



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 Autostradale del Grande Raccordo Anulare adeguamento a tre corsie per ogni senso di marcia Lotti 16-17-17b, 18b, 19, 22a, 23b da realizzarsi in Comune di Roma (RM) presentata dall'ANAS in data 13 gennaio 1997;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS in data 6 - 9 - 14 - 27 maggio 1997 e 2 giugno 1997;

VISTO il Decreto del Dirigente Generale del Servizio VIA del Ministero dell'ambiente di pronuncia interlocutoria negativa, n. 2792 del 12 giugno 1997, a seguito del parere formulato in data 5 giugno 1997 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, per il lotto 18b, nel quale si chiedeva all'ANAS di studiare la soluzione denominata "c" (tav. 4.12.e 4.3) e al fine di contenere l'impatto acustico, comunque generato da tale soluzione nelle fasce contigue alla piattaforma stradale, di approfondire lo studio con opportuni interventi di mitigazione anche sulla base di una adeguata caratterizzazione dello stato di fatto e di soddisfacenti previsioni di diffusione dei fattori di perturbazione, che dovranno trovare espressione nei nuovi elaborati dello studio di impatto ambientale e in conclusione si richiedeva la pubblicazione della soluzione "c" opportunamente modificata e corredata da tutti gli elementi progettuali e di inserimento ambientale, a completamento dello studio di impatto ambientale;

VISTO l'accordo di programma (legge n. 396/90) relativo al progetto dell' "Autostrada del G.R.A. adeguamento a tre corsie per ogni senso di marcia", firmato, anche dal Ministero Ambiente, in data 8 luglio 1997, in cui in particolare per il lotto 18b all'art. 5 si prevede la realizzazione dell'intervento in due fasi successive: la prima fase prevede lo sdoppiamento dell'attuale sede con la realizzazione di una bretella da tre corsie di marcia e due aree di sosta e due svincoli a inizio e fine deviazione; la seconda fase prevede l'adeguamento a sei corsie di marcia e due di emergenza

SS
MRU

dell'attuale sede del GRA e il declassamento della bretella a strada di servizio e di viabilità locale. La seconda fase dovrà essere terminata entro un quinquennio dalla data dell'Accordo. Inoltre per tutti i lotti del GRA l'art. 5 del citato Accordo, prevede il rispetto delle prescrizioni e mitigazioni che saranno contenute nel decreto di compatibilità ambientale;

VISTA la pubblicazione effettuata dall'ANAS in data 22 luglio 1997, a seguito dell'accordo di programma relativo al lotto 18b, e la documentazione trasmessa in data 8 - 14 luglio 1997, 5, 15 e 19 settembre 1997;

VISTI i pareri formulati in data 5 giugno 1997 relativamente al lotto 18b, in data 24 giugno 1997 relativamente ai lotti 16-17-17b, 19, 22a, 23b, nonché il parere formulato, sul nuovo progetto del lotto 18b, in data 23 settembre 1997 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS;

CONSIDERATO che in detti pareri la Commissione ha:

preso atto che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante:

- il progetto di adeguamento della terza corsia per ogni senso di marcia dell'Autostrada Grande Raccordo Anulare di Roma, lotti: 16, 17, 17b, 18b, 19, 22a, 23b;
- il progetto presentato prevede l'allargamento a tre corsie per ogni senso di marcia dei lotti 16-17-17b, 19, 22a, 23b del GRA e inoltre, in alcuni tratti, l'inserimento al lato del tracciato attuale di strade di servizio (complanari) aventi funzione di drenaggio del traffico locale e di collegamento tra le attrezzature di svincolo delle autostrade e della viabilità locale.

Il progetto riguarda alcuni lotti di un più generale programma di adeguamento del GRA intrapreso dall'ANAS, articolato in complessivi 23 lotti, di cui alcuni attualmente già completati ed in esercizio a tre corsie per senso di marcia. Su un totale complessivo di Km 68,500 risultano già adeguati Km 32,800. Il progetto consentirà infatti di garantire continuità funzionale ai settori NE, SE e SW del GRA, rimanendo per il momento a due corsie il settore NW, il cui adeguamento (di circa 18 Km) è previsto successivamente all'anno 2000;

- si tratta di un intervento che nella maggior parte dei casi è un ampliamento in sede dell'attuale corpo stradale, il quale mantiene per lo più le stesse caratteristiche geometriche di tracciato, e quindi va a interessare aree comprese nella fascia di rispetto dell'infrastruttura stessa.

Fanno eccezione i seguenti tratti: il lotto 18 b dove l'ampliamento è previsto, in prima fase, con lo sdoppiamento dell'attuale tracciato; il Lotto 19 dove, al fine di ricostruire la continuità dell'antico percorso consolare dell'Appia Antica e del Parco archeologico dell'Appia, l'attuale quota del GRA sarà abbassata con andamento in galleria; il Lotto 22a, nel tratto di attraversamento del fiume Tevere, dove si prevede la realizzazione di un nuovo ponte in ferro in affiancamento a quello attuale esistente;

- le caratteristiche geometriche della sezione trasversale adottata nell'adeguamento del GRA, sia nei lotti già adeguati che in tutti i lotti in corso di progettazione, sono: sezione tipo corrispondente al Ib tipo delle norme C.N.R. (m 32) con la sola variante delle corsie di emergenza che vengono realizzate con una sezione di m 3.50 anziché m 3.00. La sezione tipo pertanto risulta costituita da due carreggiate provviste ciascuna da due corsie di m 3.75 (per la marcia di veicoli lenti e per la marcia normale) una corsia di sorpasso di m 3.50 più corsia di emergenza di m 3.50, separate da spartitraffico di m 4.00 per una larghezza complessiva di m 33.00.

Le sedi secondarie affiancate sono costituite da due corsie da m 3.50 più una banchina di m 1.00 separate dalle sedi principali da uno spartitraffico; le corsie diventano tre nelle zone di scambio;



Il Ministro dell' Ambiente

osservato che:

- il GRA è uno degli elementi portanti della rete infrastrutturale regionale, urbana e metropolitana ed è anche un elemento fortemente caratterizzante le problematiche di riordino urbanistico delle aree periferiche della città di Roma;
- le esigenze di potenziamento dell'asse sono testimoniate dall'evidente stato di congestione in cui la direttrice si trova continuamente anche per la funzione di tangenziale urbana che essa ha assunto progressivamente negli anni. La mutata situazione urbanistica entro la quale il GRA si trova ad operare, con insediamenti produttivi, commerciali, di servizio e residenziali attratti dall'infrastruttura stessa, determina una continua crescita della domanda che ne modifica il modello d'uso: non più di transito di lunghe percorrenze ma piuttosto di spostamenti di carattere urbano o metropolitano in alternativa alla rete locale soggetta ad un elevato congestionamento. L'importanza di questa funzione urbana è testimoniata dal fatto che il progetto che si fa carico, in alcuni lotti, di provvedere, in fregio alla nuova infrastruttura potenziata, alla realizzazione di viabilità complanare a servizio degli insediamenti posti di fronte al GRA. Gli stessi insediamenti "calamitati" assumono d'altra parte il ruolo di recettori degli impatti derivanti dalla presenza dell'infrastruttura stessa, che si configura inevitabilmente quale barriera fisica e quale sorgente di emissioni inquinanti e sonore;
- ulteriori motivazioni dell'opera sono legate a problemi di sicurezza e di manutenzione dell'asse stradale. L'attuale situazione, caratterizzata da un'alternanza fra sezione a due corsie e sezioni a tre corsie, pone infatti evidenti problemi di sicurezza della circolazione e difficoltà di realizzazione di interventi di manutenzione che interferiscono con il normale scorrimento del traffico;

valutato che:

