



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 19 settembre 2002 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto relativo ai lavori di realizzazione della viabilità accessoria dell'Autostrada Roma - Aeroporto di Fiumicino per l'adeguamento del sistema viario Roma - Fiumicino Litorale, suddiviso in due lotti, il primo dei quali ricadente interamente nel Comune di Roma e il secondo ricadente nel Comune di Fiumicino (RM), presentata dall'ANAS Compartimento per la viabilità Lazio con sede in viale Bruno Rizzieri 142 00173 Roma, in data 11 febbraio 2003;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS Compartimento per la viabilità Lazio in data 22 luglio 2003;

CONSIDERATO che con la nota del 26 marzo 2003, questo Ministero aveva richiesto alla Riserva Naturale del litorale romano di esprimere il proprio parere di competenza sul progetto in questione e che non ha ricevuto riscontro;

CONSIDERATA la nota pervenuta in data 3 luglio 2003 con la quale l'ANAS ha ritirato dalla procedura di V.I.A. il secondo lotto (dal 12+780 al km 18+900 circa) ricadente nel comune di Fiumicino, motivando la richiesta con il permanere di rilevanti problematiche connesse al tracciato di progetto in relazione all'attraversamento dell'area archeologica dei Porti di Claudio e Traiano ed alla prevista utilizzazione del sedime della linea ferroviaria Roma - Fiumicino, oggi dismessa;

VISTA la nota n.158423 (determinazione n. B2201) della Regione Lazio del 20 ottobre 2003, pervenuta il 28 ottobre 2003, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/407/36092 del Ministero per i beni e le attività culturali del 3 novembre 2003, pervenuta in data 4 novembre 2003, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 559 positivo con prescrizioni formulato in data 9 ottobre 2003, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS Compartimento per la viabilità Lazio;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

- il progetto predisposto dall'ANAS deriva dalla necessità di potenziare, a causa dei crescenti flussi di traffico, le infrastrutture viarie nell'area compresa tra il Grande Raccordo Anulare, l'Autostrada Roma- Fiumicino e la stessa città di Fiumicino, in modo da dedicare la sede autostradale ai soli flussi veicolari provenienti e diretti verso l'Aeroporto "Leonardo da Vinci", come specificato in sede di Conferenza dei Servizi. La necessità di realizzare e di completare gli interventi iniziati per il Giubileo 2000 è determinata oggi dai fenomeni di sviluppo urbano, residenziale e commerciale, che stanno interessando l'area attraversata oggi dall'Autostrada;

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

pianificazione nel settore dei trasporti:

- il progetto fa parte degli interventi previsti dal Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici, "Roma Capitale Giubileo 2000", e successive "Modificazioni ed integrazioni al Programma degli interventi per Roma Capitale, ai sensi della legge 15 dicembre 1990, n. 396";
- il piano generale dei trasporti, non fa alcun riferimento diretto alla "Viabilità Accessoria" ma inserisce l'Autostrada Roma - Aeroporto di Fiumicino tra le "tratte" della rete stradale italiana di primo livello dello SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti), che riporta le principali reti di collegamento infrastrutturale dell'intero territorio nazionale;
- il Piano dei trasporti rimanda altresì alla scala di pianificazione infrastrutturale, scala regionale, la definizione puntuale degli interventi di livello inferiore;
- la Regione Lazio in proposito non ha ancora approvato il Piano Regionale dei Trasporti.
- l'intervento è inserito all'interno del Piano Decennale ANAS;

pianificazione provinciale:

- il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale approvato il 25 Marzo 2003 dal Consiglio Provinciale e adottato con DC 138 del 26.07.01, ha come obiettivo principale quello di definire un modello di governo del territorio della Provincia di Roma in grado di valorizzare lo sviluppo delle "identità" locali presenti, soprattutto nella direzione di ottenere "l'equipotenzialità dell'organizzazione territoriale delle politiche e dei programmi di sviluppo" sulla base della sostenibilità ambientale dei progetti. A questo scopo all'interno del Piano è stata ipotizzata la



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

suddivisione dell'intero territorio provinciale in sub-sistemi, in modo da analizzare sia i processi di trasformazione in atto che quelli futuri;

- il territorio interessato dal progetto è inserito nel PTGP della Provincia di Roma all'interno del sub-sistema identificato nella "Comunità dei Comuni" come Litorale Centro. Questa zona è analizzata attraverso una serie di elaborati relativi a diverse componenti ambientali la cui complessiva "sensibilità degli ambiti d'intervento" è riassunta in un elaborato di sintesi. Da questo si può dedurre che l'area del Litorale Centro risulta nel complesso di sensibilità medio - debole rispetto alle componenti analizzate;
- dall'esame dell'offerta di trasformazione ne risulta un'area con ampie potenzialità di sviluppo finalizzato da un lato alla conservazione e gestione dei beni culturali e ambientali presenti (in particolare nella zona del Porto di Traiano e Ostia Antica e della Riserva Statale del Litorale Romano) e dall'altro allo sviluppo di attività produttive nel settore industriale e culturale;
- per quello che riguarda invece le linee d'indirizzo del sistema infrastrutturale è nel PTGP indicata, in prossimità dell'area di progetto, la necessità di prevedere interventi in grado di elevare gli "standard di sicurezza dei sistemi infrastrutturali" che sono a rischio sia per i livelli di traffico presenti sia per il tasso d'incidentalità (Via C. Colombo, via del Mare e Autostrada Roma - Aeroporto di Fiumicino). Tra questi interventi è evidenziato il tracciato ipotizzato per la realizzazione della Direttrice Tirrenica come futuro collegamento tra l'A12 Roma - Civitavecchia e la Via Pontina;
- per gli altri interventi sulla rete della mobilità, il PTGP individua come finalità principale la valorizzazione ed il miglioramento, nonché il potenziamento, l'adeguamento funzionale e la messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti, avendo cura, nella progettazione e realizzazione di questi interventi, del rispetto delle risorse ambientali e dello sviluppo socio-economico delle aree territoriali interessate. Il caso in esame rappresenta il potenziamento e l'adeguamento di un'infrastruttura di livello nazionale, che attraversa una zona che negli anni ha subito diversi processi di sviluppo e che necessita di ulteriori vie di collegamento, senza compromettere ulteriormente i livelli di servizio della viabilità primaria;

pianificazione paesistica ed aree protette:

- l'esame degli strumenti di pianificazione territoriale è effettuata verificando il tracciato con il Piano Territoriale Paesistico della Regione Lazio, in particolare l'Ambito n° 15/8 del PTP n° 8 "Valle del Tevere". Sono stati analizzati sia i vincoli paesaggistici ex lege 431/85, sia le aree di tutela archeologica e storico monumentale e le aree di tutela paesistica;
- l'esame dei vincoli ha evidenziato l'interferenza con due corsi d'acqua (Rio Galeria, Fosso della Breccia) relativi all'ambito 15/8; questi sono iscritti negli elenchi delle acque pubbliche classificate ai sensi del RD 1775/37 e punto c) art. 1 Legge 431/85 e, come tali, in base all'art. 7 delle NTA del PTP, possono essere attraversati da infrastrutture, a condizione che i progetti prevedano studi di inserimento paesistico, finalizzati all'esame delle interferenze;

- il progetto ricade, nel tratto iniziale del lotto di progetto, dallo svincolo con il GRA fino allo svincolo Est della Fiera di Roma, ai limiti della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano. La Riserva è stata istituita con Decreto del Ministero dell'Ambiente del 29/3/96. All'interno del Decreto sono indicate le misure di salvaguardia del territorio e le disposizioni transitorie e finali in attesa che i comuni di Roma e di Fiumicino, cui è affidata gestione dei territori di relativa competenza ricadenti nella Riserva, redigano ciascuno, in accordo con il Ministero dell'Ambiente un piano di gestione;
- nella planimetria allegata allo studio di impatto ambientale risulta che la sopra descritta porzione di tracciato ricade al limite delle aree della Riserva, identificate come "aree di tipo 2" caratterizzate, ai sensi dell'art. 2 "prevalentemente da ambienti agricoli a maggiore grado di antropizzazione con funzioni di intercommissione territoriale e naturalistica delle aree di tipo 1, destinate al recupero ambientale e paesaggistico". Nello stesso articolo è specificato come il limite delle aree suddette, è individuato oltre i 20 m per lato rispetto alle infrastrutture esistenti;
- l'interferenza tra il progetto ed il limite della zona di tipo 2 è relativa alla complanare Est ed alla rampa di immissione di questa sul G.R.A.; considerando il limite della recinzione dell'esistente Autostrada, precedente alla realizzazione della terza corsia, e quindi negli anni in cui è avvenuta la perimetrazione della Riserva, il tratto della complanare Est che risulta all'interno delle aree di tipo 2, è pari a circa 1.500 m di lunghezza e 10 m di larghezza; in assenza del Piano di Gestione della Riserva, il progetto va sottoposto ad autorizzazione del Ministero ai sensi dell'art. 8 del DMBBAA 29/3/96;
- per quello che concerne le aree protette ai sensi della direttiva 92/43/CEE (Siti d'Interesse Comunitario) e 79/409/CEE (Zona Protezione Speciale), in area vasta è stata rilevata la presenza di un'area identificata come Zona a Protezione Speciale e Sito di Interesse Comunitario (IT6030026), coincidente con il Lago di Traiano e le sue immediate pertinenze;
- l'area, già ricompresa nell'ambito della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, rappresenta un sito per lo svernamento e la sosta di due specie ornitiche d'interesse comunitario il *Laurus melanocephalus* (Gabbiano corallino) e *Aythya nyroca* (Moretta tabaccata). Dalle cartografie fornite, risulta che il tracciato di progetto non interferisce direttamente con l'area protetta, ma con la sua continuazione (secondo lotto) non oggetto della presente valutazione;

pianificazione di bacino per l'assetto idrogeologico:

- il Proponente ha fornito una verifica dell'assetto idraulico dell'area di progetto sulla base degli atti di pianificazione approvati dalla competente Autorità di Bacino del fiume Tevere;
- nell'ambito del "Piano Straordinario diretto a rimuovere le situazioni a rischio molto elevato", approvato con Del. C.I 85/29.10.99 e 90/13.3.2000, dall'analisi degli elaborati relativi alle zone a rischio molto elevato, le aree di progetto non sono interessate da aree a rischio da frana; relativamente al rischio idraulico viene rilevata la presenza di due aree d'esondazione relative al reticolo principale, da Magliana a Capo dei due rami, che non interferiscono direttamente con il tracciato di progetto, e l'attraversamento di un'area di esondazione relativa al reticolo secondario in corrispondenza del Rio Galeria, attraversato attualmente in viadotto dall'Autostrada Roma - Fiumicino Aeroporto ed interessato dalle complanari di progetto con medesima tipologia di attraversamento. L'art. 6 "Interventi di realizzazione di infrastrutture pubbliche o di interesse



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

pubblico” delle Norme del suddetto Piano Straordinario prevedono che *“all’interno delle zone perimetrate sono consentiti l’ampliamento e/o la ristrutturazione delle infrastrutture pubbliche o di interesse pubblico riferite a servizi essenziali e non delocalizzabili, nonché la realizzazione di nuove infrastrutture parimenti essenziali. Tali interventi non debbono incrementare le attuali condizioni di rischio, precludere la possibilità di interventi che riducano o eliminino tali condizioni e debbono comunque essere coerenti con quanto previsto dal piano di protezione civile. I progetti debbono essere corredati da uno studio di compatibilità idraulica da sottoporre all’approvazione dell’autorità idraulica competente”*;

- nell’ambito del Progetto di Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico, adottato con Del. C.I 101/1.8.2002, sono individuate le fasce fluviali e le relative aree a rischio idraulico per il reticolo principale e secondario; come da elaborati cartografici allegati alle Integrazioni fornite, tale strumento conferma la sola presenza dell’area d’esonazione coincidente con l’alveo del Rio Galeria, individuata come fascia fluviale “AA”; il Proponente riporta la normativa di Piano relativa alla fascia A (Parte III - art. 25 delle Norme Tecniche) nell’ambito della quale si persegue l’obiettivo di *“garantire generali condizioni di sicurezza idraulica, assicurando il libero deflusso della piena di riferimento ed il mantenimento e/o recupero delle condizioni di equilibrio dinamico dell’alveo favorendo l’evoluzione naturale del fiume”*; in tale ambito sono ammessi esclusivamente determinati interventi ed attività antropiche, tra cui (comma 2, lettera e) *“.....la realizzazione di nuove infrastrutture lineari e/o a rete non altrimenti localizzabili, compresa la realizzazione di manufatti funzionalmente connessi.....a condizione che tali interventi non costituiscano significativo ostacolo al libero deflusso e/o significativa riduzione dell’attuale capacità d’invaso, non costituiscano impedimento alla realizzazione di interventi di attenuazione e/o eliminazione delle condizioni di rischio e siano coerenti con la pianificazione degli interventi di protezione civile”*;
- il Proponente fa inoltre presente che l’Autorità di Bacino del Fiume Tevere, all’interno della Conferenza dei Servizi, sarà chiamata ad esprimere un parere in merito al Progetto e che *“l’interferenza con l’area d’esonazione del Rio Galeria non risulta significativa in quando in questo tratto le due complanari passano in viadotto a pochi metri a nord e a sud del viadotto dell’Autostrada già esistente ed al di sopra della quota di esonazione del Rio Galeria”*;

pianificazione urbanistica comunale:

- lo sviluppo urbanistico del Comune di Roma regolato dal Piano Regolatore Generale del 1965, e successive varianti prevedeva la realizzazione di un asse di collegamento tra il Grande Raccordo Anulare e il Nuovo Aeroporto, ma non faceva alcun riferimento ad una viabilità di tipo accessorio a quest’arteria stradale, sottostimando quello che poi di fatto è stato lo sviluppo urbanistico di questa zona;

- nel corso di questi anni il comune di Roma ha avviato un lungo processo di elaborazione del Piano Regolatore, fino alla “Proposta di Nuovo Piano Regolatore”, così come presentata nella Decisione di Giunta n° 67 del 18.06.02 e modificata dalla Giunta comunale stessa recentemente nel corso della seduta del 3.12.02, inserendo la viabilità accessoria, raccogliendo i risultati delle analisi e degli studi effettuati, nel corso della verifica del tracciato della stessa viabilità. Il nuovo tracciato è stato infatti inserito nel Nuovo Piano così come presentato nello studio di impatto ambientale, in qualità di infrastruttura necessaria al completamento dello sviluppo dell'intero quadrante sud ovest;
- il Comune di Roma ha elaborato uno studio comparato dello sviluppo dell'intero quadrante sud-ovest della città finalizzato alla stima dei flussi di traffico della nuova viabilità. Lo studio è stato effettuato identificando i pesi insediativi dei futuri interventi previsti per lo sviluppo dell'area. La costruzione della Nuova sede della Fiera di Roma, rappresenta, tra gli altri, l'elemento centrale di questo processo, reso possibile anche dalla futura realizzazione della viabilità accessoria;
- in generale si può affermare che, dall'analisi della programmazione territoriale e da quanto rilevato dallo studio effettuato dalla S.T.A. e dal Comune di Roma, ne risulta un quadrante caratterizzato da diversi fenomeni di sviluppo di un processo avviato con la costruzione dell'Aeroporto, che nel corso degli anni ha rappresentato elemento catalizzatore di nuove iniziative; il territorio sarà in particolare interessato da interventi di due diverse tipologie: da una parte il completamento delle aree residenziali, quali ad esempio Piana del Sole, e dall'altra la realizzazione di un polo produttivo dotato di forte identità locale, attraverso la realizzazione della Nuova Fiera di Roma, di un Centro Congressi, oltre allo sviluppo dell'esistente Commerc City. A questi si aggiungerà nel medio periodo l'ampliamento del Centro Direzionale Alitalia – Magliana, nel perimetro interno al Grande Raccordo Anulare;

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

- il tracciato stradale si sviluppa nell'ambito del tratto terminale della piana alluvionale del fiume Tevere che ha un'ampiezza variabile da 2 a 3 km circa e lungo la quale il fiume si sviluppa con andamento sinuoso; nella porzione del tracciato iniziale del tracciato, la pianura alluvionale è delimitata a Nord dai rilievi collinari che rappresentano la base del fronte meridionale dell'apparato vulcanico dei Monti Sabatini, tra i quali si aprono le incisioni di alcuni fossi tributari del Tevere; oltre la confluenza del Fosso Galeria la valle del Tevere si allarga bruscamente raccordandosi con l'area deltizia;
- la piana alluvionale e il delta del Tevere rappresentano il risultato del progressivo riempimento del profondo solco vallivo scavato dal fiume nel corso dell'ultima glaciazione (regressione Tirreniana); nel corso dell'Olocene (ingressione Versiliana) il lento e progressivo innalzamento del livello del mare è stato accompagnato dal colmamento dell'incisione da parte dei materiali alluvionali del Tevere e dei suoi affluenti, depositati in una successione di episodi alluvionali in ambienti di tipo palustre, nel tratto più interno, e di tipo deltizio - lagunare in prossimità della costa; le paludi e le lagune hanno caratterizzato l'area in esame sino alla realizzazione delle opere di bonifica avvenute in epoche storiche e recenti;



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

- i terreni alluvionali antichi e recenti interessati dalla viabilità di progetto, le cui caratteristiche sono state desunte in base alle diverse campagne geognostiche eseguite dal 1988 al 1998 per i lavori di ampliamento dell'Autostrada Roma - Fiumicino Aeroporto, sono successioni sedimentarie di materiali grana fine e finissima (argille, limi, sabbie) associate nei diversi livelli a formare successioni di corpi stratiformi e lentiformi di varia potenza e molto sviluppati in senso orizzontale; a tali materiali sono associati elementi organici vegetali, sia dispersi che concentrati a formare livelli torbosi dello spessore variabile da pochi centimetri a qualche metro; dal p.c. fino a profondità variabili da luogo a luogo, da valori minimi di 20 metri a valori massimi anche superiori a 60 metri, sono presenti depositi di origine alluvionale - palustre (limi, limi argillosi, argille, argille limose con intercalazioni torbose e livelletti sabbiosi) tuttora in via di consolidazione; al di sotto di tali terreni e fino a profondità allo stato non note, sono presenti sabbie limose con livelli limo-sabbiosi nei quali sono presenti solo localmente residui torbosi;
- il tracciato di progetto si sviluppa interamente su suoli alluvionali recenti derivanti dalla pedogenizzazione dei litotipi alluvionali superficiali; le opere di bonifica della piana alluvionale hanno inoltre svolto un ruolo importante nel processo di trasformazione dei suoli originari e, pur senza mutarne i caratteri fisico - chimici fondamentali, ha prevalentemente indotto un rimescolamento, essiccazione ed ossidazione dei suoli originari; i suoli sviluppatisi sulle alluvioni recenti (Olocene) costituiscono uno strato continuo e sono caratterizzati da argille e limi grigi, verdi e gialli, con sabbie, ghiaie, concrezioni travertinose, materiali piroclastici, livelli torbosi e conchigliari a permeabilità medio - bassa, profondità medio - alta, tessitura da media a grossolana, sub-alcasini;
- il reticolo idrografico interferente con il tracciato di progetto ricade interamente nel bacino idrografico del fiume Tevere ed è caratterizzato nel primo tratto, fra il G.R.A. e l'abitato di Ponte Galeria, da corsi d'acqua seminaturali che tagliano la piana alluvionale del Tevere, scorrendo diagonalmente verso quest'ultimo e che interferiscono direttamente con il tracciato: Fosso Barcaccia, Fosso Chiavichetta, Fosso della Breccia, Fosso Selcetta, Rio Galeria; ad Ovest del Rio Galeria il tracciato interferisce con i canali della bonifica (Canale di Bonifica Principale e Canale Allacciante delle Vignole) che si snodano su direttrici a maglia rettangolare e che confluiscono nel Canale Principale (o Canale di Bonifica A) che termina presso la confluenza del Rio Galeria nel Tevere, con un'idrovora che scarica l'acqua nel fiume; i dati di portata dei suddetti corsi d'acqua forniti dal Consorzio di Bonifica Tevere e dell'Agro Romano, sono stati verificati per diversi tempi di ritorno (rispettivamente pari a 5, 20 e 200 anni) sulla base degli studi idrologici esistenti relativi all'area di progetto per la stima delle massime portate da utilizzate per dimensionare le opere di progetto; i valori ottenuti sono risultati in linea con quelli forniti dal "Consorzio Di Bonifica Tevere e dell'Agro Romano";

- l'assetto idraulico dell'area di progetto, sulla base degli atti di pianificazione approvati e/o adottati dall'Autorità di Bacino del fiume Tevere, risulta caratterizzato dalla presenza della fascia fluviale AA in corrispondenza dell'attraversamento del Rio Galeria, che rappresenta la "fascia a massimo deflusso di piena del fiume Tevere"; tale area risulta altresì individuata come area a rischio idraulico molto elevato R4 in quanto sede di insediamenti e infrastrutture;
- le caratteristiche idrogeologiche dei terreni alluvionali a composizione prevalentemente argilloso-limosa che caratterizzano l'area di progetto e che si estendono sino a notevoli profondità, presentano una permeabilità d'insieme molto bassa (coefficiente di permeabilità dell'ordine di 10^{-7} - 10^{-8} cm/s); una maggiore permeabilità è attesa nell'ambito delle intercalazioni più schiettamente sabbiose presenti nel complesso alluvionale (stimata sino a 10^{-3} cm/s); indipendentemente dalle caratteristiche di permeabilità, i terreni alluvionali interessati dalle opere in progetto risultano saturi d'acqua e possono considerarsi sede di una falda idrica in connessione con la falda di subalveo del fiume Tevere i cui livelli risultano pertanto regolati da quelli del fiume Tevere, e del mare, che ne costituiscono i naturali recapiti; tenuto conto dei modesti dislivelli in gioco e della diffusa presenza di canali di drenaggio la falda presenta un livello statico molto prossimo al piano campagna, a profondità comprese tra 2 - 3 metri circa; risultano inoltre frequenti, specialmente in coincidenza di periodi piovosi intensi e prolungati, ristagni d'acqua ed impaludamenti causati dalle difficili condizioni di drenaggio verso il Tevere;
- gli elementi caratterizzanti sotto il profilo della vegetazione spontanea sono rappresentati dai Fragmiteti ed Arundeti autoctoni localizzati lungo i fossi ed i piccoli impluvi e dai vasti spazi incolti (coltivi abbandonati o a riposo), specie se umidi, ricoperti da una fitta vegetazione erbacea che, dalle forme ibride e incoerenti iniziali, si avvia a costituire un nuovo assetto tipico delle pianure alluvionali temperate umide (popolamenti a *Quercus pedunculata*, con vaste colonie di *Populus alba*, *Populus nigra*, *Populus italica* e saliceti nelle fasce riparie o nelle sacche più umide); la flora agricola è costituita in prevalenza da graminacee cerealicole, coltivate in vasti appezzamenti monospecifici che solo in alcuni casi sono ravvivati da filari di tamerici con rari pioppi, olmi e molte Robinie con isolate colture di girasole e orticole, strettamente limitate a poche aree in prossimità delle abitazioni;
- in base all'elenco faunistico e alla distribuzione nei diversi biotopi che caratterizzano l'area di progetto risulta che il territorio considerato presenta in generale basse caratteristiche di naturalità; l'elevata pressione antropica da tempo esercitata sull'area ha degradato le formazioni vegetali potenziali e, di conseguenza, i popolamenti animali potenzialmente presenti, favorendo la diffusione di specie animali sinantropiche; ciononostante l'esistenza di differenti tipi di habitat, anche se distribuiti sul territorio in maniera disomogenea, permette di individuare aree meritevoli di tutela, in corrispondenza dei corsi d'acqua, delle zone boscate, e, in minor misura, delle aree caratterizzate da incolti che rappresentano luoghi importanti per la sopravvivenza e la diffusione della fauna selvatica; è comunque evidenziata l'importanza dei corsi d'acqua, quale corridoio ecologico di connessione tra i territori localizzati a monte ed a valle dei medesimi; per ciò che concerne la fauna ornitica potenzialmente presente nell'area esaminata non sono state individuate specie di interesse naturalistico inserite nell'allegato 2 della Direttiva 92/43/CEE e nell'Allegato 1 della Direttiva 79/409/CEE;



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

- gli ecosistemi sono rappresentati da boscaglie a *Quercus suber*, *Quercus ilex* e *Quercus pubescens* lungo i fianchi dei contrafforti tufacei e nelle vallette di incisione, dalle zone umide dei talweg dei corsi d'acqua perenni a sponde vegetate (*Salix alba* del *Populo-salicetum albae*) che segmentano la piana alluvionale, dai prati coerenti, definiti da fitoassociazioni erbacee prative (*Vulpio - Dasyphyretum villosi*, *Brometum sterilis*), dagli arbusteti a *Spartium junceum*; nessuno di essi supera un livello medio di naturalità. I corsi d'acqua ed i canali di bonifica, sotto il profilo funzionale costituiscono preziosi corridoi biologici mentre sotto il profilo strutturale non sempre possono essere indicati come ecosistemi, poiché nei tratti di attraversamento dei coltivi e nei pressi delle zone edificate essi risultano privi di vegetazione riparia; in alcuni casi, come ad esempio in prossimità del Rio Galeria, sono accompagnati da lembi più o meno compatti e completi di *Populetum albae* e mantengono una cortina di *Salix* e qualche pioppo sparso, sufficienti a definire strutture e funzioni, anche embrionali, di tipo ecosistemico; quanto ai prati si possono considerare ecosistemi solo quelli formati da associazioni sufficientemente definite, escludendo quindi le superfici incolte, ricche di specie avventizie, incoerenti ed infestanti; le aree prative si inseriscono spesso nei nuclei urbani e formano grandi isole di buona efficienza ecologica a fianco di agrosistemi e di zone edificate;
- la componente zoologica, per quanto apprezzabile in considerazione della vicinanza della città, risulta povera di mammalofauna e, soprattutto, di specie autotrofe ed eterotrofe predatrici. Ciò determina catene alimentari frammentate, discontinuità nei cicli ecologici e nell'equilibrio delle popolazioni (più complete ed equilibrate le comunità comprendenti gli invertebrati). Una serie di compensazioni endogene ed anche antropogene permette comunque all'architettura degli ecosistemi, in verità spesso vulnerabile, di instaurarsi e di permanere, seppure con medio - bassa efficienza, dando luogo a configurazioni ecosistemiche riconoscibili e di buona sopravvivenza. Un contributo notevole è arrecato dalla varietà e quantità di avifauna, spesso perfettamente adattata alla vicinanza dell'uomo;
- sul prolungamento del tracciato di progetto, in direzione Fiumicino, è presente l'area pSIC e ZPS, ai sensi delle direttive 92/43/CEE (Siti d'Interesse Comunitario) e 79/409/CEE (Zona Protezione Speciale), IT6030026 "Lago di Traiano" coincidente con il lago e le sue immediate pertinenze; l'area, già ricompresa nell'ambito della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, rappresenta un sito per lo svernamento e la sosta di due specie ornitiche d'interesse comunitario, il *Laurus melanocephalus* (Gabbiano corallino) e *Aythya nyroca* (Moretta tabaccata);
- gli elementi storico-archeologici individuati sulla base "Carta storica, archeologica, monumentale e paesaggistica del suburbio e dell'Agro Romano" redatta nel 1988 dalla X Ripartizione del Comune di Roma e che risultano direttamente interferiti dal tracciato di progetto consistono in edifici o manufatti rurali dei primi del secolo probabilmente eretti su edifici preesistenti più antichi e con caratteristiche architettoniche tipiche dei casali della campagna romana; in particolare, in prossimità dello svincolo con il Grande Raccordo Anulare ricade un edificio rurale (codice 256/23), probabilmente costruito tra il 1925 ed il 1935, classificato tra gli esempi dell'architettura rurale della tenuta dei Torlonia; il casale è ubicato lungo la rampa in uscita dalla carreggiata interna del Grande Raccordo Anulare direzione Roma e si trova in uno stato di abbandono e degrado; in prossimità dell'imbocco Est della Nuova Fiera sono collocati altri due edifici,

identificati dai codici 283/22 e 281/22; il primo è rappresentato da un casale costruito nel 1931 nel corso della bonifica dell'Agro Romano; il casale si trova in prossimità della sede stradale dell'Autostrada Roma – Aeroporto di Fiumicino, subito dopo il viadotto sul Rio Galeria, è abitato e presenta un buono stato di conservazione; il secondo edificio è rappresentato da una casa cantoniera sulla Via Portuense, risalente al 1925, oggi abbandonata;

- relativamente alla qualità dell'aria nell'area in esame la principale fonte di emissione è rappresentata dal traffico veicolare connesso alle principali arterie esistenti (Via della Magliana, Via Portuense, autostrada Roma - Fiumicino, autostrada Roma Civitavecchia); per la caratterizzazione della qualità dell'aria sono stati considerati i dati rilevati dalla stazione ARPA di "Roma Eur Fermi", per il territorio in comune di Roma, e dalle stazioni dell'Aeroporto di Fiumicino "Via Traiano", "Autostrada Roma - Fiumicino zona Fiumicino EST" e "Autostrada Roma - Fiumicino svincolo Roma - Civitavecchia"; per la stazione in comune di Roma sono forniti valori medi orari di CO, SO₂, O₃, NO, NO₂, PM10, relativi a quattro giorni del mese di novembre 2001; tale scelta è motivata dagli estensori dello SIA in ragione del fatto che *"le emissioni in atmosfera degli inquinanti sono prodotte da un traffico veicolare sempre intenso e da un insieme di attività umane stabili..."*; per le tre stazioni in comune di Fiumicino sono forniti i valori medi orari relativamente ai medesimi inquinanti, riferiti ad un periodo di rilevazione non specificato; nessuna valutazione è effettuata in merito ai dati riportati;
- relativamente al clima acustico, sono state effettuate campagne sperimentali di misure fonometriche nei giorni 23,25,27 gennaio 2002 finalizzate alla valutazione del rumore residuo; i rilievi sono stati eseguiti con le tecniche previste dal DM 16.3.1998, presso n° 13 postazioni totali (di cui nove relative al tracciato di progetto), localizzati in prossimità di aree edificate lungo il tracciato di progetto; sono stati eseguiti 6 campionamenti per ciascun periodo di osservazione To, quattro dei quali collocati all'interno del tempo di riferimento diurno e due all'interno del tempo di riferimento notturno; ai fini del rilevamento dell'impulsività dell'evento sono state eseguite più misure dei livelli dei valori massimi di pressione sonora ponderata A con costante di tempo fast e slow (All. A DM 16.3.1998); per il riconoscimento delle componenti tonali sono state effettuate analisi spettrali per bande di rumore normalizzate di 1/3 di ottava (All.B DM 16.3.1998); in tutte le misure eseguite non sono state evidenziati componenti impulsive o tonali; in mancanza del piano di zonizzazione acustica del Comune di Roma, il livello di rumore residuo risulta superiore ai limiti di cui all'art. 6, comma 1 del DPCM 1.3.91 che prevede valori limite di accettabilità pari a 70 dB(A) in periodo diurno e 60 dB(A) in periodo notturno presso sei recettori, mentre risulta inferiore nei restanti tre recettori; sulla base del DPCM 14.11.1997 e delle previsioni riportate dai piani di sviluppo e programmazione territoriale, per tutto il territorio a cavallo del tracciato di progetto è stata ipotizzata una Classe IV (aree di intensa attività umana) ad eccezione della porzione comprendente l'abitato di Ponte Galeria, cui viene attribuita una Classe III (aree di tipo misto); in tale ipotesi viene affermato che *"in relazione alla zonizzazione proposta il livello di rumore residuo attuale, per tutte le aree del territorio interessate dall'indagine fonometrica ... supera sia nel periodo diurno che nel periodo notturno i valori limite delle rispettive classi d'uso"*;



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

- in relazione alla componente “vibrazioni” indotte dall’opera in progetto, è evidenziato che nell’area di progetto le infrastrutture già esistenti (Autostrada Roma - Aeroporto di Fiumicino, tratta ferroviaria metropolitana, GRA, Aeroporto L. Da Vinci, Via Portuense, Via della Magliana) comportano vibrazioni connesse al loro esercizio; in particolare, in prossimità dello svincolo del GRA, le fonti prevalenti sono dovute al traffico veicolare del GRA e alla tratta ferroviaria metropolitana; per l’area urbana di Ponte Galeria le fonti prevalenti sono la via Portuense e la tratta ferroviaria metropolitana; per il Piano di Zona di Ponte Galeria e la Piana del Sole la fonte prevalente è rappresentata dall’autostrada Roma- Aeroporto di Fiumicino;

considerato che, relativamente agli impatti dell’opera sulle diverse componenti ambientali:

- le principali problematiche connesse alla realizzazione della viabilità di progetto derivano dalla scarsa resistenza al taglio e dall’ elevata compressibilità dei terreni alluvionali interessati dal tracciato; tali problematiche risultano importanti anche in considerazione del fatto che le opere di progetto risultano complementari e limitrofe ad infrastrutture già esistenti (autostrada, ferrovia, oleodotti, elettrodotti, ecc.) che dovranno quindi subire, sia nelle fasi di cantiere che di esercizio della nuova infrastruttura, il minimo impatto in termini di stabilità e funzionalità; per la realizzazione della nuova infrastruttura sono stati utilizzati criteri progettuali e tecnologie idonee a garantire, entro limiti accettabili, le minori deformazioni dei terreni su cui insistono sia le infrastrutture esistenti che quelle di progetto;
- le interferenze con i principali corsi d’acqua naturali ed artificiali sono stati valutati in termini di compatibilità idraulica delle opere previste con le massime portate dei fossi Barcaccia, Chiavichetta, Breccia, Selcetta e del Rio Galeria, utilizzando il modello monodimensionale HEC-RAS nella versione 3.1. mediante il quale si sono ottenuti i profili idraulici per le piene di progetto duecentennali; in base ai risultati ottenuti mediante il modello applicato, risulta che per il Fosso Selcetta e Fosso Chiavichetta, la piena duecentennale è sempre compresa negli argini esistenti; per il Fosso Barcaccia e Fosso Breccia la piena duecentennale risulta esondare gli argini esistenti; il dimensionamento dei tomboni in lamiera ondulata previsti per gli attraversamenti definitivi sono in grado di smaltire le portate di progetto; per il Rio Galeria è stato ricostruito un modello idraulico dell’alveo e del bacino per un tratto di circa 2 km a monte del viadotto autostradale esistente; dall’analisi effettuata, il Rio Galeria risulta esondare in molti punti a monte del suddetto viadotto mentre in corrispondenza di esso, proprio a causa delle esondazioni a monte, il livello di massima piena raggiunto dal Rio Galeria risulta mediamente 2 m al di sotto della quota minima dell’intradosso dell’impalcato del viadotto esistente; poiché i viadotti di progetto per la complanare Est e Ovest hanno spessori, posizione delle pile, geometrie e quote identiche all’esistente viadotto autostradale, anche le opere in progetto risultano verificate dal punto di vista della compatibilità idraulica; è comunque affermato che l’Autorità di Bacino del Fiume Tevere, all’interno della Conferenza dei Servizi, sarà chiamata ad esprimere in parere in merito al Progetto e che *“l’interferenza con l’area d’esondazione del Rio Galeria non risulta significativa in quanto in questo tratto le due complanari passano in viadotto a pochi metri a nord e a sud del viadotto dell’Autostrada già esistente ed al di sopra della quota di esondazione del Rio Galeria”*. Per i canali di bonifica, in considerazione delle modeste portate di progetto, è stato

verificato che le sezioni degli esistenti attraversamenti autostradali che verranno prolungati lungo le complanari di progetto siano in grado di far defluire le portate di progetto;

- per ciò che concerne gli impatti in termini qualitativi sulle acque superficiali le acque di piattaforma defluiranno lungo i canali laterali che a loro volta confluiranno nei canali di servizio dell'Autostrada; viene comunque demandata alla fase progettazione esecutiva la verifica e il dimensionamento della rete di raccolta delle acque di drenaggio della piattaforma stradale; attualmente i canali di servizio dell'Autostrada non appaiono inquinati; eventuali impatti dovuti all'incremento delle sostanze inquinanti dovuto al maggior traffico veicolare sarà bilanciato dalla realizzazione di un canale centrale di raccolta, sotto lo spartitraffico, che scarica in punti esterni. A fronte di un potenziale effettivo inquinamento dei canali di servizio è proposto l'inserimento di pozzetti di decantazione a monte del canale di servizio medesimo; limitatamente alla fase di cantiere è previsto il posizionamento di barriere rimovibili installate a breve distanza dai canali e a ridosso delle aree di cantiere, a protezione dei corsi d'acqua;
- la circolazione idrica sotterranea è ritenuta praticamente inesistente, tenuto conto della bassa permeabilità media dei terreni e dei gradienti idraulici praticamente nulli; l'unica opera prevista che può interferire in maniera significativa con la circolazione idrica è il sottovia ferroviario, presso lo svincolo Ovest di ingresso alla Nuova Fiera di Roma; considerate le contenute dimensioni dell'opera, esso non potrà in ogni caso costituire un ostacolo significativo alla circolazione idrica sotterranea;
- la vegetazione originaria e potenziale della piana alluvionale del Tevere risulta marcatamente destrutturata a causa delle opere di bonifica che hanno mutato la naturale evoluzione vegetale inserendo i vasti coltivi e zone costruite; la maggior parte del territorio presenta un valore botanico basso o molto basso e pertanto gli impatti dovuti alla sottrazione di porzioni di formazioni vegetali (arbusteti, prati coerenti e sponde di fossi) risultano mitigabili e compensabili con adeguati interventi di ripristino; per alcuni ambiti tale interazione consente l'eliminazione di specie non autoctone ed occasione per riformare un nuovo corridoio vegetato in una configurazione coerente con l'ecosistema naturale e/o potenziale. Per gli interventi di ripristino la scelta delle specie vegetali (flora tipica della campagna romana ed inclusa nel repertorio delle specie vegetali previste dal PTP) è stata effettuata in via preliminare rimandando alla progettazione esecutiva per ulteriori approfondimenti; per l'inerbimento delle scarpate è prevista l'idrosemina di miscugli per manti erbosi (*Poa pretensis*, *Lolium perenne*, *Trifolium pratense*, *Solidago virgaurea*, *Agrostis alba*, ecc.); per il rinverdimento delle porzioni distali delle scarpate di rilevati e trincee è previsto l'impianto di specie termofile arbustive ed arboree (*Quercus ilex*, *Carpinus orientalis* e *betulus*, *Ostrya carpinifolia*, *Fraxinus ornus*, *Cytisus scoparius*, *Cytisus villosus*, *Spartium junceum*); per la sistemazione delle aree intercluse è previsto l'impianto di specie termofile e mesofite (*Quercus pubescens*, *Quercus robur*, *Ostrya carpinifolia*, *Corylus avellana*, *Fraxinus ornus*, *Acer campestre*, *Malus sylvestris*); per il ripristino delle aree spondali è previsto l'impianto di specie igrofile mediante talee di materiale vegetale selezionati tra le varietà locali (*Salix alba*, *Viburnum opulus*) utilizzando tecniche opportunamente concordate con gli enti gestori dei corsi d'acqua in esame;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- per ciò che concerne la fauna e gli ecosistemi, le interferenze dovute all'intervento in progetto risultano trascurabili poiché non sussistono valenze faunistiche ed ecosistemiche di particolare pregio; i previsti interventi di ripristino vegetazionale potranno favorire il consolidamento dei popolamenti faunistici e la biodiversità;
- relativamente agli edifici rurali censiti nell'ambito della "Carta storica, archeologica, monumentale e paesaggistica del suburbio e dell'Agro Romano" il progetto prevede l'esproprio dei due casali maggiormente interferenti, situati rispettivamente presso lo svincolo con il Grande Raccordo Anulare e presso lo svincolo Est della Nuova Fiera di Roma; per il primo l'esproprio è posta come unica soluzione possibile per consentire il necessario adeguamento dei raggi di curvatura della rampa dello svincolo con il G.R.A., mentre per il secondo casale, si ritiene necessario prevedere l'esproprio ed il relativo cambio di destinazione d'uso in quanto con la realizzazione del progetto esso sarà intercluso tra le rampe in uscita verso la Nuova Fiera di Roma e la complanare Ovest;
- relativamente alla stima dell'impatto sulla qualità dell'aria, sono state effettuate simulazioni mediante il modello matematico DIMULA (software applicativo WinDIMULA ver. 1.0); i dati di input meteorologici sono relativi a scenari invernali ed estivi (velocità del vento, temperatura media, insolazione, direzione del vento, altezza della zona di miscelazione) tuttavia i valori dei contributi emissivi derivanti dalla simulazione effettuata sono riferiti allo scenario climatico invernale e per la sola opera di progetto; la classe di stabilità utilizzata è quella B di Pasquill in entrambe le stagioni; per i dati previsionali di traffico, è adottato lo scenario evolutivo che presenta il maggior numero di veicoli equivalenti per chilometro, pertanto nelle simulazioni sono stati usati i dati di flusso di traffico relativi al terzo scenario di sviluppo infrastrutturale previsto dallo "Studio di Inquadramento della Direttrice Portuense, valutazioni del sistema di trasporto con nuovi insediamenti previsti nel quadrante sud-ovest - rapporto preliminare", redatto dal Comune di Roma Dipartimento VI e VII; sulla base dei dati di traffico previsti dallo studio trasportistico e in relazione alla velocità media presunta per ogni tratto del tracciato è stato determinato l'indice di traffico lineare o densità lineare (numero veicoli/km) e il corrispondente valore aspettato del numero dei veicoli per unità di tempo; in relazione ai diversi fattori di emissione utilizzati per gli inquinanti considerati (NO_x, CO, PM₁₀) i risultati delle simulazioni forniscono i valori dei contributi emissivi derivanti dall'opera di progetto per i quali è riportato che *"i valori massimi delle concentrazioni delle sostanze inquinanti esaminate risultano significativamente inferiori ai rispettivi valori limite di attenzione il segmento stradale che presenta il maggiore valore di inquinamento per le sostanze considerate nelle simulazioni è il segmento numero 7, in prossimità dello svincolo del GRA - località Muratella, che risulta più esposto all'inquinamento da traffico veicolare"*;
- relativamente alla stima dell'impatto sul clima acustico, sono state effettuate simulazioni con l'ausilio del modello matematico SoundPlan 5.6 utilizzato per le simulazioni relative sia al tempo di riferimento diurno che a quello notturno; l'area di calcolo impostata comprende una fascia di territorio con larghezza pari a circa 200 m dal limite della sede stradale; i dati di input relativi ai volumi di traffico sono rappresentati dal terzo scenario di sviluppo infrastrutturale tra quelli previsti nel documento programmatico del Comune di Roma già utilizzato per la componente

atmosfera; dal confronto tra i valori misurati ante - operam e quelli derivanti dalle simulazioni eseguite emerge che il livello di rumore residuo ante operam nelle postazioni cui sono state eseguite le misure è significativamente maggiore del livello di rumore che sarà immesso nelle stesse aree a seguito della realizzazione della viabilità di progetto; i livelli di rumore ambientale, ottenuti dalla somma logaritmica dei livelli di rumore residuo ante - operam e dei livelli di rumore generati dalla strada di progetto, presentano valori molto affini ai livelli di rumore residuo, configurando uno scenario in cui *“il livello di rumore che sarà immesso nelle suddette aree dalla strada di progetto non modifica il livello di rumore caratteristico già esistente”*. Viene proposto come mitigazione l'utilizzo di barriere fonoassorbenti trasparenti di altezza pari a 4 metri con diffrattori acustici posti alla sommità in corrispondenza delle aree caratterizzate da insediamenti abitativi; in relazione agli esiti delle simulazioni effettuate con e senza barriere è stato previsto il posizionamento di barriere acustiche presso la tratta n° 1 (coincidente con l'area di svincolo GRA ad inizio lotto); dalle rappresentazioni grafiche fornite (curve isofoniche), i recettori sensibili localizzati in corrispondenza degli insediamenti residenziali e/o produttivi posti lungo Via della Magliana in prossimità dello svincolo con il GRA, a tergo della rampa di Nord - Est, presentano livelli di rumore generati dall'infrastruttura di progetto, compresi tra 60 dB(A) e 52 dB(A); con le barriere previste tali valori risulterebbero ridotti a 48-52 dB(A); nell'ambito del Quadro Progettuale, per la suddetta opera di mitigazione è anche ipotizzata la realizzazione di un diaframma vegetale di elevata efficacia e di maggiore valenza sul piano estetico ed ecologico - vegetazionale rispetto ad una barriera artificiale;

- in relazione alla componente “vibrazioni” indotte dall'opera in progetto, relativamente alla situazione post - operam viene affermato che, considerando che le modalità d'uso delle esistenti infrastrutture viarie, ferroviarie, aeroportuali che comportano vibrazioni dovute al loro esercizio, non subiranno sostanziali cambiamenti ad opera realizzata, appare ragionevole sostenere che *“la strada di progetto una volta realizzata non determini nuove vibrazioni nel contesto complessivo delle infrastrutture già esistenti;”*

valutato che

- l'opera rappresenta un intervento finalizzato al progressivo sviluppo di un territorio interessato nel corso degli ultimi anni da numerosi progetti di trasformazione urbana in grado di modificare sensibilmente la capacità di offerta di servizio della viabilità esistente;
- il progetto preliminare della viabilità accessoria, quale completamento del progetto di *“Adeguamento dell'Autostrada Roma- Aeroporto di Fiumicino,”* è stato sottoposto, in data 15/2/99 ed aggiornata per approfondimenti il 10/3/99, ad esame contestuale in sede di Conferenza dei Servizi ai sensi dell'art. 14bis della Legge 241/90, così come integrata dalla Legge 127/97;
- in sede di Conferenza dei Servizi per il progetto preliminare della viabilità accessoria è stato ribadito che *“ l'Autostrada doveva essere dedicata esclusivamente al traffico da e per l'Aeroporto”*, pertanto la soluzione della viabilità così detta complanare è stata accolta in più sedi dagli Enti interessati;
- in seguito nella redazione del progetto definitivo, sono state verificate le scelte progettuali proposte in Conferenza dei Servizi e ratificate con le richieste effettuate dagli Enti interessati. Si è pervenuti così alla soluzione progettuale oggi sottoposta alla Valutazione d'Impatto Ambientale.



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- Il progetto originariamente sottoposto da parte del Proponente alla procedura di VIA ricade in parte nel territorio del Comune di Roma ed in parte nel territorio del Comune di Fiumicino ed è stato suddiviso in due lotti funzionali:
 - 1° lotto interamente, ricadente nel Comune di Roma, dal G.R.A. al previsto svincolo Ovest con la Nuova Fiera di Roma, situato in prossimità dello svincolo con l'Autostrada A12; per questo lotto la progettazione è stata sviluppata a livello definitivo;
 - 2° lotto dal suddetto svincolo sino al centro abitato di Fiumicino, ricadente nel territorio del comune di Fiumicino, che dalla fine del primo lotto, prosegue sino all'abitato di Fiumicino; per questo lotto la progettazione è stata sviluppata a livello preliminare;
- l'istruttoria di Valutazione di Impatto Ambientale si riferisce, pertanto, esclusivamente al primo lotto del progetto complessivo per il quale l'ANAS aveva originariamente avanzato domanda di pronuncia di compatibilità ambientale;
- il progetto della viabilità accessoria interessa la zona a sud ovest dell'abitato della città di Roma, esterna al Grande Raccordo Anulare, che, relativamente al primo lotto, si estende fino alla Nuova Fiera di Roma in corso di realizzazione;
- la collocazione intermedia fra la struttura aeroportuale e Roma, ha indirizzato lungo questa direttrice una serie di interventi pubblici e privati, già previsti e programmati negli strumenti urbanistici di carattere generale; di qui la necessità di completare il progetto di adeguamento dell'esistente Autostrada Roma- Aeroporto di Fiumicino con la realizzazione di una viabilità di collegamento che possa permettere di separare il traffico da e per l'Aeroporto dai traffici locali verso i nuovi insediamenti;
- l'intervento si sviluppa completamente in adiacenza all'Autostrada esistente, compatibilmente con gli standards progettuali e le preesistenze territoriali;
- lo studio di impatto ambientale riporta i risultati dello studio urbanistico e insieme trasportistico finalizzato ad individuare, nel breve e medio - lungo periodo, il Sistema di Mobilità in grado di garantire la sostenibilità degli insediamenti residenziali e produttivi e le attrezzature di trasporto previsti all'interno del quadrante sud-ovest della città di Roma, così come estratto dallo "Studio dell'Inquadramento della Direttrice Portuense - Valutazione del sistema di Trasporto con i nuovi insediamenti previsti nel quadrante sud-ovest". Redatto da Comune di Roma -VI Dip.to e VII Dip.to e S.T.A. - Agenzia per la Mobilità del Comune di Roma, Aprile 2002;
- il quadrante analizzato comprende la porzione di territorio del Comune di Fiumicino che contiene l'aeroporto e la parte del Comune di Roma che dal Grande Raccordo Anulare si estende fino al mare, attraversando il territorio di Acilia e di Piana del Sole;
- la zona è interessata da diversi progetti di sviluppo: i principali riguardano la realizzazione di poli produttivi, della Fiera di Roma, dell'Interporto di Fiumicino, l'ampliamento del sistema aeroportuale, nonché la realizzazione di insediamenti residenziali (consorzio S.P.I. e La Vignolina per il comune di Fiumicino);

la domanda di trasporto:

- intesa come mobilità annuale nel medio termine nelle aree di intervento prodotta dagli interventi previsti nel polo Fiumicino - Ponte Galeria, è stata valutata in quasi 70 milioni di spostamenti

annui. Questa mobilità è connessa per il 65% al polo aeroportuale (Aeroporto Leonardo da Vinci, Cargo City, Direzionale Alitalia), per il 7% al polo della logistica delle merci (Interporto di Fiumicino e attività indotte, Commerciti), per il restante 28% alle altre polarità di rilievo dell'area (Fiera di Roma, Primo Reparto Mobile PS, Sistema Polifunzionale ex 23L, Triangolo Direzionale, Piana del Sole, Ponte Galeria);

lo scenario di riferimento:

- descrive l'assetto attuale delle reti viarie e dei servizi di trasporto pubblico. Con riferimento al settore d'intervento, coincidente con la zona a sud ovest della città, compresa tra il GRA e i centri abitati di Ostia e Fiumicino, i collegamenti tra la città e il polo aeroportuale di Fiumicino sono assicurati dal corridoio plurimodale nel quale sono compresi il raccordo autostradale Roma – Fiumicino e il servizio ferroviario metropolitano FM1. Inoltre, la rete della viabilità ordinaria è completata dalla direttrice Magliana – Portuense che, correndo parallelamente al raccordo autostradale, assicura il collegamento locale tra la città, il centro abitato di Ponte Galeria e con le strutture residenziali e delle attività già presenti in zona (Commerciti e altre strutture logistico/commerciali situate a margine del raccordo autostradale). Il raccordo autostradale di Fiumicino, è stato ampliato a tre corsie per senso di marcia nel tratto GRA – Aeroporto di Fiumicino con capacità che varia, a seconda della sezione e della direzione considerata, tra le 5mila e le 6mila autovetture equivalenti/ora, mentre è rimasto a due corsie nel tratto urbano interno al GRA e per una parte della carreggiata che dall'aeroporto porta verso il bivio dell'autostrada per Civitavecchia, (con capacità che varia, a seconda di sezione e direzione, tra le 3500 e le 4000 autovetture equivalenti/ora);
- i flussi sulla direttrice Roma - Fiumicino sono distribuiti in maniera piuttosto equilibrata sull'Autostrada e sulla complanare; si registrano, infatti, nella direzione Fiumicino, circa 2.500 veicoli sulla prima e circa 2.700 sulla seconda in corrispondenza dello svincolo di Commerciti/Fiera di Roma; nella direzione opposta il flusso complessivo supera di poche unità i 4.100 veicoli, con una netta prevalenza nell'utilizzo dell'Autostrada;
- sulla direttrice Ostiense, in prossimità del GRA, i carichi si presentano abbastanza ben distribuiti tra la Via del Mare e la Via Ostiense, con valori complessivi che raggiungono, in direzione Roma 4.800 unità, in direzione Ostia 2.600;
- sulla direttrice Colombo la sezione di massima criticità risulta, in entrambi i sensi di marcia, quella a ridosso del Villaggio Azzurro, dove si superano i 5.000 veicoli in direzione Roma e i 3.500 in direzione Ostia;
- sul GRA, nel tratto compreso tra gli svincoli del Parco dei Medici e la Via Ostiense, si raggiungono valori di flusso ampiamente al di sopra della capacità (oltre 7.700 unità in carreggiata interna e oltre 6.500 in carreggiata esterna);
- le differenze più significative rispetto allo scenario di riferimento si registrano sulla Via Portuense, su Via della Pisana, sulla Via Aurelia e sulla viabilità di bordo all'Aeroporto, dove si concentra gran parte dei flussi diretti verso i nuovi insediamenti laddove non si preveda un sistema viario di supporto ad essi dedicato;



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

per ciò che concerne il trasporto collettivo:

- nella direzione Roma il diagramma di carico della FM1 presenta un valore iniziale di circa 3.800 passeggeri, si mantiene pressoché costante fino a Ponte Galeria, dove si superano le 4.500 unità, subisce una lieve flessione alla stazione di Muratella, per continuare a crescere fino alla stazione Trastevere dove si registrano circa 6.400 passeggeri;
- nella direzione Fiumicino il valore del carico che risulta alla stazione Trastevere è di circa 8.800 passeggeri, decresce leggermente fino a Muratella dove si registra una brusca diminuzione di carico di circa 1.000 unità; anche alle nuove stazioni di Piana del Sole e di Ex 23L si misurano consistenti movimenti in discesa, rispettivamente di circa 1.600 e 1.300 passeggeri;
- la Ferrovia Roma - Ostia, trasformata in Metropolitana, in direzione Roma, presenta valori del carico che, a partire dalla stazione Lido Nord, crescono in corrispondenza di tutte le fermate previste, superando a Magliana le 17.000 unità;
- in direzione opposta si registrano valori di carico estremamente più contenuti, con un picco di circa 3.600 passeggeri misurato tra le stazioni di Casal Bernocchi e Acilia.

relativamente al secondo scenario:

- anche in questo caso i flussi sulla direttrice Roma - Fiumicino sono distribuiti in maniera piuttosto equilibrata sull'Autostrada e sulla complanare; si registrano, infatti, nella direzione Fiumicino, circa 2.500 veicoli sulla prima e circa 2.700 sulla seconda in corrispondenza dello svincolo di Commercio/Fiera di Roma; nella direzione opposta il flusso complessivo supera di poche unità i 4.100 veicoli, con una netta prevalenza nell'utilizzo dell'Autostrada;
- sulla direttrice Ostiense, in prossimità del GRA, i carichi si presentano abbastanza ben distribuiti tra la Via del Mare e la Via Ostiense, con valori complessivi che raggiungono, in direzione Roma 4.800 unità, in direzione Ostia 2.600;
- sulla direttrice Colombo la sezione di massima criticità risulta, in entrambi i sensi di marcia, quella a ridosso del Villaggio Azzurro, dove si superano i 5.000 veicoli in direzione Roma e i 4000 in direzione Ostia;
- sul GRA, nel tratto compreso tra gli svincoli del Parco dei Medici e la Via Ostiense, si aggiungono valori di flusso ampiamente al di sopra della capacità (quasi 7.700 unità in carreggiata interna e oltre 6.500 in carreggiata esterna);
- le differenze più significative rispetto allo scenario di riferimento si registrano sulla Via Portuense, su Via della Pisana, sulla Via Aurelia e sulla viabilità di bordo all'Aeroporto, dove si concentrano gran parte dei flussi diretti verso i nuovi insediamenti laddove non si preveda un sistema viario di supporto ad essi dedicato;

per ciò che concerne il trasporto collettivo:

- nella direzione Roma il diagramma di carico della FM1 presenta un valore iniziale di circa 3.800 passeggeri, si mantiene pressoché costante fino a Ponte Galeria, dove si superano le 4.100 unità, subisce una lieve flessione alla stazione di Muratella, per continuare a crescere fino alla stazione Trastevere dove si registrano circa 5.300 passeggeri;
- nella direzione Fiumicino il valore del carico che risulta alla stazione Trastevere è di circa 7.700 passeggeri, decresce leggermente fino a Muratella dove si registra una brusca diminuzione di

carico di circa 1.000 unità; anche alle nuove stazioni di Piana del Sole e di Ex 23L si misurano consistenti movimenti in discesa, rispettivamente di circa 1.600 e 500 passeggeri;

- la Ferrovia Roma - Ostia, trasformata in Metropolitana, in direzione Roma, presenta valori del carico che, a partire dalla stazione Lido Nord, crescono in corrispondenza di tutte le fermate previste, superando a Magliana le 17.200 unità;
- in direzione opposta si registrano valori di carico estremamente più contenuti, con un picco di circa 4.000 passeggeri misurato tra le stazioni di Casal Bernocchi e Acilia;
- lo sfioccamento della linea, previsto dalla stazione di Acilia Sud alla nuova stazione di Fiera di Roma, presenta valori del carico piuttosto modesti, giustificati dal fatto che il massimo riempimento previsto per la Fiera cade in una fascia oraria diversa da quella considerata nelle simulazioni;

relativamente al terzo scenario:

- i flussi sulla direttrice Roma - Fiumicino sono distribuiti in maniera piuttosto equilibrata sull'Autostrada e sulla complanare; si registrano, infatti, nella direzione Fiumicino, circa 2.300 veicoli sulla prima e circa 2.400 sulla seconda in corrispondenza dello svincolo di Commercium/Fiera di Roma; nella direzione opposta il flusso complessivo supera di poche unità i 3.300 veicoli, con una netta prevalenza nell'utilizzo dell'Autostrada;
- sulla direttrice Ostiense, in prossimità del GRA, i carichi si presentano abbastanza ben distribuiti tra la Via del Mare e la Via Ostiense, con valori complessivi che raggiungono, in direzione Roma 3.700 unità, in direzione Ostia 2.400;
- sulla direttrice Colombo la sezione di massima criticità risulta, in entrambi i sensi di marcia, quella a ridosso del Villaggio Azzurro, dove si superano i 5.000 veicoli in direzione Roma e i 3.500 in direzione Ostia;
- sul GRA, nel tratto compreso tra gli svincoli del Parco dei Medici e la Via Ostiense, si registrano valori di flusso inferiori ai casi precedenti (oltre 6.600 unità in carreggiata interna e oltre 5.700 in carreggiata esterna);
- il by-pass A12 - Ostiense si dimostra quanto mai utile per drenare i flussi di traffico in attraversamento su tutte le infrastrutture sopra descritte; il carico massimo registrato è di circa 3.500 veicoli in direzione Pontina;
- anche in questo caso le differenze più significative rispetto allo scenario di riferimento si registrano sulla Via Portuense, su Via della Pisana, sulla Via Aurelia e sulla viabilità di bordo all'Aeroporto; ulteriore importante alleggerimento si evidenzia sul GRA, dove il flusso diminuisce di circa 1.000 veicoli per senso di marcia nel tratto compreso tra gli svincoli del Parco dei Medici e la Via Ostiense;

per ciò che concerne il trasporto collettivo:

- nella direzione Roma il diagramma di carico della FM1 presenta un valore iniziale di circa 2.300 passeggeri, cresce fino a Ponte Galeria, dove si superano le 3.000 unità, subisce una lieve flessione alla stazione di Muratella, per continuare a crescere fino alla stazione Trastevere dove si registrano circa 3.700 passeggeri;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- nella direzione Fiumicino il valore del carico che risulta alla stazione Trastevere è di circa 4.500 passeggeri, decresce leggermente fino a Muratella dove si registra una brusca diminuzione di carico di circa 1.000 unità; anche alle nuove stazioni di Piana del Sole e di Ex 23L si misurano consistenti movimenti in discesa, rispettivamente di circa 1.300 e 500 passeggeri;
- la Ferrovia Roma - Ostia, trasformata in Metropolitana, in direzione Roma, presenta valori del carico che, a partire dalla stazione Lido Nord, crescono in corrispondenza di tutte le fermate previste, superando a Magliana le 16.900 unità;
- in direzione opposta si registrano valori di carico estremamente più contenuti, con un picco di circa 5.500 passeggeri misurato tra le stazioni di Acilia e Acilia Sud;
- lo sfioccamento della linea, prolungato dalla nuova stazione di Fiera di Roma alla nuova stazione di Fiumicino Aeroporto, presenta valori del carico abbastanza elevati, costituendo una valida alternativa all'utilizzo della Ferrovia Metropolitana; in direzione Fiumicino si registra, infatti, sulla tratta Acilia Sud - Fiera di Roma un valore di oltre 5.300 passeggeri, mentre nella direzione opposta circa 2.800 unità;
- di scarso peso appare il ripristino del servizio di Ferrovia Metropolitana fino a Fiumicino Centro, conseguente al basso livello di domanda pendolare tra Fiumicino centro e Roma;
- i risultati delle analisi di mobilità prospettate, confermano la prioritaria necessità di procedere, a fronte dei livelli di domanda producibili all'orizzonte temporale di previsione, ad un potenziamento delle reti infrastrutturali nel quale trovino risposta le esigenze di collegamento e scambio locale tra l'area urbana della città e la Nuova Fiera di Roma;
- essendo genericamente individuate alcune attività di monitoraggio ambientale, appare opportuno predisporre un dettagliato piano di monitoraggio di tutte le componenti ambientali interferite, relativamente alle fasi ante operam, di cantiere e post - operam;

valutato in conclusione che:

- sulla base della caratterizzazione ante - operam delle componenti ambientali, della consistenza delle opere in progetto nonché dello stato dei luoghi verificato nel corso del sopralluogo, è possibile affermare, concordemente con le valutazioni del Proponente, che il progetto si inserisce in un contesto ambientale privo di elementi di particolare pregio ambientale a causa dell'antropizzazione attuale già elevata del territorio e in vista delle ulteriori notevoli trasformazioni territoriali, in termini insediativi-produttivi, che il territorio subirà a breve e medio termine;
- il potenziale di "naturalità" di alcuni ambiti territoriali che conservano aspetti vegetazionali, faunistici ed ecosistemici meritevoli di conservazione e tutela (coincidenti essenzialmente con i corpi idrici superficiali presenti lungo il tracciato) sarà oggetto di interventi di ripristino ambientale mediante idonei interventi di potenziamento e completamento della vegetazione arborea ed arbustiva autoctona presente e/o potenziale; particolare riguardo dovrà essere adoperato agli interventi di ripristino sul Rio Galeria e sui Fossi della Breccia e della Chiavichetta che si configurano come gli ambiti a maggiore valenza ecosistemica interferenti con il tracciato di progetto; le opere di mitigazione e ripristino ambientale devono essere principalmente orientate al recupero dei caratteri del contesto paesaggistico - ambientale esistente o potenziale e che tale

obiettivo, con particolare riguardo alla componente vegetazione, debba essere conseguito con una specifica progettazione a livello esecutivo degli interventi di rinaturalizzazione per tutte le aree che verranno interessate, in fase di cantiere e di esercizio, dall'intervento in progetto (tracciati stradali dismessi, aree intercluse negli svincoli e nella viabilità principale e accessoria, aree di cantiere, aree di deposito temporaneo, scarpate in rilevato e trincea, spalle dei viadotti, ecc.), comprensivo di un programma di monitoraggio degli interventi e di cure colturali post - operam da effettuarsi sino al completo affrancamento della vegetazione;

- relativamente alle interferenze idrauliche con il Rio Galeria, il dimensionamento delle opere d'arte è stato effettuato, sulla base delle piene di progetto, al di sopra delle quote di esondazione previste con Tr pari a duecento anni; il Proponente indica quindi una sostanziale compatibilità idraulica dei viadotti di progetto, in quanto le soluzioni progettuali ricalcano quelle esistenti in corrispondenza del viadotto autostradale; si fa tuttavia presente che nella valutazione delle portate massime del Rio Galeria non sono stati considerati eventuali fenomeni concomitanti di rigurgito dei massimi deflussi della piena del Fiume Tevere; appare comunque necessario che in sede di progettazione esecutiva tale compatibilità idraulica, così come previsto dalla vigente pianificazione in materia di assetto e di rischio idrogeologico, sia oggetto di valutazione da parte delle autorità idrauliche regionali preposte ovvero dell'Autorità di Bacino del Fiume Tevere, tramite l'espressione del parere di competenza, anche in relazione ai contenuti ed alle norme di attuazione del Progetto di Piano Stralcio PS5 – Aree metropolitane, già elaborato ed in via di adozione da parte dell'Autorità di Bacino del Fiume Tevere;
- per ciò che concerne la componente paesaggio, essendo il tracciato caratterizzato da un sostanziale parallelismo all'asse autostradale esistente, non rappresenta elemento di forte contrasto con l'attuale configurazione del territorio che risulta già frammentato rispetto alla sua originaria continuità, oltre che dall'arteria autostradale, anche dalla viabilità secondaria e dalle opere di bonifica; l'ulteriore frammentazione risulta quindi limitata alle aree che inevitabilmente risulteranno intercluse negli svincoli e tra le complanari in progetto e l'asse autostradale esistente; nell'ambito di tali aree residuali, peraltro di estensione molto limitata dato lo stretto affiancamento previsto con l'esistente Autostrada, la presenza di elementi di interesse storico - architettonico, rappresenta elemento di ulteriore impatto, peraltro mitigabile, sebbene non in termini assoluti, con idonei interventi di restauro conservativo dei manufatti;
- relativamente alla qualità dell'aria la caratterizzazione ante operam risulta non sufficientemente rappresentativa sia in relazione ai limitatissimi periodi di rilevazione considerati sia in merito alla collocazione territoriale delle stazioni di rilevamento, con particolare riferimento a quella individuata per il comune di Roma - Eur Fermi - in quanto collocata in una ambito urbano con caratteristiche emissive non raffrontabile all'area di progetto; la stima della qualità dell'aria post operam, è fornita unicamente per la sorgente relativa all'infrastruttura in progetto, non considerando gli effetti cumulati con lo scenario emissivo attuale, pur nei limiti della rappresentatività dei dati forniti per la caratterizzazione ante - operam; i risultati delle simulazioni effettuate non consentono di effettuare una stima delle ricadute sulla qualità dell'aria nelle zone limitrofe la viabilità in progetto in riferimento alle aree sensibili individuate preliminarmente nello studio di impatto ambientale, tuttavia, in termini di soli contributi emissivi relativi alla viabilità in



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

progetto, dalla lettura delle cartografie ottenute con il modello di simulazione è possibile valutare che i contributi degli ossidi di azoto risultano compresi tra $9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (valore massimo) e $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (valore medio); quelli del monossido di carbonio risultano compresi tra $0,12 \text{ mg}/\text{m}^3$ (valore massimo) e $0,03 \text{ mg}/\text{m}^3$ (valore medio); quelli relativi alle polveri sottili risultano compresi tra $3,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (valore massimo) e $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (valore medio); i tratti corrispondenti rispettivamente ad una porzione del GRA posta a Nord dello svincolo tra questo e l'Autostrada Roma - Fiumicino, e ad un tratto dell' Autostrada A12 posto a Nord dello svincolo con l'Autostrada Roma - Fiumicino, presentano valori sensibilmente superiori per tutti gli inquinanti considerati, in particolare per quanto concerne gli ossidi di azoto e le polveri sottili; tutti i dati (ante e post operam) non sono forniti in maniera confrontabile con i limiti di legge (DM 60/2002 che prevede specifici periodi di mediazione e percentili per i diversi inquinanti); a valle di tali considerazioni, si ritiene necessario, pertanto, che la caratterizzazione ante e post operam della qualità dell'aria siano oggetto di un successivo approfondimento progettuale;

- relativamente alla componente rumore e vibrazioni, concordemente con quanto affermato dal Proponente i livelli di emissioni relativi all'infrastruttura in progetto risultano mediamente inferiori ai livelli di rumore residuo rilevati presso i recettori, ove il clima acustico risulta fortemente influenzato da sorgenti di rumore già esistenti (traffico veicolare e ferroviario dalle seguenti sorgenti esistenti: Via della Magliana, Via Portuense, Autostrada Roma - Fiumicino, tratta ferroviaria Roma - Fiumicino Aeroporto e pertinenze); i livelli di emissione dell'infrastruttura stradale in progetto presso i recettori considerati, raffrontati ai valori limite previsti dalla Tab. B del DPCM 14.11.1997, relativamente alla zonizzazione ipotizzata dal Proponente che prevede Classi III e IV di destinazione d'uso del territorio, risultano sostanzialmente compatibili per il tempo di riferimento diurno, in quanto i valori diurni simulati, mediamente, non superano i 55 dBA (Classi III e IV valori limite diurni rispettivamente pari a 55 e 60 dBA) ad eccezione del valore di 55,6 dBA previsto presso l'area di Via Sabatino, caratterizzata da edifici a schiera residenziali in prossimità dell'Autostrada Roma - Fiumicino; per il tempo di riferimento notturno si riscontra un superamento dei limiti previsti per le medesime Classi III e IV (valori limite notturni rispettivamente pari a 45 e 50 dBA) per i recettori individuati in corrispondenza del Piano di zona B39 - Ponte Galeria, lungo la Via Portuense dal civico 1482 al civico 1532 e presso Via C. Sabatino. Si fa presente che per la prima area risulta ipotizzata la Classe III dal Proponente, mentre per le altre zone è stata ipotizzata una destinazione d'uso corrispondente alla Classe IV; i livelli di rumore ambientale presso i recettori considerati, inteso come somma del rumore residuo misurato presso i recettori e delle emissioni relative alla sorgente di progetto presso i medesimi recettori, raffrontati ai valori limite previsti dalla Tab. C del DPCM 14.11.1997, relativamente alla zonizzazione ipotizzata dal Proponente (Classi III e IV di destinazione d'uso del territorio), risultano mediamente superiori, per il tempo di riferimento diurno, ai valori limite previsti (Classi III e IV valori limite diurni rispettivamente pari a 60 e 65dBA) con l'eccezione dei valori previsti presso i recettori Piano di zona B39 (58,8 dBA) e presso Via C. Sabatino (61,9 dBA) che risultano inferiori ai limiti vigenti; per il tempo di riferimento notturno, dai raffronti con la medesima Tab. C, tutti i valori riportati nello SIA risultano superiori ai limiti previsti per le Classi III e IV ipotizzate (rispettivamente pari a 50 e

55dBA); tale situazione critica appare comunque sostanzialmente analoga alla situazione ante-operam in quanto i valori post-operam presso i medesimi recettori non subiscono variazioni significative. Si ritiene opportuno verificare, nelle successive fasi progettuali, l'efficacia delle opere di mitigazione in maggior dettaglio. Per ciò che concerne la componente vibrazioni, in considerazione del fatto che lo SIA non affronta tale tematica, appare necessario che la caratterizzazione ante-post operam e gli eventuali interventi di mitigazione siano oggetto di una successiva dettagliata analisi e valutazione;

CONSIDERATA la nota n. 158423 (determinazione n. B2201) della Regione Lazio del 20 ottobre 2003, pervenuta il 28 ottobre 2003, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *“La realizzazione delle opere non dovrà interferire con gli attuali flussi di traffico;*
- *In fase di cantierizzazione, per quanto attiene la mobilità locale, dovranno essere predisposti tutti i necessari accorgimenti per:*
 - *controllare l'emissione delle polveri mediante periodici annaffiamenti delle terre da movimentare;*
 - *le strade interessate dalla percorrenza degli automezzi diretti da o per il cantiere dovranno essere mantenute libere e pulite da fango e/o polveri;*
- *I rilevati stradali dovranno essere ubicati su terreni di fondazione sufficientemente portanti; dovrà essere superato completamente lo strato di materiale di riporto e quello di terreno vegetale (localmente sede di fenomeni di soliflusso) in maniera da interessare il substrato più idoneo all'eventuale posa di fondazioni profonde;*
- *Per tutti gli scavi a cielo aperto e in sotterraneo, si realizzino idonee opere di sostegno e rivestimenti provvisori, opportunamente armati; sia gli scavi a cielo aperto che in sotterraneo devono essere progettati ed eseguiti in modo da prevenire possibili cedimenti e dotati di opportuni drenaggi, per abbattere eventuali pressioni idrostatiche (in particolare nelle formazioni che si presentano con caratteristiche geotecniche scadenti nelle quali si possono innescare dissesti e cedimenti);*
- *Nelle aree dei cantieri principali e nelle aree di stoccaggio materiali, sia in fase esecutiva che gestionale, devono essere realizzate tutte le opere provvisorie e definitive atte a garantire la sicurezza dei luoghi, la stabilità del suolo, il buon regime delle acque di deflusso la protezione delle falde da agenti tossici ed inquinanti, con particolare attenzione alle aree dei cantieri prossimali ai corsi d'acqua;*
- *Dovranno essere curate in modo opportuno la regimazione ed il drenaggio delle acque di scorrimento superficiale soprattutto per quanto concerne i tratti interessati da sottopassi, nelle zone di sbancamenti stradali e/o allargamenti della sede viaria, da rilevati estradali e nelle aree di svincolo;*



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

- *Il materiale di risulta proveniente dagli scavi delle scarpate stradali, sia sistemato stabilmente sul posto e/o riutilizzato per il rimodellamento morfologico dei terreni di scarpata e il materiale eventualmente in esubero venga messo a dimora in una discarica autorizzata; nel caso sia necessario l'utilizzo di ulteriore materiale per la realizzazione dei rilevati, si preveda l'opportunità di impiegare il materiale proveniente da sbancamenti e scavi di cantieri ubicati in aree limitrofe, evitando l'apertura di nuove cave o l'utilizzo di quelle esistenti.*
- *Per le aree destinate a verde di arredo dovranno essere previste specie resistenti a climi marini e rappresentative della flora locale autoctona.*
- *Su tutti i rilevati stradali previsti dal progetto, siano realizzati dei sottopassi di opportune dimensioni, finalizzati a consentire lo spostamento della fauna selvatica, per la frequentazione degli ambienti idonei allo svolgimento dei loro cicli biologici;"*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/36092 del 3 novembre 2003, pervenuto in data 4 novembre 2003, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali:

"Con apposita istanza prot. n. 3901 del 11/02/2003, acquisita al protocollo di questa Direzione Generale con n. ST/407/6348 del 18/02/2003, l'ANAS S.p.A. - Compartimento della Viabilità per il Lazio, ha presentato istanza per la promiscuità ambientale per il progetto della viabilità accessoria dell'Autostrada Roma - Aeroporto di Fiumicino per l'adeguamento del sistema viario Roma - Fiumicino litorale, ai sensi dell'art. 6 comma 3 della Legge 349/86 e s.m. e dell'art. 6 del D.P.C.M. del 27.12.1988.

Con successiva nota n° 17221 del 27/06/2003, l'ANAS S.p.A., a fronte del permanere di alcune rilevanti problematiche riferite all'interferenza di una parte delle opere di progetto con il sito archeologico monumentale dei porti di Claudio e Traiano, ha inviato formale richiesta di ritirare dalla procedura di V.I.A. il Lotto 2°, dal Km. 12+780 al Km. 18+900 circa, ricadente nel Comune di Fiumicino.

Per quanto attiene al Lotto 1°, ricadente nell'ambito territoriale del Comune di Roma, la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, per il Patrimonio Storico, Artistico e Demoetnoantropologico di Roma con nota prot. n. B 2036 del 21/05/2003 e successiva nota prot. n. A 7090 del 31/10/2003, verificato il regime vincolistico presente, relativo alla tutela paesistica, ha comunicato di poter esprimere parere favorevole con prescrizioni, per quanto di stretta competenza, ai lavori di adeguamento del sistema viario Roma-Fiumicino Litorale - 1° Lotto. In particolare, con nota prot. n. A 7090 del 31/10/2003, la stessa Soprintendenza ha comunicato quanto segue:

*"Con riferimento alla nota di codesta Direzione Generale indicata in epigrafe (nota ST/407/33181/2003 del 8/10/2003), si comunica che lo svincolo ivi citato (cfr. allo svincolo, previsto in progetto, di raccordo tra il G.R.A. di Roma e l'Autostrada Roma-Aeroporto Fiumicino), ricade in area che non risulta sottoposta a vincolo paesistico; nella predetta area, pertanto, ai sensi dell'art. 19 della Legge Regionale 6.7.1998, n. 24, **non** trovano applicazione le norme del P.T.P. 15/8 "Valle del Tevere" (si segnala in ogni caso che l'area cui fa riferimento la nota della*

consorella Soprintendenza per i Beni Archeologici è classificata dal predetto P.T.P., come detto non cogente, a Tutela Paesistica e non a Tutela Integrale).

Per quanto concerne la situazione generale dei vincoli paesistici gravanti sulla porzione di territorio interessata dall'opera in oggetto (I° Lotto compreso tra il G.R.A. e lo svincolo dell'autostrada per Civitavecchia), essi sono costituiti dalle fasce di 150 mt. dalle sponde del "collettore allacciante di Ponte Galeria", del "Rio Galeria" e del "Fosso della Breccia" – secondo quanto rilevabile dalle tavole dal predetto P.T.P. – tutelate ai sensi dell'art. 146 lett. c del D.L.vo 490/99, e dal vincolo relativo alla "Riserva Naturale Statale del Litorale Romano", operante anch'esso "ope legis" ai sensi del medesimo articolo, lettera f).

Al riguardo, ad integrazione ed ulteriore precisazione del precedente parere della scrivente prot. n. B2036 del 21.5.2003, appare opportuno evidenziare che l'attraversamento dei fossi citati e della relativa fascia spondale, operato dalla viabilità in oggetto, è consentito dall'art. 14 bis della citata L.R. 24/98 a condizione che il tracciato dell'infrastruttura mantenga integro il corso d'acqua e la vegetazione ripariale esistente, ovvero preveda una adeguata sistemazione paesistica coerente con i caratteri morfologici e vegetazionali dei luoghi. Tali provvidenze potranno eventualmente essere prescritte a titolo cautelare, segnalando comunque che, per il Rio Galeria ed il parallelo "collettore allacciante", la progettazione risulta ad esse adeguata così come rilevabile dall'elaborato di approfondimento dello Studio di impatto ambientale inoltrato dall'ANAS s.p.a. – Compartimento Viabilità Lazio con nota n. 18674 del 21.07.2003.

Per quanto concerne la Riserva Naturale, che affianca in due tratti – su di un lato – il tracciato autostradale, si evidenzia che le complanari di progetto risultano contenute entro la fascia di tutela Orientata (Toa/15) appositamente prevista dal P.T.P. "Valle del Tevere" per l'ampliamento e la riqualificazione del nastro autostradale in questione e che, anche in questo caso (stante la scala di riferimento 1:10.000 delle tavole di cui sopra), appare comunque opportuno prescrivere cautelativamente che le predette complanari vengano contenute tassativamente nella predetta zona TO.

E' il caso infine di segnalare che dal parere della scrivente è da intendersi esclusa la sede stradale di raccordo in corrispondenza dell'innesto con la A 12 in quanto rappresentata a tratteggio come "futura sistemazione" e quindi esterna al lotto in oggetto (cfr. tavola del progetto definitivo – planimetria 3/3 – elaborato PL-03)".

La Soprintendenza per i Beni Archeologici di Ostia, con nota prot. n. 1527 del 24/02/2003, acquisita a questo protocollo con n. ST/407/10531/2003 del 19/03/2003, ha ribadito, per quanto attiene al progetto definitivo del I° Lotto, il parere già reso precedentemente con nota prot. n. 1135 del 11/02/2003, come di seguito riportato:

"Il tratto di Viabilità Accessoria dell'autostrada Roma-Fiumicino localizzato nel territorio del Comune di Roma sottoposto alla giurisdizione dell'Ufficio scrivente e compreso tra il Rio Galeria e l'autostrada Roma – Civitavecchia, è un territorio ricco di preesistenze archeologiche; faceva infatti parte dell'Ager Portuensis gravitante sull'antica Via Portuense che, in quest'area, correva con andamento obliquo rispetto al tracciato moderno e che è stata riportata in luce in diverse occasioni negli ultimi anni.

In considerazione di quanto sopra detto si richiede l'esecuzione di saggi preventivi al cui



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

esito sarà subordinato al parere di questa Soprintendenza.

Tali saggi dovranno interessare sia le nuove sedi stradali ed i relativi raccordi, sia le aree di rispetto o comunque interchuse a future indagini, sia le zone che saranno occupate dalle piste di cantiere allargandosi fino a comprendere tutta la fascia di esproprio sia temporaneo che definitivo (Tav. PPE-01).

Si forniscono di seguito alcune prescrizioni relative alle modalità di realizzazione delle indagini preventive:

- I sondaggi consisteranno in trincee di scavo realizzate mediante mezzo meccanico impostate obliquamente rispetto all'asse viario; tali trincee saranno larghe m. 2, distanti tra loro 10 m. e raggiungeranno la profondità dei livelli archeologicamente sterili;
- Le indagini archeologiche, che saranno totalmente a carico della committenza, comporteranno l'impiego oltre che di mezzi meccanici e di operai anche di personale tecnico-scientifico altamente qualificato, in particolare di un archeologo per ogni mezzo meccanico previsto, di un topografo e di un geopedologo;
- Qualora non si rinvenissero resti archeologici nel corso degli interventi dovrà comunque essere prodotta una documentazione completa (giornale di scavo, schede US, fotografie delle trincee e sezioni stratigrafiche delle stesse, relazione geopedologica); i cavi di indagine dovranno, inoltre, essere posizionati su cartografia base in scala 1:1000 o 1:500 o sulla cartografia di progetto e la quota 0 dovrà essere relazionata al livello del mare;
- Qualora, invece, si rinvenissero resti archeologici, questa Soprintendenza concorderà con la D.L. gli allargamenti e gli scavi da effettuare;
- Sempre in caso di rinvenimento di resti archeologici sarà cura del personale tecnico-scientifico di realizzare la documentazione di dettaglio delle preesistenze antiche (posizionamento topografico, rilievi e sezioni, fotografie, descrizioni), oltre alla documentazione generale su indicata; è da sottolineare che in caso di rinvenimento di resti archeologici si dovrà provvedere l'utilizzo, oltre al personale già incaricato, di tecnici specializzati addetti al rilevamento di dettaglio grafico e fotografico;
- Copia della documentazione prodotta dovrà essere consegnata a questa Soprintendenza.

E' inoltre da segnalare che le opere di progetto dovrebbero intercettare il tracciato dell'antica Via Portuensis poco ad est del secondo svincolo per la Nuova Fiera di Roma, posto in corrispondenza di Via Sabbatino. In tale tratto si richiede, pertanto, lo scavo estensivo dell'antico tracciato viario e delle sue pertinenze".

La Soprintendenza per i Beni Archeologici di Roma, con nota prot. n. 7890 del 13/03/2003, acquisita a questo protocollo con n. ST/407/10899 del 21/03/2003, ha comunicato di aver richiesto sondaggi archeologici preventivi su tutta l'area del percorso viario, che ne condizioneranno il parere definitivo, e in particolare lo scavo estensivo in corrispondenza dell'acquedotto di età romana che lo attraversa. Per quanto attiene alla realizzazione dell'opera nell'area di T.O. a/15 "Tutela Orientata alla riqualificazione dei percorsi di rilevante valore

paesaggistico", che comunque consente "la realizzazione, trasformazione, riqualificazione, valorizzazione dei tracciati stradali ... opere di servizio e manufatti legati alla viabilità", la stessa Soprintendenza ritiene che i tracciati, in ottemperanza alle norme del Piano Paesistico, debbano essere quanto più possibile vicini a quello esistente, possibilmente ad un livello più basso dell'autostrada, con alberature lungo i margini stradali.

Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, viste le osservazioni pervenute, ai sensi dell'art. 6, comma 9, della legge 349/1986, dall'Associazione Nazionale Utenti di Servizi Pubblici-Onlus, dall'Ing. Paolo Marchetti di Roma, dal Comune di Fiumicino,

in conformità con i pareri e le prescrizioni espresse dalle Soprintendenze territorialmente competenti, esprime parere favorevole alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, **limitatamente alle opere del 1° Loto di lavori**, nella più scrupolosa osservanza di tutte le prescrizioni indicate nei pareri delle Soprintendenze competenti, con l'ulteriore prescrizione che, prima dell'inizio dei lavori, vengano sottoposti alla verifica delle competenti Soprintendenze di settore e di questa Direzione Generale i seguenti elaborati progettuali:

- una cartografia che indichi la localizzazione di tutte le cave e le discariche (da individuarsi tra quelle regolarmente autorizzate secondo le norme vigenti) che verranno utilizzate per l'approvvigionamento dei materiali da costruzione e lo smaltimento dei materiali di risulta;
- gli elaborati di progetto esecutivo riferiti alle opere di mitigazione acustica ed eventuali altre misure di contenimento dell'inquinamento acustico che si dovessero rendere necessarie per garantire la messa in esercizio della infrastruttura stradale proposta. Tali elaborati andranno supportati da uno studio di inserimento ambientale dei manufatti, ipotizzando, ove possibile, anche l'uso di barriere vegetali che sia compatibile con il contesto ambientale e paesaggistico;
- elaborati riferiti ad una specifica progettazione esecutiva degli interventi di rinaturalizzazione relativa a tutte le aree che verranno impegnate dai lavori, sia quelle riferite alle opere di cantierizzazione sia quelle interessate dalle opere stradali e dalle relative pertinenze;
- gli elaborati di progetto esecutivo riferiti a tutte le opere di attraversamento dei corsi d'acqua. Tali opere dovranno essere progettate in maniera tale da garantire l'integrità dei corsi d'acqua e della vegetazione ripariale esistente, prevedendo, nel contempo, un'adeguata sistemazione paesistica coerente con i caratteri morfologici e vegetazionali dei luoghi.";

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito sinteticamente si riportano;

Comune di Fiumicino (RM)

- lo studio di impatto ambientale non fa riferimento ad un contesto normativo aggiornato ed ai procedimenti amministrativi precedenti;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- per quanto concerne l'inquinamento acustico è assente ogni riferimento alla recente legge regionale n. 18 del 3 agosto 2001 "Disposizioni in materia di inquinamento acustico per la pianificazione ed il risanamento del territorio";
- non viene tenuto conto della Proposta preliminare di classificazione acustica del territorio comunale di cui alla premessa;
- non viene tenuto conto dei contenuti della pianificazione a scala particolareggiata del Comune di Fiumicino, che in alcuni casi sono già nella fase di esecuzione; tra i piani in particolare il Piano Particolareggiato NPP23L ed il Piano p.p.e. "Vignole";
- nelle tavole depositate dal proponente presso questa Amministrazione mancano alcune tavole e pagine relative alla mappatura acustica che non consentono di valutare interamente il clima acustico misurato o modellato;
- non vengono esplicitati gli effetti e le misure di contenimento dell'inquinamento acustico;
- è necessario prendere in considerazione il clima previsionale delle zone contermini la viabilità in oggetto come indicato nella proposta preliminare di classificazione acustica del territorio comunale;
- è necessario considerare i recettori sensibili previsti nei piani urbanistici in fase esecutiva.

Associazione Nazionale Utenti di Servizi Pubblici ONLUS (RM)

- si oppone alla realizzazione del progetto in quanto determina lo smantellamento di una esistente e valida infrastruttura per il trasporto pubblico oltretutto non inquinante. Pertanto chiede che non sia concesso alcun nulla osta allo smantellamento del tratto terminale della Ferrovia Roma-Fiumicino città.

ing. P. Marchetti

- contesta la scelta di abbandonare la sede ferroviaria Roma-Fiumicino riadattandone l'uso a sede stradale eliminando il servizio ferroviario metropolitano FM1 ora FR1 fino a Fiumicino città;
- chiede di conoscere, anche ai sensi della L. 241/90, quali siano gli atti amministrativi di pianificazione e/o di progettazione degli Enti coinvolti (RFI, Regione Lazio, Comune di Roma, Comune di Fiumicino, Provincia di Roma) nei quali è stato deciso l'abbandono della sede ferroviaria Roma-Fiumicino;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo ai lavori di realizzazione della viabilità accessoria dell'Autostrada Roma-Aeroporto di Fiumicino per l'adeguamento del sistema viario Roma-Fiumicino Litorale, limitatamente al solo, primo lotto ricadente interamente nel Comune di Roma presentato dall'ANAS Compartimento per la viabilità Lazio, **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) nell'ottica dell'ottimizzazione del bilancio dei materiali dovrà essere valutata la possibilità di:

- riutilizzare tutto il terreno vegetale proveniente dallo scotico;
 - riutilizzare il terreno proveniente dagli scavi, quale sottofondazione, mediante eventuale stabilizzazione a calce o cemento per la sottofondazione stessa della pavimentazione;
 - per l'approvvigionamento dei materiali e lo smaltimento dei materiali di risulta si rimanda alle determinazioni che verranno assunte dalle competenti strutture regionali, prima dell'approvazione del progetto esecutivo, in merito alla compatibilità con le modalità di approvvigionamento e smaltimento previste;
- b) dovrà essere definito in fase di progettazione esecutiva il sistema di collettamento, di eventuale trattamento e di smaltimento finale delle acque di piattaforma con l'obiettivo di evitare possibili interferenze con i corpi idrici superficiali; il dimensionamento di tale sistema dovrà prevedere le verifiche idrauliche della rete di smaltimento finale e il conseguente dimensionamento di tutta la rete di raccolta e smaltimento della acque di piattaforma, tenendo conto sia delle reali precipitazioni dell'area sia del rischio di compresenza delle precipitazioni con eventi accidentali;
- c) dovrà essere effettuato da parte del Proponente, con il coordinamento e la supervisione delle competenti strutture regionali ed in accordo con le Autorità locali:
- un monitoraggio della qualità dell'aria ante operam e post operam, attraverso idonee campagne di rilevamento presso i recettori sensibili prossimi al tracciato ovvero attraverso stazioni fisse di monitoraggio della qualità dell'aria appositamente installate e poste in esercizio a cura del Proponente;
 - in base ai dati del monitoraggio, opportunamente registrati ed archiviati, e delle eventuali situazioni di criticità rilevate, dovranno essere previste idonee misure di mitigazione a protezione dei recettori sensibili, privilegiando l'adozione di fasce filtro vegetali a margine dell'infrastruttura;
- d) in fase di progettazione esecutiva, dovranno essere effettuati, con il coordinamento e la supervisione delle competenti strutture regionali ed in accordo con le Autorità locali:
- un censimento puntuale di tutti i recettori sensibili presenti entro una fascia di almeno 200 metri dal ciglio dell'infrastruttura, integrato da eventuali ulteriori recettori in corrispondenza di elementi insediativi previsti a breve termine;
 - la rilevazione del clima acustico ante-operam presso tutti i recettori individuati, secondo i criteri e le tecniche previste dal DM 16.3.1998 e la simulazione del clima acustico post-operam con identificazione dei livelli di rumore ambientale attesi presso ogni recettore individuato, finalizzata a verificare il rispetto dei valori imposti dal DPCM 14 Novembre 1997, o al rispetto dei limiti di eventuali strumenti normativi sopraggiunti;
 - la progettazione esecutiva delle opere di mitigazione acustica e di eventuali ulteriori misure di contenimento delle emissioni sonore prodotte dall'infrastruttura stradale in progetto, finalizzata al perseguimento dei livelli di qualità indicati in tab. D del DPCM 14.11.97, fatto salvo il rispetto dei limiti di eventuali strumenti normativi di settore sopraggiunti; la progettazione dovrà essere completata da un corretto inserimento ambientale degli interventi, secondo quanto indicato dal D.M 29/11/2002, privilegiando, compatibilmente con gli obiettivi



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

specifici da perseguire, con la sicurezza dell'esercizio dell'infrastruttura e con l'assetto paesaggistico-territoriale, interventi che prevedano l'utilizzo di barriere vegetali;

- e) in fase di progettazione esecutiva dovrà essere eseguita una campagna di misura delle vibrazioni immesse negli edifici prossimi all'infrastruttura individuati quali ricettori sensibili, secondo modalità da concordare con l'ARPA, finalizzata alla verifica del rispetto dei limiti previsti dalla normativa UNI 9614/90. Attraverso un idoneo modello tarato con le misure effettuate, dovranno essere valutati i valori futuri delle vibrazioni, considerando l'aumento di traffico, pesante e leggero, generato dalla nuova infrastruttura stradale, ed adottati conseguentemente idonei sistemi di mitigazione in corrispondenza di tutti gli edifici situati in prossimità della sede stradale. Al fine di ridurre gli impatti durante la fase cantiere, gli interventi di mitigazione cui sopra dovranno essere effettuati, ove possibile, prima di eventuali attività di demolizione di elementi o parti dell'attuale infrastruttura ovvero attività di scavo, palificazioni ed altre attività di cantiere che trasmettono vibrazioni al terreno. Durante la fase cantiere, nelle ore notturne, non dovranno essere superati i limiti dei livelli di vibrazione immesse in un edificio di cui alla norma UNI 9614/90;
- f) dovrà essere elaborata una specifica progettazione a livello esecutivo degli interventi di rinaturalizzazione per tutte le aree che verranno interessate, in fase di cantiere e di esercizio, dall'intervento in progetto (aree intercluse, aree e piste di cantiere, aree di deposito temporaneo, scarpate in rilevato e trincea, spalle viadotti, ecc.). Nel progetto dovranno essere adottati, in particolare, i seguenti criteri:
- le superfici sistemate dovranno essere ricoperte preferibilmente con uno strato di terreno vegetale ammendato atto a garantire la rivegetazione delle stesse;
 - per gli interventi di ripristino della vegetazione dovranno essere utilizzate esclusivamente specie erbacee, arbustive ed arboree, tipiche ed autoctone, privilegiando per le essenze arbustivo-arboree una distribuzione che si armonizza con il paesaggio vegetale esistente e favorisca l'innescio degli originari dinamismi naturali;
 - ai fini della promozione della biodiversità per gli interventi di ripristino della vegetazione si dovrà fare ricorso all'approvvigionamento di materiale genetico ecotipico, privilegiando vivai specializzati che trattino materiale di propagazione autoctono certificato;
- g) il progetto esecutivo di rinaturalizzazione dovrà inoltre comprendere uno specifico programma di monitoraggio e manutenzione degli interventi effettuati, comprendente le idonee di cure colturali atte a garantire il buon esito degli interventi, fino al completo affrancamento della vegetazione (irrigazione di soccorso, ripristino delle fallanze, potature e sfalci delle infestanti, eventuali trattamenti diserbanti e antiparassitari con uso esclusivo di sostanze a bassa persistenza e tossicità, ogni altro intervento che si renda necessario per il buon esito degli interventi); il monitoraggio e le cure colturali dovranno comunque essere ripetuti con frequenze idonee per un periodo di almeno cinque anni successivi all'ultimazione dei lavori. Il progetto esecutivo di rinaturalizzazione ed il programma di monitoraggio e manutenzione dovranno essere soggetti a verifica ed approvazione da parte delle competenti strutture regionali (ARPA ed Ente Parco Litorale Romano per gli ambiti interessati);

- h) in fase di progettazione esecutiva dovrà essere predisposto un progetto di cantierizzazione relativo a tutte le componenti ambientali, comprensivo degli interventi di mitigazione da prevedere a fronte degli impatti individuati; in particolare:
- riguardo al potenziale impatto sulla qualità dell'aria, dovranno essere predisposte misure di contenimento delle polveri in fase di realizzazione delle opere;
 - riguardo al potenziale inquinamento delle acque superficiali dovrà essere previsto un idoneo sistema di collettamento e smaltimento delle acque reflue dell'area di cantiere, mediante idonea rete di smaltimento, qualora esistente o in via realizzazione compatibilmente con la tempistica dell'avvio del cantiere, o, in alternativa, mediante automezzi predisposti per l'allontanamento ed il conferimento dei reflui in idoneo impianto di depurazione;
 - riguardo ai potenziali impatti sulla componente rumore e vibrazioni, in relazione sia alla movimentazione automezzi che alle lavorazioni proprie delle fasi di costruzione dovranno essere individuati idonei interventi di mitigazione, in relazione ai recettori sensibili limitrofi alle aree di cantierizzazione, intervenendo sulle sorgenti emmissive, sulle vie di propagazione, sui recettori sensibili;
 - riguardo ai potenziali impatti sul traffico veicolare locale, con specifico riferimento a Via della Magliana, a fronte di una stima della movimentazione degli automezzi pesanti/leggeri afferenti al cantiere, dovrà essere concordato con le competenti Amministrazioni locali un piano della viabilità per il transito degli automezzi.;
- i) in fase di progettazione esecutiva dovrà essere elaborato uno specifico progetto di restauro conservativo e di riqualificazione estetico-architettonica dei manufatti interclusi nell'ambito della viabilità di progetto; tale progetto sarà soggetto a verifica ed approvazione da parte del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, ovvero della competente Soprintendenza;
- l) la progettazione esecutiva degli interventi di attraversamento dei corsi d'acqua dovrà essere sottoposta all'autorità regionale competente in materia idraulica ai fini dell'espressione del parere di compatibilità rispetto al Progetto di P.A.I. adottato dall'Autorità di bacino del Fiume Tevere o rispetto ai nuovi strumenti di pianificazione di settore eventualmente sopraggiunti alla data della progettazione esecutiva; la progettazione esecutiva degli interventi di attraversamento dei corsi d'acqua artificiali dovrà essere sottoposta alle verifiche di competenza del Consorzio di Bonifica del Tevere e dell'Agro Romano;
- m) la progettazione esecutiva dovrà essere accompagnata e completata da un progetto complessivo di riambientalizzazione dell'opera e da un piano di monitoraggio, elaborato relativamente a tutte le componenti ambientali previste dal D.P.C.M. 27.12.1988, secondo le specifiche riportate nelle precedenti prescrizioni nonché in base a quanto richiesto dagli altri Enti. L'intero progetto di riambientalizzazione ed il piano di monitoraggio, relativo alla fasi ante, durante e post operam, dovrà essere trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio per le successive verifiche di ottemperanza ai fini della sua approvazione prima della fase di realizzazione dell'opera;
- n) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Lazio e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Compartimento per la viabilità Lazio, all'ANAS Direzione Generale, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti DICOTER ed alla Regione Lazio, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 01 DIC. 2003


IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO


IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI