



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

Sottocommissione VIA

Parere n. 927 del 22 dicembre 2023

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>Nuovo svincolo autostradale sulla bretella di collegamento tratto Fiano-Romano - San Cesareo, in corrispondenza del Comune di Gallicano</p> <p>ID_VIP 5959</p>
Proponente:	Cospra S.r.l. Unipersonale

La Sottocommissione VIA

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*) e ss.mm.ii;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica n. 196 del 13 giugno 2023, n. 249 e 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023;

RICORDATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal D. Lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
 - l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per “m) Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto”: “La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;
 - l’art. 19, recante ‘*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*’, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi*” (comma 5);
 - gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all’articolo 19*” e V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all’art. 19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall’articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116*”;

- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell’articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”;
- le Linee guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening*” (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida Comunità Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019, pubblicate in Gazzetta Ufficiale n. 303 del 28/12/2019

DATO ATTO che:

- la Società Costruzioni Progettazioni Appalti-Cospra S.r.l. Unipersonale, con nota del 17/03/2021, ha presentato domanda per l’avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell’art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativamente al progetto “*Nuovo svincolo autostradale sulla bretella di collegamento tratto Fiano-Romano - San Cesareo, in corrispondenza del Comune di Galliciano*” da realizzarsi nel Comune di Galliciano nel Lazio, Provincia di Roma;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con prot. n. MATTM/29899 in data 22/03/2021;
- la Divisione con nota prot. n. MATTM/35076 del 06/04/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/1748 in data 6/04/2021 ha comunicato al Proponente ed alle Amministrazioni coinvolte la procedibilità della domanda;
- ai sensi dell’art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell’autorità competente;
- ai sensi dell’art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Divisione, con nota prot. n. MATTM/35076 del 6/04/2021, ha comunicato alle Amministrazioni ed agli enti territoriali potenzialmente interessati l’avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione;
- con nota prot. n. MATTM/35074 del 06/04/2021, acquisita con prot. n. CTVA/1751 in data 6/04/2021, la Divisione ha assegnato l’istruttoria al Gruppo Istruttore n.3 con Referente la Prof.ssa Monica Pasca;

CONSIDERATO che:

- la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste nei seguenti elaborati:
 - Studio Preliminare Ambientale (SPA) accompagnato dai seguenti elaborati
 - Corografia generale ed organizzazione attuale del sistema infrastrutturale 1:10.000
 - Stralci del Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) 1:10.000
 - Stralcio del PTPG della Provincia di Roma 1:10.000
 - Stralcio del PRG del Comune di Galliciano nel Lazio 1:2.000
 - Carta dei vincoli 1:10.000
 - Carta delle aree protette e Siti Natura 2000 1:25.000

- Planimetria di progetto su ortofoto 1:5.000
- Documentazione Fotografica 1:5.000
- Planimetria di progetto su cartografia 1:2.000
- Sezioni Tipo 1:30
- Ubicazione siti di approvvigionamento 1:50.000
- Planimetria di cantiere e viabilità di servizio 1:5.000
- Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico - ambientale 1:5.000
- Carta della vegetazione reale 1:10.000
- Carta della rete ecologica 1:10.000
- Uso del suolo 1:10.000
- Carta del reticolo idrografico 1:10.000
- Carta Geologica 1:10.000
- Planimetria delle emissioni stato attuale - Nox, PM10, PM2.5, CO 1:40.000
- Planimetria delle emissioni opzione zero - Nox, PM10, PM2.5, CO 1:10.000
- Planimetria delle emissioni stato di progetto - Nox, PM10, PM2.5, CO 1:10.000
- Planimetria dei recettori e concentrazioni PM10, PM2.5 - Corso d'opera 1:2.000
- Planimetria dei recettori e concentrazioni Stato di Progetto - NOx 1:5.000
- Planimetria dei recettori e concentrazioni Stato di Progetto - PM10 1:5.000
- Planimetria dei recettori e concentrazioni Stato di Progetto - PM2.5 1:5.000
- Planimetria dei recettori e concentrazioni Stato di Progetto - CO 1:5.000
- Carta del contesto e struttura del paesaggio 1:10.000
- Carta della percezione visiva 1:10.000
- Fotoinserimenti vari
- Carta dei ricettori, fasce di pertinenza acustica, zonizzazioni acustiche comunali 1:5.000
- Clima acustico Corso d'opera 1:2.000
- Clima acustico stato di progetto diurno 1:5.000
- Clima acustico stato di progetto notturno
- Degli allegati allo Studio Ambientale:
 - Piano di Monitoraggio Ambientale;
 - Relazione Paesaggistica;
 - Relazione di Gestione materiali;
 - Relazione inserimento paesaggistico ambientale
- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nella tipologia elencata nell'allegato II bis alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, al punto 2 denominata "h) modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)";
- con riferimento al valore dell'opera, l'importo di spesa dell'infrastruttura è, come da dichiarazione del proponente di € 20.333.502,45;

EVIDENZIATO che:

- la verifica viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D. Lgs. n.152/2006, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili:

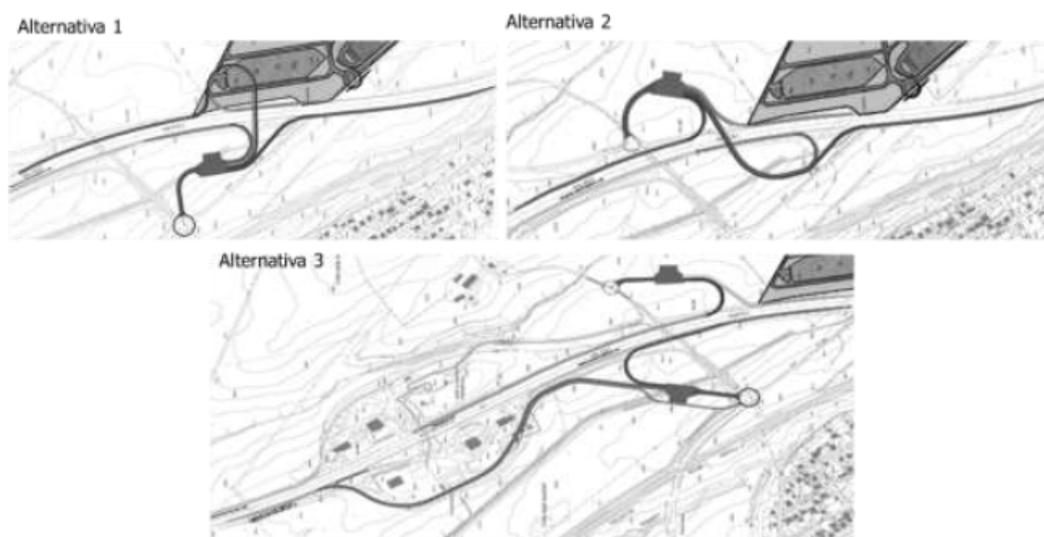
In ordine alla localizzazione, agli obiettivi, alla descrizione e alle motivazioni dell'intervento e alle alternative progettuali

- Gli interventi di progetto riguardano la realizzazione di un nuovo svincolo autostradale sulla bretella di collegamento tratto Fiano Romano – San Cesareo sull'autostrada A1 a Sud della stazione di servizio Prenestina, in corrispondenza del comune di Galliciano nel Lazio. La soluzione progettuale prevede la realizzazione di due caselli autostradali, uno a Ovest dell'autostrada, che permette l'immissione in direzione Napoli e l'uscita per i veicoli provenienti da Milano, e uno a est, che permette l'immissione in direzione Milano e l'uscita per i veicoli provenienti da Napoli. Svincolo lato ovest Per contenere la lunghezza dell'opera e ottimizzare la geometria dello svincolo, si prevede che la corsia di diversione verso il casello coincida con quella per l'accesso all'Area di Servizio lato Ovest, con la realizzazione di un'intersezione che permetta la separazione dei flussi in entrata verso lo svincolo dai flussi in entrata verso l'Area di Servizio. La rampa di uscita per chi proviene da Milano è prevista sul sedime esistente della strada di accesso all'Area di Servizio e necessita dello spostamento dei sei depositi esistenti lungo il perimetro nord. Per quanto concerne la rampa di immissione in direzione Sud, sarà realizzata mediante un rilevato stradale fino alla quota dell'Autostrada. La corsia d'immissione proveniente dal nuovo casello è separata dalla corsia di immissione impiegata da chi proviene dall'Area di Servizio mediante una barriera che impedisce la sovrapposizione dei flussi di traffico. Per la realizzazione della configurazione descritta risulta necessario prevedere il prolungamento verso ovest dello scatolare esistente in corrispondenza di Via Maremmana Seconda, che permette l'inserimento della corsia d'immissione proveniente dall'Area di Servizio e di quella proveniente dal nuovo casello. L'uscita del casello è collegata con la viabilità ordinaria mediante la realizzazione di una rotatoria posizionata all'incrocio tra vi Prenestina e via Maremmana Seconda. In corrispondenza di tale rotatoria s'innesta anche il nuovo ramo di viabilità secondaria, che ricollega sia alla strada di accesso al parcheggio di Terna che alla viabilità di servizio per i dipendenti dell'Area di servizio Al termine della strada è prevista la realizzazione di un parcheggio di circa 2.000 m2 e di un sottopasso pedonale per collegare quest'ultimo a quello esistente interno all'Area di Servizio. Tale viabilità consente inoltre l'accesso alla cabina ENEL esterna alla rampa di accesso. Svincolo lato est Per gli utenti provenienti da sud è prevista una corsia di diversione ed una rampa di uscita realizzata in rilevato al casello Est. Per quanto riguarda l'immissione in direzione Nord, data la limitata lunghezza a disposizione per l'inserimento di una corsia convenzionale causata dalla presenza della corsia in uscita dall'Area di Servizio, si è optato per la realizzazione di una zona di scambio, dimensionata in conformità con le indicazioni riportate nel D.M.19 Aprile 2006 – Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali. Il collegamento tra il casello e la viabilità ordinaria è garantito tramite la realizzazione di un ramo di raccordo ed una rotatoria su Via Maremmana Seconda, in modo da ricollegare i tratti esistenti.



- La rete stradale in cui è inserito l'intervento di progetto è caratterizzata inoltre dalla presenza dall'autostrada A24 "Roma – L'Aquila – Teramo", sita a nord dell'area d'intervento e direttamente collegata all'autostrada A1 e ad una fitta rete stradale secondaria. Le principali infrastrutture secondarie, presenti nell'area, sono composte da Strade Statali e Provinciali, che permettono collegamenti intercomunali, rappresentati in particolare modo da quelli tra il comune di Galliciano nel Lazio in cui è inserito l'intervento ed il limitrofo comune di Zagarolo.
- Lo svincolo autostradale di progetto è finalizzato:
 - ad ottimizzare il collegamento con le aree di un Piano per gli Insediamenti Produttivi -P.I.P. del Comune di Galliciano nel Lazio. Il P.I.P. di previsione comunale, approvato ma non ancora attuato, ha una superficie di circa 100 ha ed è situato in località "Grotta del Diavolo" ad ovest dell'abitato comunale lungo la strada provinciale Osa-Galliciano;
 - a limitare i flussi di traffico indotti dalla nuova area industriale sulla viabilità secondaria esistente in favore quindi della sicurezza e della qualità ambientale cercando di evitare il prevedibile abbassamento dei livelli di servizio delle attuali infrastrutture stradali conseguente ad un eventuale sviluppo attuativo dell'area P.I.P.
- Il Proponente afferma che, come emerso dalle analisi documentate nello SPA, **nel caso in specie non esistono altre opere in progetto che, possano dare luogo ad effetti ambientali che possano andare a sommarsi a quelli potenzialmente indotti dall'opera in progetto se non quelli legati allo sviluppo del P.I.P. comunale di Galliciano nel Lazio che per dimensioni e per affinità di programmazione condiziona fortemente la proposta del nuovo svincolo .**

- Lo Studio preliminare ambientale individua i seguenti Macro Obiettivi Tecnici correlati all'infrastruttura in progetto:
 - MOT.01 Migliorare la mobilità di breve percorrenza;
 - MOT.02 Migliorare la mobilità di lunga percorrenza;
 - MOT.03 Migliorare la mobilità a livello di rete;
- e i seguenti Macro Obiettivi Ambientali correlati all'infrastruttura in progetto:
 - MOA.01 Conservare e promuovere la qualità dell'ambiente locale, percettivo e cultura-le per il riequilibrio territoriale;
 - MOA.02 Tutelare il benessere sociale;
 - MOA.03 Utilizzare le risorse ambientali in modo sostenibile minimizzandone il prelievo;
 - MOA.04 Ridurre la produzione di rifiuti, incrementandone il riutilizzo
 - MOA.05 Conservare ed incrementare la biodiversità e ridurre la pressione antropica sui sistemi naturali.
- Il progetto, tra sedimi ospitanti **la nuova viabilità, le aree intercluse (compresa area di cantiere) e il tracciato coinvolge oltre 30 ettari.**
- Nell'ambito del Progetto di Fattibilità Tecnico - Economica sono state individuate tre alternative progettuali le quali si differenziano tra loro per soluzioni tecniche progettuali, interferenze ambientali e costi di realizzazione (nell'immagine a seguire).



Il confronto tra vantaggi e svantaggi sotto il punto di vista tecnico-funzionale ed economico delle tre alternative in esame **ha portato il Proponente alla scelta dell'alternativa 3.**

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Svantaggi	Necessità di nuove opere d'arte (viadotto e sottopasso); Costi molto elevati.	Necessità di nuove opere d'arte (viadotto e sottopasso); Costi molto elevati.	Realizzazione di due caselli; Realizzazione nuovo sottopasso pedonale.
Vantaggi	Ridotta lunghezza delle rampe; Compattezza generale dello svincolo; Presenza di un unico casello.	Compattezza e snellezza generale dello svincolo; Presenza di un unico casello.	Compattezza e snellezza globale dell'opera; Maggior confort per gli utenti causa assenza di rampe indirette; Costi contenuti; Assenza di opere d'arte importanti.

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Costi complessivi	17.958.365,18 €	19.730.375,12 €	13.996.789,07 €

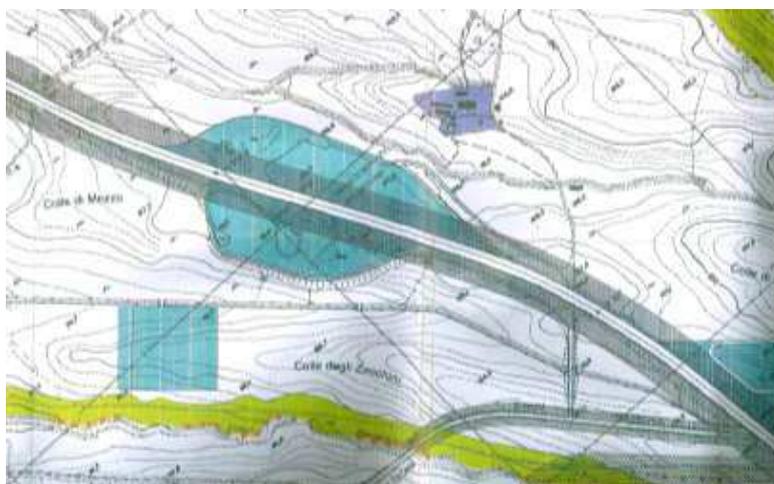
Va comunque osservato che la scelta effettuata del Proponente seppur apprezzabile per il minor impatto in termini di manufatti di attraversamento da realizzare aggiunge **una significativa estensione di aree coinvolte progettualmente aumentando il reale consumo di suolo** che va di fatto ad accumularsi al consumo generato dall'insediamento P.I.P. di cui però i dati attuativi non sono rintracciabili nello SPA; inoltre la componente del progetto a Est rispetto all'asta autostradale compromette i territori della Tenuta di Passerano.

- Lo SPA ha effettuato un'analisi sull'opzione zero che esclude di fatto l'alternativa di non intervento. Secondo lo studio l'opzione del non intervento è da escludere per:
 - Aspetti funzionali: la realizzazione dell'area P.I.P. determina necessariamente un incremento dei flussi di traffico nell'area oggetto di intervento, che si riverseranno sulla viabilità secondaria non essendo presente alcuno svincolo autostradale prossimo all'area industriale. L'aumento del traffico così determinato potrebbe generare un possibile incremento di eventi incidentali, con conseguente riduzione delle funzionalità delle infrastrutture presenti.
 - Aspetti Ambientali: le simulazioni modellistiche condotte per l'opzione zero e per il *post operam* evidenziano livelli emissivi e sonori elevati, che vengono nettamente ridotti grazie alla realizzazione del progetto in esame.
 - Aspetti Sociali: i nuovi carichi sulla rete stradale locale aumenteranno l'esposizione all'aumento acustico ed atmosferico.

In ordine alla coerenza con la pianificazione territoriale ed urbanistica, di tutela ambientale e del paesaggio

Sono stati valutati dal Proponente, in particolare, i profili di coerenza con i seguenti strumenti di **pianificazione territoriale, urbanistica, mobilità:**

- **a livello provinciale, il Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG)**, approvato con DCP n. 1 del 18.01.2010: **Il progetto proposto non è rintracciabile nelle previsioni di Piano;** di contro, l'intervento si inserisce in aree della **Rete Ecologica Provinciale (REP)** sia di connessione primaria che nella componente secondaria di territorio agrario tutelato.
- **a livello comunale: il Piano Regolatore Comunale di Galliciano nel Lazio**, approvato con D.G.R. n.1587 del 10.04.1980; la Variante Generale al P.R.G. approvata con D.C.C. n.25 del 25.07.2002; la Variante al PRG (zonizzazione C, sottozonizzazione C2) approvata con D.C.C n.45 del 29.11.2000.



Stralcio PRG vigente
Comune di Galliciano nel
LAZIO



Il **progetto proposto non è ritrovabile sugli azzonamenti di Piano.** L'area oggetto di intervento ricade all'interno di:

- **Zona Agricola (E) - Sottozona E2 rurale;**
- **Zona Attrezzatura e Servizi (F) – Sottozona F4 servizi privati.**

Le Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) allegate allo strumento urbanistico per le aree di piano intercettate dal progetto riportano:

- Per la Zona E (art. 19): “l’edificazione è consentita secondo le disposizioni di cui alla L.R. n. 38/99 “Norme sul governo del territorio”, come modificata dalla L.R. n.8/03”;
- Per la Zona F (art. 20) Sottozona F4: “in tale sottozona sono previsti servizi generale e locali di iniziativa privata; possono essere realizzate le seguenti attrezzature:
 - Culturali
 - Sanitarie (studi medici e case di cura)
 - Ricreative
 - Commerciali
 - Amministrative
 - Trasportali
 - CoabitativeL’edificazione è subordinata ai seguenti parametri:
 - Concessione diretta, previa presentazione di un progetto
 - Planivolumetrico e relativa convenzione
 - Indice di fabbricabilità fondiario= 1,00 mc/mq

Il P.I.P. (Piano di Innesamento Produttivo – estensione 100 ha) in località “Grotta del Diavolo” lungo la strada provinciale Osa-Galliciano sviluppato dal Comune di Galliciano e approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 21 del 11.07.2013 in variante al vigente PRG. Detto P.I.P. è stato poi approvato con Deliberazione n. 484 del 22 luglio 2014 da parte della Giunta Regionale del Lazio. **All’interno dello SPA il P.I.P. viene riconosciuto come l’insediamento principale di cui lo svincolo è la principale infrastruttura.** Viene definito “una futura realtà produttiva della Regione Lazio” e come tale assunto come polo origine/destinazione del traffico che sarà presente nell’area. Sempre nello SPA si riporta - in termini di procedura di valutazione ambientale – che l’area del P.I.P. di Galliciano (riferimento del Progetto) è stata dichiarata come già sottoposta a verifica ambientale e pertanto viene ad essere considerata all’interno dell’analisi ambientale dello studio come fosse un invariante [In realtà il P.I.P. nella sua implementazione è stato escluso dalla assoggettabilità a VAS. Infatti il concetto di invariante assunto nello SPA deriva dalla nota datata 10.04.2014 con la quale il Responsabile dell’Area C – Urbanistica e Territorio del Comune di Galliciano nel Lazio (RM) ha comunicato alla Regione Lazio **l’esclusione del piano in oggetto (P.I.P.) dalla procedura di V.A.S.** e la successiva nota n. 9000 del 11.07.2014, a rettifica e integrazione della precedente, con la quale lo stesso Responsabile ha comunicato che così come previsto dal D-Lgs. 152/2006 all’allegato IV punto 7 lettera “a” ed in applicazione alle “Disposizioni operative in merito alle procedure di VAS” approvate con D.G.R. n. 169 del 05.03.2010, ai sensi del comma 7 lettera “ p” del punto 1.3 – Ambito di applicazione – **il Piano di cui all’oggetto è escluso dalla procedura di V.A.S.**”. La suddetta nota è stata riportata nella delibera regionale di approvazione del P.I.P. stesso]. Del P.I.P. in effetti non si conoscono le caratteristiche di destinazione e di utilizzo finali e conseguentemente non sono determinabili i carichi insediativi connessi (addetti, traffico, esigenza di servizi urbanistici, infrastrutturali) che comunque avrebbero un riflesso diretto o indiretto sul progetto dello svincolo.