- il presente intervento di potenziamento risolverà solo parzialmente la attuale situazione critica del GRA in quanto permarranno comunque condizioni di congestione nel tratto Nord Ovest (il cui adeguamento è previsto solo dopo il 2000) e, a medio e lungo termine, è prevedibile una sostanziale saturazione anche nei lotti che verranno adeguati. Anche dal punto di vista di riordino territoriale complessivo, sarebbero necessari altri e più complessi interventi ispirati ad una logica di integrazione tra politiche territoriali, politiche di trasporto e interventi infrastrutturali;
- il progetto di adeguamento risulta essere coerente con gli obiettivi del Piano Generale dei Trasporti della Regione Lazio, il Programma degli interventi di Roma Capitale, i regimi vincolistici e PRG del Comune di Roma. Gli strumenti di finanziamento fanno riferimento al Piano attuativo triennale 1997/2000 dell'ANAS (per quanto riguarda i lotti 16-17-17b, 18b, 19, 22a) e al Programma di opere del Giubileo dell'anno 2000 (per quanto riguarda il lotto 23b);
- l'analisi condotta durante il lavoro istruttorio ha permesso di evidenziare le caratteristiche salienti degli ambiti territoriali interessati nella loro configurazione attuale e le potenziali interferenze dell'opera in oggetto;
- l'infrastruttura interessa un'area urbana complessa che attraversa ambiti periferici con alternanza di aree aperte ed aree edificate spesso caotiche e disordinate. Attualmente l'ambiente naturale risulta nel complesso profondamente modificato e degradato dall'espansione edilizia e dai cambiamenti culturali-agricoli con l'ingressione di numerose specie esotiche e infestanti. Al tempo stesso, all'interno degli ambiti interessati, sono presenti alcune aree caratterizzate da buone potenzialità di riqualificazione ambientale;
- è comunque notevole ed originale l'emergenza paesistico-naturalistica dell'Agro Romano costituita da una sequenza di praterie antropogeniche delimitate dal reticolo verde ripario e di pendio; tale tipo di paesaggio va preso a riferimento negli interventi diffusi di riqualificazione e rinaturazione;
- i quattro tratti del GRA interessati al progetto di adeguamento presentano caratteristiche diverse tra loro a causa delle differenze legate alla diversa morfologia dei luoghi e al diverso grado di urbanizzazione. Gli ambiti territoriali interessati vanno da aree in condizioni di elevato degrado urbano, quali quelle relative Lotti 16-17a-17b, ad aree di elevato valore storico-archeologico e

- paesaggistico, quali il Parco Suburbano dell'Appia Antica, ad aree a forte potenzialità e vocazione naturalistica, quali quelle comprese nell'ansa deviata dal Fiume Tevere;
- gli impatti ambientali di maggior rilevanza individuati puntualmente sono: l'ulteriore occupazione di suolo rispetto al sedime attuale, la localizzata demolizione di edifici e/o avvicinamento ad aree insediative, l'attraversamento di elementi ed aree di valenza paesaggistica e ambientale (fossi, fiume Tevere e relativa area golenale, aree verdi), l'eliminazione e/o riduzione di fasce vegetazionali paranaturali di raccordo con aree circostanti, la creazione di aree intercluse, il prelievo di materiale pregiato di cava, l'incremento del livello di inquinamento acustico e atmosferico in particolare per quanto riguarda alcuni recettori sensibili (insediamenti residenziali, istituti scolastici e ospedalieri). Solo per eventi incidentali potrebbero verificarsi impatti a carico dell'idrologia di superficie e sotterranea;
 - al fine di mitigare gli impatti dell'opera in corrispondenza di punti caratterizzati da particolare criticità, ottenere un migliore inserimento ambientale e paesaggistico dell'opera, e consentire la riqualificazione e il riordino ambientale delle aree complessivamente interessate dall'ampliamento del GRA, si ritiene opportuno realizzare interventi di mitigazione, che riguardano specificamente il corpo stradale e la fascia di pertinenza diretta dell'opera, ed interventi di compensazione ambientale, che riguardano aree di contorno all'infrastruttura con vocazione e potenzialità di recupero ecologico, anche non soggette ad interferenza diretta da parte delle opere;
 - in questo senso, particolare rilievo assumono le opere di ripristino previste in corrispondenza del Lotto 19, per restituire continuità al Parco dell'Appia Antica, e le opere di riqualificazione del Lotto 22a, per rivitalizzare l'intero ambito corrispondente all'antico andamento del Fiume Tevere;
 - in conclusione, si ritiene che la necessità di potenziamento del Grande Raccordo Anulare di Roma, mediante l'allargamento a tre corsie per ogni senso di marcia, sia sufficientemente motivata e che la sua realizzazione comporti impatti contenuti e mitigabili, in rapporto ai benefici arrecati in termini di miglioramento dei servizi e di sicurezza stradale, e in rapporto alla attuale situazione ambientale, caratterizzata da un generale livello di degrado;

VISTO il parere formulato in data 23 settembre 1997 in cui la Commissione ha:

preso atto che:

- a seguito del parere interlocutorio negativo reso dalla Commissione VIA nella seduta del 5 giugno 1997 sul Lotto 18b del GRA, in data 12 giugno 1997 è stato notificato il Decreto Dirigenziale del Ministero dell'Ambiente sul predetto Lotto;
- in data 17 giugno 1997 è stata convocata una riunione presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ufficio del Programma per Roma Capitale, al fine di definire l'Accordo di Programma per le opere giubilari. In tale sede è stata data lettura del parere interlocutorio negativo sopracitato e si è concordato di approfondire le problematiche ambientali evidenziate;
- in data 19 giugno 1997 è stato effettuato un sopralluogo sul tratto GRA Lotto 18b da parte del Ministero dell'Ambiente con la partecipazione dell'Assessore ai LL.PP. del Comune di Roma, del rappresentante della Regione, di tecnici dell'ANAS. Nel corso del sopralluogo è stata richiesta dal Comune di Roma una verifica della soluzione di sdoppiamento che preveda l'alleggerimento nel tratto in variante mediante l'eliminazione della ipotizzata terza complanare. Inoltre, come già da tempo richiesto dal Ministero dell'Ambiente, è stata accertata la possibilità dell'allargamento in sede con il mantenimento di tutti gli edifici adiacenti, ed un riordino della viabilità locale per garantire pieno accesso agli stessi insediamenti su entrambi i lati del GRA, non solo separatamente come ora, ma anche collegandoli tra loro in almeno due nuovi punti intermedi tramite sottopassi. Inoltre questo Ministero ha segnalato l'opportunità di procedere a verifiche sulla natura del traffico delle complanari, nella convinzione che, a fronte di una quota di traffico specifico (da mantenere nelle complanari), fosse rilevante la quota di traffico di attraversamento - da svincolo a svincolo - che



Il Ministro dell'Ambiente

- potrebbe e dovrebbe invece trasferirsi sul GRA. L'ANAS si è resa disponibile pertanto a presentare l'elaborazione progettuale anche di questa soluzione;
- in data 2 luglio 1997 si è tenuta una riunione presso il Servizio VIA alla presenza del Vice Direttore Generale Tecnico e di alcuni componenti della Commissione VIA, con la partecipazione dei rappresentanti dell'ANAS, del Comune di Roma e della Regione Lazio, nel corso della quale sono state affrontate le problematiche relative al Lotto 18b, con particolare riferimento alla difficoltà di definire in tempi brevi la viabilità locale dell'area circostante e la relativa accessibilità ai fabbricati prospicienti il GRA, nell'ipotesi dell'allargamento in sede;
 - in data 8 luglio 1997 presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri Ufficio del Programma per Roma Capitale è stato firmato anche dal Ministero dell'Ambiente l'Accordo di Programma che prevede all'art. 5 per il Lotto 18b la realizzazione dell'intervento in due fasi successive: la prima fase prevede lo sdoppiamento dell'attuale sede con la realizzazione di una bretella da tre corsie di marcia e due aree di sosta e due svincoli a inizio e fine deviazione; la seconda fase prevede l'adeguamento a sei corsie di marcia e due di emergenza dell'attuale sede del GRA e il declassamento della bretella a strada di servizio e di viabilità locale. La seconda fase dovrà essere terminata entro un quinquennio dalla data dell'Accordo. Inoltre per tutti i lotti del GRA l'art. 5 del citato Accordo, prevede il rispetto delle prescrizioni e mitigazioni che saranno contenute nel decreto di compatibilità ambientale;
 - sempre in data 8 luglio 1997 l'ANAS ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente tre elaborati progettuali relativi alla prima fase dell'Accordo di Programma (profilo, sezione e planimetria);
 - in data 14 luglio 1997 la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Ufficio del Programma per Roma Capitale, convocava la Conferenza dei Servizi per il giorno 11 agosto, inviando contestualmente al Ministero dell'Ambiente i progetti definitivi dei lotti del GRA;
 - in data 22 luglio 1997 l'ANAS ha effettuato le pubblicazioni della nuova soluzione progettuale del Lotto 18b dell'autostrada del GRA sui quotidiani Repubblica, Messaggero e Sole 24 ore, senza trasmettere al Ministero dell'Ambiente e al Ministero dei Beni Culturali quanto richiesto dal Decreto Dirigenziale, n. 2792, del 12 giugno 1997;
 - in data 29 luglio 1997 il Ministro dell'Ambiente ha inviato una nota alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, evidenziando che i lavori della Conferenza dei Servizi non potevano concludersi prima del termine dei 30 giorni dalla data delle pubblicazioni previsti per le osservazioni dei cittadini;
 - in data 11 agosto 1997, il rappresentante del Ministero dell'Ambiente presso la Conferenza dei Servizi ha acquisito copia della planimetria relativa alla seconda fase del progetto di adeguamento del lotto 18b del GRA.
 - in data 5 settembre 1997 l'ANAS ha ufficialmente trasmesso al Ministero dell'Ambiente il progetto integrativo relativo al lotto 18 b, composto da n° 2 tavole; in particolare, la sistemazione definitiva del lotto è illustrata nella Tav. 4 (identif. g4dv304c, "Planimetria generale, 2a fase di cui all'accordo di programma del 8.7.1997 ai sensi dell'art. 3 L. 15.12.1990 n° 396"), mentre la planimetria di progetto della prima fase (cantiere e di provvisorio esercizio dell'adeguamento) è illustrata nella Tav. 6 (identif. g4dv306c);
 - in data 9 settembre 1997 la Commissione VIA, riunitasi in sede plenaria, rilevando la carenza degli approfondimenti di studio necessari per la quantificazione delle misure di mitigazione e compensazione, ha ritenuto di non poter esprimere un parere di compatibilità ambientale;
 - in data 11 settembre 1997, in sede di Conferenza di Servizi, a seguito del mancato inoltro dello studio di impatto ambientale al Ministero dell'Ambiente e Ministero dei Beni Culturali e Ambientali, si è concluso di differire la Conferenza stessa alla data del 25 settembre 1997;
 - in data 15 settembre 1997 l'ANAS ha trasmesso gli approfondimenti allo Studio di Impatto Ambientale relativo al lotto 18b;

- in data 19 settembre 1997 l'ANAS ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente la documentazione aggiuntiva richiesta riguardante le opere di mitigazione e di inserimento ambientale nella seconda fase.

valutato che:

- il progetto pubblicato in data 22 luglio 1997 identifica una soluzione definitiva riportata nella tav. 4 (identif. g4dv304c) sostanzialmente corrispondente a quella a suo tempo indicata dalla Commissione VIA come soluzione potenzialmente praticabile (allargamento in sede);
- la soluzione di bretella in variante della carreggiata interna del GRA viene ora riproposta con caratteristiche di soluzione temporanea, vale a dire con particolare sezione di carreggiata (assenza della corsia di emergenza) e modalità di inserimento territoriale (a raso con interruzione di tutta la viabilità traversa, con l'eliminazione di una complanare rispetto al progetto originario) con ciò ottemperando a quanto determinato nell'Accordo di Programma dell'8 luglio 1997;
- la soluzione progettuale presentata recepisce come prospettiva finale il prescritto riordino e completamento della viabilità locale nell'ambito di una riqualificazione ambientale pur rinviandolo a una fase successiva e alla iniziativa del Comune di Roma;
- il proponente prevede nella seconda fase il declassamento della suddetta bretella di variante provvisoria a strada di servizio locale, assumendo in proprio l'onere delle successive trasformazioni fisiche (modifica della sezione tipo, inserimento di interconnessioni laterali, modifiche della regolazione della circolazione).
- il proponente prevede un articolato programma di opere di mitigazione da realizzare nella seconda fase (descritte nella documentazione aggiuntiva presentata in data 19 settembre 1997 con planimetria allegata) quali il posizionamento di barriere antirumore di altezza di 5 m, con un dispositivo di riduzione del rumore posto in testa alle barriere stesse, lungo il tracciato del GRA sia in destra che in sinistra dell'asse principale in corrispondenza dell'attraversamento dell'area urbanizzata; l'adozione di una barriera antirumore di altezza di 1,10 m posta nel New Jersey centrale; l'adozione di pavimentazione fonoassorbente sull'intera tratta stradale in assetto da fase due; il posizionamento di barriere antirumore di altezza di 3 m lungo il tracciato della strada locale, sul lato stradale interno rispetto a Roma; la piantagione di siepi posizionate a tergo nella barriera antirumore; la messa a dimora di essenze idonee nelle aree di svincolo e nelle aree intercluse; la piantagione di un doppio filare arboreo ai lati della strada di quartiere; la realizzazione di percorsi pedonali interposti tra gli edifici e il GRA stesso; la realizzazione di due attraversamenti carrabili sotto il GRA di altezza di 3,50 m e di un attraversamento pedonale posto al di sopra della piattaforma stradale e dotato di scale fisse alle due estremità.

