

DEC | VIA | 6231



*Il Ministro dell' Ambiente*

**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 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di ampliamento del G.R.A. tratto Aurelia-Trionfale dal km 0+450 al km 11+350 e del tratto Cassia-Flaminia dal km 11+350 al km 18+800 da realizzarsi in Comune di Roma (RM) presentata dall'ANAS Direzione Generale Ufficio Speciale Infrastrutture con sede in Via Monzambano n. 10, 00185 Roma, rispettivamente in data 3 gennaio 2000 e 7 febbraio 2000;

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS Direzione Generale Ufficio Speciale Infrastrutture in data 19 aprile 2000, 16 e 19 maggio 2000;

**VISTA** la nota n. 60327/4/C della Regione Lazio del 15 giugno 2000, pervenuta il 16 giugno 2000, con cui si esprime un parere favorevole;

**VISTA** la nota n. ST/407/17975 del Ministero per i beni e le attività culturali del 10 agosto 2000, pervenuta il 22 agosto 2000, con cui si esprime un parere favorevole con prescrizioni sul tratto Aurelia-Trionfale, mentre per il tratto Cassia-Flaminia si evidenzia che non sussistono le condizioni per una definitiva espressione di parere. Vista la nota n. ST/407/28328 del 21 dicembre 2000, pervenuta in data 29 dicembre 2000, del Ministero per i beni e le attività culturali con cui è sciolta la riserva sul tratto Cassia-Flaminia e si esprime un parere negativo sul tratto di GRA dal km 11+250 al km 18+800;

**VISTA** la nota n. ST/407/5279 del Ministero per i beni e le attività culturali del 20 giugno 2001, pervenuta in data 20 giugno 2001, con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni sul tratto di G.R.A. dal km 11+250 al km 18+800;

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

*TPW*  
*AR*

VISTI i pareri n. 362 e n. 363 formulati in data 1 giugno 2000 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sui progetti presentati dall'ANAS Direzione Generale Ufficio Speciale Infrastrutture;

**CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante l'adeguamento a tre corsie per ogni senso di marcia del tratto del GRA Aurelia-Trionfale e Cassia-Flaminia:

**osservato che:**

- il progetto di ampliamento del GRA è coerente con i seguenti piani e programmi urbanistici del Comune di Roma: Piano Territoriale Paesistico, Piano Regolatore vigente, Variante di Salvaguardia, Piano delle Certezze, bozza del nuovo PRG di Roma, Programma le Porte di Roma;
- dal punto di vista trasportistico è stata verificata la coerenza con il nuovo Piano Generale dei Trasporti e il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) di Roma, adottato il 28/6/99. Rispetto al programma del Comune di Roma "Porte della Città" che prevede la corrispondenza delle "porte" situate lungo il GRA con i nodi di scambio con il trasporto pubblico;
- l'Autostrada del GRA nel tratto Aurelia-Trionfale attualmente risulta accessibile solo tramite gli svincoli con la Via Aurelia e la Via Boccea. Il progetto prevede l'inserimento di tre nuovi svincoli che realizzeranno un innesto sul GRA attraverso la Via Maglianella, Via Casal del Marmo e Via Trionfale. In questo modo i flussi in ingresso e in uscita dal GRA sono ripartiti sui nuovi nodi, diminuendo la portata ed estendendo l'accessibilità al GRA a due nuove zone (Montespaccato e Casal del Marmo), nonché in corrispondenza del Nodo di Scambio dell'Ipogeo degli Ottavi che interconnette la viabilità stradale principale ed urbana con la rinnovata Ferrovia Roma-Viterbo;
- lungo il tracciato di progetto del tratto Aurelia-Trionfale sono presenti due aree protette ai sensi della legge regionale n.29/97: il Monumento Quarto degli Ebrei (circa 40 ettari) e la Riserva Naturale dell'Insugherata (circa 697 ettari);
- il tratto Cassia-Flaminia in esame comprende il lotto 3° (III stralcio) e i lotti 4°, 5° e 6° che vanno dalla Galleria Cassia fino allo Svincolo Flaminia-Ponte sul Tevere per una estesa complessiva di km 7+550;
- lungo il tracciato di progetto del tratto Cassia-Flaminia sono presenti due aree protette ai sensi della legge regionale n. 29: la Riserva Naturale dell'Insugherata, interamente nell'ambito del Comune di Roma, e il Parco Naturale di Veio, che si estende anche nel territorio di 8 comuni limitrofi;
- l'intero progetto di adeguamento dell'intero Quadrante Nord- Occidentale del GRA è stato inserito nel Piano Triennale ANAS 2000-2002 ed è finanziato anche attraverso il recupero dei residui del decorso Piano Triennale. Il costo complessivo dell'opera (lavori a base d'asta, più somme a disposizione) ammonta a circa 343 miliardi IVA compresa. La durata prevista dei lavori è di 24 mesi;

**per quanto riguarda gli aspetti progettuali:**

- il progetto consiste nell'ampliamento e nel miglioramento funzionale dell'Autostrada del GRA nel tratto Svincolo "Aurelia" (escluso) e nuovo svincolo con la Via "Trionfale" in corrispondenza del nodo di scambio di "Ipogeo degli Ottavi", nonché la realizzazione di tre nuovi svincoli. Tale tratto comprende i lotti 2° e 3° ed ha una lunghezza complessiva di km 10+900. La sezione della strada è del tipo 1b delle vigenti norme CNR con l'ampliamento delle corsie di emergenza da m 3,00 a m 3,50;

MAN  
AR AR



# Il Ministro dell' Ambiente

- il progetto prevede le seguenti opere d'arte: tre nuovi svincoli (Montespaccato-Boccea al km 2+300, Casal del Marmo al km 5+200 e il nuovo svincolo di collegamento con la Via Trionfale), un viadotto (di circa 250 m) in corrispondenza della Via Trionfale, due gallerie artificiali rispettivamente di circa 200m, e 1000 m, due gallerie artificiali in corrispondenza dello Svincolo Trionfale rispettivamente di circa 240 m e 120 m anziché della prevista trincea;
- l'area di lavoro costeggia le due corsie per tutta la lunghezza dell'intervento. In diversi punti di questi corridoi laterali sono state individuate oltre ai tre cantieri principali altre aree di cantiere di minore importanza ed estensione in località non interessate da vegetazione arborea o agricola e, comunque, distanti da edifici. Complessivamente per l'intero tratto Aurelia-Trionfale Lotto 2° e 3° sono previsti  $m^3$  1.580.000 di scavi e  $m^3$  1.254.000 di rilevati con uno sbilancio di  $m^3$  326.000. Il materiale proveniente da cave ammonta a circa  $m^3$  382.000 e il materiale occorrente per conglomerati è di circa  $m^3$  650.000;
- nel tratto Aurelia-Boccea-Cassia i flussi stimati per lo scenario attuale (anno 2000) in relazione al trend di evoluzione tendenziale dei traffici vanno da un TGM di circa 44.000 veicoli per carreggiata nel tratto Boccea-Cassia ad un TGM di circa 53.000 veicoli per carreggiata nel tratto Aurelia-Boccea. Nello scenario di progetto (anno 2002) i flussi stimati vanno da un TGM di circa 49.000 veicoli per carreggiata nel tratto Casal del Marmo-Trionfale a un TGM di circa 59.500 veicoli per carreggiata nel tratto Aurelia-Boccea. Al 2010 i flussi di traffico stimati vanno da TGM di circa 57.000 veicoli per carreggiata nel tratto Casal del Marmo-Trionfale a un TGM di circa 71.000 veicoli per carreggiata nel tratto Aurelia-Boccea. I flussi di punta attuali sono tali da portare l'infrastruttura al livello di servizio "E", nello scenario di completamento (anno 2002) i valori di punta corrispondono ad un livello di servizio "C" e nello scenario 2010 ad un livello di servizio "D ed E";
- il progetto prevede vari interventi di mitigazione: opere a verde (in corrispondenza di rilevati, trincee, aree di cantiere, aree intercluse, gallerie artificiali), barriere vegetali antirumore, barriere antirumore, ripristino dei tratti dismessi mediante un rimodellamento morfologico, canali ed avvallamenti inerbiti per lo smaltimento delle acque di piattaforma;
- l'intervento di adeguamento del tratto Cassia-Flaminia consiste nella ridefinizione della sezione trasversale che dalle attuali due corsie per senso di marcia diventa a tre corsie per ogni senso di marcia, di tipo IB della normativa CNR, con l'ampliamento della corsia di emergenza da 3 a 3.5 m ed una larghezza complessiva pari a 33 m;
- il progetto prevede le seguenti opere d'arte: galleria artificiale (330m), viadotto degli Ebrei (180m), svincolo con Via Cassia, galleria naturale Cassia (650m-690m), galleria artificiale (495m), viadotto Crescenza (260m), galleria artificiale (450m), svincolo con via Cassia Veientana e bretella di collegamento tra via Cassia Veientana e l'ospedale di Sant'Andrea, svincolo a trombetta per l'accesso all'ospedale di Sant'Andrea, svincolo con via Flaminia, ponte sul Tevere (260m);
- su un'estensione complessiva di 7,5 km vengono dismessi circa 1,2 km dell'attuale sede stradale e sono previsti circa 2 km di gallerie (690 m in naturale e 1.275 m in artificiale). Per la Riserva dell'Insugherata, interessata per circa 1 km dall'adeguamento del GRA, il progetto prevede il passaggio in galleria per circa 600m. Per il Parco di Veio, quasi totalmente interessato dall'adeguamento, sono state inserite due gallerie con il recupero di circa 1km di territorio;
- oltre al cantiere lineare che si svilupperà lungo tutto il tratto in esame, sono previsti 4 cantieri principali e 3 aree di stoccaggio. Complessivamente, per l'intero tratto Cassia Flaminia, sono previsti  $1.989.667 m^3$  di scavi e  $1.842.932 m^3$  per rilevati con uno sbilancio di  $146.735 m^3$ ,  $841.269 m^3$  di forniture da cava,  $829.537 m^3$  di inerti per conglomerati. La realizzazione dell'opera avverrà

mantenendo in esercizio il GRA; per lo svincolo Flaminia, data la complessità dell'intervento, sono state distinte 8 fasi costruttive distinte;

- il progetto prevede vari interventi di mitigazione: opere a verde (in corrispondenza di scarpate, rilevati, trincee, aree intercluse, aree spondali, aree di cantiere, gallerie artificiali); interventi di protezione della fauna (sistemi di recinzione e mantenimento passaggi); opere per la protezione dello sversamento accidentale di liquidi nocivi nei punti critici del tracciato (sistema di smaltimento delle acque piovane e vasche di sicurezza per le acque di piattaforma); interventi per il contenimento dell'inquinamento acustico (6300 m di barriere antirumore, riduttori di rumore in sommità, pannelli sospesi, pavimentazione fonoassorbente); ripristino del vecchio ponte in ferro sul Tevere con collegamento pedonale/ciclabile tra le due sponde, restauro del ponte romano lungo la Via Flaminia. Tra le opere di compensazione, l'ANAS ha proposto la cessione agli Enti Parco delle aree dismesse;

**per quanto riguarda gli aspetti ambientali del tratto Aurelia-Trionfale:**

- questo territorio si caratterizza per una orografia molto accidentata determinata dalla frequenza ed alternanza di pianori e di piccole valli profondamente incise, segnate da un sistema di fossi e di sentieri agricoli che costituiscono insieme alla vegetazione ripariale, un vero e proprio reticolo ordinato dalla presenza di numerosi casali ed aziende. Il territorio interno al GRA si caratterizza per una alternanza di aree edificate ed aree agricole. La Via Trionfale è lambita ad est dai margini del Parco dell'Insugherata e ad ovest dall'area denominata "Quarto degli Ebrei" nonché dalle aree della Palmaroletta e di Casal del Marmo. Le aree edificate sono tutte contenute all'interno del GRA, con l'unica eccezione della borgata di Selva Candida, sorta in aderenza al GRA;
- l'area è caratterizzata dalla presenza di un ricoprimento piroclastico (tufi, pozzolane e epivolcaniti) che poggia su formazioni sedimentarie di età pleistocenica (argille limi, sabbie e ghiaie). I terreni sono da mediamente permeabili a poco permeabili. Viene riconosciuta una falda principale contenuta all'interno dei pacchi ghiaiosi e sabbiosi del Siciliano di un certo interesse dal punto di vista della risorsa idrica e numerose altre piccole falde sospese e limitate di debole e debolissima potenzialità, caratterizzate da emergenze spesso stagionali;
- il tracciato interessa il bacino del Fosso della Magliana che ha inizio presso il nucleo periurbano di Ottavia, dove prende il nome di Fosso Palmarola. Quindi, più a sud, prosegue con il nome di Fosso della Maglianella, ricevendo il Fosso di Acquafredda, il Fosso Marmo Nuovo ed il Fosso di Montespaccato, sino ad assumere nel tratto finale, prima di confluire nel Tevere, il nome di Fosso della Magliana, ricevendo il principale affluente: Fosso Bravetta. Il bacino ha una superficie di 56,4 Km<sup>2</sup> ed una lunghezza dell'asta di 18 km;
- il territorio interessato dall'infrastruttura è caratterizzato da una vegetazione rappresentativa dell'interfaccia tra sistema suburbano e gli ecosistemi spontanei, peraltro intaccati dalle coltivazioni agricole. Le uniche specie originarie presenti sono le sugherete più o meno estese, spesso ridotte a pochi esemplari arborei o a singoli individui lungo le spallette delle vallate e le specie arboree di Salice bianco e Pioppo nero ibrido lungo i fossi. In alcuni tratti sono presenti colture irrigue (principalmente di frumento, mais e girasole) e prati-pascoli. Lungo le strade, ma anche all'esterno nelle boscaglie spontanee, è diffusa la Robinia pseudoacacia;
- in corrispondenza dello Svincolo Trionfale, il GRA lambisce il "Monumento Naturale Quarto degli Ebrei", un'area di circa 40 ettari che racchiude altopiani e fondovalle caratteristici della campagna a Nord di Roma. I caratteri ecologici di tale area sono modesti nelle vicinanze dell'autostrada, ma distanziandosi da essa, si consolidano e raggiungono zone a più alta naturalità e a vegetazione più completa;

LS AR



# Al Ministro dell' Ambiente

- nonostante la densa urbanizzazione e l'elevato disturbo antropico, la presenza di "corridoi ecologici" (Quarto degli Ebrei, Parco di Veio, Riserva Naturale dell'Insugherata e Riserva Naturale della Tenuta dell'Acquafredda) che collegano direttamente la campagna romana alla città rendono quest'area interessante dal punto di vista vegetazionale e faunistico. Le zone boscate rappresentano l'unità ecosistemica a più alta valenza ecologica tra quelli identificati nell'area esaminata;
- da un punto di vista paesaggistico, l'area è caratterizzata da vaste zone urbanizzate alternate ad un paesaggio dolcemente modellato. Quest'ultimo presenta un reticolo idrografico allungato e subparallelo tra cui si interpongono dei pianori debolmente ondulati ed ampie superfici di notevole valore paesaggistico ambientale (Monumento Naturale del Quarto degli Ebrei);

per quanto riguarda gli aspetti ambientali del tratto Cassia-Trionfale:

- l'area è caratterizzata da piroclastiti (tufi, pozzolane e epivulcaniti) poggianti su terreni sedimentari di età da pleistocenica a pliocenica (argille, sabbie e ghiaie). I terreni sono di bassa o media permeabilità con ottime caratteristiche filtranti; le falde sono limitate e discontinue con potenzialità non elevata;
- il tracciato interessa tre bacini idrografici e le relative aste fluviali: l'Acquatraversa, il Fosso della Crescenza e la Valchetta (o Cremera). L'Acquatraversa, è tributario del Fosso della Crescenza e tutti sono affluenti del Tevere in destra orografica;
- nel complesso il territorio interessato è connotato dalla presenza di ambiti ecosistemici a forte valenza ambientale anche se parzialmente condizionati dalle attività umane. In particolare, lungo il tracciato, sono presenti due aree naturali protette: la Riserva dell'Insughereta e il Parco di Veio;
- gli habitat di maggiore sensibilità per la tutela della diversità biologica sono le sugherete, i boschi di latifoglie con leccio e roverella e i corsi d'acqua con la vegetazione ripariale. Le aree dell'Insugherata, di Grottarossa e dell'Acquatraversa sono caratterizzate da una elevata ricchezza floristica, con numerose specie legnose che sono di valore ecologico anche in rapporto all'intera area romana, e costituiscono importanti vie di penetrazione delle specie biologiche;
- parte prevalente dell'area in esame è costituita da pascoli, campi abbandonati, incolti e aree agricole. Il regime agricolo adottato è prevalentemente di tipo arativo a seminativo semplice. Nei pressi delle aree urbanizzate sono presenti alcune formazioni artificiali o sub-spontanee di specie esotiche quali la Robinia pseudoacacia in particolare lungo i rilevati stradali o ferroviari;
- il popolamento animale, costituito in prevalenza da specie generaliste ad ampia valenza ambientale, appare in ogni modo di particolare interesse in rapporto al più ampio contesto urbano o periurbano. La presenza di aree boscate, fasce di vegetazione ripariale e corridoi ecologici (Parco di Veio, Riserva dell'Insugherata) garantisce la diversità di habitat e la continuità ambientale anche a specie provenienti da ambiti extraurbani. Per le classi di anfibi, rettili, uccelli e mammiferi sono segnalate presenze faunistiche significative di specie protette o comunque di interesse naturalistico;
- dal punto di vista paesaggistico, l'area compresa tra Via Trionfale e Via Cassia presenta ampie superfici di notevole valore, soprattutto fuori dal GRA dove si riscontra una orografia accidentata con alternanza di pianori, piccole valli profondamente incise e fossi. I sentieri agricoli, insieme alla vegetazione ripariale dei fossi, costituiscono un reticolo ordinato dalla presenza di numerosi casali e aziende agricole. All'interno del GRA le aree urbane, concentrate lungo la via Trionfale e la via Cassia, si alternano a quelle agricole con numerosi casali;

**valutato per quanto riguarda il tratto Aurelia-Trionfale che:**

- l'ampliamento a tre corsie per ogni senso di marcia del tratto Aurelia-Trionfale completa l'adeguamento complessivo del GRA e permette quindi di rispondere ad una domanda di mobilità in espansione con migliori livelli di funzionalità e sicurezza di quelli attuali caratterizzati da

7  
MIL  
GBAR

fenomeni di congestione. Il progetto prevede inoltre altri interventi volti ad integrare e migliorare l'accessibilità al GRA delle zone limitrofe ed urbane quali la ristrutturazione di svincoli esistenti, la realizzazione di nuovi svincoli, e la connessione del GRA con i parcheggi di scambio. Ai fini della sicurezza e della fluidità di traffico, risultano comunque necessarie alcune modifiche in corrispondenza degli svincoli e dei tratti autostradali limitrofi;

- tutta l'area interessata dall'intervento è caratterizzata da bassi rilievi con lineamenti lievemente collinari e ripide scarpate, e da vaste aree di notevole valore paesaggistico e ambientale interrotte in alcuni tratti dalle trincee del GRA. Per favorire la continuità territoriale ed ecologica e migliorare l'inserimento paesaggistico dell'opera, soprattutto in corrispondenza delle aree protette, si ritengono utili in alcuni tratti delle modifiche progettuali quali il prolungamento delle previste gallerie artificiali, la realizzazione di galleria artificiale in sostituzione di trincea e la modifica di alcuni svincoli;
- l'opera in progetto determinerà principalmente un maggiore ingombro territoriale, con ulteriore occupazione di suolo a prevalente destinazione agricola, ed una sottrazione della vegetazione (in parte compensata dai trapianti e reimpianti vegetazionali). Le aree più sensibili sono le aree protette e la vegetazione lungo i fossi;
- dal punto di vista faunistico, non si ritiene rilevante l'incremento dell'effetto barriera già prodotto dal tracciato esistente né si ritiene probabile un consistente incremento della mortalità da investimento. Tali effetti sono contenuti dalla presenza di tratti in viadotto e in galleria artificiale, che vanno comunque prolungati in corrispondenza delle aree protette. Il mantenimento dei ponti e tombini esistenti contribuisce a contenere gli impatti derivanti dalla frammentazione di habitat e popolazioni animali;
- dal punto di vista della qualità dell'aria è previsto un generale miglioramento del quadro emissivo; le simulazioni effettuate nello Studio di impatto ambientale dimostrano che comunque le concentrazioni di alcuni inquinanti di interesse tossicologico potrebbero permanere anche in futuro oltre gli obiettivi di qualità previsti dall'attuale normativa. Pertanto si evidenzia la necessità di monitorare periodicamente il livello di inquinamento atmosferico associato all'opera, in particolare in prossimità delle aree urbanizzate;
- per quanto riguarda l'inquinamento acustico, complessivamente, sia in condizioni ante operam sia post operam sono state individuate numerose situazioni in cui i livelli di rumore permangono oltre i limiti previsti in base alla zonizzazione acustica preliminare del Comune di Roma. La simulazione effettuata prevedendo gli interventi di mitigazione acustica (barriere acustiche fonoassorbenti e fonoriflettenti) ha evidenziato una consistente riduzione dei livelli di rumore analizzati. Permangono tuttavia dei superamenti dei limiti dell'attuale normativa in corrispondenza di alcuni ricettori per i quali devono essere predisposti specifici interventi di adeguamento delle mitigazioni;
- in fase di cantiere sono prevedibili impatti temporanei significativi a carico della componente idrica superficiale e sotterranea, del suolo e del sottosuolo. Durante le operazioni di cantiere dovranno pertanto essere adottati tutti gli accorgimenti tecnici e le cautele necessarie al fine di evitare o contenere gli impatti, come riportato nello studio di impatto ambientale e successive integrazioni;
- in fase di costruzione gli impatti maggiori sono legati all'esecuzione delle opere di fondazione profonda. L'attività di costruzione delle gallerie e degli scavi per la realizzazione delle trincee potrebbe alterare la circolazione sotterranea delle acque provocando un drenaggio della falda o occludendo meccanicamente i passaggi dell'acquifero. Durante la realizzazione dei viadotti è possibile la dispersione di acque miste a cemento o fango che potrebbero alterare le caratteristiche

MMW  
AB AR



# *Al Ministro dell' Ambiente*

delle acque superficiali e di falda. Pertanto dovranno essere utilizzati materiali e tecniche che non compromettano la qualità delle acque;

## **valutato per quanto riguarda il tratto Cassia-Flaminia che:**

- l'ampliamento a tre corsie per ogni senso di marcia del tratto Cassia Flaminia completa l'adeguamento complessivo del GRA e permette quindi di rispondere ad una domanda di mobilità in espansione con migliori livelli di funzionalità e sicurezza di quelli attuali caratterizzati da fenomeni di congestione. Il progetto prevede inoltre altri interventi volti ad integrare e migliorare l'accessibilità al GRA delle zone limitrofe ed urbane quali la ristrutturazione di svincoli esistenti e la connessione del GRA con i parcheggi di scambio. Ai fini della sicurezza e della fluidità di traffico, risultano comunque necessarie alcune modifiche in corrispondenza degli svincoli e dei tratti autostradali limitrofi;
- tutta l'area interessata dall'intervento è caratterizzata da bassi rilievi con lineamenti lievemente collinari e ripide scarpate, e da vaste aree di notevole valore paesaggistico e ambientale interrotte in alcuni tratti dalle trincee del GRA. Per favorire la continuità territoriale ed ecologica e migliorare l'inserimento paesaggistico dell'opera, soprattutto in corrispondenza delle aree protette, si ritengono utili in alcuni tratti delle modifiche progettuali quali il prolungamento delle previste gallerie artificiali, la realizzazione di galleria artificiale in sostituzione di trincea, la realizzazione di un ponte ad arco in sostituzione di uno scatolare;
- l'opera in progetto determinerà principalmente un maggiore ingombro territoriale, con ulteriore occupazione di suolo a prevalente destinazione agricola, ed una sottrazione della vegetazione (in parte compensata dai trapianti e reimpianti vegetazionali). Le aree più sensibili sono le aree protette e gli attraversamenti del Tevere e dei fossi secondari;
- dal punto di vista faunistico, non si ritiene rilevante l'incremento dell'effetto barriera già prodotto dal tracciato esistente né si ritiene probabile un consistente incremento della mortalità da investimento. Tali effetti sono contenuti dalla presenza di tratti in viadotto e in galleria artificiale, che vanno comunque prolungati in corrispondenza delle aree protette. Il mantenimento dei ponti e tombini esistenti contribuisce a contenere gli impatti derivanti dalla frammentazione di habitat e popolazioni animali;
- dal punto di vista della qualità dell'aria è previsto un generale miglioramento del quadro emissivo; le simulazioni effettuate nello Studio di impatto ambientale dimostrano che comunque le concentrazioni di alcuni inquinanti di interesse tossicologico potrebbero permanere anche in futuro oltre gli obiettivi di qualità previsti dall'attuale normativa. Pertanto si evidenzia la necessità di monitorare periodicamente il livello di inquinamento atmosferico associato all'opera, in particolare in prossimità delle aree urbanizzate;
- per quanto riguarda l'inquinamento acustico, complessivamente, sia in condizioni ante operam sia post operam sono state individuate numerose situazioni in cui i livelli di rumore permangono oltre i limiti previsti in base alla zonizzazione acustica preliminare del Comune di Roma. La simulazione effettuata prevedendo gli interventi di mitigazione acustica (barriere acustiche fonoassorbenti e fonoriflettenti) ha evidenziato una visibile riduzione dei livelli di rumore analizzati. Permangono tuttavia dei superamenti dei limiti dell'attuale normativa in corrispondenza di alcuni ricettori per i quali devono essere predisposti specifici interventi di adeguamento delle mitigazioni;
- in fase di cantiere sono prevedibili impatti temporanei significativi a carico della componente idrica superficiale e sotterranea, del suolo e del sottosuolo. La localizzazione dei cantieri è prevista in zone limitrofe ai corsi d'acqua e sono pertanto possibili contaminazioni delle acque superficiali e sotterranee derivanti dallo smaltimento di reflui civili, acque di lavaggio delle macchine, acque



provenienti dalle officine meccaniche e eventuali impianti di lavaggio degli inerti. Durante le operazioni di cantiere dovranno pertanto essere adottati tutti gli accorgimenti tecnici e le cautele necessarie al fine di evitare o contenere gli impatti, come riportato nel Studio di impatto ambientale e successive integrazioni;

- in fase di costruzione gli impatti maggiori sono legati all'esecuzione delle opere di fondazione profonda. L'attività di costruzione delle gallerie e degli scavi per la realizzazione delle trincee potrebbe alterare la circolazione sotterranea delle acque provocando un drenaggio della falda o occludendo meccanicamente i passaggi dell'acquifero. Durante la realizzazione dei viadotti è possibile la dispersione di acque miste a cemento o fango che potrebbero alterare le caratteristiche delle acque superficiali e di falda. Pertanto dovranno essere utilizzati materiali e tecniche che non compromettano la qualità delle acque;
- in prossimità dei recettori più critici (Rio Cremera e Fiume Tevere) il progetto prevede la realizzazione di un sistema di vasche di raccolta e di depurazione delle acque di piattaforma stradale. Per quanto riguarda l'attraversamento del fiume Tevere, le quote di progetto delle opere d'arte previste non interferiscono in alcun caso, anche per portate eccezionali con tempi di ritorno molto alti, con il massimo livello idrico raggiungibile dal Tevere;

**CONSIDERATO** che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta tratto Aurelia-Trionfale e Cassia-Flaminia;

**CONSIDERATA** la nota n. 60327/4/C della Regione Lazio del 15 giugno 2000, pervenuta il 16 giugno 2000, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *tutte le opere di mitigazione individuate in premessa dovranno essere attuate;*
- *dovranno essere adottate le prescrizioni di carattere geologico e idrogeologico di cui alla nota prot. n° 1001961/4/A/3 del 2/6/2000 della competente struttura di questo Dipartimento, che si allega quale parte integrante del presente parere;*
- *dovranno essere adottate tutte le prescrizioni individuate del Comune di Roma X Dipartimento con la nota n° 7362 del 31/5/2000, che si allega quale parte integrante del presente parere;*
- *le opere di cantierizzazione, di accantonamento di materiali, di deposito temporaneo di terreni vegetali, le modalità di scavo nonché le opere di rinaturalizzazione da realizzare negli ambiti territoriali ricompresi nelle aree naturali protette dovranno essere concordati, nella loro fase esecutiva, con le strutture tecniche dei rispettivi Enti di gestione.*

Ed inoltre:

- *le opere di sbancamento dovranno essere mantenute in maniera tale da evitare sversamenti accidentali lungo i fossi e significative alterazioni del regime idraulico di superficie;*
- *allo scopo di ridurre l'approvvigionamento di materiali da cave, con conseguente riduzione di risorse non rinnovabili sarà necessario ottimizzare ulteriormente il riutilizzo dei materiali e, ove questi non dovessero garantire adeguate caratteristiche meccaniche, si prescrive di approfondire, anche attraverso indagine sperimentale, la possibilità di stabilizzare le terre con tecniche ormai consolidate nell'ambito dell'esecuzione dei lavori stradali;*
- *il materiale destinato alla discarica dovrà prioritariamente essere utilizzato per interventi di bonifica, tali operazioni di riqualificazione dovranno comunque essere concordate con le*





# Il Ministro dell'Ambiente

autorità competenti. A tale proposito si specifica che materiali di scavo con i quali è possibile il ripristino ambientale di aree degradate ai sensi del D. Lgs.vo n° 22/97 si configurano come rifiuti ed il loro riutilizzo è sottoposto a procedura semplificativa ai sensi del D.M. Ambiente del 5/2/98 artt. 31 e 33;

- l'approvvigionamento dei materiali litoidi connesso alla realizzazione delle infrastrutture dovrà comunque essere eseguita nell'ambito dei limiti delle concessioni legittimamente vigenti nei diversi siti di cava;
- al fine di assicurare l'attecchimento degli impianti vegetazionali che verranno messi a dimora e al fine di assicurare la corretta esecuzione del monitoraggio delle acque superficiali come riportato negli elaborati di progetto il proponente dovrà fornire adeguata garanzia anche di carattere economico.
- adozione di idonee misure, in fase di cantiere, per il contenimento della diffusione delle polveri e per la protezione degli elementi arborei in prossimità delle zone di cantiere;
- all'uscita dai cantieri sarà necessario prevedere un apposito impianto per il lavaggio delle gomme dei mezzi con vasca di decantazione delle acque, onde evitare fenomeni macroscopici di intorbidimento delle acque superficiali con conseguenze anche irreversibili sugli ecosistemi sensibili;
- i cantieri dovranno essere localizzati lontano da ricettori sensibili alle attività di lavorazione, concordando tali localizzazioni con le Amministrazioni che, sentite le ASL competenti, determineranno gli orari di lavoro dei cantieri allo scopo di ridurre il disturbo alle popolazioni e alle attività che si esercitano in zona;
- in fase di cantiere si dovrà provvedere a periodiche amaffiature della viabilità per limitare la presenza di polveri, dovrà essere assicurata la pulitura e la manutenzione della viabilità esterna all'area di cantiere nei tratti direttamente connessi al comprensorio fino alla conclusione di tutte le opere;
- le opere di cantierizzazione dovranno essere confinate con recinzione provvisoria tale da assicurare la pubblica incolumità e la interdizione di accesso di dette aree da parte di soggetti estranei all'attività edilizia;

**CONSIDERATO** il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/17975 del 10 agosto 2000, pervenuto il 22 agosto 2000, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale del tratto dal km 0+450 al km 11+250, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni, mentre per il tratto Cassia-Flaminia si evidenzia che non sussistono le condizioni per una definitiva espressione di parere:

la **Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Roma**, esaminato il progetto, ha comunicato le seguenti valutazioni di competenza:

- Tratto stradale dal Km 0+450 al Km 11+ 350

con nota n. B950 del 02.03.2000, qui pervenuta via fax in pari data prot. n. ST/407/4962, verificato che:

- il tracciato interessato dall'intervento in oggetto attraversa in gran parte aree "abbondantemente urbanizzate" (località Montespaccato, borgata Mazzalupo e Mazzalupetto, l'area edificata di Casal del Marmo, Selva Candida e Palmarola);
- in parte l'area di pertinenza del tracciato ricade nel comprensorio facente parte del P.T.P. denominato Arrone - Galleria: precisamente dal complesso denominato "Opera Beneficenza"

allo svincolo Trionfale, ricadente nell'ambito Tob 13/14 di tutela orientata, le cui N.T.A. consentono "limitati interventi di trasformazione dei tracciati viari";

- l'area, inoltre, è interessata dal percorso dei fossi Montespaccato e Palmarola;
- in merito alla "sistemazione degli svincoli previsti" il progetto è migliorativo rispetto alla situazione attuale "perché sono razionalizzati i percorsi esistenti";

"ritiene il progetto di cui all'oggetto compatibile con le norme relative allo strumento di Pianificazione Paesistica, alla condizione che sia realizzata opportuna cortina arborea, mediante piantumazione di essenze proprie della zona, nei tratti di Tutela Orientata".

La Soprintendenza, inoltre, ritiene ammissibile in via generale la richiesta avanzata dalla Soc. Aquilina di realizzare uno svincolo al GRA, "tra l'ottavo e il nono kilometro", di servizio al nucleo abitativo di Selva Candida, con la prescrizione di "un'attenta ubicazione che tenga conto della preesistenza di alcuni casali presenti in zona".

Le suddette valutazioni sono state confermate con nota n.A4852 del 30.06.2000, qui pervenuta in data 03.07.2000 prot. n. ST/407/14961, anche alla luce della documentazione integrativa prodotta dall'ANAS a seguito delle richieste formulate dal Ministero dell'Ambiente.

• Tratto stradale dal Km 11+350 al Km 18+800 (3°- 4°- 5°e 6° stralcio)

Con nota n. A5974 del 31.07.00, qui pervenuta via fax in pari data, la Soprintendenza sopraccitata, esaminato il progetto e le integrazioni fatte pervenire dall'Ente Nazionale per le Strade con nota n. 1703 del 21.07.00, su richiesta della Soprintendenza medesima (rif. nota n. A2170 - B2923 del 23.05.2000, di cui si allega copia), comprendenti un elaborato grafico in cui è riportata "la sovrapposizione del nuovo tracciato del G.R.A. alla fascia destinata dal P.T.P. Veio Cesano 15/7 alla sede viaria del G.R.A. e alla sua riqualificazione (sottozona TO a/1), con indicazione delle zone confinanti", ha verificato che:

- "in alcuni tratti il tracciato di progetto fuoriesce dalla predetta fascia Toa/1, interessando zone soggette dal P.T.P. a Tutela Integrale", in cui le N.T.A. non consentono le trasformazioni territoriali indotte dalla realizzazione di grandi infrastrutture viarie e opere connesse;
- le sezioni stradali confermano consistenti reinterri e alte scarpate sul fronte della Valle del Cremera, indotti dalla realizzazione delle complanari, per le quali la Soprintendenza ritiene necessario richiedere "lo studio di una soluzione alternativa che consenta di ridurre e/o graduare il salto di quota rispetto al fondo valle".

La Soprintendenza, inoltre,

- preso atto di quanto comunicato dalla Regione Lazio e dal Comune di Roma all'Ente Nazionale per le Strade, con le rispettive note fatte pervenire in copia dall'Ente medesimo in allegato alla nota n. 1633 del 17.07.00, riguardo, in particolare, alla compatibilità dell'infrastruttura con le norme di salvaguardia di cui alla L.R. 24/98 per il tratto finale dello stralcio n. 6 interessato dal P.T.P. - Valle del Tevere n. 15/8;
- accertato, comunque, che "per tale tratto non è stata riportata la sovrapposizione tra sede viaria di progetto e fascia Toa/1 nel grafico di cui in premessa";
- preso atto di quanto comunicato dall'Ente Nazionale per le Strade riguardo all'avvio delle procedure di deroga alle norme di P.T.P. sopra richiamate;

ha comunicato che, nelle more dell'eventuale conclusione positiva di tali procedure e "in attesa della verifica di un più idoneo inserimento ambientale del fronte a scarpa verso il fondo valle del Rio Cremera", allo stato attuale "non sussistano le condizioni per una definitiva approvazione del progetto in epigrafe".



# *Il Ministro dell' Ambiente*

*La Soprintendenza Archeologica per l'Etruria Meridionale, per il tratto di competenza che si sviluppa dal km 3+ 450 – via di Boccea - al km 11+ 350 – via Trionfale, con nota n. 1729 del 07.03.2000, qui pervenuta in data 13.03.2000 prot. n. ST/407/5886, ha comunicato le seguenti proprie valutazioni:*

- *lungo il tracciato “non insistono aree sottoposte a vincolo archeologico ai sensi degli artt. 2, 6, 8 del D.L.vo 490/99”;*
- *“si qualifica quale zona di interesse archeologico ai sensi dell'art. 146, comma 1, lettera “m” del citato D.L.vo 490/99 l'area all'altezza del cavalcavia al Km. 8+793' (cfr. P.T.P. 15/4 Arrone-Galeria, tav. E/3 4h bis, n. 8), per la presenza di un'area di frammenti fittili segnalata sulla Carta dell'Agro nei pressi di un tracciato stradale antico (F.14, n. 38 e 7s). Si rileva a questo proposito che tali presenze non sono state riportate nella tavola di S.I.A. SQA-01-060 (Storia e Archeologia);*
- *va segnalata inoltre la presenza di un cunicolo antico per il drenaggio delle acque, visibile in sezione sulla scarpata nei pressi del Km. 6”.*

*Nel ritenere, pertanto, “che il progetto si compatibile con la tutela delle presenze note nel comprensorio”, la Soprintendenza ha posto la condizione che “nella fase di valutazione del progetto esecutivo saranno richieste indagini di scavo preventive” nelle due zone sopra citate (Km. 8+793 in corrispondenza del cunicolo), oltre che accertamenti di superficie sulle aree interessate dalla realizzazione degli svincoli Trionfale e Casal del Marmo”.*

*Con nota 6488 del 03.07.2000, pervenuta via fax in pari data prot. ST/407/14999), la Soprintendenza, esaminata la documentazione progettuale integrativa, prodotta dall'ANAS a seguito delle richieste formulate dal Ministero dell'Ambiente, verificato che le aree interessate dagli interventi sono invariate, ha ribadito il parere espresso con la nota sopracitata.*

*La Soprintendenza Archeologica di Roma, per la parte del tracciato che si sviluppa dal Km 11+ 350 al Km. 18+800, con nota n. 7168 del 06.03.2000, qui pervenuta in data 13.03.2000 prot. ST/407/589, esaminati gli elaborati relativi all'intervento in oggetto ha comunicato che, “allo stato attuale non sussistono elementi di carattere archeologico ostacoli alla sua realizzazione. Eventuali ritrovamenti (conseguenti ad una sistematica campagna di accertamenti nelle aree interessate da sbancamenti e modifiche della morfologia attuale) “potranno condizionare, ma in misura ridotta, modifiche al progetto, in merito al quale si esprime comunque parere favorevole di massima”.*

*Con nota n. 18027 del 14.06.2000, qui pervenuta via fax in pari data prot. ST/407/13665, la Soprintendenza ha espresso il proprio parere favorevole anche per il tratto compreso tra il Km. 0+450 e il Km. 11+500, riservandosi comunque di “rilasciare il proprio parere definitivo” dopo gli esiti dei saggi preventivi che, preannunciati nel corso del sopralluogo congiunto del 6.04.2000 con personale ANAS, “dovranno essere concordati con la scrivente”.*

*Al riguardo, con nota n. 22947 del 31.07.00, qui pervenuta per conoscenza in data 3.08.00 prot. n. ST/407/17544, la Soprintendenza medesima ha chiesto direttamente all'Ente Nazionale per le Strade di concordare i tempi e le modalità di indagini archeologiche, prescrivendo, “con particolare riguardo al 2° lotto di lavori relativo al tratto compreso tra gli svincoli della via Aurelia e della via Boccea” le modalità di scavo e l'utilizzo di mezzi meccanici per le opere di allargamento e per la realizzazione dello svincolo con la via di Boccea. Opere da eseguirsi sotto costante controllo della Soprintendenza medesima.*

*Questo Ministero,*

- *preso atto di quanto espresso dalla Soprintendenza Archeologica per l'Etruria Meridionale,*

per il tratto di competenza dal Km. 3+450 – Via di Boccea – al Km. 11+350 – Via Trionfale (limitatamente alla corsia esterna del G.R.A.), dalla Soprintendenza Archeologica di Roma, per il tratto di competenza dal Km. 0+450 al Km. 11+500 e dal Km. 11+350 al Km. 18+800 e dalla Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Roma, per il tratto di competenza dal Km. 0+450 al Km. 11+350;

### PARERE FAVOREVOLE

limitatamente al tratto dal Km. 0+450 al Km. 11+350, in ordine alla predetta richiesta dell'Ente Nazionale per le Strade - Direzione Generale, di pronuncia di compatibilità ambientale per la realizzazione delle opere descritte in oggetto, con il rispetto assoluto delle condizioni poste dalle Soprintendenze sopracitate con le rispettive note e fatte salve le competenze degli Enti preposti alla tutela delle aree naturali protette eventualmente incise dalle opere in oggetto.

Questo Ministero, inoltre,

- nel concordare con quanto comunicato dalla Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici con nota n. A5974 del 31.07.2000, riguardo alla non conformità dell'intervento alle Norme di P.T.P. 15/7 - Veio Cesano, nelle parti in cui il tracciato in adeguamento del G.R.A. e le opere connesse (svincoli) ricadono all'interno delle zone soggette dal P.T.P. medesimo alle norme di Tutela Integrale;
- nelle more dell'eventuale positiva conclusione delle procedure di deroga alle predette norme, preannunciate dall'Ente Nazionale per le Strade con nota n. 1703 del 21.07.2000, qui pervenuta in data 28.07.2000 prot. ST/407/17164;
- "in attesa della verifica di un più idoneo inserimento ambientale del fronte a scarpa verso il fondo valle del Rio Cremera;

ritiene che,

ai soli fini della tutela paesaggistica, ai sensi del D.L.vo 29.10.1999, n. 490, e limitatamente al tratto dal Km 11+350 al Km 18+800, allo stato attuale:

**non sussistano le condizioni per una definitiva espressione di parere favorevole alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale dell'intervento in oggetto..**

Sono fatte salve le competenze di codesto Ministero e degli Enti (Regione, Ente Parco, Comune ecc..) preposti alla tutela delle aree naturali protette, eventualmente interessate dalle opere in progetto.

**CONSIDERATO** che con nota n: ST/407/28328 del 21 dicembre 2000, pervenuta in data 29 dicembre 2000, il Ministero per i beni e le attività culturali, sciogliendo la riserva espressa con la nota precedentemente riportata, in merito al tratto km 11+250 al km 18+800 esprime un parere negativo, con le motivazioni di seguito riportate:

questo Ministero con nota ST/407/17975 del 10.08.2000 e successiva nota n. ST/407/19607 del 8.09.2000, ha espresso il proprio parere favorevole solo per il tratto dal km 0+450 al km 11+250, rimandando le decisioni definitive in merito alla compatibilità ambientale dell'opera in oggetto per il tratto dal km 11+250 al km 18+800. Ciò in quanto la Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Roma con nota A5974 del 31.07.00, verificato che in alcuni tratti il tracciato fuoriesce dalla fascia TOa/1, interessando zone soggette dal P.T.P 15/7-veio Cesano- a Tutela Integrale, ha comunicato a questo Ufficio Centrale che, in attesa dell'esito delle procedure di



# Il Ministro dell' Ambiente

deroga a tali norme, avviate dall'Ente Nazionale per le Strade, "non sussistono le condizioni per una definitiva approvazione del progetto in epigrafe".

Con nota n. ST/407/ 20380 del 20.09.2000 questo Ufficio Centrale ha chiesto alla Soprintendenza sopra citata segnalandone l'estrema urgenza, "di voler formulare, con opportune verifiche del caso, le proprie valutazioni in merito ai contenuti della nota n. 9900 del 4.08.2000 della Regione Lazio Dipartimento Urbanistica e Casa- inviata direttamente a codesta Soprintendenza medesima, concernente la possibilità di deroga alle norme di tutela integrale del P.T.P. del Lazio per il tipo di infrastruttura di cui trattasi".

A seguito di tale richiesta, la Soprintendenza, con nota B6458 del 6.10.2000, qui pervenuta in data 27.10.2000 prot. n. ST/407/ 22968, ha inteso rimettere la questione alla competenza di questo Ministero, trattandosi di opere statali.

Con nota n. ST/40723597 del 31.10.2000, questo Ufficio Centrale, ha invitato nuovamente la Soprintendenza a voler far conoscere, nell'ambito delle proprie competenze istituzionali, il proprio parere in merito alle possibilità di deroga di cui trattasi, ricordando ancora una volta che, a seguito delle problematiche sollevate dalla Soprintendenza medesima con le note A2170-B2923 del 23.05.00 e n. A5874 del 31.07.2000, e in mancanza del parere sopra richiesto, non risulta possibile concludere il procedimento di competenza di questo Ufficio centrale, attualmente sospeso, per il tratto in questione, sia nell'ambito della procedura di V.I.A. che in occasione della Conferenza dei Servizi del 12.09.00, tenutasi presso la sede del provveditorato regionale alle OO.PP. del Lazio.

Con nota A8064 del 27.11.00, qui pervenuta in data 5.12.2000, prot. n. ST/407/27073, la suddetta Soprintendenza ha comunicato che "... benché lo stesso P.T.P.- (n.15/7 Veio-Cesano) - preveda una fascia specificamente destinata all'ampliamento e alla riqualificazione del G.R.A., il progetto in questione comporta in più tratti sconfinamenti dalla predetta fascia interessando aree destinate a Tutela Integrale" e che, per quanto attiene alle proprie specifiche competenze, "ribadisce il proprio parere negativo alla introduzione delle opere progettate in aree a tutela integrale in quanto le motivazioni che indussero a suo tempo la stessa Regione Lazio a perimetrare le predette aree e a sottoporle alla richiamata normativa di tutela Integrale non risultano venute meno, e in quanto da tempo, ben prima della fase progettuale, erano stati già perimetrati sia i vincoli gravanti sulle aree interessate dalle opere sia la predetta fascia riservata all'ampliamento del G.R.A."

Questo Ministero, pertanto, facendo seguito alla nota n. ST/407/ 17975 del 10.08.2000 e successiva nota n. ST/ 407/19607 del 8.09.2000, ai soli fini della tutela paesaggistica, ai sensi del D.L.vo 29.10.1999 n. 490, e limitatamente al tratto dal km 11+250 al km 18+800;

## ESPRIME PARERE CONTRARIO

alla compatibilità ambientale richiesta dall'Ente nazionale per le strade- Direzione, per le opere in oggetto, fermo restando il parere favorevole già espresso per il medesimo intervento per il tratto dal Km 0+450 al km 11+250.

**CONSIDERATO** il successivo parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/5279 del 20 giugno 2001, pervenuto in data 20 giugno 2001, con cui si supera il parere negativo, precedentemente espresso, sul tratto di G.R.A. dal km 11+250 al km 18+800, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

con riferimento alla richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale delle opere in oggetto, avanzata dall'Ente nazionale per le strade - Direzione Generale, ai sensi dell'art. 6 della

MMW

BAR

legge 349/86, secondo la procedura di cui al D.P.C.M. 27/12/1988, questo Ministero, con nota n. ST/407/17975 del 10.08.2000 e successiva nota n. ST/407/19607 del 8.09.2000, ha espresso il proprio parere favorevole per il tratto dal Km 0+450 al Km 11+ 250 mentre, con nota n. ST/407/28328 del 19.12.00, a seguito di quanto comunicato dalla Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Roma con nota n. A5974 del 31.07.00, riguardo alla incidenza del tracciato in adeguamento - tratto compreso dal Km 11+250 al Km 18+800 - su aree soggette dal P.T.P. 15/7 - Veio Cesano - a Tutela Integrale, ha espresso il proprio parere contrario.

La Soprintendenza medesima, con nota n.B4751 del 19.06.2001, qui pervenuta via fax in pari data, a seguito della richiesta di valutazioni formulata di questa Direzione Generale con nota n. ST407/3151 del 7.06.01, in merito ai contenuti della documentazione fatta qui pervenire dal Ministero dell'Ambiente e dall'Ente nazionale per le strade,

- preso atto che la Regione Lazio, con l'art 296 della Deliberazione Legislativa "Disposizioni per la redazione del Bilancio della Regione Lazio per l'esercizio finanziario" approvata dal Consiglio Regionale del Lazio in data 17.03.01, ha introdotto una generale "deroga alle norme di tutela e alle prescrizioni generali e particolari" contenute nei P.T.P. per "gli adeguamenti funzionali e le opere di completamento delle infrastrutture esistenti alla data di approvazione dei P.T.P." - inserendo un nuovo e specifico articolo (art. 27 ter) nella Legge Regionale 6 luglio 1998, n. 24 -

ha comunicato di ritenere che le riserve espresse precedentemente - per il tratto compreso tra il Km 11+250 e il Km 18+800 - " possano ritenersi superate (ferme restando le prescrizioni indicate nella precorsa corrispondenza).

Questo Ministero, pertanto, conformemente con quanto valutato dalla Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Roma, visto che in conformità di quanto deliberato dal Consiglio Regionale è stata emanata la Legge Regionale 10 maggio 2001, n.10, pubblicata sul Bollettino Ufficiale n. 14 del 19.maggio - supplemento ordinario n.8 - con cui la Regione Lazio, in deroga alle norme contenute nei P.T.P. del Lazio, approvato con Legge Regionale 6 luglio 1998, n. 24 , ha legittimato "gli adeguamenti funzionali e le opere di completamento delle infrastrutture esistenti alla data di approvazione dei P.T.P." ,

ritiene di poter esprimere, ai soli fini della tutela paesaggistica - ai sensi del D.L.vo 29.10.1999, n. 490,

### **PARERE FAVOREVOLE**

alla compatibilità ambientale per le opere descritte in oggetto - tratto dal Km 11+250 al Km 18+800, fermo restando il parere favorevole già espresso per il tratto dal Km 0+450 al Km 11+250 e fatte salve le prescrizioni poste con le precedenti note n. ST/407/17975 del 10.08.2000 e n. ST/407/19607 del 8.09.2000.

Sono fatte salve comunque le competenze di codesto Ministero e degli Enti (Regione, Ente Parco, Comune ecc..) preposti alla tutela delle aree naturali protette.

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

**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;

*Handwritten initials and signatures:*  
A  
HW  
GS  
AR



# Il Ministro dell' Ambiente

## ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo all'ampliamento del G.R.A. per il solo tratto Aurelia-Trionfale, compreso tra il km 0+450 e il km 11+250, da realizzarsi in Comune di Roma (RM) presentato dall'ANAS Direzione Generale Ufficio Speciale Infrastrutture, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

### Tratto Aurelia-Trionfale:

- a) in corrispondenza dello Svincolo Montespaccato-Boccea l'ANAS, al fine di rendere più funzionale tale svincolo ed in particolare il collegamento con i flussi di traffico da e per Via di Boccea, il progetto esecutivo dell'ANAS dovrà comprendere l'adeguamento della Via della Maglianella, tratto Via di Boccea-Svincolo Montespaccato da realizzarsi a cura e spese dell'ANAS;
- b) la rampa di svincolo Montespaccato-Boccea di collegamento con Via Suor Maria Agostina dovrà essere realizzata mediante l'ausilio di tecniche di ingegneria naturalistica al fine di migliorare l'inserimento ambientale delle nuove opere, tutelando in particolare la continuità ecologica e dei corridoi biologici al piede dei costoni tra i quali viene inserita la rampa;
- c) lo svincolo di Casal del Marmo dovrà essere modificato come previsto nella soluzione progettuale riportata nella "Tavola di sintesi allegata alle note relative ai chiarimenti richiesti dal Ministero dell'Ambiente Servizio VIA (trasmessa in allegato alla nota dell'ANAS datata 18/5/2000, prot. n.1130). Tale soluzione prevede l'avvicinamento di Via Casal del Marmo alla rotatoria dello svincolo, così da mantenerla totalmente alla sinistra orografica del Fosso della Maglianella, al fine di ridurre l'ingombro complessivo delle nuove opere ed eliminare i due attraversamenti del Fosso della Maglianella previsti nella soluzione originaria senza interferire con i tre pozzi segnalati dalla Soc. Valleverde S.p.A. Le eventuali ottimizzazioni geometriche dello svincolo per migliorare la funzionalità, che il proponente si è riservato di introdurre successivamente, dovranno in ogni modo mantenere l'intero insieme di viabilità e rampe sul solo lato in sinistra orografica del Fosso;
- d) la prevista galleria artificiale "Palmarola-Selva Candida" dovrà essere prolungata per un tratto di circa 250 metri lato nord. Tale modifica progettuale è riportata nella "Tavola di sintesi allegata alle note relative ai chiarimenti richiesti dal Ministero dell'Ambiente Servizio VIA" trasmessa in allegato alla nota dell'ANAS datata 18/5/2000, prot. n.1130". Tale soluzione si è resa necessaria al fine di contenere ulteriormente l'impatto acustico sui fabbricati prospicienti il GRA;
- e) per quanto riguarda le gallerie artificiali vanno adottati i prolungamenti come nelle modifiche di progetto presentate. Le coperture delle stesse vanno realizzate modellandole secondo la morfologia del territorio circostante. La ricostituzione della vegetazione dovrà essere realizzata con specie arbustive e arboree autoctone in funzione della ricomposizione del paesaggio;
- f) lo Svincolo Trionfale dovrà essere modificato come previsto nella soluzione progettuale riportata nella tavola "Area protetta Quarto degli Ebrei ridefinizione morfologica ed ambientale e nuova soluzione dello Svincolo Trionfale" trasmessa in allegato alla nota dell'ANAS datata 18/5/2000, prot. n.1130. Tale soluzione si è resa necessaria al fine di tutelare l'area protetta mediante una ridefinizione complessiva dell'area interessata dallo svincolo attraverso una completa rimodellazione morfologica e il ripristino della continuità biologica. La nuova soluzione prevede l'eliminazione dei viadotti di svincolo ipotizzati nella soluzione originaria e l'inserimento di gallerie artificiali che consentono una ricostituzione morfologia del pianoro di Quarto degli Ebrei, realizzando nello stesso tempo anche la completezza delle relazioni dirette di scambio tra il GRA e Via Trionfale, nelle diverse possibili direzioni. Si dovranno ulteriormente ridurre le aree



intercluse comprese tra le rampe di immissione al GRA provenienti dalla Via Trionfale. L'intervento dovrà curare anche l'accessibilità ciclopedonale alla stazione ferroviaria dalle limitrofe zone residenziali e dalle fermate dell'autobus;

- g) i cavalcavia e i sottopassi destinati alla viabilità locale dovranno essere adeguati per la mobilità in sicurezza dell'utenza ciclo-pedonale. Quelli esistenti di cui è prevista la sola demolizione, ove ritenuto necessario dalle amministrazioni locali, dovranno essere comunque sostituiti da manufatti per il transito ciclopedonale e dei ciclomotori;
- h) il progetto deve recepire integralmente le indicazioni contenute nello Studio di impatto ambientale e successive integrazioni relativamente alla realizzazione degli interventi di mitigazione ambientale in fase di cantiere ed esercizio e delle barriere antirumore, inserendo le relative voci nel capitolato speciale d'appalto. I progetti di sistemazione a verde e inserimento ambientale devono far riferimento al documento del Ministero dell'Ambiente "Linee Guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Settembre 1997;
- i) poiché la geologia dell'area prevede lungo il tracciato un alternarsi di strati a diversa permeabilità che al più possono portare alla formazione di falde sospese e limitate di scarso interesse e potenzialità, e che le capacità filtranti e autodepuranti del terreno sono sufficientemente buone, si ritiene possibile lo smaltimento delle acque di piattaforma mediante infiltrazione su scarpata e canali e avvallamenti inerbiti. In tal senso i fossi di guardia e i canali di sgrondo non vanno realizzati in calcestruzzo o altri sistemi di scorrimento superficiale ma in terra utilizzando a fini antierosivi tecniche di ingegneria naturalistica quali stuoie sintetiche tridimensionali bitumate a freddo e inerbite; sulle scarpate, ove necessario, vanno adottate tecniche di stabilizzazione e drenaggio mediante viminate e fascinate vive. I canali vanno in tal senso dimensionati anche in funzione di presidio e condizionamento delle acque di sgronda di piattaforma, e vanno abbinati, ove necessario, con vasche di sedimentazione e disoleazione;
- l) per quanto riguarda le scarpate in trincea che rimangono a cielo aperto, la pendenza di scavo, prevista nel progetto a 45°, deve essere possibilmente ridotta, ove non sussistano vincoli al contorno, per migliorare le condizioni di rivegetazione. Ove la pendenza non possa essere modificata, considerato che su queste litologie il 45° garantisce la stabilità geotecnica ma non si presta alla rivegetazione con possibile innesco di erosioni superficiali e scoscendimenti localizzati, vanno progettate in sede esecutiva le tecniche di rivestimento o di stabilizzazione da adottare (viminate e palizzate vive, rivestimenti vegetativi in rete e stuoie, ed altre tecniche secondo le Linee Guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde del Ministero dell'Ambiente, (Settembre 1997);
- m) al fine di ricostituire e incrementare il sistema di reti ecologiche e di corridoi vegetali che caratterizzano l'area, deve essere realizzata una consistente quantità di fasce arbustive e arboree con specie autoctone, lato strada, ove non contrastanti con le destinazioni urbanistiche locali e con le esigenze di sicurezza stradale. Tali fasce si rendono necessarie anche per assolvere la funzione di contenimento dell'inquinamento acustico;
- n) in corrispondenza dello Svincolo Casal del Marmo, titolo di compensazione, va realizzata la riqualificazione ambientale del Fosso della Maglianella mediante interventi di ingegneria naturalistica;
- o) per il controllo e mitigazione dell'inquinamento atmosferico, dovrà essere redatto ed attuato un programma di monitoraggio della qualità dell'aria ed in particolare di NO, NO<sub>2</sub>, CO, PTS, PM<sub>10</sub>, benzo(a)pirene, benzene, nei tratti in prossimità di aree abitate, e in particolare in corrispondenza degli imbocchi di uscita delle gallerie. Tali campagne, della durata minima di una settimana



# *Il Ministro dell' Ambiente*

ciascuna, dovranno essere eseguite una volta l'anno per almeno 5 anni dopo la realizzazione dell'opera, preferibilmente nel periodo compreso tra novembre e gennaio in cui le concentrazioni degli inquinanti primari associati al traffico autoveicolare sono più elevate. Allo scopo di ottimizzare l'utilizzo a fini di gestione territoriale dei dati di monitoraggio, la progettazione, l'esecuzione e la valutazione di tali dati debbano essere effettuate sotto la supervisione del Comune di Roma, Dipartimento Ambiente;

- p) durante la fase di cantiere dovrà essere attuato un piano di gestione del traffico generale e puntuale al fine di minimizzarne le turbative e massimizzare la sicurezza; in particolare dovrà essere fornita sistematica informazione in tempo reale delle condizioni della circolazione (mediante segnaletica stradale, cartelloni elettronici, messaggi radio). In fase di esercizio, dovranno essere adottati sistemi e attrezzature tecnologiche di controllo e gestione del traffico per ottimizzare la mobilità urbana in ragione degli eventuali eventi incidentali e dei superamenti delle soglie di inquinamento atmosferico. Dovrà infine essere assicurata l'informazione sui parcheggi di scambio e i servizi di trasporto pubblico ad essi integrati al fine di incentivare l'utilizzo dei trasporti pubblici e di altre forme di mobilità sostenibile;
- q) in fase di esercizio si dovrà prevedere una specifica campagna di monitoraggio dell'inquinamento acustico in corrispondenza dei recettori individuati nello Studio di impatto ambientale finalizzata a verificare l'affidabilità delle previsioni modellistiche che hanno portato a dimensionare gli interventi di mitigazione. Nel caso si verificassero sensibili scostamenti tra valori rilevati e valori stimati, dovranno essere predisposti specifici interventi di adeguamento delle mitigazioni tra i quali anche interventi di difesa passiva da mettere in opera in corrispondenza dei recettori più esposti;
- r) dovranno, altresì, essere ottemperate, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni, riportate integralmente in premessa, del Ministero per i beni e le attività culturali e della Regione Lazio;

## **Tratto Cassia Flaminia:**

- a) devono essere adottate le seguenti modifiche progettuali richieste e verificate nel corso dell'istruttoria come riportato nella planimetria generale PG.01 e nella planimetria relativa ai lotti 5° e 6° trasmesse in allegato alla nota dell'ANAS del 18/5/2000;
- lo svincolo Cassia dovrà essere completato con una rampa di collegamento da Cassia in entrata al GRA, carreggiata esterna, e da una rampa di collegamento in uscita dal GRA, carreggiata interna, allo svincolo Cassia. Questa ultima rampa dovrà essere realizzata in parte in galleria artificiale artificiale per una lunghezza di circa 330 m (in sostituzione della trincea originariamente prevista al fine di consentire la continuità territoriale della Riserva Naturale dell'Insugherata. I tratti della prevista strada a doppio senso di marcia di collegamento tra Trionfale e Cassia, non riutilizzati per gli svincoli in progetto, vanno eliminati;
  - il viadotto Volusia, in corrispondenza del tratto compreso tra la progressiva Km 13+500 e 13+670 lotto 4°, dovrà essere realizzato con ponte ad arco ribassato ad unica luce, rispettivamente di 40.00m per la carreggiata interna e di 80.00m per la carreggiata esterna (in sostituzione dello scatolare di 6.00 x 5.50m originariamente previsto). Tale variazione risulta necessaria al fine ottenere una maggiore permeabilità ecologica e faunistica del territorio, una minore occupazione delle aree necessarie alla realizzazione delle opere autostradali, la continuità della vallecchia per un migliore inserimento delle opere nel contesto paesaggistico ambientale della zona del Parco di Veio;
  - nel tratto compreso tra le sezioni 40 e 43 del lotto 5° (in corrispondenza del sovrappasso

dell'esistente Via del Quarto Peperino) dovrà essere realizzata una galleria artificiale a doppia canna della lunghezza di circa 90 m (in sostituzione del previsto tratto in trincea). Tale variazione risulta necessaria al fine di assicurare il ripristino della continuità territoriale, sopprimendo il cavalcavia esistente, consentendo, comunque, la continuità della strada in essere;

- nel tratto compreso tra le sezioni 85 e 92 del lotto 5° (in corrispondenza dell'ansa del Rio Cremera) dovrà essere realizzato uno spostamento del tratto autostradale di circa 10 m lato Roma. Tale variazione risulta necessaria al fine di salvaguardare l'integrità territoriale dell'azienda agricola posta tra le sezioni 86 e 87 e di allontanarsi adeguatamente dalla sponda destra del Rio Cremera tra le sezioni 91 e 92;
  - in corrispondenza della progressiva Km17+500 (lotto 6°) dovranno essere eliminate le rampe I ed N di collegamento tra la Via Salk e il GRA. Tale variazione risulta necessaria al fine di evitare zone di scambio a lunghezza ridotta tra le complanari e le rampe I, L da un lato e N, P dall'altro;
  - nel progetto esecutivo delle relazioni di scambio tra la Cassia bis direzione Flaminia e il GRA, carreggiata interna, dovrà essere garantita la sicurezza della circolazione riducendo al minimo i conflitti tra i diversi flussi di traffico, e perseguendo contestualmente una ripartizione adeguata dei carichi di traffico tra complanare e carreggiata di marcia del GRA;
  - nella zona est dello svincolo Flaminia, in corrispondenza della zona Rio Cremera-Fiume Tevere, dovrà essere verificata e garantita la sicurezza della doppia immissione della complanare e della rampa H nella carreggiata interna GRA. Nello stesso tratto dovrà essere assicurato il collegamento tra la zona del Labaro e l'abitato intercluso a est della ferrovia, garantendo l'accessibilità confortevole e in sicurezza per gli utenti ciclopedonali, in particolare alle fermate del treno e degli autobus. Sotto le carreggiate del GRA, tra lo svincolo Flaminia e il fiume Tevere, dovrà essere riservato adeguato spazio per la prosecuzione verso monte della pista ciclopedonale lungo il Tevere;
  - per quanto riguarda l'attraversamento del Tevere, in considerazione dei notevoli flussi di traffico già ora registrati, l'ANAS dovrà effettuare una puntuale verifica modellistica dei flussi di traffico futuri. Nel caso emergano problemi di congestione alla luce di tale verifica, il ponte sul fiume Tevere dovrà essere realizzato in modo compatibile ad un eventuale ampliamento (5 corsie per ogni senso di marcia come nel tratto precedente);
- b) il progetto deve recepire integralmente le indicazioni contenute nello Studio Impatto Ambientale e successive integrazioni relativamente alla realizzazione degli interventi di mitigazione ambientale in fase di cantiere ed esercizio e delle barriere antirumore, inserendo le relative voci nel capitolato speciale d'appalto. I progetti di sistemazione a verde e inserimento ambientale devono far riferimento al documento del Ministero dell'Ambiente "Linee Guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Settembre 1997;
- c) per quanto riguarda le acque di piattaforma, in corrispondenza degli attraversamenti del Rio Cremera e del Fiume Tevere (Km 17+250 al Km 18+700 e dal 18+700 al km 18+800) vanno realizzati presidi idraulici mediante vasche di sicurezza opportunamente dimensionate, come previsto nello studio di impatto;
- d) considerato che la geologia dell'area prevede lungo il tracciato un alternarsi di strati a diversa permeabilità che al più possono portare alla formazione di falde sospese e limitate di scarso interesse e potenzialità, e che le capacità filtranti e autodepuranti del terreno sono sufficientemente buone, si ritiene possibile lo smaltimento delle acque di piattaforma mediante



# Il Ministro dell' Ambiente

infiltrazione su scarpata e canali e avvallamenti inerbiti. In tal senso i fossi di guardia e i canali di sgrondo non vanno realizzati in calcestruzzo o con altri sistemi di scorrimento superficiale, ma in terra utilizzando a fini antierosivi tecniche di ingegneria naturalistica, quali stuoie sintetiche tridimensionali bitumate a freddo e inerbite; sulle scarpate, ove necessario, vanno adottate tecniche di stabilizzazione e drenaggio mediante viminate e fascinate vive. I canali vanno in tal senso dimensionati anche in funzione di presidio e condizionamento delle acque di sgronda di piattaforma, e vanno abbinati, ove necessario, con vasche di sedimentazione e disoleazione;

- e) per quanto riguarda le scarpate in trincea che rimangono a cielo aperto, la pendenza di scavo, prevista nel progetto a 45°, deve essere possibilmente ridotta, ove non sussistano vincoli al contorno, per migliorare le condizioni di rivegetazione. Ove la pendenza non possa essere modificata, considerato che su queste litologie il 45° garantisce la stabilità geotecnica ma non si presta alla rivegetazione con possibile innesco di erosioni superficiali e scoscendimenti localizzati, vanno progettate in sede esecutiva le tecniche di rivestimento o di stabilizzazione da adottare (viminate e palizzate vive, rivestimenti vegetativi in rete e stuoie, ed altre tecniche secondo le Linee Guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde del Ministero dell' Ambiente, (Settembre 1997);
- f) i cavalcavia e i sottopassi destinati alla viabilità locale dovranno essere adeguati per la mobilità in sicurezza dell'utenza ciclo-pedonale. Quelli esistenti di cui è prevista la sola demolizione, ove ritenuto necessario dalle amministrazioni locali, dovranno essere comunque sostituiti da manufatti per il transito ciclopedonale e dei ciclomotori;
- g) al fine di ricostituire e incrementare il sistema di reti ecologiche e di corridoi vegetali che caratterizzano l'area, deve essere realizzata una consistente quantità di fasce arbustive e arboree con specie autoctone, lato strada, ove non contrastanti con le destinazioni urbanistiche locali e con le esigenze di sicurezza stradale. Tali fasce si rendono necessarie anche per assolvere alla funzione di contenimento dell'inquinamento acustico;
- h) a titolo di compensazione, vanno realizzati i seguenti interventi:
- tra le progressive Km 17+000 e 17+500 (lotto 5°) nel tratto del Cremera con ansa e contro ansa devono essere realizzate, in accordo con l'Autorità di Bacino Tevere, delle golene di espansione rivegetate secondo la serie igrofila;
  - l'area degradata situata nel tratto compreso tra il km 17+000 a 17+400, lato interno, deve essere bonificata mediante ricostituzione di fascia boscata;
  - l'area a verde a servizio urbano, attualmente presente in fregio al lato nord dello svincolo Flaminia, deve essere estesa verso ovest fino alla progressiva km 17+800 introducendo una fascia vegetata a filtro tra il GRA e la zona abitata;
- i) per il controllo e mitigazione dell'inquinamento atmosferico, dovrà essere redatto ed attuato un programma di monitoraggio della qualità dell'aria ed in particolare di NO, NO<sub>2</sub>, CO, PTS, PM<sub>10</sub>, benzo(a)pirene, benzene, nei tratti in prossimità di aree abitate, e in particolare in corrispondenza degli imbocchi di uscita delle gallerie. Tali campagne, della durata minima di una settimana ciascuna, dovranno essere eseguite una volta l'anno per almeno 5 anni dopo la realizzazione dell'opera, preferibilmente nel periodo compreso tra novembre e gennaio in cui le concentrazioni degli inquinanti primari associati al traffico autoveicolare sono più elevate. Allo scopo di ottimizzare l'utilizzo a fini di gestione territoriale dei dati di monitoraggio, la progettazione, l'esecuzione e la valutazione di tali dati debbano essere effettuate sotto la supervisione del Comune di Roma, Dipartimento Ambiente;

- l) per il controllo e mitigazione dell'inquinamento acustico, in fase di esercizio si dovrà prevedere uno specifico programma di monitoraggio in corrispondenza dei recettori individuati nello studio di impatto ambientale finalizzato a verificare l'affidabilità delle previsioni modellistiche che hanno portato a dimensionare gli interventi di mitigazione. Nel caso si verificassero sensibili scostamenti tra valori rilevati e valori stimati, dovranno essere predisposti specifici interventi di adeguamento delle mitigazioni tra i quali anche interventi di difesa passiva da mettere in opera in corrispondenza dei recettori più esposti;
- m) per quanto riguarda la sicurezza stradale e la circolazione, durante la fase di cantiere dovrà essere attuato un piano di gestione del traffico generale e puntuale al fine di minimizzarne le turbative e massimizzare la sicurezza; in particolare dovrà essere fornita sistematica informazione in tempo reale delle condizioni della circolazione (mediante segnaletica stradale, cartelloni elettronici, messaggi radio). In fase di esercizio, dovranno essere adottati sistemi e attrezzature tecnologiche di controllo e gestione del traffico per ottimizzare la mobilità urbana in ragione degli eventuali eventi incidentali e dei superamenti delle soglie di inquinamento atmosferico. Dovrà infine essere assicurata l'informazione sui parcheggi di interscambio e i servizi di trasporto pubblico ad essi integrati al fine di incentivare l'utilizzo dei trasporti pubblici e di altre forme di mobilità sostenibile;
- n) dovranno, altresì, essere ottemperate, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni, riportate integralmente in premessa, del Ministero per i beni e le attività culturali e della Regione Lazio;

Si raccomanda al Comune di Roma di assicurare l'urgente realizzazione degli interventi previsti nel Piano della Mobilità redatto dagli Uffici VI e VII dipartimento del Comune di Roma con l'assistenza della STA, finalizzati all'adeguamento della viabilità comunale in stretta connessione con le opere di adeguamento del GRA ed in particolare in relazione alla capacità di assorbimento da parte della rete viaria cittadina del traffico derivante dagli svincoli Montesapaccato, Boccea e Casal del Marmo;

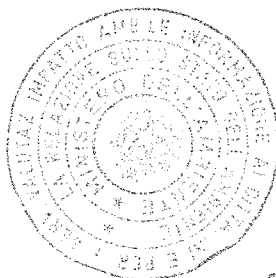
**DISPONE**

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Direzione Generale Ufficio Speciale Infrastrutture, al Ministero dei lavori pubblici DICOTER-, al Comune di Roma - Gabinetto del Sindaco 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

2 LUG. 2001

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE



IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI

SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE  
La presente copia fotostatica composta di  
n° 10..... fogli è conforme al suo originale.  
Roma, li. 02/07/01

*Handwritten signatures and initials:*  
A large signature over the text 'IL MINISTRO DELL'AMBIENTE'.  
Initials 'HW' and 'BAR' at the bottom left.

*Handwritten signature:*  
A signature over the text 'IL MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI'.