In sintesi ,la proposta progettuale di fatto **non risulta inserita in alcuna programmazione dei suddetti strumenti urbanistici.** Come già sottolineato l’opera risulta principalmente connessa con le esigenze viarie generabili dall’attuazione del P.I.P. [lo stesso P.I.P. pare comunque non riportare previsioni o programmazione dello svincolo proposto] e solo secondariamente con un riflesso attenuante sul contesto territoriale e viario locale. **Nella documentazione non si rileva traccia di pareri o confronti con la componente gestionale della rete autostradale coinvolta nel progetto.**

L’intervento **non rientra nelle previsioni del Piano della Mobilità della Regione Lazio** né negli indirizzi per il suo aggiornamento [Indirizzi per la stesura del Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica (PRMTL) anno 2013] .

Per quanto riguarda i beni culturali e del paesaggio lo SPA ha verificato, in particolare, i profili di coerenza con i seguenti strumenti, a **livello Regionale**:

- il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR). L'ambito di progetto rientra all'interno del paesaggio delle "aree agricole della campagna romana e delle bonifiche agrarie", in particolare nell'area Agro Tiburtino-Prenestino, secondo il PTPR (Adottato con DGR n.556 del 25.07.2007 e n.1025 del 21.12.2007);
- il Piano Territoriale Paesistico n.9 "Castelli Romani" (PTP n.9) Approvato con LR 24/98.

Si fa presente che per quanto riguarda il PTPR, successivamente alla sua adozione del 2007 sono stati pubblicati successivi aggiornamenti che non sembrano essere stati presi in considerazione. Inoltre, immediatamente dopo la presentazione dell'istanza il PTPR è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 5 del 21 aprile 2021, pubblicato sul B.U.R.L. n. 56 del 10 giugno 2021, Supplemento n. 2.

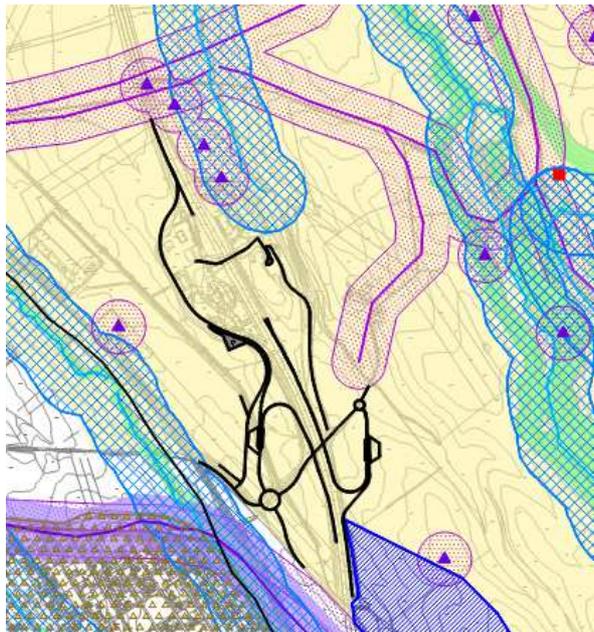
Il territorio circostante, su cui insiste l'intervento in oggetto, **si connota per la presenza dei seguenti Beni Paesaggistici, secondo la tav. B del PTPR**, suddivisi in:

- vincoli dichiarativi, ovvero Beni individuati secondo l'art. 134 comma 1 lettera a) del D.Lgs. 42/2004, "immobili e aree con dichiarazione di notevole interesse pubblico" di cui l'art. 136; individuati ai sensi degli articoli da 138 a 141;
- vincoli ricognitivi di Legge, cioè i Beni tutelati dell'art. 134 comma 1 lettera b) "aree di cui all'art. 142 del D. Lgs. 42/2004;
- vincoli ricognitivi di Piano, cioè i Beni tipizzati individuati secondo l'art. 134 comma 1 lettera c) del D. Lgs. 42/2004.

Per quanto concerne i vincoli ricognitivi di legge, ovvero i beni secondo l'art. 142 "Aree tutelate per legge" del D. Lgs. 42/2004, seppur non direttamente interessati, si evidenzia la presenza di:

- c) fiumi, torrenti e corsi d'acqua, iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 Dicembre 1933, n. 1775 e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- g) aree boscate;
- m) zone di interesse archeologico

Per quanto attiene gli Immobili e le aree di notevole interesse pubblico, art 136 del D. Lgs 42/2004, si segnala la "Zona comprendente parte della antica Via Prenestina suggestive alture verdeggianti quali Colle di Muro Pizzuto Colle Sassobello e Colle Pallavicina con Casali Rudereri e Fossi nel Comune di Zagarolo" dichiarata di notevole interesse pubblico con DM del 01/02/1971 presente nei territori limitrofi l'area oggetto di interventi e non interessata dalle opere in progetto.



ESTRATTO DA
 “Carta dei Vincoli e delle Tutele”
 (Elab. P1-PRM-CT-06-A)

- Soluzione progettuale
- ▨ Area P.I.P.
- - - Limiti amministrativi

Beni culturali (D.Lgs. 42-04 e s.m.i., Parte II)

- Beni architettonici di interesse dichiarato tutelati ai sensi dell'art. 10 (L. 1089/39)
- Beni Archeologici di interesse dichiarato tutelati ai sensi dell'art. 10 (L. 1089/39)

Beni paesaggistici (D.Lgs. 42-04 e s.m.i., Parte III)

Articolo 136, comma 1, Vincoli architettonici ex L. 1497/39

- ▤ Aree di notevole interesse pubblico, comma 1, lett. c), d) beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche
- ▥ Aree di notevole interesse pubblico, comma 1, lett. c), beni d'insieme: vaste località per zone di interesse archeologico

Articolo 142, comma 1; Aree tutelate per legge ex 431/85

- ▧ b) costa dei laghi
- ▨ c) fiumi, torrenti, corsi d'acqua
- ▩ c) fasce di rispetto dei fiumi di 150 metri per lato
- g) aree boscate
- m) aree di interesse archeologico già individuate
- ▬ m) ambiti di interesse archeologico già individuati
- ▭ m) aree di interesse archeologico già individuate - beni puntuali con fascia di rispetto
- ▮ m) aree di interesse archeologico già individuate - beni lineari con fascia di rispetto

L'opera oggetto di intervento, (sempre con riferimento all'elaborato Carta dei Vincoli e delle Tutele” - Elab. P1-PRM-CT-06-A sopra in estratto), ricade all'interno di Vincoli ricognitivi di Piano (PTPR e PTP) segnatamente in Aree agricole identitarie della campagna romana e delle bonifiche agrarie.

Si evidenzia, altresì, che parte delle opere in progetto risultano adiacenti ad aree vincolate *ope legis* e nello specifico a:

- Vincoli ricognitivi di Legge (art. 142 co. 1 DLgs 42/2004)
- Lett. c) fiumi, torrenti e corsi d'acqua e relativa fascia di 150 metri;
- Lett. m) aree di interesse archeologico – beni lineari con relativa fascia di rispetto.

L'intervento ricadendo in aree tutelate ai sensi del D. Lgs. 42/2004 “Codice dei Beni Culturali e del paesaggio”, necessita di verifica della compatibilità paesaggistica.

Si evidenzia in particolare **la presenza di diverse aree e beni archeologici, lineari e puntuali, tutelati secondo l'art.134 D. Lgs. 42/2004 “ Codice dei Beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della Legge 6 Luglio 2002, n.137”.**

Di significativa rilevanza, nella campagna del territorio di Galliciano, è la **presenza del Castello di Passerano (XIV secolo) e della omonima tenuta. L'intera tenuta di Passerano (circa 900 ha) che comprende oltre al progetto in analisi anche il P.I.P. approvato dal Comune di Galliciano nel Lazio**, è stata recentemente riconosciuta **di interesse storico-artistico e quindi sottoposta a tutte le disposizioni di tutela del D. Lgs. n. 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio) con il Decreto n. 95 del 18 ottobre 2017 del Segretariato regionale del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo per il Lazio e inserita fra i beni demaniali di interesse culturale della Regione Campania con decreto n. 19 del 21 maggio 2018**, proprio per la sua grande ricchezza di rilevanti siti archeologici e monumentali [castello medievale, tombe ipogee a camera (databili fra il VII e il III sec. a.C.) e altre di epoca romana (resti di ville, cisterne, canalizzazioni, ecc...), un ben riconoscibile sistema di casali fortificati di origine medievale, etc.].

Aree naturali protette e aree della Rete Natura 2000

Nell'ambito territoriale indagato si segnala la presenza di una Zona Speciale di Conservazione a circa 6 km di distanza dell'intervento (ZSC IT6030033 “Travertini Acque Albule (Bagni di Tivoli)”), che quindi non intercetta l'ambito di progetto.

In ordine al quadro ambientale, alle caratteristiche dell'impatto potenziale e alle misure di mitigazione previste

Suolo e Sottosuolo

Nell'ambito dell'inquadramento geologico e geomorfologico nello SPA si evidenziano i principali caratteri strutturali generali nello stato di fatto, unitamente all'assetto stratigrafico dell'area. A livello generale l'area di intervento si colloca nel settore Nord-orientale dell'apparato vulcanico dei Colli Albani. I terreni presenti fanno quindi parte della successione dei depositi vulcanici depositati ad iniziare dal Pleistocene medio. Nella zona in esame sono maggiormente presenti e affioranti prodotti piroclastici che sono costituiti principalmente da pozzolana nera, tufo lionato, tufo di Villa Senni e Tufo di Castiglione. In termini di classificazione sismica il comune di Galliciano in cui ricade l'intervento è riconosciuto come zona 2B ovvero zona caratterizzata da una media sismicità, ipotesi a cui dovranno rifarsi le progettazioni strutturali incluse nel progetto. Dall'analisi del PAI AdB del Fiume Tevere in corrispondenza dell'area di intervento **non si rilevano zone classificate come a rischio o pericolosità da frane.**

La presenza del nuovo svincolo autostradale comporta una modifica all'originaria morfologia del terreno, in particolar modo nei tratti di nuova realizzazione. In particolare, la soluzione progettuale in esame, prevede la realizzazione dello svincolo sull'autostrada A1 in prossimità dell'esistente stazione di servizio Prenestina. Tenendo conto che la maggior parte dell'opera in progetto prevede la realizzazione di rilevati, inevitabilmente si verificherà una variazione della originale morfologia del terreno. Ciò nonostante, considerando le modeste altezze del rilevato stradale, la limitata estensione dell'intervento e la sua realizzazione in aree limitrofe alla già esistente stazione di servizio Prenestina e autostrada A1, il Proponente ritiene che la modifica della morfologia del terreno abbia una significatività bassa. **Non sono previste mitigazioni se non per i rinverdimenti previsti a fine opera.**

Consumo di risorse non rinnovabili

La realizzazione del progetto in esame comporterà l'approvvigionamento di terre e materiali inerti. In particolare, il quantitativo necessario sarà pari a 112.000 mc per la realizzazione del corpo stradale e di 8.800 mc per la pavimentazione, per un totale di 120.800 mc di terre e materiali inerti. Nell'ambito del progetto è stata svolta una ricerca al fine di individuare i potenziali siti estrattivi e i siti di betonaggio; (cfr. elaborato "P4-PRG-CT-05-A – Ubicazione siti di approvvigionamento").

La stima dei traffici di cantiere è stata effettuata mediante la conoscenza del dato relativo al bilancio complessivo dei materiali, la durata totale delle attività di movimentazione dei materiali ed infine al numero e la conoscenza della capienza degli autocarri impiegati.

Materiale	Quantitativo	Numero viaggi (monodirezionali)
Terra vegetale*	14.000 mc	780
Terra per la realizzazione del rilevato*	112.000 mc	6.223
Conglomerati bituminosi**	8.800 mc	550
Calcestruzzi***	1.850 mc	265
Acciaio	240 t	90
Totale viaggi		7.908
<i>Note: * Autocarro da 18 mc; **Autocarro da 16 mc; ***Autobotti da 7 mc</i>		

accantonamento e recupero del terreno vegetale di scotico per il ripristino ambientale.

Fabbisogni				Produzioni	
Terra per rilevato [mc]	Cls [mc]	Acciaio [kg]	Conglomerati bituminosi [mc]	Materiale vegetale [mc]	Materiali in esubero [mc]
112.000	1.850	240.000	8.800	14.000	-

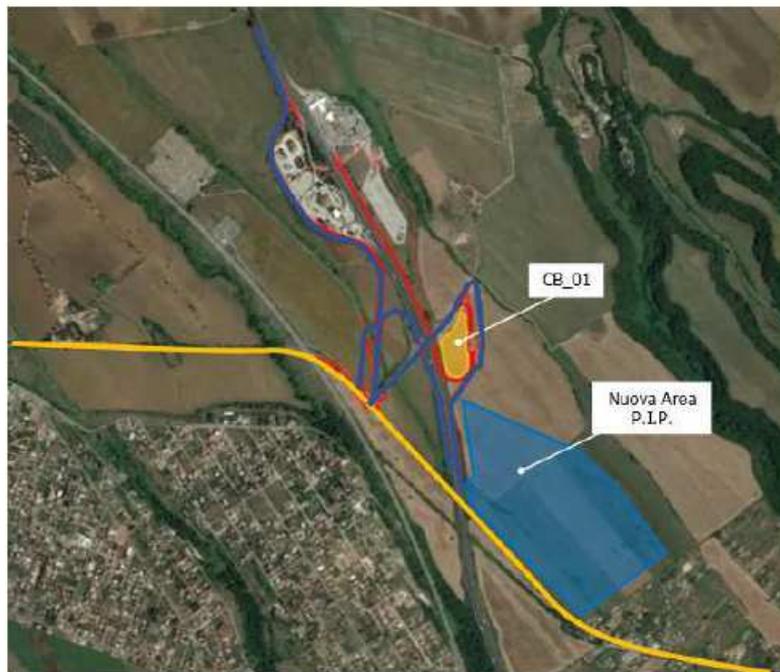
Secondo quanto riportato nella Relazione di gestione delle materie, **i materiali prodotti dalle attività di scavo consistono nel solo materiale vegetale proveniente dalle attività di scotico pari a ca. 14.000 mc in banco, i quali saranno conferiti nell'area di deposito interna al cantiere base, in attesa del loro totale riutilizzo per la realizzazione delle opere a verde.**

Premesso che gli elaborati progettuali all'istanza non sono ad una scala adeguata per verificare quanto riportato, che non è allegato alcun profilo altimetrico e che le sezioni tipo riguardano solo alcune delle parti delle rampe, ancorchè la maggior parte del tracciato sia in rilevato, il progetto ha omesso di riportare almeno gli scavi dell'allargamento del sottopasso esistente per la via Maremmana Seconda e del sottopasso pedonale, nonché quella parte di scavi a sezione aperta comunque necessari per la bonifica del piano di posa del rilevato, non correlabili al mero materiale vegetale di scotico. Inoltre non sono riportate le quantità di scavo / demolizione di pavimentazioni stradali in corrispondenza degli innesti.

La ricognizione finalizzata all'individuazione di siti di approvvigionamento dei materiali necessari alla realizzazione delle opere si è rifatta alle informazioni tratte dal Piano Regionale delle Attività Estrattive (P.R.A.E.), ma anche alle verifiche dirette eseguite con le aziende di settore che operano sul territorio ed i responsabili dei siti di estrazione. Si riporta a seguire l'elenco delle cave attive in prossimità delle aree di intervento da cui è possibile desumere anche le distanze dal cantiere dell'opera.

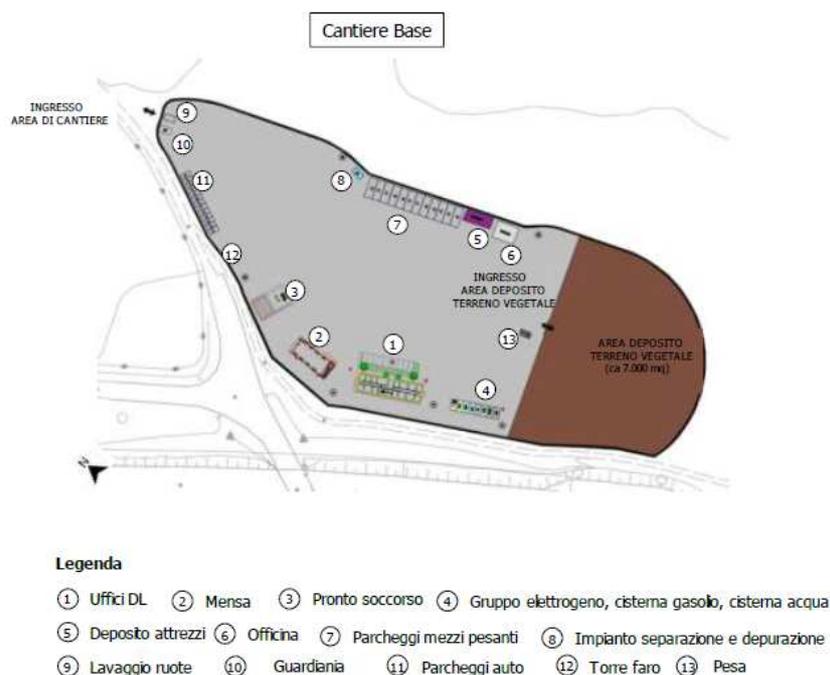
C6	Cavedil S.R.L.	Castellaccio	Palestrina	Inerti per costruzioni pavimentazioni	12
C7	C.I.M.	Cesalunga	Marcellina	Inerti per costruzioni	26
I8	Paolacci S.R.L.	Via dello Sviluppo, 14	San Cesareo	Impianto conglomerati bituminosi	11
I9	Buzzi Unicem S.P.A.	Ponte Lucano	Guidonia Montecelio	Impianto di betonaggio	27
I10	Unicalcestruzzi S.P.A.	Via Palombarese km 18+700	Guidonia Montecelio	Impianto di betonaggio	34

In merito alla localizzazione dell'area di cantiere, è prevista un'unica area di cantiere base denominata CB_01 ubicata a sud della stazione di servizio Prenestina e posta sul lato in direzione sud/nord dell'autostrada A1.



Legenda

— Piste di cantiere — Viabilità esistente



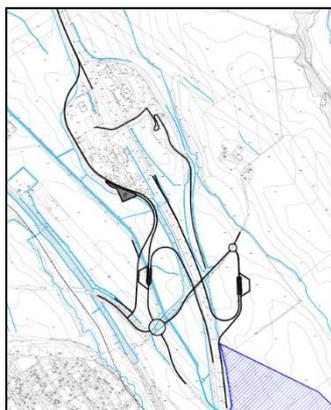
Ambiente idrico superficiale e sotterraneo

In merito ai possibili impatti sull'ambiente idrico superficiale e sotterraneo, lo SPA si concentra solo sullo smaltimento delle acque.

Il Proponente afferma che le acque meteoriche di dilavamento provenienti dalla piattaforma stradale saranno gestite coerentemente con quanto riportato nel Piano di Tutela delle Acque della Regione Lazio (PTAR) adottato con D.G.R. del 2 8/12/2016 n.819 e aggiornato con D.C.R. del 23/11/2018 n.18. In particolare, tali acque saranno raccolte mediante opportuni presidi idraulici e convogliate ai ricettori finali esistenti. **Nello specifico, le modalità di gestione e di trattamento delle acque vengono rinviate nelle successive fasi progettuali.**

Il Proponente ritiene che la significatività dell'impatto potenziale sul fattore ambientale idrico può ritenersi trascurabile **anche se l'intervento presenta un significativo impatto sul reticolo idrico minore esistente** (in particolare gli interventi del nuovo parcheggio – 2000 mq - e il casello ovest insistono su un reticolo idrico minore complesso e **di cui dalla documentazione non emergono attenzioni particolari** in modo palese).

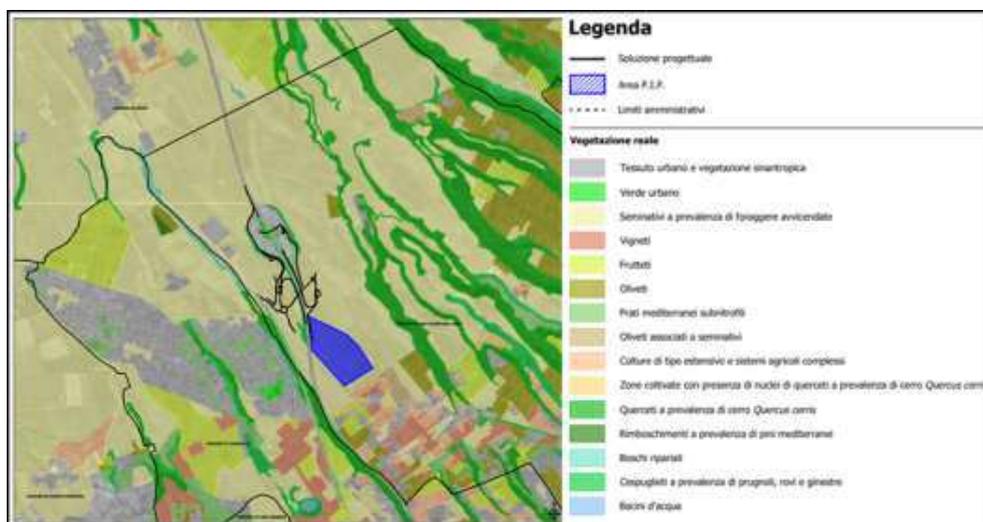
Inoltre – seppur lo SPA evidenzi che non ci si trova in ambiti critici - **potrebbe essere necessario coordinare la nuova raccolta acque con quella proveniente dalle piattaforme esistenti (piazze e impianto viario) al fine di adeguarne l'intero sistema ai più recenti principi di invarianza idraulica sullo scenario di dati idrologici e pluviometrici aggiornati** anche per tenere conto dei recenti cambiamenti climatici.



RETICOLO IDRICO MINORE - l'intervento presenta una significativa interferenza in corrispondenza del casello OVEST di previsione

Ecosistema e biodiversità

Nell'area in esame l'ecosistema dominante è quello agricolo, che coinvolge sostanzialmente le attività produttive agricole, coltura e allevamento svolte nella tenuta di Passerano, a cui verrà sottratta Superficie Agricola Utile dal progetto. A seguire la carta vegetazionale con la contestualizzazione del progetto.



L'intervento si inserisce in aree della Rete Ecologica Provinciale (REP) sia di connessione primaria che nella componente secondaria di territorio agrario tutelato.

Nell'ambito dello SPA, il Proponente descrive la vegetazione in area vasta, riportando poi che la zona interessata dal progetto e le aree limitrofe sono caratterizzata prevalentemente da superfici agricole. Le formazioni boscate naturali si rinvengono in ambiti esterni alla zona direttamente interessata dal progetto e interessano superfici a estensione lineare in quanto localizzate in corrispondenza di forre o lungo fossi. Nell'area di progetto e in zone limitrofe sono presenti nuclei di vegetazione arbustiva, costituita da diverse tipologie di formazioni.

Per quanto riguarda la fauna, la descrizione relativa all'area, vasta, riporta la presenza di numerose specie. Non è assolutamente chiaro quali di queste siano rinvenibili nell'area dell'intervento né sono presenti elementi valutativi ed eventuali mitigazioni legate all'inserimento di considerevoli rilevati.

L'intervento si inserisce in aree della Rete Ecologica Provinciale (REP) sia di connessione primaria che nella componente secondaria di territorio agrario tutelato.

In particolare il proponente riporta che nell'ambito in esame, ricadono i seguenti elementi della REP:

- Aree core: AC55 “San Vittorino e Vallone di Pontelupo” a circa 2 km di distanza dal progetto,
- AC54 “Travertini delle Acque Albule”, a circa 6 km di distanza dal progetto;
- Aree buffer: SAV7 “Monti Lucretili”, a circa 6,5 km di distanza dal progetto;
- Aree di connessione primaria;
- Nastri verdi – Territorio agricolo tutelato.

Nonostante le aree di connessione primaria e il territorio agricolo tutelato siano direttamente interferiti dall'opera, il Proponente si limita a indicarne la presenza senza alcuna attenzione specifica.

In merito alla dimensione fisica del progetto, l'ingombro del corpo stradale e delle opere connesse, quali i caselli autostradali ed il parcheggio, possono costituire un ostacolo al passaggio della fauna mobile terrestre e comportare l'interruzione o alterazione di connessioni ecologiche presenti nell'area. Per quanto riguarda la dimensione costruttiva la realizzazione del progetto in esame comporterà la sottrazione degli habitat e delle biocenosi presenti in corrispondenza dell'area di cantiere e delle aree interessate dai lavori che saranno occupate dalle nuove infrastrutture.

Il Proponente, alla luce dei propri approfondimenti riporta che l'impatto potenziale, relativo alla dimensione fisica, costituito dalla modifica della connettività ecologica e potenziale effetto barriera per la fauna, risulta complessivamente avere una significatività bassa; altrettanto si afferma in merito all'impatto potenziale, relativo alla dimensione costruttiva, costituito dalla sottrazione di habitat e biocenosi, sia in riferimento alle aree di cantiere sia alle aree occupate dai nuovi manufatti, ritenuto complessivamente avere una significatività trascurabile

Atmosfera

Per questo aspetto nello SPA vengono considerate separatamente le azioni di progetto relative alla fase costruttiva e alla fase d'esercizio dell'opera.

Relativamente alla **fase costruttiva**, le principali azioni che possono contribuire a modificare la qualità dell'aria sono principalmente quelle che implicano produzione di emissioni polverulente quali, ad esempio, la formazione di rilevati, gli scavi e sbancamenti, lo scotico del terreno vegetale e l'approntamento delle aree e piste di cantiere.

Sempre con riferimento alla fase costruttiva sono state analizzate le possibili interferenze ambientali in fase di cantierizzazione tra l'esecuzione dei lavori in oggetto e l'ambiente in cui vengono svolti. Sono state stimate non solo la quantità di inquinante prodotta, ma come questa si disperde, ovvero si diluisce in termini di concentrazione, o come si concentra nell'atmosfera, soprattutto in prossimità delle aree di lavorazione e dei ricettori sensibili presenti all'interno del territorio stesso.

La modellazione e i modelli ottenuti si basano su input meteorologici, orografici e progettuali. Le attività più critiche per l'atmosfera sono rappresentate principalmente dai movimenti di terra e dal trasporto della stessa per mezzo di veicoli pesanti. La configurazione peggiore in termini di inquinamento atmosferico è caratterizzata dalle seguenti attività:

- Erosione del vento sui cumuli presenti nell'Area di Stoccaggio (all'interno del Cantiere Base - CB1);
- Movimentazione del materiale per la realizzazione del rilevato (Area di Lavoro - AL1),
- Emissione di gas di scarico da parte degli automezzi circolanti sulla viabilità di cantiere.

Schematizzazione sorgenti e ricettori



I valori di qualità dell'aria complessivi, desunti dallo studio ed in considerazione del valore di fondo di riferimento, sono ampiamente al di sotto dei limiti normativi per la protezione della salute umana e, pertanto, si può concludere che gli impatti delle attività di cantiere sul fattore ambientale atmosfera risultano di modesta entità.

Ricettore	PM10		PM2.5	NO ₂	
	Media annua [µg/m ³]	Massimo giornaliero [µg/m ³]	Media annua [µg/m ³]	Media annua [µg/m ³]	Massimo orario [µg/m ³]
C1	24,258	24,589	14,537	29,466	31,677
C2	24,268	24,840	14,539	29,477	31,992
<i>Limite per la protezione della salute umana (D. Lgs. 155/2010)</i>	40	50	25	40	200

Per quanto riguarda la fase di esercizio, invece, le interferenze sulla qualità dell'aria sono legate esclusivamente al traffico veicolare che attraversa la rete stradale di riferimento. **Nello studio manca comunque l'evidenziazione chiara della componente traffico generata dall'attuazione P.I.P. che di fatto riverbererebbe sul tema qualità dell'aria e potrebbe quasi certamente attenuare alcune valutazioni talvolta eccessivamente ottimiste dello studio stesso riguardo la qualità dell'aria.**

Con riferimento alla fase operativa d'esercizio, anche in questo caso è stata valutata la modifica condizioni di qualità dell'aria e gas climalteranti derivante dall'impatto determinato dal traffico circolante nello scenario di progetto sulla rete di riferimento.

Sono state condotte due tipologie di analisi: analisi emissiva su scala vasta e analisi diffusiva relativa allo scenario di progetto.

• **Analisi emissiva su scala vasta.** Su scala vasta, analogamente allo scenario attuale e all’opzione zero, è stata condotta un’analisi emissiva sull’intera rete stradale di riferimento considerata nello studio trasportistico. L’orizzonte temporale di riferimento per le analisi post operam a livello emissivo coincide con quello assunto per l’opzione zero, ovvero l’anno di entrata in esercizio del progetto (2022), al fine di poter effettuare un confronto tra i diversi scenari e quantificare i benefici introdotti dal progetto rispetto alla configurazione di non intervento. Nella tabella a seguire si evidenzia il contributo emissivo percentuale dello scenario post operam rispetto alle emissioni regionali e provinciali prodotte dalla sorgente “Trasporti stradali” nel 2017, fornite dall’ “Inventario Regionale delle Emissioni in Atmosfera” di ARPA Lazio.

Inquinanti	Emissioni totali sulla rete	Emissioni totali regionali	Emissioni totali provinciali	Contributo sulle emissioni regionali	Contributo sulle emissioni provinciali
	(t/anno)	(t/anno)	(t/anno)	(%)	(%)
CO₂	528.04	50759	35513	1.04%	1.49%
NO_x	224.79	31826	24535	0.71%	0.92%
PM₁₀	10.23	12341	8781	0.08%	0.12%
PM_{2.5}	6.14	7405	5268	0.08%	0.12%

Il progetto garantisce una riduzione seppur modesta delle emissioni totali sulle viabilità locali della rete, limitrofe ai nuclei abitativi. La realizzazione dello svincolo determina quindi, secondo il Proponente, ad eccezione dell’autostrada che comunque è ampiamente dominante in termini di impatto, un miglioramento dal punto di vista emissivo sulla restante rete stradale rispetto all’opzione di non intervento, in considerazione del fatto che l’incremento di traffico al futuro è causato prevalentemente dal **traffico generato dall’area P.I.P. di cui però non vi sono approfondimenti dedicati**. Sono state ricavate anche le emissioni di Anidride Carbonica (CO₂) generate dal traffico veicolare allo stato di progetto al fine di valutare la modifica dei gas climalteranti nell’area di intervento. Nella tabella a seguire si riportano i risultati, espressi in tonnellate/anno, di CO₂ sulla rete stradale di riferimento.

Tratta stradale	CO ₂
	t/anno
A1	66045.238
SP13c	3051.495
SP51a	1789.130
SP45b	2992.604
SP49a	4869.903
SS216	710.761
SS155	587.157
Svincolo	403.042

Tratta stradale	CO ₂
	t/anno
Totale	80449.329

Dal confronto di tali dati con quelli ottenuti per lo scenario attuale e per l’opzione zero è possibile effettuare le stesse conclusioni sopra riportate per gli altri inquinanti.

• **Analisi diffusiva relativa allo scenario di progetto.** Su scala locale è stata condotta un’analisi diffusiva limitata al tracciato di progetto. Con la finalità di verificare la compatibilità dell’opera con i limiti normativi di riferimento per la qualità dell’aria, è stato assunto e come orizzonte temporale l’anno 2030 (ovvero 10 anni dopo l’entrata in esercizio del progetto). I ricettori (individuati nella figura a seguire) inseriti nel modello rappresentano i punti di calcolo dove il software effettua la simulazione e la stima delle concentrazioni generate dalle sorgenti di traffico. A tale scopo, sono stati considerati 3 recettori residenziali

(“R”), rappresentativi dei centri abitati in prossimità dell’area di studio, a cui è stata attribuita un’altezza di 1,8m (coincidente con l’altezza media di un bersaglio umano).



Relativamente alle concentrazioni di inquinanti calcolate presso i ricettori puntuali per la salute umana si può far riferimento alla tabella sottostante.

Ricettori	Media annua delle concentrazioni di NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Max orari delle concentrazioni di NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Max media 8 ore delle concentrazioni di CO [mg/m^3]	Media annua delle concentrazioni di PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Max giornalieri delle concentrazioni di PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Media annua delle concentrazioni di PM2.5 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
R1	0,748	4,308	0,011	0,050	0,232	0,030
R2	0,076	5,583	0,000	0,010	0,048	0,000
R3	0,354	3,409	0,011	0,020	0,091	0,010

Qui di seguito, si riportano i risultati della simulazione con l’aggiunta del fondo rilevato dalla centralina ARPA di Colferro Oberdan e si confronta il totale con i limiti normativi.

Ricettori	Media annua delle concentrazioni di NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Fondo rilevato dalla centralina di Colferro Oberdan [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Totale [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Limite normativo [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Percentuale contribuito sul totale
R1	0,748	29,42	30,168	40	2%
R2	0,076	29,42	29,496	40	0,3%
R3	0,354	29,42	29,774	40	1%

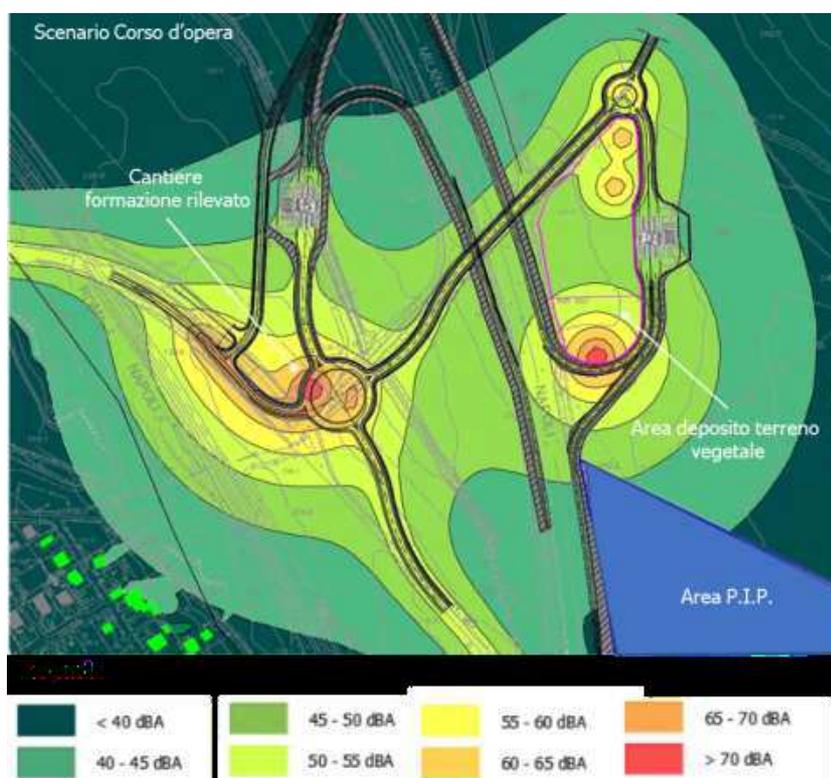
Clima acustico.

Lo SPA ha individuato i principali impatti potenziali che l’opera in progetto potrebbe generare sul clima acustico dell’area interessata all’intervento. Va ricordato – ai fini delle analisi svolte dallo SPA - che ad ovest dell’opera in prossimità dei ricettori (abitato) corre la linea ad alta velocità ROMA – NAPOLI. **Anche**

in questo caso non vi è un approfondimento dedicato alla presenza futura del P.I.P. tenendo conto che la motivazione stessa dello svincolo risiede proprio nella presunta realizzazione del P.I.P.

Con riferimento alla **fase costruttiva** la metodologia assunta per l'analisi delle interferenze rispetto al clima acustico riferita alla fase di cantierizzazione si basa sulla teoria del "Worst Case Scenario". Lo studio è stato differenziato per le diverse attività svolte e in particolare sono state considerate:

- aree operative di lavoro, in prossimità della rotatoria ovest, che esplica la funzione di collegamento tra la strada Maremmana Seconda e la SP13c, nelle quali si prevedono le attività di cantiere connesse alla realizzazione del corpo del rilevato;
- area di cantiere e stoccaggio materiali vegetale proveniente dalle attività di scotico, all'interno della quale sono presenti i mezzi di cantieri necessari allo stoccaggio del materiale;
- il traffico di mezzi pesanti indotto dalle attività svolte durante le attività di cantierizzazione, stimato in circa 64 veicoli/giorno bidirezionali.



MAPPA DEL RUMORE IN CORSO D'OPERA

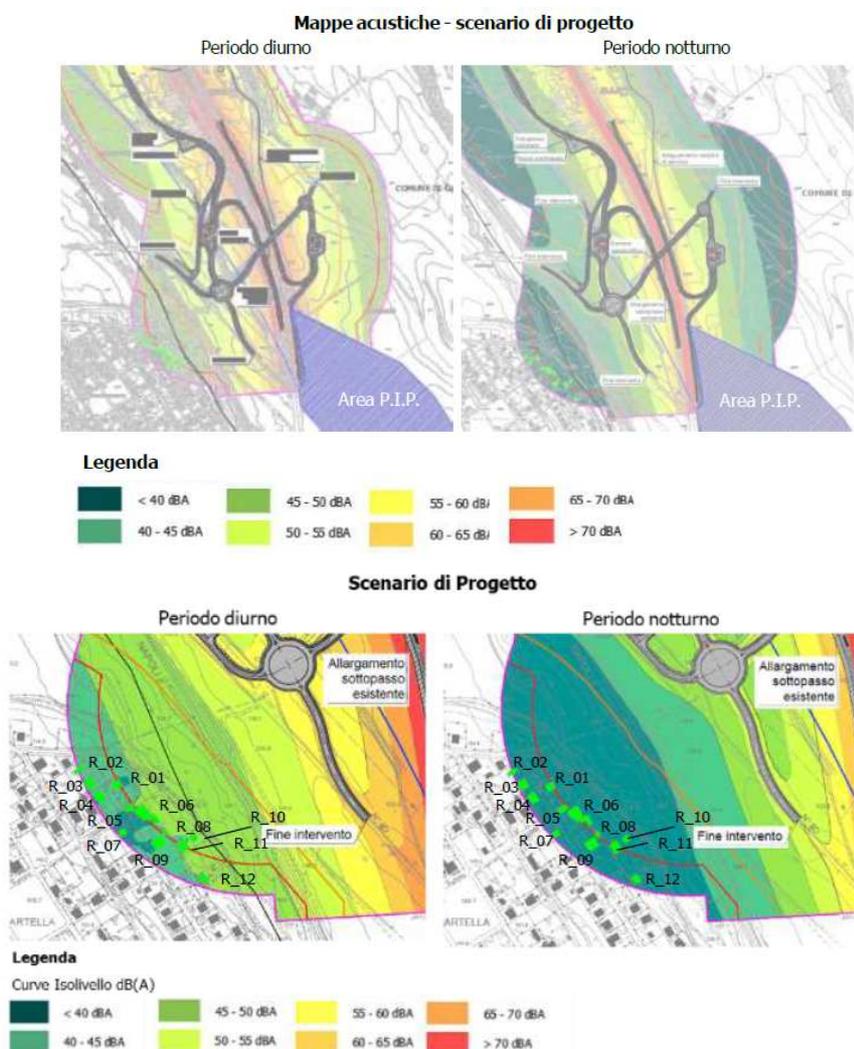
Come si evince dalla Figura riportata sopra i risultati ottenuti mostrano come non sussistano condizioni di superamento dei limiti individuati dai P.C.C.A. dei comuni di riferimento. Entrando nello specifico, infatti, i ricettori più vicini (propaggini dell'abitato di Valle Martella) alle attività legate alla realizzazione delle opere, risultano ricadere all'interno della curva di isolivello dei 40 - 45 dB(A), fascia entro la quale sono rispettati i limiti assoluti di immissione previsti dal piano di zonizzazione acustica dei comuni di riferimento in ottemperanza al DPCM del 14/11/97. Pertanto, nel progetto, **non sono previste opere di mitigazione acustica nella fase di realizzazione dell'opera.**

