di potenziamento, e 474 m in carreggiata nord, continue poste in corrispondenza dei ricettori esposti al fine di riportare i livelli acustici entro i limiti di soglia prescritti;
- a seguito degli interventi di mitigazione, del totale dei 355 edifici individuati nel censimento (tutti effettivamente oggetto di simulazione acustica), tutti i ricettori risultano all'interno dei limiti normativi;

**VALUTATO** che gli interventi di mitigazione previsti in progetto (barriere fonoassorbenti) evidenziano il rispetto dei limiti normativi;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che in **fase di cantiere** le attività che costituiscono possibili fonti di inquinamento acustico possono essere la realizzazione delle opere di scavo, il flusso di mezzi adibiti al trasporto dei materiali;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che:

- il corpo autostradale resta pressoché invariato e i movimenti terra sono limitati all'esecuzione delle nuove piazzole di sosta;
- la rimodulazione delle corsie, ottenuta con la modifica dello spartitraffico, avverrà con operazioni analoghe alle normali manutenzioni delle pavimentazioni, pertanto le emissioni acustiche sono contenute e di breve durata;
- la produzione di rumore e vibrazioni in questa fase risulterà piuttosto modesta, non essendo prevista la realizzazione di opere civili di particolare impegno, pertanto gli impatti sul clima acustico nella fase di cantiere saranno molto contenuti;
- si tratta di impatti reversibili, in quanto legati alla durata dei lavori;
- in conformità a quanto previsto dal D.P.C.M. del 14.11.1997, i valori limite di emissione del rumore delle sorgenti sonore mobili di cui all'art. 2, comma 1, lettera d, della Legge n. 447 del 26.10.1995, dei singoli macchinari costituenti le sorgenti sonore fisse, sono regolamentati dalle norme di omologazione e certificazione delle stesse, pertanto, l'utilizzo di macchinari ed attrezzature omologate e a norma dal

punto di vista delle emissioni sonore nonché sottoposte alle verifiche periodiche previste dalla normativa vigente, garantisce il rispetto della normativa in materia di emissioni acustiche in cantiere;

- la fase di cantiere è temporalmente limitata, ma dovranno comunque essere evitate lavorazioni notturne e festive, eseguite nel rispetto dei limiti previsti dalla normativa per i cantieri evitando per quanto possibile la richiesta di deroghe;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente prevede di mettere in atto le mitigazioni usualmente adottate nei cantieri di potenziamento autostradale, richiedendo all'appaltatore di:

- localizzare gli impianti più rumorosi alla massima distanza dai ricettori esterni;
- localizzare le aree di stoccaggio provvisorio dei materiali sciolti e gli impianti più rumorosi in posizione meno sensibile rispetto ai ricettori presenti nell'area di interazione;
- orientare gli impianti che hanno un'emissione direzionale in modo da ottenere, lungo l'ipotetica linea congiungente la sorgente con un ricettore esterno, il livello minimo di pressione sonora;
- effettuare la Valutazione di impatto acustico per tutte le aree di cantiere e i cantieri mobili individuati come critici nel rispetto delle specifiche contenute nei capitolati, specificando l'entità e la durata delle eventuali deroghe ai limiti di riferimento da richiedere alle amministrazioni comunali;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che in **fase di esercizio**, a seguito degli interventi di mitigazione previsti in progetto (barriere fonoassorbenti), l'intervento non comporterà sforamenti dei limiti di norma previsti;

**VALUTATO** che l'impatto sulla componente rumore:

in fase di esercizio si ritiene significativo, ma che a seguito degli interventi di mitigazione previsti, i livelli acustici risultano essere nella norma;

in fase di cantiere l'impatto si ritiene di modesta entità e del tutto reversibile;

componente Habitat Natura 2000 ed ecosistemi

**CONSIDERATO** che:

- l'area di studio ha vocazione prevalentemente agricola e la tipologia più diffusa è quella dei seminativi per la produzione di granaglie e foraggio che costituiscono la quasi totalità dell'estensione complessiva del corridoio e conferiscono al paesaggio una sostanziale uniformità;
- la seconda parte del corridoio di studio (da Statua allo svincolo di Cerveteri), l'uniformità dei seminativi lascia il posto ad una maggiore diversificazione territoriale a causa della diffusione di colture orticole, colture legnose in particolare vigneti, oliveti e frutteti e sistemi misti in cui gli appezzamenti terrieri di piccole dimensioni costituiscono una mosaicatura più articolata;
- la componente naturale risulta fortemente ridotta rispetto alle potenzialità dei luoghi, in quanto rappresentata esclusivamente dalla vegetazione lungo le fasce ripariali dei principali fossi che intersecano il tracciato di progetto, oltre che da lembi sparsi di arbusteti;
- che l'area in esame, sebbene si caratterizzi per una matrice prevalente antropizzata, in cui prevale un assetto di tipo agricolo, che condiziona i popolamenti faunistici dal punto di vista qualitativo e quantitativo, si trova in una posizione mediana tra comprensori di elevata ricchezza faunistica.
- le aree oggetto di trasformazione sono contigue alla carreggiata sud e di uso agricolo (ad eccezione della piazzola di sosta n.10, in corrispondenza del parcheggio "Il Pineto ovest", che è parzialmente boscata), pertanto l'intervento di potenziamento non comporterà la sottrazione di aree di interesse naturalistico e di habitat di specie;

**CONSIDERATO** che gli interventi in oggetto non ricadono all'interno di siti della Rete Natura 2000, né si prevedono effetti sugli stessi;

**CONSIDERATO** che è stata redatta la valutazione di incidenza ambientale (VINCA) da cui è emerso che:

- la realizzazione dell'opera non comporta una modifica del territorio dal punto di vista dell'equilibrio degli ecosistemi, in quanto non interferisce con i siti della Rete Natura 2000 e con gli elementi chiave di questi, ovvero habitat di interesse comunitario, poiché l'area di intervento risulta esterna ad essi ed i Siti Rete Natura 2000 presenti risultano in un buffer di 5 km, quali:
  - ZPS IT6030005 “Comprensorio Tolfetano – Cerite – Manziate” che dista circa 1,7 km;
  - SIC IT6030022 “Bosco di Palo Laziale” che dista circa 2,7 km;
  - ZPS IT6030020 “Torre Flavia” che dista circa 3,2 km;
  - SIC IT6000009 “Secche di Torre Flavia” che dista circa 3,8 km;
- è stata valutata l'incidenza dell'intervento sui Siti sopra evidenziati;
- tali studi hanno analizzato le caratteristiche del Sito, identificato habitat di specie e specie vulnerabili alle attività di cantiere ed all'esercizio;

**VALUTATO** che, sulla base degli studi effettuati, si evidenzia che non vengono interessati habitat di interesse comunitario e quindi è possibile escludere il verificarsi di effetti significativi negativi sui siti della Rete natura 2000;

#### componente ambientale paesaggio

**CONSIDERATO e VALUTATO** che:

- il paesaggio dell'area di studio ha vocazione prevalentemente agricola;
- le 16 nuove piazzole previste in carreggiata sud, ubicate in contiguità del tracciato autostradale esistente, non generano alterazioni significative nella percezione del paesaggio, in quanto trattasi di intervento funzionale all'esercizio dell'infrastruttura stessa e dunque percepito come parte integrante del tracciato autostradale;
- la modifica dell'innesto a raso del raccordo al casello di Cerveteri sulla S.P.4, mediante la realizzazione di una rotatoria, non ha un impatto significativo in quanto l'area risulta già adibita alla funzione di infrastruttura stradale;
- il Proponente ha previsto barriere fonoassorbenti trasparenti, al fine di minimizzare l'interferenza paesaggistica delle opere di protezione acustica necessarie e di armonizzare il rapporto tra l'infrastruttura ed il paesaggio;

**CONSIDERATO** che i principali fattori di causa d'impatto derivanti dal progetto inerenti direttamente o indirettamente la componente paesaggio riguardano essenzialmente:

- in fase di cantiere, l'alterazione temporanea del contesto paesaggistico – visuale (dovuta alla presenza del cantiere);
- in fase di esercizio, alterazione permanente del contesto paesaggistico – visuale (dovuta alla presenza della barriera infrastrutturale);

**CONSIDERATO** che, per quanto riguarda l'impatto visivo dell'area di cantiere, questo sarà legato al tempo strettamente necessario alla realizzazione delle opere e, al termine di questo periodo, l'area sarà ripristinata alle originarie condizioni;

**CONSIDERATO** che per la realizzazione degli interventi si prevede di utilizzare come area di cantiere il parcheggio “Il Pineto Ovest” posto tra la progressiva chilometrica 20 e 21 in carreggiata sud ed eventualmente, come soluzione temporanea, il parcheggio “Il Pineto Est” in carreggiata nord;

**CONSIDERATO** che, per quanto riguarda la fase di esercizio, l'impatto visivo dovuto alla presenza della nuova infrastruttura è mitigato dall'inerbimento delle scarpate del solido stradale, consistente in 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;

**CONSIDERATO e VALUTATO** in base alle considerazioni effettuate, vista la tipologia dell'intervento descritto e la morfologia dell'area, si ritiene che per la realizzazione delle opere non risultino possibili effetti significativi negativi sul Paesaggio;

#### componente ambientale archeologia

**CONSIDERATO** che:

- **Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR):** l'attuale autostrada lambisce un'area definita "di interesse archeologico" alla progressiva km 21+000 nel comune di Ladispoli;
- **Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG):** l'attuale autostrada 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, quale area archeologica da DDMM ex lege 1089/1939;
- **PRG dei comuni di Fiumicino, Cerveteri e Ladispoli:** le piazzole di progetto nn. 2, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12 risultano ricomprese in aree archeologiche ai sensi del DDMM ex L. 1089/39;

**CONSIDERATO** che il progetto tiene conto delle indagini archeologiche eseguite per la soluzione progettuale presentata nel 2008/2011 e che, sulla base di quelle indicazioni, ha adeguato il Progetto in esame, che risulta meno invasivo grazie alla realizzazione della corsia dinamica;

**VALUTATO** che la soluzione proposta non prevede l'occupazione di nuove aree, che potrebbero essere interessate da presenze archeologiche, ad eccezione delle piazzole di sosta, che hanno un'estensione ridotta e puntuale e che potranno essere realizzate soltanto dopo il rilascio del Nulla Osta da parte delle Soprintendenze archeologiche competenti;

**VALUTATO** che in base alle considerazioni effettuate, vista la tipologia dell'intervento descritto, si ritiene che per la realizzazione delle opere non risultino probabili effetti significativi negativi sull'archeologia e che comunque si rimanda alle disposizioni di sorveglianza e tutela che verranno impartire dalle competenti Soprintendenze;

**PRESO ATTO** che l'area di sosta "Pineto Est"

- verrà utilizzata come area di cantiere, (temporanea) soltanto nel caso in cui l'area di cantiere "Pineto Ovest" non risulti sufficiente;
- alla fine dei lavori, conserverà la forma e l'impianto vegetazionale esistente;
- alla fine dei lavori, conserverà la sua funzione originale, assolvendo alla funzione di parcheggio e di sosta per le auto in transito;
- che il Proponente ne continuerà a garantire la manutenzione;

**VALUTATO** che l'area di sosta "*Pineto Ovest*"

- verrà utilizzata come area di cantiere soltanto per il tempo necessario alla realizzazione delle opere;
- le aiuole e le relative alberature esistenti non saranno interessate dai lavori o da stoccaggi di materiali;
- nelle successive fasi istruttorie, si dovranno trovare le giuste soluzioni progettuali al fine di ripristinare, a fine lavori, anche l'attuale funzione di parcheggio pubblico, migliorare l'impianto vegetazionale esistente e manutendere l'area;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che la barriera posta tra le due carreggiate, dovrà essere idonea a garantire la massima sicurezza di marcia, nel periodo notturno, eliminando l'eventuale disturbo visivo, causato dall'illuminazione veicolare;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda la gestione delle terre, il materiale di risulta, proveniente dalla rimozione dello spartitraffico, quantificato in 23.035 mc, una volta classificato, dovrà essere conferito direttamente in impianti di recupero o qualora gli impianti non avessero capacità, trattato e conferito come rifiuto in siti di discarica idonei;

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

**ESPRIME**

**Parere positivo all'esclusione dalla procedura di VIA dell'intervento relativo al Progetto Definitivo "Autostrada A12 Roma - Civitavecchia - Potenziamento funzionale del Tratto Cerveteri - Torrimpietra" presentato da Autostrade per l'Italia S.p.A., a condizione che vengano ottemperate le seguenti condizioni ambientali:**

<b>Condizione ambientale n. 1</b>	
Macrofase	Ante Operam
Fase	Fase di Inizio lavori
Ambito di applicazione	Altri aspetti – Piano di gestione delle terre e rocce da scavo
Oggetto della prescrizione	Per quanto riguarda la gestione delle terre e rocce da scavo il Proponente, prima dell'avvio dei lavori, dovrà trasmettere al MATTM ed all'Agenzia di protezione ambientale territorialmente competente, gli esiti delle attività eseguite ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio dell'attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPA Lazio

<b>Condizione ambientale n. 2</b>	
Macrofase	Ante Operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione	<p>Per quanto riguarda l'area di sosta "<i>Pineto Ovest</i>", in fase di Progettazione Esecutiva, il Proponente dovrà presentare una nuova soluzione progettuale, condivisa con la Soprintendenza archeologica competente, al fine di ripristinarne l'attuale funzione di parcheggio.</p> <p>La nuova soluzione progettuale dovrà prevedere inoltre la riqualificazione dell'impianto vegetazionale esistente, cosa che dovrà interessare anche l'altra area di sosta, "<i>Pineto Est</i>", garantendo, per entrambe le aree, la necessaria manutenzione.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	Soprintendenza archeologica

