



Il Ministro dell'Ambiente

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI

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

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

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 25 marzo 1997 GAB/97/560/DEC di rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto per l'ampliamento della III corsia dell'Autostrada Milano-Napoli nel tratto Orte-Fiano Romano, da realizzarsi nei Comuni di Orte, Magliano Sabina, Nazzano, Fiano, Filacciano, S. Oreste, Otricoli e Narni presentata dalla Società Autostrade S.p.A., con sede in Roma via Bergamini 50, in data 29 maggio 1997;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Autostrade in data 9 ottobre 1997;

VISTO il parere formulato in data 23 ottobre 1997 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Autostrade;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha:

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

- l'ampliamento di terza corsia dell'autostrada Milano-Roma nel tratto Orte-Fiano Romano; il tratto oggetto di ampliamento ha uno sviluppo complessivo di 37,8 km. L'intervento proposto consiste nell'allargamento della sede stradale, per entrambe le carreggiate, con l'adozione di una sezione tipo a 3 corsie per senso di marcia con corsia di emergenza. Questo tipo di sezione permette di ottenere dei miglioramenti in termini di livello di servizio e di sicurezza di percorrenza per i veicoli e di regolarità di deflusso, anche con volumi di traffico particolarmente elevati.

1997

L'intervento di ampliamento della sezione stradale interessa tutti i flussi di traffico che hanno origine e destinazione a Roma e nelle aree limitrofe, nonché quelli di attraversamento diretti e provenienti da Sud. Questi flussi sono principalmente quelli che percorrono l'A1, ma non vanno sottovalutate le componenti che provengono dalla direttrice E45, il cui ramo che attraversa Orte è costituito dalla S.S. 204.

Il progetto in esame prevede in generale l'ampliamento a tre corsie del tratto di autostrada, tra lo svincolo-stazione di Orte (km 491+500) e la diramazione Roma Nord (km 529+335) e consiste, in considerazione dei vincoli ambientali e strutturali presenti, in una grande varietà di interventi.

La sezione tipo prevede la realizzazione di una piattaforma da m 30,30 di larghezza, composta da due carreggiate a tre corsie (3,50 m di corsia di sorpasso, 3,75 m di marcia normale e 3.75 m di marcia lenta), separate da uno spartitraffico da 2,30 m, affiancate da corsie di emergenza di m 3,00;

osservato che:

- secondo lo studio di impatto ambientale la priorità dell'intervento proposto dipende dall'articolata domanda di traffico che a tale arteria si rivolge, domanda che si articola come segue:
 - i livelli di domanda attuali rilevati sulla tratta sono abbastanza elevati, presentando oltre tutto una notevole percentuale di traffico pesante; tali livelli sono relativi al Traffico Medio Giornaliero (TGM) depurato dal traffico festivo ed articolato per tratta, carreggiata, e tipologia di veicolo (pesanti - leggeri);
 - l'analisi allargata all'intero grafo stradale per l'area vasta (in particolare, oltre all'A1, la S.S. 3 Flaminia nelle tratte comprese fra Roma e Terni, e la S.S. 204 fra Viterbo e Terni), porta a concludere che, all'orizzonte dell'anno 2015, in assenza di un intervento di ampliamento della direttrice autostradale, la stessa dovrebbe denunciare una sensibile riduzione del livello di servizio dall'attuale livello "C" al livello "F", con un conseguente e significativo incremento dei tempi di percorrenza;
- complessivamente, lo studio indica sette casi in cui le opere di ampliamento previste andranno ad interferire fisicamente con vincoli territoriali, e tra queste la riserva naturale regionale Tevere-Farfa; istituita dalla Regione Lazio in base alla Convenzione di Ramsar; il progetto di ampliamento interferisce inoltre, in una decina di punti, con ambiti classificati come "*fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui al T.U. approvato con R.D. 1775/37 punto C) art. 1 L. 431/85*" (tratti in fregio ed attraversamenti del fiume Tevere, attraversamenti del torrente Aia, del fiume Campana, del fiume Aia e del fiume Nera) e con quattro ambiti classificati come "*territori coperti da boschi e foreste o sottoposti a vincoli di rimboschimento punto G) art. 1 L. 431/85*";
- secondo le tabelle di confronto fra alternative progettuali, riportate nel quadro di riferimento progettuale, la soluzione prescelta (cosiddetta alternativa 1997), prevede la sottrazione di superfici territoriali a diverso titolo vincolate nelle seguenti misure:
 - vincoli L. 431/85 5,40 ettari;
 - vincoli Valle del Tevere (PTP Lazio) 6,50 ettari;
 - riserva Tevere Farfa 0,50 ettari;
- le condizioni morfologiche del territorio attraversato dall'autostrada hanno fatto sì che l'opera, così come oggi appare, sia stata realizzata facendo largo uso di muri, soprattutto di controripa, che raggiungono altezze variabili tra 1 ed 8 m, spesso di notevole sviluppo.
Tale circostanza ha imposto di effettuare una serie di valutazioni di merito circa gli eventuali effetti sul rapporto costi-benefici, conseguenti all'ampliamento incondizionato della piattaforma, in



Il Ministro dell' Ambiente

corrispondenza di tali opere o in situazioni simili, come lungo le trincee più alte, oppure in corrispondenza dei cavalcavia.

Per tale ragione lo studio ha affrontato, tratto per tratto, soluzioni progettuali ritenute più adeguate.

La percentuale (media, lungo le due carreggiate) della somma dei tratti ove è possibile realizzare la corsia di emergenza è superiore all'80%.

Il presente progetto ha ipotizzato comunque di non procedere a nessun ampliamento nei seguenti casi:

- Ponte sul Fiume Nera km 491+928
 - Viadotto Sassofreddo km 492+940
 - Viadotto San Giuliano km 525+236
- nel caso di opere ad una luce o comunque a più luci, ma di lunghezza contenuta si è ipotizzato l'ampliamento massimo di 3,65 m (sezione tipo con corsia di emergenza regolamentare).

In conseguenza dell'ampliamento della piattaforma autostradale deve essere previsto l'adeguamento delle piste di accelerazione e decelerazione dello svincolo di Magliano Sabina (km 500+760), dell'area di Parcheggio "Sabina" (km 499+302) e dell'area di Servizio "Flaminia" (km 509+042), mentre l'attuale area di Parcheggio "Soratte" (km 516+025) verrà sostituita in loco dal nuovo svincolo omonimo;

considerato che:

gli interventi sulle opere d'arte principali riguardano:

- allargamento della Galleria Pileggi: tale galleria, si trova su di un tratto in mezzacosta ai margini del Parco del Tevere-Farfa, zona di particolare pregio. Per consentire l'allargamento, è stata studiata la realizzazione di una galleria artificiale a monte delle attuali (successivamente destinata ad accogliere la carreggiata Sud) che consente di non interferire con i flussi di traffico durante la prima fase realizzativa e che, nella seconda fase, può essere percorsa dai flussi in entrambe le direzioni durante la demolizione delle attuali gallerie e la costruzione della nuova galleria che ospiterà la carreggiata Nord. Questa soluzione permette di limitare al massimo le interferenze nei confronti del deflusso veicolare, particolarmente intenso in questo tratto.

Si prevede inoltre, per questo tratto, al fine di realizzare la galleria artificiale, la costruzione di un cavalcavia autostradale sulla Via Tiberina, con demolizione del cavalcavia esistente, nonché la costruzione di una variante planimetrica provvisoria della Via Tiberina, in affiancamento al vecchio tracciato e con successivo nuovo ripristino dello stesso;

- allargamento della Galleria di Nazzano: questa è una galleria di valico, le cui pendenze si aggirano sul 3% per entrambe le carreggiate; anche per questa galleria attualmente è stata realizzata una corsia di arrampicamento sul tratto in ascesa prima degli imbocchi, eliminando la corsia di emergenza, per consentire ai mezzi pesanti di interferire il meno possibile con il deflusso dei mezzi leggeri. Comunque questo intervento risulta insufficiente per le condizioni di carico elevato in cui si trova tutto il tratto in esame; inoltre, tenuto conto che i fornici delle due gallerie rimangono a due corsie per senso di marcia, essi rappresentano un imbuto che vanifica quindi in buona parte gli effetti positivi della corsia di arrampicamento.

La soluzione proposta prevede un allargamento delle gallerie in sede, mantenendo in esercizio il tratto, mediante tecnologie innovative d'intervento, permettendo l'esecuzione del rialesaggio del fornice e mantenendo una sezione sufficiente ad accogliere i flussi attuali di traffico. L'alesaggio della galleria comporterà, tuttavia, un drenaggio permanente della falda;

- adeguamento svincolo di Orte: è stato previsto inoltre l'adeguamento dello svincolo e della stazione di Orte, in modo tale da soddisfare le seguenti priorità progettuali, in ordine di importanza:

- maggiore capacità e funzionalità dell'intersezione a valle della stazione con la S.S. 204 (Ortana);
- maggiore capacità delle operazioni di esazione;
- migliore accessibilità e migliore deflusso dal piazzale di esazione;
- garanzia ed efficienza dei collegamenti esistenti fra la S.S. Ortana e la viabilità locale dopo la ristrutturazione prevista (accessi pubblici e privati);
- lo studio d'impatto ambientale aveva individuato una soluzione progettuale che prevedeva:
 - un sottovia lungo la S.S. 204, per svincolare i flussi diretti Orte-Terni e viceversa dai movimenti di svolta da e verso l'area di esazione (attualmente l'accumulo per la svolta a sinistra verso l'esazione impedisce il passaggio dei flussi diretti). Per i flussi di traffico di svolta era prevista un'intersezione a rotatoria, la quale permetteva anche l'accesso alla zona industriale e commerciale esistente a nord-ovest dell'area di svincolo;
 - un nuovo sottovia di svincolo per la rampa avente direzione Terni-Roma (il sottovia esistente sarà mono-direzionale ed a servizio della direzione Firenze -Terni) e la nuova rampa di svincolo Terni-Roma, la quale sarà esterna all'esistente rampa;
- successivamente sono state studiate soluzioni alternative per il nuovo assetto dello svincolo di Orte, e la soluzione conclusiva presentata è quella denominata "soluzione D";
- lo studio d'impatto ambientale ha esaminato due alternative progettuali (progetto 1989 e progetto 1997. la prima alternativa prevedeva una variante per la carreggiata nord dal km 519+239 al km 527+254, con un aumento sensibile dei tratti in galleria; la seconda alternativa prevedeva l'ampliamento in sede;
- il confronto tra le due alternative, basato su vari parametri (costi, tempi di realizzazione, superficie occupata, interferenze con la vegetazione, con il paesaggio, con l'idrologia ecc.) ha portato alla scelta del progetto di ampliamento in sede, per minori costi ed impatti territoriali;
- il tracciato è stato suddiviso, in relazione alla cantieristica, in 6 lotti; i primi 4 lotti sono interessati dalle opere di ampliamento dei tratti all'aperto. I lotti 4 e 5 prevedono invece le lavorazioni più impegnative e, in particolare, l'alesaggio della galleria di Nazzano e l'ampliamento della galleria artificiale di Pileggi;
- lo studio d'impatto contiene una descrizione di ogni cantiere, prevedendo anche il ripristino dell'area alla originaria destinazione;
- lo studio d'impatto ambientale, inoltre, quantifica il materiale necessario alla realizzazione dei diversi lotti individuati in funzione delle lavorazioni previste e della possibilità di reperire siti di cantieri agevoli e dotati di facili collegamenti per gli approvvigionamenti esterni;
- un aspetto importante riguarda la possibilità di ottimizzare il riutilizzo del materiale proveniente da scavi ed i compensi di terra tra lotti limitrofi, limitando così le quantità da estrarre da cava e da conferire a discarica.

Nel complesso sarà possibile riutilizzare il 61% del materiale proveniente da scavi, cioè circa 240.000 mc. Lo studio inoltre ha individuato cinque cave di prestito rispettivamente nei Comuni di Orte, Gallese, Civita Castellana e Fiano Romano, con una disponibilità elevata di materiale, e sei discariche. Per quattro di esse si prevede un intervento di rimodellamento morfologico per il recupero ambientale del sito, per una un riempimento con materiali di risulta e successivamente una copertura con terreno vegetale, mentre per una discarica (ex cava a fossa) dove attualmente ha sede un laghetto formatosi dopo l'abbandono della cava, si prevede un modellamento dei margini



Il Ministro dell' Ambiente

dell'area, al fine di creare un sito idoneo ad un possibile utilizzo, ad esempio per attività di pesca sportiva.

osservato altresì che:

- dal punto di vista ambientale si deve rilevare che le cave dovrebbero essere individuate in funzione della cantieristica e della loro vicinanza ai poli di utilizzazione. Pertanto, alcune di quelle individuate dal proponente non appaiono accettabili, in quanto localizzate in prossimità del fiume Tevere e tali quindi da comportare un rischio non trascurabile di modifica dell'attuale equilibrio idrogeologico. Si deve inoltre evidenziare che alcune cave risultano localizzate in aree soggette a vincolo (L. 431/85);
- nell'area di studio, che presenta una situazione ecologica articolata, per individuare una gerarchia di qualità delle varie fitocenosi è stata effettuata una valutazione aggregata basata sui seguenti parametri:
 - la distanza dalla vegetazione potenziale di uno stadio della serie evolutiva;
 - la struttura, che indica la complessità dell'occupazione dello spazio verticale da parte delle specie;
 - la composizione floristica;
- per l'analisi degli impatti si è proceduto all'esame delle interferenze tra le tipologie progettuali e le tipologie ambientali, espresse secondo i livelli di sensibilità. Nel caso dell'ampliamento dell'A1, se è vero che il tracciato interferisce per buona parte del percorso con ambiti di buona qualità ambientale, si deve comunque sottolineare come, in realtà, non interessi mai direttamente le fitocenosi arboree autoctone di elevata sensibilità; l'ampliamento dell'autostrada, interessa una fascia di pochi metri, interferendo solo con fitocenosi di sensibilità ambientale media e medio-bassa, e come nell'analisi della vegetazione delle scarpate esistenti, con formazioni erbacee e/o arbustive o arboree di scarsa qualità quali i robinieti, che costituiscono una cintura di protezione del bosco;
- sulla base dei dati di analisi ambientale presentati, vengono proposte alcune opere di mitigazione riguardanti principalmente:
 - rivegetazione di scarpate con tecniche di ingegneria naturalistica correlate con le litologie e le pendenze;
 - formazione di barriere antirumore di tipologia, dimensione e posizione in funzione degli impatti riscontrati;

valutato che:

- l'opera, pur adeguamento di un'opera già esistente, comporta comunque degli impatti che sono principalmente identificabili in sottrazione di suolo, eliminazione delle esistenti fasce vegetali adiacenti all'autostrada, incremento dell'inquinamento atmosferico e acustico dovuto all'ipotizzato aumento di traffico, maggiore probabilità di interferenze delle acque piovane e degli inquinanti raccolti dalla superficie autostradale, in corrispondenza delle intersezioni tra l'autostrada e i corsi d'acqua;
- le attività di cantiere, ed in particolare quelle in prossimità della Riserva Naturale Tevere-Farfa, determineranno impatti rilevanti, ma comunque temporanei, sul territorio;
- comunque gli impatti possono ritenersi mitigabili con appropriate misure e interventi di riqualificazione e compensazione, in parte già individuati nello Studio d'impatto ambientale, che possono essere tuttavia integrati e migliorati;

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

GB
on

50
70

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

VISTA la nota della Regione Umbria del 21 luglio 1997, pervenuta il 28 luglio 1997, in cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- i muri di contenimento delle scarpate di monte e di valle dovranno essere rivestiti con pietrame di provenienza locale;
- il profilo delle scarpate dovrà essere sistemato con riporto di terreno vegetale e semina di essenze erbacee locali;
- pur ritenendo condivisibili le considerazioni espresse nel progetto in merito alla componente faunistica, si coglie l'occasione per ricordare che le grandi arterie di comunicazione rappresentano sempre un'interruzione della continuità ecologica nel territorio dove insistono e che pertanto è opportuno, ove possibile, prevedere l'apertura di idonei sottopassi per il loro attraversamento da parte della fauna terrestre;

VISTA la nota della Regione Lazio del 17 ottobre 1997, pervenuta il 17 ottobre 1997, in cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

prescrizioni di carattere generale:

- le scarpate delle trincee dovranno essere raccordate con l'intorno assicurando la continuità ed il carattere morfologico e naturalistico dell'ambiente circostante;
- dovranno essere assicurati lungo i tracciati in esame i livelli di contenimento acustico diurno e notturno, in particolare, in presenza di ricettori sensibili secondo le prescrizioni di cui al DPCM 1 marzo 1991 e alla legge 447/95. Per le attività cantieristiche si dovranno assicurare le prescrizioni previste dall'atto di indirizzo e coordinamento di cui alla delibera di Giunta Regionale del 31 gennaio 1995, n. 151;
- le barrire antirumore dovranno, oltre ad avere caratteristiche fonoassorbenti idonee, assicurare nel contempo un corretto inserimento ambientale e paesaggistico, prevedendo nei lotti ove è possibile la creazione di dune inerbite e vegetate con essenze autoctone di adeguate dimensioni;
- il sistema di smaltimento delle acque di prima pioggia e/o degli sversamenti accidentali dovrà essere periodicamente sottoposto a manutenzione e svuotamento delle sostanze inquinanti con allontanamento in idonei siti all'uopo autorizzati;
- nei casi di abbattimento di essenze arboree dovrà essere prevista la piantumazione di essenze autoctone di adeguata taglia;
- i tronchi stradali dismessi dovranno essere recuperati e ove possibile naturalizzati con idonea vegetazione;
- riutilizzo del terreno vegetale asportato da reimpiantare con essenze vegetali;

in particolare si dovranno adottare le seguenti misure:

- rimodellamento morfologico e restituzione dei luoghi alla vocazione originaria per le aree adibite a cantiere; in particolare per l'area del III lotto, ricadente nel Comune di Ponzano Romano, in quanto attualmente utilizzata quale discarica abusiva, si dovrà studiare un'idonea soluzione di recupero ambientale;
- recupero ambientale e rimodellamento morfologico per le ex cave, quattro di versante, ricadenti nei comuni di Gallese (2 cave), Civitacastellana, Fiano Romano e due di fossa ubicate nei Comuni di Magliano Sabina e Stimigliano scelte quali siti di discarica per lo smaltimento dei materiali in esubero;
- utilizzo di pavimentazione drenante fonoassorbente, esteso all'intero tratto autostradale;



Il Ministro dell' Ambiente

- *in prossimità della Riserva Naturale Tevere-Farfa, si dovranno adottare le seguenti specifiche misure:*
 - *adozione di tutti gli accorgimenti utili a mitigare l'impatto delle opere sul paesaggio;*
 - *ripristino della continuità paesistica e dell'ambiente vegetale originario, con reinerbimento dei pendii e creazione di barriere vegetali a protezione di scarpate, muri di sostegno, barriere antirumore;*
 - *utilizzo in tutti i casi di essenze sia arbustive che arboree autoctone, anche per le barriere antirumore, con specie arboree quali Leccio, Carpino, Alloro, di dimensioni già considerevoli, e con assoluta esclusione di conifere;*
 - *riutilizzo del terreno vegetale asportato, sui pendii da reimpiantare con essenze vegetali;*
 - *esclusione tassativa di lavorazioni e disturbo nei periodi riproduttivi della fauna soprattutto nei tratti attraversanti ambienti boschivi o marginali ad ambienti boschivi;*
 - *svolgimento di una campagna di ricerca di nidi o tane prima dell'inizio dei lavori di taglio di vegetazione;*
 - *realizzazione di una muratura di pietrame e di una idonea recinzione a confine dei siti di cantiere per evitare l'ingresso della fauna negli stessi;*
 - *costruzione lungo tutto il confine della Riserva Naturale di una barriera di rete protettiva messa in opere a L, per evitare lo scavo da parte della fauna;*
 - *realizzazione di idonee fasce di invito, o canalizzazioni in rete, per portare gli animali agli attraversamenti prescelti, al fine di consentire agli animali stessi di superare senza danni i siti di cantiere;*
 - *realizzazione di un sottopasso o altro idoneo accorgimento per il superamento del sito di cantiere di Pileggi;*
 - *redazione di un progetto di rinaturalizzazione delle aree di cantiere una volta dismesse, così come dei siti di lavorazione;*
 - *salvaguardia e ripristino della sorgente Pileggi, in prossimità della deviazione temporanea della via Tiberina, e previsione di accorgimenti a salvaguardia del bacino idrogeologico;*
 - *limitazione quanto più possibile di lavorazioni notturne, ed in ogni caso eliminazione completa delle stesse nel tratto prospiciente la Riserva Naturale;*
 - *esclusione assoluta di scarico di acque, acque di lavaggio, scarichi di liquami di qualsiasi natura dai siti di lavorazione e dai cantieri;*
 - *completo ripristino del manto della viabilità comunale utilizzata nella fase di cantiere;*
 - *realizzazione di progetti delle reti di servizio dei cantieri, e previsione di costruzione di reti di servizio autonome per approvvigionamento idrico, elettrico e scarico liquami;*
 - *ripristino dove necessario della percorribilità della viabilità minore, comunale, vicinale e interpodereale eventualmente interrotta o danneggiata;*
 - *predisposizione di idonea segnaletica informativa atta ad evitare disagi ai fruitori del territorio e in particolare della riserva Naturale, con indicazione di eventuali tracciati alternativi;*
 - *redazione di un cronogramma dei lavori dettagliato per tutto il tronco e per i vari siti di cantiere;*
 - *redazione di un progetto di dettaglio dei siti di cantiere e di lavorazione, con modalità di ripristino e recupero ambientale a dismissione;*
 - *individuazione preventiva dei siti e delle modalità di stoccaggio dei terreni vegetali rimossi, e determinazione preventiva delle quantità degli stessi;*

- redazione di un progetto di dettaglio del cantiere in prossimità della galleria di Nazzano, con particolare riguardo agli accessi allo stesso, e con valutazione del volume di traffico di mezzi pesanti e dei tragitti da seguire;
- redazione di uno studio di dettaglio sul problema delle polveri nella fase di cantiere, con indicazione degli accorgimenti atti a limitare il disturbo e i danni;
- la società proponente dovrà individuare in un apposito accordo da sottoscrivere con la Riserva Naturale Tevere-Farfa ed il Comune di Nazzano, al fine di garantire un adeguato livello di fruizione e accessibilità alla Riserva durante il periodo di esecuzione dei lavori, un apposito e dettagliato cronogramma delle fasi di lavorazione, per tutto il tratto prospiciente la Riserva Naturale e per i vari siti di cantiere, in cui risultino tempi e modi di intervento nonché le opere di compensazione atte a garantire la necessaria continuità alle attività dell'area protetta;
- l'uscita di Orte dovrà essere asservita da nuova viabilità come descritto nella tavola relativa alla planimetria generale dell'intersezione con la S.S. 204 di ortana e viabilità connessa, soluzione D, pervenuta alla Regione in data 3 ottobre 1997, prot. Ass.to n. 4269, ad eccezione dell'utilizzo del sottopasso autostradale adiacente la ferrovia, che risulta già impegnato ed essenziale per la realizzazione dell'Interporto di Orte, opera di rilevanza regionale. In sostituzione dovrà essere realizzato un nuovo sottopasso parallelo all'esistente;

VISTO il parere del Ministero dei beni culturali e ambientali del 6 novembre 1997, pervenuto in data 12 novembre 1997, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:
la Soprintendenza archeologica per l'Etruria meridionale ha subordinato il parere positivo:

1) Comune di Orte:

a) adeguamento svincolo di Orte (progr. Km. 491+500).

I lavori di sbancamento e/o movimenti di terra saranno possibili esclusivamente alla presenza di personale tecnico-scientifico della Soprintendenza medesima, risultando l'area, da atti d'archivio a rischio archeologico;

b) località "Baucche Basse" (progr. dal Km. 495+900 a Km. 496+000 lato est).

In questo tratto si richiedono saggi preliminari. Infatti l'area è probabilmente interessata da presenze di strutture murarie antiche;

c) località "Baucche Basse" (progr. Km 498+800 lato ovest)

Sono necessari la pulizia della vegetazione e lo scoticamento del terreno per poter verificare l'eventuale presenza di resti archeologici. L'area potrebbe interessare una strada basolata di epoca romana ubicata in prossimità dei lavori;

2) Comune di Civita Castellana:

a) località "Piani di Soletto" (progr. dal Km. 512+000 al Km. 513+000).

In questo tratto è opportuno, considerata l'area a rischio archeologico, in quanto è stata individuata la presenza di frammenti fittili in superficie (laterizi, anfore, ceramica acromo, impasti), lo scoticamento del terreno ed eventualmente sondaggi preliminari;

3) Comune di Ponzano Romano:

a) località "il Bamboccio" (progr. dal Km. 513+500 al Km. 514+250).

L'intero tratto ricade in area di accertata rilevanza archeologica per la compresenza documentata dell'insediamento umano a partire dalla preistoria e per rinvenimenti di strutture monumentali (sepolcri di età romana) avvenuti durante i lavori di costruzione



Il Ministro dell' Ambiente

della stessa Autostrada A1; tanto che vi è stato apposto il vincolo ai sensi della legge 431/85, art. 1 lett. "m" (vedi P.T.P. n. 4 "Valle del Tevere"). In questo tratto tutti i lavori preliminari di pulizia e di scoticamento del terreno dovranno essere seguiti dal personale tecnico scientifico della Soprintendenza, per controllare eventuali presenze archeologiche; ed, in tal caso, procedere a saggi di scavo per le necessarie verifiche;

b) località "Villarolo" (progr. Km. 518+000, lato ovest).

All'altezza del Km. su indicato sussistono visibili i resti di una importante villa romana inglobata nel moderno casale di Villarolo, già parzialmente scavata ai primi del '900 e poi intercettata dalla A1 (vedi P.T.P. n. 4 "Valle del Tevere", sito E83, sottoposto a vincolo ex legge 431/85, art. 1 lett. "m"). In questo punto dovranno essere effettuati accertamenti preliminari a mezzo di saggi di scavo, per verificare se il progettato allargamento della sede stradale tocchi le strutture della villa, a suo tempo già portate in luce, ma oggi non più visibili, coperte dalla vegetazione e della scarpata dell'autostrada;

4) Comune di Nazzano Romano:

a) località "Monte Piccolo" (progr. dal Km. 524+600 al Km. 524+900).

L'intero tratto attraversa un'area occupata da una villa romana che però non è al momento rintracciabile sul terreno a causa della fitta boscaglia che ricopre l'altura. In questo tratto, solo dopo la pulizia della vegetazione sarà possibile effettuare un più puntuale controllo e poter esprimere un parere sulla necessità di eventuali saggi preliminari;

5) Comune di Fiano Romano:

a) località "Casale di Meana" (progr. dal Km. 527+900 al Km. 27+800).

Per tale tratto si richiedono sondaggi preliminari su ambedue i lati della tagliata entro cui corre l'alveo autostradale. Infatti l'area è interessata da una vasta villa di epoca romana;

b) località "nei pressi di Casale Meana" (progr. dal Km. 528+350 al Km. 528+250, lato est).

E' necessario procedere ad una preventiva pulizia ed eventualmente ad una serie di sondaggi. La scarpata autostradale potrebbe interessare una piccola villa romana.

Il parere è dunque subordinato alla realizzazione di eventuali varianti, qualora gli accertamenti richiesti dovessero portare in luce preesistenze antiche;

la Soprintendenza archeologica del Lazio ha subordinato il parere positivo:

- alla presenza di personale tecnico-scientifico della Soprintendenza medesima durante lo svolgimento dei lavori e riservandosi di chiedere le opportune varianti al progetto originario, qualora dovessero venire alla luce strutture o manufatti antichi;

la Soprintendenza per i beni ambientali dell'Umbria ha espresso parere favorevole:

- in quanto le opere d'arte (ponti) non vengono modificate, il tracciato si svolge completamente in piano lungo terreni irrigui, ed il previsto allargamento dell'attuale rilevato, per permettere la compresenza della III corsia e della corsia di emergenza, è compatibile con l'ambiente circostante;

la Soprintendenza archeologica dell'Umbria ha subordinato il parere a:

- una campagna di indagini preliminari da eseguirsi a carico della Società Autostrade S.p.A., le cui modalità di esecuzione sono state dettate dalla Soprintendenza alla Società medesima con nota n. 8149 del 3/09/1997 prot. n. ST/407/28047.

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

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo all'ampliamento della III corsia Orte - Fiano da realizzarsi nei Comuni di Orte, Magliano Sabina, Nazzano, Fiano, Filacciano, S. Oreste, Otricoli e Narni presentato dalla Società Autostrade S.p.A. **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

a) cantierizzazione:

- a ridosso delle aree di cantiere, a salvaguardia di risorse idriche superficiali e sotterranee di maggior importanza, si dovranno prevedere idonei sistemi di contenimento di sversamenti accidentali, con interventi di ripristino ambientale delle aree stesse;
- i lavori per la realizzazione delle opere, ed in particolare le perforazioni, la messa in opera dei pali di viadotti e ponti, i getti di calcestruzzo, dovranno essere condotti con tutte le cautele necessarie ad evitare versamenti e dispersioni sul suolo, nel sottosuolo e nelle acque di sostanze inquinanti, accidentalmente provenienti dalle macchine operatrici e dagli automezzi, dalle betoniere e dalle casseforme del calcestruzzo, dalle installazioni logistiche di cantiere, ecc.

Dovrà essere quindi predisposta la raccolta e la depurazione delle acque nere delle installazioni logistiche di cantiere, di quelle di lavaggio delle betoniere e di supero dei getti di calcestruzzo.

Le aree di sosta delle macchine operatrici e degli automezzi nei cantieri dovranno essere impermeabilizzate e dotate di appositi sistemi di raccolta dei liquidi provenienti da sversamento accidentale e delle acque di prima pioggia.

Perforazioni in rocce molto permeabili e in cui sia stata accertata la presenza di falde idriche sotterranee, dovranno avvenire con impianti a secco o con uso di fanghi e additivi inerti.

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

b) cave di prestito:

- poichè ad oggi risulta che la Regione Lazio non ha ancora adottato nè approvato un Piano Regionale per le attività estrattive ai sensi della L.27/93, rilevando altresì che alcune cave individuate ricadono in prossimità dei corsi d'acqua e in aree soggette a vincolo ai sensi della L.431/85, si dovrà predisporre un adeguato programma di estrazione corredato dalle relative autorizzazioni rilasciate dalle amministrazioni competenti, con particolare riguardo agli aspetti vincolistici;

c) rumore:

- considerati i risultati della campagna di monitoraggio acustico presentati nel documento integrativo del 9.10.1997 ed il dimensionamento degli interventi di mitigazione operato in base a tali risultati ed alle stime condotte mediante modello di simulazione, la Società Autostrade dovrà predisporre un opportuno piano di verifica dell'efficacia di detti interventi nella fase post-operam, rilevando i livelli sonori in corrispondenza dei recettori potenzialmente sensibili individuati nello studio.



Il Ministro dell' Ambiente

Per quanto riguarda in particolare gli edifici e gli ambiti residenziali esposti alle emissioni sonore provenienti dall'autostrada, le misure di mitigazione dovranno garantire il più elevato livello di tutela tecnicamente conseguibile, in considerazione dei limiti "a regime" ex DPCM 1 marzo 1991, e prevedendo fra i possibili interventi, oltre all'apposizione di barriere fonoassorbenti, eventuali interventi di isolamento in facciata nonché, in presenza di impatto residuo significativo, ipotesi di delocalizzazione dei recettori esposti.

Tra le tipologie di barriera antirumore vanno privilegiate le barriere vegetative a terrapieno compresso (che in altre autostrade hanno dato buon esito) come descritte nelle "linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde"

d) presidi idraulici:

- per quanto riguarda le opere di presidio idraulico fa fede il documento integrativo presentato in data 9.10.97.

La Soc. Autostrade presenterà in sede di verifiche di ottemperanza i progetti esecutivi relativi al sistema di vasche di sicurezza ed agli altri presidi idraulici per le aree ad alta vulnerabilità da completarsi con manti bituminosi di pavimentazione e costituzione di "serbatoi" da realizzarsi all'interno del pacchetto autostradale in corsia di emergenza;

e) adeguamenti progettuali:

- per quanto riguarda lo svincolo di Orte, la nuova configurazione proposta prevede che i flussi di traffico che dal Casello di Orte devono immettersi sulla S.S. 204 Ortana direzione Orte città, nonché verso il futuro interporto di Orte, transitando obbligatoriamente sulla seconda rotonda che funge da distribuzione dei flussi di traffico provenienti dalla zona commerciale di Caldare; ciò creerebbe inevitabilmente una conflittualità di flussi di traffico.

Si dovrà prevedere pertanto, per i flussi di traffico provenienti dal Casello di Orte che dovranno immettersi sulla S.S. 204 Ortana direzione Orte ed Interporto, l'immissione diretta sulla S.S. 204, senza il transito sulla seconda rotonda;

- l'assetto definitivo dello svincolo autostradale di Orte va verificato e, se opportuno, adattato alle necessità funzionali e planimetriche dello svincolo di accesso all'Interporto di Orte, secondo il progetto attualmente in procedura di valutazione d'impatto ambientale.

Tali verifiche e adattamenti dovranno effettuarsi, se possibile, anche rispetto alle eventuali prescrizioni che nel frattempo potranno essere indicate per lo stesso svincolo di accesso all'Interporto, a conclusione della citata valutazione d'impatto ambientale dell'Interporto stesso;

- si dovrà inoltre prevedere, in corrispondenza del sottopasso con l'attuale A1, lo spostamento della rampa che costeggia la proprietà Edilgori, da Orte verso le zone urbanizzate nell'intorno dello svincolo di Orte, in quanto il progetto dell'Interporto di Orte prevede in quel tratto il passaggio di un binario FF.SS. a servizio dell'Interporto stesso;

- andrà collocata una nuova area di sosta attrezzata al posto di quelle smantellate per realizzare lo svincolo di Soratte;

- dovranno essere introdotte in entrambe le carreggiate, ogni qualvolta compatibili per gli aspetti planoaltimetrici, piazzole di sosta;

- si deve trovare una soluzione tecnico-amministrativa per la rivegetazione con tecniche antierosive e stabilizzanti di ingegneria naturalistica della scarpata di Sassofreddo ed effettuare il completamento (parte superiore e piantagione con arbusti su tutta la scarpata) della adiacente scarpata, trattata in passato con le mantellate TREVI, anche se tali scarpate non vengono toccate dagli ampliamenti previsti;

- g) si deve avviare la sperimentazione su un tratto campione di rivegetazione all'interno del doppio New Jersey, anche nella versione con minor spazio interno, utilizzando miscele di terreno a tessitura ottimizzata, ammendanti fisici (inclusi polimeri) ed organici, nonché mediante uso di specie termoresistenti autoctone; le tecniche, ottimizzate, andranno estese agli altri tratti simili;
- h) per quanto riguarda la Riserva Naturale Tevere - Farfa, si prende atto degli impegni assunti dalla Soc. Autostrade con la Regione Lazio con lettera del 7.8.97 (rif. LAV/ OPA-FF) e delle prescrizioni della Regione Lazio. Ad ulteriore titolo compensativo, il proponente procederà all'acquisizione, in accordo con l'Ente Gestore, dell'area ex cava, da adibire a nuovo ingresso e parcheggio alla Riserva, includendo anche la viabilità;
- i) gli interventi a verde vanno estesi alle aree intercluse dagli svincoli, fatti salvi i problemi di visibilità degli innesti;
- l) vanno altresì ottemperate le prescrizioni del Ministero dei beni culturali e ambientali, della Regione Lazio e della Regione Umbria se non ricomprese nelle sopraccitate prescrizioni;
- m) la verifica di ottemperanza delle prescrizioni c), d) ed e) sarà effettuata dal Ministero dell'ambiente, per altre prescrizioni la verifica sarà a cura delle Regioni e del Ministero dei beni culturali ed ambientali;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Autostrade S.p.A., al Ministero dei lavori pubblici Direzione Generale del Coordinamento Territoriale, all'ANAS Direzione Centrale, alla Regione Lazio ed alla Regione Umbria, le quali provvederanno a depositarlo presso gli Uffici istituiti 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 18 DIC. 1997


IL MINISTRO DELL'AMBIENTE


IL MINISTRO PER I BENI
CULTURALI ED AMBIENTALI