In **fase operativa d'esercizio**, per verificare la compromissione del clima acustico lo SPA in questo caso ha utilizzato due diverse metodologie:

- **la prima metodologia finalizzata alla valutazione del clima acustico di ampia scala:** Partendo dalle previsioni di traffico stimate al 2030 la modellazione ha comportato un'analisi basata sul confronto tra le potenziali interferenze acustiche prodotte nei tre scenari (stato attuale, opzione zero e stato di progetto) in termini di distanza tra il ciglio stradale e la curva di isolivello dei 60 dB(A), rappresentate i limiti acustici nel periodo di riferimento notturno e ritenuto lo scenario più critico. I risultati ottenuti mostrano che rispetto

all'alternativa di non intervento l'alternativa di progetto comporta una diminuzione media della distanza ciglio stradale – curva di isolivello pari a circa il 12%, contribuendo ad una riduzione delle potenziali interferenze legate al rumore indotto dal traffico veicolare. In tal senso, si evidenzia come la riduzione del traffico sulla rete locale dovuta alla presenza dell'intervento di progetto, elimini le interferenze legate alla SS155, interferenze invece presenti nella soluzione di non intervento;

• **la seconda metodologia valuta il clima acustico limitatamente all'area d'intervento, definita dall'ambito di studio acustico e individuato in una fascia pari a 300 metri dal ciglio stradale:** i risultati ottenuti dal modello mostrano come non sussistano condizioni di superamento dei valori limite definiti dalla normativa di riferimento (DPR 142/2004 e PCCA dei Comuni). Entrando nello specifico, infatti, i ricettori più vicini all'infrastruttura di progetto, risultano ricadere rispettivamente all'interno della curva di isolivello dei 45 - 50 dB(A) per il periodo diurno e nella curva di isolivello <40 dB(A) nel periodo di riferimento notturno, fasce entro la quale **sono rispettati sia i limiti assoluti di immissione previsti dal piano di zonizzazione acustica dei comuni di riferimento** in ottemperanza al DPCM del 14/11/97, sia i limiti imposti dal DPR 142/2004 e secondo quanto prescritto dall'Allegato 4 del DMA 29/11/2000, in relazione alla concorsualità individuata tra l'opera in progetto e la linea ferroviaria alta velocità Roma – Napoli.



In ordine al Piano di Monitoraggio Ambientale

Per la definizione del PMA il proponente si è riferito alle “Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA” (D. Lgs.152/2006 e s.m.i.,

D.Lgs.163/2006 e s.m.i.). Sono previsti monitoraggi Ante Operam AO Corso d’Opera CO e Post Operam PO. Per la localizzazione dei punti di monitoraggio è possibile fare riferimento all’elaborato grafico allegato AL-PMA-CT-01-A “Planimetria di localizzazione dei punti di monitoraggio”. Per gli aspetti specialistici si fa riferimento alle normative vigenti specifiche. Il Monitoraggio è esteso ai seguenti temi :

- **atmosfera** (qualità dell’aria). (un punto di monitoraggio- prossimità dell’abitato) AO CO PO
- **Rumore stradale** (un punto di monitoraggio- prossimità dell’abitato) AO PO. In sintonia con questo monitoraggio è previsto un monitoraggio meteo
- **Rumore indotto dal cantiere** (il punto di monitoraggio coincide con quello per il rumore stradale) AO CO
- **acque superficiali** (qualità delle acque) (due punti di monitoraggio) AO CO PO
- **suolo** (qualità e fertilità) (un punto di monitoraggio- prossimità del cantiere) AO PO
- **vegetazione interventi a verde e dei ripristini** (quattro punti di monitoraggio- prossimità delle aree di progetto intercluse e sulle scarpate dei rilevati,) PO

TENUTO CONTO delle seguenti osservazioni, espresse ai sensi dell’art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte delle regioni, delle province autonome, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati:

- Città Metropolitana di Roma Capitale, osservazioni del 20/05/2021 acquisite con prot. n. MATTM/54963 del 24/05/2021;
- Associazione Alp-Alleanza Prenestina, osservazioni del 20/05/2021 acquisite con prot. n. MATTM/55596 del 25/05/2021;
- Sig. Luciano Meloni, osservazioni del 21/05/2021 acquisite con prot. n. MATTM/55777 del 25/05/2021;
- Associazione Italia Nostra onlus Roma, osservazioni del 21/05/2021 acquisite con prot. n. MATTM/56287 del 26/05/2021;
- Ministero della Cultura Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Roma, osservazioni del 26/05/2021, prot.n.18232-P, acquisite con prot. n. MATTM/57456 del 28/05/2021;

TENUTO CONTO in particolare che:

- la Città Metropolitana di Roma Capitale, con le osservazioni del 20/05/2021, rappresenta che:

“Tenuto conto di quanto sopra espresso, atteso che il PTPG non prevede aperture di nuovi caselli autostradali nel tratto interessato dall’intervento in oggetto e, come previsto al comma 3 dell’art. 79 delle N.A., “(...) in via generale contrasta la moltiplicazione degli accessi che favorisce l’uso per le brevi distanze della Grande Rete per la quale prevede anche adeguate distanze di rispetto”, l’intervento non risulta coerente con gli indirizzi del PTPG relativamente alle direttive e prescrizioni relative al Sistema della Mobilità.

Anche riguardo al Sistema Ambientale la proposta progettuale presenta delle criticità dovute al considerevole impatto con la REP, pur considerando che, come già accennato, la trasformazione prevista potrebbe risultare compatibile con gli usi consentiti di cui al combinato disposto degli articoli 27, 28 e 60 delle NA. e anche considerando che i tracciati viari previsti sono prevalentemente accostati al sedime autostradale esistente oppure costeggiano l’area dell’Autogrill esistente (Autogrill Prenestina Est e Ovest), urbanisticamente classificata come sottozona F4 e non agricola, ovvero si raccordano alla viabilità secondaria esistente. Tuttavia, la trama viaria disegnata nel proposto intervento genera sensibili effetti di frammentazione del territorio a danno delle componenti della REP e della funzionalità delle attività agricole attualmente in essere.

Pertanto, ferma restando la competenza di codesto Ente in ordine alla valutazione ex art. 19 del D. Lgs. 152/2006, si rilevano comunque i seguenti ulteriori elementi di approfondimento da specificare in un eventuale rinvio a VIA e, comunque, da garantire in fase di eventuale prosieguo dell’iter urbanistico:

- occorre in primo luogo che sia esplicitato se, come sembra (dalla documentazione esaminata non si evince), per la realizzazione dell'intervento occorra procedere ad una variante urbanistica, che assume rilevanza sia in relazione agli aspetti di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, sia allo scopo di accertare se, oltre all'espressione del proprio parere in qualità di "Soggetto Competente in materia Ambientale" (SCA), questo Servizio della CMRC debba esprimere il proprio parere di competenza di cui all'art. 20, c. 5 del dlgs 267/2000 circa la compatibilità al PTPG;

- riguardo agli aspetti ambientali, è necessario, affinché si possa valutare la possibilità di considerare fattibile l'intervento, che sia dimostrata la necessità di ricorrere all'uso della Grande Rete viaria e non, invece, la Rete locale per l'accesso agli ambiti urbani;

- è necessario, inoltre, che sia data assicurazione della effettiva intenzione dell'Amministrazione Comunale di dare attuazione all'area produttiva in località "Grotta del Diavolo", indicata come una tra le più importanti motivazioni addotte per il ricorso alla soluzione proposta.”;

- l'Associazione Alp-Alleanza Prenestina, con le osservazioni del 20/05/2021, rileva:

con riferimento agli aspetti di carattere generali:

- una grave carenza della documentazione prodotta dal proponente in merito alla reale vincolistica MIBACT a tutela della tenuta di Passerano che dovrebbe ospitare il progetto dello svincolo e la previsione di P.I.P. ovvero il Decreto n. 95 del 18 ottobre 2017 del Segretariato regionale del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo per il Lazio. Per altro viene segnalato che il Decreto 95/17 è stato integrato dal Decreto 59/2019 che aggiunge un'ulteriore particella catastale al vincolo (part. 12 Foglio 4 precedentemente omessa per errore)

- l'analisi dei flussi veicolari e delle conseguenti emissioni inquinanti così come descritta e definita come impatto trascurabile nelle sintesi riportate nella relazione del SPA del proponente risulta contraddittoria e parziale. Contraddittoria poiché parla di beneficio ambientale a fronte di un aumento di flusso di traffico da e per il P.I.P. oggi non presente; di conseguenza le aumentate emissioni inquinanti graverebbero sul territorio circostante pesando sulla produttività e l'immagine dell'azienda agricola e zootecnica di Passerano. Parziale poiché non considera ulteriori effetti causati dall'utenza proveniente dai paesi circostanti che utilizzerà il nuovo svincolo in alternativa agli esistenti;

con riferimento agli aspetti programmatici:

- l'intervento dimostra totale contraddittorietà e profili di illegittimità in relazione agli strumenti di tutela, agli strumenti di pianificazione territoriale urbanistici. Si ricordano i decreti del MIBACT, il Censimento dei biotopi della Società Botanica Italiana che ha portato al riconoscimento del Sito di importanza Regionale (S.I.R.3075) "Valloni di Passerano", il PTPR con il riconoscimento di appartenenza al "Paesaggio agrario di grande Valore"; il "Programma di Interventi per la valorizzazione dell'agro Tiburtino Prenestino" della Provincia di Roma (programmazione integrata per la valorizzazione ambientale, culturale e turistica del territorio) e delle delibere comunali (comuni di Poli, Galliciano nel Lazio, San Gregorio da Sassola) e delle Comunità montane IX e XI che integrano il suddetto programma e decretano un progetto di sviluppo dell'agro Tiburtino Prenestino in base al manifesto della stessa ALP – alleanza Prenestina. Tutti questi atti vengono ritenuti inconciliabili con l'intervento proposto;

riguardo agli aspetti progettuali:

- lo stesso progetto presenta tratti di inadeguatezza e criticità. Non si comprende la previsione di una rotatoria a est della bretella (nel cuore della tenuta) visto che sono presenti in quella posizione solo collegamenti di servizio della tenuta e la previsione dell'area di cantiere sempre sul lato est della bretella che rappresenta la porzione del territorio della tenuta più integro dal punto di vista paesaggistico e naturale;

riguardo agli aspetti ambientali:

- la realizzazione dell'intervento e dell'associato P.I.P. sottrarrebbe 100 ettari di terreno attualmente destinato ad uso agricolo e di allevamento oltre un decimo della tenuta;

- buona parte dei 100 ettari verrebbero impermeabilizzati e "consumati";

- la Tenuta di Passerano sta conoscendo in questi ultimi anni un progressivo processo di rinaturalizzazione (ad esempio il ritorno del lupo specie di bandiera per ogni ecosistema; piante rare endemiche come lo Storace, la presenza di avifauna protetta a livello comunitario quale il nibbio bruno, il merlo acquaiolo e il martin pescatore, la tartaruga comune, la lucertola, il ramarro, l'istrice) che potrebbe essere compromesso da interventi come quello proposto. La Tenuta costituisce un ponte biotico tramite l'area archeologica di Gabli e gli affluenti di sinistra dell'Aniene fra gli ultimi lembi di verde interni alla metropoli e il Sub Appennino laziale (Monti Prenestini). Tutelare questi collegamenti biotici è un obiettivo primario per la conservazione delle strutture e delle funzioni ecosistemiche dell'area della città metropolitana e dell'intera Regione Lazio;

- la continua aggressione sulla Tenuta sta depauperando oltre alla componente naturalistica anche le componenti paesaggistiche ed economiche. Componenti non soltanto un aspetto estetico-culturale, ma elemento portante nella definizione di nuovo modello di sviluppo del territorio rurale che diventa strumento per la salvaguardia del paesaggio e di tutte le sue funzioni.

- **il Sig. Luciano Meloni, con le osservazioni del 21/05/2021**, chiede di rigettare la proposta di non assoggettabilità a VIA in quanto mancano i presupposti per "...un bilanciamento tra la tutela ambientale e culturale di rango costituzionale e un supposto interesse nazionale ..." sottolineando l'importanza di salvaguardare l'area oggetto della proposta progettuale per la sua peculiarità paesaggistica, storica e culturale ricordando che la Tenuta di Passerano è già stata penalizzata nel recente passato dalla realizzazione della tratta ferroviaria AV Roma-Napoli dell'alta velocità e che peraltro il nuovo svincolo si inserirebbe sulla bretella veloce nord sud della Regione Lazio non certo prevista per diventare fungere un nuovo raccordo a servizio dell'hinterland romano;

- **l'Associazione Italia Nostra onlus Roma, con le osservazioni del 21/05/2021**, chiede di "*rigettare la proposta di non assoggettabilità a VIA in quanto mancano i presupposti di un bilanciamento tra la tutela ambientale e culturale, di rango costituzionale, e un presunto interesse nazionale a realizzare l'opera, tenendo anche conto che la bretella stessa è stata prevista come bypass veloce da Nord a Sud e non come un nuovo raccordo a servizio dell'hinterland romano*". Si esprime contrarietà all'opera e si riporta che l'intervento costituisce un passo irrevocabile di un processo di urbanizzazione, con conseguente consumo di suolo agricolo pregiato, della c.d. Tenuta di Passerano uno dei lembi meglio conservati del paesaggio storico culturale e ambientale dell'agro romano, che per tali caratteristiche è stato inserito come paesaggio identitario nella pianificazione regionale della regione Lazio (PTPR), e ultimamente è stato dichiarato di grande interesse storico culturale dal MiBAC. La tenuta è inserita ad alto livello nella Rete Ecologica Provinciale di Roma, e vi sono presenti importanti habitat fluviali. Vi si trovano anche notevoli testimonianze archeologiche del periodo latino arcaico relativi alla città di Pedum e un castello in buono stato del X secolo. Lo svincolo inoltre non è previsto nel PTPG della Provincia di Roma e non è stato analizzato a livello di VAS.

- **il Ministero della Cultura Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Roma, con le osservazioni del 26/05/2021**, ha "*ritenuto, stante quanto sopra evidenziato e argomentato nel parere della competente Soprintendenza e preso atto dei contributi istruttori dei competenti Servizi di questa Direzione generale, che l'attuale definizione del progetto non permetta di valutare opportunamente gli elementi di criticità segnalati con particolare riguardo alla localizzazione e all'entità dell'intervento questo Ufficio; e ha rilevato che i considerevoli elementi di potenziale impatto negativo evidenziati in riferimento ai profili di propria competenza, obbligano questo Ufficio a chiedere che l'intervento in argomento venga assoggettato a VIA*".

VALUTATO che:

Con riferimento agli elaborati progettuali

il Proponente ha fornito un'ampia documentazione che però non sempre riesce a essere esaustiva ed adeguata nel riconoscere e valutare pienamente gli effetti sull'ambiente che il progetto di svincolo introduce. In particolare, sarebbe stato necessario un maggiore approfondimento sugli effetti indotti sul progetto stesso e di conseguenza sull'ambiente da parte del P.I.P. di Galliciano nel Lazio che di fatto è la previsione di

insediamento urbano che necessita prioritariamente dello svincolo di progetto. Questa carenza si riverbera poi di fatto su tutto lo SPA, rendendolo spesso non efficace nelle motivazioni e nelle modellazioni.

Con riferimento alle osservazioni espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.

Si condivide integralmente l'osservazione presentata da **Città Metropolitana di Roma Capitale che sostiene un rinvio a VIA**. In particolare, si condividono le criticità rilevate riferite alla mancata coerenza del progetto con il PTPG:

- per il Sistema Mobilità: relativamente al contrasto dell'apertura di nuovi accessi sulla Grande Rete (di Roma). La CMRC chiede proprio di sulla;
- per il Sistema Ambientale: gli impatti sulla Rete Ecologica Provinciale con particolare riferimento alla frammentazione sul territorio imposta in parte dal nuovo tracciato viario connesso al progetto di svincolo
- per la necessità di associare al progetto un iter urbanistico che possa consentire all'Ente di potersi esprimere sulla conformità e coerenza del progetto alla propria strumentazione pianificatoria e di programmazione anche con il contributo di un processo di verifica ambientale VIA e VAS.

Si condivide l'osservazione presentata dall'**Associazione Alp-Alleanza Prenestina** nei punti in cui si evidenzia:

- la carenza di approfondimento documentale sulla vincolistica MIBACT sulla tutela della tenuta di Passerano che ospita sia il progetto di svincolo che la previsione del P.I.P. di Galliciano nel Lazio;
- l'analisi dei flussi veicolari e delle conseguenti emissioni non sempre coerente;
- il mancato approfondimento sulla coerenza del progetto con una serie di atti programmatici in essere: le tutele del *MIBACT*, il *Censimento dei biotopi della Società Botanica Italiana che ha portato al riconoscimento del Sito di importanza Regionale (S.I.R.3075) "Valloni di Passerano"*, il *PTPR con il riconoscimento di appartenenza al "Paesaggio agrario di grande Valore"*; il *"Programma di Interventi per la valorizzazione dell'agro Tiburtino Prenestino" della Provincia di Roma (programmazione integrata per la valorizzazione ambientale, culturale e turistica del territorio) e delle delibere comunali (comuni di Poli, Galliciano nel Lazio, San Gregorio da Sassola) e delle Comunità montane IX e XI che integrano il suddetto programma e decretano un progetto di sviluppo dell'agro Tiburtino Prenestino in base al manifesto della stessa ALP – alleanza Prenestina*;
- *la valutazione non positiva sull'introduzione di elementi progettuali a sostegno del casello est che probabilmente risultano ridondanti e penalizzanti alcune aree produttive della tenuta di Passerano*;
- *la delicatezza della funzione della tenuta di Passerano per quella porzione di paesaggio e ambiente del territorio Tiburtino Prenestino*.

Si condivide, inoltre, l'osservazione presentata dal Sig. Luciano Meloni nei punti in cui si evidenzia la necessità di un approfondimento sostanziale della verifica ambientale

Si condivide anche l'osservazione presentata da l'**Associazione Italia Nostra onlus di Roma** nei punti in cui si evidenzia la necessità di un approfondimento sostanziale della verifica ambientale soprattutto nell'ottica della significativa urbanizzazione imposta dal progetto di svincolo inserito in un contesto territoriale fragile e, nel contempo, importante per significato ambientale e per testimonianza storica, culturale e del paesaggio.

Con riferimento alle caratteristiche ed alla localizzazione del progetto, nonché delle caratteristiche dell'impatto potenziale

Il progetto nel suo complesso si inserisce in un contesto delicato, significativo, fragile ed emblematico del territorio Tiburtino Prenestino, la Tenuta di Passerano.

La documentazione progettuale non affronta pienamente, né risolve le criticità vincolistiche di tipo paesaggistico e culturale, e non convince pienamente neanche su parte degli altri temi ambientali collegati.

In effetti la proposta progettuale e lo SPA sottovalutano il ruolo dello svincolo quale strumento per l'accesso origine destinazione del traffico generato dal futuro sviluppo del P.I.P. di Gallicano nel Lazio: questo mancato approfondimento non consente un'adeguata definizione della consistenza di potenziali impatti ambientali e di conseguenza limita i presupposti per una valutazione che possa escludere la presenza di impatti significativi e negativi generati dall'intervento.

la Sottocommissione VIA

ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento,

che, in considerazione di significativi elementi critici, dei potenziali impatti negativi che potrebbero verificarsi, per i quali l'attuale definizione del progetto non consente una adeguata valutazione, il progetto *“Nuovo svincolo autostradale sulla bretella di collegamento tratto Fiano-Romano - San Cesareo, in corrispondenza del Comune di Gallicano”*, deve essere assoggettato a procedimento di VIA.

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla