



**DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE
AREA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

Progetto	Interventi sul sistema viario regionale per la sostenibilità della manifestazione sportiva Ryder Cup in un'ottica di miglioramento della capacità e della fruibilità delle dotazioni infrastrutturali, nei Comuni di Roma e Guidonia Montecelio, Città Metropolitana di Roma Capitale, in località Via Marco Simone
Proponente	Società ASTRAL S.p.A.
Ubicazione	Provincia di Roma Comune di Roma e Guidonia Montecelio Località: Via Marco Simone.

Registro elenco progetti n. 58/2022

**Pronuncia di Verifica di assoggettabilità a V.I.A.
ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n. 152/2006.**

ISTRUTTORIA TECNICO - AMMINISTRATIVA

<p>IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO</p> <p>Arch. Paola Pelone</p> <p>ISTRUTTORE:</p> <p>Geom. Roberto Cappella</p>	<p>16 settembre 2022</p>
--	--------------------------

Attivazione della procedura

La Proponente Società ASTRAL S.p.A. in data 25/05/2022 (protocollo di acquisizione n. 515638 in pari data), ha inoltrato la richiesta di attivazione della procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A. ai sensi del combinato disposto dell'art. 19, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e del D.M. n. 52/2015.

L'opera in esame è individuata, nell'istanza presentata dal Proponente, tra quelle elencate nell'Allegato IV, punto 7, lettera h), della parte II, del D.Lgs. n. 152/2006 e pertanto è sottoposta a procedura di Verifica sull'applicabilità della V.I.A.

Il progetto e lo studio sono stati iscritti nel registro dei progetti al n. 58/2022 dell'elenco.

Esaminati gli elaborati e la documentazione trasmessa elencata a seguire:

PROGETTO DEFINITIVO									
NUM. PROG.VO	CODIFICA ELABORATO					DESCRIZIONE ELABORATO	SCALA	CODIFICA	
	LOTTO	PROGR. LOTTO	DISCIPLINA	PROGR. DISCIPLINA	REVISIONE				
EG - ELABORATI COMUNI									
EG-01 - ELABORATI DI CARATTERE GENERALE									
01	EG	01	00	GEN	001	A	Elenco elaborati	-	EG-01-00-GEN-001-A
02	EG	01	00	GEN	002	A	Relazione generale descrittiva	-	EG-01-00-GEN-002-A
03	EG	01	00	GEN	003	A	Corografia	1:5000	EG-01-00-GEN-003-A
04	EG	01	00	GEN	004	A	Planimetria di progetto su ortofoto	1:5000	EG-01-00-GEN-004-A
05	EG	01	00	GEN	005	A	Planimetria di progetto - Individuazione lotti funzionali	1:5000	EG-01-00-GEN-005-A
06	EG	01	00	GEN	006	A	Inserimento intervento su stralci PRG (Comune di Roma e Comune di Guidonia Montecelio)	1:10000	EG-01-00-GEN-006-A
07	EG	01	00	GEN	007	A	Planimetria di Variante PRG del Comune di Roma	1:10000	EG-01-00-GEN-007-A
08	EG	01	00	GEN	008	A	Documentazione fotografica - Lotto A	-	EG-01-00-GEN-008-A
09	EG	01	00	GEN	009	A	Documentazione fotografica - Lotto B - Tav. 1 di 2	-	EG-01-00-GEN-009-A
10	EG	01	00	GEN	010	A	Documentazione fotografica - Lotto B - Tav. 2 di 2	-	EG-01-00-GEN-010-A
11	EG	01	00	GEN	011	A	Studio del traffico	-	EG-01-00-GEN-011-A
EG-02 - GEOLOGIA E IDROGEOLOGIA									
12	EG	02	00	GEO	001	A	Relazione di inquadramento geologico e idrogeologico	-	EG-02-00-GEO-001-A
EG-03 - IDROLOGIA									
13	EG	03	00	IDR	001	A	Relazione idrologica	-	EG-03-00-IDR-001-A
14	EG	03	00	IDR	002	A	Corografia generale	1:5000	EG-03-00-IDR-002-A
EG-04 - INSERIMENTO PAESAGGISTICO E AMBIENTALE									
EG-04-01 - STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE									
15	EG	04	01	AMB	001	A	Studio preliminare ambientale (Verifica di Assoggettabilità a VIA)	-	EG-04-01-AMB-001-A
16	EG	04	01	AMB	002	A	Inquadramento su foto aerea	1:6000	EG-04-01-AMB-002-A
17	EG	04	01	AMB	003	A	Carta dei vincoli paesaggistici e ambientali	1:10000	EG-04-01-AMB-003-A
18	EG	04	01	AMB	004	A	Carta dell'uso del suolo	1:6000	EG-04-01-AMB-004-A



PROGETTO DEFINITIVO									
NUM. PROG.VO	CODIFICA ELABORATO						DESCRIZIONE ELABORATO	SCALA	CODIFICA
	LOTTO	PROG. LOTTO	DISCIPLINA	PROG. DISCIPLINA	REVISIONE				
19	EG	04	01	AMB	005	A	Carta degli ambiti di paesaggio	1:6000	EG-04-01-AMB-005-A
20	EG	04	01	AMB	006	A	Carta dell'assetto antropico	1:6000	EG-04-01-AMB-006-A
21	EG	04	02	AMB	007	A	Carta della vegetazione	1:6000	EG-04-02-AMB-014-A
22	EG	04	01	AMB	008	A	Relazione Geologico-vegetazionale	-	EG-04-01-AMB-007-A
EG-04-02 - PAESAGGIO E MITIGAZIONI AMBIENTALI									
23	EG	04	02	AMB	010	A	Relazione descrittiva	-	EG-04-02-AMB-010-A
24	EG	04	02	AMB	011	A	Corografia degli interventi di inserimento paesaggistico	1:6000	EG-04-02-AMB-011-A
25	EG	04	02	AMB	012	A	Planimetria di dettaglio degli interventi di inserimento paesaggistico – Tav 1 di 2	1:2000	EG-04-02-AMB-012-A
26	EG	04	02	AMB	013	A	Planimetria di dettaglio degli interventi di inserimento paesaggistico – Tav 1 di 2	1:2000	EG-04-02-AMB-013-A
27	EG	04	02	AMB	014	A	Piano di Monitoraggio Ambientale	-	EG-04-02-AMB-015-A
EG-04-03 - RELAZIONE PAESAGGISTICA									
28	EG	04	03	AMB	020	A	Relazione Paesaggistica	-	EG-04-03-AMB-020-A
29	EG	04	03	AMB	021	A	Carta tecnica dei vincoli	1:10000	EG-04-03-AMB-021-A
30	EG	04	03	AMB	022	A	Fotosimulazioni	-	EG-04-03-AMB-022-A
EG-04-04 - STUDIO IMPATTO ACUSTICO									
31	EG	04	04	AMB	030	A	Relazione generale	-	EG-04-04-AMB-030-A
32	EG	04	04	AMB	031	A	Schede di censimento dei ricettori	-	EG-04-04-AMB-031-A
33	EG	04	04	AMB	032	A	Planimetria dei limiti applicabili Tav 1 di 2	1:2500	EG-04-04-AMB-032-A
34	EG	04	04	AMB	033	A	Planimetria dei limiti applicabili Tav 2 di 2	1:2500	EG-04-04-AMB-033-A
35	EG	04	04	AMB	034	A	Planimetria di impatto acustico - Stato attuale - Periodo diurno Tav 1 di 2	1:2500	EG-04-04-AMB-034-A
36	EG	04	04	AMB	035	A	Planimetria di impatto acustico - Stato attuale - Periodo diurno Tav 2 di 2	1:2500	EG-04-04-AMB-035-A
37	EG	04	04	AMB	036	A	Planimetria di impatto acustico - Stato attuale - Periodo notturno Tav 1 di 2	1:2500	EG-04-04-AMB-036-A
38	EG	04	04	AMB	037	A	Planimetria di impatto acustico - Stato attuale - Periodo notturno Tav 2 di 2	1:2500	EG-04-04-AMB-037-A
39	EG	04	04	AMB	038	A	Planimetria di impatto acustico - Stato di progetto - Periodo diurno Tav 1 di 2	1:2500	EG-04-04-AMB-038-A
40	EG	04	04	AMB	039	A	Planimetria di impatto acustico - Stato di progetto - Periodo diurno Tav 2 di 2	1:2500	EG-04-04-AMB-039-A
41	EG	04	04	AMB	040	A	Planimetria di impatto acustico - Stato di progetto - Periodo notturno Tav 1 di 2	1:2500	EG-04-04-AMB-040-A
42	EG	04	04	AMB	041	A	Planimetria di impatto acustico - Stato di progetto - Periodo notturno Tav 2 di 2	1:2500	EG-04-04-AMB-041-A
43	EG	04	04	AMB	042	A	Planimetria di impatto acustico - Stato di progetto Post Mitigazione - Periodo diurno Tav 1 di 2	1:2500	EG-04-04-AMB-042-A



PROGETTO DEFINITIVO									
NUM. PROG.VO	CODIFICA ELABORATO						DESCRIZIONE ELABORATO	SCALA	CODIFICA
	LOTTO	PROGR. LOTTO	DISCIPLINA	PROGR. DISCIPLINA	REVISIONE				
44	EG	04	04	AMB	043	A	Planimetria di impatto acustico - Stato di progetto Post Mitigazione - Periodo diurno Tav 2 di 2	1:2500	EG-04-04-AMB-043-A
45	EG	04	04	AMB	044	A	Planimetria di impatto acustico - Stato di progetto Post Mitigazione - Periodo notturno Tav 1 di 2	1:2500	EG-04-04-AMB-044-A
46	EG	04	04	AMB	045	A	Planimetria di impatto acustico - Stato di progetto Post Mitigazione - Periodo notturno Tav 2 di 2	1:2500	EG-04-04-AMB-045-A

LA - LOTTO A									
Intervento di adeguamento mediante raddoppio SP23a Palombarese da Via Nomentana a Via Marco Simone									
LA-01 - PROGETTO DELL'INFRASTRUTTURA									
LA-01-01 - PARTE GENERALE									
01	LA	01	01	STD	001	A	Relazione tecnica stradale	-	LA-01-01-STD-001-A
02	LA	01	01	STD	002	A	Relazione sulla sicurezza - ex.ART.4 D.M.22/04/04	-	LA-01-01-STD-002-A
03	LA	01	01	STD	003	A	Planimetria di progetto	1:2000	LA-01-01-STD-003-A
04	LA	01	01	STD	004	A	Sezioni caratteristiche Tav. 1	1:50	LA-01-01-STD-004-A
05	LA	01	01	STD	005	A	Sezioni caratteristiche Tav. 2	1:50	LA-01-01-STD-005-A
06	LA	01	01	STD	006	A	Sezioni tipologiche	1:50	LA-01-01-STD-006-A
LA-01-02 - ASSE PRINCIPALE									
07	LA	01	02	STD	010	A	Planimetria di progetto Tav. 1	1:1000	LA-01-02-STD-010-A
08	LA	01	02	STD	011	A	Planimetria di progetto Tav. 2	1:1000	LA-01-02-STD-011-A
09	LA	01	02	STD	012	A	Profili Longitudinali Tav. 1	1:1000/100	LA-01-02-STD-012-A
10	LA	01	02	STD	013	A	Profili Longitudinali Tav. 2	1:1000/100	LA-01-02-STD-013-A
LA-01-03 - INTERSEZIONI									
11	LA	01	03	STD	020	A	Rotatoria 0 "Nomentana" - Planimetria di progetto	1:500	LA-01-03-STD-020-A
12	LA	01	03	STD	021	A	Rotatoria 1 "Nomentana BIS" - Planimetria d'insieme	1:500	LA-01-03-STD-021-A
13	LA	01	03	STD	022	A	Rotatoria 2 "Via M.Simone" - Planimetria di progetto	1:500	LA-01-03-STD-022-A
LA-02 - IDRAULICA									
14	LA	02	00	IDR	001	A	Relazione idraulica di smaltimento acque di piattaforma	-	LA-02-00-IDR-001-A
15	LA	02	00	IDR	002	A	Planimetria idraulica di smaltimento acque di piattaforma	1:1000	LA-02-00-IDR-002-A
16	LA	02	00	IDR	003	A	Tipologici idraulica di smaltimento acque di piattaforma	1:20	LA-02-00-IDR-003-A
LA-03 - IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE									
17	LA	03	00	IMP	001	A	Relazione tecnica qualitativa impianto di pubblica illuminazione	-	LA-03-00-IMP-001-A
18	LA	03	00	IMP	002	A	Planimetria impianti di illuminazione	1:1000	LA-03-00-IMP-002-A
LA-04 - CANTIERIZZAZIONE, CAVE E SITI DI DEPOSITO									
LA-04-01 - CANTIERIZZAZIONE									



PROGETTO DEFINITIVO									
NUM. PROG.VO	CODIFICA ELABORATO						DESCRIZIONE ELABORATO	SCALA	CODIFICA
	LOTTO	PROGR. LOTTO	DISCIPLINA	PROGR. DISCIPLINA	REVISIONE				
19	LA	04	01	CAN	001	A	Relazione cantierizzazione	-	LA-04-01-CAN-001-A
20	LA	04	01	CAN	002	A	Planimetria di cantierizzazione - Macrofase A	varie	LA-04-01-CAN-002-A
21	LA	04	01	CAN	003	A	Planimetria di cantierizzazione - Macrofase B	varie	LA-04-01-CAN-003-A
22	LA	04	01	CAN	004	A	Planimetria di cantierizzazione - Macrofase C	varie	LA-04-01-CAN-004-A
LA-04-02 - CAVE E SITI DI DEPOSITO									
23	LA	04	02	CAN	010	A	Relazione gestione delle materie	-	LA-04-02-CAN-010-A
24	LA	04	02	CAN	011	A	Corografia cave e discariche	1:5.000	LA-04-02-CAN-011-A
LA-05 - ESPROPRI									
25	LA	05	00	ESP	001	A	Piano particellare di esproprio - Comune di Roma	-	LA-05-00-ESP-001-A
26	LA	05	00	ESP	002	A	Piano particellare di esproprio - Comune di Guidonia	-	LA-05-00-ESP-002-A
27	LA	05	00	ESP	003	A	Elenco Ditte - Comune di Roma	-	LA-05-00-ESP-003-A
28	LA	05	00	ESP	004	A	Elenco Ditte - Comune di Guidonia	-	LA-05-00-ESP-004-A
LA-06 - INTERFERENZE									
29	LA	06	00	INT	001	A	Planimetria con individuazione delle interferenze	1:2000	LA-06-00-INT-001-A

