



Ministero dell' Ambiente

SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE, INFORMAZIONE AI CITTADINI E PER LA RELAZIONE SULLO STATO DELL'AMBIENTE IL DIRIGENTE GENERALE

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 dell'Autostrada del Grande Raccordo Anulare (GRA) di adeguamento a tre corsie per ogni senso di marcia, da realizzarsi nel Comune di Roma (RM), presentato dall'ANAS con sede in Roma Via Monzambano 10, in data 15 gennaio 1997;

VISTI i chiarimenti inviati dall'ANAS in data 6, 9, 14 e 27 maggio 1997 e 2 giugno 1997;

VISTO il parere formulato, in data 5 giugno 1997, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha:

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

- l'allargamento a tre corsie per ogni senso di marcia dei lotti 16-17-17b, 18b, 19, 22a, 23b del GRA e 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;
- i lotti in progetto fanno parte 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 attualmente in esame consentirà 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;

- nella maggior parte dei casi l'impianto consiste in 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 18b dove l'ampliamento viene realizzato in variante all'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;

preso atto inoltre che:

- il Gruppo istruttore sta tuttora esaminando i chiarimenti forniti dal proponente con nota del 2 Giugno 1997 ai fini di una opportuna articolazione del quadro prescrittivo relativo a tutti i lotti dei quali è previsto l'adeguamento;
- il Lotto 18B è l'unico tratto per il quale la soluzione progettuale proposta dall'ANAS per l'adeguamento a tre corsie prevede una sostanziale variante di tracciato rispetto all'attuale asse autostradale;
- gli impatti determinati dalla soluzione progettuale proposta dall'ANAS, meritano un approfondimento delle reali possibilità di adeguamento in sede;
- l'urgenza di arrivare ad una soluzione definitiva per l'adeguamento del GRA nell'ambito del programma Giubileo 2000 ed in vista della Conferenza di Servizi di imminente inizio, la Commissione VIA ha ritenuto opportuno lo stralcio della valutazione del Lotto 18B, peraltro non finanziato con i fondi del Giubileo;

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



Ministero dell' Ambiente

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;

- l'attuale situazione, caratterizzata da un'alternanza fra sezione a due corsie e sezioni a tre corsie, pone inoltre evidenti problemi di servizio e di sicurezza della circolazione;
- l'infrastruttura interessa un'area urbana complessa che attraversa ambiti periferici con alternanza di aree aperte ed aree edificate spesso caotiche e disordinate;
- gli ambiti territoriali interessati vanno da aree in condizioni di elevato degrado urbano e ambientale, quali quelle relative Lotti 16, 17a, 17b, 18b ad aree di elevatissimo 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;
- attualmente l'ambiente naturale risulta profondamente modificato dall'espansione edilizia e dai cambiamenti culturali agricoli con l'ingressione di numerose specie esotiche e infestanti;
- il quadro economico dei singoli lotti presentato dal proponente con nota del 27 Maggio 1997, il costo totale di realizzazione di tutti i lotti in progetto è di Lit. 615.000.000.000;
- gli strumenti di finanziamento dei vari lotti in progetto fanno riferimento a:
 - proposta di piano attuativo triennale 1997/2000 per quanto riguarda i lotti 16-17- 17b, 18b, 19, 22a;
 - D.L. 551/96 (opere per il Giubileo dell'anno 2000) per quanto riguarda il Lotto 23b.
- il progetto risulta essere coerente con gli obiettivi del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Lazio in particolare per quanto riguarda la razionalizzazione e il miglioramento della situazione esistente, e il riequilibrio dell'offerta di trasporto;
- i recenti orientamenti del Comune di Roma, espressi nel progetto relativo alle "Porte della Città", attribuiscono al GRA un ruolo di primo piano in una più complessa ed articolata strategia di ridisegno dell'intero assetto della mobilità urbana finalizzata ad un sostanziale incremento del ruolo del trasporto pubblico ed in particolare su ferro. In tal senso la corrispondenza delle "porte" situate lungo il GRA dovrebbe veder realizzati i principali nodi di interscambio e di adduzione con un miglioramento della qualità dell'ambiente urbano;
- in particolare l'ambito territoriale del Lotto 18B è caratterizzato dalla presenza di edifici (in parte abusivi) ad uso prevalentemente commerciale; all'esterno del GRA sono previsti comprensori da attuare attraverso lottizzazioni convenzionate, inseriti in passato dall'Amministrazione Comunale tra i piani di II Peep, e successivamente stralciate dalla Regione Lazio;
- per quanto riguarda la coerenza con il P.R.G. del Comune di Roma, il Lotto 18B rappresenta indubbiamente l'intervento più critico di tutto il progetto di adeguamento a tre corsie del GRA, essendo previsto un tracciato in variante al di fuori della fascia di rispetto vigente. Quest'ultima risulta occupata dagli insediamenti di edifici abusivi ad uso commerciale della cosiddetta "zona dei lampadari";
- il tracciato in variante si trova ad intercettare aree ricadenti nelle seguenti tipologie di zonizzazione urbanistica: zona di espansione E, interessata marginalmente dalla variante; zona di ristrutturazione urbanistica F, interessata da buona parte del tracciato;
- il lotto 18B inizia al km 41+165, all'altezza dello svincolo Anagnina e termina al km 43+280 in corrispondenza dello svincolo per Ciampino;
- il tratto è caratterizzato dalla presenza di numerosi edifici abusivi ad uso commerciale, in condizioni di insanabilità a ridosso della sede stradale, e attraversa aree con varie destinazioni