<b>Condizione ambientale n. 3</b>	
Macrofase	In corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Mitigazioni
Oggetto della prescrizione	<p>Lungo tutte le aree in prossimità dei lavori, dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti necessari per la mitigazione degli impatti su tutte le componenti ambientali, evitando la dispersione di materiali, nonché l'utilizzo di sistemi per l'abbattimento delle polveri nonché tutte le misure di mitigazione per il contenimento dei possibili effetti del cantiere sulle colture al contorno dell'autostrada.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Lavori per la realizzazione dell'opera,
Ente vigilante	ARPA
Enti coinvolti	Regione Lazio

<b>Condizione ambientale n. 4</b>	
-----------------------------------	--

Macrofase	Post operam
Fase	Post operam
Ambito di applicazione	Aspetti ambientali
Oggetto della prescrizione	Al termine dei lavori dovrà essere previsto, per un periodo di dodici mesi, il monitoraggio acustico post operam per verificare l'efficacia delle barriere acustiche previste nello Studio Preliminare Ambientale.  Nell'eventualità che il monitoraggio segnali superamenti dei livelli limite, il Proponente dovrà adottare ulteriori sistemi di mitigazione acustica che riportino tutti i ricettori interessati entro i limiti normativi.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Post operam
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPA

	<i>FAVOREVOLE</i>	<i>CONTRARIO</i>	<i>ASSENTE</i>	<i>ASTENUTO</i>
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	<b>X</b>			
Avv. Luca Di Raimondo (Coordinatore Sottocommissione VAS)	<b>X</b>			
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	<b>X</b>			
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	<b>X</b>			
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)			<b>X</b>	
<del>Prof. Saverio Altieri</del>				
Prof. Vittorio Amadio	<b>X</b>			
Dott. Renzo Baldoni	<b>X</b>			

	<b>FAVOREVOLE</b>	<b>CONTRARIO</b>	<b>ASSENTE</b>	<b>ASTENUTO</b>
Avv. Filippo Bernocchi	<b>X</b>			
Ing. Stefano Bonino	<b>X</b>			
Dott. Andrea Borgia			<b>X</b>	
Ing. Silvio Bosetti	<b>X</b>			
Ing. Stefano Calzolari	<b>X</b>			
<del>Cons. Giuseppe Caruso</del>				
Ing. Antonio Castelgrande			<b>X</b>	
Arch. Giuseppe Chiriatti	<b>X</b>			
Arch. Laura Cobello	<b>X</b>			
<del>Prof. Carlo Collivignarelli</del>				
Dott. Siro Corezzi		<b>X</b>		
Dott. Federico Crescenzi	<b>X</b>			
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	<b>X</b>			
Cons. Marco De Giorgi	<b>X</b>			
Ing. Chiara Di Mambro			<b>X</b>	
Ing. Francesco Di Mino	<b>X</b>			
Ing. Graziano Falappa	<b>X</b>			

	<b>FAVOREVOLE</b>	<b>CONTRARIO</b>	<b>ASSENTE</b>	<b>ASTENUTO</b>
<del>Arch. Antonio Gatto</del>				
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	<b>X</b>			
<del>Prof. Antonio Grimaldi</del>				
Ing. Despoina Karniadaki	<b>X</b>			
Dott. Andrea Lazzari	<b>X</b>			
Arch. Sergio Lembo	<b>X</b>			
Arch. Salvatore Lo Nardo	<b>X</b>			
Arch. Bortolo Mainardi	<b>X</b>			
Avv. Michele Mauceri	<b>X</b>			
Ing. Arturo Luca Montanelli	<b>X</b>			
Ing. Francesco Montemagno	<b>X</b>			
Ing. Santi Muscarà	<b>X</b>			
Arch. Eleni Papaleludi Melis	<b>X</b>			
Ing. Mauro Patti	<b>X</b>			
Cons. Roberto Proietti			<b>X</b>	
Dott. Vincenzo Ruggiero	<b>X</b>			
<del>Dott. Vincenzo Sacco</del>				

	<i>FAVOREVOLE</i>	<i>CONTRARIO</i>	<i>ASSENTE</i>	<i>ASTENUTO</i>
Avv. Xavier Santiapichi	<b>X</b>			
Dott. Paolo Saraceno	<b>X</b>			
Dott. Franco Secchieri	<b>X</b>			
Arch. Francesca Soro	<b>X</b>			
<del>Dott. Francesco Carmelo Vazzana</del>				
<del>Ing. Roberto Viviani</del>				

### **Il Segretario della Commissione**

Avv. Sandro Campilongo

(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

### **Il Presidente**

Ing. Guido Monteforte Specchi

(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)