LB - LOTTO B									
Intervento di adeguamento mediante raddoppio Via Marco Simone									
LB-01 - PROGETTO DELL'INFRASTRUTTURA									
LB-01-01 - PARTE GENERALE									
01	LB	01	01	STD	001	A	Relazione tecnica stradale	-	LB-01-01-STD-001-A
02	LB	01	01	STD	002	A	Relazione sulla sicurezza - ex.ART.4 D.M.22/04/04	-	LB-01-01-STD-002-A
03	LB	01	01	STD	003	A	Planimetria di progetto	1:2000	LB-01-01-STD-003-A
04	LB	01	01	STD	004	A	Sezioni caratteristiche Tav. 1	1:50	LB-01-01-STD-004-A
05	LB	01	01	STD	005	A	Sezioni caratteristiche Tav. 2	1:50	LB-01-01-STD-005-A
06	LB	01	01	STD	006	A	Sezioni caratteristiche Tav. 3	1:50	LB-01-01-STD-006-A
07	LB	01	01	STD	007	A	Sezioni caratteristiche Tav. 4	1:50	LB-01-01-STD-007-A
08	LB	01	01	STD	008	A	Sezioni caratteristiche Tav. 5	1:50	LB-01-01-STD-008-A
09	LB	01	01	STD	009	A	Sezioni caratteristiche Tav. 6	1:50	LB-01-01-STD-009-A
10	LB	01	01	STD	010	A	Sezioni tipologiche	1:50	LB-01-01-STD-010-A
LB-01-02 - ASSE PRINCIPALE									
11	LB	01	02	STD	020	A	Planimetria di progetto Tav. 1	1:1000	LB-01-02-STD-020-A
12	LB	01	02	STD	021	A	Planimetria di progetto Tav. 2	1:1000	LB-01-02-STD-021-A
13	LB	01	02	STD	022	A	Planimetria di progetto Tav. 3	1:1000	LB-01-02-STD-022-A
14	LB	01	02	STD	023	A	Planimetria di progetto Tav. 4	1:1000	LB-01-02-STD-023-A
15	LB	01	02	STD	024	A	Profili Longitudinali Tav. 1	1:1000/100	LB-01-02-STD-024-A
16	LB	01	02	STD	025	A	Profili Longitudinali Tav. 2	1:1000/100	LB-01-02-STD-025-A
17	LB	01	02	STD	026	A	Profili Longitudinali Tav. 3	1:1000/100	LB-01-02-STD-026-A
18	LB	01	02	STD	027	A	Profili Longitudinali Tav. 4	1:1000/100	LB-01-02-STD-027-A
LB-01-03 - INTERSEZIONI									



PROGETTO DEFINITIVO									
NUM. PROG.VO	CODIFICA ELABORATO					DESCRIZIONE ELABORATO	SCALA	CODIFICA	
	LOTTO	PROG. LOTTO	DISCIPLINA	PROG. DISCIPLINA	REVISIONE				
19	LB	01	03	STD	040	A	Rotatoria 3 "Via Bellegra" - Planimetria di progetto	1:500	LB-01-03-STD-040-A
20	LB	01	03	STD	041	A	Rotatoria 4 "Via Valle Aniene" - Planimetria di progetto	1:500	LB-01-03-STD-041-A
21	LB	01	03	STD	042	A	Rotatoria 5 "Via Casal Bianco" - Planimetria di progetto	1:500	LB-01-03-STD-042-A
LB-02 - IDRAULICA									
22	LB	02	00	IDR	001	A	Relazione idraulica di smaltimento acque di piattaforma	-	LB-02-00-IDR-001-A
23	LB	02	00	IDR	002	A	Planimetria idraulica di smaltimento acque di piattaforma - Tav.1	1:1000	LB-02-00-IDR-002-A
24	LB	02	00	IDR	003	A	Planimetria idraulica di smaltimento acque di piattaforma - Tav.2	1:1000	LB-02-00-IDR-003-A
25	LB	02	00	IDR	004	A	Intervento inalveazione Fosso Pratolungo/Marco Simone	varie	LB-02-00-IDR-004-A
26	LB	02	00	IDR	005	A	Tipologici idraulica di smaltimento acque di piattaforma	1:20	LB-02-00-IDR-005-A
LB-03 - IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE									
27	LB	03	00	IMP	001	A	Relazione tecnica qualitativa impianto di pubblica illuminazione	-	LB-03-00-IMP-001-A
28	LB	03	00	IMP	002	A	Planimetria impianti di illuminazione - Tav.1	1:1000	LB-03-00-IMP-002-A
29	LB	03	00	IMP	003	A	Planimetria impianti di illuminazione - Tav.2	1:1000	LB-03-00-IMP-003-A
LB-04 - CANTIERIZZAZIONE, CAVE E SITI DI DEPOSITO									
LB-04-01 - CANTIERIZZAZIONE									
30	LB	04	01	CAN	001	A	Relazione cantierizzazione	-	LB-04-01-CAN-001-A
31	LB	04	01	CAN	002	A	Planimetria di cantierizzazione - Macrofase A - Tav.1	varie	LB-04-01-CAN-002-A
32	LB	04	01	CAN	003	A	Planimetria di cantierizzazione - Macrofase A - Tav.2	varie	LB-04-01-CAN-003-A
33	LB	04	01	CAN	004	A	Planimetria di cantierizzazione - Macrofase B - Tav.1	varie	LB-04-01-CAN-004-A
34	LB	04	01	CAN	005	A	Planimetria di cantierizzazione - Macrofase B - Tav.2	varie	LB-04-01-CAN-005-A
LB-04-02 - CAVE E SITI DI DEPOSITO									
35	LB	04	02	CAN	010	A	Relazione gestione delle materie	-	LB-04-02-CAN-010-A
36	LB	04	02	CAN	011	A	Corografia cave e discariche	1:5.000	LB-04-02-CAN-011-A
LB-05 - ESPROPRI									
37	LB	05	00	ESP	001	A	Piano particellare di esproprio - Comune di Roma - Tav 1 di 2	-	LB-05-00-ESP-001-A
38	LB	05	00	ESP	002	A	Piano particellare di esproprio - Comune di Roma - Tav 2 di 2	-	LB-05-00-ESP-002-A
39	LB	05	00	ESP	003	A	Piano particellare di esproprio - Comune di Guidonia	-	LB-05-00-ESP-003-A
40	LB	05	00	ESP	004	A	Elenco Ditte - Comune di Roma	-	LB-05-00-ESP-004-A
41	LB	05	00	ESP	005	A	Elenco Ditte - Comune di Guidonia	-	LB-05-00-ESP-005-A
LB-06 - INTERFERENZE									



PROGETTO DEFINITIVO									
NUM. PROG.VO	CODIFICA ELABORATO					DESCRIZIONE ELABORATO	SCALA	CODIFICA	
	LOTTO	PROGR. LOTTO	DISCIPLINA	PROGR. DISCIPLINA	REVISIONE				
42	LB	06	00	INT	001	A	Planimetria con individuazione delle interferenze - Tav. 1	1:2000	LB-06-00-INT-001-A
43	LB	06	00	INT	002	A	Planimetria con individuazione delle interferenze - Tav. 2	1:2000	LB-06-00-INT-002-A

Con nota prot. n. 565241 del 08/05/2022, è stata data comunicazione alle Amministrazioni e agli Enti Territoriali potenzialmente interessati dell'avvenuta pubblicazione sul sito web di questa Autorità dello studio preliminare ambientale e della documentazione a corredo del progetto, a norma dell'art. 19, comma 3 del D.Lgs. n. 152/06.

Le Amministrazioni e gli Enti Territoriali potenzialmente interessati, individuati dalla Proponente e/o riconfermati/integrati dalla competente Area V.I.A. sono i seguenti:

- ❖ Ministero della Cultura, Segretariato Regionale del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo per il Lazio;
- ❖ Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale di Roma, Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Roma;
- ❖ Ministero della Cultura, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area Metropolitana di Roma e per la Provincia di Rieti;
- ❖ Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale;
- ❖ Consorzio di Bonifica Litorale Nord;
- ❖ Regione Lazio - Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, Area Urbanistica, Copianificazione Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale;
- ❖ Regione Lazio - Direzione Regionale Lavori Pubblici, Stazione Unica Appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo, Area Tutela del Territorio;
- ❖ Regione Lazio - Direzione Regionale Lavori Pubblici, Stazione Unica Appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo, Area Vigilanza e Bacini Idrografici;
- ❖ Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità, Area Trasporto su strada;
- ❖ Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità, Area Viabilità e Reti Infrastrutturali;
- ❖ ARPA LAZIO;
- ❖ ASL ROMA 5;
- ❖ Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento II – Mobilità e Viabilità, Servizio 2 – Viabilità zona nord;
- ❖ Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento III - Ambiente e Tutela del territorio: acqua, rifiuti, energia, aree protette;
- ❖ Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV - Pianificazione, sviluppo e governo del territorio, Servizio I – Urbanistica e attuazione PTMG;
- ❖ Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV - Pianificazione, sviluppo e governo del territorio, Servizio 2 - Geologico, Difesa del Suolo – Rischio idraulico e territoriale;



- ❖ Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, P.O. Servizio Valutazioni Ambientali, (V.A.S. – V.I.A. – V.A.P. – A.I.A.);
- ❖ Comune di Guidonia Montecelio, Area VI – Lavori Pubblici, Ambiente e Attività Estrattive;
- ❖ Comune di Guidonia Montecelio, Area IV - Urbanistica e Pianificazione del Territorio – Ufficio Autorizzazioni Paesaggistiche.

Nel termine di cui all'art. 19, comma 4, del D.Lgs. n. 152/06, è pervenuta la seguente osservazione:

- Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV Pianificazione, Sviluppo e Governo del Territorio, Servizio I Urbanistica e attuazione del PTMG, nota prot. n. CMRC-2022-0110680 del 08/07/2022, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 674985 in pari data, con la quale ritiene che l'intervento non si ponga in contrasto con le direttive e le prescrizioni del P.T.P.G.

Oltre il suddetto termine, sono pervenute le seguenti osservazioni:

- Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, P.O. Servizio Valutazioni Ambientali (V.A.S. – V.I.A. – V.A.P. – A.I.A.), nota prot. n. NA/5578 del 11/07/2022, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 679552 in pari data, con la quale esprime parere favorevole alla realizzazione dell'opera infrastrutturale in oggetto ed in allegato vengono trasmesse le osservazioni di competenza di altre Strutture Capitoline, in particolare:
 - Roma Capitale, Dipartimento Sviluppo Economico Attività Produttive, Direzione sportelli Unici, U.O. – Sportello Impianti Produttivi, nota prot. n. QH 37730 del 17/06/2022, con la quale comunica di non rilevare elementi di competenza in merito;
 - Roma Capitale, Dipartimento Coordinamento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana – Direzione Urbanizzazioni Primarie e Coordinamento Sottoservizi – U.O. Dissesto Idrogeologico e Opere Idrauliche – Servizio Dissesto Idrogeologico, nota prot. n. QN 120932 del 27/06/2022, con la quale comunica che, esaminata la documentazione progettuale, “...non ritiene di dover esprimere osservazioni”;
 - Roma Capitale, Sovrintendenza Capitolina ai Beni Culturali, Direzione Interventi su Edilizia Monumentale, Servizio Gestione del Territorio, Carta dell'Agro, Forma Urbis e Carta per la Qualità, nota prot. n. RI 20730 del 04/07/2022, con la quale “...esprime parere di massima favorevole, pur sottolineando la necessità di individuare soluzioni puntuali al superamento delle criticità [...] esposte”;
 - Roma Capitale, Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani di Mobilità Sostenibile, Servizio Progetti Stradali e Discipline di Traffico, nota prot. n. QG 23453 del 28/06/2022 e nota prot. n. QG 23320 del 27/06/2022, con la quale vengono fornite “...indicazioni che potranno essere considerate nell'elaborazione della successiva fase progettuale”;
- Ministero della Cultura, Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio per l'Area Metropolitana di Roma e la Provincia di Rieti, nota prot. n. I4688-P del 12/07/2022, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 682953 in pari data, con la quale ritiene che “...l'attuazione dell'opera possa comportare un effetto significativo sul paesaggio naturale ed archeologico esistente sottoposto a tutela ai sensi del D.Lgs.42/2004. Si raccomanda, in ogni caso, di approfondire in modo completo ed esauriente gli aspetti paesaggistici dell'intervento in parola e di voler fornire a questo Ufficio tutta la documentazione necessaria alla valutazione di competenza”;
- Regione Lazio - Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, Area Urbanistica, Copianificazione Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana, nota prot. n. 693547 del 14/07/2022, con la quale esprime parere favorevole alla realizzazione dell'intervento in oggetto;
- Roma Capitale, Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, Direzione Trasformazione Urbana, Direzione Pianificazione Generale, nota prot. n. QI 122908 del



18/07/2022, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 705952 in pari data, con la quale ha rappresentato che il progetto in esame non è conforme al PRG vigente ed altresì “...in attuazione dell’art. 5 del Protocollo di intesa ex art. 15 della legge n. 241/1990 di cui alla deliberazione di Giunta Capitolina n. 298 del 26 novembre 2021, sottoscritto tra Roma Capitale e codesta Società in data 14.12.2021, lo scrivente Dipartimento rimane a disposizione per la predisposizione degli atti deliberativi necessari per l’approvazione della variante urbanistica ai sensi dell’art. 19 del DPR n. 327/2001”.

Con nota prot. n. 750082 del 29/07/2022, l’Area V.I.A. ha chiesto alla Proponente integrazioni documentali e l’ottemperanza alle richieste formulate dalle suddette Amministrazioni ed Enti coinvolti nel procedimento.

La Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV Pianificazione, Sviluppo e Governo del Territorio, Servizio I Urbanistica e attuazione del PTMG, con nota prot. n. CMRC-2022-0121690 del 29/07/2022, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 750048 in pari data, ha rilasciato il parere di competenza nell’ambito della conferenza di servizi decisoria ex art. 14, c. 2, legge n. 241/1990 sull’intervento in oggetto, ritenendo che “...per quanto concerne l’espressione del parere di compatibilità al PTPG, di cui all’art. 20, comma 5 del Dlgs 267/2000 e art. 4, comma 1, lett. c della LR 14/99 l’intervento in oggetto si possa considerare compatibile...”.

Il Consorzio di Bonifica Litorale Nord, con nota prot. n. 12067 del 03/08/2022, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 766193 in pari data, ha trasmesso il parere favorevole, ai soli fini idraulici, espresso sull’intervento in oggetto dallo stesso Consorzio con nota prot. n. 11369 del 22/07/2022.

La Società ASTRAL S.p.A. con nota prot. n. 21807 del 26/08/2022, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 816104 in pari data, ha inoltrato la seguente documentazione integrativa:

- Documento di riscontro alla “Richiesta integrazioni art. 19, comma 6 del D.Lgs. n. 152/06” con i seguenti allegati:
 - Allegato 1. Regione Lazio – Direzione Regionale Ambiente – Area Valutazione di Impatto Ambientale – Richiesta integrazioni art. 19, comma 6 del D.Lgs. n. 152/06;
 - Allegato 2. Elaborato EG-04-04-AMB-030-B “Studio Impatto acustico - Relazione generale”.
- Note di richieste integrazioni:
 - Nota della Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV, “Pianificazione, sviluppo e governo del territorio”, Servizio 2 “Geologico, difesa del suolo – rischio idraulico e territoriale”, prot. CMRC-2022-0093224 del 08.06.2022 pervenuta in Astral al prot. 13828 del 08.06.2022;
 - Nota della Direzione Regionale Lavori Pubblici, Stazione Unica Appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo, Area Tutela del Territorio, Servizio Geologico e Sismico Regionale, Registro Ufficiale U.0572304.10-06-2022, pervenuta in Astral al prot. 14165 del 10.06.2022;
 - Nota del Consorzio di Bonifica Litorale Nord prot. 8941/2022 del 13-06-2022 pervenuta in Astral al prot. 14374 del 13.06.2022.
- Integrazioni trasmesse da ASTRAL S.p.A.:
 - Nota Astral prot. 18893 del 20.07.2022 di trasmissione integrazioni in risposta a quanto richiesto dal Consorzio di Bonifica Litorale Nord e dalla Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV, “Pianificazione, sviluppo e governo del territorio”, Servizio 2 “Geologico, difesa del suolo – rischio idraulico e territoriale”:
 - ✓ Relazione integrativa per Consorzio di Bonifica Litorale Nord;



- ✓ Ricevuta telematica pagamento spese di istruttoria per parere idraulico della Città Metropolitana di Roma Capitale fascicolo I4250-I341/PA;
- ✓ Relazione integrativa per parere idraulico della Città Metropolitana di Roma Capitale fascicolo I4250-I341/PA;
- ✓ Relazione integrativa su fossi per parere idraulico della Città Metropolitana di Roma Capitale fascicolo I4250-I341/PA;
- Nota Astral prot. 21245 del 16.08.2022 di trasmissione integrazioni in risposta a quanto richiesto Direzione Regionale Lavori Pubblici, Stazione Unica Appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo, Area Tutela del Territorio, Servizio Geologico e Sismico Regionale:
 - ✓ Relazione geologica;
 - ✓ Sondaggi;
 - ✓ Carte geologica;
 - ✓ Carte geomorfologiche;
 - ✓ Carte idrogeologiche;
 - ✓ Carte delle indagini;
 - ✓ Carte delle acclività;
 - ✓ Relazioni di integrazioni allo studio geologico vegetazionale;
- Nota Astral prot. 21446 del 19.08.2022 di trasmissione integrazioni in risposta a quanto richiesto Direzione Regionale Lavori Pubblici, Stazione Unica Appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo, Area Tutela del Territorio, Servizio Geologico e Sismico Regionale:
 - ✓ Relazione geologica;
 - ✓ Carta di idoneità territoriale;
- Pareri pervenuti:
 - Ministero della Cultura, Segretariato Regionale per il Lazio, nota prot. n. 5766-P del 28/07/2022 ed in allegato alla suddetta nota è stato inviato:
 - parere endoprocedimentale SSABAP RM, nota Prot. 30057 del 08.07.2022, Prot. SR-LAZ n. 5140 del 08.07.2022;
 - parere endoprocedimentale SSABAP RM MET, nota Prot. 15934 del 26.07.2022, Prot. SR-LAZ n. 5730 del 27.07.2022;
 - Roma Capitale, Sovrintendenza Capitolina ai Beni Culturali, Direzione Interventi su Edilizia Monumentale, Servizio Coordinamento Gestione del Territorio, Carta dell'Agro, Forma Romae e Carta per la Qualità, nota prot. n. RI 22407 del 18/07/2022;
 - Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale, Settore Roma Capitale e Sub-Distrettuale Lazio, nota prot. 8018 del 19/07/2022;
 - Consorzio di Bonifica Litorale Nord, nota prot. n. 11369 del 22/07/2022;
 - Regione Lazio - Direzione Regionale Lavori Pubblici, Stazione Unica Appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo, Area Tutela del Territorio, nota prot. n. 806167 del 23/08/2022, con la quale si trasmette la Determinazione n. G11180 del 22/08/2022 (Parere ai sensi dell'art. 89 del D.P.R. n. 380/2001 e della D.G.R. n. 2649/99);
 - Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV Pianificazione, Sviluppo e Governo del Territorio, Servizio 1 Urbanistica e attuazione del PTMG, nota prot. n. CMRC-2022-0121690 del 29/07/2022;
 - Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV Pianificazione, Sviluppo e Governo del Territorio, Servizio 2 Geologico, Difesa del Suolo – rischio idraulico e territoriale, nota prot. n. CMRC-2022-0122548 del 01/08/2022;
 - Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento III Ambiente e Tutela del Territorio: Acqua-Rifiuti-Energia-Aree Protette, nota prot. n. CMRC-2022-0093885 del 08/06/2022;



- Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità, Area Trasporto su Strada, nota prot. n. 753040 del 01/08/2022;
- Roma Capitale, Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, Direzione Trasformazione Urbana, Direzione Pianificazione Generale, nota prot. n. QI 122908 del 18/07/2022;
- Roma Capitale, Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani di Mobilità Sostenibile, Direzione Infrastrutture Trasporti, nota prot. n. QG 23320 del 27/06/2022;
- Roma Capitale, Dipartimento Coordinamento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana – Direzione Urbanizzazioni Primarie e Coordinamento Sottoservizi, nota prot. n. QN 136741 del 19/07/2022;
- ASL ROMA 2, Dipartimento di Prevenzione, nota prot. n. 129203/2022 del 21/06/2022;
- ASL ROMA 5, Dipartimento di Prevenzione, nota del 17/06/2021;
- Italgas Reti, nota prot. n. 22214DEF0064 del 02/08/2022;
- COTRAL, Direzione Generale, nota prot. n. PU22061409936.

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.

Motivazione dell'opera

Il progetto di “Intervento di adeguamento mediante raddoppio di Via Marco Simone” è predisposto nell’ambito degli interventi sul sistema viario regionale per la sostenibilità della manifestazione sportiva Ryder Cup.

Dal punto di vista funzionale l’opera connette la Via Tiburtina a sud con la Via Nomentana a nord lungo il confine nord est del Comune di Roma al confine con il Comune di Guidonia Montecelio. Il miglioramento delle condizioni di servizio dell’attuale viabilità consentirà, successivamente al termine della manifestazione sportiva, di ottimizzare i flussi di traffico tra le due strade consolari.

Classificazione dell'opera

La viabilità prevista in progetto è una “E – Strada urbana di quartiere”, come definita dal D.Lgs 30 aprile 1992, n. 285 e ss.mm.ii. “Nuovo Codice della Strada” all’Art. 2 comma 2, e dal D.M. Prot. 6792 del 5/11/2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione, il controllo e il collaudo delle strade, dei relativi impianti e servizi” e così come specificato all’interno del documento “Studio Preliminare Ambientale” al “par. 3.2 - Inquadramento delle Opere - Descrizione del Progetto”.

Le caratteristiche tecniche e funzionali della viabilità in progetto rispondono alle caratteristiche minime indicate dal D.Lgs 285/1992 all’Art. 2 Comma 3:

E - STRADA URBANA DI QUARTIERE: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi.

Nel caso in progetto la viabilità è prevista a due corsie per senso di marcia distinte in:

- corsia di marcia di larghezza pari a 3,50 m per permettere il transito degli autobus;
- corsia di sorpasso di larghezza pari a 3,00 m;
- spartitraffico pavimentato da 0,50 m;
- banchine esterne da 0,50 m;
- marciapiedi su entrambi i lati di larghezza pari a 1,50 m.

Pertanto, ai fini dell’individuazione della stessa all’interno dell’istanza di V.I.A., la viabilità rientra tra quelle elencate dal DLgs 152/06, Allegato IV alla parte seconda, punto 7 - h) strade extraurbane secondarie non comprese nell’allegato II-bis e strade urbane con lunghezza superiore a 1.500 metri non comprese

nell'allegato III – in quanto trattasi di una Strada urbana con lunghezza superiore a 1.500 metri, non rientrante tra quelle individuate nell'Allegato III (Strade urbane di scorrimento).

Analisi degli strumenti di pianificazione e dello stato dei vincoli e delle tutele

Aree naturali protette e Aree della Rete Natura 2000

Non vi è presenza diretta di aree protette, incluse quelle perimetrare afferenti alla Normativa Habitat. L'ambiente circostante il tracciato (che si sviluppa sostanzialmente sul sedime della viabilità esistente) conforma ambiti a prevalenza agricoli (spesso di tipo intensivo).

Ciò deriva dalla consultazione della mappatura della Rete Natura 2000 e del PTPR.

Coerenze del progetto con gli strumenti di pianificazione

Nel merito della pianificazione a scala urbana si evince:

1. Piano Regolatore Generale di Roma

Tavola Sistemi e Regole

aree classificate come:

- Sistema ambientale. Agro Romano
- Aree agricole;
- Sistema dei servizi e delle infrastrutture. Infrastrutture per la mobilità;
- Sistema dei servizi e delle infrastrutture.
- Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale;
- Servizi pubblici di livello urbano;
- Sistema insediativo. Città storica
- Spazi verdi privati di valore storico-morfologico e ambientale.

2. Piano Regolatore Generale di Guidonia Montecelio

Tavola I6 Planimetria fondamentale di piano

aree classificate come:

- Vincolo di rispetto della viabilità principale e vincolo di inedificabilità assoluta;
- Zona E (Attività agricole)
- Sottozona EI (Zone per attività primarie).

Variante al PRG di Guidonia Montecelio - località Castel Simone

Adottata con Delibera CC 130 del 29-07-1987 e approvata con Delibera GR del 31-03-1989

A seguito di variante, le medesime aree sopraindicate ricadono in:

- Sottozona F7 - Aree destinate alla realizzazione del campo da golf e pertinenze.

Dalla documentazione agli atti si evince che il progetto è in variante al piano urbanistico comunale e rientra, a norma del punto 3.2 della D.G.R. n. 132/2018, in una delle seguenti casistiche: art. 19 del D.P.R. 327/2001 ovvero "progetto di opera pubblica o di pubblica utilità non conforme alle previsioni urbanistiche".

La Proponente ha provveduto ad allegare all'istanza i seguenti atti:

- Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, numero 229 del 03.06.2020, di individuazione delle opere infrastrutturali da realizzare e di nomina di Astral Spa quale soggetto attuatore degli stessi;
- Accordo di Collaborazione tra pubbliche amministrazioni, ai sensi dell'art. 15 della Legge 241/90 tra Roma Capitale e Astral SpA, prot. QN20210238985 del 15.12.2021, di individuazione di Astral Spa quale soggetto attuatore degli interventi in oggetto;
- Deliberazione della Giunta n. 15 del 10.02.2022 della Città di Guidonia Montecelio, di individuazione di Astral Spa quale soggetto attuatore degli interventi in oggetto;

- Delega e individuazione di Astral Spa quale soggetto attuatore degli interventi in oggetto da parte della Città Metropolitana di Roma Capitale con propria nota prot. CMRC-2022-0017841 del 26-01-2022.

Nel merito della pianificazione alla scala provinciale, emerge

PTPG (Piano Territoriale Provinciale Generale) - Rif. Legge Regionale 38/99 - Approvato con D.C.P. n. 1 del 18 01 2010 di Roma Capitale, Pubblicato su BURL n.9 del 06 03 2010:

Tav. TP2 *Disegno Programmatico di Struttura*

Tavola TP 2.1: *sistema ambientale – sistema insediativo morfologico - sistema insediativo funzionale – sistema della mobilità.*

L'intervento ricade in:

- Territorio agricolo tutelato (nastri verdi) - Elementi di discontinuità
- Territorio agricolo
- Sedi delle funzioni strategiche metropolitane - Parchi di funzioni strategiche metropolitane
- Aree per il verde pubblico di interesse territoriale o urbano e per il Comune di Roma verde a servizi.

Sono stati inoltre analizzati:

- il PGTU (piano generale del traffico urbano di Roma Capitale)
- il PUMS (piano urbano della mobilità sostenibile di Roma Capitale)
- le Zonizzazioni acustiche a livello comunale.

Il proponente, in linea generale e rispetto alla conformità con tali strumenti, rappresenta che l'intervento contribuisce all'obiettivo di migliorare le condizioni di circolazione e sicurezza stradale.

PTPR – Piano Territoriale Paesistico Regionale, approvato con DCR n.5 del 21.04.2022

In linea generale, l'intervento ricade in:

Sistemi e ambiti del paesaggio - Tavola A

- Paesaggio Agrario di rilevante valore
- Paesaggio Naturale di continuità
- Paesaggio degli Insediamenti urbani
- Paesaggio degli Insediamenti in Evoluzione
- Paesaggio dell'Insediamento Storico Diffuso
- Reti, infrastrutture e servizi.

Beni paesaggistici - Tavola B

- Lett. c) e d) Beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche
- Protezione dei fiumi, torrenti, corsi d'acqua
- Protezione punti di interesse archeologico e relativa fascia di rispetto
- Protezione linee di interesse archeologico e relativa fascia di rispetto
- Protezione aree di interesse archeologico
- Beni lineari testimonianza dei caratteri archeologici e storici e relativa fascia di rispetto.

Beni del Patrimonio Naturale e Culturale - Tavola C

- Parchi archeologici e culturali
- Aree ricreative interne al tessuto urbano
- Beni del Patrimonio Monumentale Storico e Architettonico
- Viabilità antica – Fascia di rispetto 50 mt.

Nello specifico della rotatoria su via Nomentana (area sensibile), l'intervento ricade in:

Sistemi e ambiti del paesaggio - Tavola A

Per la porzione sud-ovest:

- Beni paesaggistici d'insieme (D.lgs. 42/2004, Art.136).



- Aree tutelate per legge (D.lgs. 42/2004, Art. 142) - m) Protezione aree di interesse archeologico
- Aree a connotazione specifica - Parchi archeologici e culturali
- Sistema di paesaggio: Paesaggio Agrario di Rilevante Valore
- Sistema dell'insediamento archeologico - Viabilità antica.

Per la porzione nord-est:

- Beni paesaggistici d'insieme (D.lgs. 42/2004, Art. 136)
- Aree a connotazione specifica - Parchi archeologici e culturali
- Sistema di paesaggio: Reti, Infrastrutture e Servizi
- Rispetto zone di interesse archeologico
- Sistema dell'insediamento archeologico - Viabilità antica.

Beni paesaggistici - Tavola B

Per la porzione sud-ovest:

- Beni paesaggistici d'insieme (D.lgs. 42/2004, Art. 136)
- Aree tutelate per legge (D.lgs. 42/2004, Art. 142) - m) Protezione aree di interesse archeologico
- Aree a connotazione specifica - Parchi archeologici e culturali
- Sistema di paesaggio: Paesaggio Agrario di Rilevante Valore

Per la porzione nord-est:

- Beni paesaggistici d'insieme (D.lgs. 42/2004, Art. 136)
- Aree tutelate per legge (D.lgs. 42/2004, Art. 142) - m) Protezione aree di interesse archeologico
- Aree a connotazione specifica - Parchi archeologici e culturali
- Sistema di paesaggio: Reti, Infrastrutture e Servizi
- Rispetto zone di interesse archeologico
- Sistema dell'insediamento archeologico - Viabilità antica.

L'analisi degli strumenti di programmazione e vincolo, come sopra richiamati, mostra che il tracciato interessa -per limitata parte - aree sottoposte a tutela paesaggistica e archeologica.

In riferimento al PTPG, si evidenzia inoltre che il tracciato in progetto confina con aree naturali protette (APR 19) e costruzioni insediative territoriali (nuovo Habitat non urbano). Per l'ultimo tratto meridionale, il tracciato delimita un'area destinata a Parco scientifico e tecnologico (PST 7).

Il proponente, in linea generale e rispetto alla conformità con tali il PGTU (piano generale del traffico urbano di Roma Capitale), il PUMS (piano urbano della mobilità sostenibile di Roma Capitale) e le Zonizzazioni acustiche a livello comunale, rappresenta che l'intervento contribuisce all'obiettivo di migliorare le condizioni di circolazione e sicurezza stradale.

Nel merito della pianificazione a scala urbana (PRG di Roma Capitale e PRG di Guidonia Montecelio con relativa Variante), non si evincono difformità laddove il proponente rappresenta che la verifica delle scelte progettuali è stata eseguita in collaborazione con gli enti territorialmente competenti.

Descrizione del progetto

L'oggetto complessivo dell'intervento è il raddoppio della viabilità esistente di Via Marco Simone dalla rotonda esistente di Via Nomentana al km 14+600 circa all'innesto con Via Tiburtina al km 15+800 circa per uno sviluppo complessivo di circa 5150 m. L'innesto a sud si realizza sulla nuova rotonda prevista all'interno delle opere per il "progetto di allargamento della via Tiburtina dal km 9+300 al km 15+800" realizzato dal Comune di Roma.

Il suddetto intervento è stato suddiviso in due lotti distinti [...]:

- *LOTTO A: che interessa i primi 1650 m a nord e che in realtà è caratterizzato dal raddoppio di Via Palombarese fino alla rotonda esistente con Via Marco Simone. Lungo l'intervento è prevista la realizzazione di 3 intersezioni a rotonda esistenti da adeguare;*
- *LOTTO B: che interessa la restante parte a sud su via Marco Simone per circa 3500 m. Lungo*



l'intervento è prevista la realizzazione di 2 intersezioni a rotatoria nuove e l'adeguamento di 1 intersezione esistente.

Gli interventi mirano a potenziare la viabilità a servizio della sede della manifestazione e si realizza mediante i seguenti interventi:

- *Adeguamento della sezione stradale a 4 corsie;*
- *Rifacimento totale della sovrastruttura stradale esistente;*
- *Rifacimento totale della segnaletica verticale e orizzontale;*
- *Adeguamento sistemi idraulici;*
- *Sistemazione aree a verde e alberature;*
- *Normalizzazione intersezioni stradali;*
- *Pubblica illuminazione.*

L'asse principale della viabilità in progetto presenta una sezione tipo E urbana secondo il D.M. 2001 con velocità di progetto pari a 40-60 Km/h. Si precisa altresì che la velocità di progetto nei punti iniziali e finali d'innesto alle rotatorie è stata posta pari a 30 Km/h. [...]

Opere d'arte

La principale opera d'arte risulta essere di pertinenza del Lotto B ed è ubicata in corrispondenza del Rio Pratolungo. L'attuale attraversamento del rio verrà sostituito da un ponte monocampata di luce pari a 20 m e larghezza di circa 19 m. La tipologia strutturale dell'impalcato è a sezione composta acciaio-calcestruzzo, ed è formato da nove travi principali a doppio T formate da piatti saldati di spessore variabile. Le travi sono collegate da elementi trasversali, anch'essi a doppio T, ed il collegamento avviene mediante giunti bullonati. La soletta, in lastre prefabbricate in calcestruzzo, è collegata alle sottostanti travi in acciaio mediante connettori tipo Nelson elettrosaldati sulle piattabande superiori delle travi.

L'impalcato è sostenuto alle estremità da due spalle in cemento armato, mentre le strutture di fondazione del ponte sono del tipo profondo, realizzate mediante pali trivellati di grosso diametro di profondità di circa 20 m, collegati alla zattera di fondazione.

La costruzione dell'opera dovrà avvenire in due fasi distinte, al fine di garantire il funzionamento dei flussi viabili. In una prima fase, il traffico continuerà ad utilizzare la sede attuale, per poi essere deviato sul nuovo impalcato al fine di realizzare la seconda porzione di impalcato sotto la sede stradale attuale.

Le opere minori consistono in scatolari idraulici di dimensioni variabili, tra 2.0m di larghezza x 2.0m di altezza e 3.0m x 5.0m di altezza e spessori 0.50m per la soletta superiore e i piedritti, e 0.60m per la fondazione.

Gli scatolari hanno una lunghezza compresa tra circa 10m e 16m, con presenza su uno o su entrambi i lati di muri d'ala di circa 6m di lunghezza. Verrà inoltre realizzato il prolungamento di un ARMCO esistente.

Sono previsti anche muretti di contenimento per un'altezza fuori terra di circa un metro, da realizzarsi in alcuni tratti in trincea, dallo sviluppo planimetrico di circa 450 metri totali.

Sistemi di raccolta delle acque di piattaforma

La raccolta delle acque di piattaforma è di tipo separato, ossia le acque di piattaforma non sono lasciate libere di defluire al di fuori del corpo stradale ma vengono raccolte da un sistema di collettori e condotte ad un impianto di trattamento delle acque di prima pioggia prima di essere sversate nel ricettore naturale

L'andamento planimetrico dei tracciati fognari coincide generalmente con l'andamento planimetrico degli assi stradali, mentre l'altimetria è ovviamente condizionata dalla sede stradale e dalla quota del ricettore finale.

Bilancio delle materie

[...] Sulla base degli elaborati progettuali è stata calcolata la quantità di terre e rocce da scavo prodotte a seguito delle lavorazioni previste in progetto che potenzialmente potrà essere utilizzato all'interno del cantiere per una quantità di materiale pari a circa 55.701 mc proveniente dagli scavi (Scotico e Sterro).



Il materiale scavato potrà essere utilizzato per le sistemazioni delle aree intercluse per il quale si richiede una quantità di materiale pari a 22.117 mc di materiale.

Il restante materiale pari a 33.584 mc potrà essere utilizzato per la realizzazione dei rilevati previa valutazione delle caratteristiche granulometriche previste da normativa consentendo così di riutilizzare tutto le terre e rocce da scavo prodotte, per i fabbisogni del progetto stesso. Se tali caratteristiche non fossero garantite il materiale in esubero potrà essere gestito al di fuori del cantiere nel rispetto della normativa vigente (D.P.R. 120/2017).

A conferma di tale ipotesi, il materiale escavato per essere escluso dalla disciplina dei rifiuti dovrà essere adeguatamente caratterizzato dal punto di vista ambientale per verificare l'assenza di contaminazioni prima dell'avvio dei lavori.

Per quanto riguarda le scarifiche previste in progetto si prevede di conferire a gestori autorizzati al recupero 8.386 mc di sedime stradale esistente (Lotto A e Lotto B), ove possibile.

Inoltre si sottolinea che la scelta della destinazione finale sarà demandata al produttore del materiale responsabile del materiale stesso.

Per quanto riguarda il materiale da approvvigionare, al netto dei materiali che si prevede riutilizzare all'interno del sito, si ipotizza una fornitura di inerti di circa 146.210 mc di materiale.

Studio trasportistico

[...] La fase preliminare della verifica trasportistica è consistita nella definizione dell'area di studio e nell'analisi del bacino di generazione/attrazione dell'intervento.

La seconda fase dello studio ha riguardato le indagini sull'offerta e sulla domanda di trasporto. Per la calibrazione del modello di offerta sono stati effettuati rilievi sul campo al fine di definire le caratteristiche geometriche e funzionali della rete stradale allo Stato Attuale. Al fine di ricostruire la matrice O/D (origine/destinazione) dello Stato Attuale, è stata effettuata una campagna di indagini relativamente ai flussi di traffico presso alcune sezioni ed intersezioni ritenute significative ai fini dello studio. I conteggi di traffico, al fine di individuare l'ora di punta dei flussi veicolari, sono stati effettuati nell'intervallo temporale di massimo carico, ovvero tra le 7:30 e le 9:30 della mattina di un giorno ferial tipo.

Successivamente è stata effettuata l'assegnazione della domanda di trasporto allo stato attuale, al fine di una verifica puntuale dei carichi veicolari rilevati, e per lo Scenario di Progetto.

Gli scenari trasportistici considerati sono stati tre:

- *Stato Attuale (SA), con domanda ed offerta di trasporto allo stato attuale.*
- *Scenario di Progetto (SP), con domanda di trasporto allo stato attuale ed offerta di progetto.*
- *Scenario di Ryder Cup (SRC), con domanda indotta dal torneo di golf ed offerta alterata in funzione dello stesso.*

Le attività espletate possono essere riassunte nelle seguenti tematiche principali:

- *individuazione dell'area di studio;*
- *definizione del bacino di attrazione finalizzato al calcolo degli utenti potenziali e alla localizzazione dei poli di origine/destinazione degli spostamenti attratti/generati;*
- *suddivisione del territorio dell'area di studio in zone di traffico ai baricentri delle quali sono stati attribuiti gli spostamenti generati e/o attratti;*
- *analisi della domanda di trasporto attuale, finalizzata alla stima della matrice O/D degli spostamenti e relative indagini;*
- *analisi dell'offerta di trasporto, al fine di calibrare il grafo rappresentativo della rete e relative indagini;*
- *interrelazione domanda/offerta per verificare il livello di servizio della rete allo Stato Attuale e negli Scenari di Progetto considerati.*

Le analisi trasportistiche sono state effettuate per l'ora di massimo carico veicolare sulla rete ovvero l'ora di punta della mattina di un giorno ferial tipo.

L'intervallo orario di punta è scaturito dall'analisi della campagna di indagini effettuata ad hoc sui flussi



veicolari transitanti nell'intorno dell'area di intervento.

Allo Stato Attuale via di Marco Simone presenta un deflusso veicolare particolarmente critico sia nella parte nord verso via Nomentana che nella parte sud a ridosso della via Tiburtina.

Nello Scenario di Progetto l'adeguamento dell'infrastruttura oggetto della presente verifica, unitamente all'adeguamento di via Tiburtina comprensivo dell'intersezione con via di Marco Simone, genera una diversione dei percorsi e quindi un aumento dei flussi veicolari su via di Marco Simone.

L'aumento di flussi veicolari non determina tuttavia un decremento nel deflusso di traffico che risulta essere migliore di quello riscontrato allo Stato Attuale.

Per quanto riguarda gli indicatori di prestazione di rete allo Stato Attuale, su via di Marco Simone si registra un valore pari a circa 700 veicoli*ora e pari a circa 15.000 veicoli*km per una velocità commerciale media pari a circa 21 km/h.

Per quanto riguarda gli indicatori di prestazione di rete nello Scenario di Progetto, sull'infrastruttura oggetto della presente verifica si registrano valori pari a circa 500 veicoli*ora e pari a circa 18.000 veicoli*km per una velocità commerciale media pari a circa 36 km/h con un aumento, rispetto a quella riscontrata allo Stato Attuale, del 69% circa.

Si può quindi concludere che l'adeguamento di via di Marco Simone genera una diversione dei percorsi per effetto delle sue migliori caratteristiche di deflusso non trascurabile.

Tuttavia l'aumento dei flussi veicolari registrati, grazie all'adeguamento sia dell'infrastruttura oggetto del presente studio che a quello di via Tiburtina comprensiva della nuova intersezione tra quest'ultima e via di Marco Simone, garantisce un miglior deflusso del traffico sia localmente, in maniera più marcata, che su scala più ampia, considerando che sull'intera area di studio analizzata è riscontrabile un decremento dei veicoli*ora pari al 2% circa che garantisce un aumento delle velocità commerciali medie pari al 2% circa.

Per quanto riguarda lo Scenario di Ryder Cup gli indicatori di prestazione di rete, nell'Area di Studio, rispetto allo Scenario di Progetto, subiscono un aumento dei veicoli*ora e dei veicoli*km rispettivamente pari al 3% circa ed all'1% circa con un decremento della velocità commerciale media pari al 2% circa che ritorna ad essere in linea con quella registrata allo Stato Attuale.

In un'area di 5 km baricentrica all'intervento le variazioni degli indicatori di prestazione di rete risultano più marcate ma abbastanza contenute con un decremento della velocità commerciale media rispetto allo Scenario di Progetto pari al 5% circa.

In definitiva gli interventi relativi all'istituzione dei nodi di scambio unitamente all'adeguamento di via di Marco Simone e via Tiburtina, a fronte della chiusura di parte di quest'ultima ed all'aumento di domanda, riescono comunque a garantire un livello di servizio che non si discosta da quanto già riscontrato allo Stato Attuale.

Infine si vuole sottolineare una criticità nel corridoio di adduzione al Marco Simone Golf Club TR2/PR2-PCP2 il cui percorso, all'altezza della rotatoria di via Tiburtina a Settecamini, devia verso nord su via Rubellia per immettersi su via Casal Bianco. Quest'ultima svolta, a causa delle ristrette dimensioni delle carreggiate, non sembra essere in grado di accogliere il flusso orario di bus previsti pari a 43 in direzione est e 43 in direzione ovest. Si suggerisce quindi di far continuare i bus lungo via Tiburtina, i cui lavori di adeguamento saranno completati, per poi svoltare su via di Marco Simone e raggiungere il Permit Check Point 2.

Quadro ambientale e territoriale di riferimento e valutazione dei potenziali effetti ambientali

Atmosfera

Complessivamente, i bilanci emissivi per i diversi inquinanti hanno evidenziato come l'incremento di traffico lungo l'infrastruttura di previsto ampliamento, per alcuni inquinanti, tra cui il particolato aerodisperso e l'anidride carbonica, genererà un inevitabile incremento nelle emissioni a livello locale.

Per altri inquinanti (tra cui ossidi di azoto NOx, monossido di carbonio CO e benzene), tale incremento di traffico sarà per quasi tutta la lunghezza stradale oggetto di intervento, compensato dalla prevista riduzione



delle emissioni, dovuta in futuro alla maggior diffusione dei motori di nuova generazione. In alcuni tratti specifici (es. a sud tra Via Tiburtina e Via Todini) può esserci comunque un locale incremento delle emissioni dovuto alla redistribuzione del traffico particolarmente in aumento prevista per l'assetto post-operam.

Considerando in particolare uno degli inquinanti caratterizzanti il traffico veicolare, gli ossidi di azoto NOx, le simulazioni modellistiche della dispersione condotte tramite codice di calcolo Caline 4 relativamente ai tratti prossimi a centri abitati, hanno tuttavia evidenziato come il contributo del traffico stradale sia limitato dal punto di vista spaziale, generando concentrazioni medie annue di tale inquinante superiori a 3 µg/m³ soltanto sulla carreggiata o a pochi metri di distanza da essa in tutti gli scenari: sia ante-operam che post-operam.

Nello scenario post-operam, pur con il previsto incremento di traffico, le riduzioni dei fattori emissivi dovute ai motori di nuova generazione consentiranno, in quasi tutti i tratti stradali, di avere comunque riduzioni delle concentrazioni medie annue di NOx in atmosfera, con contributi generati dal traffico di entità limitata: essi risulteranno superiori a circa 0.5 µg/m³ entro distanze comprese tra circa 15 e 50 metri di distanza dal margine della carreggiata.

Interventi di mitigazione

Per limitare il sollevamento di polveri durante la fase di cantiere saranno messe in atto tutte le misure necessarie al loro contenimento, prediligendo il contenimento alla sorgente:

- si eviterà o minimizzerà la formazione di cumuli di materiale inerte;
- i mezzi di cantiere saranno coperti e si muoveranno lungo la viabilità pavimentata;
- potrà essere prevista la bagnatura dell'area di lavoro durante le fasi caratterizzate da maggiori emissioni di polveri, in particolare nei giorni con maggiore velocità dei venti.

In linea generale durante le lavorazioni saranno adottati tutti gli accorgimenti tecnici e norme di buona pratica atti a minimizzare le emissioni di polveri secondo la check list [...] riportata.

Gli interventi di mitigazione individuati possono essere suddivisi a seconda del fenomeno sul quale agiscono.

Fenomeno	Interventi di mitigazione
Sollevamento di polveri dai depositi temporanei di materiali di scavo e di costruzione	<ul style="list-style-type: none"> – riduzione dei tempi in cui il materiale stoccato rimane esposto al vento; – localizzazione delle aree di deposito in zone non esposte a fenomeni di turbolenza; – copertura dei depositi con stuoie o teli: secondo il “WRAP Fugitive Dust Handbook”, l'efficacia di questa tecnica sull'abbattimento dei PM10 è pari al 90%; – bagnatura del materiale sciolto stoccato: il contenuto di umidità del materiale depositato, infatti, ha un'influenza importante nella determinazione del fattore di emissione. Secondo il “WRAP Fugitive Dust Handbook”, questa tecnica garantisce il 90% dell'abbattimento delle polveri.
Sollevamento di polveri dovuto alla movimentazione di terra nel cantiere	<ul style="list-style-type: none"> – movimentazione da scarse altezze di getto e con basse velocità di uscita; – copertura dei carichi di inerti fini che possono essere dispersi in fase di trasporto; – riduzione dei lavori di riunione del materiale sciolto; – bagnatura del materiale: l'incremento del contenuto di umidità del terreno comporta una diminuzione del valore di emissione, così come risulta dalle formule empiriche riportate precedentemente per la determinazione dei fattori di emissioni. Questa tecnica, che secondo il “WRAP Fugitive Dust Handbook” garantisce una riduzione di almeno il 50% delle emissioni, non presenta potenziali impatti su altri comparti ambientali. Essa può rappresentare, però, un inconveniente dal punto di vista economico, in



Fenomeno	Interventi di mitigazione
	quanto è possibile che siano necessari, nel complesso, volumi rilevanti di acqua per far fronte al fenomeno di sollevamento delle polveri nel cantiere previsto dal progetto.
Sollevamento di polveri dovuto alla circolazione di mezzi all'interno del cantiere	<ul style="list-style-type: none"> – bagnatura del terreno, intensificata nelle stagioni più calde e durante i periodi più ventosi. È possibile interrompere l'intervento in seguito ad eventi piovosi. È inoltre consigliabile intensificare la bagnatura sulle aree maggiormente interessate dal traffico dei mezzi, individuando preventivamente delle piste di transito all'interno del cantiere; – bassa velocità di circolazione dei mezzi; – copertura dei mezzi di trasporto; – realizzazione dell'eventuale pavimentazione all'interno dei cantieri, già tra le prime fasi operative.
Sollevamento di polveri dovuto alla circolazione di mezzi su strade non pavimentate	<ul style="list-style-type: none"> – bagnatura del terreno; – bassa velocità di circolazione dei mezzi; – copertura dei mezzi di trasporto; – predisposizione di barriere mobili, ove tecnicamente possibili, in corrispondenza dei recettori residenziali localizzati lungo le viabilità di accesso al cantiere.
Sollevamento di polveri dovuto alla circolazione di mezzi su strade pavimentate	<ul style="list-style-type: none"> – bassa velocità di circolazione dei mezzi; – copertura dei mezzi di trasporto.
Altro	<ul style="list-style-type: none"> – utilizzo di mezzi e macchinari con caratteristiche rispondenti alle prescrizioni normative in fatto di emissioni. A tal fine è consigliato un piano di manutenzione periodica dei mezzi impiegati;

Il piano di bagnatura che verrà predisposto nelle successive fasi progettuali dovrà considerare con particolare attenzione:

- la frequenza di intervento in funzione delle condizioni meteorologiche (sospendere in presenza di pioggia, incrementare in corrispondenza di prolungate siccità o in presenza di fenomeni anemologici particolarmente energici);
- aree di attività maggiormente prossime ai ricettori o localizzate sopravento rispetto agli stessi;
- privilegiare le aree soggette a frequenti transiti di mezzi pesanti.

Ambiente idrico

Per quanto riguarda l'ambiente idrico, in termini generali, il progetto può determinare i seguenti potenziali impatti in fase di cantiere:

- Nei tratti in cui è presente terreno naturale, la rimozione dello scotico può rendere i terreni sottostanti più sensibili ad eventuali fenomeni di inquinamento di carattere accidentali aggravati dalla minore capacità di ritenzione delle acque meteoriche;
- Durante le attività di cantiere, vista la presenza di mezzi meccanici, può esistere il rischio di sversamenti accidentali di oli, idrocarburi o altre sostanze contaminanti le quali possono essere dilavate da acque meteoriche e essere convogliate in acque superficiali. Tale impatto è legato a una eventualità di accadimento;



- *Rischio di intorbidimento delle acque del fosso Pratolungo durante le operazioni di inalveazione e risagomatura della sezione del fosso previsto sia a monte che a valle del ponte in progetto;*
- *Potenziale interferenza con la falda durante la realizzazione dei pali di fondazione del ponte sul fosso Pratolungo. Il progetto prevede che le fondazioni del ponte siano di tipo profondo su pali di lunghezza di circa 20 m. E' possibile un'interferenza fisica con la falda data la soggiacenza stimata a profondità equivalente di quella dei pali previsti in progetto.*
- *Potenziale inquinamento delle falde acquifere in caso di sversamenti accidentali. Tale impatto è legato a una eventualità di un accadimento in particolare nelle fasi di getto del calcestruzzo per la realizzazione delle opere d'arte e relative fondazioni;*

Per quanto riguarda invece la fase di esercizio sono stati valutati i seguenti impatti potenziali:

- *Temi di compatibilità idraulica dell'intervento legati all'interferenza con il reticolo idraulico con particolare riferimento all'attraversamento del fosso Pratolungo;*
- *Inquinamento accidentale a causa delle acque di dilavamento della piattaforma.*

Per quanto riguarda i temi di verifica idraulica, nel seguito si sintetizzano gli elementi più significativi desunti dagli studi di compatibilità idraulica degli interventi in progetto.

L'intervento in esame, come indicato nel paragrafo relativo allo stato di fatto della componente ambiente idrico superficiale, prevede l'interferenza con n.2 reticoli idrografici, ovvero il Fosso Pratolungo e il canale minore in prossimità della progressiva Km 0+020 circa dell'asse R3 e R4.

Ai fini di valutare le portate di progetto, si è proceduto alle verifiche idrauliche. Tali verifiche sono state eseguite assumendo la portata di progetto con tempo di ritorno 200 anni, tramite il programma di calcolo HEC – RAS.

Per quanto riguarda il fosso minore, alla progressiva Km 0+020, dall'analisi risulta sufficiente ai fini di garantire l'idoneità idraulica la realizzazione di uno scatolare di 5 x 3 m.

Per quanto riguarda il fosso Pratolungo, dalle simulazioni idrauliche è emerso che lo stato di fatto risulta idraulicamente insufficiente per garantire la compatibilità idraulica dell'opera di attraversamento. Si rende pertanto necessario l'adeguamento della sezione del corpo idrico sia a monte che a valle dell'attraversamento. [...]

Per quanto l'inquinamento accidentale a causa delle acque di dilavamento, in generale, un potenziale impatto delle opere stradali è rappresentato dalle acque di dilavamento della piattaforma stradale che sono cariche di sostanze nocive per la qualità dei ricettori naturali. Le principali sostanze inquinanti legate al traffico derivano dall'abrasione del manto stradale, delle gomme, dei ferodi dei freni, da perdite di liquidi, da emissioni di combustioni, da perdite di merci trasportate, da rifiuti e materiali vari gettati sul manto stradale e trasportate, in occasione degli eventi meteorici, in sospensione o soluzione direttamente al recapito finale. [...].

Interventi di mitigazione

Per quanto riguarda la fase di cantiere saranno messi in atto i seguenti accorgimenti.

Particolari accorgimenti saranno adottati per la raccolta delle acque di supero prodotte durante le fasi di getto del calcestruzzo occorrente per la realizzazione di opere d'arte.

Nella fase di getto del conglomerato cementizio, infatti, si verifica la dispersione di acqua mista a cemento che, mescolandosi alle acque superficiali, o penetrando nel terreno e incontrando le acque di falda, potrebbe provocarne l'inquinamento.

Allo scopo di evitare tale rischio, si prevede di recapitare le acque di supero in apposite vasche o fosse rese impermeabili (anche con dei semplici teloni in materiale plastico), che saranno predisposte nelle immediate vicinanze delle opere da realizzare.

Le acque di supero verranno quindi opportunamente fatte decantare, per consentire la sedimentazione delle sostanze inquinanti ed il successivo deflusso nell'ambiente.



Per quanto riguarda la potenziale alterazione della qualità delle acque dei corsi d'acqua limitrofi alle aree di intervento, che potrebbe avvenire in seguito allo sversamento accidentale di sostanze inquinanti, sarà prevista una corretta gestione dei materiali movimentati.

Inoltre, qualora in corrispondenza dell'area di cantiere si determinassero delle locali e limitate modifiche alla morfologia dei colatori naturali, con l'abbandono delle linee di drenaggio esistenti ed il convogliamento delle acque superficiali verso nuove linee di deflusso, si potrà prevedere la realizzazione di adeguate canalizzazioni di raccolta/convogliamento temporaneo delle acque di deflusso dai fronti di scavo.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, in relazione agli esiti dello studio idraulico predisposto, lo stato di fatto risulta idraulicamente insufficiente per garantire la compatibilità del nuovo ponte sul fosso Pratolungo. Al fine di evitare l'esondazione e garantire un adeguato franco di sicurezza di 1 m tra il livello di piena e l'intradosso del nuovo ponte di progetto, si realizza un'invalveazione del fosso per un tratto di circa 230 m a cavallo dell'attraversamento. La risagomatura della sezione, che avverrà mediante l'ausilio di gabbionate e materassi reno in prossimità dell'opera ed in terra a valle della stessa, consentirà di rendere compatibile la sezione del corpo idrico rispetto alle esigenze dettate dalla presenza del nuovo ponte in progetto. [...]

Per quanto riguarda i presidi mitigativi legati alla gestione delle acque di piattaforma e delle relative possibili fonti di inquinamento, il progetto prevede specifici presidi [...]

La raccolta delle acque di piattaforma è di tipo separato, ossia le acque di piattaforma non sono lasciate libere di defluire al di fuori del corpo stradale ma vengono raccolte da un sistema di collettori e condotte ad un impianto di trattamento delle acque di prima pioggia prima di essere sversate nel ricettore naturale. [...]

Suolo e sottosuolo

L'area oggetto di studio interessa prevalentemente aree agricole, che, come tali, hanno subito nel passare degli anni continue lavorazioni connesse alle attività agricole e che quindi hanno sovvertito i naturali orizzonti del suolo e le relative caratteristiche pedologiche. Tali aree possono essere intese come aree a sensibilità bassa considerando l'elevata azione antropica che ha portato all'obliterazione di tutti i segni morfologici.

Sulla base delle caratteristiche progettuali dell'opera gli impatti a carico del suolo inteso nelle sue caratteristiche geo-morfo-pedologiche sono riassumibili come segue:

- 1. asportazione dello strato pedologico superficiale;*
- 2. alterazione della permeabilità del substrato;*
- 3. sottrazione ed occupazione permanente di suolo;*
- 4. interferenza con elementi geomorfologici e alterazione della morfologia superficiale;*
- 6. inquinamento del suolo per possibili sversamenti in aree di cantiere e nelle immediate vicinanze.*

L'area di progetto, come precedentemente analizzato, si estende su un'area con elevate capacità d'uso dei suoli. L'asportazione dello stato pedologico superficiale produce un impatto in quanto rappresenta l'unico strato produttivo, tuttavia lo stoccaggio di tale strato nell'area di cantiere ed il successivo riutilizzo al termine dei lavori nelle operazioni di rimodellamento morfologico delle aree a verde, contribuirà a minimizzare l'impatto.

Per quanto riguarda i possibili impatti legati alla interferenza con la risorsa pedologica e la sua conseguente alterazione si ritiene che una corretta gestione del cantiere, con le opportune operazioni di scotico del terreno vegetale prima dell'inizio dei lavori, possa minimizzare tale impatto, rendendolo trascurabile. Si rimanda a tal proposito al successivo paragrafo relativo agli interventi di mitigazione.

Le interferenze legate alla modifica della permeabilità del substrato sono principalmente riferite all'occupazione di suolo e alla conseguente perdita di superficie libera in aree caratterizzate da elevata permeabilità superficiale. Tale impatto si manifesta in fase di cantiere a causa del movimento delle macchine operatrici e dei mezzi di servizio, il cui passaggio produce una forte compattazione del terreno, con conseguenze negative sullo stato di aggregazione delle particelle di suolo e sulla circolazione interna delle acque (conducibilità idraulica), ed in fase di esercizio, specie in corrispondenza dei rilevati. Per minimizzarlo è necessario non alterare la rete di drenaggio superficiale ben articolata su tutto il territorio su cui agisce

l'opera, sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio, per assicurare la corretta circolazione delle acque superficiali.

Per quanto riguarda la sottrazione di suolo agrario si può affermare che costituisce probabilmente, uno degli impatti di gran lunga prevalenti. Le aree agricole che verranno sottratte non ospitano colture di particolare pregio, ma sono attualmente coltivate a seminativo. La sottrazione di suolo in fase di cantiere rappresenta un impatto consistente, ma reversibile, in quanto si prevede il recupero di tali aree. La sottrazione di suolo assume invece carattere definitivo (impatto irreversibile) per quanto riguarda la realizzazione dei rilevati e delle aree di pertinenza stradale. Si stima in questo caso un livello medio.

Soprattutto durante la fase di esercizio potrà verificarsi un inquinamento del suolo legato alla precipitazione degli inquinanti emessi dal traffico veicolare. Altri prodotti tossici dispersi a causa di eventi accidentali (rovesciamento di carichi di sostanze tossiche e/o inquinanti durante le operazioni di trasporto) possono essere causa di inquinamento del suolo, con un impatto potenzialmente elevato. La prevista predisposizione di vasche per il trattamento delle acque di piattaforma è da intendersi una minimizzazione anche per tale impatto.

Per quanto riguarda la sottrazione di suolo naturale generato dall'opera, sono state valutate, tramite analisi GIS, le tipologie di uso di suolo sottratte a seguito della realizzazione del nuovo tratto stradale.

L'ingombro imputabile al progetto è stato definito dal perimetro delle aree di esproprio.

Nella tabella che segue vengono riportate le tipologie di uso del suolo interferite dal progetto.

<i>Usi del suolo</i>	<i>ettari</i>	<i>%</i>
<i>Aree ricreative e sportive</i>	<i>0,16</i>	<i>0,81</i>
<i>Cantieri e spazi in costruzione e scavi</i>	<i>0,03</i>	<i>0,18</i>
<i>Cespuglieti e arbusteti</i>	<i>1,01</i>	<i>5,14</i>
<i>Infrastrutture stradali e ferroviarie e spazi accessori</i>	<i>5,76</i>	<i>29,37</i>
<i>Insedimenti degli impianti tecnologici</i>	<i>0,09</i>	<i>0,44</i>
<i>Insedimento industriale, commerciale o artigianale</i>	<i>0,04</i>	<i>0,19</i>
<i>Oliveti</i>	<i>0,12</i>	<i>0,61</i>
<i>Seminativi in aree non irrigue</i>	<i>12,41</i>	<i>63,21</i>
<i>Superfici a copertura erbacea densa a composizione floristica (graminacee non soggette a rotazione)</i>	<i>0,01</i>	<i>0,05</i>
<i>TOTALE</i>	<i>19,64</i>	<i>100,00</i>

Come si evince dalla tabella sopra riportata l'impronta totale sul suolo è di 19,64 ettari.

E' da rilevare tuttavia che tale superficie non corrisponde ad una sottrazione definitiva di suolo e relativa impermeabilizzazione poiché all'interno dell'area di esproprio sono previste sistemazioni a verde per circa 3,5 ettari. A tale superficie deve inoltre essere aggiunta quella dei rilevati stradali inerbiti ed aree di sfrido catastale che ammontano a circa 1,96 ettari. Si ritiene pertanto che la superficie finale impermeabilizzata e definitivamente sottratta sia pari a 14,1 ettari circa.

La tipologia di uso del suolo maggiormente interferita è riferibile alle aree agricole interferite per 12,41 ettari corrispondenti al 63% circa del totale. Un'altra tipologia di uso del suolo interferita in maniera consistente corrisponde alle infrastrutture stradali, ossia a via Marco Simone oggetto di adeguamento con una superficie di 5,41 ettari corrispondente al 27,5% del totale.

Rumore

Stato attuale della componente

La città di Roma ha adottato il Piano di Classificazione Acustica con Deliberazione Consiglio Comunale 29 gennaio 2004 n. 12 ed è vigente, sul territorio, dal 15 febbraio dello stesso anno.



Il comune di Guidonia Montecelio ha approvato il piano di zonizzazione acustica con deliberazione di consiglio n. 81 del 23/12/2009.

La parte di territorio compresa da via Nomentana a via Bellegra, sia per il comune di Roma sia per il comune di Guidonia Montecelio, è ascritta alla classe III con limiti di immissione pari a 60 dBA diurni e 50 dBA notturni.

Nel tratto compreso tra via Bellegra e via Tiburtina il territorio di entrambi i comuni è ascritto in parte alla classe III e in parte alla classe II con limiti di immissione pari a 55 dBA diurni e 45 dBA notturni.

Al fine di disporre di una caratterizzazione del clima acustico esistente e definire il cosiddetto “rumore residuo”, è stato eseguito un rilievo fonometrico di durata settimanale presso Via di Marco Simone, 84/88. I livelli percentili L90 (descrittori del livello residuo presente nell’area di studio) ed i livelli equivalenti (arrotondati agli 0,5 dB più prossimo come prescritto dal D.M.A. 16/3/98) misurati sono riportati nella [...] tabella. [...]

Si evidenzia come i livelli misurati siano ampiamente conformi ai valori limite previsti definiti per la viabilità oggetto di intervento di Via Marco Simone E – urbana di quartiere (fascia di pertinenza pari a 30m) pari a:

- *limite periodo diurno (06-22) pari a 70 dB(A);*
- *limite periodo notturno (22-06) pari a 60 dB(A).*

Potenziali impatti

Per quanto riguarda la fase di cantiere, le fasi più impattanti per l’edificato presente sono rappresentate dalla fase di “sbancamento e formazione cassonetto” e la fase di “formazione manto bituminoso”.

Nello studio acustico sono state fatte delle simulazioni della fase di cantiere che fanno ritenere il possibile superamento dei limiti previsti dal Piano di Zonizzazione Acustica ovvero 55 dBA. [...].

Per quanto riguarda la fase di esercizio, le sorgenti di rumore connesse all’opera in progetto sono essenzialmente legate al traffico indotto.

Per la caratterizzazione del traffico dello “scenario attuale” sono stati utilizzati sia i rilievi fonometrici sia i rilievi di traffico effettuati nell’ambito dello Studio Trasportistico elaborato [...].

Le caratteristiche di emissione dell’infrastruttura stradale unitamente alle caratteristiche orografiche del territorio, sono state inserite nel modello previsionale Soundplan 8.2 che ha calcolato le mappe isofoniche a 4 metri di altezza dei seguenti scenari:

- **SCENARIO STATO ATTUALE**
 - *GIORNO per la taratura del modello*
 - *NOTTE per la taratura del modello*
- **SCENARIO STATO DI PROGETTO**
 - *GIORNO*
 - *NOTTE*
- **SCENARIO STATO DI PROGETTO POST MITIGAZIONE**
 - *GIORNO*
 - *NOTTE*

[...]

Confronto con i limiti di riferimento

Dai risultati delle simulazioni si evidenzia come l’impatto acustico dovuto al traffico indotto di esercizio sia superiore ai valori limiti di 70 dBA giorno e 60 dBA notte previsti nella fascia di pertinenza di 30 metri.

[...]

Per una migliore valutazione dei livelli attesi, come già riportato precedentemente, sono stati individuati n. 11 ricettori situati a varie distanze dell’infrastruttura, presso i quali è stato effettuato un calcolo puntuale; i punti ricevitori sono stati scelti ad 1 metro dalla facciata esposta in corrispondenza di ogni piano partendo

da 1,5 metri di altezza e procedendo verso l'alto con un passo di 3 metri.

Nella tabella seguente si riportano i livelli attesi per ciascun ricettore e per ciascun piano a confronto con i limiti applicabili. I superamenti sono evidenziati in rosso.

Ricevitore	Piano	Livelli attesi		Limiti applicabili		Conformità	
		L(6-22) dB(A)	L(22-6) dB(A)	L(6-22) dB(A)	L(22-6) dB(A)		
R1	piano terra	67,2	59,1	70	60	SI	SI
	piano I	68,1	60,0			SI	SI
R2	piano terra	67,3	59,2	70	60	SI	SI
	piano I	67,9	59,9			SI	SI
R3	piano terra	56,9	48,8	60	50	SI	SI
	piano I	61,0	52,9			NO	NO
R4	piano terra	38,1	30,0	60	50	SI	SI
	piano I	42,8	34,7			SI	SI
R5	piano terra	62,3	54,3	70	60	SI	SI
	piano I	63,8	55,7			SI	SI
R6	piano terra	62,4	54,3	70	60	SI	SI
R7	piano terra	64,2	56,2	70	60	SI	SI
	piano I	65,4	57,4			SI	SI
R8	piano terra	53,5	45,5	70	60	SI	SI
R9	piano terra	60,7	52,7	70	60	SI	SI
	piano I	62,3	54,2			SI	SI
R10	piano terra	54,6	46,5	55	45	NO	NO
R11	piano terra	28,6	20,6	50	-	SI	-
	piano I	29,3	21,3			SI	-

Tabella 9 – Livelli attesi ai ricettori a confronto con i valori limite

Interventi di mitigazione

Per rientrare nei limiti di normativa per i superamenti evidenziati al paragrafo precedente, sarà posato un tappeto di usura di tipo SMA con caratteristiche acustiche.

Lo SMA è un particolare tipo di usura che, grazie alla qualità particolarmente elevata nella scelta degli aggregati e del bitume, alle caratteristiche granulometriche con curva discontinua ed alto contenuto di graniglie e pietrischetti, consentono di conseguire prestazioni superiori in termini di durabilità, stabilità e sicurezza oltre che ad un abbattimento acustico di almeno 4 dBA.

Tale abbattimento è stato misurato nel Giugno 2021 in tratti in cui è stato posato detto tappeto di usura, con metodo CPX se.

In funzione dei ricettori presenti e dei superamenti rilevati, i tratti interessati dall'asfalto fonoassorbente, sono i seguenti:

Lotto A_Asse R0-R1_da km 0+000 a km 0+475

Lotto B_Asse R2-R3_da km 0+850 a km 1+425

Lotto B_Asse R3-R4_da km 0+050 a km 0+286

Lotto B_Rotatoria R4

Lotto B_Asse R4-R5_da km 0+000 a km 1+037



Lotto B_Rotatoria R5

Lotto B_Asse R5-R6_da km 0+000 a km 0+325

[...]

Per una migliore valutazione dei livelli attesi, come già riportato precedentemente, sono stati individuati n. 11 ricettori situati a varie distanze dell'infrastruttura, presso i quali è stato effettuato un calcolo puntuale; i punti ricevitori sono stati scelti ad 1 metro dalla facciata esposta in corrispondenza di ogni piano partendo da 1,5 metri di altezza e procedendo verso l'alto con un passo di 3 metri.

Ricevitore	Piano	Livelli attesi		Limiti applicabili		Conformità	
		L(6-22) dB(A)	L(22-6) dB(A)	L(6-22) dB(A)	L(22-6) dB(A)		
R1	piano terra	63,2	55,2	70	60	SI	SI
	piano I	64,2	56,2			SI	SI
R2	piano terra	63,8	55,8	70	60	SI	SI
	piano I	64,7	56,7			SI	SI
R3	piano terra	52,9	44,8	60	50	SI	SI
	piano I	57,0	48,9			SI	SI
R4	piano terra	35,00	26,9	60	50	SI	SI
	piano I	40,1	32,1			SI	SI
R5	piano terra	58,3	50,3	70	60	SI	SI
	piano I	59,8	51,7			SI	SI
R6	piano terra	58,4	50,4	70	60	SI	SI
R7	piano terra	60,2	52,2	70	60	SI	SI
	piano I	61,4	53,4			SI	SI
R8	piano terra	49,5	41,5	70	60	SI	SI
R9	piano terra	56,7	48,7	70	60	SI	SI
	piano I	58,3	50,2			SI	SI
R10	piano terra	50,6	42,6	55	45	SI	SI
R11	piano terra	24,6	16,6	50	-	SI	-
	piano 1	25,4	17,3			SI	-

Tabella 10 – Livelli attesi ai ricettori a confronto con i valori limite – Scenario mitigato

Si evidenzia la piena conformità ai limiti applicabili per i ricettori individuati e pertanto oltre al tappeto di usura non si ravvede la necessità di ricorrere ad altri interventi di mitigazione acustica

Ambiente naturale

Stato attuale della componente

Per quanto riguarda l'analisi degli aspetti vegetazionali si è fatto riferimento, in termini bibliografici allo studio "Serie di vegetazione e vegetazione naturale e potenziale della Provincia di Roma" – Centro di Ricerca Interuniversitario, Biodiversità, Fitosociologia ed Ecologia del Paesaggio (CIRBFEP) – Sapienza Università di Roma – anno 2013. Inoltre, si è proceduto a sopralluoghi in campo per verificare le condizioni della componente. [...]

Potenziali impatti

[...], il tracciato di progetto salvaguarda l'area boscata presente in prossimità della rotatoria 3 ponendo però la necessità di evitare interferenze accidentali o danneggiamenti agli esemplari localizzati in quest'area.

L'interferenza più rilevante è legata al taglio della vegetazione necessario per l'adeguamento della sezione del fosso Pratolungo nel tratto a monte del ponte di progetto. [...]

Si segnala inoltre l'interferenza con il filare di *Pinus pinea* nel tratto nord dell'intervento connesso all'allargamento della sezione stradale in quanto gli esemplari sono ubicati a margine dell'attuale sedime.

Per quanto attiene invece i rischi di incidentalità con la fauna si evidenzia che, atteso che il nuovo tracciato ripercorre quello esistente, il rischio di incidentalità della fauna e le caratteristiche di connettività complessive della rete ecologica non vengono modificate rispetto alle condizioni attuali.

Interventi di mitigazione e recupero

Per quanto riguarda la fase di cantiere, ove i lavori siano realizzati in prossimità di aree boscate o singoli esemplari, si adotteranno le seguenti misure:

- protezione delle radici, evitando l'accumulo di materiali ed il compattamento del terreno in un raggio pari alla chioma aumentata di 1,5m; qualora sia necessario operare al di sotto della chioma con mezzi pesanti, si potrà realizzare una strato dello spessore di circa 20cm di materiale drenante (pietrisco), su cui posare travi di legno o piastre metalliche;
- protezione del tronco e della chioma, recintando l'intorno dell'albero o cingendo il tronco con tavole fissate con catene e senza chiodi, per evitare urti accidentali da parte di mezzi in manovra, effettuando inoltre una idonea potatura di rami troppo bassi (senza scosciature della corteccia, con tagli lisci ed opportunamente inclinati) e, infine, evitando che mezzi di altezza elevata (quali, ad esempio, le gru) urtino le chiome;
- necessità di proteggere con perimetrazione di cantiere fisica e ben visibile l'area boscata limitrofa alla rotatoria 3 per evitare danneggiamenti accidentali degli esemplari dell'area boscata.

Per quanto riguarda la fase di esercizio si richiama [...] la sintesi degli interventi di recupero ambientale, [...]. Si segnala in particolare come il progetto di recupero consenta una valorizzazione a fini naturalistici di tutte le aree intercluse tra la nuova e la vecchia viabilità

Gli interventi di inserimento paesaggistico si sostanziano in 5 macro ambiti di intervento identificabili nelle principali rotatorie in progetto alle quali viene associato un elenco di interventi di inserimento paesaggistico collocati nelle pertinenze stradali, di seguito riportati:

AMBITI DI RIFERIMENTO
ROTATORIA 0 - Nomentana
Piantumazione arbustiva della rotatoria
Piantumazione arbustiva area interclusa
Piantumazione arbustiva area interclusa
Piantumazione arbustiva area interclusa
Piantumazione arboreo-arbustiva dell'area interclusa
Piantumazione arboreo-arbustiva dell'area interclusa
Piantumazione arboreo-arbustiva dell'area interclusa
Filare arboreo
ROTATORIA 2 - via Marco Simone
Piantumazione arbustiva area interclusa
Piantumazione arbustiva area interclusa
piantumazione arbustiva della rotatoria
ROTATORIA 3 - via Bellagra
Piantumazione arbustiva area interclusa
Piantumazione arbustiva della rotatoria
Piantumazione arboreo-arbustiva dell'area interclusa



AMBITI DI RIFERIMENTO
Piantumazione arboreo-arbustiva dell'area interclusa
ROTATORIA 4 - Via Valle Aniene
Piantumazione arbustiva area interclusa
Piantumazione arbustiva della rotatoria
Filare arboreo
Filare arboreo
Piantumazione arbustiva area interclusa
Piantumazione arbustiva area interclusa
ROTATORIA 5 - Casal Bianco
Piantumazione arbustiva area interclusa
Piantumazione arboreo-arbustiva dell'area interclusa
Piantumazione arbustiva della rotatoria
Piantumazione arbustiva area interclusa
Piantumazione arbustiva area interclusa

Si riportano di seguito le denominazioni delle tipologie di intervento di sistemazione a verde adottate e le specie arboree e arbustive di previsto impianto.

▪ **Interventi di inerbimento:**

- Superficie totale d'inerbimento così suddivise

LOTTO	SUPERFICI DI INERBIMENTO
AREE INTECLUSE E AMBITI DI FILARE	31306 mq
RILEVATI STRADALI	19600 mq
ROTATORIE	4439 mq

▪ **Sistemazione dell'area interclusa attraverso la realizzazione di nuclei arbustivi di essenze autoctone (sesto Na)**

Arbusti utilizzati

- *Cornus sanguinea* 20%;
- *Crataegus monogyna* 20%;
- *Sambucus nigra* 20%;
- *Rosa sempervirens* 20%;
- *Prunus spinosa* 20%.

▪ **Sistemazione dell'area interclusa attraverso la realizzazione di nuclei boscati di essenze arboreo-arbustive autoctone (sesto Rimb)**

Alberi (percentuali valide sia per gli esemplari giovani che a pronto effetto)

- *Acer campestre* 10%;
- *Carpinus orientalis* 25%;
- *Fraxinus excelsior* 10%;
- *Populus alba* 10%;
- *Prunus avium* 10%;
- *Quercus robur* 25%;
- *Tilia cordata* 10%;

Arbusti



- *Crataegus monogyna* 15%;
 - *Cornus sanguinea* 10%;
 - *Euonymus europaeus* 15%;
 - *Viburnum opulus* 15%;
 - *Pyracantha coccinea* 15%;
 - *Prunus spinosa* 10%;
 - *Rosa canina* 10% ;
 - *Ligustrum vulgare* 10%.
- **Filare arboreo:**
Alberi (esemplari a pronto effetto)
- *Acer campestre* (100%);

Paesaggio

Stato attuale della componente

L'analisi dello stato attuale della componente avviene affrontando distintamente gli ambiti di paesaggio e gli assi di fruizione visuale dinamica e fronti visuali statici.

Ambiti di paesaggio

L'analisi degli ambiti di paesaggio avviene a scala locale limitandone la lettura all'interno dell'ambito paesaggistico interferito dai lavori e stimato in un'area di studio pari a 1000 dal confine esterno del tracciato stradale in progetto.

L'area di intervento si colloca nella pianura agricola posta tra l'ambito urbanizzato del concentrico di Roma e l'ambito di transizione con l'abitato di Guidonia Montecelio.

Gli ambiti di paesaggio che caratterizzano l'area vasta sono i seguenti:

- ambito di paesaggio delle aree urbanizzate
- ambito di paesaggio delle aree verdi di origine antropica;
- ambito di paesaggio delle aree agricole;
- ambito di paesaggio delle aree boscate o coperte da vegetazione arbustiva
- ambito di paesaggio delle aree industriali, commerciali artigianali [...]

Assi di fruizione visuale dinamica e fronti visuali statici

La struttura paesaggistica del territorio, con riguardo specifico alla possibile percezione di esso, viene definita attraverso l'analisi di percorsi di fruizione paesistico-ambientale (pista ciclabile, parchi, percorsi in area agricola) o assi ad elevata percorrenza (tracciati stradali anche di interesse storico, percorsi di grande viabilità, tracciati ferroviari) che caratterizzano il territorio interessato dagli interventi.

L'appartenenza o la prossimità degli interventi in progetto a tali elementi caratterizzanti la struttura del paesaggio incide sulla interferenza visuale delle opere oggetto di valutazione.

I percorsi di fruizione dinamica sono definiti come una rete di percorsi che permettano di attraversare le zone più significative, rappresentative e meritevoli d'interesse del territorio comunale: la struttura degli itinerari ha come base elementi di pregio paesistico presenti sul territorio, ossia dei punti fissi definibili come "obiettivi di fruizione paesistica". Questa rete è composta dai "percorsi di fruizione paesistica", itinerari pensati prevalentemente per una fruizione locale, "lenta" - pedonale o tutt'al più ciclabile, che porti ad una sorta di scoperta degli ambiti più pregevoli del territorio. Da una fruizione a grande scala, "veloce" (dovuta all'attraversamento del territorio comunale e concentrata sulle strade di scorrimento veicolare) si passa quindi ad una minore, fatta di itinerari, luoghi e beni di particolare interesse in grado di descrivere al visitatore la storia, ma anche l'evoluzione futura, di questo territorio.

Gli obiettivi della fruizione paesistica sono rappresentati dalle emergenze locali costituite dai beni storico architettonici, dai nuclei di impianto storico, da zone di rilevanza naturalistica.

I fronti visuali statici corrispondono alle aree dalle quali è possibile percepire gli ambiti di paesaggio sopra



descritti: essi sono caratterizzati da luoghi di belvedere, o veri e propri fronti abitati di fruizione visuale statica.

Nell'area, data la morfologia dei luoghi, i maggiori fronti visuali sono identificabili in nei primi affacci delle residenze dei quartieri Marco Simone, Setteville nord e Colleverde che. Poiché poste a quote maggiori, permettono una netta visuale sulla pianura agricola sottostante.

Tra gli assi di fruizione dinamica ad elevata percorrenza, caratterizzati dal fruire veloce, si annoverano nell'area vasta di intervento le seguenti infrastrutture viarie:

- Via Marco Simone e via Palombarese oggetto di adeguamento dalle quale sarà possibile scorgere il contesto paesaggistico interferito dagli interventi:
- Via Rinaldo d'Aquino e via Nomentata posti sul confine nord ovest dell'area di studio;
- Via Nomentana bis:
- Via Castel Bianco posto a sud dell'area di studio.

In ragione della sua localizzazione adiacente l'ambito più propriamente urbanizzate del concentrico di Roma. l'area vasta di intervento presenta alcuni fattori di infrastrutturazione o di pressione antropica che possono influire sulla qualità visuale degli ambiti di paesaggio interferiti. [...]

Nell'area vasta di intervento si rileva quale principale elemento dequalificante il paesaggio una fitta rete di elettrodotti, talvolta con andamento parallelo ed adiacente, che interrompono la percezione della visuale.

Un ulteriore elemento detrattore della qualità paesaggistica dell'area di studio è rappresentato dall'insediamento relativo al depuratore Acea ed il limitrofo parco fotovoltaico.

All'interno dell'area di studio si rilevano infine alcuni depositi di rottami e un'area estrattiva, comunque lontani dall'area specifiche di intervento.

Potenziali impatti

Per quanto riguarda la fase di cantiere l'impatto, di livello basso in quanto non sono previsti elementi emergenti, è legato alla presenza fisica dei cantieri. Le attività di cantierizzazione determineranno una temporanea modifica delle aree senza però alterare gli elementi di percezione o assetto paesaggistico a larga scala.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, l'unico elemento da segnalare è l'eliminazione del filare di pini presente nel tratto iniziale della strada. Il taglio si rende necessario per il fatto che attualmente gli esemplari sono localizzati sul ciglio della strada esistente e l'allargamento della sezione interferisce in maniera fisica con gli alberi.

* * *

ESITO ISTRUTTORIO

L'istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella documentazione agli atti di cui il tecnico Dott. Lorenzo Morra, iscritto all'albo dei Dottori Agronomi e Forestali di Torino al n. 712 e l'Ing. Attilio Marra, iscritto all'albo degli Ingegneri della Provincia di Torino al n. 5826J, hanno 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.

Considerato che gli elaborati progettuali nonché lo Studio Preliminare Ambientale, depositati presso questa Autorità competente, sono da considerarsi parte integrante della presente istruttoria tecnico-amministrativa e che la presente pronuncia riguarda il progetto così come completato attraverso la documentazione integrativa pervenuta.

Considerato che, in merito all'individuazione delle opere infrastrutturali da realizzare ai fini dello svolgimento della Ryder Cup e all'individuazione del soggetto attuatore delle stesse, la Proponente



ha inoltrato la seguente documentazione:

- Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, numero 229 del 03.06.2020, di individuazione delle opere infrastrutturali da realizzare e di nomina di Astral Spa quale soggetto attuatore;
- Accordo di Collaborazione tra pubbliche amministrazioni, ai sensi dell'art. 15 della Legge 241/90 tra Roma Capitale e Astral SpA, prot. QN20210238985 del 15.12.2021, di individuazione di Astral Spa quale soggetto attuatore degli interventi in oggetto;
- Deliberazione della Giunta n. 15 del 10.02.2022 della Città di Guidonia Montecelio, di individuazione di Astral Spa quale soggetto attuatore degli interventi in oggetto;
- Delega e individuazione di Astral Spa quale soggetto attuatore degli interventi in oggetto da parte della Città Metropolitana di Roma Capitale con propria nota prot. CMRC-2022-0017841 del 26-01-2022.

Preso atto che l'opera in esame riguarda la realizzazione del progetto di "*Intervento di adeguamento mediante raddoppio di Via Marco Simone*", predisposto nell'ambito degli interventi sul sistema viario regionale per la sostenibilità della manifestazione sportiva Ryder Cup.

L'intervento consiste nel raddoppio della viabilità esistente di Via Marco Simone dalla rotatoria esistente di Via Nomentana al km 14+600 circa all'innesto con Via Tiburtina al km 15+800 circa, per uno sviluppo complessivo di circa 5150 m. Il progetto ricade nel territorio dei Comuni di Roma e Guidonia Montecelio (Città Metropolitana di Roma Capitale).

Considerato che, come si evince dall'esame della documentazione trasmessa, i criteri generali che hanno guidato la stesura del progetto in argomento sono stati i seguenti, di cui la documentazione agli atti ne dà contezza:

- Verifica delle scelte progettuali in sinergia con gli Enti territoriali competenti;
- Verifica del rispetto delle esigenze della sicurezza stradale;
- Verifica della compatibilità idraulica dell'intervento con l'assetto idrografico dell'area in oggetto;
- Inserimento ambientale dell'opera;
- Inquadramento topografico dell'opera;
- Adeguato progetto delle strutture minori.

Considerato che la realizzazione dell'intervento in oggetto contribuisce all'incremento della sicurezza stradale e al miglioramento delle condizioni di servizio dell'attuale viabilità, l'opera permetterà inoltre l'ottimizzazione dei flussi di traffico tra le due strade consolari.

Considerato che sono stati acquisiti i seguenti pareri nell'ambito istruttorio, a norma dell'art. 19, comma 3 e 4 del D.Lgs. n. 152/06 che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni:

- Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV Pianificazione, Sviluppo e Governo del Territorio, Servizio I Urbanistica e attuazione del PTMG, nota prot. n. CMRC-2022-0110680 del 08/07/2022, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 674985 in pari data, con la quale ritiene che l'intervento non si ponga in contrasto con le direttive e le prescrizioni del P.T.P.G.
- Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, P.O. Servizio Valutazioni Ambientali (V.A.S. – V.I.A. – V.A.P. – A.I.A.), nota prot. n. NA/5578 del 11/07/2022, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 679552 in pari data, con la quale esprime parere favorevole alla realizzazione dell'opera infrastrutturale in oggetto ed in allegato vengono trasmesse le osservazioni di competenza di altre Strutture Capitoline, in particolare:
 - Roma Capitale, Dipartimento Sviluppo Economico Attività Produttive, Direzione sportelli Unici, U.O. – Sportello Impianti Produttivi, nota prot. n. QH 37730 del



- 17/06/2022, con la quale comunica di non rilevare elementi di competenza in merito;
- Roma Capitale, Dipartimento Coordinamento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana – Direzione Urbanizzazioni Primarie e Coordinamento Sottoservizi – U.O. Dissesto Idrogeologico e Opere Idrauliche – Servizio Dissesto Idrogeologico, nota prot. n. QN 120932 del 27/06/2022, con la quale comunica che, esaminata la documentazione progettuale, “...non ritiene di dover esprimere osservazioni”;
 - Roma Capitale, Sovrintendenza Capitolina ai Beni Culturali, Direzione Interventi su Edilizia Monumentale, Servizio Gestione del Territorio, Carta dell’Agro, Forma Urbis e Carta per la Qualità, nota prot. n. RI 20730 del 04/07/2022, con la quale “...esprime parere di massima favorevole, pur sottolineando la necessità di individuare soluzioni puntuali al superamento delle criticità [...] esposte”;
 - Roma Capitale, Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani di Mobilità Sostenibile, Servizio Progetti Stradali e Discipline di Traffico, nota prot. n. QG 23453 del 28/06/2022 e nota prot. n. QG 23320 del 27/06/2022, con la quale vengono fornite “...indicazioni che potranno essere considerate nell’elaborazione della successiva fase progettuale”;
 - Ministero della Cultura, Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio per l’Area Metropolitana di Roma e la Provincia di Rieti, nota prot. n. I4688-P del 12/07/2022, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 682953 in pari data, con la quale ritiene che “...l’attuazione dell’opera possa comportare un effetto significativo sul paesaggio naturale ed archeologico esistente sottoposto a tutela ai sensi del D.Lgs.42/2004. Si raccomanda, in ogni caso, di approfondire in modo completo ed esauriente gli aspetti paesaggistici dell’intervento in parola e di voler fornire a questo Ufficio tutta la documentazione necessaria alla valutazione di competenza”;
 - Regione Lazio - Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, Area Urbanistica, Copianificazione Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana, nota prot. n. 693547 del 14/07/2022, con la quale esprime parere favorevole alla realizzazione dell’intervento in oggetto;
 - Roma Capitale, Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, Direzione Trasformazione Urbana, Direzione Pianificazione Generale, nota prot. n. QI 122908 del 18/07/2022, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 705952 in pari data, con la quale ha rappresentato che il progetto in esame non è conforme al PRG vigente ed altresì “...in attuazione dell’art. 5 del Protocollo di intesa ex art. 15 della legge n. 241/1990 di cui alla deliberazione di Giunta Capitolina n. 298 del 26 novembre 2021, sottoscritto tra Roma Capitale e codesta Società in data 14.12.2021, lo scrivente Dipartimento rimane a disposizione per la predisposizione degli atti deliberativi necessari per l’approvazione della variante urbanistica ai sensi dell’art. 19 del DPR n. 327/2001”.
 - Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV Pianificazione, Sviluppo e Governo del Territorio, Servizio I Urbanistica e attuazione del PTMG, con nota prot. n. CMRC-2022-0121690 del 29/07/2022, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 750048 in pari data, ha rilasciato il parere di competenza nell’ambito della conferenza di servizi decisoria ex art. 14, c. 2, legge n. 241/1990 sull’intervento in oggetto, ritenendo che “...per quanto concerne l’espressione del parere di compatibilità al PTPG, di cui all’art. 20, comma 5 del Dlgs 267/2000 e art. 4, comma 1, lett. c della LR 14/99 l’intervento in oggetto si possa considerare compatibile...”.
 - Il Consorzio di Bonifica Litorale Nord, con nota prot. n. 12067 del 03/08/2022, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 766193 in pari data, ha trasmesso il parere favorevole, ai soli fini idraulici, espresso sull’intervento in oggetto dallo stesso Consorzio con nota prot. n. 11369 del 22/07/2022.
 - Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Centrale, Settore Roma Capitale e Sub-



Distrettuale Lazio, nota prot. 8018 del 19/07/2022, con la quale “...esprime per quanto di competenza il proprio parere di compatibilità dell'intervento con gli atti di pianificazione...” citati nella suddetta nota;

- Ministero della Cultura, Segretariato Regionale per il Lazio, nota prot. n. 5766-P del 28/07/2022, con la quale evidenzia quanto segue “...La SSABAP-RM rileva, esaminati i risultati della relazione per la Valutazione dell'impatto archeologico, che la documentazione è da ritenersi esaustiva per quanto riguarda le conoscenze bibliografiche delle presistenze archeologiche nelle aree interessate dall'intervento.

La valutazione del rischio archeologico si conferma “medio alta” per la gran parte della porzione del territorio interessato, come da relazione per la Valutazione dell'impatto archeologico presentata da Astral. La SABAP-MET-RI rileva che la Relazione per la Valutazione dell'impatto archeologico non è da ritenersi esaustiva per quanto attiene all'area ricompresa nel Comune di Guidonia Montecelio. Richiede in merito ai Lotti A e B, oggetto della CdS, e all'ampliamento dell'asse formato da Via Formello e Via Aureliano, che non è oggetto della CdS ma che risulta considerato nella suindicata relazione, integrazioni relativamente all'inquadramento storico-archeologico, l'analisi e sintesi dei dati, la valutazione del rischio e il conseguente adeguamento della Carta del rischio archeologico, della Carta delle presenze e dei vincoli archeologici e delle Schede delle presenze archeologiche, sulla base delle indicazioni fornite nel relativo parere endoprocedimentale, allegato alla presente nota. [...].

Per quanto attiene gli aspetti paesaggistici l'intervento è da ritenersi compatibile con i valori paesaggistici dei territori interessati, a condizione che gli interventi di mitigazione previsti contemplino la messa a dimora di un numero di essenze arboree elevato, interessando anche e soprattutto i tratti limitrofi alle zone intensamente urbanizzate del Comune di Guidonia Montecelio, creando delle schermature verdi verso l'abitato, tali da rendere vivibile l'attraversamento pedonale di tali tratti.

In allegato alla suddetta nota è stato inviato:

- parere endoprocedimentale SSABAP RM, nota Prot. 30057 del 08.07.2022, Prot. SR-LAZ n. 5140 del 08.07.2022;
- parere endoprocedimentale SSABAP RM MET, nota Prot. 15934 del 26.07.2022, Prot. SR-LAZ n. 5730 del 27.07.2022.
- Roma Capitale, Sovrintendenza Capitolina ai Beni Culturali, Direzione Interventi su Edilizia Monumentale, Servizio Coordinamento Gestione del Territorio, Carta dell'Agro, Forma Romae e Carta per la Qualità, nota prot. n. RI 22407 del 18/07/2022, con la quale “...rilascia parere favorevole alla realizzazione del parcheggio solo in vista del suo carattere di temporaneità. [...] esprime inoltre, parere di massima favorevole all'intervento stradale...” con prescrizioni.
- Regione Lazio - Direzione Regionale Lavori Pubblici, Stazione Unica Appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo, Area Tutela del Territorio, nota prot. n. 806167 del 23/08/2022, con la quale trasmette la Determinazione n. GI 1180 del 22/08/2022 (Parere ai sensi dell'art. 89 del D.P.R. n. 380/2001 e della D.G.R. n. 2649/99);
- ASL ROMA 2, Dipartimento di Prevenzione, nota prot. n. 129203/2022 del 21/06/2022, con la quale comunica che “...non si evincono particolari elementi di natura igienico sanitaria atti a esprimere un parere di competenza completo relativamente alla tutela della salute della popolazione limitrofa”;
- ASL ROMA 5, Dipartimento di Prevenzione, nota del 17/06/2021, con la quale comunica che “...non si evincono particolari elementi di natura igienico sanitaria per esprimere un parere di competenza compiuto, relativo alla tutela della salute della popolazione limitrofa”;
- Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV Pianificazione, Sviluppo e Governo del Territorio, Servizio 2 Geologico, Difesa del Suolo – rischio idraulico e territoriale, nota prot. n. CMRC-2022-0122548 del 01/08/2022, con la quale “...esprime, per quanto di competenza questo Servizio, parere favorevole ai soli fini idraulici ai sensi del R.D. 523/1904, del R.D. 368/1904



e L.R. 53/1998...”;

- Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento III Ambiente e Tutela del Territorio: Acqua-Rifiuti-Energia-Aree Protette, nota prot. n. CMRC-2022-0093885 del 08/06/2022, con la quale comunica “...*Riguardo agli scarichi di acque reflue in corpo superficiale (art. 124 D. Lgs. 152/2006), le opere progettate paiono allo stato attuale compatibili con le condizioni per il rilascio da parte di questo Dipartimento delle relative autorizzazioni. Poiché agli atti della Conferenza non si rinviene esplicita richiesta di autorizzazione allo scarico, il futuro gestore degli impianti dovrà presentare alla scrivente Amministrazione, successivamente alla chiusura della Conferenza in corso e a seguito della realizzazione e collaudo delle opere stesse, apposita domanda di autorizzazione...*”;
- Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità, Area Trasporto su Strada, nota prot. n. 753040 del 01/08/2022, con la quale rilascia parere favorevole con prescrizioni.
- Roma Capitale, Dipartimento Coordinamento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana – Direzione Urbanizzazioni Primarie e Coordinamento Sottoservizi, nota prot. n. QN 136741 del 19/07/2022, con la quale in riferimento all’opera in esame “...*ritiene che la proposta presentata risulta compatibile con le opere infrastrutturali per l’allargamento della via Tiburtina*”.
- Italgas Reti, nota prot. n. 22214DEF0064 del 02/08/2022, con la quale comunica che il parere potrà essere rilasciato esclusivamente alle condizioni rappresentate nella stessa nota;
- COTRAL, Direzione Generale, nota prot. n. PU22061409936 con la quale comunica che “...*al fine di garantire il miglioramento del servizio di trasporto pubblico e aumentare l’accessibilità alla manifestazione, si richiede di integrare/variare la progettazione del Lotto B mediante l’inserimento di una fermata del TPL Cotral SpA per senso di marcia, sulla Via Marco Simone all’altezza del Marco Simone Golf & Contry Club*”.

Considerato che le suddette Autorità interessate e coinvolte nel procedimento, non hanno rilevato significative criticità derivanti dalla realizzazione dell’opera.

Considerato infine che:

- l’area di progetto non interferisce con S.I.C., Z.P.S. e Aree Naturali Protette;
- in relazione alle opere proposte, l’analisi dei fattori ambientali, condotta nel rispetto dei criteri elencati nell’Allegato V del citato decreto e desunta dalla documentazione prodotta, non ha evidenziato impatti negativi e significativi sull’ambiente derivanti dalla realizzazione del progetto;
- dall’esame della documentazione progettuale, gli impatti riscontrati sulle componenti ambientali coinvolte sono mitigabili con l’applicazione delle misure di seguito prescritte.

Ritenuto, pertanto, di dover procedere all’espressione di non assoggettabilità alla procedura di V.I.A. delle opere proposte ai sensi del D.Lgs. n. 152/06;

TUTTO CIÒ PREMESSO

effettuata la procedura di Verifica ai sensi dell’art 19, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 sulla base dei criteri di cui all’Allegato V, parte II del presente Decreto e delle risultanze dei diversi pareri pervenuti si ritiene, in relazione all’entità degli interventi ed alle situazioni ambientali e territoriali descritte, di dover **escludere le opere dal procedimento di V.I.A.** individuando, ai sensi del comma 7 dell’art. 19 del citato Decreto, le seguenti vincolanti prescrizioni:

- I. Il progetto dovrà 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.



Misure progettuali e gestionali

2. Dovranno essere effettuati periodici interventi di manutenzione del sistema di raccolta delle acque di prima pioggia, costituite principalmente dalle vasche di decantazione e disoleazione, considerando anche i casi di sversamenti accidentali. Le suddette vasche dovranno essere lavate con frequenza funzionale agli eventi meteorici di rilievo.
3. Particolare cura si dovrà adottare nella realizzazione delle opere di attraversamento dei corsi d'acqua. Allo scopo di evitare discontinuità nel trasporto solido, erosioni e/o sedimentazioni localizzate, in fase di cantierizzazione si dovranno evitare interventi, seppur temporanei, di ostruzione ai deflussi. Allo scopo di rinaturalizzare e tutelare l'ambito interessato dai lavori si dovranno eseguire opere di compensazione ambientale basate sull'applicazione delle migliori tecniche di ingegneria naturalistica.
4. 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 devono essere sistemate 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.
5. 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.

Altresì dovranno essere predisposti tutti i necessari accorgimenti per:

- a) 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;
 - b) 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;
 - c) 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;
 - d) lo stoccaggio provvisorio dei terreni di scotico 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;
 - e) le strade interessate dalla percorrenza degli automezzi diretti da o per il cantiere dovranno essere mantenute libere e pulite da fango e/o polveri;
 - f) 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.
6. Per la realizzazione dell'area di sosta temporanea in occasione della manifestazione sportiva Ryder Cup, dovranno essere adottate le prescrizioni di cui al punto 5 ed in particolare alla lettera a), b), e) ed f).
7. L'eventuale approvvigionamento delle risorse naturali dovrà avvenire nell'ambito dei limiti delle concessioni legittimamente vigenti nei diversi siti di cava.

Misure di monitoraggio e controllo

8. Il progetto esecutivo dovrà recepire le indicazioni contenute nello studio preliminare ambientale relativamente all'attuazione degli interventi di mitigazione. Con riferimento all'elaborato denominato "EG 04 02 AMB 014 – Piano di Monitoraggio Ambientale", dovranno essere effettuati i monitoraggi ambientali per i fattori atmosfera e rumore, da attuarsi conformemente ai criteri, alle modalità, alle tempistiche, alla frequenza e alla durata dei campionamenti illustrati nel suddetto documento. I ricettori interessati sono individuati nell'elaborato "EG-04-4-AMB-031-A – Schede di censimento dei ricettori" e particolare attenzione dovrà essere posta nei confronti dei ricettori sensibili individuati nella scuola di infanzia "Briciole di Stelle" e nella scuola "Garibaldi".
9. I monitoraggi ambientali dovranno essere finalizzati anche ad individuare eventuali ulteriori interventi di mitigazione nel caso in cui venissero riscontrati dei superamenti dei limiti normativi.

Modifiche o estensioni

10. Eventuali modifiche riguardanti l'intervento in argomento e non specificatamente previste nel



presente progetto, dovranno seguire l'iter procedimentale di cui al D.Lgs. n. 152/2006 conformemente a quanto disposto dall'Allegato IV, punto 8, lettera t) del citato Decreto.

Il presente documento è costituito da n. 36 pagine inclusa la copertina.

Si evidenzia che qualunque difformità o dichiarazione mendace dei progettisti su tutto quanto esposto e dichiarato negli elaborati tecnici agli atti, inficia la validità della presente istruttoria tecnico-amministrativa.

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