

DIREZIONE REGIONALE INFRASTRUTTURE, AMBIENTE E POLITICHE ABITATIVE
 AREA CONSERVAZIONE QUALITA' DELL'AMBIENTE
 E VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
 UFFICIO VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE

Progetto	Realizzazione Ponte dei Congressi, viabilità accessoria, sistemazione banchine del Tevere ed adeguamento Ponte della Magliana.
Proponente	Roma Capitale Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana
Ubicazione	Provincia di Roma Comune di Roma Località EUR - Magliana

Registro elenco progetti n. 13/2015

**Pronuncia di Valutazione d'Impatto Ambientale
 ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.**

ISTRUTTORIA TECNICO - AMMINISTRATIVA

<p>IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO</p> <p>Arch. Paola Pelone _____</p> <p>ISTRUTTORI:</p> <p>Geom. Roberto Cappella _____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>	<p>IL DIRIGENTE DELL'AREA</p> <p>Dott. Aldo Palombo _____</p> <p>20 ottobre 2015</p>
---	---

L'opera in esame ricade tra quelle elencate nell'Allegato IV, punto 7, lettera h), della parte II, del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. e sulla stessa il Proponente ha richiesto la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

Roma Capitale, Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, ha presentato istanza di Valutazione di Impatto Ambientale in data 20/03/2015, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.

Come previsto dall'art. 23, comma 1, parte II del Decreto Legislativo n. 152/2006 e ss.mm.ii., in data 20/03/2015, il Proponente Roma Capitale, Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, ha effettuato il deposito degli elaborati di progetto e dello Studio di Impatto Ambientale presso l'Area Qualità dell'Ambiente e V.I.A., nonché presso la Città Metropolitana di Roma e Roma Capitale, Dipartimento Tutela Ambientale, come risulta dall'avviso pubblicato a mezzo stampa.

Per quanto riguarda le misure di pubblicità:

- il Proponente alla consegna degli elaborati di progetto e dello Studio di Impatto Ambientale, ha provveduto alle misure di pubblicità pubblicando sul quotidiano "Il Messaggero" del 20/03/2015 l'annuncio di avvenuto deposito, ai sensi dell'art. 24, comma 2, della parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.;
- il progetto e lo studio sono stati iscritti nel registro dei progetti al n. 13/2015 dell'elenco.

Per quanto concerne la partecipazione al procedimento:

- Nel termine di 60 giorni il progetto e lo studio sono stati consultati dal pubblico, ai sensi dell'art. 24, comma 4, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.;
- Nei termini di cui agli art. 24, comma 4 e art. 25, comma 3, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., sono pervenute osservazioni, in particolare:
Consiglio di Quartiere Eur e Comitato Salute e Ambiente Eur, nota del 18/05/2015, acquisita con prot. n. 269414/GR/03/52 del 18/05/2015.

Procedura

Esaminati gli elaborati trasmessi di cui all'**Allegato A**.

Con nota prot. n. 197270 del 10/03/2015, questa Autorità ha richiesto un parere geologico – idrogeologico, nell'ambito delle procedure ex art. 26 co. 4, D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i., all'Area Difesa del Suolo e Bonifiche di questa Direzione Regionale.

Roma Capitale, Dipartimento Tutela Ambientale – Protezione Civile, Direzione Promozione Tutela Ambientale e Agricoltura, U.O. Risorse Ambientali, Biodiversità e Benessere degli Animali, Servizio Autorizzazioni Ambientali (VIA, VAP, VAS, AIA), con nota prot. n. 29686 del 12/05/2015, acquisita con prot. n. 264437/03/52 del 14/05/2015, ha espresso dei pareri di massima favorevoli in merito all'opera in argomento.

Roma Capitale, Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, U.O. Pianificazione e Programmazione Interventi, con nota prot. n. 26392 del 14/05/2015, acquisita con prot. n. 268126/03/52 del 15/05/2015, ha trasmesso i seguenti pareri ambientali riguardanti l'opera in argomento, ai sensi dell'art. 25 comma 3 del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii., in particolare:

- Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Lazio, nota prot. n. 2109 del 27/02/2015;
- Ministero dei Beni e le Attività Culturali e del Turismo, Soprintendenza Speciale per il Colosseo

- il Museo Nazionale Romano e l'Area Archeologica di Roma, nota prot. n. 5402 del 24/02/2015;
- Regione Lazio, Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti, Area 10 – Trasporto Ferroviario e Impianti Fissi, nota prot. n. 244718/GR/02/10 del 05/05/2015;
 - Regione Lazio, Agenzia Regionale per la Difesa del Suolo, nota prot. n. 144422/GR/16/00 del 16/03/2015 (allegato parere di ammissibilità idraulica n. 1432 del 16/03/2015);
 - Autorità di Bacino del Fiume Tevere, Ufficio Piani e Programmi, nota prot. n. 1416 del 09/04/2015;
 - Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento VI “Governato del territorio e della mobilità”, Servizio 2 “Urbanistica ed Attuazione del PTPG”, nota prot. n. 28353/15 del 03/03/2015;
 - Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento VII “Viabilità e infrastrutture”, Servizio 2 “Viabilità Zona Sud”, nota prot. n. 37067/15 del 18/03/2015;
 - ACEA – ATO2 SpA, nota prot. n. 11341 del 12/05/2015.

Con nota prot. n. 299019 del 03/06/2015, questa Autorità ha richiesto alla Proponente Roma Capitale, Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, controdeduzioni in ordine alle osservazioni presentate dal Consiglio di Quartiere Eur e Comitato Salute e Ambiente Eur, con nota del 18/05/2015.

Roma Capitale, Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, con nota prot. n. 30900 del 10/06/2015, acquisita con prot. n. 323337/GR/03/52 del 15/06/2015, ha trasmesso gli elaborati progettuali di cui all'**Allegato B**, al fine di ... *rendere coerente l'intero intervento con le prescrizioni/osservazioni...* formulate da alcuni Enti/Strutture in sede di conferenza di servizi. Le principali modifiche-aggiornamenti eseguiti sul progetto riguardano:

1. Modifica plano-altimetrica della rampa di collegamento della carreggiata in direzione Roma con la rotatoria su Viale Egeo;
2. Eliminazione della galleria artificiale a cavallo della ferrovia Roma Lido e della Linea Metropolitana B – B1;
3. Inserimento di una pista ciclopedonale nella rampa R06g di collegamento Viale Egeo – Via del Cappellaccio.

Roma Capitale, Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, con nota, trasmessa tramite PEC, prot. n. 35012 del 02/07/2015, acquisita con prot. n. 380759/GR/03/52 del 14/07/2015, ha trasmesso le controdeduzioni in ordine alle osservazioni presentate dal Consiglio di Quartiere Eur e Comitato Salute e Ambiente Eur, con nota del 18/05/2015, contenute nel seguente documento:

- Elab. IA.76 Controdeduzioni in ordine all'osservazione presentata in sede di procedura di VIA.

Roma Capitale, Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, con nota prot. n. 35312 del 03/07/2015, acquisita con prot. n. 369830/03/52 del 08/07/2015, ha affrontato i seguenti argomenti:

1. Compatibilità del progetto con la futura unificazione Via Ostiense – Via del Mare;
2. Inserimento accesso viario ad area interclusa;
3. Metodologie utilizzate per le analisi degli effetti trasportistici dell'intervento.

Altresì con la stessa nota ha inoltrato in allegato la seguente documentazione:

- Elab. TR.02 Studi Trasportistici – Microsimulazione del sistema viario oggetto di intervento per la verifica/dimensionamento geometrico degli elementi di scambio e/o immissione-uscita;
- Elab. TR.04 Studi Trasportistici – Analisi Micro dei Flussi Veicolari nell'ora di punta –

Tav. 1/3;

- Elab. TR.05 Studi Trasportistici – Livello di servizio (Los) espresso come ritardo medio nell’ora di punta – Tav. 2/3;
- Elab. TR.06 Studi Trasportistici – Numero medio dei veicoli in coda nell’ora di punta – Tav. 3/3.

Roma Capitale, Dipartimento Tutela Ambientale – Protezione Civile, Direzione Promozione Tutela Ambientale e Agricoltura, U.O. Risorse Ambientali, Biodiversità e Benessere degli Animali, Servizio Autorizzazioni Ambientali – Rete Ecologica, con nota prot. n. 46246 del 17/07/2015, acquisita con prot. n. 390467/03/52 del 17/07/2015, ha inoltrato nuove osservazioni/pareri sul progetto in argomento così come modificato con gli elaborati di cui alla nota prot. n. 30900 del 10/06/2015 del Proponente Dipartimento SIMU di Roma Capitale.

Roma Capitale, Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, con nota, trasmessa tramite PEC, prot. n. 42661 del 29/07/2015, acquisita con prot. n. 475700/03/52 del 08/09/2015, ha trasmesso l’aggiornamento del documento contenente le controdeduzioni in ordine alle osservazioni presentate dal Consiglio di Quartiere Eur e Comitato Salute e Ambiente Eur, con nota del 18/05/2015. La Proponente ha altresì chiarito che, detto documento, di seguito specificato, sostituisce il precedente e risulta corretto da alcuni refusi di stampa:

- Elab. IA.76 Controdeduzioni in ordine all’osservazione presentata in sede di procedura di VIA – luglio 2015.

Roma Capitale, Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, con nota prot. n. 42788 del 30/07/2015, acquisita con prot. n. 440096/GR/03/52 del 11/08/2015, ha trasmesso la seguente documentazione:

- Elab. IA.77 Zonizzazione acustica comunale e fasce di pertinenza acustica.

Roma Capitale, Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, U.O. Pianificazione e programmazione interventi, con nota prot. n. 43554 del 04/08/2015, acquisita con prot. n. 440100/GR/03/52 del 11/08/2015, ha trasmesso i seguenti pareri riguardanti l’opera in argomento, in particolare:

- Ministero dei Beni e le Attività Culturali e del Turismo, Soprintendenza Speciale per il Colosseo il Museo Nazionale Romano e l’Area Archeologica di Roma, nota prot. n. 18425 del 25/06/2015;
- Autorità di Bacino del Fiume Tevere, Ufficio Piani e Programmi, nota prot. n. 2952 del 20/07/2015;
- Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV “Servizi di Tutela e Valorizzazione dell’Ambiente”, Servizio 2 “Tutela Acque, Suolo e Risorse Idriche”, nota del 17/06/2015;
- ATAC S.p.A. Direzione Ingegneria e Coordinamento Intemalizzazioni e Incorporazioni, nota prot. n. 79304 del 19/06/2015;
- Acea Distribuzione S.p.A. nota prot. n. 1970 del 26/06/2015;
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali e il Personale, Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ed Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale, Div. 4, nota prot. n. 5150 del 26/06/2015.

La Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti, Area Urbanistica e Copianificazione Comunale: Roma Capitale – Progetti Speciali della Regione Lazio, con nota, trasmessa tramite PEC, prot. n. 78814/15 del 04/09/2015, acquisita con prot. n. 486814/03/52 del 14/09/2015, ha espresso parere favorevole alla realizzazione dell’opera in argomento, per gli aspetti urbanistici e paesaggistici.

Roma Capitale, Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, U.O. Pianificazione e programmazione interventi – Roma Capitale, con nota, inoltrata tramite PEC, prot. n. 74038 del 06/10/2015, acquisita con prot. n. 538902/03/52 del 08/10/2015, ha trasmesso:

- Elenco pareri pervenuti al 30 settembre 2015;
- Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV – Servizio 2, nota del 17/06/2015;
- Regione Lazio, Agenzia Regionale per la Difesa del Suolo – A.R.D.I.S., nota prot. n. 495334 del 17/09/2015;
- Roma Capitale, Dipartimento Mobilità e Trasporti, Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani di Mobilità, U.O. Controllo del Traffico e mobilità, P.O. Istruttoria Progetti, nota prot. n. 6764 del 23/02/2014.

L'Area Difesa del Suolo e Bonifiche di questa Direzione Regionale, con nota prot. n. 537003 del 08/10/2015, acquisita con prot. n. 538572/03/52 del 08/10/2015, ha trasmesso l'istruttoria tecnica endoprocedimentale, ex art. 26 comma 4, del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., riguardante gli aspetti geologici – idrogeologici dell'opera in argomento ed in allegato la Determinazione n. G10009 del 10/08/2015 della stessa Area con la quale viene rimesso parere ai sensi dell'art. 89 del D.P.R. n. 380/2001 e della D.G.R. n. 2649/1999.

Roma Capitale, Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, U.O. Pianificazione e programmazione interventi – Roma Capitale, con nota, inoltrata tramite PEC, prot. n. 75847 del 13/10/2015, acquisita con prot. n. 550635/03/52 del 14/10/2015, ha puntualizzato che *...l'infrastruttura di progetto non interferirà in alcun modo con l'area dei Casali, in quanto tutte le aree interessate dalla realizzazione di nuove opere o parti di esse sono del tutto esterne rispetto al perimetro della suddetta area protetta...* ovvero la Riserva Naturale della Valle dei Casali.

Sulla scorta della documentazione trasmessa, si evidenziano i seguenti elementi che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni. Si specifica che quanto successivamente riportato in corsivo è estrapolato dalle dichiarazioni agli atti trasmessi dalla richiedente.

Dati amministrativi progetto

Titolo dell'intervento:

Realizzazione Ponte dei Congressi, viabilità accessoria, sistemazione banchine del Tevere ed adeguamento Ponte della Magliana.

Ubicazione:

Comune di Roma, Provincia di Roma.

L'area oggetto di intervento si trova nel quadrante Sud-Ovest della città, tra i quartieri EUR e Magliana, nei territori del IX e XI municipio.

Carta Tecnica Regionale: n. 374140

Dati Catastali

Foglio n. 785 Particelle n. 107, 6, 11, 14, 10, 13, 62, 63, 64, 65, 66, 78; Foglio n. 851 Particelle n. 160, 124; Foglio n. 854 Particelle n. 6, 30, 174, 211, 268, 604, 609, 611, 55, 649, 58, 654, 613, 60, 61, 212, 452, 515, 453, 17, 3, 28, 31; Foglio n. 855 Particelle n. 1, 139, 3, 4, 6, 9, 10, 27, 28, 463, 464, 421, 532, 471, 402, 12, 45, 480, 483, 485; Foglio n. 789 Particelle n. 11, 12, 22, 23, 25, 8, 48, 31, 11, 2, 67, 108, 112, 113, 42, 90, 93, 95, 96, 97, 98, 99, 105, 56, 57, 88, 89, 4, 100, 6, 40, 138, 69, 38, 141, 10; Foglio n. 784 Particelle n. 64, 65, 28.

Descrizione sintetica del progetto

L'opera è inserita, con la dizione "Ponte stradale di collegamento tra l'Autostrada per Fiumicino e l'EUR" nella Legge 164 dell'11 Novembre 2014, "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive", tra gli interventi da Appaltare entro il 30 Aprile 2015 e da cantierare entro il 30 Agosto 2015 (art.3, comma 2, lettera c). [...]

Il progetto prevede la riorganizzazione ed il potenziamento del nodo viario incentrato sul Ponte della Magliana, insufficiente per gli attuali elevati flussi di traffico, attraverso la realizzazione di un anello monodirezionale in cui gli assi fondamentali sono l'attuale Ponte della Magliana e il Ponte dei Congressi. Le principali opere da realizzare sono:

- Ponte dei Congressi: ponte ad arco di scavalco del fiume Tevere, in acciaio con luce pari a 174 m, corredato di due campate di approccio in sponda destra ed una in sponda sinistra, ciascuna della luce di circa 42 m, realizzate con impalcati a travata a struttura mista acciaio-calcestruzzo;
- N. 6 viadotti da realizzare sui due assi viari principali (complessivi 710 m circa) e n. 10 viadotti da realizzare sulle rampe di svincolo e di interconnessione (complessivi 1600 m circa). Tutti i viadotti sono a travata con impalcati a struttura mista acciaio calcestruzzo e luci medie di circa 42 m;
- N. 3 manufatti in galleria artificiale (complessivi 539 m circa);
- Rilevati di nuova realizzazione (complessivi 1790 m circa);
- Sistemazioni superficiali delle sedi viarie esistenti (complessivi 3151 ml circa).

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Coerenza dell'intervento con gli strumenti di programmazione e di pianificazione

Coerenza con gli strumenti di settore

[...] il Piano regionale mobilità, trasporti e logistica presenta una valenza di indirizzo rispetto alla quale la puntualità delle scelte progettuali consente di individuare un sostanziale elemento di coerenza nel dare risposta ad una domanda di mobilità che sia al tempo stesso anche una soluzione urbanistica, dando continuità a due settori di Roma e contemporaneamente potenziando l'offerta di mobilità. Si tratta di una finalità che risponde pienamente alla volontà del Piano di ricostruire il rapporto tra trasporti, urbanistica e architettura.

Decisamente ridotti sono anche i punti di contatto tra il progetto e il Piano di Bacino della Provincia di Roma, incentrato sul trasporto pubblico. Questo anche perché nessuno dei corridoi del trasporto pubblico, previsti dal Piano interagisce con le aree d'intervento progettuale.

In ogni caso, a carattere tendenziale, il progetto consente di dare il proprio contributo al previsto rafforzamento del Trasporto Pubblico Locale (TPL), non tanto consentendo il ripristino dei percorsi di attraversamento dei pullman, oggi non consentito sul Ponte della Magliana, ma soprattutto supportando la funzione di adduzione alla rete su ferro (soprattutto linea metropolitana B) incentrata sulla Stazione di EUR Magliana. E relativi parcheggi d'interscambio.

Tra gli obiettivi previsti dal Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile del Comune è espressamente previsto il potenziamento della mobilità di connessione con porti e aeroporti, rispetto al quale la funzione di porta di Roma dall'Aeroporto di Fiumicino è pienamente coerente.

Rispetto alla strategia per la Mobilità Sostenibile insita nel Piano, s'individua un elemento di coerenza nella realizzazione di un'infrastruttura per il trasporto pubblico e privato, già prevista dal nuovo PRG, con valenza su un orizzonte temporale medio lungo.

Per quanto riguarda gli interventi sulla rete stradale intra GRA, il Piano prevede espressamente il Ponte dei Congressi come elemento per il miglioramento dei collegamenti con l'EUR. Inoltre l'intervento in progetto è funzionale anche al perseguimento dell'obiettivo del Piano incentrato sul potenziamento della viabilità con andamento tangenziale, sfruttando in parte le infrastrutture esistenti e ricucendo parti di altre

viabilità esistenti.

In merito alla pianificazione di settore, si rileva pertanto un ridotto grado d'interazione, ferma restando una tendenziale coerenza delle funzioni esplicitate dalle opere in progetto rispetto agli obiettivi dei diversi strumenti presi in esame.

Coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale a carattere nazionale

L'elemento del sistema delle "Aree naturali protette – Parchi e Riserve" più vicino alle zone d'intervento risulta essere la "Riserva Naturale Regionale della Valle dei Casali", che costituisce un corridoio verde esteso da Villa Pamphili alle sponde del Tevere all'interno di un'area fortemente urbanizzata. Nessuna interazione sussiste però tra aree di lavorazione e perimetro della Riserva.

Ancora più distanti sono le più prossime aree "SIC e ZPS della Rete Natura 2000", costituite dal SIC di Villa Borghese e Villa Pamphili e dalla ZPS di Castel Porziano - Tenuta Presidenziale e adiacente SIC Castel Porziano – querceti igrofilii.

Per quanto riguarda infine il "Vincolo idrogeologico," il territorio sotteso dall'intervento progettuale in esame non è gravato da tale vincolo.

Nessuna interazione diretta sussiste quindi tra progetto e strumenti di pianificazione territoriale a carattere nazionale.

Coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale a carattere regionale

L'intervento in esame risulta coerente con le indicazioni contenute nel Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR), in particolare nelle parti riguardanti l'adeguamento dell'infrastruttura esistente; per quello che riguarda i contenuti "Sistemi ed ambiti del paesaggio" sono rispettate le prescrizioni relative alle aree riconosciute e dedicate alle reti infrastrutturali, nel rispetto delle indicazioni del sistema del paesaggio identificato come "Naturale" e "Naturale di continuità".

La porzione di progetto relativa alla sponda destra del fiume ricade totalmente in aree in cui è prevista la possibilità per le amministrazioni locali di avanzare modifiche al piano territoriale regionale vigente, pur sempre nel rispetto degli ambiti individuati, ovvero quelli relativi al recupero e alla valorizzazione paesaggistica e quelli definiti come "Aree o Punti di visuali", per i quali, come previsto dalle norme vigenti, è necessario uno studio di settore relativo all'inserimento visivo del progetto nel contesto, in modo tale da poter salvaguardare il mantenimento delle attuali condizioni, garantendo quindi i "quadri panoramici e i punti di vista" esistenti. Trattando il progetto anche di un inserimento trasversale sul fiume Tevere, si riscontra un'interferenza nella parte sottostante la nuova infrastruttura con la tipologia di terreno presente, classificato e riconosciuto dalle norme regionali come "Paesaggio Naturale Agrario".

[...]

Nelle Tavole B – Beni Paesaggistici, sono individuati i seguenti vincoli insistenti sull'Area:

- Aree di notevole interesse pubblico (LR 37/83, art. 14 LR 24/98, art. 134 comma 1 lettera a D.Lgs 42/04 e art. 136 D.Lgs 42/04) o Beni di insieme, vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche; o Zone di interesse archeologico;
- Aree tutelate per legge (art. 134 comma 1 lettera b e art. 142 comma 1 D.Lgs 42/04): o Area di interesse archeologico già individuata – beni lineari e fascia di rispetto;
- Fascia di rispetto fiumi (art. 142 comma 1 D.Lgs 42/04);
- Relativamente alla fascia di rispetto del bene lineare di cui sopra, le norme del PTPR, all'art. 41 prescrivono che per le nuove costruzioni (punto 5), la Soprintendenza Archeologica dia il preventivo parere al progetto, in relazione alla presenza e rilevanza dei beni archeologici, mentre l'autorizzazione paesistica valuta l'inserimento degli interventi nel contesto.
- Inoltre, per le nuove costruzioni (punto 7, lettera b) il preventivo parere della Soprintendenza Archeologica conferma l'ubicazione o determina l'eventuale inibizione delle edificazioni in base alla presenza e rilevanza dei beni; inoltre (lettera c), è obbligatorio mantenere una fascia di rispetto dai singoli beni archeologici, da determinarsi dalla Regione in sede di autorizzazione dei singoli interventi

sulla base del parere della competente Soprintendenza archeologica.

- Evidenziamo che nella fase di approvazione del nuovo PRG, il Comune di Roma, con nota delle U.O. 2 e U.O. 9 del Dipartimento VI, prot. 16433 del 12 Ottobre 2006, ha presentato alla Regione Lazio una specifica osservazione – proposta di modifica del PTP ai sensi dell’art. 23 comma 1 della LR 24/98. La Regione Lazio ha valutato tali osservazioni, stabilendo che:
- Nelle aree di interesse archeologico, la trasformazione è subordinata al parere preventivo delle Soprintendenze competenti, che possono imporre ulteriori limitazioni e modifiche agli interventi anche in base all’esito di saggi preventivi (richieste accolte ai sensi dell’art. 13 della LR 24/98; per le aree vincolate anche ai sensi della Parte II del D.Lgs 42/04 è comunque fatto salvo il parere della Soprintendenza Archeologica competente, in relazione al recupero ed alla valorizzazione dei beni);
- Nelle aree classificate dal PTP quali sottozona TPa/4 e corsi d’acqua, le osservazioni-proposte sono state respinte, ad esclusione delle aree urbanizzate e infrastrutture, per le quali si applicano le disposizioni di cui al comma 7 dell’art. 7 della LR 24/98.

[...]

Per quanto riguarda l’interazione delle previsioni progettuali con il “sistema dei beni paesaggistici” si deve riconoscere la presenza consistente di elementi puntuali e lineari, certi e diffusi, che determinano e caratterizzano entrambe le sponde del fiume Tevere nella porzione direttamente interessata sia dall’adeguamento che dall’inserimento ex-novo dell’infrastruttura progettuale. In particolare, la totalità dell’opera a terra, che ricade nella sponda destra del fiume, poggia su un’area ampia ed omogenea identificata come di “valore estetico tradizionale e bellezze panoramiche”, che, insieme alle componenti di interesse archeologico, completano il quadro dei beni d’insieme.

Le maggiori interferenze risultano presenti lungo parte del tracciato che corre parallelo alla via Ostiense e nel nodo in cui la incontra, seppure l’infrastruttura progettuale da inserire è in viadotto. Proprio per questo sarà necessario in fase di scavo accertare la presenza o meno di componenti puntuali di particolare valore tali da essere conservate e tutelate.

Si tenga presente che proprio lungo il tracciato riconosciuto e segnato nel piano regionale, come di interesse archeologico lineare, risulta inserita una condotta di raccolta delle acque di considerevole dimensione (5,5 metri circa di diametro) collocata ad una profondità complessiva di circa 8 metri, realizzata attraverso scavi a cielo aperto, con un ingombro orizzontale in superficie di circa 10-12 metri.

Infine risultano intaccate le due aree buffer di tutela per due elementi puntuali, uno a carattere archeologico, nei pressi dell’attuale viadotto tra l’infrastruttura e il fiume, mentre il secondo a carattere identitario dell’architettura rurale posto tra l’opera da realizzare in viadotto e il fiume, lungo la sponda sinistra del corpo idrico.

Riguardo le possibili interferenze tra i contenuti dell’elaborato grafico contenente i “Beni del patrimonio culturale” e il progetto va segnalata la presenza di “elementi puntuali” e “lineari” propri del sistema insediativo. Per quello che riguarda i primi, questi sono caratterizzati da un riconosciuto valore storico-architettonico, per i quali comunque non si verificano interferenze con gli interventi previsti dal progetto; mentre gli elementi lineari con cui interagisce l’opera in esame sono collocati lungo la porzione di spazio alla destra del fiume, propri del sistema insediativo archeologico (identificato in un tracciato di “viabilità antica”) e del sistema insediativo storico (rappresentato dalla via Ostiense) di cui si dovrà tener conto necessariamente data la sovrapposizione spaziale, tra progetto e elemento tutelato. Si tiene a precisare che quanto affermato deve essere letto in relazione alle considerazioni presentate relativamente alle contestuali tavole del medesimo strumento regionale di tutela [Tavola B].

Stessa attenzione dovrà essere dedicata all’interazione dell’opera con quelli che sono riconosciuti come “Percorsi panoramici”, in quanto il medesimo spazio sarà occupato dai nuovi interventi oggetto del progetto, in relazione alle trasformazioni in atto lungo la destra del fiume; per ultimo va segnalata la sovrapposizione in due punti, in viadotto, con aree riconosciute e identificate con funzioni ricreative interne al tessuto urbano (una in concomitanza del punto di giunzione tra il viadotto esistente e gli interventi,

l'altra nel punto massimo di curvatura della rampa di accesso al nuovo attraversamento carrabile, sempre lungo la sponda sinistra.

Nessuna interazione è invece presente tra opere in progetto e “Programmi di Recupero Urbano (art. 11 L. 493/93)”. Nessuno dei PRU viene infatti direttamente interessato dalle opere in programma, anche se quelli territorialmente più vicini (Magliana in primis) usufruiranno del potenziamento infrastrutturale e funzionale insito nel progetto in esame, nonché del miglioramento del grado di connessione con l'altra sponda del Tevere, verso l'EUR.

Pur in assenza di interferenze con gli interventi privati coinvolti mentre si segnala la necessità di una verifica di compatibilità morfologica e funzionale, con gli uffici comunali preposti, rispetto alle previsioni sulle infrastrutture stradali per verificare la piena compatibilità formale rispetto al disegno progettuale delle rampe di svincolo con il Ponte della Magliana, l'autostrada Roma-Fiumicino e Via Isacco Newton.

Rispetto alle Norme Tecniche del “Piano Stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce (PS5)” le modalità d'inserimento del progetto dell'opera di scavalco rispetto alla fascia fluviale risultano perfettamente coerenti sia per quanto riguarda le caratteristiche strutturali del ponte (spalle e pile rispetto all'alveo e alle golena), che le modalità di inserimento, ripristino e riqualificazione rispetto alle fasce ed aree di naturalità.

Infine, il previsto Parco Fluviale, intervento di compensazione ambientale inserito in progetto, risponde pienamente all'obiettivo del Piano di Assetto delle Aree golenali in merito alla necessità di “liberare” le golene da tutti gli usi non compatibili che attualmente costituiscono le principali cause del degrado all'ecosistema fluviale.

La carta dei vincoli idrogeologici evidenzia principalmente che tutta l'area è soggetta alla esondazione del Fiume Tevere così come è rappresentato dalla Fascia AA dell'“area di esondazione a valle della diga di Castel Giubileo” così come definita dal PAI (Piano d'assetto idrogeologico) – PSI (Primo Piano stralcio) del fiume Tevere ai sensi della L. n.183 del 1999 e s.m.i. Ne è derivata l'esecuzione di un'attenta fase di verifica idraulica per confermare la non introduzione di elementi in grado di aggravare le attuali condizioni di pericolosità e di vulnerabilità delle aree contermini.

Coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale a carattere provinciale

Nell'ambito del “Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG)” l'area d'intervento rientra tra quelle soggette al “Riordino delle costruzioni urbane e metropolitane”, specificatamente in quella destinata alla “organizzazione degli insediamenti”. Si tratta quindi di una piena coerenza tra progetto e pianificazione.

Per quanto riguarda la relazione tra progetto e “Rete ecologica provinciale” la porzione della fascia del Tevere ricadente nella zona d'intervento rientra nell'Unità della Pianura Alluvionale Costiera e Delta del Tevere ed è classificata come Area di Connessione Primaria, a carattere lineare (ricompresa tra la Componente Primaria), cosa che determina la necessità di inserire in progetto idonei interventi di mitigazione e compensazione degli impatti e il pieno ripristino della funzionalità ecologica della Rete Ecologica Provinciale. Proprio per dare coerenza a tale necessità, il presente progetto è corredato d'importanti interventi di riqualificazione e ripristino non solo delle mere aree di cantiere intra-golenali (che costituiscono gli interventi di mitigazione ambientale veri e propri), ma anche di un più vasto e ambizioso progetto di Parco Fluviale, il cui nucleo è compreso tra i due ponti della Magliana e dei Congressi. [...]

Per quello che riguarda i contenuti particolari individuati per la rete ecologica provinciale, questa è intaccata nella parte di progetto che si colloca lungo la sponda sinistra del fiume per la parte da realizzare in viadotto, la quale ricade in una delle “unità territoriali ambientali”, riconosciute e identificate dal piano provinciale per le quali sono previsti particolari provvedimenti volti alla conservazione dello stato naturale del sistema naturale e alla sua conservazione con azioni mirate dalle quali non si può prescindere. Per quello che riguarda invece l'inserimento della nuova struttura di attraversamento sul fiume questa intacca parte “dell'area core” (AC24 – Fiume Tevere), dove il progetto nella porzione di suolo sottostante e interna all'argine fluviale si sovrappone al corridoio ecologico. All'interno dello stessa unità omogenea ricade la parte di progetto che prevede la realizzazione della rampa di accesso con il nuovo ponte carrabile <<da

sud>>, ovvero trasversalmente al tracciato attuale della via Ostiense.

Infine deve essere fatta presente un'interazione tra il progetto e le componenti tutelate dallo strumento nella parte in cui si prevede la realizzazione di una rampa di accesso laterale all'attuale viadotto, proprio nella parte iniziale di quest'ultimo e quindi ancora nella parte sinistra del fiume.

Per quanto riguarda la coerenza con la "classificazione delle aree ai fini della tutela", il progetto ricade in due distinti ambiti territoriali riconosciuti dalla normativa urbanistica, il primo "n.15/Roma – n.8 Valle del Tevere" mentre il secondo "n.10 Valle dei casali". In entrambi sono riconosciute e individuate aree d'interesse archeologico (anche preventivo) e naturalistico; oltre alle zone di rispetto quindi sono indicate le zone di tutele, le quali sono soggette e particolari prescrizioni sulla base della loro caratterizzazione, distinta in "tutela orientata" e "tutela limitata". Per quello che riguarda la sistemazione del tracciato ad oggi funzionante il progetto ricade si in aree tutelate, ma la sua azione rimane circoscritta all'interno dell'attuale struttura viaria, mentre nella parte in cui si inserisce il nuovo attraversamento carrabile si ha un'interferenza con il regime della tutela che inevitabilmente regola le aree proprie del fiume e quelle limitrofe, determinando un'attenzione quindi alle indicazioni e alle modalità per cui tali trasformazioni progettuali potranno essere portate a termine.

Per quanto riguarda i beni areali e puntuali di interesse archeologico e ambientale, le relazioni con il progetto in esame si riferiscono a quanto il piano regionale paesistico già esplicita individuando elementi che come in precedenza affermato si riferiscono alle interferenze tra le indicazioni che identificano di interesse ambientale il corso d'acqua e l'alveo e la parte di progetto che prevede l'inserimento di strutture nuove o parzialmente difformi alle esistenti. Allo stesso modo i contenuti relativi agli elementi di interesse archeologico, presenti già negli elaborati analizzati sia dalla regione che dalla provincia, mettono in evidenza e confermano quanto già riscontrato nelle analisi di coerenza precedentemente esposte proprio in relazione agli elaborati dei suddetti enti.

Coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale a carattere comunale

Per quanto riguarda il "Piano Regolatore Generale Comunale (PRG/PUCG)", l'infrastruttura di attraversamento fluviale è contemplata, però con una non perfettamente coincidenza delle aree. Ribadendo che la coerenza sostanziale risulta verificata, è d'altro canto chiaro come le previsioni in materia di mobilità riportate dall'elaborato "Sistemi e Regole" siano da considerarsi indicative e suscettibili di aggiustamenti in fase di progettazione; questo a maggior ragione quando tali previsioni urbanistiche ricadono all'interno di discipline di dettaglio, in quanto il riferimento unico per il corretto disegno al suolo resta il piano urbanistico esecutivo e le relative fasi successive al progetto.

In quest'ottica, l'iter progettuale in corso può essere considerato attuativo delle previsioni di PRG, rendendo necessaria l'attivazione di una fase di variante urbanistica per tutte quelle aree che vengono impegnate nel progetto definitivo e che attualmente presentano una diversa destinazione urbanistica. Si rende pertanto necessario dare seguito ad una procedura di Variante urbanistica al PRG vigente, al fine di inserire in maniera organica la nuova definizione dell'infrastruttura, attribuire nuova destinazione urbanistica alle aree non più funzionali alla realizzazione della nuova infrastruttura e, grazie alla dichiarazione di pubblica utilità, permettere, quindi, eventuali espropriazioni.

[...]

All'interno del Piano regolatore, approvato dal Consiglio Comunale con delibera n.18 del 12-02-2008 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio il 14-03-2008, vengono sancite le scelte programmatiche a lungo e medio termine degli interventi da attuare sul territorio. Nel Piano Regolatore il progetto era già stato individuato al suo interno, ma in maniera differente, in quanto l'attuale nuovo ponte era stato ipotizzato leggermente sopra la proposta del nuovo tracciato. Per la parte superiore dell'intervento, esso ricade all'interno della struttura infrastrutturale esistente, definendone dunque una totale compatibilità con le previsioni di Piano.

Nella parte sottostante essendo difforme dalle previsioni di piano perché ipotizzato in punti differenti, il tracciato va a ricadere all'interno dei tessuti della città da ristrutturare utilizzate prevalentemente per

attività. In questo caso si ha una non previsione di tali aree all'interno del Piano, andandone leggermente a modificare le sue caratteristiche. Difatti nella sponda sinistra del Fiume Tevere, la nuova viabilità ricadrebbe in un'area dedicata ad un Programma Integrato, mentre per la viabilità che ricade nella parte destra del Fiume, si ha la sovrapposizione del tracciato, con aree destinate alle infrastrutture per la mobilità e più precisamente all'interno dei nodi di scambio e al disopra dell'area di rispetto della metropolitana e/o ferrovie nazionali.

Uno dei punti di maggiore incoerenza tra la nuova arteria e le previsioni di piano, è la parte di tracciato curva in sopraelevata che si trova a destra del Fiume Tevere, la quale si pone al di sopra l'area privata della città consolidata dei tessuti di espansione novecentesca a tipologia edilizia libera.

Il punto di attraversamento del nuovo tracciato, viene inserito all'interno del verde pubblico e servizi pubblici di livello locale, nel sistema dei servizi e delle infrastrutture, nella medesima parte dove era stato pensato l'attraversamento infrastrutturale della variante all'interno del Piano. Nelle Norme Tecniche di Attuazione, le aree sono destinate ai seguenti servizi o attrezzature come istruzione di base; Attrezzature di interesse comune; Attrezzature religiose; Verde pubblico; Verde sportivo; ecc., differenziandosi con l'intervento infrastrutturale di progetto.

In generale tuttavia la nuova arteria, non va a modificare e a contrastarsi nella sua totalità con le previsioni di piano, se non nei seguenti punti di intersezione:

- Città da ristrutturare - tessuti prevalentemente per attività;
- Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale;
- Città consolidata – tessuti di espansione novecentesca a tipologia edilizia libera;
- Infrastrutture per la mobilità – nodo di scambio.

Se non fosse stata per la sua nuova localizzazione, sarebbe stato anche già previsto dal Piano Regolatore, che dunque definiva un nuovo intervento infrastrutturale all'interno dell'area di studio.

Le componenti del Piano adottato, vanno a sottolineare esclusivamente, che il nuovo tracciato, nella sua parte in viadotto, va a ricadere in un'area di verde privato, all'interno della città consolidata, posizionandosi solo per una piccola parte in riferimento alla curva del tracciato, come già detto in precedenza. La parte di infrastruttura che invece ricade all'interno di un ambito a pianificazione particolareggiata definita con il codice identificativo n° 74, è già esistente, difatti è l'attuale viadotto della Magliana, che nel nuovo progetto viene esclusivamente sistemato ed adeguato rispetto all'attuale. Il progetto dunque non risulta essere in coerenza con le previsioni di piano esclusivamente in tale area:

- Città consolidata – verde privato.

La coerenza, dal punto di vista acustico, dell'esercizio delle strade in progetto rispetto alla “Zonizzazione acustica comunale” viene quantitativamente (mediante simulazioni) verificata nell'ambito della Componente Ambientale “Rumore”, nel Quadro di Riferimento Ambientale, [...].

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Il progetto - Finalità

Il nuovo “Ponte dei Congressi”, è stato inserito dal Comune di Roma tra le opere ritenute “strategiche” per la città, al fine di fronteggiare l'emergenza del traffico e della mobilità del collegamento viario tra l'EUR ed i quartieri della Magliana.

L'intervento infrastrutturale complessivo incentrato sulla realizzazione di un nuovo ponte sul fiume Tevere costituisce un progetto strategico per collegare l'Eur a via Newton e, attraverso tra l'Autostrada Roma-Fiumicino, all'Hub aeroportuale Leonardo da Vinci.

Attualmente infatti, l'unico attraversamento carrabile tra la riva destra e quella sinistra del fiume Tevere presente nell'area, è il Ponte della Magliana, che consente il collegamento tra l'Autostrada Roma – Fiumicino e tutto il sistema viario extraurbano e locale (Portuense- Newton, Magliana, Eur - Marconi). Il ponte non è più in grado di sopportare gli elevati flussi di traffico che quotidianamente lo attraversano e che generano caos ed ingorghi.

Il nuovo ponte sul Tevere, disposto ortogonalmente al fiume e ubicato a valle dell'esistente Ponte della Magliana, consente la realizzazione di un'infrastruttura ad anello rotatorio che utilizza nel verso "entrante" in città il nuovo ponte sul Tevere e nel "verso uscente", il ponte esistente, quello della Magliana. Questa nuova soluzione infrastrutturale consentirà di mantenere inalterata la connessione diretta tra l'autostrada Roma-Fiumicino e la Colombo, aggiungendo anche il collegamento diretto tra l'Autostrada e L'EUR e tra via Isacco Newton e L'EUR mediante delle rampe di connessione su via dell'Oceano Pacifico, lasciando sostanzialmente inalterate le connessioni con via del Mare-via Ostiense.

Il progetto nasce per alleggerire i consistenti flussi di traffico che attualmente gravano sul Ponte della Magliana e sulle infrastrutture di adduzione, che risultano obsolete e in gran parte inadeguate e va anche a costituire la porta d'accesso della città anche per i turisti che provengono dall'aeroporto di Roma-Fiumicino.

A livello urbano, i maggiori benefici trasportistici sono attesi sull'intero quadrante occidentale di Roma, oggi afflitto da frequenti e prolungati fenomeni di congestionamento del traffico in corrispondenza di via Isacco Newton, dell'ingresso dell'Eur e della Cristoforo Colombo".

Gli interventi previsti

Il progetto prevede la realizzazione di un sistema infrastrutturale ad anello rotatorio che utilizza nel verso "entrante" (direzione Roma) il nuovo Ponte dei Congressi e nel "verso uscente" (direzione Fiumicino) il ponte esistente della Magliana, organizzato su quattro corsie a senso unico di marcia, con rimozione della barriera spartitraffico centrale.

Il nuovo sistema infrastrutturale permetterà di mantenere inalterata la connessione diretta tra l'Autostrada Roma Fiumicino e la Via Cristoforo Colombo, consentendo anche il collegamento diretto tra l'Autostrada e L'EUR e tra via Isacco Newton e L'EUR, mediante una rampa bidirezionale di svincolo su via dell'Oceano Pacifico. Si prevede anche la realizzazione di una rampa di uscita sulla Via del Mare in direzione Ostia/Stadio futuro, e di una rampa di uscita sulla Via Ostiense in direzione Roma.

L'anello rotatorio sarà ottenuto mediante la realizzazione di una nuova carreggiata stradale in direzione Roma, la riorganizzazione di parte delle carreggiate esistenti al fine di consentirne l'utilizzo a senso unico in direzione Fiumicino, e la realizzazione di una serie di rampe di connessione tra le due carreggiate.

Gli assi principali, ovvero carreggiata direzione Roma Centro e carreggiata direzione Aeroporto, sono classificabili, in base al D.M. 05.11.2001, come tipo "D", strada urbana di scorrimento.

L'elemento caratterizzante il progetto è costituito dal Ponte dei Congressi, realizzato con una struttura ad arco.

L'opera ha una lunghezza totale di 294.0 m e una campata centrale di 174 m, ed è costituita da due archi in acciaio con freccia di circa 43.0 m che sostengono un impalcato in acciaio calcestruzzo della larghezza di 26,50 m, con tiranti posti ad interasse di 6 m.

Sull'impalcato sono previste quattro corsie con traffico nella stessa direzione, in accordo con il nuovo assetto viabilistico della zona descritto in precedenza.

All'impalcato sono sospese, da entrambi i lati, piste ciclopedonali della larghezza di 3,50 m che permettono la connessione tra le due passeggiate che si prevede di realizzare nel progetto di riqualificazione delle sponde del fiume e che, scorrendo a quota inferiore rispetto a quello di traffico veicolare, permettono un contatto diretto con il fiume.

Per quanto concerne la risposta alle azioni sismiche, la città di Roma ricade in zona a bassa sismicità; per ridurre gli effetti di tali azioni si prevede di isolare sismicamente l'intera struttura del ponte con isolatori disposti in corrispondenza delle zone di imposta degli archi.

Le analisi idrauliche effettuate hanno consentito di verificare la compatibilità degli interventi sia in termini di effetti indotti sul deflusso di massima piena che in relazione ai franchi idraulici ed alle eventuali interferenze con le strutture arginali esistenti.

La realizzazione della nuova infrastruttura garantisce infatti il mantenimento della massima officiosità idraulica nell'area di intervento, non andando a determinare sensibili variazioni delle condizioni di deflusso

al verificarsi degli eventi di piena di riferimento.

I franchi idraulici risultano verificati sia con riferimento ai livelli determinati tramite la modellazione numerica effettuata che in relazioni ai valori di riferimento del Piano di Bacino.

Il posizionamento della struttura è stato effettuato in modo da evitare la realizzazione di manufatti all'interno dell'alveo inciso, sede del deflusso ordinario del Fiume; il posizionamento delle opere di sostegno all'interno dell'area golenale limita le interferenze ai regimi di piena più gravosi e genera effetti erosivi locali più contenuti, in quanto in tali ambiti la velocità della corrente assume valori inferiori rispetto a quelli che si verificano nell'alveo inciso.

Rispetto alle verifiche di scalzamento delle spalle in area golenale risulta un'altezza di potenziale scalzamento pari a 10.20m, con un'estensione areale di circa 6m nell'intorno delle due pile in gola.

Il progetto prevede pertanto la realizzazione di intervento di protezione costituito da una scogliera di massi di diametro medio pari a circa 70cm (1a categoria HMA 300-1000) disposti su 2 file per uno spessore complessivo di circa 1.50m.

Oltre al Ponte dei Congressi, le altre principali opere d'arte in progetto sono:

- N.ro 6 Viadotti da realizzare sui due assi viari principali, per uno sviluppo complessivo di circa 710 ml. Si tratta di viadotti a travata con impalcati a struttura mista acciaio calcestruzzo e luci medie di circa 42 m
- N.ro 10 Viadotti da realizzare sulle rampe di svincolo e di interconnessione, per uno sviluppo complessivo di circa 1600 ml. Si tratta di viadotti a travata con impalcati a struttura mista acciaio calcestruzzo e luci variabili fino ad un massimo di circa 42 m
- N.ro 3 Gallerie artificiali, per uno sviluppo complessivo di 539 m.
- Rilevati di nuova realizzazione, per uno sviluppo complessivo di circa 1790 ml.
- Sistemazioni superficiali delle sedi viarie esistenti, per uno sviluppo complessivo di circa 3151 ml.

Modifica plano-altimetrica della rampa di collegamento del Ponte dei Congressi con Viale Egeo (lato EUR)

[...] il recepimento della richiesta di modifica contenute nel parere espresso in CdS dalla "Direzione Regionale del Territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti – Area 10 – trasporto Ferroviario ed ad Impianti Fissi", [...], ha portato a modificare le caratteristiche plano-altimetrica della rampa di uscita dal Ponte dei Congressi, lato EUR, che inizialmente piegava leggermente verso Ovest, congiungendosi alla viabilità esistente in corrispondenza dell'incrocio tra Viale Egeo, Viale dell'Oceano Pacifico e Viale dell'Oceano Indiano.

In recepimento all'esplicita indicazione esposta nel parere [...], la rampa in esame è stata trasposta in direzione "Roma Centro", ponendola in sostanziale allineamento rispetto all'asse del Ponte dei Congressi, lungo il confine tra l'area del deposito Magliana e gli adiacenti impianti sportivi.

A parte gli ovi aggiustamenti in termini di raccordi altimetrici, il mantenimento delle quote fisse sul lato ponte e in corrispondenza di Viale Ego non hanno comportato modifiche in termini di quote e pendenza del viadotto di raccordo.

La nuova configurazione progettuale ha peraltro consentito di eliminare completamente il manufatto originariamente necessario in corrispondenza dell'interferenza con lo "Sporting Club Dabliu EUR," adesso completamente risolto, ricollocando le nuove opere stradali interamente nel corridoio tra la via del mare e l'argine del Tevere, eliminando il doppio scavalco dell'asse stradale Via del Mare-Via Ostiense presente nella soluzione originaria.

Fondazioni profonde per le pile dei viadotti

La non variazione delle caratteristiche del substrato litologico di fondazione non ha comportato modifiche in termini strutturali e geotecnici delle pile del viadotto.

Gli interventi sulla rete ferroviaria

La nuova configurazione plano-altimetrica del viadotto di collegamento risolve completamente (ovviamente

in quanto era lo scopo delle richieste) le interferenze con le aree, gli impianti e anche l'esercizio metroferroviario.

La soluzione delle interferenze con manufatti e edifici

[...], viene risolta l'originaria interferenza con una dotazione sportiva dello "Sporting Club Dabliu EUR" su V.le Egeo. Rispetto a quanto previsto nel SIA, non si rende pertanto più necessario operare uno slittamento dei campi posti in adiacenza a quello interferito, a parziale discapito dell'area di parcheggio, né tanto meno attuare quelle opere di mascheramento del manufatto stradale, non più previsto.

Le alternative progettuali

Nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale si è provveduto a selezionare tre delle diverse alternative progettuali, rappresentative di altrettante famiglie di soluzioni messe a punto nel lungo e complesso iter di ottimizzazione progettuale che ha caratterizzato la fase di studio di fattibilità e di successivo progetto preliminare.

Per questo è stato necessario "tornare indietro", abbassando il livello di definizione degli elementi progettuali a disposizione, per non incorrere nell'errore di mettere a confronto elementi tra loro non confrontabili per eccessiva discrepanza dei dati disponibili, rimandando la valutazione di dettaglio delle interazioni territoriali e ambientale al Quadro di Riferimento Ambientale, sviluppato sulla soluzione effettivamente andata avanti e oggetto del procedimento autorizzativo.

Lo scopo della valutazione delle alternative progettuali è stato quello di dare oggettivo riscontro al fatto che la soluzione che è stata sviluppata fino al rango di "progetto definitivo" sia effettivamente quella che meglio si inserisce nel contesto territoriale e ambientale, raggiungendo il massimo grado di compatibilità ambientale.

Pertanto, le soluzioni prese in esame nell'ambito della presente valutazione delle alternative progettuali sono le seguenti :

1. Alternativa A
2. Alternativa B
3. Alternativa C
4. Progetto preliminare (approvato in CdS 10/2014)

I principali elementi di criticità ambientale che penalizzano tutte le soluzioni messe a punto prima di quella sviluppata fino al livello di progettazione definitiva, sono :

- eccessiva vicinanza del nuovo ponte rispetto all'esistente Ponte della Magliana (con situazione a massima criticità per alternativa A, seguita dalla C e dalla B) con conseguenze ristrettezza dell'area compresa tra le due infrastrutture di scavalco, che viene a delinearsi inequivocabilmente come area residuale non riqualificabile
- obliquità della direttrice di attraversamento fluviale, difforme rispetto all'optimum costituito dalle trasversalità (in termini idrodinamici per gli eventi di piena golenale) e con maggiori proiezioni a terra delle aree di impatto diretto nella fascia golenale
- significative interferenze fisiche con capannoni industriali di notevole consistenza (soprattutto per le soluzioni B e C)

A livello di criticità caratterizzanti le singole alternative, queste sono come di seguito sintetizzabili :

alternativa A

- maggiore interferenza con le aree e i punti di visuale di valore paesaggistico
- maggiore compenetrazione con il paesaggio naturale di continuità
- elevata interferenza con la viabilità preesistente
- massima interferenza con il tessuto residenziale
- massima interferenza con i sedimenti delle aree sportive

alternativa B

- elevata interferenza fisica con superfici ad elevata naturalità intra-golenale e vegetazione igrofila

- maggiore estensione delle superfici di verde urbano potenzialmente interferite
- elevata compenetrazione con il paesaggio degli insediamenti urbani
- elevata interferenza con la viabilità preesistente

alternativa C

- elevata interferenza fisica con superfici ad elevata naturalità intra-golenale e vegetazione igrofila
- minima potenzialità di riqualificazione ecologica del corridoio fluviale
- elevata compenetrazione con il paesaggio degli insediamenti urbani

Le diverse alternative progettuali sono state tra loro comparate facendo ricorso ad un algoritmo basato sul calcolo matriciale, nel quale il grado di interazione tra i diversi indicatori tecnici ed ambientali e i singoli tracciati alternativi è stato espresso in funzione della sommatoria delle lunghezze dei singoli tratti di interazione tra tracciato a sviluppo territoriale di ogni indicatore, delle superfici sottese dall'involuppo di elementi di progetto o infine del conteggio dei punti di potenziale conflitto (nel caso di indicatori a carattere puntuale).

La finalità di tale metodologia non è quella di determinare il "livello prestazionale" assoluto delle singole alternative progettuali, quanto quella di "pesare" in termini relativi e comparativi le diverse soluzioni progettuali, previa esecuzione di una fase di analisi di sensitività sui risultati ottenuti per verificare quali variazioni del modello siano in grado di generare differenze apprezzabili nelle performance delle alternative, in riferimento sia ai criteri, che ai pesi.

L'applicazione di questo complesso algoritmo di valutazione ha ribadito come la soluzione che è stata sviluppata al livello di progettazione definitiva, acquisendo prima l'approvazione sul preliminare nella CdS dell'ottobre 2014, risulti effettivamente non solo rispondere meglio alle necessità trasportistiche, ma essere anche quella più "performante" dal punto di vista ambientale).

Questa soluzione ha poi subito un'ulteriore azioni di ottimizzazione progettuale nel corso del progetto definitivo, con importanti ulteriori miglioramenti anche dal punto di vista ambientale, in conseguenza dell'accostamento all'argine fluviale, lungo la Via del Mare. Questa ultima soluzione ha infatti consentito :

- di evitare la demolizione di tre edifici residenziali lungo Via Ostiense
- di annullare gli impatti acustici attesi sui ricettori residenziali posti sul pendio antistante il viadotto posto verso la ferrovia
- di ridurre significativamente il numero d'interferenze con le alberature lungo la fascia tra la Via Ostiense e la ferrovia
- di eliminare il notevole impatto percettivo dovuto all'inserimento di un viadotto basso (pile di 7-8 m) in fregio al corridoio stradale, al piede del pendio e in prossimità di fronti edificati soprastanti
- di eliminare le interferenze temporanee del parcheggio pertinenziale della fermata della Metro B e della Roma-Lido "Magliana-EUR"
- di annullare la ventilata interferenza con il tracciato dell'antica Via Ostiense
- di scongiurare qualsiasi interferenza con il collettore idraulico interrato tra Via Ostiense e la ferrovia

Per quanto riguarda, infine, la valutazione dell'opzione 0, relativa alla mancata realizzazione delle opere e degli interventi (mitigazione e compensazione compresi) previsti nel progetto definitivo, questo comporterebbe le seguenti criticità :

- mancata risposta alla domanda di maggiore accessibilità del territorio e di razionalizzazione dei traffici
- mancata realizzazione del primo tratto funzionale del Parco Fluviale del Tevere
- mancata riqualificazione e potenziamento della vegetazione ripariale sulle sponde del tratto del corridoio ecologico del Tevere sottese dalle opere in progetto
- impossibilità di procedere con l'eliminazione dei fattori di degrado igienico, sociale e ambientale lungo le due sponde del Tevere
- impossibilità di dare pieno compimento al sistema di accessibilità ciclo-pedonale alla golenale del Tevere

Rispetto alla complessa situazione, come metodo e come risultati, la sopraggiunta modifica plano-altimetrica della rampa di collegamento del Ponte dei Congressi con Viale Egeo introduce un elemento non significativo rispetto alla valenza “sistemica” della AMC, risultando quindi non in grado di influire sui risultati del procedimento di valutazione.

L'analisi trasportistica

Dalla nota prot. n. 35312 del 03/07/2015, di Roma Capitale, Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, si evince quanto segue:

Metodologie utilizzate per gli analisi degli effetti trasportistici dell'intervento:

Le attività condotte per la valutazione dei livelli di funzionalità dell'intervento previsto si sono basate sulla ricostruzione dei flussi di traffico interessanti il nodo in oggetto all'attualità (attraverso l'aggiornamento della banca dati dell'Agenzia della Mobilità) ed a valle della realizzazione del Ponte dei Congressi e delle opere costituenti l'intero nodo viario.

La domanda di trasporto di previsione, inoltre, ha tenuto conto anche degli effetti connessi, nell'ora di punta, alla realizzazione dell'intervento urbanistico di Tor di Valle (con 4.500 veicoli eq./h nell'ora di punta del mattino) ed alla quota di domanda aggiuntiva conseguente alla futura realizzazione del sottopasso dell'Appia (con 2.300 veicoli eq./h nell'ora di punta del mattino) che ha comportato un incremento complessivo di domanda di trasporto pari a circa l'11% del totale.

Per quanto riguarda la connessione tra Via I. Newton e l'EUR, nella situazione attuale, essa è garantita dalla sola intersezione tra il Viadotto della Magliana e Via C. Colombo: tale assetto, quindi, risulta poco “capace” ed “efficace/efficiente” causando, nell'ora di punta, fenomeni di congestione in ingresso a Roma prima dell'attraversamento del Tevere.

Attualmente, inoltre, non è soddisfatta la connessione tra Via C. Newton e l'area del futuro stadio dell'AS Roma, se non attraverso il suddetto svincolo con la Via C. Colombo.

Esistono, infine, problematiche di sicurezza connesse a raggi di curvatura insufficienti (ad es. sul Ponte della Magliana in direzione Fiumicino prima dell'attraversamento del Tevere) e/o rampe di accesso con visibilità limitata (vedi rampa in ingresso sul Viadotto della Magliana poco prima dell'attraversamento del Tevere in direzione Fiumicino).

Proprio per poter eliminare le problematiche precedenti è stato definito l'assetto futuro del nodo viario che prevede la realizzazione di un nuovo ponte sul Tevere con conseguente possibilità di creare un circuito rotatorio unidirezionale capace di risolvere le situazioni di criticità esistenti oltre che migliorare la fluidità complessiva dei flussi veicolari in transito.

L'assetto futuro del nodo risolve l'insieme delle problematiche esistenti e descritte in precedenza attraverso:

- l'inversione del senso di percorrenza della rampa esistente (da Via della Magliana al Viadotto della Magliana) con sua contemporanea duplicazione;
- l'eliminazione della curva di raggio insufficiente (sul Viadotto della Magliana in direzione Fiumicino prima dell'attraversamento del Tevere) e l'eliminazione delle rampe di entrata/uscita da/per Via del Cappellaccio;
- l'ampliamento della carreggiata sul Viadotto della Magliana;
- la realizzazione della seconda connessione diretta con l'EUR;
- la realizzazione della rampa diretta in uscita su Via del Mare in direzione Ostia;
- la realizzazione della rampa diretta di uscita su Via Ostiense in direzione centro città.

Al fine di verificare, dal punto di vista numerico, l'efficacia dell'intervento è stata condotta sia un'analisi trasportistica “macro”.

La microsimulazione del sistema viario oggetto di intervento, invece, è stata condotta per la verifica/dimensionamento geometrico degli elementi di scambio e/o immissione-uscita.

I risultati ottenuti, nel complesso, indicano:

- il sufficiente dimensionamento delle singole parti costituenti l'intero nodo viario;

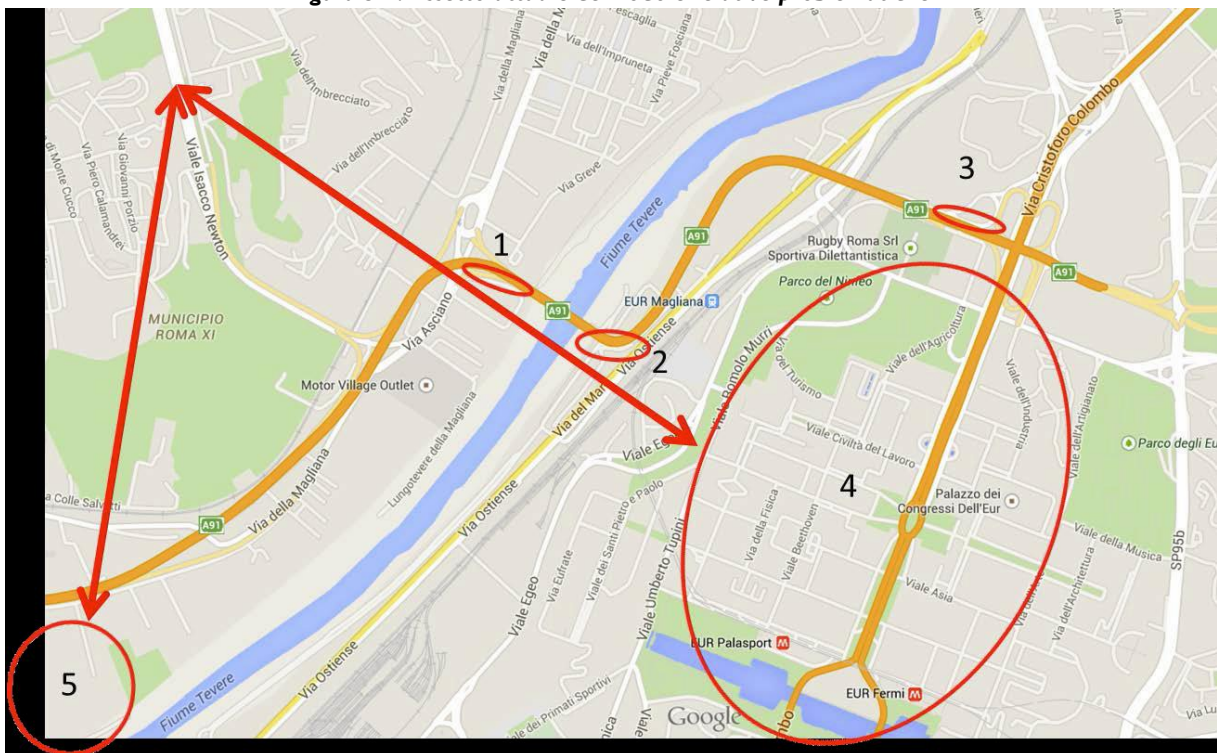
- l'opportunità di "risolvere" l'annoso problema dell'unificazione di Via del Mare-Via Ostiense con un conseguente aumento della loro capacità complessiva oltre che un innalzamento delle condizioni di sicurezza della circolazione;
- la non necessità dell'ampliamento (in riva sinistra del Tevere) del viadotto della Magliana almeno fino alla realizzazione della suddetta unificazione;
- l'opportunità, ove l'unificazione di Via del Mare-Via Ostiense sia realizzata, di interconnettere questa nuova infrastruttura con l'esistente Viadotto della Magliana eventualmente opportunamente ampliato.

Dall'elaborato denominato "Elab. TR.02 - Studi Trasportistici – Microsimulazione del sistema viario oggetto di intervento per la verifica/dimensionamento geometrico degli elementi di scambio e/o immissione-uscita" si evince:

[...] nella relazione relativa all'analisi macro del nodo viario oggetto di intervento ([...] elab. "C.2.1-10_D_TR_01_A Analisi trasportistica del sistema viario oggetto di intervento e delle sue connessioni con la rete viaria esistente") l'obiettivo principale dell'intervento in oggetto è costituito dalla volontà di eliminare problematiche di diversa natura che sono attualmente presenti nell'Area di Intervento (vedi Figura 5-1) e che, sinteticamente, si possono così riassumere:

- Situazioni di "pericolo intrinseco" (vedi punti 2 e 3);
- Condizioni di "insufficiente capacità" (vedi punti 1 e 3);
- Relazioni urbane di "difficoltosa connessione" (vedi punti 4 e 5).

Figura 5-1: Assetto attuale del nodo e relative problematiche



Proprio per poter eliminare le problematiche precedenti è stato definito l'assetto futuro del nodo viario [...] che prevede, [...], un nuovo ponte sul Tevere con conseguente possibilità di creare un circuito rotatorio unidirezionale capace di risolvere le situazioni di criticità esistenti [...].

L'assetto futuro del nodo risolve l'insieme delle problematiche esistenti e descritte in precedenza attraverso:

- l'inversione del senso di percorrenza della rampa esistente con sua contemporanea duplicazione (vedi punto 1);

- l'eliminazione della curva di raggio insufficiente e l'eliminazione delle rampe di entrata/uscita (vedi punto 2);
- l'eliminazione della restrizione della carreggiata sul Viadotto della Magliana (vedi punto 3);
- la realizzazione della seconda connessione diretta con l'EUR (a sud, vedi punto 4);
- la realizzazione della rampa diretta in uscita su Via del Mare (vedi punto 5).

La rispondenza, dal punto di vista della capacità di trasporto, delle infrastrutture dimensionate nel Progetto Definitivo sono state valutate con il rapporto Flusso/Capacità illustrato nella figura [...] e nell'elab. "C.2.1.-10_D_TR_03_A Analisi macro dei flussi veicolari nell'ora di punta" ove si può osservare che, sulle infrastrutture oggetto di intervento, non si supera, in termini medi orari, il valore unitario (assenza di tratte colorate in rosso) tranne che nella rampa di ingresso da Viale Egeo che, per tale motivo, è stata regolata da un impianto semaforico attuato dal traffico che ha il compito di "prevenire" situazioni di traffico prossime o superiori alla capacità dell'arco [...]

Al fine di condurre una più puntuale verifica della sufficienza del dimensionamento degli elementi costituenti il nodo, è stata condotta, quindi, l'analisi micro [...].

Dal punto di vista del Livello di Servizio, valutato in relazione al ritardo medio in secondi dei veicoli, i risultati dell'analisi micro [...] indicano che, nell'ora di punta, solo in alcuni limitati tratti si verificano "livelli di servizio C" mentre nel resto del nodo le condizioni di deflusso sono da buone a ottime.

Tali tratti risultano essere:

- l'ingresso dell'autostrada da Fiumicino nel nodo oggetto di intervento [...] per effetto dell'instradamento preliminare di taluni veicoli verso l'EUR che influenzano il libero deflusso dei veicoli diretti verso il centro città;
- la rampa di ingresso al nodo viario da Viale Egeo [...] per effetto dei rallentamenti causati dal notevole flusso presente sulla carreggiata proveniente da Fiumicino;
- la direttrice a monte e a valle della Rotatoria degli Oceani su Viale Oceano Pacifico (a monte) e Viale Egeo (a valle), [...], per effetto dei rallentamenti causati dalla selezione degli itinerari (Viale Oceano Pacifico-Nodo Viario e Viale Oceano Pacifico-Viale Egeo);
- il secondo tratto in riva sinistra del Tevere, prima della diversione sul viadotto della Magliana, per effetto della selezione degli itinerari in direzione Fiumicino e Roma [...].

Un ulteriore parametro di valutazione possibile a seguito dell'esecuzione dell'analisi micro è costituito dal numero medio di veicoli in coda; come si può osservare [...], in nessun tratto del nodo esistono situazioni tali da comportare la presenza di veicoli fermi in attesa e/o in condizioni di stop and go (corrispondenti a pessimo/basso livello di servizio).

Ciò testimonia come, nell'ora di punta, l'insieme della viabilità sia interessata da correnti con regime di deflusso ininterrotto; tale circostanza, insieme ai valori assunti dal precedente parametro (livello di servizio al massimo di tipo "C" su alcuni limitati tratti), consente di esprimere un giudizio complessivamente positivo dal punto di vista dell'interazione tra infrastruttura in progetto e flussi veicolari in transito previsti per l'ora di punta.

Terre e rocce da scavo

Con riferimento all'elaborato "Piano di Gestione dei materiali - Relazione", allegato alla documentazione progettuale esaminata, risulta che la realizzazione delle opere in progetto determina una produzione di circa 130.000 mc di materiale di scavo. La maggior parte di tale materiale proviene dalla scavo per la trivellazione dei pali di fondazione (circa 66.000 mc), il resto dalla scavo dei plinti di fondazione e da quelli necessari alle bonifiche superficiali.

Il Piano evidenzia come le scadenti caratteristiche geotecniche dei materiali provenienti dagli scavi, costituiti da alluvioni ricche in torba e livelli argillosi fortemente plastici, non ne consentono il riutilizzo nel cantiere per la realizzazione dei rilevati o per la produzione di inerte per cls.

Di conseguenza, si prevede di gestire integralmente le terre e rocce da scavo come rifiuti, i quali,

previa verifica in fase di produzione, verranno destinati agli impianti di smaltimento/recupero individuati nella Tabella riportata al paragrafo 5.4.3 del Piano di Gestione.

Fa eccezione il terreno vegetale proveniente dagli scotici, per il quale, si prevede, sempre previa caratterizzazione chimico-fisica da effettuare prima dei lavori di scavo, una gestione all'interno del cantiere per le opere di riambientazione (art. 185, comma 1 lettera c del D.Lgs. n.152/06 e s.m.i.).

Lo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e delle terre e rocce da scavo, è previsto in una specifica area di deposito ubicata in sinistra idrografica del Fiume Tevere, su una superficie di 2.800 mq, dove il materiale verrà accantonato per un periodo non superiore ai 3 mesi, prima di essere trasportato ai siti di conferimento finale autorizzati.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Atmosfera

Biossido di azoto (NO₂)

Dall'analisi delle curve derivanti dalla stima modellistica si osserva che le concentrazioni nello scenario ante operam si attestano a intorno ai 40 µg/m³ in prossimità del Ponte della Magliana e dell'Autostrada Roma - Fiumicino, intorno a 35 µg/m³ in prossimità della viabilità principale e intorno a 25 µg/m³ intorno alla viabilità secondaria.

Nello scenario post operam, le concentrazioni si abbasseranno intorno all'attuale Ponte della Magliana e si avrà un incremento, raggiungendo i 40 µg/m³ intorno al Ponte dei Congressi, un incremento si registrerà anche lungo la via Ostiense e via del Mare.

Il limite massimo annuo previsto dal D.Lgs. 155/2010 per l'NO₂ è pari a 40 µg/m³.

I rilevamenti di questo inquinante da parte delle stazioni di monitoraggio della rete di Roma evidenziano una forte criticità, infatti si registra un costante superamento del valore limite della media annuale di 40 µg/m³ in 10 delle 12 stazioni dotate dello specifico analizzatore.

Materiale particolato (PM₁₀)

Dall'analisi delle curve derivanti dalla stima modellistica si osserva che le concentrazioni nello scenario ante operam si attestano a intorno ai 40 µg/m³ in prossimità del Ponte della Magliana e dell'Autostrada Roma - Fiumicino, intorno a 35 µg/m³ in prossimità della viabilità principale e intorno a 25 µg/m³ intorno alla viabilità secondaria.

Nello scenario post operam, le concentrazioni si abbasseranno intorno all'attuale Ponte della Magliana e si avrà un incremento, raggiungendo i 40 µg/m³ intorno al Ponte dei Congressi, un incremento si registrerà anche lungo la via Ostiense e via del Mare.

Il limite massimo annuo previsto dal D.Lgs. 155/2010 per il PM₁₀ è pari a 40 µg/m³.

Materiale particolato (PM_{2.5})

Dall'analisi delle curve derivanti dalla stima modellistica si osserva che le concentrazioni nello scenario ante operam si attestano a intorno ai 20 µg/m³ in prossimità del Ponte della Magliana e dell'Autostrada Roma - Fiumicino, intorno a 15 µg/m³ in prossimità della viabilità principale e intorno a 10 µg/m³ intorno alla viabilità secondaria.

Nello scenario post operam, le concentrazioni si abbasseranno intorno all'attuale Ponte della Magliana e si avrà un incremento, raggiungendo i 20 µg/m³ intorno al Ponte dei Congressi, un incremento si registrerà anche lungo la via Ostiense e via del Mare.

Il limite massimo annuo previsto dal D.Lgs. 155/2010 per il PM_{2.5} è pari a 20 µg/m³ a partire dal 2020.

Monossido di carbonio (CO)

L'inquinamento da monossido di carbonio è sceso negli ultimi anni su livelli molto lontani dai limiti normativi vigenti.

Dall'analisi delle curve derivanti dalla stima modellistica si osserva che le concentrazioni nello scenario ante operam si attestano a intorno ai 1 mg/m³ in prossimità del Ponte della Magliana e dell'Autostrada Roma - Fiumicino, intorno a 0.8 mg/m³ in prossimità della viabilità principale e intorno a 0.6 mg/m³ intorno alla viabilità secondaria.

Nello scenario post operam, le concentrazioni si abbasseranno intorno all'attuale Ponte della Magliana e si avrà un incremento, raggiungendo i 40 µg/m³ intorno al Ponte dei Congressi.

Il limite massimo annuo previsto dal D.Lgs. 155/2010 per il CO è pari a 10 mg/m³.

Benzene

Dall'analisi delle curve derivanti dalla stima modellistica si osserva che le concentrazioni nello scenario ante operam si attestano a intorno ai 5 µg/m³, in prossimità del Ponte della Magliana e dell'Autostrada Roma - Fiumicino si attestano intorno a 4 µg/m³ e intorno a 3 µg/m³ intorno alla viabilità secondaria.

Nello scenario post operam, le concentrazioni si abbasseranno intorno all'attuale Ponte della Magliana e si avrà un incremento, raggiungendo i 5 µg/m³ intorno al Ponte dei Congressi.

Il limite massimo annuo previsto dal D.Lgs. 155/2010 per il benzene è pari a 5 µg/m³.

Biossido di azoto (SO₂)

Questo inquinante deriva essenzialmente dalla combustione di combustibili contenenti zolfo. Con l'introduzione sul mercato dei combustibili liquidi a basso tenore di zolfo i livelli di biossido di zolfo generati dal traffico autoveicolare si sono drasticamente ridotti al limite della rilevabilità strumentale.

L'analisi delle simulazioni modellistiche evidenziano che il contributo di SO₂ proveniente della sorgente stradale è poco significativo.

Dall'analisi delle curve derivanti dalla stima modellistica si osserva che le concentrazioni nello scenario ante operam si attestano a intorno ai 3.5 µg/m³ in prossimità del Ponte della Magliana e dell'Autostrada Roma - Fiumicino, intorno a 3 µg/m³ in prossimità della viabilità principale e intorno a 2 µg/m³ intorno alla viabilità secondaria.

Nello scenario post operam, le concentrazioni si abbasseranno intorno all'attuale Ponte della Magliana e si avrà un incremento, raggiungendo i 4 µg/m³ intorno al Ponte dei Congressi, un incremento si registrerà anche lungo la via Ostiense e via del Mare.

Tuttavia la somma delle concentrazioni è inferiore ai limiti normativi in base ai quali il limite massimo annuo previsto dal D.Lgs. 155/2010 per l'SO₂ è pari a 20 µg/m³ per la protezione degli ecosistemi e 125 µg/m³ per la protezione della salute umana.

Sintesi del grado di compatibilità intra-componente e delle relative mitigazioni

L'analisi della componente è stata condotta su un'ampia area interessata dalla realizzazione del Ponte e dalla conseguente riorganizzazione della viabilità adiacente. All'interno dell'area sono stati censiti i ricettori, evidenziando che seppure vasta, l'area è prevalentemente occupata da fabbricati produttivi ed edifici di scarso pregio baracche/tettoie.

Sono stati acquisiti gli studi meteo climatici che hanno consentito di definire le caratteristiche diffusive dell'atmosfera, in particolare sono stati utilizzati i dati registrati presso la stazione meteorologica dell'Aeroporto di Roma Urbe di proprietà del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare. Sono state prese come base di riferimento le medie degli ultimi 25 anni dei parametri: temperatura, precipitazioni, umidità relativa, eliofanìa, pressione atmosferica con valore normalizzato al livello del mare, direzione e velocità del vento.

Sono stati acquisiti i dati di monitoraggio rilevati dall'ARPA Lazio, come riferimento è stata considerata la centralina "Fermi". La centralina Fermi è rappresentativa dell'area interessata dal progetto sia per tipologia, infatti si tratta di una centralina adibita al rilevamento del traffico urbano, sia per la vicinanza con le opere in progetto. Inoltre la stazione "Fermi" è attiva dal 1999, pertanto ha consentito di effettuare un'analisi dettagliata dell'evoluzione degli inquinanti nel corso degli anni.

I dati rilevati dalla centralina sono stati confrontati con i risultati ottenuti dalla modellazione nello scenario ante operam, evidenziando una buona rispondenza dei risultati.

La modellazione degli impatti è stata effettuata attraverso l'impiego del codice di calcolo CALPUFF utilizzando i coefficienti di emissione forniti dall' "Emission Inventory Guidebook" realizzato all'interno del progetto Corinair. Gli inquinanti modellizzati sono stati: Monossido di carbonio, Biossido di azoto, Benzene, Polveri sia PM10 che PM2.5 e Biossido di zolfo.

L'analisi ha evidenziato per lo scenario post operam una riduzione dei livelli di concentrazione di inquinanti sull'attuale ponte della Magliana, ed un conseguente incremento sul nuovo Ponte dei Congressi, complessivamente non si ha un incremento delle concentrazioni di inquinanti, che rimangono confrontabile con i valori attuali.

Tuttavia la nuova sistemazione presenta due punti di pregio:

- il primo è legato alla eliminazione degli ingorghi sul Ponte della Magliana, ciò porterà ad una netta diminuzione dell'inquinamento, difficilmente valutabile a livello modellistico, pertanto il risultato che si otterrà sarà comunque migliorativo rispetto ad i risultati della simulazione,
- il secondo è legato alla posizione del Ponte dei Congressi e alle caratteristiche meteo climatiche. gli inquinanti si allontanano dalle zone abitate.

Per quanto riguarda l'impatto dei cantieri si è constatato che il punto più critico è quello in corrispondenza dell'asilo Oceano, che necessiterà di opportune protezioni antipolvere mobili durante i lavori, oppure di una accurata scelta dei tempi di realizzazione che consenta di evitare l'interazione temporale tra le attività di cantiere e quelle scolastiche.

Suolo, sottosuolo e ambiente idrico

Per l'esame delle suddette componenti ambientali si rimanda a quanto riportato nella Determinazione n. G10009 del 10/08/2015 dell'Area Difesa del Suolo e Bonifiche di questa Direzione Regionale (parere ai sensi dell'art. 89 del D.P.R. n. 380/2001 e della D.G.R. n. 2649/1999).

Vegetazione, Flora e Fauna

Sintesi del grado di compatibilità intra-componente e delle relative mitigazioni

Dal punto di vista vegetazionale il territorio d'interesse progettuale non presenta particolari valenze, con l'ovvia eccezione della fascia ripariale del Tevere ricompresa all'interno degli argini.

A questa situazione strutturante si aggiunge un'oculata disposizione delle aree di cantiere e il massimo contenimento possibile che si è riusciti a dare ai sedimenti dei due cantieri operativi interni alla golena fluviale. Ne deriva un quadro di non particolarmente marcata interazione con la vegetazione, in gran parte incentrato sull'interferenza, diretta ed indiretta, con alcuni dei numerosi alberi, isolati o in filare, che bordano il corridoio stradale Via del Mare – Via Ostiense, nonché con quelli compresi all'interno dei diversi Centri Sportivi presenti sul lato EUR delle aree d'intervento.

Alberi che non presentano mai caratteri di monumentalità, o quanto meno di particolare valenza fitobotanica o ornamentale, rarità e importanza botanica, essendo in massima parte costituiti da ailanti e robinie, tipiche specie infestanti che segnano i margini stradali (e ferroviari) in tutta Italia.

La restante dotazione arborea del territorio è in parte ascrivibile a conifere e in parte a latifoglie ornamentali, in entrambi i casi generalmente piantati all'interno di aree pertinenziali dei summenzionati Centri Sportivi, oppure di stabilimenti produttivi o proprietà private.

Data la valenza delle associazioni vegetazionali presenti e il numero di alberi presenti, si ritiene che proprio questi ultimi costituiscano il più importante ricettore d'impatto all'interno della presente componente ambientale.

Poco significativo, infine, è il disturbo atteso in fase di cantiere sulla fauna, potenzialmente sopra la soglia di significatività solo in corrispondenza dei due cantieri operativi intra-golenali, che però sono collocati in un

contesto lineare sufficientemente esteso, soprattutto verso Ostia, per consentire ridistribuzioni faunistiche durante il periodo dei lavori.

La criticità dell'interazione tra questa componente ambientale e le opere in progetto si esaurisce massimamente con la chiusura della fase costruttiva, durante la quale si sono verificate tutte le interferenze dirette e le più significative (per gravità), interferenze indirette sulla vegetazione prossima alle aree di lavorazione.

Con l'entrata in esercizio delle opere di progetto rimarranno di fatto solo gli effetti del traffico sulle piante limitrofe ai nuovi assi stradali (cui corrisponderà però un alleggerimento di questa tipologia d'impatto per le piante vicine agli attuali assi che risulteranno "scaricati" dal traffico rispetto alla situazione attuale) e sulla fauna presente all'interno del corridoio ecologico (dove ovviamente l'introduzione di un nuovo ponte costituisce una parziale, stante l'altezza dell'impalcato e l'assenza di pile in alveo, soluzione di continuità oggi inesistente).

Infine, una particolare, ma territorialmente assai confinata forma di ulteriore impatto va ascritta al deterioramento fitobotanico di quel ristretto novero di vegetazione ripariale che verrà a trovarsi in condizioni di prevalente ombreggiatura, ad opera del soprastante impalcato del nuovo ponte.

Vibrazioni

Sintesi del grado di compatibilità intra-componente e delle relative mitigazioni

La disposizione delle aree e dei percorsi di cantiere è stata letta sulla base di un censimento dei potenziali ricettori a prolungata permanenza umana (residenziali o scolastici) presenti entro un buffer di massimo risentimento assunto pari a 50 m, sulla base di una consolidata prassi tecnica per opere infrastrutturali.

Combinando i dati sulla natura "soffice" e mai litoide del substrato in tutte le aree di cantiere e lavorazione (ovunque di natura alluvionale con abbondante frazione torbosa) con le caratteristiche energetiche delle lavorazioni attese punto per punto, ed ancora con la caratterizzazione dal punto di vista della risposta alle vibrazioni che ognuno dei ricettori censiti è in grado di offrire, si è riusciti a circoscrivere il novero dei ricettori all'interno dei quali si potrebbero potenzialmente registrare fenomeni di disturbo ("annoyance") ai residenti, per quanto limitatamente all'attuazione delle lavorazioni a maggiore impatto energetico, quali le perforazioni per realizzare i pali di fondazione dei viadotti e le attività di scavo e movimentazione terre.

Si tratta, in tutto, di 14 edifici ad uso residenziale o misto (di cui 6 nella zona di svincolo dalla Roma-Fiumicino, 8 lungo tratto di Via del Mare prima del viadotto della Magliana), cui si aggiunge l'Asilo Nido "Oceano" al civico 130 di Viale Egeo.

In tutti i casi, si tratta di possibili disturbi temporalmente discontinui e di breve durata perché dovuti alla perforazione dei pali di fondazione di singole pile dei viadotti in progetto.

La breve durata dei lavori e le distanze tra sorgente e ricettori non consentono di attuare in maniera particolarmente efficace il ricorso ad interventi di mitigazione di tipo passivo, certamente più adatti alla fase di esercizio che a quella di cantiere, quanto di prevedere e far rispettare una rigida limitazione dei turni e degli orari lavorativi, che mai dovranno sconfinare dalle fasce lavorative della mattina e del pomeriggio, evitando i giorni festivi.

Rumore

Zonizzazione acustica del Comune di Roma

[...] l'ambito d'interesse presenta caratteristiche acustiche attribuibili primariamente alla Quarta ed alla Terza Classe – ad alta intensità umana ed aree di tipo misto, secondo il piano di zonizzazione acustica del Comune di Roma.

Secondo la vigente normativa dunque i limiti acustici per la IV Classe sono di: 65 dB(A) diurni e 55 dB(A) notturni. Le porzioni di territorio più esterne ad est e ad ovest di via della Magliana risultano associate alla III Classe con limiti di: 60 dB(A) diurni e 50 dB(A) notturni.

In corrispondenza delle zone industriali prospicienti l'ambito fluviale si hanno comparti urbanistici ricadenti in Classe V, mentre in adiacenza alle linee ferroviarie e metropolitane si ha la Fascia B di ferrovie e metropolitane. [...]

Nel SIA viene trattata la "Caratterizzazione dello stato di fatto" con l'esame del "territorio di inserimento" dell'opera e l'individuazione dei "ricettori di impatto acustico", altresì viene effettuata una "caratterizzazione del clima acustico preesistente" tramite "campagna di monitoraggio".

L'analisi del rumore è stata condotta sull'area prevista dalle normative, i ricettori censiti sono relativamente pochi rispetto alla grande area interessata dal progetto, occupata in gran parte da edifici di tipo produttivo e baraccamenti/tettoie di scarso o nullo pregio senza residenti fissi o con al massimo l'abitazione di un custode o del gestore l'attività produttiva.

Nell'ambito del SIA è stata eseguita una robusta attività di modellizzazione previsionale numerica, partendo dalla ricostruzione 3D del progetto e del territorio sotteso, sulla quale sono stati inseriti i flussi di traffico simulati nell'ambito dello studio trasportistico (comprensivi dei flussi indotti dall'urbanizzazione collegata al nuovo Stadio della Roma, che sono risultati essere decisamente significativi), previa taratura del modello ante-operam sulla base di una specifica campagna di misure fonometriche diurne e notturne (per tarare entrambi gli scenari di riferimento normativo).

I risultati ottenuti hanno dimostrato un ottimo riscontro tra i dati rilevati e simulati, nonché la sostanziale rispondenza tra i valori degli scenari ante operam e post mitigazioni, quantificando il fatto che a fronte di un netto miglioramento nell'offerta di mobilità dei quartieri interessati e dell'intera città nei confronti dell'aeroporto di Fiumicino e di una grande riduzione delle emissioni inquinanti dovuta alla minor congestione del traffico non fa seguito il peggioramento della situazione acustica dei ricettori, tenendo anche conto dell'inserimento di un numero limitato di barriere acustiche trasparenti (riducendo così per estensione e per tipologia l'impatto di questo tipo di mitigazioni sul paesaggio urbano).

Sia per quanto riguarda l'impatto acustico in fase di cantiere che di successivo esercizio, il punto più critico con la configurazione progettuale originaria è risultato essere quello dell'asilo Oceano, protetto da barriere antirumore apposte sul viadotto che scende dal Ponte dei Congressi, ma necessitante di opportune protezioni antirumore mobili anche durante i lavori.

Rispetto a tale ricettore sensibile, le simulazioni eseguite appositamente per la nuova configurazione hanno evidenziato come il rumore atteso in fase di cantiere sulla facciata esposta dell'Asilo (che ovviamente è quella opposta rispetto alla configurazione originaria) risulti leggermente inferiore a quanto atteso per realizzare i pali di sostegno per la rampa nella precedente configurazione.

Per quanto riguarda invece il clima acustico di esercizio, la situazione sull'Asilo rimane ovviamente immutata su Viale Egeo, mentre sulle facciate laterali si registra un decremento dei valori acustici attesi.

Per quanto riguarda i livelli in facciata ai ricettori si sono riportati nella tabella seguente i livelli diurni più alti raggiunti presso gli edifici scolastici ed in corrispondenza degli edifici prossimi alla sopraddetta viabilità:

Nome	Piano	ANTE OPERAM Livello Lg [dB(A)]	POST OPERAM Livello Lg [dB(A)]	POST MITIGAZIONI Livello Lg [dB(A)]	Differenza post-ante Operam Lg [dB(A)]	Differenza post mitigazioni -post Operam Lg [dB(A)]
65	1	71.1	68.8	68.8	-2.3	0
65	2	71.2	69.1	69.1	-2.1	0
65	3	71.2	69.2	69.2	-2	0
65	4	71.1	69.1	69.1	-2	0
65	5	71	69.1	69.1	-1.9	0

67	1	69.5	69.8	69.8	0.3	0
67	2	69.4	69.7	69.7	0.3	0
67	3	69.2	69.6	69.6	0.4	0
67	4	69	69.5	69.5	0.5	0
67	5	68.8	69.3	69.3	0.5	0
67	6	68.6	69.2	69.1	0.6	-0.1
67	7	68.4	69	69	0.6	0
67	8	68.2	68.9	68.9	0.7	0
68_istituto Massimo_lato esposto	1	60.2	64.4	61.2	4.2	-3.2
68_istituto Massimo_lato esposto	2	63.3	66.5	64.1	3.2	-2.4
68_istituto Massimo_lato interno	1	51.7	53.4	53.3	1.7	-0.1
68_istituto Massimo_lato interno	2	56.3	59.3	59.1	3	-0.2
68_a_istituto Massimo	1	48.3	49.2	49.1	0.9	-0.1
68_a_istituto Massimo	2	48.6	49.6	49.5	1	-0.1
68_a_istituto Massimo	3	54	57.1	56.8	3.1	-0.3
68_b_istituto Massimo	1	48.6	50.5	50.5	1.9	0
68_b_istituto Massimo	2	53.7	56	55.7	2.3	-0.3
68_c_istituto Massimo	1	55.3	56.5	56.3	1.2	-0.2
68_c_istituto Massimo	2	57.3	58.2	58.1	0.9	-0.1
68_c_istituto Massimo	3	57.4	58.2	58	0.8	-0.2
68_d_istituto Massimo	1	53.2	54.3	54.1	1.1	-0.2
68_d_istituto Massimo	2	55.5	56.7	56.5	1.2	-0.2
68_e_istituto Massimo	2	46.6	49.1	49.1	2.5	0
68_e_istituto Massimo	3	53.2	55.7	55.5	2.5	-0.2
69_asilo	1	60.4	64	61.5	3.6	-2.5
69_asilo	2	61.5	64.9	62.6	3.4	-2.3
70	1	66.4	66.1	65.9	-0.3	-0.2
70	2	68.2	67.5	67.4	-0.7	-0.1
70	3	68.9	68.2	68.1	-0.7	-0.1
70	4	69	68.4	68.3	-0.6	-0.1
70	5	69	68.5	68.4	-0.5	-0.1
71	1	68.9	67.3	67.3	-1.6	0
71	2	70	69	68.9	-1	-0.1

71	3	70	69.3	69.3	-0.7	0
71	4	69.9	69.3	69.3	-0.6	0
71	5	69.7	69.2	69.2	-0.5	0
71	6	69.5	69	69	-0.5	0
72	1	66.7	66.7	66.7	0	0
72	2	68.4	68.7	68.7	0.3	0
72	3	68.6	69	69	0.4	0
72	4	68.5	68.9	68.9	0.4	0
72	5	68.4	68.8	68.8	0.4	0
72	6	68.2	68.7	68.7	0.5	0
73	1	64	64.6	64.6	0.6	0
73	2	65.4	66	66	0.6	0
73	3	66.3	67.1	67.1	0.8	0
73	4	66.5	67.3	67.3	0.8	0
73	5	66.6	67.4	67.4	0.8	0
73	6	66.7	67.5	67.5	0.8	0
78	1	72.3	75.8	75.8	3.5	0
78	1	63.2	66.6	66.6	3.4	0
79	1	70.3	74.4	74.4	4.1	0
79	2	70.8	74.5	74.5	3.7	0
80	1	71.2	75.1	75.1	3.9	0

I livelli sopra riportati mostrano l'assenza di un peggioramento della situazione acustica con la nuova viabilità in presenza delle mitigazioni previste. E' da evidenziare che gli edifici scolastici allo stato attuale mostrano superamenti dei limiti normativi.

In particolare, in relazione al leggero peggioramento del clima acustico sulla facciata del ricettore sensibile "Istituto Massimo" con la nuova soluzione plano-altimetrica della rampa, si propone come opera di mitigazione una barriera di altezza pari a tre metri, da costruire lungo il muro di confine dell'istituto Massimo, in quanto una barriera posta lungo viale Egeo, data la differenza di quota non avrebbe alcuna efficacia acustica, come si può osservare dall'immagine sotto riportata. E' da evidenziare inoltre che le pareti dell'istituto rivolte verso Viale Egeo presentano piccole finestre il che lascia supporre che tale porzione di edificio sia adibito a corridoio, le facciate opposte rivolte verso il cortile interno invece mostrano ampia finestratura pertanto presumibilmente sono adibite ad aule. La realizzazione della barriera porterebbe un beneficio in termini acustici soprattutto agli spazi comuni all'aperto e ai campi sportivi.

Salute pubblica

Effetti in fase di esercizio - Potenziale incidenza nei fattori di rischio per la salute umana

Rimandando alle componenti Rumore e Atmosfera per la disamina puntuale di come si modificano le rispettive situazioni inquinanti rispetto alla situazione attuale, nell'ottica della potenziale incidenza di tali aspetti rispetto ai fattori di rischio per la salute umana vanno evidenziati i seguenti aspetti fondamentali :

- *il pieno rispetto dei limiti normativi in tutta l'area d'intervento*
- *un generale decremento dei livelli, soprattutto sul fronte Magliana*

Va infine evidenziato, come meglio spiegato nelle rispettive Componenti Ambientali, che le simulazioni specificatamente eseguite [...] siano state riferite a dati previsionali di input sul traffico leggermente conservative, e quindi cautelative, in quanto comprensive dei traffici attratti dalla nuova urbanizzazione nell'area del nuovo Stadio della Roma, che determina importanti carichi veicolari nell'ora di punta.

Nonostante questo approccio conservativo, in quanto “cumulativo”, e il non superamento dei limiti di legge, nell’ambito del progetto di mitigazione ambientale si è comunque deciso d’intervenire comunque inserendo una protezione acustica in corrispondenza di alcune sezioni particolari del progetto.

[...], in questa sede si sottolinea solo come siano stati inseriti interventi di mitigazione acustica a protezione degli spazi aperti e delle aule dell’Asilo Comunale in V.le Egeo, di quelli all’aperto di fruizione sportiva e dell’area golenale antistante il tratto dove il viadotto posto lungo Via del Mare risulta più alto rispetto all’argine sinistro, ponendo la sorgente acustica ad una quota non protetta dal corpo terroso dell’argine. Sorgente la cui altezza cala gradualmente procedendo verso il Ponte della Magliana, fino a porsi a quote inferiori al sormonto arginale, più o meno alla stessa altezza dell’attuale sede stradale di Via del Mare – Via Ostiense.

Nel caso invece delle dotazioni sportive del Roma Rugby Club e del pattinodromo CONI di Via delle Tre Fontane, la soluzione infrastrutturale finale sarà del tutto corrispondente all’attuale e quindi non si registra una pur minima modifica rispetto alle attuali condizioni di potenziale incidenza nei fattori di rischio per la salute umana.

Si ritiene pertanto di poter affermare che l’entrata in esercizio delle opere in progetto non andrà a modificare sostanzialmente l’attuale quadro urbano e infrastrutturale predisponente rispetto ai principali fattori della “salute umana”.

Sintesi del grado di compatibilità intra-componente e delle relative mitigazioni

La trattazione della Salute Pubblica non è stata esclusivamente incentrata sugli aspetti di potenziale incidenza nei fattori di rischio per la salute umana derivanti dalle azioni di progetto, sia in fase di costruzione, che di successivo esercizio, ma è stata estesa anche a quegli altri temi che in forma più estesa vanno ad influire sullo stato di benessere psicologico della popolazione e sulla qualità della vita.

Relativamente al discorso della potenziale incidenza sanitaria dei lavori di costruzione delle opere in progetto, le specifiche analisi e simulazioni quantitative condotte nell’ambito delle componenti relative alle forme di inquinamento acustico, atmosferico e vibrazionale non hanno evidenziato situazioni di particolare criticità rispetto ai primi fronti residenziali e agli edifici scolastici più prossimi alle aree di lavorazione, pur introducendo una serie di mirati interventi di mitigazione e di procedure di salvaguardia volte a contenere al massimo le diverse forme di disturbo verso l’esterno.

Per quanto riguarda invece la fase di entrata in esercizio delle opere stradali in progetto, le simulazioni condotte hanno evidenziato come la redistribuzione e la fluidificazione dei flussi veicolari comporti una generale contrazione dei livelli di inquinamento attuali sul fronte Magliana e un lieve incremento di tali valori lungo il fronte Ostiense, dovuto alla sovrapposizione con i traffici da/per la nuova urbanizzazione incentrata sullo stadio della Roma, che al di là degli eventi sportivi (trasportisticamente non sovrapponibili con l’ora di punta del traffico cittadino), costituisce un attrattore di traffico non trascurabile.

Tenendo conto anche di questo, si è comunque optato per l’attuazione di alcune opere di mitigazione acustica, non necessarie ai fini puramente normativi, ma inserite a maggiore protezione di quelle zone maggiormente esposte per destinazione d’uso o per modalità di fruizione all’esterno degli edifici. In questi casi si tratta comunque d’interventi volti a tutelare la sfera “psicologica” e del comfort, non certo quella sanitaria.

Numericamente più articolata è la casistica dei possibili fattori di disagio alla popolazione indotti dalle modifiche alla viabilità e, più in generale, alle condizioni di accessibilità territoriale.

Durante i lavori si verranno infatti a determinare soggezioni puntuali alla viabilità, alla continuità dei percorsi pedonali e ciclabili sugli argini del Tevere, ad alcune formate del trasporto pubblico ed anche all’offerta di sosta su strada.

A parte il discorso della protratta interruzione della ciclabilità sull’argine durante tutta la durata dei lavori per realizzare il Ponte dei Congressi, negli altri casi si tratta sempre di soggezioni temporalmente molto contenute, in quanto pressoché sempre dovute al breve stazionamento di un cantiere puntuale per realizzare una specifica pila di uno dei viadotti in progetto.

Con l'entrata in esercizio delle opere, tutte queste forme di disagio non solo scompariranno, ma in parte (sosta e ciclabilità) risulteranno potenziate rispetto alle dotazioni attuali.

In relazione proprio al tema dell'accessibilità territoriale con l'entrata in esercizio del progetto, sono stati presi in esame i percorsi viari che collegano i sette principali "centroidi" attrattori posti su entrambe le sponde del Tevere, verificando gli incrementi/decrementi di percorrenza rispetto ad oggi dovuti all'introduzione della nuova circolazione stradale incentrata su un grande anello monodirezionale.

Questa verifica ha consentito di individuare come le principali riduzioni di percorrenza afferiscano i percorsi che dal settore NW (GRA/Aeroporto Fiumicino e Via I.Newton) sono diretti verso l'EUR e il Torrino, così come anche quelli che dalla Magliana vanno verso l'EUR.

Di contro, la monodirezionalità del nuovo assetto viario comporta un incremento dei percorsi che dallo stesso quadrante di NW vanno verso la Magliana (e verso via I.Newton nel caso degli instradamenti dal GRA) e di quelli che da Newton – Magliana sono diretti verso Ostiense – Colombo.

In tutti i casi, compresi quelli dei percorsi che non subiscono significative variazioni, va evidenziato come il progetto consenta di raddoppiare l'offerta di mobilità, portando le corsie disponibili per ognuno dei due sensi di marcia a cavallo del Tevere da 2 a 4 corsie; questo comporta una fluidificazione del traffico e, di conseguenza, una riduzione dei relativi tempi di percorrenza.

Un altro fondamentale tema di analisi ha riguardato l'accessibilità e l'integrità fisica e funzionale degli edifici e degli stabili presenti nell'intorno territoriale dei cantieri e delle aree di lavorazione. Premesso che l'accesso a tutte le proprietà e agli immobili è sempre garantito in fase di cantiere, la realizzazione di alcuni tratti di viadotti interferisce con manufatti, tettoie, baracche, ma soprattutto con alcuni edifici, uno dei quali ad uso misto residenziale. Si tratta di un'interferenza che non è stato possibile riuscire ad evitare e per la quali si dovrà prioritariamente e preventivamente provvedere a trovare una localizzazione alternativa concordata con le parti in causa.

Un'altra forma di coerenza che è stata attentamente valutata riguarda gli spazi di fruizione pubblica, che nella zona sono rappresentati dal vicino Parco del Tevere sul lato Magliana (non interessato però dagli effetti dei lavori) e dai quattro Centri Sportivi, dei quali solo il Dabliu EUR viene interferito dai lavori del primo stralcio funzionale, facendo registrare una sottrazione irreversibile del sedime, a scapito di uno dei campi di calciotto, accompagnata anche dall'avvicinamento delle sorgenti di disturbo da traffico alle attività del Centro stesso.

Infine, non può essere tralasciata l'evidenziazione di come la piena attuazione del progetto comporti la creazione di un Parco Fluviale tra il Ponte dei Congressi e il Ponte della Magliana, con conseguente riqualificazione di aree oggi caratterizzate dalla presenza, in larga parte abusiva, di baracche, depositi, officine e insediamenti nomadi, che nel loro complesso vanno a costituire importanti elementi di degrado urbano e ambientale.

Paesaggio

Sintesi del grado di compatibilità intra-componente e delle relative mitigazioni

Il progetto in esame s'inserisce in un contesto territoriale che, anche da un punto di vista paesaggistico, risulta incentrato e del tutto caratterizzato dalla presenza della fascia fluviale del Fiume Tevere. Fascia fluviale che segna anche l'asse orditore del più vasto ambito vallivo entro il quale si sviluppa pressoché interamente il progetto.

La differenza tra fascia fluviale e circostante contesto vallivo è comunque fondamentale, in quanto questi due contesti si differenziano tra loro in maniera profonda e netta, con l'ambito fluviale incentrato su valenze di tipo naturalistico e contenente elementi vegetazionali di notevole rilievo, mentre il territorio circostante presenta una conformazione e una configurazione decisamente urbanizzata e infrastrutturata, con connotazioni di bassa qualità su buona parte del territorio stesso.

La separazione tra i due ambiti è netta e ben delineabile, essendo fisicamente costituita dagli argini del Tevere.

Il fatto che a parte l'opera di scavalco del Tevere (il Ponte dei Congressi) tutto il progetto si sviluppi nella

porzione territoriale a minore qualità paesaggistica, e che i principali tratti del tracciato di progetto risultino sostanzialmente allineati secondo le direttrici principali di orditura del paesaggio, determina una buona capacità di assorbimento paesaggistico del progetto, anche perché tutto il settore che dal Ponte della Magliana fino alla Roma-Fiumicino non subisce alcuna modifica.

In definitiva, sono sostanzialmente due i tratti di particolare rilevanza dal punto di vista delle modalità d'interazione tra paesaggio e progetto: il Ponte dei Congressi e il tratto in allineamento lungo Via Ostiense. Per quanto riguarda il ponte, questo è stato progettato per essere visto e ammirato, alla luce della qualità architettonica e formale dell'opera, e pertanto la consueta metodologia analitica volta ad individuare gli elementi ad elevata capacità intrusiva per cercare di porre poi rimedio attraverso mascheramenti, coperture o trattamenti formali del manufatti, viene qui rovesciata, in quanto il ponte è un vero e proprio "marker territoriale", autentica porta d'ingresso a Roma per chi proviene dall'aeroporto internazionale di Fiumicino e quindi è stato progettato per essere visto; per essere visto dal più lontano possibile e questa è una delle sue funzioni.

Completamente diverso è invece l'altro discorso, quello del viadotto (e anche del manufatto a ridosso dello svincolo dal ponte) sviluppato tra la via del Mare e l'argine sinistro del Tevere. Si tratta infatti di un viadotto basso che passa a rilevato, planimetricamente e prospettivamente prossimo al piede dell'argine, inserito in un vero e proprio corridoio infrastrutturale gomma-ferro; tutti elementi che concorrono a definire un vero e proprio elemento di partizione prospettiva del bacino percettivo lungo Via del Mare – Via Ostiense, principalmente caratterizzato da fruitori di tipo "mobile", riconducibili agli utenti stradali.

Dalla parte opposta, sul versante, sono invece individuabili dei ricettori "fissi", gli abitanti degli edifici residenziali, ivi presenti, per i quali l'introduzione del viadotto determina un decremento qualitativo della visione attuale. È proprio alla mitigazione di quest'ultima tipologia d'impatto che si è cercato di dare seguito nell'ambito del presente Studio, realizzando nella stretta fascia (poco più di 2 m) di terreno libero tra il margine di Via del Mare e la proiezione a terra del viadotto un elemento di partizione e mascheramento vegetazionale, a portamento misto arboreo-arbustivo, finalizzato se non proprio a nascondere (cosa impossibile), quanto meno a spezzare e rendere discontinua l'immagine del viadotto.

Questo tema della quinta vegetazionale di partizione percettiva è stato introdotto, anche se con sviluppi assai più minimali, anche in corrispondenza del punto di arrivo, lato EUR, delle rampe sul vincolo del Ponte dei Congressi, in quanto qui sono presenti degli insediamenti abusivi, in lamiera e materiali di risulta, di assai poco gradevole aspetto e, soprattutto, decisamente "stridenti" rispetto all'elevata valenza architettonica e paesaggistica del ponte stesso. Si tratta di manufatti per i quali è prevista la rimozione, anche per consentire il pieno sviluppo dell'opera compensativa del Parco Fluviale su entrambe le sponde tra i due ponti, ma i cui tempi di attuazione sono comunque non perfettamente preventivabili. Da quest'ultima annotazione nasce la volontà di introdurre, in ogni caso e in forma cautelativa, una corta quinta arborea a copertura di tali elementi di degrado ambientale e paesaggistico. Quinta la cui altezza è sì in grado di nascondere i manufatti, ma di contro non copre la visione del ponte per chi l'osserva da oltre l'argine e, ancor di più, dei diversi punti di vista posti sul rilievo dell'EUR.

Proprio il primo citato Parco Fluviale, costituisce un fondamentale elemento di forte e rilevante riqualificazione ambientale e paesaggistica del contesto d'inserimento delle opere in progetto, vero e proprio elemento di compensazione inserito in progetto.

La mancanza di criticità di natura storico-testimoniale, se si eccettua un diffuso rischio archeologico da indagare attraverso specifiche indagini preliminari, e il ridotto risalto delle opere d'arte minori (rampe e manufatti), non introduce ulteriori elementi significativi ai fini della valutazione del grado di compatibilità paesaggistica delle opere in progetto.

Interventi di mitigazione ambientale

Mitigazioni in fase di cantiere

In estrema sintesi, i principali interventi di mitigazione ambientale relativi alla fase di costruzione delle

opere sono come di seguito sintetizzabili :

- L'adozione di misure per la salvaguardia dei corpi idrici e del suolo nelle aree di cantiere (comprehensive di quelle per il controllo degli incidenti in sito e delle procedure di emergenza)
- il ricorso a tecniche di perforazione dei pali di grande diametro con polimeri biodegradabili o rivestimenti foro per minimizzare il possibile impatto dovuto alla lisciviazione nel tempo di sostanze inquinanti o quanto meno in grado di ridurre la permeabilità dei terreni
- il ripristino del suolo humico nelle aree di lavorazione, previo accantonamento e conservazione dello stesso, unitamente all'effettuazione di operazioni di ammendamento fisico (fresatura) ed organico (fertilizzanti, concimanti) in corrispondenza delle zone limitrofe alle due aree di lavorazione intra-golenale
- il rimodellamento morfologico e pedologico delle superfici di cantiere non asfaltate (soprattutto per quanto riguarda le aree golenali)
- l'attuazione di interventi protezione e salvaguardia per le alberature in corrispondenza delle aree di lavorazione, con particolare riguardo alla salvaguardia dell'ecosistema ripariale e fluviale
- l'adozione di procedure e sistemi attivi e passivi per il contenimento del rumore e dell'inquinamento atmosferico (soprattutto per la dispersione di polveri) in fase di cantiere
- l'adozione di misure per l'ottimizzazione della gestione dei materiali di rifiuto

Mitigazioni in fase di esercizio

L'insieme degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale messi a punto per la fase di entrata in esercizio del sistema stradale si basa su due "mile stones" fondamentali :

- l'elevata valenza e qualità architettonica conferita al Ponte dei Congressi dalle scelte progettuali eseguite, al punto da configurare tale opera come elemento la cui visibilità è un punto di forza, da enfatizzare e non certo da ridurre e mitigare
- la creazione del primo stralcio del Parco fluviale del Tevere nel tratto compreso tra i 2 ponti sui quali s'incentra tutto il progetto

In particolare, il fatto che la costruzione delle opere in progetto costituisca occasione per dare pienamente seguito ad una completa riqualificazione e valorizzazione di un ben più ampio tratto della fascia fluviale rispetto a quello direttamente interessato dagli interventi di mitigazione ambientale a seguito della dismissione delle aree di cantiere, rappresenta un elemento di grandissimo rilievo ambientale, tanto più che gli oneri per realizzare tale intervento (che assommano a circa 7 milioni di euro, pari a circa il 7% dell'intero importo lavori) sono direttamente esposti nel quadro economico di spesa e quindi certi e computati.

Il progetto del Parco, prevede una prima separazione tra i percorsi già oggi presenti al piede dei due argini, mediante realizzazione di un filare arboreo discontinuo (per questioni idrauliche di rugosità e di riflusso verso l'alveo delle acque di piena). Tra questo elemento separatore arboreo e il ciglio interno della fascia ripariale, riqualificata e potenziata dagli interventi di mitigazione descritti [...], sono presenti delle superfici che, fatta salva una fascia di 5 m a ridosso della ripariale per consentire le azioni di manutenzione previste dal Piano di Assetto 5 della Autorità di Bacino, verranno articolate in una serie di funzioni, tra le quali particolarmente degna di nota è quella del ripristino degli orti urbani sulla sponda destra (lato Magliana) qui presenti fino a pochi anni fa, prima di essere smantellati per creare lo spazio per l'insediamento nomadi.

All'interno di tutta questa doppia fascia è prevista la messa a dimora di essenze vegetazionali autoctone di alto fusto, secondo un sesto d'impianto casuale, irregolare e discontinuo (a macchie) per conferire alla complessiva rinaturalizzazione dell'area sia una maggiore valenza naturalistica e paesaggistica, sia la necessaria compatibilità idraulica. E' infatti necessario e inderogabile che tutti gli interventi non vadano ad incrementare in maniera significativa le attuali condizioni di pericolosità idraulica dell'area e non vadano a costituire ostacoli per il libero deflusso delle acque di esondazione intra-golenale e per l'accumulo

accidentali di tronchi e/o altri detriti che a loro volta andrebbero a costituire un aggravio rispetto alle attuali condizioni idrauliche di questo tratto del Tevere.

E' evidente come in presenza di due elementi di riqualificazione ambientale e paesaggistica così rilevanti, gli ulteriori interventi di mitigazione ambientale, per quanto importanti e non certo trascurabili, assumono una funzione di completamento.

Una prima serie d'interventi è direttamente riconducibile alla rinaturalizzazione di aree e manufatti, con evidenti finalità ecosistemiche e paesaggistiche.

Gli interventi ascrivibili a tale finalità sono come di seguito costituiti :

- il ripristino della vegetazione ripariale dando seguito alla previsione delle Nome Tecniche del Piano Stralcio 5 del Bacino del Tevere per le quali per i ponti di attraversamento del Tevere urbano, che si debba restituire una superficie a verde pari a tre volte quella sottratta dalla proiezione a terra dell'implacato del ponte; nell'ambito del progetto di mitigazione finale delle aree, in via del tutto conservativa, non registrandosi una sottrazione diretta di vegetazione ripariale, è stato esteso tale intervento di mitigazione dalla specifica area di pertinenza dei cantieri a tutto il tratto con vegetazione igrofila presente su entrambe le sponde tra il Ponte della Magliana e il Ponte dei Congressi (al netto delle parti riqualificate a seguito della dismissione delle aree di cantiere), ottenendo in tal modo una superficie di vegetazione ripariale riqualificata largamente eccedente il rapporto di 3 a 1 richiesto dalle NTA del PS5, attestandosi su valori di poco eccedenti il rapporto 4 a 1, con un incremento di circa il 35% rispetto alla previsione della Norma di Piano.
- l'effettuazione di interventi per l'inserimento paesaggistico delle massicciate a protezione delle pile intra-golenali del ponte, mediante idrosemina potenziata sulle superfici di intasamento in terra dei massi ciclopici, con sementi erbaceo-arbustive, integrata dalla messa a dimora di talee di *Salix alba* (contenendo, per opportunità di ordine idraulico, il numero di talee per pila a circa 10 esemplari/pila).
- l'attuazione d'interventi vegetazionali con finalità d'inserimento paesaggistico, inserendo quinte verdi in punti singolari del tracciato per staccare l'opera dal territorio, oppure riambientando aree intercluse, più o meno ampie, per ridurre il carattere di residualità

La modifica plano-altimetrica della rampa di accesso a Viale Egeo ha eliminato la necessità dell'invasivo manufatto in corrispondenza del margine dello "Sporting Club Dabliu EUR", soluzione molto migliorativa rispetto anche agli interventi di inserimento paesaggistico specificatamente ed ha anche eliminato l'area a verde progettata per la parte interna della rotonda, non più presente, la cui sistemazione a verde presentava finalità estetico-paesaggistiche, con richiamo semantico al vicino contesto fluviale.

A questi interventi basati sulla messa a dimora di essenze vegetazionali, si accompagnano altre misure, che perseguono la qualità e il valore estetico e paesaggistico mediante la scelta di materiali e tipologie mirate, quali :

- la modellazione formale degli impalcati e delle pile dei viadotti
- la realizzazione di barriere acustiche trasparenti in corrispondenza di tratti puntuali dove l'opera in viadotto viene a determinare situazioni di traffico a non grande distanza da ricettori sensibili con luoghi di frequentazione esterna, oppure, con finalità meramente compensative a protezione della Riserva della Valle dei Casali

Un ultimo insieme di elementi di mitigazione è infine ascrivibile alla realizzazione di infrastrutture e spazi per la cittadinanza, quali :

- il completamento del percorso ciclabile arginale (realizzando un percorso ciclopedonale incentrato su entrambi i ponti) e la realizzazione di ulteriori collegamenti ciclabili con il territorio circostante
- la realizzazione di aree attrezzate in corrispondenza del Campo Base dismesso e dell'area interclusa che viene a determinarsi tra il rilevato basso in avvicinamento allo svincolo del Ponte della Magliana e l'argine sinistro del Tevere.
- la realizzazione di aree di sosta aggiuntive, ampliando l'attuale parcheggio di scambio a servizio della fermata metro e ferroviaria Magliana – EUR, in fregio a Via Ostiense con circa 100 nuovi posti auto a

supporto dello scambio modale auto/ferro.

Il progetto di monitoraggio ambientale

Il progetto del Ponte dei Congressi è completato da una sezione specificatamente dedicata al progetto di monitoraggio ambientale, le cui finalità sono quelle, attraverso il confronto tra valori di ante-operam, corso e post-operam, di verificare la sussistenza e l'entità di eventuali aggravii a carico dei sistemi ambientali, identificandone le cause ricercare e porre in essere i correttivi che meglio possano ricondurre gli effetti nell'ambito della compatibilità ambientale, generalmente riferibile alle condizioni preesistenti, verificando anche l'efficacia delle misure di mitigazione adottate al fine di poter intervenire per la risoluzione di eventuali impatti residui.

Le componenti da monitorare sono:

- atmosfera
- ambiente idrico superficiale
- ambiente idrico sotterraneo
- suolo
- vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi
- rumore
- vibrazioni

Scelta delle aree e/o dei punti da monitorare

Rispetto ai punti da monitorare selezionati, la modifica plano-altimetrica della rampa di collegamento del ponte dei Congressi con Viale Egeo comporta :

- lo spostamento sul nuovo allineamento delle pile del viadotto verso Viale Egeo del punto di monitoraggio ACT1 per le acque sotterranee,
- il mantenimento dei tre punti di monitoraggio VIB1, ATM1 e RUM1 (rispettivamente per vibrazioni, atmosfera e rumore) selezionati in corrispondenza del ricettore sensibile più vicino, l'asilo comunale, che mantiene tale valenza, anche se lo spostamento della rampa sull'opposto fronte determina, ovviamente, la traslazione dei punti di misura sull'altra facciata del manufatto scolastico
- l'inserimento di un nuovo punto di monitoraggio acustico, (RUM3) in corrispondenza del fronte dell'Istituto Scolastico Massimo, adiacente all'Ibis Hotel che guarda verso il Tevere e che verrà a trovarsi in asse con la rampa

Non introducendo alcun'altra modifica a livello di modalità, frequenze e fasi di monitoraggio, alla luce di quanto sopra, il nuovo prospetto riepilogativo di tutta la campagna di monitoraggio ambientale e riportata nelle seguenti tabelle riassuntive.

ATMOSFERA (ATM1 – ATM2)			
<i>Fase</i>	<i>Tipologia attività monitoraggio</i>	<i>Frequenza</i>	<i>Periodo</i>
A.O	Laboratorio mobile1	1 (14 gg)	Trimestre precedente l'inizio lavori
C.O	Laboratorio mobile1	Trimestrale (14 gg)	Tutta la durata del cantiere
P.O.	Laboratorio mobile1	1 (14 gg)	Trimestre successivo alla messa in esercizio dell'opera

ACQUE SUPERFICIALI (ACS1 - ACS2 - ACS3 - ACS4)			
<i>Fase</i>	<i>Tipologia attività monitoraggio</i>	<i>Frequenza</i>	<i>Periodo</i>
A.O	Misure di portata	1	Trimestre precedente l'inizio lavori
	Misure chimico – fisiche in situ	1	Trimestre precedente l'inizio lavori

	Misure in laboratorio dei parametri chimico – fisici e batteriologici	1	Trimestre precedente l'inizio lavori
	Determinazione dell'indice biologico	1	Trimestre precedente l'inizio lavori
C.O.	Misure di portata	Trimestrale	Tutta la durata del cantiere
	Misure chimico – fisiche in situ	Trimestrale	Tutta la durata del cantiere
	Misure in laboratorio dei parametri chimico – fisici e batteriologici	Trimestrale	Tutta la durata del cantiere
	Determinazione dell'indice biologico	Trimestrale	Tutta la durata del cantiere
P.O.	Misure di portata	Trimestrale (2 rilievi)	Semestre successivo alla messa in esercizio dell'opera
	Misure chimico – fisiche in situ	Trimestrale (2 rilievi)	Semestre successivo alla messa in esercizio dell'opera
	Misure in laboratorio dei parametri chimico – fisici e batteriologici	Trimestrale (2 rilievi)	Semestre successivo alla messa in esercizio dell'opera
	Determinazione dell'indice biologico	Trimestrale (2 rilievi)	Semestre successivo alla messa in esercizio dell'opera

ACQUE SOTTERRANEE (ACT1 - ACT2 – ACT3 – ACT4)			
Fase	Tipologia attività monitoraggio	Frequenza	Periodo
A.O.	Misure chimico – fisiche in situ	1	Trimestre precedente l'inizio lavori
	Misure in laboratorio dei parametri chimici	1	Trimestre precedente l'inizio lavori
C.O.	Misure chimico – fisiche in situ	Trimestrale	Tutta la durata del cantiere
	Misure in laboratorio dei parametri chimici	Trimestrale	Tutta la durata del cantiere
P.O.	Misure chimico – fisiche in situ	Trimestrale (2 rilievi)	Semestre successivo alla messa in esercizio dell'opera
	Misure in laboratorio dei parametri chimici	Trimestrale (2 rilievi)	Semestre successivo alla messa in esercizio dell'opera

SUOLO (SUO1 – SUO2 – SUO3 – SUO4 – SUO5 – SUO6)			
Fase	Tipologia attività monitoraggio	Frequenza	Periodo
A.O.	parametri pedologici (in situ) e parametri chimico-fisici: in situ e/o in laboratorio	1 volta	Precedente l'inizio lavori

<i>C.O.</i>	<i>parametri pedologici (in situ) e parametri chimico-fisici: in situ e/o in laboratorio</i>	<i>annuale</i>	<i>Tutta la durata del cantiere</i>
<i>P.O.</i>	<i>parametri pedologici (in situ) e parametri chimico-fisici: in situ e/o in laboratorio</i>	<i>1 volta</i>	<i>Dopo la messa in esercizio dell'opera</i>

VEGETAZIONE (VEG1 – VEG2 – VEG3 – VEG4)			
Fase	Tipologia attività monitoraggio	Frequenza	Periodo
<i>A.O.</i>	<i>Rilevamenti fitosociologici</i>	<i>1 (5 – 10 rilievi per sito)</i>	<i>Precedente l'inizio lavori</i>
	<i>Censimenti faunistici</i>	<i>1</i>	
<i>C.O.</i>	<i>Rilevamenti fitosociologici</i>	<i>Semestrale (5 – 10 rilievi per sito)</i>	<i>Tutta la durata del cantiere</i>
	<i>Censimenti faunistici</i>	<i>Semestrale</i>	
<i>P.O.</i>	<i>Rilevamenti fitosociologici</i>	<i>Semestrale (5 – 10 rilievi per sito)</i>	<i>2 anni successivi alla messa in esercizio dell'opera</i>
	<i>Censimenti faunistici</i>	<i>Semestrale</i>	

RUMORE (RUM1 – RUM2 – RUM3)			
Fase	Tipologia attività monitoraggio	Durata della misura	Cadenza
<i>AO</i>	<i>Misure livelli equivalenti e degli indici statistici in corrispondenza della viabilità; Parametri meteorologici.</i>	<i>7 gg</i>	<i>Unica</i>
<i>CO</i>	<i>Misure livelli equivalenti e degli indici statistici lungo il fronte avanzamento lavori e cantieri; Parametri meteorologici; Dettaglio delle attività di cantiere svolte.</i>	<i>24 h</i>	<i>Trimestrali per tutta la durata del cantiere</i>
<i>PO</i>	<i>Misure livelli equivalenti e degli indici statistici in corrispondenza della viabilità; Parametri meteorologici.</i>	<i>7 gg</i>	<i>Unica</i>

VIBRAZIONI (VIB1 – VIB2)			
Fase	Tipologia attività monitoraggio	Durata della misura	Cadenza
<i>AO</i>	<i>Misure livelli equivalenti e degli indici statistici in corrispondenza della viabilità; Parametri meteorologici.</i>	<i>1</i>	<i>Precedente l'inizio lavori</i>
<i>CO</i>	<i>Misure livelli equivalenti e degli indici statistici lungo il fronte avanzamento lavori e cantieri; Parametri meteorologici; Dettaglio delle attività di cantiere svolte.</i>	<i>In concomitanza delle lavorazioni critiche (movimenti terra iniziali, realizzazione pali, rullatura finale)</i>	<i>Tutta la durata del cantiere</i>
<i>PO</i>	<i>Misure livelli equivalenti e degli indici statistici in</i>	<i>1 gg</i>	<i>Dopo la messa in esercizio dell'opera</i>

	corrispondenza della viabilità; Parametri meteorologici.		
--	--	--	--

I dati relativi alle diverse componenti ambientali rilevate saranno disponibili sia su documenti cartacei, da trasmettere su richiesta agli Enti interessati, sia su archivi informatici.

Per l'acquisizione e la restituzione delle informazioni, saranno predisposte specifiche schede di rilevamento, contenenti informazioni riguardanti la campagna di monitoraggio, elementi relativi al contesto territoriale e alle condizioni al contorno ed infine elaborazioni dei dati raccolti.

* * *

Esame delle osservazioni

Il Consiglio di Quartiere Eur e Comitato Salute e Ambiente Eur, con nota del 18/05/2015, acquisita con prot. n. 269414/GR/03/52 del 18/05/2015, ha presentato osservazioni sull'opera in argomento relativamente a:

- A. Quadro Programmatico: viene esplicitata un'alternativa di sistema e una seconda alternativa di tracciato;
- B. Quadro Progettuale: viene esplicitata una alternativa strutturale;
- C. Quadro Ambientale: vengono richiesti approfondimenti sugli impatti territoriali, inquinamento acustico, inquinamento atmosferico.

La Proponente Roma Capitale, Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, con nota, trasmessa tramite PEC, prot. n. 42661 del 29/07/2015, acquisita con prot. n. 475700/03/52 del 08/09/2015, ha trasmesso le controdeduzioni in ordine alle osservazioni presentate, contenute nel seguente documento denominato dalla scrivente **Allegato C**:

- Elab. IA.76 Controdeduzioni in ordine all'osservazione presentata in sede di procedura di VIA – luglio 2015.

Esaminate le osservazioni presentate e valutate le circostanze evidenziate dagli osservanti, si ritiene:

- che le stesse siano state correttamente controdedotte dalla Proponente con il documento che si allega quale parte integrante della presente istruttoria tecnico - amministrativa, denominato **Allegato C**;
- che le osservazioni si intendono in parte superate anche per effetto dei pareri positivi espressi dagli Enti sotto richiamati competenti in materia ambientale ed elencati nel paragrafo "pareri pervenuti".

Pareri pervenuti

Si prende atto dei seguenti pareri espressi sull'opera in argomento, acquisiti o trasmessi dalla Proponente nell'ambito dell'iter procedimentale di V.I.A., che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni, in particolare:

- Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Lazio, nota prot. n. 2109 del 27/02/2015;
- Ministero dei Beni e le Attività Culturali e del Turismo, Soprintendenza Speciale per il Colosseo il Museo Nazionale Romano e l'Area Archeologica di Roma, nota prot. n. 5402 del 24/02/2015;
- Ministero dei Beni e le Attività Culturali e del Turismo, Soprintendenza Speciale per il Colosseo il Museo Nazionale Romano e l'Area Archeologica di Roma, nota prot. n. 18425 del 25/06/2015;
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali e il Personale, Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ed Impianti Fissi e

- il Trasporto Pubblico Locale, Div. 4, nota prot. n. 5150 del 26/06/2015;
- Autorità di Bacino del Fiume Tevere, Ufficio Piani e Programmi, nota prot. n. 1416 del 09/04/2015;
 - Autorità di Bacino del Fiume Tevere, Ufficio Piani e Programmi, nota prot. n. 2952 del 20/07/2015;
 - Regione Lazio, Direzione Regionale Infrastrutture, Ambiente e Politiche Abitative, Area Difesa del Suolo e Bonifiche, Determinazione n. G10009 del 10/08/2015 e istruttoria tecnica endoprocedimentale, nota prot. n. 537003 del 08/10/2015;
 - Regione Lazio, Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti, Area Urbanistica e Copianificazione Comunale: Roma Capitale – Progetti Speciali della Regione Lazio, con nota prot. n. 78814/15 del 04/09/2015;
 - Regione Lazio, Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti, Area 10 – Trasporto Ferroviario e Impianti Fissi, nota prot. n. 244718/GR/02/10 del 05/05/2015;
 - Regione Lazio, Agenzia Regionale per la Difesa del Suolo, nota prot. n. 144422/GR/16/00 del 16/03/2015 (allegato parere di ammissibilità idraulica n. 1432 del 16/03/2015);
 - Regione Lazio, Agenzia Regionale per la Difesa del Suolo – A.R.D.I.S., nota prot. n. 495334 del 17/09/2015;
 - Roma Capitale, Dipartimento Tutela Ambientale – Protezione Civile, Direzione Promozione Tutela Ambientale e Agricoltura, U.O. Risorse Ambientali, Biodiversità e Benessere degli Animali, Servizio Autorizzazioni Ambientali (VIA, VAP, VAS, AIA), con nota prot. n. 29686 del 12/05/2015;
 - Roma Capitale, Dipartimento Tutela Ambientale – Protezione Civile, Direzione Promozione Tutela Ambientale e Agricoltura, U.O. Risorse Ambientali, Biodiversità e Benessere degli Animali, Servizio Autorizzazioni Ambientali – Rete Ecologica, con nota prot. n. 46246 del 17/07/2015;
 - Roma Capitale, Dipartimento Mobilità e Trasporti, Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani di Mobilità, U.O. Controllo del Traffico e mobilità, P.O. Istruttoria Progetti, nota prot. n. 6764 del 23/02/2014;
 - Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento VI “Governo del territorio e della mobilità”, Servizio 2 “Urbanistica ed Attuazione del PTPG”, nota prot. n. 28353/15 del 03/03/2015;
 - Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV – Servizio 2, nota del 17/06/2015;
 - Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento VII “Viabilità e infrastrutture”, Servizio 2 “Viabilità Zona Sud”, nota prot. n. 37067/15 del 18/03/2015;
 - Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV “Servizi di Tutela e Valorizzazione dell’Ambiente”, Servizio 2 “Tutela Acque, Suolo e Risorse Idriche”, nota del 17/06/2015;
 - ATAC S.p.A. Direzione Ingegneria e Coordinamento Intermalizzazioni e Incorporazioni, nota prot. n. 79304 del 19/06/2015;
 - Acea Distribuzione S.p.A. nota prot. n. 1970 del 26/06/2015;
 - ACEA – ATO2 SpA, nota prot. n. 11341 del 12/05/2015.

Esito Istruttorio

L’istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella documentazione agli atti, di cui il tecnico Geol. Marco Sandrucci, ha asseverato la veridicità con dichiarazione sostitutiva di atto notorio, ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445, presentata contestualmente all’istanza di avvio della procedura.

Effettuata l'istruttoria di V.I.A., acquisiti i provvedimenti e i contributi istruttori sopra elencati per la realizzazione del progetto in argomento, si formulano le considerazioni conclusive:

- L'opera è inserita, con la dizione *“Ponte stradale di collegamento tra l'Autostrada per Fiumicino e l'EUR”* nella Legge 164 dell'11 Novembre 2014, *“Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive”*;
- Il nuovo *“Ponte dei Congressi”*, è stato inserito dal Comune di Roma tra le opere ritenute *“strategiche”* per la città, al fine di fronteggiare l'emergenza del traffico e della mobilità del collegamento viario tra l'EUR ed i quartieri della Magliana;
- Attualmente l'unico attraversamento carrabile tra la riva destra e quella sinistra del fiume Tevere presente nell'area, è il Ponte della Magliana, che consente il collegamento tra l'Autostrada Roma – Fiumicino e tutto il sistema viario extraurbano e locale (Portuense, Newton, Magliana, Eur - Marconi). Il ponte non è più in grado di sopportare gli elevati flussi di traffico che quotidianamente lo attraversano e che generano situazioni di congestione veicolare;
- Il nuovo ponte sul Tevere, disposto ortogonalmente al fiume e ubicato a valle dell'esistente Ponte della Magliana, consente la realizzazione di un'infrastruttura ad anello rotatorio che utilizza nel verso *“entrante”* in città il nuovo ponte sul Tevere e nel *“verso uscente”*, il ponte esistente, quello della Magliana. Questa nuova soluzione infrastrutturale consentirà di mantenere inalterata la connessione diretta tra l'autostrada Roma - Fiumicino e la Colombo, aggiungendo anche il collegamento diretto tra l'Autostrada e l'EUR e tra via Isacco Newton e l'EUR mediante delle rampe di connessione su via dell'Oceano Pacifico, lasciando sostanzialmente inalterate le connessioni con via del Mare - Via Ostiense;
- Gli studi trasportistici effettuati hanno evidenziato che *“il riassetto viario consente, inoltre, di fluidificare e ridurre le attuali situazioni di conflitto tra le correnti veicolari, fluidificando gli spostamenti e incrementando, di conseguenza, le velocità medie di percorrenza e i livelli di servizio, con incrementi tanto più significativi quanto più alti sono i livelli di domanda da soddisfare”*;
- In relazione alla consistenza dei fenomeni di impatto e i vantaggi ambientali connessi alla realizzazione dell'opera, il miglioramento della fluidità del traffico avrà come conseguenza una minore concentrazione dei fattori di inquinamento ambientale;
- Riguardo al contesto ambientale di riferimento e alla situazione vincolistica territoriale, i pareri delle altre Autorità competenti in materia ambientale, pervenuti nell'ambito dell'iter procedimentale di V.I.A., non hanno evidenziato impatti significativi derivanti dalla realizzazione dell'opera sulle componenti ambientali e sul patrimonio culturale;
- Le componenti ambientali maggiormente interferite dalla realizzazione dell'opera, saranno oggetto di una specifica campagna di monitoraggio finalizzata a verificare l'efficacia delle misure di mitigazione previste ed eventualmente individuare eventuali ulteriori interventi di mitigazione.

Considerato pertanto che gli elaborati progettuali e il S.I.A., ai fini del presente giudizio di compatibilità ambientale, sono coerenti con quanto indicato nell'Allegato VII, della parte II, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e sono da considerarsi parte integrante della presente relazione tecnico – amministrativa.

Considerato che la presente pronuncia riguarda il progetto così come completato attraverso le documentazioni integrative pervenute.

Visti e richiamati l'art. 3-ter e l'art. 28 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Avendo valutato le interrelazioni tra il progetto proposto e i fattori ambientali coinvolti.

TUTTO CIO' PREMESSO

In relazione alle situazioni ambientali e territoriali descritte in conformità all'Allegato VII, parte II del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., si ritiene che possa essere espresso **giudizio di compatibilità ambientale positivo alle seguenti condizioni:**

- Il progetto sia attuato secondo quanto previsto negli elaborati presentati, elencati nelle premesse e nel rispetto di tutte le prescrizioni impartite dalle Autorità citate nella presente istruttoria tecnico - amministrativa.
- Per le nuove viabilità di progetto e per gli adeguamenti delle esistenti, si richiamano le prescrizioni della vigente normativa in materia di cui al D.Lgs. n. 285/92, al D.M. del 05/11/2001 ed al D.M. del 19/04/2006, con particolare riferimento agli svincoli posizionati sulla viabilità di collegamento dei due assi principali di scorrimento (denominata asse R06f), introdotti per assicurare l'accessibilità ad un'area interclusa tra l'argine sinistro del Tevere ed il Viadotto della Magliana.
- Al fine di assicurare un adeguato livello di protezione ambientale dei corpi idrici sotterranei e superficiali, visto il P.T.A.R. - Piano di Tutela delle Acque Regionali e considerato lo stato di qualità delle acque del Fiume Tevere, le acque meteoriche ricadenti sulla piattaforma stradale, prima di essere definitivamente smaltite dovranno essere trattate in vasche di disoleazione e decantazione, allo scopo di contenere gli impatti sulle richiamate componenti.
- Il progetto esecutivo dovrà recepire le indicazioni contenute nello Studio di Impatto Ambientale relativamente all'attuazione degli interventi di mitigazione ambientale previsti sia per la fase di cantierizzazione che per la fase di esercizio dell'opera.
- Per quanto concerne le componenti geologico, idrogeologico e vegetazionali (rif. Determinazione n. G10009 del 10/08/2015 e istruttoria tecnica endoprocedimentale rimessa con nota prot. n. 537003 del 08/10/2015, della Regione Lazio, Direzione Regionale Infrastrutture, Ambiente e Politiche Abitative, Area Difesa del Suolo e Bonifiche):
 - 1) Siano rispettate tutte le indicazioni riportate negli elaborati progettuali allegati, in particolare quanto indicato nella Relazione Geologico – Geomorfologica a firma del Geol. G. Esposito;
 - 2) I parametri geotecnici e idrogeologici ipotizzati nel corso dell'indagine dovranno essere confermati e integrati tramite dettagliate indagini geognostiche e geofisiche, da esperirsi preventivamente alla stesura del progetto definitivo e dovranno essere finalizzate alla verifica delle caratteristiche lito-stratigrafiche e dei parametri geomeccanici dei terreni e del livello della falda, in modo da poter individuare la profondità alla quale fondare e il tipo di fondazione più idoneo.
 - 3) Sia eseguito uno studio di RSL (Risposta Sismica Locale) finalizzato alla progettazione esecutiva del nuovo ponte, il cui esito dovrà essere trasmesso in copia per conoscenza alla Regione Lazio, Direzione Regionale Infrastrutture, Ambiente e Politiche Abitative, Area Difesa del Suolo e Bonifiche.
 - 4) Il piano di posa delle fondazioni, onde evitare fenomeni di cedimenti differenziali, dovrà essere scelto su un terreno con caratteristiche geomeccaniche e sismiche omogenee. In ogni caso è vietata l'utilizzazione di terreni con scadenti caratteristiche geotecniche come piano di posa delle fondazioni.

- 5) Sia realizzato un efficiente sistema di smaltimento delle acque meteoriche, che dovranno tenere presente della morfologia del sito; comunque il futuro ruscellamento delle acque proveniente dalle nuove aree impermeabilizzate non dovrà assolutamente gravare sulle esistenti.
- 6) La progettazione e la realizzazione di qualsiasi opera dovrà essere eseguita nel più assoluto rispetto delle norme tecniche vigenti in materia di costruzioni in zona sismica.
- 7) Qualora si realizzino perforazioni che si spingano oltre i 30 metri dal piano di campagna, il Committente (in solido con l'impresa esecutrice dei lavori) è obbligato all'osservanza della legge n. 464/84 e quindi, utilizzando esclusivamente l'apposita modulistica reperibile dal sito internet www.isprambiente.it, a trasmettere all'I.S.P.R.A. – Servizio Geologico d'Italia – Dipartimento Difesa del Suolo – Geologia Applicata e Idrogeologia – Via Vitaliano Brancati, 48 – 00144 Roma, comunicazioni d'inizio (Mod. 1), eventuali sospensioni (Mod. 2), riprese (Mod. 3) e fine indagine (Mod. 4 e 4 bis). L'inosservanza della sopracitata legge 464/84 è sanzionabile con ammenda ai sensi dell'art. 3 della citata legge.

Per gli aspetti vegetazionali:

- 8) Al fine di limitare la perdita di suolo e la diminuzione della superficie infiltrante si preveda, là dove possibile, di estendere la superficie coperta da vegetazione e l'uso di materiali permeabili (http://ec.europa.eu/environment/soil/pdf/guidelines/pub/soil_it.pdf);
- 9) Siano preventivamente acquisite le autorizzazioni e i nulla osta, previsti dalle norme vigenti, per l'eliminazione di aree boscate o ad esse assimilabili e dei singoli esemplari arborei. In presenza di "area boscata", cartografata in Tavola B art.38 NTA del Piano Paesistico Territoriale Regionale, sia preventivamente acquisita l'autorizzazione paesaggistica. Qualora, si riscontri diversità nella natura del soprassuolo rispetto a quanto cartografato come "area boscata", in Tavola B del Piano Paesistico Territoriale Regionale, siano espletate le procedure volte a definire l'effettiva natura delle aree;
- 10) Sia interessata la competente Autorità di Bacino del Tevere in ordine alla coerenza fra le previsioni urbanistiche e quanto disciplinato dalle N.T.A., Titolo IV del Piano Stralcio 5 per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce in ordine agli interventi a carico della vegetazione nel corridoio fluviale del Fiume Tevere;
- 11) Per quanto possibile, siano salvaguardati gli alberi, assicurando, con tecniche appropriate, che non vengano danneggiati gli apparati radicali. Siano opportunamente valutati lo stato fitosanitario, gli interventi da effettuare e le condizioni di stabilità delle piante. In caso di interferenza con le previsioni progettuali, sia valutata, caso per caso, la possibilità di espianto degli alberi e il loro riutilizzo per la creazione del verde in altre zone;
- 12) Siano adottate adeguate misure di mitigazione ambientale in connessione con la trama a verde presente nell'intorno, cercando di utilizzare essenze arboree e arbustive caratterizzanti il paesaggio vegetale circostante, attraverso il reperimento in vivai di specie appartenenti a popolazioni di piante locali compatibili con i caratteri stagionali del sito di intervento, di facile attecchimento e ridotta manutenzione, resistente alle fitopatie e ai fattori di stress determinati dalla destinazione d'uso dell'area, con un basso o nullo rischio allergenico e di nocività;
- 13) Sia privilegiata, per la vegetazione erbacea prevista nella realizzazione del verde, la ricostituzione spontanea di quella preesistente utilizzando, per l'inerbimento miscugli di sementi di specie a rapida scomparsa, tali da permettere una successiva colonizzazione da parte delle specie autoctone;
- 14) Sia valutata la possibilità di riqualificare gli argini piantumando, con disposizione irregolare, a creare una fascia anche discontinua di vegetazione arborea/arbustiva riparia, specie quali: *Salix alba*, *Populus alba*, *Populus nigra*, *Alnus glutinosa*, *Cornus sanguinea*;

- 15) Non siano assolutamente utilizzate specie alloctone invasive (cfr. “Inventario della flora vascolare alloctona d’Italia” in “Flora alloctona vascolare alloctona e delle Regioni di Italia” Celesti et all. 2010 – consultabile on-line sul sito: http://sweb01.dbv.uniroma1.it/cirbfep/pubblicazioni/pdf/flora_alloctona.pdf);
 - 16) Siano utilizzati, in via prioritaria, fertilizzanti naturali e diserbanti nel pieno rispetto della normativa sull’uso corretto;
 - 17) Negli interventi di sistemazione e stabilizzazione dei versanti, delle scarpate e delle sponde siano privilegiati, nel rispetto di quanto normato in D.G.R. n.4340/199 e compatibilmente con le caratteristiche geomorfologiche stazionali, tecniche di ingegneria naturalistica;
 - 18) Prima dell’avvio delle operazioni di eliminazione della vegetazione, si provveda, a delimitare le aree d’intervento separandole da quelle escluse;
 - 19) Durante le operazioni di cantiere sia adottato ogni accorgimento e precauzione per la salvaguardia delle parti ipogee ed epigee delle piante presenti nelle aree adiacenti a quelle di intervento;
 - 20) Al termine dei lavori si provveda alla riqualificazione della porzione della fascia ripariale a più stretto contatto con i due cantieri operativi intragolenali estendendola a tutto il tratto compreso fra il ponte dei congressi ed il ponte della Magliana (Punto 4.2. Relazione vegetazionale); si provveda altresì alla riqualificazione ambientale delle aree interferite dai sedimi del deposito e del cantiere operativo esterni all’argine sinistro;
 - 21) Sia posta, durante la fase di cantiere, particolare attenzione nel separare il terreno vegetale da quello dello scavo evitando di mescolarli; prelevare il terreno vegetale e accumularlo, in attesa dell’utilizzo, in spessori modesti al fine di preservarlo meglio ed evitare compattamenti eccessivi. Nei settori non interessati dall’edificazione siano poste in essere tutte le misure volte a non danneggiare l’ambiente. Nello specifico: non vi dovranno essere depositati inerti provenienti dagli scavi o altro materiale, né aperte aree di cantiere nelle vicinanze; dovrà essere evitato ogni passaggio con macchinari e dovranno essere adottate tutte le accortezze tecniche volte ad evitare il compattamento e l’alterazione del suolo;
 - 22) Sia predisposto un piano dedicato alla conservazione e/o realizzazione ex-novo del verde, con misure atte a mantenere connessioni ecologiche a scala locale, che recepisca quanto elencato nei punti precedenti e preveda gli interventi di gestione, le specie vegetali alloctone da eradicare e/o controllare, quelle da impiantare, la loro disposizione, le modalità di messa a dimora, un cronoprogramma rigidamente legato ai periodi di utilizzo del materiale vegetale, un piano di manutenzione per la gestione del verde di nuovo impianto;
 - 23) L’Amministrazione Comunale, nella fase attuativa del Piano, potrà impartire eventuali ulteriori interventi di mitigazione, purché non siano in contrasto con quanto prescritto nei precedenti capoversi, in attuazione del Regolamento del Verde di Roma Capitale in corso di approvazione.
- Altresì dovranno essere adottate le seguenti indicazioni in riferimento alle sistemazioni a verde delle aree, in particolare:
 - Gli individui arborei ed arbustivi impiegabili nelle aree marginali (viabilità) o confinate in spazi ben definiti devono essere:
 - di specie autoctone, o comunque familiari con il tessuto vegetazionale circostante, munite di certificazione sanitaria e di provenienza;
 - di specie che a maturità non abbiano un apparato radicale superficiale;
 - di specie considerate a basso carico allergenico per la collettività;
 - per quelle finalizzate a costituire la parte alta della barriera o delle formazioni arboree, devono mettersi a dimora individui il cui punto basso di inserzione della

- chioma sia almeno a 3 metri dal colletto;
- di specie idonee alla natura del suolo, al contesto territoriale, alla matrice ambientale dell'area ed alle caratteristiche meteorologiche. Particolare attenzione deve essere dedicata alla selezione di specie che richiedono consumi idrici sostenibili con le caratteristiche dell'area.
 - Le superfici destinate ad ospitare le aree verdi debbono essere sistemati con interventi che prevedano, per quanto possibile, minimi movimenti di terra tali comunque da non alterare la morfologia, la natura dei suoli ed il regime idrico e di stabilità dei suoli. Essi devono realizzarsi in modo da favorire il deflusso controllato delle acque.
 - La sistemazione a verde degli spazi a margine dell'opera oppure delle aree intercluse, dovrà essere realizzata prima dell'avvio dei lavori dell'infrastruttura stradale (ad esclusione delle aree necessarie per il transito dei mezzi e per quelle delle lavorazioni di cantiere), e il soggetto proponente dovrà provvedere ad una manutenzione costante delle opere a verde fino al completamento dei lavori dell'intera opera (la manutenzione deve essere programmata senza ricorrere all'uso di prodotti chimici e privilegiando i fertilizzanti naturali e gli ammendanti organici).
 - Tutte le superfici impiantate devono essere munite di un piano pluriennale di manutenzione, che specifichi le cure colturali annuali e periodiche a cui debbono essere obbligatoriamente sottoposte, sia ai fini della loro crescita regolare (innaffiature, ecc.) sia ai fini dell'acquisizione di un portamento equilibrato (potature, ecc.). Periodicamente le piante debbono essere sottoposte a verifiche di stabilità.
- Per quanto concerne la componente rumore, si dovranno:
 - effettuare preliminarmente almeno tre campagne di misure fonometriche settimanali per rilevare il livello di rumore prodotto dall'infrastrutture viarie esistenti (rif. D.M. 16/03/1998); un rilievo sarà sito all'altezza del nuovo Ponte, lato Via Ostiense, un altro lato Via della Magliana ed uno all'altezza dell'attuale Ponte della Magliana, da cui ragionevolmente si potrà stimare il livello equivalente di rumore del nuovo Ponte dei Congressi;
 - elaborare un nuovo modello previsionale tarato sui livelli di rumore registrati e su livelli previsionali fondati su previsioni di traffico settimanali;
 - progettare e realizzare, laddove necessari, sistemi di abbattimento del rumore, sia sulla sorgente (come asfalto fonoassorbente), sia tra sorgente e ricettore (come barriere acustiche); se gli interventi posti in essere non saranno sufficienti a raggiungere i livelli di esposizione al rumore previsti dalla normativa, dovranno essere progettati e realizzati anche interventi sul ricettore (come finestre acustiche). In ogni caso dovrà essere garantito il rispetto dei limiti immissivi previsti dalla normativa vigente.
 - dovranno essere effettuate campagne di monitoraggio sia in fase di cantiere che in fase di normale esercizio dell'infrastruttura.
 - Le campagne in fase di cantiere, (si veda anche L.R. n. 18/2001, artt. 17 e 18) dovranno essere svolte nelle condizioni di peggior esercizio e ripetute qualora mutino le condizioni lavorative; ovviamente, in base alle risultanze si dovranno porre in essere i dovuti e necessari accorgimenti di mitigazione al fine di garantire i livelli emissivi ed immissivi previsti dalla vigente normativa;
 - Le macchine impiegate dovranno rispettare i requisiti di cui al D.M. 4 ottobre 2011, rubricato come *"Emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto - Criteri per gli accertamenti di carattere tecnico"*;



- Le campagne in fase di esercizio dovranno essere svolte nelle settimane di peggior traffico (festività, eventi sportivi, ecc.) sia sui ricettori sensibili sia sui normali ricettori contenuti nelle fasce di pertinenza e non;
 - Le campagne dovranno essere concordate con ARPA Lazio, si dovrà comunicare la data di esecuzione con anticipo di quindici giorni come si dovrà trasmetterne gli esiti;
 - Se necessario saranno poste in essere le azioni necessarie ed opportune per garantire il rispetto dei limiti emissivi ed immissivi previsti dalla normativa vigente.
- In riferimento alla gestione delle terre e rocce da scavo, si prescrive quanto segue:
 - per quanto attiene il terreno vegetale, dovranno essere rispettate tutte le prescrizioni contenute nel Piano di Gestione;
 - durante gli scavi, in caso di evidenze organolettiche di potenziale contaminazione, dovranno essere immediatamente sospesi i lavori, e data comunicazione agli enti competenti, così come previsto dalla normativa vigente (D.Lgs. n.152/06 e s.m.i.);
 - i materiali per i quali si prevede una gestione come rifiuti identificati con codice CER 170504, dovranno essere prioritariamente conferiti presso impianto autorizzato di recupero/riciclo rifiuti e solo in ultima analisi conferiti a discarica;
 - le terre e rocce da scavo provenienti dai lavori di sbancamento previsti, dovranno essere gestite in modo da tenere separati i volumi destinati ad essere trattati come rifiuti, da quelli destinati ad essere riutilizzati in sito. Inoltre, si dovrà evitare la miscelazione con i rifiuti provenienti dalle attività di demolizione e ricostruzione.
 - Dovrà essere redatto un programma di cantierizzazione che assicuri una normalizzazione delle attività particolarmente impattanti quale il rumore, il sollevamento delle polveri, in maniera tale da non interferire con le attività residenziali e socio-economiche in essere, prevedendo tutti gli accorgimenti necessari per il mantenimento dei livelli ammissibili della vigente normativa nonché attraverso l'attuazione di azioni idonee che attuano la mitigazione degli effetti e al ripristino delle condizioni ante-operam.
Dovranno pertanto essere predisposti tutti i necessari accorgimenti per:
 - collocare le aree temporaneamente adibite alla gestione dei cantieri (deposito veicoli, ricovero attrezzi, aree di betonaggio, ecc.) lontano da ricettori sensibili alle attività di lavorazione;
 - nelle aree dei cantieri principali e nelle aree di stoccaggio materiali, sia in fase esecutiva che gestionale, devono essere realizzate tutte le opere provvisorie e definitive atte a garantire la sicurezza dei luoghi, la stabilità del suolo, il buon regime delle acque di deflusso la protezione delle falde da agenti tossici ed inquinanti, con particolare attenzione alle aree dei cantieri prossimali ai corsi d'acqua;
 - i lavori di sterro e reinterro siano eseguiti in modo tecnicamente idoneo, adottando tutti gli accorgimenti utili ad evitare danni alla stabilità dei terreni ed al buon regime delle acque e nel rispetto delle norme di tutela ambientale;
 - lo stoccaggio provvisorio dei terreni di scavo da riutilizzare per le coperture e i rinverdimenti dovrà essere realizzato in aree non a rischio di esondazione, sufficientemente mascherate dalle visuali e per tempi il più possibile contenuti, inoltre le terre dovranno essere periodicamente bagnate allo scopo di evitare il sollevarsi di polveri e l'eccessiva diminuzione di umidità nei terreni vegetali con conseguente inaridimento;
 - le strade interessate dalla percorrenza degli automezzi diretti da o per il cantiere dovranno essere mantenute libere e pulite da fango e/o polveri;

- dopo i lavori si dovrà provvedere alla rinaturalizzazione delle aree di cantiere attraverso il ripristino delle condizioni geomorfologiche, vegetazionali e del regime idraulico delle acque superficiali, al fine di impedire fenomeni di erosione e/o di impaludamento.
- Il piano di monitoraggio ambientale, prima dell'inizio dei lavori, dovrà, per quanto di competenza, essere validato da ARPA Lazio. Comunque lo stesso piano dovrà essere integrato e/o modificato relativamente ai seguenti aspetti:
 - Per la componente rumore, si rimanda a quanto sopra esposto nella specifica prescrizione;
 - Per verificare l'attecchimento della vegetazione dovrà essere predisposto un piano di monitoraggio e controllo con cadenza mensile, con inizio al termine delle piantumazioni e durata di almeno due anni;
 - Per gli interventi di sistemazione idraulica e di rimodellamento morfologico previsti, dovrà essere predisposto un piano di monitoraggio e controllo dell'efficacia degli stessi nel tratto fluviale interessato dalle opere. Detto piano dovrà avere cadenza mensile, iniziare al termine degli interventi e deve avere durata di almeno due anni.
- L'eventuale approvvigionamento delle risorse naturali dovrà avvenire nell'ambito dei limiti delle concessioni legittimamente vigenti nei diversi siti di cava.

Il presente documento è costituito da n. 41 pagine esclusa la copertina.

La presente istruttoria tecnico-amministrativa è redatta in conformità della parte II del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.