GR

- di P.R.G. (residenziale, servizi, aree a verde). Il tratto risulta oggi congestionatissimo, in quanto, neanche nel recente passato è stato possibile intervenire a causa della pressante presenza di edifici abusivi che si trovano a ridosso delle complanari o strade di servizio;
- il lotto è interessato da un livello di considerevole traffico per le lunghe percorrenze, nella direzione dell'Autostrada Roma-Napoli e verso le zone dei Castelli Romani attraverso la S.S. n.7 Appia; risulta altresì notevole anche il traffico cittadino, dovuto al ruolo di collegamento del tratto del GRA con gli insediamenti del Tuscolano e dell'Appia;
 - la soluzione adottata dal progetto presentato prevede di realizzare la carreggiata interna in variante rispetto all'attuale sede del GRA, mantenendo la carreggiata esterna sull'attuale sede viaria, senza apportare modifiche alle attuali complanari di servizio;
 - la carreggiata interna, con tre corsie di marcia e una corsia di emergenza ha una sezione di m 15,95;
 - a fianco della carreggiata interna è prevista la realizzazione di una complanare a doppio senso di marcia, che interseca, in alcuni punti, la viabilità di quartiere mediante intersezioni a raso. Detta complanare ha una sezione stradale di m 9. Nel lotto sono previsti anche gli adeguamenti dei due svincoli;
 - svincolo con la Via Anagnina: l'intervento consiste nell'adeguamento dello svincolo attuale, mediante la realizzazione di rampe che sottopassano le due carreggiate del GRA. per permettere le manovre di inversione di marcia e il collegamento tra le strade di servizio;
 - svincolo per Ciampino: l'attuale svincolo risolve l'intersezione con la viabilità esistente realizzando uno schema a quattro rampe dirette. In considerazione del maggiore volume di traffico, che della necessità di raccordare al meglio le strade di servizio e il GRA anche a seguito della variante, questo svincolo è stato definito con una configurazione ad anello sopraelevato. Le rampe di raccordo salgono con pendenza in alcuni tratti del 6,43%;
 - per quanto riguarda il bilancio volumi di terra movimentati, sono previsti scavi per 11.800 mc e riporti per 186.400 mc. Il materiale non ha caratteristiche adeguate per il reimpiego e pertanto gli 11.800 mc di materiali saranno collocati in discarica di tipo 2A;

valutato che:

- per il lotto in esame, nel quadro progettuale dello Studio Impatto Ambientale sono state descritte due alternative alla soluzione prescelta di variante di carreggiata. Nello studio non sono state comunque incluse le relative planimetrie, trasmesse dal proponente con nota del 27 Maggio 1997 a seguito della richiesta di chiarimenti;
- nei chiarimenti pervenuti la planimetria riferita all'alternativa A dello studio è stata denominata soluzione B (tav. 3.1 e 3.2) e quella riferita all'alternativa B è stata denominata soluzione C (tav. 4.1 e 4.3);
- alternativa A: allargamento in sede mediante la demolizione degli edifici abusivi. L'intervento consiste nella realizzazione dell'adeguamento della sede viaria mediante recupero degli spazi necessari a danno dell'edificato prospiciente. Vengono inoltre realizzate anche le due strade complanari a servizio delle aree già urbanizzate. Ne risultano demolizioni per circa mc 45.000. Tale soluzione prevede due corsie di marcia di m 3,75, una corsia di marcia di m 3,50, una corsia di emergenza di m 3,50 e uno spartitraffico di m 4. Le complanari prevedono, ciascuna, due corsie di m 3,50 e una banchina di m 1;
- alternativa B: allargamento in sede mediante la riduzione delle attuali strade complanari. L'intervento prevede il mantenimento dell'attuale sede del GRA senza particolari demolizioni, modificando sostanzialmente la viabilità complanare e, leggermente, le caratteristiche



Ministero dell' Ambiente

geometriche delle carreggiate. In particolare si ridurrebbe la viabilità dell'attuale complanare esterna ad una sola corsia, e si eliminerebbe la viabilità della complanare interna, riducendola ad un solo percorso pedonale o veicolare di servizio.

L'intervento prevede una riduzione dello spartitraffico dai previsti m 4 a m 1.10 e una riduzione della corsia di emergenza da m 3,50 a m 3;

- con nota del 9 Maggio 1997 l'ANAS ha inviato le planimetrie di altre soluzioni prospettate all'Ufficio per il Programma di "Roma Capitale" del Comune di Roma per il tratto riguardante il Lotto 18B. Tali soluzioni prevedevano l'allargamento in sede del GRA e il mantenimento delle strade di servizio sui due lati con demolizioni degli edifici abusivi, un passaggio in galleria artificiale sotto l'attuale sede del GRA, la realizzazione di un viadotto sopra l'attuale sede del GRA, e la realizzazione della carreggiata interna in variante;
- con nota del 2 giugno 1997, l'ANAS l'Anas ha precisato che la soluzione di adeguamento in sede con sezioni trasversali inferiori per le strade di servizio e per lo spartitraffico (m 1,10) descritta nello studio come alternativa B ma denominata soluzione C nella planimetria di chiarimento, risulta essere fuori norma. Il proponente ha inoltre motivato l'esclusione della soluzione progettuale di adeguamento in sede precisando e documentando con planimetrie e sezioni che l'inserimento di due complanari ridotte alla larghezza minima di m 6,50 e l'inserimento di uno spartitraffico di larghezza non inferiore a m 2,30, comporterebbe comunque la demolizione di una cospicua parte di aree edificate, valutabile intorno a 40.000 mc;
- il lotto 18B può essere diviso in due ambiti distinti con diverse interferenze ambientali:
 - l'area della Gregna, che subisce una variante di carreggiata interna, è caratterizzata dalla presenza di edilizia abusiva in condizioni di insanabilità (zona dei lampadari) ed è interessata da varie previsioni di P.R.G. e di pianificazione attuativa. La variante di tracciato comporta l'occupazione di nuove aree e determina la completa interclusione di un nucleo insediativo con notevoli interferenze causate dall'incremento di rumore e di inquinamento atmosferico. Nelle aree interessate dal nuovo tracciato, originariamente schermate dai fabbricati adiacenti al GRA, si verifica infatti un incremento di disturbo ambientale con un netto peggioramento del clima acustico attuale;
 - l'area dello Svincolo di Ciampino interessa un ecosistema articolato, composto da aree agricole e incolte, il Fosso dell'Acqua Mariana, alcune alberature isolate e un sistema di filari arborei ben conservato;
 - l'intera area è attraversata dai tracciati sotterranei di grandi acquedotti (Acqua Marcia, Acqua Claudia, Anio Novus, Quintili) da un tracciato romano di collegamento tra la Via Latina e la Via Appia, dal probabile tracciato antico della Via Costrinaemensis. La realizzazione dello svincolo interessa aree residenziali comprese nel Piano Particolareggiato della zona O di Gregna;
 - le misure di mitigazione previste in progetto riguardano l'adozione di tecniche di ingegneria naturalistica per il sostegno delle scarpate dei rilevati, la messa a dimora di essenze arbustive sulle scarpate, la realizzazione di fasce vegetali, l'impianto di esemplari vegetali di pronto effetto;
 - per la zona di attraversamento del fosso dell'Acqua Mariana è prevista in progetto la riqualificazione delle aree degradate e il rinforzo della siepe presente lungo le sponde del corso d'acqua;
 - in progetto sono previste inoltre opere di mitigazione acustica con sistemazione di barriere antirumore lungo la fascia prospiciente i fabbricati;
 - la realizzazione della variante in progetto genera una vasta zona interclusa (di circa 20 ha) compresa tra la carreggiata interna e quella esterna del GRA dove sussiste un nucleo insediativo,

GB

composto da residenze e fabbricati commerciali, che verrebbe a trovarsi costretto tra due fonti di inquinamento acustico e atmosferico;

- la realizzazione della variante e della complanare interna, necessaria alla viabilità locale di collegamento, comporta inoltre una notevole sottrazione di territorio;
- l'avvicinamento dell'autostrada alle abitazioni di edilizia economica-popolare che sorgono nella zona est (direzione Appia) potrebbe determinare un peggioramento del locale clima acustico e atmosferico nonché il deprezzamento dei valori immobiliari delle abitazioni non abusive, come evidenziato nelle osservazioni in tal senso pervenute;
- la soluzione di progetto, infine, comporterà, a realizzazione ultimata, la presenza di ben 14 corsie stradali a scorrimento veloce in una ristretta fascia territoriale (larga circa 200 m e lunga circa 1.2 km) nella quale insistono, come sopra indicato, anche nuclei insediativi;
- considerando l'entità di tutti gli impatti generati dalla variante, l'allargamento in sede della corsia esistente, conseguito peraltro in tutti gli altri tratti del GRA in progetto, appare in via preliminare più logico ed adeguato in termini di continuità funzionale con la restante rete autostradale e di razionalizzazione della risorsa territoriale;
- tra le varie alternative presentate nel corso dell'istruttoria, quelle che prevedono l'adeguamento in sede comportano impatti rilevanti, in particolare per quanto riguarda le sostanziali demolizioni di edifici prospicienti l'attuale sedime, rese necessarie dal mantenimento delle complanari;
- altre ipotesi progettuali sono state preliminarmente scartate in considerazione delle interferenze con l'area archeologica dell'acquedotto romano sotterraneo (soluzione in galleria) e dei notevoli impatti paesaggistici determinati (soluzione in viadotto);
- l'ipotesi percorribile, che consente di evitare le demolizioni, pur garantendo le caratteristiche funzionali dello spartitraffico secondo le specifiche previste dalla normativa vigente per la sicurezza stradale, risulta dunque essere quella dell'adeguamento in sede (tre corsie più una corsia di emergenza per ogni senso di marcia), il cui corretto dimensionamento potrà essere conseguito intervenendo sulla sezione delle complanari di servizio.

Tale ipotesi si basa, peraltro, sulla soluzione C trasmessa dall'ANAS con nota di chiarimento del 27 Maggio 1997, sia pure adeguata per quanto alla sezione autostradale (ed in particolare al dimensionamento dello spartitraffico);

- al fine di contenere l'impatto acustico e atmosferico, comunque generato da tale soluzione nelle fasce contigue alla piattaforma stradale, dovrà essere approfondito lo studio di opportuni interventi di mitigazione anche sulla base di un adeguata caratterizzazione dello stato di fatto e di soddisfacenti previsioni di diffusione dei fattori di perturbazione, che dovranno trovare espressione nei nuovi elaborati dallo Studio d'impatto ambientale;
- in conclusione si ritiene necessario un approfondimento progettuale della soluzione C indicata nei chiarimenti aggiuntivi (trasmessi con nota del 27 Maggio 1997, tav. 4.1 e 4.3) che preveda l'adeguamento alle norme vigenti dello spartitraffico, eventualmente anche mediante l'eliminazione delle complanari in sede, e la contestuale realizzazione di svincoli e viabilità di collegamento interquartiere.

Tale approfondimento dovrà ovviamente comprendere anche gli opportuni interventi di mitigazione dell'impatto acustico.

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



Ministero dell'Ambiente

proposta, nelle more degli approfondimenti necessari a perfezionare il quadro prescrittivo relativo ai restanti lotti del progetto generale di adeguamento;

VISTA la nota della Regione Lazio del 4.6.1997 con cui si trasmette la deliberazione n. 3239 del 3.6.97 in cui si esprime un parere positivo sull'intero tracciato subordinandolo ad alcune prescrizioni e in particolare, per quanto riguarda il Lotto 18B, la Regione esprime parere positivo relativamente alla "soluzione C" (tav. 4.1 e 4.3);

preso atto che sono pervenute oltre la scadenza dei 30 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 hanno riguardato tutte il lotto 18b (zona Lampadari) dal Km 41+165 al Km 43+280, esprimendo opposizione alla realizzazione del progetto in base all'incremento di inquinamento acustico e agli effetti di perdita finanziaria-patrimoniale apportati alle abitazioni di edilizia economica-popolare di recentissima costruzione (1995-96) acquistate da privati cittadini come abitazione primaria;

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 interlocutorio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al lotto 18B del Grande Raccordo Anulare (GRA) da realizzarsi in Comune di Roma (RM), presentato dall'ANAS;

DISPONE

- che la procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione della nuova domanda ed alla successiva pronuncia da parte del Ministero dell'ambiente di concerto con il Ministro per i beni culturali ed ambientali;
- che la eventuale nuova domanda di pronuncia sia corredata da:
 - la documentazione integrata degli elaborati di progetto e dello studio di impatto già inoltrata;
 - la documentazione attestante l'avvenuta pubblicazione ai sensi dell' art. 5 comma 1, del D.P.C.M. n. 377/88, secondo le modalità previste dalla circolare del Ministero dell'ambiente dell'11 agosto 1989;
 - la dichiarazione giurata ai sensi dell'art. 2 comma 3, del D.P.C.M. 27 dicembre 1989 relativa alle allegazioni prodotte;
 - la sintesi non tecnica complessiva rielaborata tenendo conto delle modifiche ed integrazioni intervenute;
- che gli atti siano presentati nel numero di copie indicato nel primo comma del citato art. 2 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e siano altresì depositati per la consultazione del pubblico negli appositi uffici regionali della Regione Lazio;

- che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Direzione Centrale, al Ministero lavori pubblici DICOTER, alla Presidenza del Consiglio dei Ministri Ufficio del Programma per Roma Capitale Servizio attuazione interventi e alla Regione Lazio, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art.5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 26 IU. 1997

IL DIRETTORE GENERALE