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

VISTA la nota della Regione Lazio del 3 giugno 1997 pervenuta il 4 giugno 1997 in cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- indicazioni di carattere generale:

- 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 31.1.95 n. 151;
- le barriere antirumore dovranno lotto per lotto avere caratteristiche fonoassorbenti idonee assicurando nel contempo un corretto inserimento ambientale e paesaggistico, prevedendo nei lotti



Il Ministro dell' Ambiente

ove è possibile la creazione di dune inerbite e 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 soste inquinanti con allontanamento in idonei siti all' uopo autorizzati;
- le barriere di sicurezza esterne ed interne alle carreggiate 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 ove possibile naturalizzati con idonea vegetazione;

in particolare:

lotto 16 - 17a - 17b:

- si dovrà eliminare lo svincolo a trombetta che consente il collegamento con la zona commerciale della "Romanina" e con i quartieri esterni poichè costituisce, per la sua vicinanza, notevole impatto sugli edifici di civile abitazione esistenti; potrà eventualmente essere assicurato il sovrappasso pedonale. Inoltre l' opera proposta per la sua vicinanza allo svincolo che immette all' autostrada per Napoli costituisce impedimento ad una sicura e scorrevole circolazione dei veicoli per la commistione di diversi flussi di traffico di interesse nazionale locale e di bacino.

Al fine di assicurare, in aggiunta alle strutture già esistenti, il collegamento del G.R.A. con il tessuto urbano della Romanina lo svincolo potrà eventualmente essere realizzato in diversa posizione lungo l' asse di penetrazione che porta all' autostrada per Napoli;

lotto 18b:

- si esprime parere favorevole alla soluzione "c", presentata in data 28.5.97 tavola 4.3 e 4.1 che realizza la struttura viaria del G.R.A. sul sedime attuale senza le complanari; dovrà comunque essere assicurata una viabilità di servizio esterna con funzioni di collegamento interquartiere assicurando il raccordo tra i nuclei abitativi posti all' interno e all' esterno dell' anello autostradale. L' ipotesi prioritaria presentata non è condivisibile per motivi di grave invasività ambientale costituita dalla creazione di due corsie a scorrimento di alta velocità a carattere autostradale inglobanti in un territorio con insediamenti umani, tale soluzione progettuale inoltre aggrava le condizioni di disturbo su edifici di civile abitazione recentemente edificati inducendo una perdita dei valori patrimoniali, come lamentato nelle osservazioni pervenute. Va inoltre osservato, relativamente alla soluzione progettuale con il tracciato veloce in variante che la presenza di complanari di scorrimento lungo il fronte negozi non è compatibile con le caratteristiche di fruibilità dei servizi insediati che comportano manovre di parcheggio scarico e carico merci rallentamenti vari e pertanto maggiormente utile assicurare delle bretelle a scorrimento urbano, che facilitano inoltre, a deviazione del traffico in corso di cantierizzazione;

lotto 19:

- secondo le intese assunte nel corso della riunione presso la Presidenza del Consiglio Ufficio di Roma Capitale in data 28 maggio 1997, dovrà essere realizzato l' abbassamento della livelletta nel tratto successivo alle Capannelle prima dell' imbocco della galleria attraverso una trincea che assicuri i sovrappassi trasversali per lo svincolo dell' Appia nuova. Dovranno essere ripristinate le quote originarie lungo il sedime del parco con la rimozione delle vegetazioni e del rilevato attualmente sede del raccordo, il materiale dovrà essere portato presso la discarica in località Torricola e comunque secondo le indicazioni dell' Ente Parco, dovrà essere ricolmata la trincea sull' attuale sedime del G.R.A. ripristinando le quote di campagna. Nel corso dei lavori dovrà essere assicurato il passaggio lungo il vecchio tracciato della via Appia tramite cavalcavia, rimovibile, idoneo al passaggio di

manutenzione. Le opere di sistemazione e riqualificazione del parco dell'Appia dovranno essere realizzate secondo le indicazioni dell'Azienda parco a cura e spese dell'ANAS. In fase di cantierizzazione i siti di occupazione dovranno essere concordati con l'Ente Parco onde salvaguardare la specie vegetali ed animali caratteristiche del sito;

lotto 22a:

- dovranno essere previste idonee piantumazioni di essenze arboree, al di sopra della golena, per assicurare il mascheramento, ai fini paesaggistici del viadotto che affianca il corso del fiume su lato esterno del GRA, con riferimento alle visuali degli osservatori della sponda opposta.

La qualificazione dell'area ex golenale dovrà essere realizzata in conformità agli elaborati consegnati in sede di approfondimento;

lotto 23b:

- le corsie di scambio previste nell'elaborato n. IA006, consegnato in data 28.5.1997, non assicurano il collegamento, che al contrario dovrà essere assicurato, dalle carreggiate interne verso le complanari esterne, affinché possono essere garantiti i percorsi di ritorno e vie di rapido smaltimento in caso di blocco del traffico. I collegamenti dovranno essere localizzati in prossimità degli svincoli, ma comunque a distanza idonea allo scambio di corsia.

Il collegamento tra le carreggiate esterne, invertendo la direzione proposta, potrà essere realizzato nella posizione individuata nell'elaborato citato; per quanto attiene le carreggiate interne i collegamenti dovranno essere assicurati in prossimità dello svincolo della Via Pisana e dello svincolo del Pescaccio;

- la presente deliberazione ed il relativo allegato verranno pubblicati sul Bollettino Ufficiale della Regione ai sensi della legge regionale 22.10.1993 n. 57 art. 30 e verranno trasmessi tempestivamente al Ministero dell'Ambiente per l'istruttoria di competenza ex legge 349/86.

La presente deliberazione non è soggetta a controllo ai sensi della legge n. 127 del 15.5.1997;

VISTA la nota della Regione Lazio del 5 settembre 1997 pervenuta in pari data con cui nel prendere atto del citato Accordo di Programma, la Regione Lazio, nella seduta del 4 settembre 1997, ha deliberato di esprimere parere favorevole alla realizzazione del progetto di adeguamento a tre corsie per ogni senso di marcia del GRA - Lotto 18b- (così come riportato sulla tavola 4, identificativo G4DV304C) e conformemente alle intese sottoscritte all'art. 5 dell'Accordo di Programma relativamente al Lotto 18b); di consentire la realizzazione di una bretella a raso temporanea in quanto necessaria alla predisposizione dei collegamenti di raccordo tra il GRA e la viabilità locale, in esercizio, per un tempo massimo di cinque anni dalla data di sottoscrizione del predetto Accordo di Programma; che successivamente alla realizzazione della seconda fase la bretella debba essere declassata a viabilità locale realizzando le seguenti opere:

- demolizioni delle recinzioni;
- realizzazione all'interno del sedime viario della bretella di idonei spazi di percorribilità pedonale;
- connessione organica con il tessuto viario complessivo.

