



Il Ministro dell'Ambiente

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI

VISTO il comma 2 ed i seguenti dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 25 marzo 1997 GAB/97/560/DEC in corso di registrazione 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 adeguamento a tre corsie dell'Autostrada Roma-Aeroporto di Fiumicino nel tratto compreso tra il G.R.A. Km 6+800 e l'Aeroporto Leonardo da Vinci Km 18+400 da realizzarsi nei Comuni di Roma e Fiumicino presentata dall'ANAS, con sede in Roma via Monzambano 10, in data 19 febbraio 1997;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS in data 27 giugno 1997;

VISTO il parere formulato in data 22 luglio 1997 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS;

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 dell'Autostrada Roma-Aeroporto di Fiumicino, con un allargamento in sede dal km 6+860 al km 16+631, per un totale di km 9+711. L'ampliamento prevede la realizzazione di una corsia aggiuntiva per senso di marcia a destra e a sinistra dell'opera attuale, interessando l'area compresa nella fascia di rispetto dell'infrastruttura stessa. Dal km 16+631 l'Autostrada rimane a quattro corsie e l'ampliamento previsto è solo relativo alla corsia di emergenza che passa dai m 2,2, attuali, a m 3,5;

GB
HRU

- la nuova piattaforma prevista, conforme alle caratteristiche delle strade a doppia carreggiata di classe 1b indicate dalle norme C.N.R. 1980, sviluppa complessivamente una piattaforma stradale totale di m 33. Ogni carreggiata è formata da due corsie di m 3,75, una corsia di m 3,50 per veicoli lenti ed una corsia di emergenza di m 3,50, separate da spartitraffico centrale di m 4,00 con barriera doppia di tipo metallico ad alta resistenza. La banchina esterna è prevista della larghezza di m 0,75, con barriere a lama in acciaio a tripla onda;

il progetto è articolato in tre lotti:

I Lotto: dal G.R.A. progressiva km 6+860, al Ponte sul Rio Galeria (km 10+800);

II Lotto: dal Ponte sul Rio Galeria (km 10+800), allo Svincolo dell'A12 (km 14+000);

III Lotto: dallo Svincolo dell'A12 (km 14+000), allo Svincolo per il Cargo City (km 16+631);

- nel I° lotto l'andamento altimetrico è pressochè pianeggiante e corre in rilevati a circa +3 / +5 m sulla quota del terreno. Il lotto è interessato da n. 9 opere d'arte scatalari sia per i sottopassi stradali che idraulici;
- nel II° lotto oltre all'ampliamento è prevista la demolizione e la ricostruzione sia del viadotto sulla Ferrovia Roma-Fiumicino, che dell'attuale sottovia esistente della Via Portuense alla progressiva 11+648. E' altresì previsto l'ampliamento del Ponte sul Rio Galeria. Al fine di evitare l'interruzione del traffico, in tale tratto, viene realizzata una variante provvisoria a quattro corsie e dall'estesa di circa km 2, che prevede la costruzione di un sovrappasso provvisorio in corrispondenza dell'incrocio con la Ferrovia Roma-Fiumicino. Il tracciato della variante interferisce con due zone umide. Poco prima del termine di questo lotto, l'Autostrada si interconnette con la A12 Roma-Civitavecchia per proseguire poi verso l'aeroporto di Fiumicino;
- nel terzo lotto, per l'inserimento della terza corsia in entrambi i sensi di marcia, si prevedono solo variazioni planimetriche del tracciato con esclusioni di varianti altimetriche. Per evitare problemi idraulici e per il drenaggio delle acque della carreggiata è prevista la costruzione di un canale di drenaggio all'interno dello spartitraffico. Al termine del lotto è previsto lo svincolo per il Cargo City con uno schema a trombetta;

osservato che:

- le problematiche connesse con la realizzazione delle opere stradali in progetto derivano dalle particolari condizioni geotecniche dei siti, pertanto particolare attenzione è stata rivolta a tali problematiche con la individuazione di soluzioni progettuali e strutturali idonee;
- per i rilevati sono stati adottati materiali leggeri quali ad esempio: misto pozzolanico con pomice e argilla espansa o interventi di accelerazione della consolidazione. Inoltre, per le opere d'arte più importanti, è stato evitato l'appoggio su terreni non compressibili. L'unico terreno ritenuto adatto, risulta essere il banco di ghiaie segnalato alla profondità di 70 m dal piano campagna. Per il raggiungimento di tale strato si è previsto il ricorso a pali battuti senza asportazione di materiale;
- per il controllo dei cedimenti è previsto che, durante tutta l'esecuzione dei lavori, venga effettuata un'operazione di monitoraggio delle deformazioni lungo il tratto interessato mediante una serie di capisaldi topografici;
- la durata dei lavori è prevista in 18 mesi per il I° e III° lotto ed in 22 mesi per il II° lotto;
- si prevedono quattro cantieri, tre per le relative tratte e corpi Autostradali e la quarta relativa alla gestione delle opere di costruzione delle opere d'arte più significative;
- l'ambiente naturale originario dell'area ha subito sostanziali modificazioni e presenta una spiccata destrutturazione di ogni aspetto biologico spontaneo. Due sono gli ambienti principali che sono stati praticamente cancellati dall'antropizzazione: il complesso dunale litoraneo su cui è



Al Ministro dell' Ambiente

costruito l'Areoportto di Fiumicino, che iniziava dalla foce del Tevere e la pianura alluvionale palustre retrostante che giunge sino ai primi rilievi paleovulcanici;

- l'opera di bonifica iniziata nel secolo scorso ha cancellato la vegetazione originaria, cambiando o interrompendo il corso naturale dell'evoluzione vegetale, attraverso l'eliminazione di paludi e stagni, l'inserimento di vasti coltivi e aree costruite, l'immissione di vaste colonie di Eucalipto e di filari di Pinus pinea. La costruzione dell'Autostrada ha, inoltre, permesso l'introduzione della Robinia sulle scarpate del rilevato e lungo i canali di servizio della strada stessa, impedendo la diffusione delle pioppete a cui ancora oggi contende lo spazio;
- lo studio di impatto ambientale non riporta dati sulla presenza faunistica lungo il tracciato, ritenuta trascurabile in base alla tipologia e condizioni degli habitat rilevati (scarsità e rarefazione di alberature, crescente pressione antropica, presenza di corridoi autostradali e aeronautici) e comunque limitata a poche specie di sauri, micromammiferi e uccelli adattate all'ambiente antropico (corvi, passeri, storni, ecc.). In un paesaggio totalmente agricolo, l'unica unità ecosistemica di una certa valenza ecologica è rappresentata dalla piccola golena del Rio Galeria, chiusa fra alti argini, che ospita una ricca vegetazione riparia di Populion albae. Quest'ambiente è tuttavia piuttosto disturbato dalle massicce intrusioni di Eucalipto e in misura minore di Robinia, e, in seguito al disboscamento totale (con rasatura di ogni specie erbacea) recentemente attuato per circa 200 m in corrispondenza del viadotto dell'Autostrada, risulta confinato nella parte terminale del Rio, sino al suo innesto nel Tevere.

Altri episodi relativamente importanti sono le due piccole zone umide fittamente vegetate a fianco dell'Autostrada (lato Nord) fra il Rio Galeria e lo svincolo d'inizio dell'Autostrada per Civitavecchia;

- dalla cartografia allegata allo Studio (tav. A2) risulta che la prima parte del tracciato sul lato sinistro, dallo svincolo sul G.R.A. verso Fiumicino, corre in fregio all'area tipo 2 destinata al recupero territoriale ambientale e paesaggistico della Riserva Naturale Statale "Litorale Romano". L'area di rilevante interesse naturalistico e paesaggistico (area tipo 1 della Riserva) costeggia il letto del fiume Tevere e, pertanto, non interessa il tracciato, ad eccezione del punto di attraversamento del Rio Galeria con il tracciato;

valutato che:

- le funzioni principali assolve dall'Autostrada sono: il collegamento diretto tra Roma città-G.R.A.-Sistema Aeroportuale di Fiumicino e il collegamento autostradale tra il G.R.A. e l'Autostrada A12 Roma-Civitavecchia, solo subordinatamente si attribuisce all'infrastruttura la funzione di collegamento tra Roma e l'abitato di Fiumicino e con gli insediamenti già previsti nel P.R.G. del quadrante Sud-Occidentale di Roma;
- il progetto si inserisce nel programma di interventi da realizzare per il Giubileo del 2000;
- per quanto riguarda il quadro programmatico si rileva che i sottoelencati problemi non sono sufficientemente trattati o risolti nello studio d'impatto ambientale:
 - il quadro programmatico che emerge dalla lettura dello studio e dall'analisi dei dati disponibili (sia misurati che stimati), non appare sufficientemente chiaro, ed in parte è contraddittorio, soprattutto per quanto riguarda la motivazione dell'opera in base alle previsioni stimate dei flussi di traffico, l'indeterminatezza riguarda la realizzazione delle complanari, (peraltro analizzate nello studio di impatto ambientale, ma la cui realizzazione è stata esclusa dalla stessa Anas e dagli Enti territoriali competenti) l'adeguamento delle altre infrastrutture stradali, previste nell'area vasta, e la penetrazione dell'Autostrada all'interno del G.R.A. (non di pertinenza ANAS e quindi non considerata nello studio).

GB HRV/B

- le caratteristiche della domanda sembrano tali da richiedere il potenziamento della viabilità a servizio dell'accessibilità locale, più che non il potenziamento di un'infrastruttura autostradale che mantiene una sua sostanziale "impermeabilità" rispetto al territorio attraversato, essendo prevalentemente finalizzata al diretto collegamento fra Roma e Aeroporto. Dall'altro lato, la stessa infrastruttura autostradale non denuncia, nelle tratte di cui si propone un adeguamento, flussi di traffico tali da giustificare la priorità accordata alla terza corsia dal G.R.A. all'Aeroporto. Le previsioni rendono conto di un incremento di traffico, che però, in presenza di viabilità complanare, tende ad orientarsi prevalentemente su quest'ultima, lasciando all'Autostrada un'aliquota di traffico equivalente all'attuale-quanto meno sulla carreggiata attualmente più carica- (tabella riassuntiva):

SCENARIO		AUTOSTRADA			COMPLANARI	
		A	B	C	Fium-A12	A12-GRA
S.0.0 Domanda attuale	SX					
	DX	2.257	3.277	4.680		
	TOT	3.392	4.481	5.937		
S.0.1 Domanda futura	SX					
	DX	3.779	3.984	5.775		
	TOT	5.436	5.839	7.735		
S.1.1 Domanda futura	SX					
	DX	3.721	4.362	5.777		
	TOT	5.476	6.356	8.726		
S.2.1 Domanda futura	SX					
	DX	2.319	3.025	5.665	2.111	1.084
	TOT	4.050	5.047	7.768	2.893	1.528
A: da Aeroporto ad A12 B: da A12 a G.R.A. C: Tratto interno da GRA verso il Centro						

A questo proposito lo studio di impatto ambientale e il progetto presentato prendono in considerazione la realizzazione di due vie complanari collegate alla viabilità esterna, ai nuovi insediamenti in fase di realizzazione (Scuola di Polizia, Autoporto/Centro Commerciale di Rio Galeria, Cargo City), a Fiumicino e localmente connesse con l'Autostrada. Nello studio non risulta comunque documentata la congruità di queste infrastrutture con i piani e programmi comunali e regionali nè sembra comunque accertata la loro realizzazione.

Resta inoltre evidente la necessità di meglio caratterizzare e valutare il quadro territoriale ed infrastrutturale dell'area, laddove alcuni interventi stradali, pure previsti dall'ANAS, che



Il Ministro dell'Ambiente

potrebbero configurarsi come alternative di tracciato in grado di assorbire parte del traffico Roma-Fiumicino e zone limitrofe, (ed in funzione dei quali viene oltretutto appositamente attrezzato lo svincolo Ostiense sul G.R.A.), non sono stati considerati ed inseriti nelle simulazioni dei flussi di traffico. Risulta inoltre irrisolto il grave problema del tratto interno al G.R.A. dell'Autostrada Roma - Fiumicino, laddove tale tratto - di cui non è previsto attualmente l'adeguamento - risulta già ora operare in condizioni critiche. E' infatti prevedibile che tali condizioni peggioreranno sensibilmente quando gli adeguamenti stradali previsti, vi convoglieranno ulteriore traffico. Lo studio di impatto ambientale non tratta in alcun modo questo tema in quanto il tratto non rientra nella competenza ANAS;

- per quanto riguarda i profili relativi all'impatto ambientale direttamente generato dall'opera si rileva quanto segue:

- il progetto riguarda l'adeguamento di un'opera già esistente inserita peraltro in un ambiente relativamente antropizzato non manifesta elementi di particolare pregio naturalistico. L'intervento di ampliamento della sede stradale a tre corsie comporta, comunque, degli impatti identificabili principalmente: nella sottrazione di suolo (prevalentemente di tipo agricolo), nell'eliminazione di fasce vegetali adiacenti all'Autostrada (spesso però costituite da specie infestanti alloctone), nell'incremento di inquinamento atmosferico e acustico dovuto all'ipotizzato aumento di traffico e nell'incremento del riversamento delle acque piovane raccolte dalla superficie autostradale nel canale di servizio e eventualmente nei terreni agricoli limitrofi;

- le maggiori interferenze si verificano lungo le fasce tangenti all'Autostrada e in corrispondenza delle intersezioni tra l'Autostrada e i passaggi trasversali di altre infrastrutture (strade e ferrovie) e corsi d'acqua (in particolare del Rio Galeria). Anche le attività di cantiere, ed in particolare quelle relative alla variante temporanea (necessaria per le opere di demolizione e ricostruzione del fatiscente cavalcavia sulla ferrovia Roma-Fiumicino) che attraversa ambiti di relativa sensibilità (piccole zone umide), determineranno impatti rilevanti, ma comunque temporanei, sul territorio;

- tuttavia questi impatti, in relazione alle caratteristiche qualitative dell'ambiente attraversato, possono essere ritenuti di entità modesta e contenibili con appropriate misure di mitigazioni e interventi di riqualificazione attuabili nella fascia territoriale coinvolta anche al fine di conseguire un generale miglioramento delle condizioni ecologiche dell'area;

- diverso peso assumerebbe la valutazione degli impatti sul territorio se, oltre alla realizzazione della terza corsia, venissero realizzate, in adiacenza all'Autostrada, le strade complanari. Ciò comporterebbe impatti rilevanti rappresentati da un sostanziale aumento di occupazione di suolo, un aggravamento dell'effetto barriera per la realizzazione di ulteriori assi stradali, la creazione di vaste aree intercluse e ulteriore peggioramento dell'inquinamento atmosferico ed acustico. Una delle complanari ricaderebbe inoltre nell'area tipo 2 della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano destinata al recupero territoriale ambientale e paesaggistico. Lo studio non prende in alcuna considerazione gli impatti prodotti dalla realizzazione delle stesse complanari;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta, in quanto di per sè sufficiente ad assorbire il futuro potenziamento anche del traffico locale;

VISTA la nota della Regione Lazio del 22.luglio 1997 pervenuta il 28.luglio 1997 in cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- le scarpate delle trincee dovranno essere raccordate con l'intorno assicurando la continuità ed il carattere morfologico e naturalistico dell'ambiente circostante;
- dovranno essere assicurati lungo i tracciati in esame i livelli di contenimento acustico diurno e notturno in particolare in presenza di ricettori sensibili secondo le prescrizioni di cui al DPCM 1/3/91 e la legge 447/95. Per le attività cantieristiche si dovranno assicurare le prescrizioni previste dall'Atto di Indirizzo e Coordinamento di cui alla Delibera di Giunta Regionale del 31.1.1995 n. 151;
- le barriere antirumore dovranno avere caratteristiche fonoassorbenti idonee assicurando nel contempo un corretto inserimento ambientale e paesaggistico, privilegiando le barriere vegetate con essenze autoctone di adeguate dimensioni;
- il sistema di smaltimento delle acque di prima pioggia e/o degli sversamenti accidentali dovrà essere periodicamente sottoposto a manutenzione e svuotamento delle sostanze inquinanti con allontanamento in idonei siti all'uopo autorizzati; le barriere di sicurezza esterne ed interne alle carregiate dovranno avere idonee caratteristiche di resistenza, in particolare nei tratti in accostamento alle aree edificate e/o di sovrappasso con siti edificati o meno, arterie stradali e ferroviarie;
- nei casi di abbattimento di essenze arboree dovrà essere prevista la piantumazione di essenze autoctone di adeguata taglia;
- i tronchi stradali dismessi dovranno essere recuperati e naturalizzati con idonea vegetazione;
- in corrispondenza dello svincolo con l'Autostrada A12 prevedere dei movimenti altimetrici con vegetazione autoctona per ottenere un effetto schermante e mitigare l'impatto visivo delle rampe;
- adozione del tracciato per la variante provvisoria indicato nel SIA (volume 4 figura 1);

VISTO il parere del Ministero per i beni culturali e ambientali del 29 aprile 1997, pervenuto in data 13 maggio 1997, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, con l'assoluto rispetto delle condizioni sotto specificate in riferimento a quanto disposto dalle varie Soprintendenze:

- la Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici del Lazio con nota n. 8007 del 3.04.1997, vista la normativa vigente e la tipologia dell'intervento (potenziamento di una infrastruttura già esistente) ha ritenuto di poter esprimere parere favorevole all'intervento con il rispetto, per quanta possibile, della fascia di protezione dei corsi d'acqua tutelati;
- la Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Roma, con nota n. 4530 del 24.03.1997, ha espresso il proprio parere favorevole in merito alla compatibilità ambientale delle opere in progetto, riservandosi di valutare, preventivamente al rilancio del nulla osta alla prevista demolizione del casale, di cui agli ambiti 19 e 71 dell'elaborato "Ambiti Complessivi" tavB9 e riportato nella carta dell'agro del Comune di Roma, la consistenza e la valenza del casale medesimo, al fine di un'eventuale apposizione di vincolo;
- la Soprintendenza archeologica di Roma, con nota n. 6766 del 20.03.1997, ha comunicato di subordinare il proprio parere definitivo sulla opere in questione, all'esecuzione di saggi atti



Il Ministro dell'Ambiente

all'individuazione dell'esatto posizionamento di un tratto di acquedotto romano che, già individuato a circa m. 100 dall'attuale Autostrada Roma-Fiumicino, in località detta "Piani del Pisciarellino", si configura quale prosecuzione della stessa struttura emersa in più punti per circa Km. 2, all'interno del cantiere dell'autoporto di Fiumicino (di competenza della Soprintendenza archeologica di Ostia), di cui mantiene lo stesso andamento SO-NE e probabilmente incrocia l'Autostrada in questione;

- la Soprintendenza archeologica di Ostia, con nota n. 2801 del 3.04.1997, verificato l'interesse archeologico di aree ricadenti all'interno degli ambiti territoriali interessati dalle opere in questione, ha comunicato che il parere definitivo potrà essere reso a conclusione di esplorazioni preventive in corrispondenza delle sotto specificate chilometriche:
 - fra il Km. 11+500 e il Km. 13+000 del 2° lotto sondaggi sino ad una profondità di m. 2 dall'attuale soprasuolo;
 - fra il Km. 13+000 e il Km. 16+000, tra il 2° e il 3° lotto, sondaggi ogni 500 m., che raggiungano la profondità di circa m. 2;
 - fra il Km. 16+000 e il Km. 18+000, dopo il 3° lotto apertura di sondaggi ad una frequenza media di m. 200, sino a raggiungere varie profondità;
- l'ANAS dovrà concordare direttamente con le Soprintendenze archeologiche di Roma e di Ostia tempi e modalità esecutive per l'effettuazione delle indagini richieste. La Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Roma dovrà, in tempi brevi, comunicare a questo Ufficio Centrale e all'Ufficio Centrale per i B.A.A.S., le valutazioni in merito alla prevista demolizione del casale sopra indicato e conseguente eventuale proposta di vincolo del medesimo;

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;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo all'adeguamento a tre corsie dell'Autostrada Roma-Aeroporto di Fiumicino nel tratto compreso tra il G.R.A. Km 6+800 e l'Aeroporto Leonardo da Vinci Km 18+400 da realizzarsi nei Comuni di Roma e Fiumicino presentata dall'ANAS, in quanto di per sè sufficiente ad assorbire il futuro potenziamento anche del traffico locale;

a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) deve essere definito un piano di adeguamento dell'Autostrada Roma-Fiumicino potenziata che introduca ulteriori accessi che consentano un più intenso utilizzo di tale infrastruttura autostradale da parte del traffico locale, così da escludere la realizzazione delle ipotizzate complanari;
- b) deve essere evitato o quanto più possibile contenuto, l'incremento di traffico previsto sul tratto interno al Grande Raccordo Anulare della direttrice Fiumicino-Roma. A tal fine va invertita l'attuale gerarchia funzionale tra le diverse relazioni servite dal nodo Autostrada-G.R.A..

GB
URV

97

Detto nodo, infatti privilegia per capacità e velocità le relazioni dirette Fiumicino-Roma Magliana e viceversa, rispetto alla distribuzione sulle due direzioni del GRA dei flussi autostradali provenienti da Fiumicino. Il progetto dovrà invece privilegiare le relazioni tra Autostrada e G.R.A. perseguendo così la massima distribuzione dei flussi in penetrazione su diverse direttrici urbane. Questo potrà ottenersi con opportuni ed articolati interventi sulla sezione, sulla velocità base, sul raggio di curvatura, sulle priorità di precedenza delle diverse manovre servite dal nodo stesso, nonché con un adeguato complesso di segnaletica fissa e a messaggio variabile;

- c) deve essere realizzato un progetto di riqualificazione ambientale che includa interventi di ripristino ambientale delle aree di cantiere e delle zone adiacenti all'Autostrada, interventi di compensazione riguardanti l'area interclusa dalla variante provvisoria e l'area interclusa dallo svincolo dell'Autostrada di Civitavecchia; devono essere realizzate barriere antirumore vegetali per l'abitato di Ponte Galeria. Gli interventi dovranno essere finalizzati alla ricostituzione di sistemi ambientali autoctoni e di corridoi ecologici in grado di riattivare, almeno parzialmente, le potenzialità ecologiche del territorio attraversato;
- d) nella fascia laterale adiacente all'Autostrada deve essere privilegiata la realizzazione di una siepe alta di specie autoctone legnose (olmo, biancospino, carpino bianco, alloro e altri sempreverdi) che, rispetto ai filari arborei, costituisce un elemento meno delimitante in termini di inserimento paesaggistico e più funzionale all'ambiente agricolo circostante (per le specie di uccelli che questo ecotono è in grado di ospitare) e all'asse autostradale in termini di sicurezza per la viabilità (i filari arborei sono soggetti a caduta di rami per il vento).
Nella stessa fascia deve essere assicurata l'eliminazione delle colonie infestanti di Robinia, mediante avvelenamento, e la manutenzione periodica delle aree ripiantate per evitare riattecchimenti;
- e) l'area interclusa dalla variante provvisoria deve essere oggetto di specifici interventi di riqualificazione a compensazione degli impatti diretti sulle due zone umide che costituiscono gli unici elementi di relativa valenza ecologica del tracciato autostradale. Deve essere verificata la possibilità di anettere ai terreni di competenza autostradale tutta l'area interclusa e l'area occupata dalle infrastrutture provvisorie per raggiungere una superficie di circa 4.5 ha (circa 900 m di lunghezza e 100 m in larghezza) da delimitare opportunamente per mezzo di un canale o un rilevato piantumato a siepe. La riqualificazione dell'area così ottenuta deve avvenire mediante la ricostituzione di uno stagno a reticolo idrografico di collegamento al Rio Galeria per assicurare la circolazione parziale delle acque e la piantagione di una serie igrofila di specie arboree autoctone (pioppi, olmi e salici) per aumentare anche l'habitat dell'avifauna;
- f) l'area interclusa dallo svincolo dell'Autostrada per Civitavecchia deve essere recuperata ad unità ambientale rappresentativa dello stadio climax del bosco planiziale originario mediante lo sfoltimento progressivo degli eucalipti e la piantagione di specie arboree autoctone (farnia, acero, frassino, carpino bianco);
- g) per impedire la diffusione nel reticolo idrografico recettore di acque inquinate provenienti dalla sede stradale devono prevedersi impianti di raccolta e sedimentazione, opportunamente dimensionati e strutturati al fine di contenere anche gli sversamenti accidentali di sostanze inquinanti liquide;
- h) al fine di prevenire effetti dannosi sulle persone e sui siti limitrofi conseguenti alla movimentazione delle terre, sia nelle aree di cantiere che lungo il tracciato autostradale e della variante provvisoria, devono essere previsti interventi ed installazioni idonee a ridosso delle aree di cantiere;



Il Ministro dell' Ambiente

- i) per la realizzazione delle nuove opere, ed in particolare di arginature e canali, devono essere adottate tecniche di intervento più idonee tese a minimizzare il ricorso a strutture di calcestruzzo ed a favorire l'impiego di opere di terra rinforzate con arbusti ed altre opere di ingegneria naturalistica. Per tutte tipologie di queste opere, il riferimento sarà costituito dal documento del Ministero dell' Ambiente-Commissione VIA "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Luglio 1995;
- l) dovranno essere altresì ottemperate tutte le prescrizioni della Regione Lazio e del Ministero per i beni culturali e ambientali, ove non ricomprese nelle precedenti;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all' ANAS, alla Presidenza del Consiglio dei Ministri Coordinamento aree urbane, al Ministero dei lavori pubblici Direzione Generale del coordinamento territoriale, al Comune di Roma, al Comune di Fiumicino e 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 20 OTT. 1997

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

IL MINISTRO PER I BENI
CULTURALI ED AMBIENTALI

HRV