VISTO il parere del Ministero dei beni culturali e ambientali del 10 luglio 1997, pervenuto in data 22 luglio 1997, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- al fine di migliorare l'impatto sul paesaggio, il progetto di adeguamento a tre corsie del G.R.A. dovrà prevedere, in conformità di quanto richiesto dall'Azienda Consortile per il Parco dell'Appia Antica, l'attraversamento in sottopasso della Via Appia Nuova. Tale opera dovrà essere oggetto di specifica progettazione esecutiva da sottoporre alle valutazioni della Soprintendenza archeologica di Roma e della Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Roma, nell'ambito delle rispettive competenze;



Il Ministro dell' Ambiente

- i rilevati, a sostegno della piattaforma stradale, dovranno essere realizzati con il massimo raccordo con il terreno circostante e dovranno essere interessati da opere a verde sempre coerenti con il relativo contesto vegetazionale;
- il tratto in galleria, di cui al lotto 19, dovrà realizzarsi nel modo meno distruttivo possibile, prevedendo interventi di modellamento del terreno in corrispondenza degli imbocchi della galleria medesima;
- nell'ambito delle opere finalizzate alla riduzione dei livelli acustici si dovranno privilegiare, ove possibile, soluzioni di tipo "naturale", con interventi vegetazionali atti a realizzare anche opportune schermature;

VISTO che a seguito della nuova pubblicazione del lotto 18b il Ministero dei beni culturali ed ambientali con nota del 23 settembre 1997 ha confermato il parere già espresso per l'intero progetto in data 10 luglio 1997;

preso atto che sono pervenute oltre la scadenza dei trenta giorni previsti dalla normativa, 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;

- le osservazioni di privati cittadini riguardanti tutte il lotto 18b che esprimono opposizione alla realizzazione del progetto in base all'incremento dell'inquinamento acustico e agli effetti di perdita finanziaria patrimoniale apportati alle abitazioni di edilizia economico-popolare di recentissima costruzione (1995/1996) acquistate da privati cittadini come abitazione proimaria;

preso atto altresì che a seguito della pubblicazione del 22 luglio 1997 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 al Grande Raccordo Anulare adeguamento a tre corsie per ogni senso di marcia Lotti 16-17-17b, 18b, 19, 22a, 23b da realizzarsi in Comune di Roma (RM) presentata dall'ANAS in data 13 gennaio 1997, per quanto riguarda il lotto 18b il parere positivo è riferito al progetto individuato nella tav.4 (identif.g4dv304c, "planimetria generale seconda fase di cui all'accordo di programma dell'8.7.1997 ai sensi dell'art.3 della L. 15.12.1990, n. 396), il parere del lotto 18b si estende anche alla sistemazione di cantiere e di provvisorio esercizio dell'adeguamento stesso come illustrato nella tav. 6 (identificativo g4dv306c) limitatamente al periodo di tempo strettamente necessario a predisporre gli atti amministrativi e progettuali necessari e a realizzare l'assetto progettuale definitivo, e comunque non oltre i cinque anni determinati in sede di Accordo di programma;

a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

a) protezione delle falde idriche sotterranee:

le caratteristiche litologiche, di permeabilità e giaciture dei terreni fanno ritenere che non siano elevati gli effetti dell'opera in progetto sull'idrologia sotterranea, non potendosi però escludere, in casi particolari, una maggiore vulnerabilità specialmente nelle zone più depresse o dove si ha una minore soggiacenza del livello di falda.

Di conseguenza i lavori per la realizzazione delle opere, ed in particolare le perforazioni, la messa in opera dei pali di viadotti e ponti, i getti di calcestruzzo, dovranno essere condotti con tutte le cautele necessarie ad evitare versamenti e dispersioni sul suolo, nel sottosuolo e nelle acque di sostanze inquinanti accidentalmente provenienti dalle macchine operatrici e dagli automezzi, dalle betoniere e dalle casseforme del calcestruzzo, dalle installazioni logistiche di cantiere.

Dovrà quindi essere predisposta la raccolta e depurazione delle acque nere delle installazioni logistiche di cantiere, di quelle di lavaggio delle betoniere e di supero dei getti di calcestruzzo. Le aree di sosta delle macchine operatrici e degli automezzi nei cantieri dovranno essere realizzate con materiale che non consenta la permeazione dei liquidi e dotate di appositi sistemi di raccolta dei liquidi provenienti da sversamento accidentale e delle acque di prima pioggia. Perforazioni in rocce molto permeabili e in cui sia accertata la presenza delle falde idriche sotterranee di maggior interesse dovranno avvenire con impianti a secco o con uso di fanghi e additivi inerti.

I getti di calcestruzzo in prossimità o sotto la superficie delle falde idriche sotterranee di maggior interesse dovranno avvenire a seguito di preventivo intubamento e isolamento del cavo al fine di evitare la dispersione in acqua del cemento e degli eventuali additivi;

b) prevenzione dell'inquinamento delle acque:

i sistemi di raccolta delle acque di prima pioggia, come indicato nello studio, dovranno essere realizzati mediante canalizzazione e convogliamento dei liquidi di piattaforma stradale verso apposite vasche di sicurezza, conformate a cascata e dotate di sistemi autoinnescanti di sifonamento, in modo da garantire (anche negli eventi meteorici di picco) la ricettività di eventuali sversamenti incidentali di inquinanti conseguenti (connessi alla circolazione dei veicoli in fase di esercizio) e le operazioni di bonifica. L'impianto dovrà essere periodicamente sottoposto a manutenzione e svuotamento. Nelle zone a falda affiorante o con acque superficiali, le vasche di sicurezza possono essere adibite a biotopi umidi con specie adatte per la fitodepurazione;

c) controllo e mitigazione dell'inquinamento atmosferico:

le stime presentate nello studio di impatto ambientale evidenziano la possibilità che, nell'ambito interessato dal G.R.A., si verifichino superamenti dei valori di attenzione, e in alcuni casi di allarme, previsti dalla vigente normativa in materia di tutela della qualità dell'aria. Ciò premesso, e pur considerando le potenziali riduzioni dei fattori unitari di emissione attese in relazione alla progressiva sostituzione del parco circolante, è necessario predisporre un piano di monitoraggio. Tra le possibili opzioni si propongono:

- misure periodiche delle concentrazioni atmosferiche di inquinanti convenzionali e non convenzionali (NO₂, COV, PM₁₀, Benzene, Benzo(a)pirene, ecc.). Tali controlli potranno essere inquadrati nell'ambito di un programma di periodico monitoraggio delle condizioni ambientali determinate nelle aree limitrofe al G.R.A., in coordinamento con i rilievi dei livelli sonori, da pianificare ed eseguire in collegamento con le autorità locali preposte al controllo dell'inquinamento atmosferico e acustico;
- la previsione delle opportune attrezzature tecnologiche e delle adeguate soluzioni progettuali inquinanti (rilievo delle condizioni di deflusso e informazione all'utenza, messaggistica variabile per l'indicazione di limiti di velocità, *ramp metering*, ecc.) atte a consentire un'efficace gestione del traffico in transito sull'arteria, al fine di ridurre le emissioni;
- si richiama in proposito la responsabilità dell'Ente gestore nel perseguire condizioni di efficienza e sicurezza nell'esercizio di una infrastruttura che, per il significato che assume nel contesto urbanistico e territoriale e in considerazione dei notevoli flussi di traffico che già ora la percorrono, si troverà presumibilmente ad operare in condizioni prossime alla capacità anche una volta realizzato l'adeguamento;

GS
NRV



Il Ministro dell'Ambiente

- in questo senso appare opportuno prefigurare i diversi possibili scenari di traffico sull'infrastruttura adeguata, a fronte dei quali predisporre un'articolata strategia di intervento che, anche con l'ausilio degli opportuni supporti progettuali e tecnologici, consentano di adeguare in tempo reale gli interventi di gestione del traffico alle condizioni di deflusso rilevate sull'infrastruttura stessa e sulla viabilità ad essa connessa;

d) controllo e mitigazione dell'inquinamento acustico:

la definizione e la successiva progettazione esecutiva degli interventi di mitigazione acustica, preliminarmente indicati nello Studio di Impatto Ambientale con riferimento ai diversi lotti, dovranno uniformarsi ai seguenti criteri generali:

- in generale, i livelli sonori rilevati post-operam non dovranno in nessun caso risultare superiori a quelli rilevati ante operam;
- in presenza di recettori sensibili (insediamenti residenziali, ospedali e case di riposo, scuole, ecc.) i livelli sonori post-operam rilevati in facciata dovranno essere ricondotti entro i limiti previsti dalle vigenti normative (DPCM 1-3-1991, l. 447/96);
- le opzioni da prendere in considerazione per consentire il rispetto dei criteri generali sopra enunciati potranno comprendere:
 - la periodica effettuazione di rilievi strumentali nell'ambito dei più generali programmi di monitoraggio della qualità dell'ambiente atmosferico e acustico;
 - l'adozione di soluzioni tecnologiche e progettuali che consentano di ridurre l'emissione sonora alla fonte (asfalti drenanti e fonoassorbenti), con la previsione delle periodiche operazioni di manutenzione atte a conservarne nel tempo l'efficacia;
 - la previsione, ove lo spazio disponibile e la distanza fra sorgente sonora e recettori lo consentano, di interventi di mitigazione con valenza paesaggistica (terrapieni doppi arbustati, terrapieni compressi o barriere vegetative);
 - la progettazione, in corrispondenza con i tratti più critici, di interventi di abbattimento opportunamente disegnati e dimensionati, prendendo a tal fine in considerazione tutte le soluzioni tecnologiche disponibili (barriere laterali, centrali, gallerie artificiali, ecc.);
 - l'adozione, ove le altre opzioni risultassero insufficienti, di interventi di difesa passiva da mettere in opera in corrispondenza degli edifici più esposti;
 - la previsione delle opportune attrezzature tecnologiche e delle adeguate soluzioni progettuali atte a consentire, in presenza di fenomeni di particolare criticità, di intervenire sulla gestione del traffico come già previste per quanto al controllo dell'inquinamento atmosferico.

e) mitigazioni e ripristini ambientali:

si prescrive la realizzazione di tutti gli interventi di mitigazione e di compensazione ambientale indicati nello studio e negli allegati forniti nelle schede di chiarimento nelle aree già individuate nei differenti lotti (con specifico riferimento ai contenuti della nota esplicativa pervenuta al Ministero dell'Ambiente in data 29 Maggio 1997).

In particolare, i progetti di sistemazione e riqualificazione ambientale (corredati da planimetrie in scala definitiva, sezioni tipo, e quantificazione di interventi a verde) relativi all'ansa morta del Tevere, al Parco dell'Appia, alla zona Aurelia (area di svincolo e fasce laterali all'asse autostradale) devono essere presentati al Ministero dell'Ambiente per la necessaria verifica di ottemperanza.

La riqualificazione dell'area dell'ansa morta del fiume Tevere, denominata Spinaceto, dovrà essere realizzata in conformità agli elaborati consegnati con le schede di chiarimento.

Le opere di risistemazione e riqualificazione ambientale del Parco dell'Appia (non incluse negli elaborati e nei capitolati di progetto) dovranno essere realizzate secondo le indicazioni dell'Ente Parco, a cura e spese dell'ANAS. I portali della galleria che attraversa il Parco dell'Appia, le relative opere di ingegneria naturalistica per il sostegno e rivestimento delle trincee in scavo e in

GB
HRV

genere le opere a verde connesse vanno collegate al progetto di risistemazione complessivo del Parco.

Infine, tutte le aree di cantiere dovranno essere bonificate e ripristinate, al termine dei lavori.

Per quanto riguarda i materiali e le tecniche per le opere di ripristino e riqualificazione ambientale, vanno adottate, fin dove possibile, opere a verde e tecniche di ingegneria naturalistica.

Dovrà essere prodotto un quaderno di opere tipo da presentare prima dell'inizio dei lavori al Ministero dell'Ambiente. In particolare, per le scarpate in trincea nella sezione tipo vanno evidenziate la litologia superficiale, la pendenza e i possibili interventi antierosivi e di stabilizzazione con tecniche di ingegneria naturalistica.

Negli interventi di rivegetazione va fatto uso esclusivo di specie autoctone arbustive, suffruticose e arboree dei più idonei stadi delle serie dinamiche potenziali di riferimento.

Il materiale di propagazione dovrà essere di provenienza locale e, date le quantità necessarie, va prevista l'istallazione di un vivaio finalizzato alla produzione da attivarsi alla consegna dei lavori.

Il rinfoltimento della vegetazione ripariale deve avvenire mediante ricostituzione delle serie dinamiche ripariali dopo estirpazione completa della Robinia (mediante avvelenamento).

Le fasce di vegetazione, con funzione di siepe e siepone, devono essere costituite da specie altoarbustive accespite con disposizione a mosaico. Nelle fasce boscate vere e proprie vanno aggiunte specie arboree d'alto fusto.

Per tutte queste opere, il riferimento primario 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;

f) aree di parcheggio e sosta, sottopassi:

si deve verificare la possibilità di introdurre in entrambe le carreggiate autostradale, ogniqualvolta possibile, piazzole di sosta esterne alla corsia di emergenza; si preveda, ove possibile, di inserire collegamenti trasversali pedonali tra le aree di servizio prospicienti.

Si verifichi inoltre la possibilità di destinare parte delle aree residuali degli svincoli, o altre aree libere ad essi adiacenti, a parcheggi di interscambio, eventualmente anche in fase successiva ma prevedendone fin d'ora le modalità di accesso e servizio.

Si verifichi la possibilità di realizzare, lungo tutto il tracciato in adeguamento del GRA, dei sottopassi al fine di rendere più permeabile il territorio alla fauna e quindi mitigare l'effetto barriera del GRA. In corrispondenza dei rilevati, con frequenza di 250 m (salvo località di riconosciuta rilevanza faunistica dove la frequenza potrà essere maggiore), verranno inseriti degli scatolari di dimensioni di 5 m di larghezza e di 2 m di altezza massima con banchina e gaveta per la continuità idraulica e il passaggio di microfauna terrestre;

g) lotti 16-17-17b

Svincolo Romanina:

per quanto riguarda questo svincolo, a seguito dei chiarimenti forniti dal proponente, non si ritengono soddisfacenti le alternative proposte in quanto permangono gli impatti individuati precedentemente sugli edifici di civile abitazione esistenti.

Si verifichi la possibilità di:

in prima fase, mantenere in esercizio lo svincolo nella sua attuale conformazione, fino alla conclusione ed apertura dello svincolo adeguato GRA-A1;

in seconda fase, procedere al rifacimento integrale dello svincolo della Romanina (sospingendone l'esercizio e senza vincoli di preesistenze strutturali) secondo una configurazione che garantisca un adeguato distanziamento dagli edifici residenziali a Ovest e che preveda opportuni interventi di mitigazione. Durante la sospensione dell'esercizio dello svincolo si dovrà assicurare un collegamento pedonale con i quartieri esterni.

GB HW



Il Ministro dell' Ambiente

In subordine, qualora tali obiettivi non risultassero perseguibili, si provveda a eliminare lo svincolo della Romanina esistente (lasciando un sovrappasso pedonale di collegamento interquartiere) e comunque non prima di aver definito, in sede tecnica e amministrativa, l'inserimento di un nuovo accesso per il quartiere Romanina sul tratto di penetrazione verso l'autostrada A1 per Napoli.

Svincolo Casilina:

la conformazione esistente non appare sufficientemente funzionale e sicura in quanto non consente la continuità diretta e senza interferenze del flusso radiale nel senso interno-esterno; questo flusso risulta così costretto ad una tortuosa circuitazione con numerosi scambi plurimi e sovrapposti da e per altre direzioni, in spazi insufficienti con raggi di curvatura e visuale limitate.

Si verifichi la possibilità di modificare tale svincolo in modo da mantenere la continuità rettilinea del flusso sulla Casilina in entrambi i sensi, ampliando eventualmente lo sviluppo dello svincolo stesso, altoprimetricamente e/o planimetricamente, consentendo comunque tutte le manovre senza conflitti tra flussi (senza la svolta a sinistra).

h) lotto 18b:

- è necessario separare su distinta viabilità i flussi di traffico autostradale da quelli locali. A tal fine i due svincoli del Lotto 18b dovranno consentire la completezza di tutte le manovre direttamente da e per le due carreggiate autostradali del GRA verso e da la Via Anagnina e Via Aldini (anch'esse per entrambe le direzioni) senza transito per complanari o altra viabilità minore.

A tal fine la rampa identificata come profilo D sulla tav. 6 (identificativo G4DV306C del luglio 1997) dovrà essere collocata, sin dalla prima fase, più a nord-ovest, così da lasciare, tra essa e la carreggiata del GRA esistente, uno spazio sufficiente per il successivo inserimento della carreggiata interna (2° fase) senza dover demolire la rampa stessa. In tal modo tale rampa, in prima fase utilizzata per l'inserimento sulla rotatoria sopraelevata della complanare interna, potrà essere riutilizzata, senza modifiche, per l'inserimento sulla stessa rotatoria della carreggiata interna del GRA riportata in adiacenza a quella esterna;

- è necessario verificare le possibilità di prevedere in seconda fase, nel nodo Anagnina, un innesto diretto nella carreggiata interna del GRA (direzione sud-ovest) dalla bretella (profilo A tav. 6 identificativo G4DV306C) declassata a viabilità locale. Se l'innesto risulterà possibile, l'ultimo tratto sud-ovest della stessa bretella, fino all'innesto sulla rotatoria sopraelevata compreso, dovrà essere smantellato; la bretella stessa risulterà in questa ipotesi troncata alla progressiva 32 (in corrispondenza della rotonda sulla Via Lucrezia Romana) o tutt'al più alla progressiva 38 (in corrispondenza dell'esistente ramo laterale della attuale complanare su cui verrebbe ad attestarsi).

Qualora tale innesto non risultasse possibile, la bretella stessa dovrà innestarsi nella rotatoria sopraelevata tramite l'innesto dedicato, nell'attuale progetto, alla viabilità minore limitrofa al Fosso dell'Acqua Mariana (viabilità che potrà innestarsi sulla bretella in modo subordinato), oppure con altra modalità e in altro punto della rotatoria, facendo comunque salva la funzionalità e la sicurezza dell'innesto di cui al precedente punto;

- nella definizione del riordino della viabilità locale demandata al Comune di Roma e prevista per la seconda fase, deve essere valutata la possibilità di introdurre ulteriori dismissioni della bretella stessa potenzialmente da sostituirsi con viabilità di ordine minore, interna o adiacente agli insediamenti, e comunque di introdurre ulteriori misure compensative;

- è necessario che l'immissione diretta al km 41+300 nella carreggiata esterna del GRA (direzione Nord-Est) dalla Via Anagnina Nord e dalla rampa profilo F della tav. 6 (identificativo G4DV306C luglio 1997) sia mantenuta o comunque ripristinata a termine lavori;

- è necessario realizzare nella seconda fase due sottopassi al GRA di connessione tra i due tratti di Via Lucrezia Romana e tra Via di Casale Ferranti e Via Crostarosa, al fine di aumentare la permeabilità delle due zone urbanizzate attualmente separate dal GRA e garantire (tramite la bretella declassata) l'accessibilità dell'intera zona "dei lampadari", sia interna che esterna al GRA,

da e per il GRA stesso oltre che dalla zona Grotta di Gregna, in assenza delle attuali due complanari.

A tal fine già in prima fase, nel rilevato della carreggiata esterna, dovranno essere inserite tutte le opere strutturali necessarie a tali sottopassi così da non dover poi modificare quanto concluso in prima fase. Di conseguenza dovranno essere realizzati in prima fase anche i puntuali aggiustamenti di altimetrie della carreggiata esterna eventualmente necessari per la realizzazione dei due sottopassi;

- è necessario che l'immissione diretta al km 41+300 nella carreggiata esterna del GRA (direzione Nord-Est) dalla Via Anagnina Nord e dalla rampa profilo F della tav. 6 (identificativo G4DV306C) sia mantenuta o comunque ripristinata a termine lavori;
 - è necessario che il raccordo denominato profilo B della tav. 6 (identificativo G4DV306C luglio 1997), dalla progressiva 15 alla progressiva 20 e a proseguire fino al denominato limite di intervento, nell'assetto definitivo sia smantellato e le sue funzioni di scambio tra Via di Casale Ferranti e il nodo Anagnina siano assicurate dalla nuova bretella declassata in seconda fase (profilo A). Si verifichi la possibilità in prima fase di evitare del tutto la costruzione anche solo provvisoria di questo tratto;
 - è necessario modificare la collocazione delle piazzole di sosta lungo la bretella provvisoria, in modo che vengano a coincidere con i punti in cui in seconda fase è previsto l'inserimento delle connessioni con la viabilità locale, così da riusarne quanto più possibile il corpo stradale. Dovranno essere inoltre previste, nella 2° fase, tutte le opere necessarie perchè tale bretella, nonchè i sopracitati sottopassi e la relativa viabilità di adduzione, possano svolgere anche una funzione ciclo-pedonale (marciapiedi, piste, attraversamenti, moderazione della velocità e del traffico, ecc);
 - per quanto riguarda le problematiche concernenti il controllo e la mitigazione dell'inquinamento atmosferico, la protezione delle falde idriche sotterranee, la prevenzione dell'inquinamento delle acque si conferma in via generale quanto prescritto precedentemente.
Per quanto riguarda gli interventi di mitigazione e ripristino ambientale previsti sul lotto 18b dovranno essere utilizzate essenze autoctone, con disposizione a mosaico, per la realizzazione di siepi arbustive e altoarbustive e filari.
 - per quanto attiene gli interventi di mitigazione acustica, come già evidenziato nelle prescrizioni di ordine generale, questi dovranno uniformarsi ai seguenti criteri generali:
 - i livelli sonori rilevati post operam non dovranno in nessun caso risultare superiori a quelli rilevati ante operam;
 - i livelli sonori post operam rilevati in facciata dei ricettori sensibili dovranno essere ricondotti entro i limiti previsti dalla normativa vigente;
- i criteri sopra evidenziati potranno trovare applicazione attraverso le seguenti azioni:
- l'adozione di soluzioni tecnologiche e progettuali per ridurre l'emissione sonora alla fonte, con la previsione di periodiche operazioni di manutenzione;
 - la previsione di idonei sistemi di abbattimento del rumore lungo la via di propagazione, utilizzando, ove possibile, interventi di mitigazione con valenza paesaggistica;
 - l'adozione, ove le altre opzioni risultassero insufficienti, di interventi di difesa passiva sugli edifici;
 - la previsione delle opportune attrezzature tecnologiche e delle adeguate soluzioni progettuali atte a consentire, in presenza di fenomeni di particolare criticità, di intervenire sulla gestione del traffico;
 - per la verifica del rispetto della normativa vigente in materia di inquinamento acustico l'ANAS dovrà predisporre un idoneo sistema di monitoraggio in particolare attraverso la scelta di significativi punti di misura in corrispondenza dei ricettori più sensibili presenti nel tratto oggetto



Il Ministro dell' Ambiente

di valutazione. Il progetto di monitoraggio dovrà essere presentato al Ministero dell'ambiente entro la data di apertura dei cantieri per le opportune verifiche un progetto;

- per quanto riguarda i metodi di rilevamento, il progetto di monitoraggio dovrà definire sia i criteri temporali di campionamento sia i parametri da rilevare. Il progetto di monitoraggio dovrà indicare le stazioni di rilevamento in cui è opportuno ripetere le misure in periodi settimanali differenti, al fine di caratterizzare l'eventuale fluttuazione dei fenomeni acustici. Il progetto dovrà comunque definire i periodi di rilievo, dettagliare la loro articolazione nel tempo e fornire sufficienti indicazioni per determinare la significatività della misura in termini di rappresentatività. I rilievi dovranno essere anche di tipo continuativo su un arco temporale significativo per rappresentare in modo idoneo fenomeni con variazione periodica dell'evento acustico (24 ore). Dovrà essere particolarmente curata la restituzione dei dati rilevati nel corso delle campagne fonometriche ad esempio attraverso la realizzazione di un "database" informatico.;
- gli esiti del monitoraggio dovranno essere utilizzati per una migliore definizione dei sistemi di contenimento acustico del GRA così come modificato dal progetto di adeguamento e ammodernamento;
- sulla base degli esiti del monitoraggio e considerando il numero dei fabbricati e residenti nelle fasce contermini al sedime stradale dovrà essere prodotto un idoneo elaborato da cui individuare il numero dei residenti soggetti ai diversi livelli sonori (prima, dopo e dopo con mitigazioni); come noto, l'art. 11 della legge quadro 447/85 prevede, fra l'altro, l'emanazione di un regolamento di esecuzione sul rumore avente origine dal traffico veicolare. Fatta salva la normativa vigente e le mitigazioni già individuate dal progetto oggetto di valutazione, nel caso in cui l'emanazione del regolamento dovesse intervenire nei sei mesi successivi alla data di emanazione del provvedimento di compatibilità ambientale, l'ANAS dovrà produrre, nei sei mesi successivi all'emanazione del decreto e a valle degli esiti del monitoraggio, una rivisitazione del progetto acustico che tenga nel debito conto i contenuti della nuova disciplina in materia di inquinamento autostradale;

i) lotto 19:

prima dell'imbocco della galleria dovrà essere realizzato l'abbassamento della livelletta al fine di portare il tracciato in trincea assicurando nel contempo sovrappassi trasversali per lo svincolo dell'Appia Nuova.

Dovrà essere rimosso il rilevato attualmente sede di raccordo e dovrà essere ricolmata la trincea dell'attuale sedime del GRA, ripristinando le quote di campagna originarie lungo il sedime di Parco. Si dovranno concordare con l'Ente Parco i siti più idonei per le aree di cantiere e uno specifico programma di cantierizzazione al fine di contenere gli impatti in fase di costruzione.

Svincolo Appia Nuova:

Nella riprogettazione dello svincolo, necessaria per l'abbassamento della livelletta del tratto del GRA prima dell'imbocco in galleria, si verifichi la possibilità di ripristinare la continuità diretta e rettilinea di entrambe i sensi di marcia senza costringerli comunque a transitare in un sistema rotatorio. Si verifichi inoltre la possibilità di non isolare, all'interno dello svincolo, insediamenti ora esterni all'attuale quadrifoglio. Qualora ciò non fosse possibile, si preveda una connessione diretta, possibilmente anche veicolare, tra questi insediamenti e gli altri adiacenti a cui essi sono ora integrati così da poter evitare l'attraversamento a raso della rotatoria.

o quantomeno si verifichi la possibilità di reintegrare una relazione di accessibilità diretta (possibilmente anche veicolare) con il resto degli insediamenti cui ora è addossata, che eviti l'attraversamento a raso delle carreggiate di rotatoria.

Si ritiene necessario, quale misura cautelativa a salvaguardia della risorsa idrica sotterranea, che prima dell'inizio dei lavori e per tutta la durata degli stessi sia attrezzato un piezometro, ubicato nella posizione più idonea in prossimità della galleria, attraverso il quale sia tenuto sotto

GB HRV

osservazione il livello della falda idrica giacente alla profondità di circa 40 metri e siano compiuti prelievi ed analisi periodiche dell'acqua con la specifica finalità di controllare che le caratteristiche chimiche e batteriologiche originarie non subiscano modifiche per effetto delle attività di progetto.

Per tutto lo sviluppo del tracciato ubicato all'interno dell'area di concessione mineraria della Fonte Capannelle l'autostrada dovrà essere dotata di un sistema di raccolta dei reflui inquinati provenienti dalla piattaforma, opportunamente dimensionato ad accogliere anche gli sversamenti accidentali derivanti da eventi incidentali del traffico veicolare.

l) Lotto 22a:

in fase di cantiere, i lavori per la realizzazione delle opere, ed in particolare la messa in opera dei piloni del viadotto e del nuovo ponte sul Fiume Tevere, dovranno essere condotti con tutte le cautele necessarie ad evitare sversamenti e dispersioni di sostanze inquinanti sul suolo, nel sottosuolo e nelle acque.

Svincolo Ostiense-Via del Mare:

Si verifichi la possibilità di semplificare le geometrie dello svincolo e ridurre l'ingombro territoriale prevedendo di dislocare i sistemi di scambio tra la Via del Mare e l'Ostiense in punti più lontani dall'intersezione con il GRA. In tal modo si consentirebbe di connettere il GRA a solo una delle due strade.

m) lotto 23b:

dovrà essere assicurato il collegamento dalle carreggiate interne verso le complanari esterne (non previsto dal progetto in questo tratto) per assicurare adeguati percorsi di ritorno e vie di rapido smaltimento in caso di incidenti e blocchi di traffico;

n) entro la data di apertura dei cantieri l'ANAS dovrà presentare anche per gli altri lotti, per la verifica di ottemperanza, i progetti adeguati alle prescrizioni del presente decreto, la prescrizione generale in ordine all'inquinamento acustico dovrà essere riletta alla luce della analoga prescrizione sul lotto 18b;

o) dovranno essere altresì ottemperate le prescrizioni della Regione Lazio e del Ministero Beni Culturali ove non ricomprese nelle precedenti;

p) al termine del periodo transitorio di cinque anni il progetto di seconda fase del lotto 18b dovrà essere sottoposto ad una seconda verifica di ottemperanza da parte del Ministero ambiente;

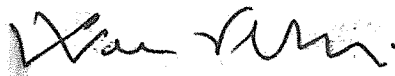
DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS, Direzione Generale, alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ufficio del Programma per Roma Capitale Servizio Attuazione interventi, al Ministero dei Lavori Pubblici, Direzione Generale del Coordinamento territoriale 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 25 SET. 1997



IL MINISTRO DELL'AMBIENTE



**IL MINISTRO PER I BENI
CULTURALI ED AMBIENTALI**

