

Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)

1. Titolo del progetto

Denominazione completa del progetto di modifica/estensione/adequamento tecnico

Progetto di Fattibilità Tecnico ed Economica della Nuova Fermata "Divino Amore"

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera 10	<i>Opere relative a tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera 2h	<i>Modifiche o estensioni di progetti di cui all'Allegato II</i>
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adequamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente

Il piccolo agglomerato di Falcognana si colloca nel quadrante sud-est della città di Roma, esternamente al Grande Raccordo Anulare, nel IX municipio. È un insediamento che si è sviluppato lungo la Via Ardeatina e la ferrovia FL7 Roma-Napoli. Il collegamento con il trasporto pubblico con il centro di Roma non è proprio fluido in quanto si compone della somma di 2 o 3 mezzi a seconda delle destinazioni. La città è discretamente collegata con l'area del Santuario, mentre poi per arrivare a Falcognana si deve da qui prendere la linea 074 o 702 per arrivare a destinazione, impiegando tempi che, in condizioni di traffico non troppo sostenute, si aggirano intorno ai 60 minuti.

Le problematiche di Falcognana - Divino Amore sono simili, per certi versi, a quelle dei quartieri periferici di Roma: servizi, collegamenti pubblici, parcheggi, manutenzione, decoro urbano ecc. A differenza di altri quartieri, però, questo in particolare ha grandi risorse, soprattutto per la presenza del santuario del "Divino Amore" e del paesaggio della campagna romana punteggiata di antiche torri e casali.

Sul piano trasportistico il quartiere, come tutti i quartieri periferici, soffre della difficoltà di collegamento col centro urbano. Per questo la ferrovia Roma-Napoli potrebbe, con una fermata apposita già prevista del PTGP, servire sia il quartiere che le aree storico-religiose e paesaggistiche.

La realizzazione della nuova fermata "Divino Amore" permetterà uno scambio intermodale gomma/ferro, permettendo ai residenti di utilizzare un mezzo di trasporto maggiormente sostenibile e di ridurre i tempi di percorrenza, alleggerendo al contempo il traffico su strada; in questo modo la presenza della nuova fermata garantirà un beneficio in termini ambientali per l'area in cui è localizzata, oltre a permettere una maggiore accessibilità all'area Parco ed al Santuario.

Si evidenzia che il nuovo intervento è stato progettato con l'intento di implementare il livello di sostenibilità dell'intera area anche con riferimento alle modalità costruttive ed ai materiali da impiegarsi, e per perseguire tale obiettivo sono stati applicati quali prassi progettuale e sistema di rendicontazione gli standard di misura

del protocollo energetico ambientale, relativamente al risparmio energetico e idrico, alla riduzione di CO2, alla scelta dei materiali e delle risorse impiegate, restituendo quando possibile performance superiori ai Criteri Ambientali Minimi vigenti.

4. Localizzazione del progetto

Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8)

Inquadramento territoriale

L'area si trova in quella che un tempo corrispondeva alla campagna romana, un territorio a prevalenza agricola, punteggiato di casali e agglomerati fortificati che circondavano Roma. L'espansione urbana della capitale nel tempo ha interessato anche le aree più periferiche, e così anche in questa zona si è avuto uno sviluppo urbanistico.

L'area vasta in cui sorgerà la fermata confina verso est con la zona maggiormente urbanizzata di Ciampino, sull'asse portante della via Anagnina, mentre verso ovest i successivi centri abitati – oltre all'area già menzionata di Castel di Leva – sono quelli che sorgono lungo la dorsale della via Laurentina, con particolare riferimento al nuovo insediamento di Tor Pagnotta.



Inquadramento territoriale

Il primo insediamento urbanistico fu opera di due imprenditori che, a partire dal 1953, costruirono le prime case sul terreno di loro proprietà, formando il Borgo Lotti, a circa 2 km dal Santuario della Madonna del "Divino Amore". A seguire, gli incrementi edificatori si sono comunque realizzati a zone e concentrati lungo le infrastrutture di collegamento con la città e i territori limitrofi, privilegiando quindi i terreni lungo la via Ardeatina e conservando ampie porzioni di campagna agricola.

Ancora oggi il Quartiere è in gran parte circondato da tenute agricole e aree di campagna ma alla sua scarsa densità abitativa corrisponde tuttavia un intenso congestionamento della mobilità lungo la principale arteria stradale di collegamento con Roma. Su questa strada passa una grande quantità di traffico pesante di collegamento con le aree industriali più a sud.

Ad est della via Ardeatina e della linea FL7 ricadono i territori del Parco Regionale dell'Appia Antica, recentemente estesi in queste aree da un ampliamento.

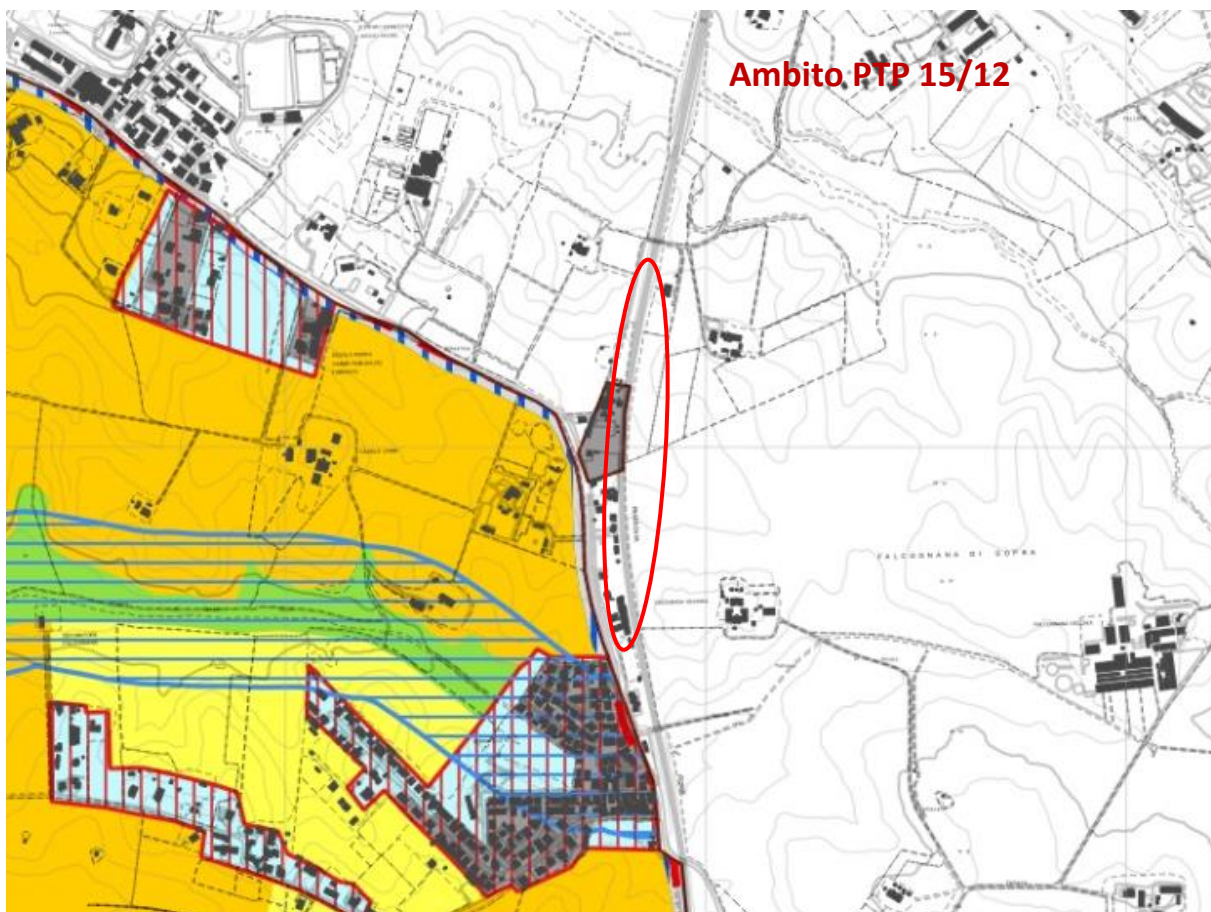
Pianificazione territoriale e vincoli

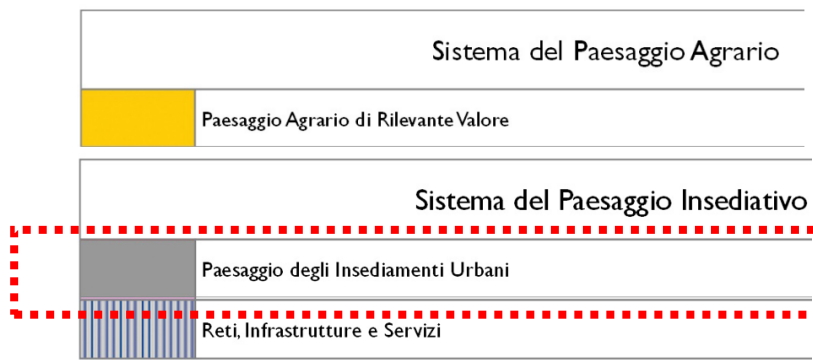
La ricognizione degli strumenti di programmazione e di indirizzo alle diverse scale territoriali, regionali, provinciali, comunali, ecc., costituisce un passaggio obbligato per valutare il quadro di riferimento all'interno del quale si colloca l'intervento oggetto dello studio e per definire i limiti e gli spazi di sostenibilità in uno scenario più complessivo di coerenza.

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) – Tavola A

In base alle perimetrazioni definite dalle **tavole A** l'area della nuova stazione coincide con una perimetrazione:

- **Paesaggio degli insediamenti urbani (art. 28 NTA)**





Tavole A - Sistemi ed Ambiti del Paesaggio

L'area lineare dei binari invece non ricade in alcuna perimetrazione

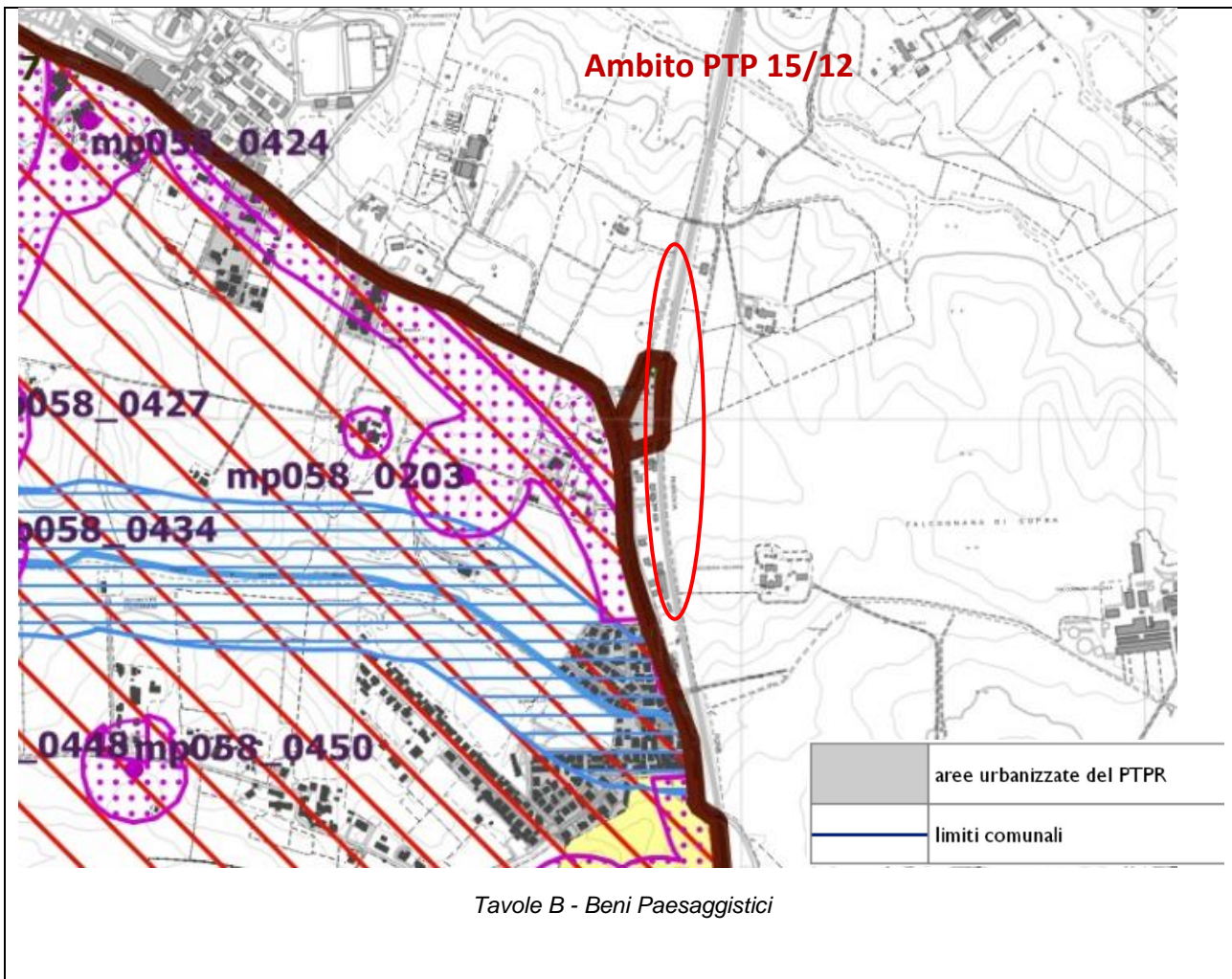
L'area ad est della linea dei binari risulta interna al territorio del Parco dell'Appia Antica, e quindi è normata dal Piano del Parco Regionale dell'Appia Antica.

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) – Tavole B, C e D

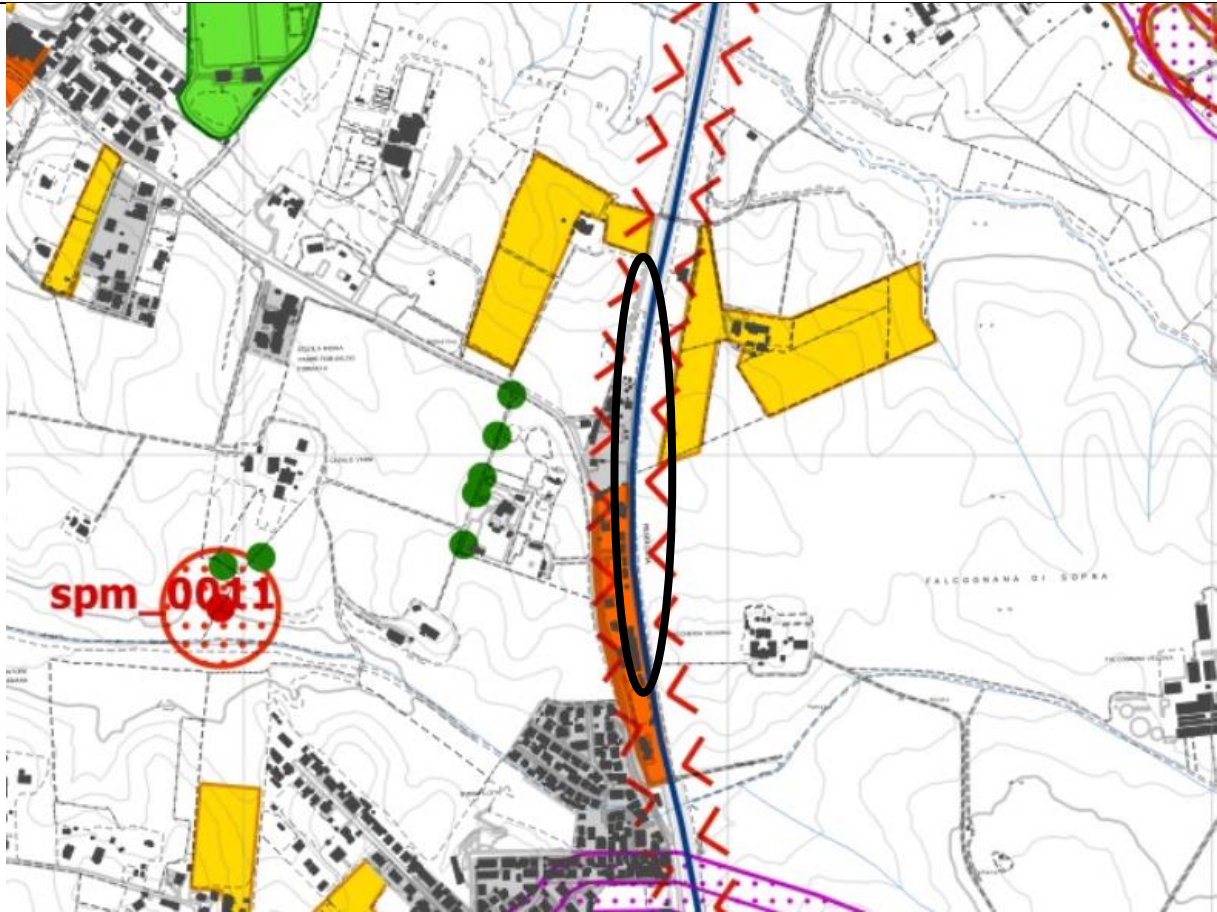
Le tavole B **“Beni paesaggistici”** contengono la ricognizione delle aree tutelate per legge in base all'art. 134 co. 1 lett. b e art. 142 co. 1 D.Lvo 42/04.

Le tavole C **“Beni dei Patrimoni Naturale e Culturale”**, contengono la descrizione del quadro conoscitivo dei beni che, pur non appartenendo a termine di legge ai beni paesaggistici, costituiscono la loro organica e sostanziale integrazione.

L'area interessata dalle opere in oggetto ricade in parte in un'area interclusa all'interno di un Ambito normato dal PTP 15/12 e in parte all'interno dell'Ambito PTP 15/12.

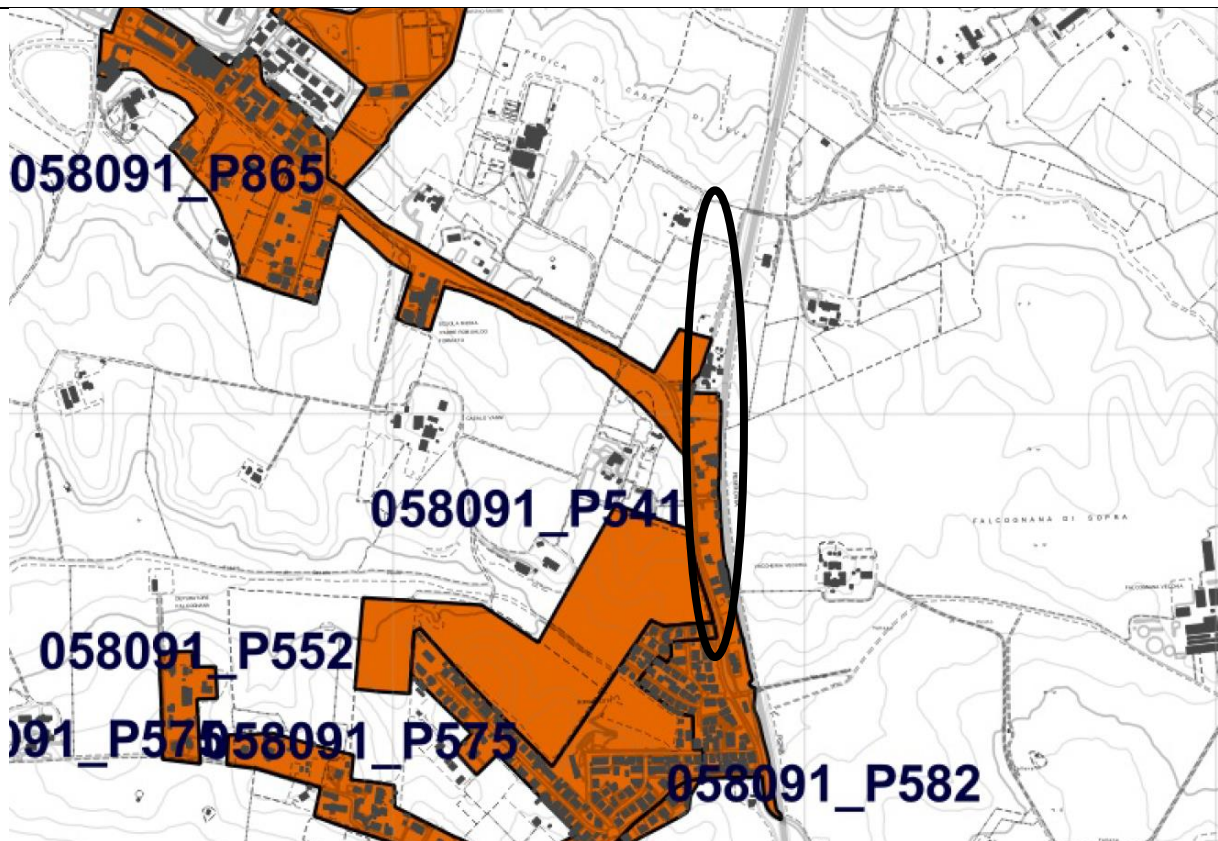



Tavole B - Beni Paesaggistici



		Tessuto urbano
Ambiti prioritari per i progetti di conservazione, recupero, riqualificazione, gestione e valorizzazione del paesaggio regionale Art. 143 D.Lgs. 42/2004		
		Punti di vista <small>Artt. 31 bis e 16 L.R. 24/1998</small>
		Percorsi panoramici <small>Artt. 31 bis e 16 L.R. 24/1998</small>
	pac_001	Parchi archeologici e culturali <small>Art. 31 ter L.R. 24/1998</small>
		Sistema agrario a carattere permanente <small>Artt. 31 bis e 31 bis.1 L.R. 24/1998</small>
		Aree con fenomeni di frazionamenti fondiari e processi insediativi diffusi <small>Artt. 31 bis e 16 L.R. 24/1998</small>
		Discariche, depositi, cave

Tavole C - Beni dei Patrimoni Naturale e Culturale



 accolta - parzialmente accolta, con prescrizione

Tavole D- Recepimento delle proposte comunali di modifica dei PTP accolte, parzialmente accolte e prescrizioni

L'area interessata dall'intervento interferisce con le seguenti perimetrazioni:

Tavola B: Dalla sovrapposizione dell'area interessata dal progetto con la Tavola B si evince che l'intervento insiste in parte su di un'area individuata come:

- **“Aree urbanizzate del PTPR”** Coincidente con lo spazio tra l'infrastruttura ferroviaria e la città.

E per il restante sviluppo del progetto, quello relativo al fascio dei binari a nord e a sud dell'area della nuova stazione, ricade all'interno dell'*Ambito del PTP 15/12*.

“Articolo 28 Paesaggio degli insediamenti urbani

[...] 2. La tutela è volta alla riqualificazione degli ambiti urbani e, in particolare a: in relazione a particolari tessuti viari o edilizi, al mantenimento delle caratteristiche, tenuto conto delle tipologie architettoniche nonché delle tecniche e dei materiali costruttivi; alla valorizzazione dei beni del patrimonio culturale e degli

elementi naturali ancora presenti; alla conservazione delle visuali verso i paesaggi di pregio adiacenti e/o interni all'ambito urbano anche mediante il controllo dell'espansione; al mantenimento di corridoi verdi interni ai tessuti e/o di connessione con i paesaggi naturali e agricoli contigui."

Tavola C: Dalla sovrapposizione dell'area interessata dall'intervento con l'elaborato C si evince che l'intervento della nuova stazione insiste sulla zonizzazione:

SISTEMA DELL'INSEDIAMENTO CONTEMPORANEO

- *"Tessuto urbano"*

Mentre l'area di progetto relativa ai binari a nord e a sud della nuova stazione è tangente ad ovest alla perimetrazione:

- *"Discariche, depositi, cave"*

Nelle schede delle NTA relative al paesaggio agrario tali aree sono catalogate come: *Fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità del paesaggio.*

L'area dei binari ricade, inoltre, nella perimetrazione:

VISUALI

- *"Ambiti prioritari per i progetti di conservazione, recupero, riqualificazione, gestione e valorizzazione del paesaggio regionale"*

"Art. 50 Salvaguardia delle visuali

[...] 5. La salvaguardia del quadro panoramico meritevole di tutela è assicurata, in sede di autorizzazione paesaggistica, attraverso prescrizioni specifiche inerenti la localizzazione ed il dimensionamento delle opere consentite, la messa a dimora di essenze vegetali, secondo le indicazioni contenute nelle linee guida allegate alle norme del PTPR."

È importante segnalare che questo intervento, oltre a costituire un importante incremento della mobilità pubblica e il basso impatto ambientale, può concorrere a rafforzare l'idea di costituzione del Parco dell'Appia Antica oltre ad essere estremamente funzionale alla fruizione del santuario del "Divino Amore".

L'ipotesi della realizzazione di una nuova fermata ferroviaria, costituita sostanzialmente da marciapiedi e pensiline e un sistema di ingresso in quota al piano ferroviario, costituisce l'implementazione di un sistema più ampio di interesse pubblico e di tipo sostenibile, di valorizzazione delle risorse ambientali presenti.

Per le perimetrazioni interessate, il Piano, attraverso il suo apparato di norme di applicazione, indica il percorso autorizzativo necessario, e cioè:

“art. 18 “Paesaggi – disciplina di tutela e di uso”

“art. 11 – autorizzazioni e pareri

Ogni modificazione allo stato dei luoghi nell’ambito dei beni paesaggistici di cui all’art. 134 del Codice, comprese quelle tutelate per legge ancorché non individuate nelle tavole B del PTPR, è subordinata all’autorizzazione di cui agli artt. 146 e 159 del Codice ed ai pareri paesistici relativi agli strumenti urbanistici generali e loro varianti.”

“art. 12 Autorizzazione per opere pubbliche”

1. Le opere pubbliche possono essere consentite anche in deroga alle norme del PTPR in assenza di alternative localizzative e/o progettuali, ferma restando la necessità di verificare, in sede di autorizzazione paesaggistica, la compatibilità di dette opere con gli obiettivi di tutela e di miglioramento della qualità del paesaggio individuati dal PTPR per i beni paesaggistici interessati dalle trasformazioni. [...]

Tavola D: Dalla sovrapposizione dell’area interessata dall’intervento con l’elaborato D si evince che l’intervento della nuova stazione rientra nel perimetro della modifica ai PTP perimetrata e corrispondente al codice:

- **cod 058091_P541** – di cui al DM 25.01.2010 "agro romano compreso tra le vie laurentina e ardeatina"

“[...] la porzione di territorio circostante un casale moderno, compresa in parte del foglio catastale n. 30 del Comune di Marino a Nord della via del Divino Amore, lungo i confini delle particelle catastali numeri: 119, 116, 113, 114, 514, 46, 510, 64, 558 e 559 del foglio n. 30. Tale area risultava precedentemente classificata come «paesaggio agrario di continuità»; [...]”

- **Allegato I4 recepimento proposte comunali di modifica dei PTP - schede di Roma**

https://www.regione.lazio.it/sites/default/files/ptpr-dc5-2021/04_tavole/tavole-d/allegati-tavole-d/I4_schede_di_RM.pdf



REGIONE LAZIO

Assessorato Urbanistica

Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti
Area Pianificazione Paesistica e Territoriale

Proposte art.23 co 1 L.R. 24/98 Adeguamento TAV. "A" PTPR

Provincia **RM**

Comune **ROMA**

Cod. **058091_P541**

Numero proposta **541**

Proposta *L'Amministrazione Comunale Dipartimento U.O. 2 e U.O.9 Dipartimento VI, con nota n.16433 del 12 ottobre 2006, ha trasmesso la documentazione tecnica relativa agli interventi nell'ambito PTP 15/3: programma integrato residenziale XII2 Divino Amore*

Cod. Parere **058091_P541**

Esito **Accolta parzialmente**

Parere **Accolta parzialmente secondo quanto precisato al punto 3c dei criteri di valutazione delle osservazioni dei comuni nel rispetto delle modalità di tutela dei beni archeologici e del corso d'acqua per il quale si applicano le disposizioni di cui al co 7 dell'art. 7 L.R. 24/98 (per aree urbanizzate).
Per la parte compresa nel PTP 15/12 si rinvia all'istruttoria relativa.**

Prescrizione **Si rinvia all'individuazione dei paesaggi contenuta nel DM 25.01.2010 "Agro romano compreso tra le vie Laurentina e Ardeatina"**

da: *Allegato I4 recepimento proposte comunali di modifica dei PTP - schede di Roma*

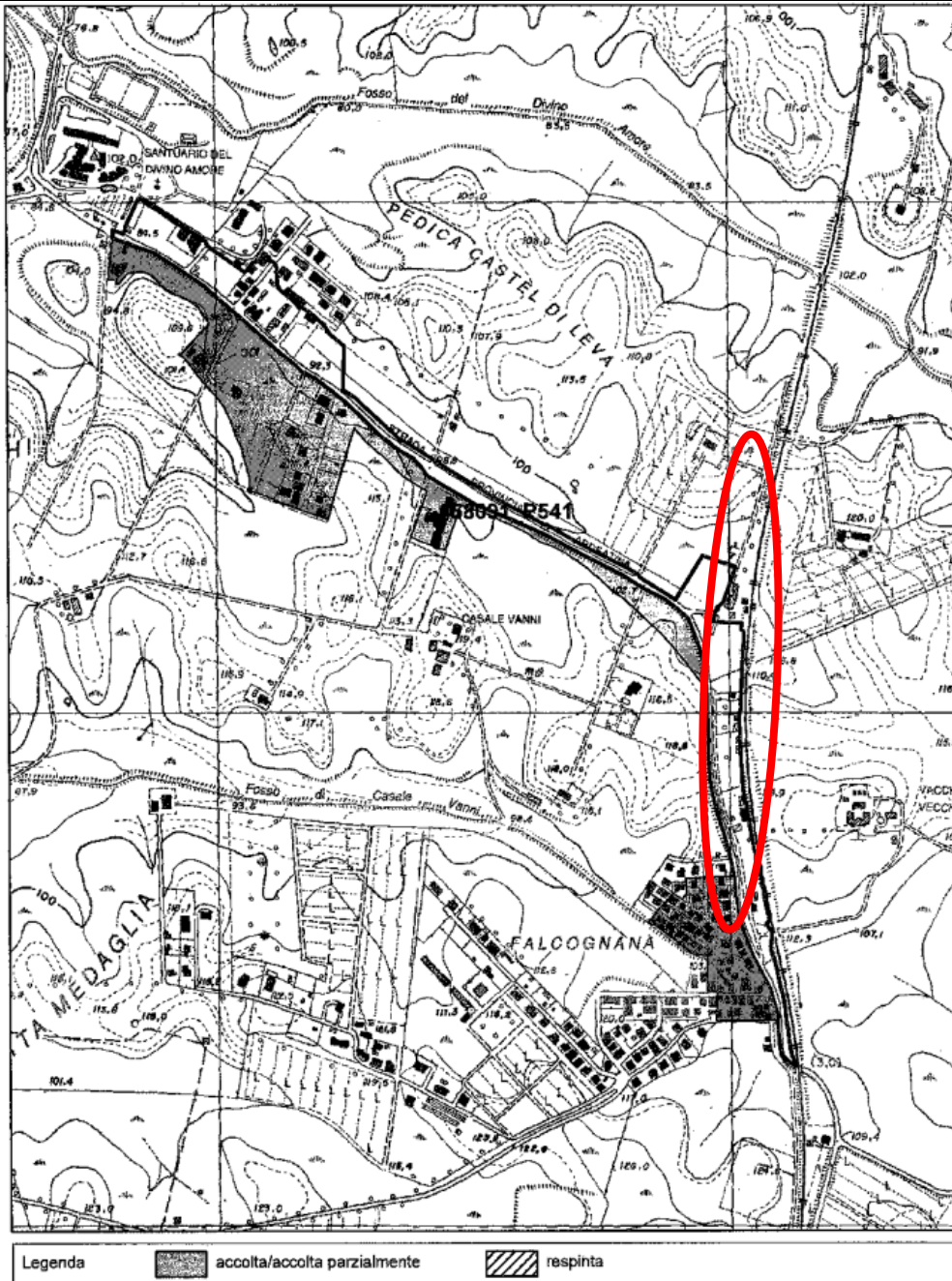
L.R. 24/1998 - Art. 7 (Protezione dei corsi delle acque pubbliche)

"[...] 7. Fatto salvo l'obbligo di richiedere l'autorizzazione paesistica ai sensi dell'articolo 25, le disposizioni di cui ai commi 5 e 6 non si applicano alle aree urbanizzate esistenti come individuate dai PTP o dal PTPR, ferma restando la preventiva definizione delle procedure relative alla variante speciale di cui all'articolo 31quinquies, commi 1 e 2, qualora in tali aree siano inclusi nuclei edilizi abusivi condonabili. [...]"

Da: <https://www.consiglio.regione.lazio.it/consiglio-regionale/?vw=leggiregionalidettaglio&id=8992&sv=vigente>

Comune: ROMA	Provincia: ROMA	PTP: 15/3	Proposta numero: 058091_P541
C.T.R. 387030	Scala: 1:10000		

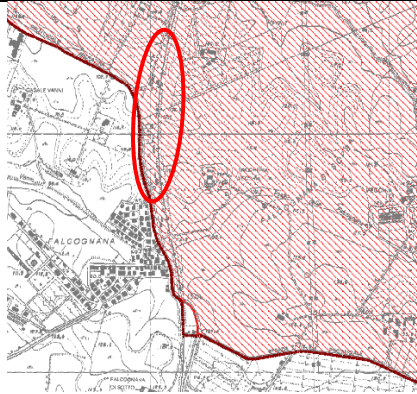
Da: <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2010/02/01/10A00926/sg>



cod 058091_P541

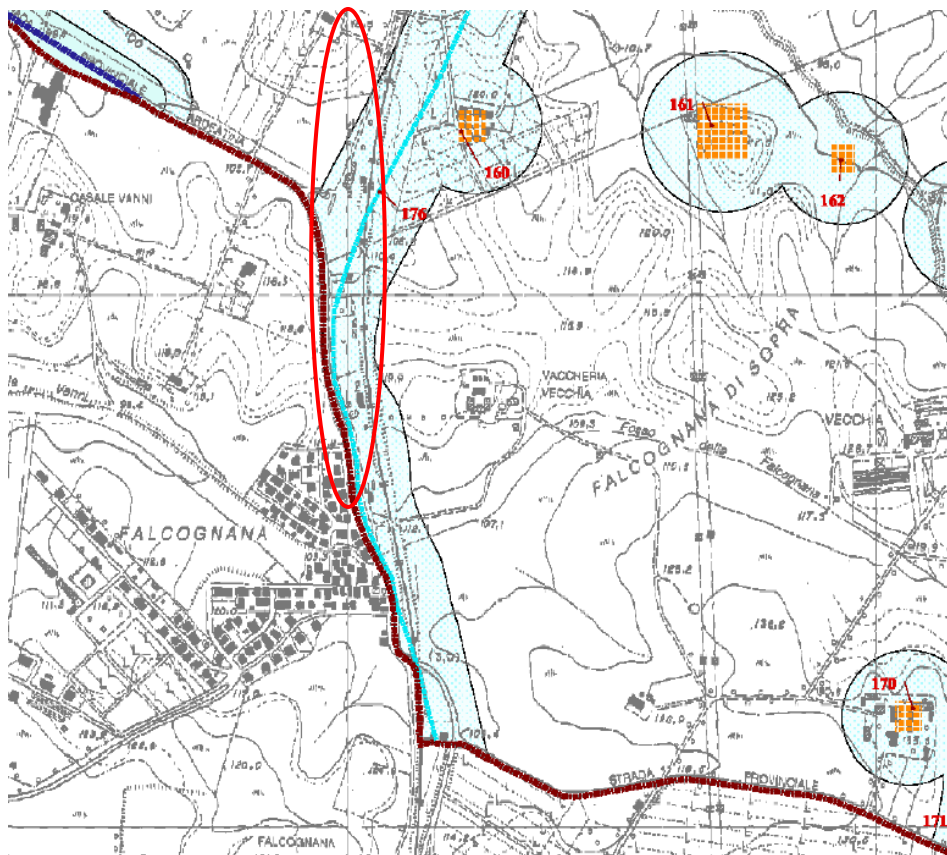
Il Piano Territoriale Paesistico 15/12

Il Piano Territoriale Paesistico sottopone il territorio dell'ambito 15/12 Appia antica, Caffarella ed Acquedotti a specifica normativa d'uso e di valorizzazione con le finalità ed i contenuti del DLgs 42/04 - Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio - secondo le modalità previste dalla legge regionale 24/98 e successive modificazioni. Il PTP 15/12 è stato approvato ai sensi degli articoli 21 comma 2, 22 e 23 della L.R. 24/1998 e dell'articolo 143 del DLgs 42/04".



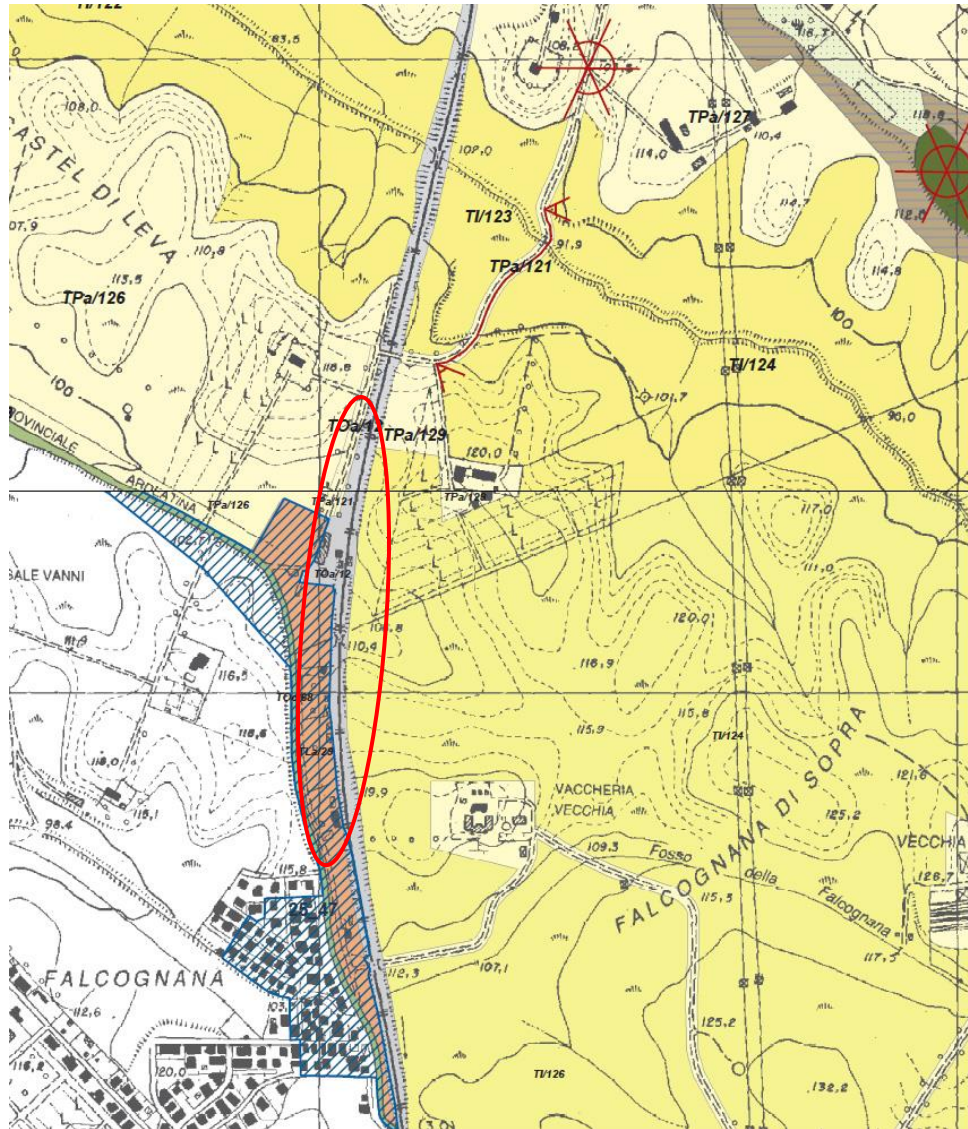
CONFINE DI PIANO TERRITORIALE PAESISTICO N°15/12	
VINCOLI EX LEGE 1497/39 ART.1 PUNTI 3, 4 (DL. 490/99 ART.139 LETT. C, D)	
VINCOLI EX LEGE 1497/39 ART.1 PUNTI 1, 2 (DL. 490/99 ART.139 LETT. A, B)	
VINCOLI EX LEGE 431/85 ART.1 LETTERA m ISTITUITI CON SPECIFICO PROVVEDIMENTO	
P.T.P. APPIA ANTICA E CAFFARELLA (DM 1/2/60 e DM 22/2/60)	
BENI PAESAGGISTICI SOTTOPOSTI A TUTELA AI SENSI DELL'ART. 134 LETTERA C del D.L.vo 22 gennaio 2004 n. 42	
PROPOSTA DI AREE DI CUI ALL'ART. 143 COMMA 5 LETTERA C del D.L.vo 22 Gennaio 2004 n. 42	


Tav E1 - Beni paesaggistici di cui all'articolo 134 del Codice con dichiarazione di notevole interesse pubblico




BENI D'INTERESSE ARCHEOLOGICO DI NON COMPROVATA CONSISTENZA ED ESTENSIONE (ART. 12, 21, ALL.1)		
ESTENSIONE AREALE		
ESTENSIONE LINEARE	PERCORSI	
	ACQUEDOTTI, TRACCIATO PROBABILE	
AREE DI RISPETTO PREVENTIVO DEI BENI DI INTERESSE ARCHEOLOGICO		


Tav E3 Bis - Beni paesaggistici puntuali e lineari di interesse archeologico di cui all'articolo 142 co. 1 lettera m del Codice e tutela di altri beni individuati di tipo storico-monumentale





 perimetro delle osservazioni al PTP 15/12

TI - Zone di tutela integrale

 boschi e aree da rinaturalizzare spontaneamente


 ville parchi e giardini


 grandi complessi archeologici e/o storico monumentali

 zone di rispetto archeologico e panoramico/paesistico del ripiano della via Appia

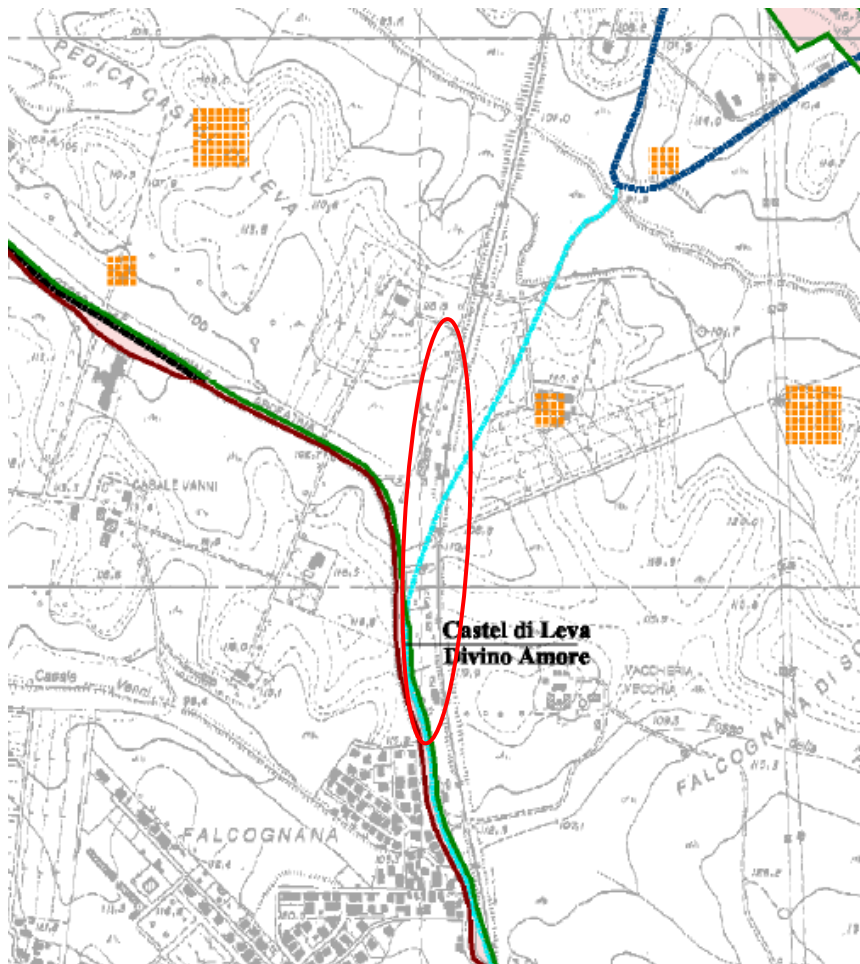
 grandi paesaggi agrari Ardeatini







TL - zone di tutela limitata

 TLa - trasformazioni conformi strumenti urbanistici vigenti

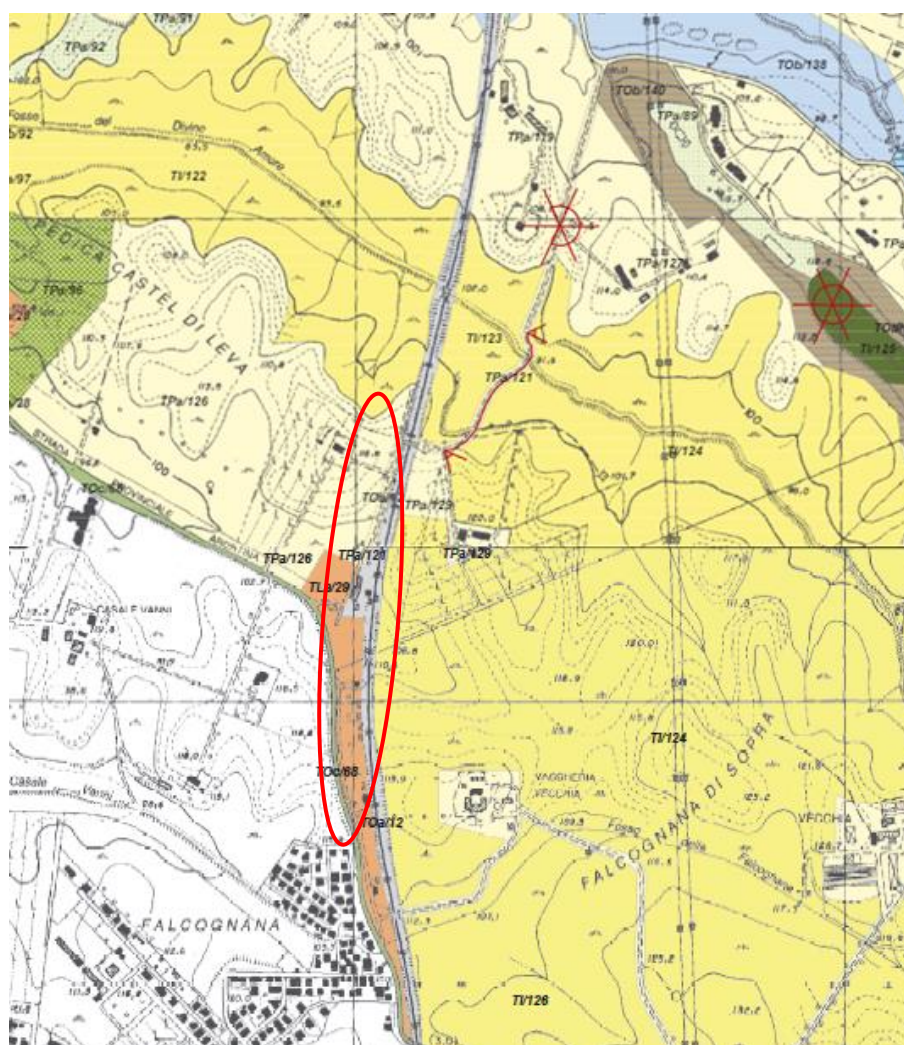
 TLb - trasformazioni con prescrizioni particolari

Tav EE3 - Classificazione di dettaglio delle aree ai fini della tutela con graficizzazione dei perimetri delle osservazioni



ELEMENTI LINEARI CARATTERIZZANTI I SISTEMI	
VIA APPIA ANTICA	
VIA LATINA, ARDEATINA, APPIA NUOVA	
MURA AURELIANE	
FTUME ALMONE	
ACQUEDOTTI EMERGENTI	
PER QUANTO RIGUARDA GLI ALTRI BENI ARCHEOLOGICI E STORICO - MONUMENTALI, VEDI SERIE E3 BIS	
AREE DI DISAGGREGAZIONE SPAZIALE E/O DI DEQUALIFICAZIONE AMBIENTALE	

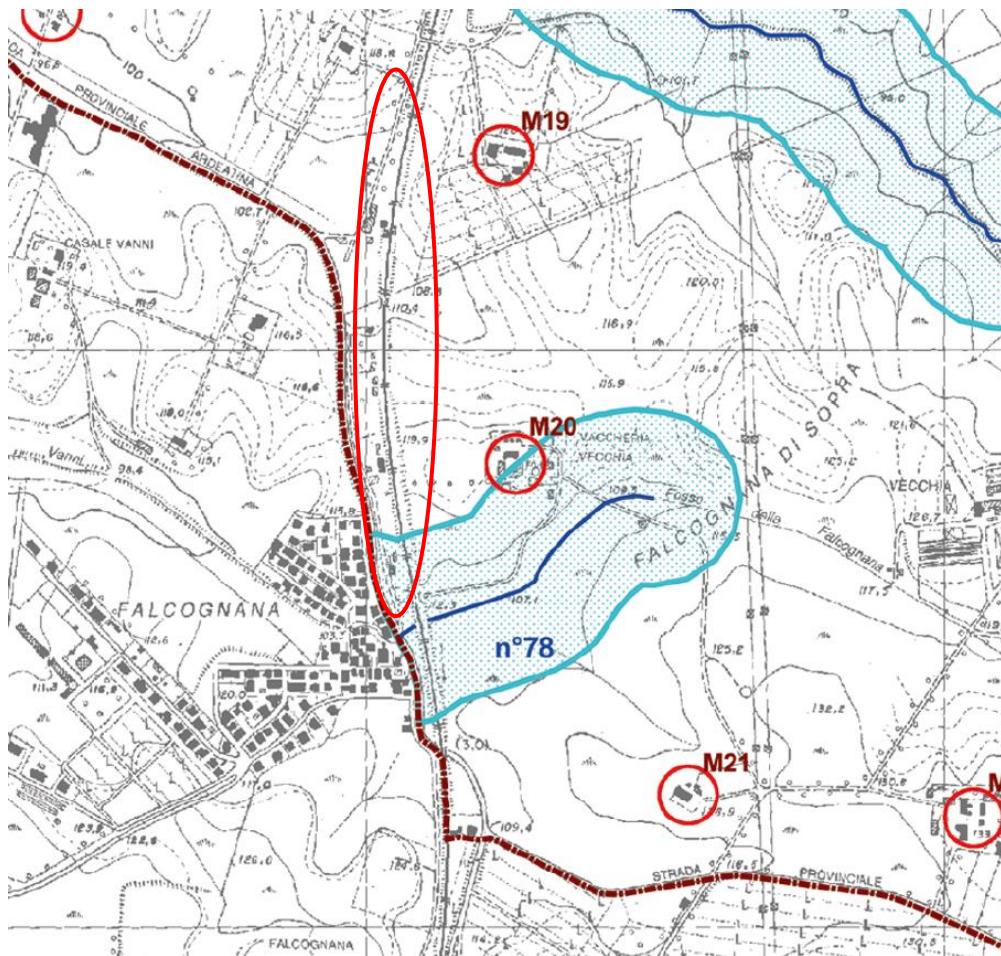
Tav EVIII g - Il Paesaggio storico - Beni paesaggistici ambiti di rilevante interesse archeologico di cui all'articolo 142 co. 1 lettera m del Codice e tutela di altri ambiti di tipo storico-monumentale



TI - Zone di tutela integrale

- boschi e aree da rinaturalizzare spontaneamente
 - ville parchi e giardini
 - grandi complessi archeologici e/o storico monumentali
 - zone di rispetto archeologico e panoramico/paesistico del ripiano della via Appia
 - grandi paesaggi agrari Ardeatini
- TL - zona di tutela limitata**
- TLa - trasformazioni conformi strumenti urbanistici vigenti
 - TLb - trasformazioni con prescrizioni particolari

Tav EE3W g2g3- Classificazione di dettaglio delle aree ai fini della tutela adeguata in accoglimento delle osservazioni



CONFINE DI PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO N. 15	● ● ● ●
CONFINE DI PIANO TERRITORIALE PAESISTICO N°15/12	— — — —
ZONE TERRITORIALI OMOGENEE A - B (D.M. 1444/68)	▨ ▨ ▨ ▨
BENI D' INTERESSE AMBIENTALE DI NOTEVOLE CONSISTENZA E/O ESTENSIONE, CONTINUITA', OMOGENEITA', STATO DI CONSERVAZIONE E VALORE PAESAGGISTICO (ART. 22)	■ ■ ■ ■
VEGETAZIONE NATURALE SPONTANEA (AREE BOSCADE) (ART. 9)	■ ■ ■ ■
CORSI D' ACQUA D' INTERESSE IDROGRAFICO, GEOMORFOLOGICO E NATURALISTICO (CORSI DELLE ACQUE PUBBLICHE) (ART. 7, ALL. 3)	— — — —
CANALE ACQUEDOTTO DELL' ACQUA MARIANA	— — — —
ARTI DI RICCA COSTRUZIONE ARCHEOLOGICA	■ ■ ■ ■
FASCE DI RISPETTO DEI CORSI D' ACQUA D' INTERESSE IDROGRAFICO, GEOMORFOLOGICO E NATURALISTICO (ART. 7)	■ ■ ■ ■
SINGOLARITA' GEOMORFOLOGICHE (ART. 23, ALL.3)	■ ■ ■ ■
GROTTE O CAVITA' NATURALI	■ ■ ■ ■
EMERGENZE GEOMORFOLOGICHE	■ ■ ■ ■
VILLE, PARCHI E GIARDINI (ART. 9 e ART. 13)	■ ■ ■ ■
BENI D' INTERESSE AMBIENTALE DI MEDIA CONSISTENZA E/O ESTENSIONE, CONTINUITA', OMOGENEITA', STATO DI CONSERVAZIONE E VALORE PAESAGGISTICO (ART. 22)	■ ■ ■ ■
VEGETAZIONE NATURALE SPONTANEA (AREE BOSCADE) (ART.9)	■ ■ ■ ■
MANUFATTI DI INTERESSE ESTETICO TRADIZIONALE (ART. 24, ALL. 3)	○ ○ ○ ○
PARCO REGIONALE DELL' APPIA ANTICA L.R. 66/88, L.R. 29/97 ART. 42 (ART. 8)	■ ■ ■ ■

Tav E3Ter - Beni paesaggistici puntuali e lineari di interesse archeologico di cui all'articolo 142 co. 1 lettera m del Codice e tutela di altri beni individuati di tipo storico-monumentale

L'area di intervento ricade all'interno delle seguenti perimetrazioni:

Tav E1

Relativamente all'elaborato di PTP E1, l'area ricade nella perimetrazione:

- **vincoli ex lege 431/85 art. 1 lett. m), istituiti con specifico provvedimento - M49**
Art. 4: Perimetro dei subambiti di pianificazione paesistica
 - M49 - "Zona limitrofa al Parco dell'Appia Antica", vincolo imposto ex lege 431/85 art. 1 lett. m, individuato nel suo insieme dal DM del 24/2/1986 pubblicato sulla GU n. 120 del 26/5/1986; [...]"

Tav E3 Bis

Relativamente all'elaborato di PTP E3 Bis, l'area ricade nella perimetrazione:

- **Aree di rispetto preventivo dei beni di interesse archeologico**
Art 12: Protezione delle aree di interesse archeologico
[...] Tali beni comprendono:
2) i beni puntuali e lineari e le relative fasce di rispetto noti da fonti bibliografiche o documentarie o da esplorazione di superficie seppur di consistenza ed estensione non comprovate da scavo archeologico e le relative aree o fasce di rispetto preventivo, dello spessore di ml. 100; [...]"

Tav EE3

Relativamente all'elaborato di PTP EE3, l'area di progetto è tangente a ovest alla perimetrazione:

- **TL Zona di tutela limitata: TLa Trasformazioni conformi strumenti urbanistici vigenti**
"Art. 25: I Paesaggi, le zone di tutela
[...] a- sottozona di tutela limitata largamente conformi alle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti, con prescrizioni ambientali, contraddistinte dalla sigla TLa [...]"

Ed è tangente ad est alla perimetrazione:

- **TI Tutela Integrale: Grandi paesaggi agrari Ardeatini**
"Art 29: Prescrizioni generali per le zone a tutela integrale
[...] e) Quanto alle opere di modellamento del suolo sono vietati gli sbancamenti, i terrazzamenti, gli sterri, i muri di sostegno e qualsiasi opera che possa modificare l'attuale andamento topografico dei luoghi, con l'eccezione di:
- opere per il drenaggio delle acque di superficie e per il consolidamento di scarpate instabili; in questi casi è fatto obbligo di provvedere alla sistemazione delle scarpate sia naturali, sia artificiali mediante l'inerbimento e/o la cespugliatura al fine di favorire il loro consolidamento ed un'efficace difesa del suolo;

- opere per i tracciati pedonali, le strade di servizio e le piazzole di sosta;
- tutte le opere volte sia al miglioramento ed alla valorizzazione dei giardini esistenti, sia alla sistemazione o alla creazione ex novo di parchi. In ogni caso i movimenti di terra dovranno essere contenuti in un'altezza massima di metri 1,50 al di sopra o al di sotto della linea di terra, ed essere eseguiti nel rispetto della vegetazione esistente. [...]"

Tav E3 Ter

Relativamente all'elaborato di PTP E3 Ter, la porzione a sud dell'area, corrispondente a circa 70 metri, ricade nella perimetrazione:

- **Fasce di rispetto dei corsi d'acqua d'interesse idrografico, geomorfologico e naturalistico (art. 7)**

"Art. 7: Protezione dei fiumi, i torrenti ed i corsi d'acqua

[...] 3. Ai sensi dell'articolo 142, co. 3 del Codice, la Giunta regionale con propria deliberazione può procedere all'esclusione, dei beni indicati alla lettera c) , comma 1 dello stesso articolo, ritenuti irrilevanti ai fini paesaggistici fatte salve le prerogative del Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

[...] 6. I corsi d'acqua e le relative fasce di rispetto debbono essere mantenuti integri e ineditati per una profondità di metri 150 da ciascuna sponda o piede dell'argine; nel caso di canali e collettori artificiali, la profondità delle fasce da mantenere integre ed inedificate si riduce a metri 50 da ciascuna sponda o piede dell'argine.

7. Fatto salvo l'obbligo di richiedere l'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'articolo 146 del Codice e dell'articolo 46 delle presenti norme, le disposizioni di cui ai commi 5 e 6 non si applicano alle aree urbanizzate esistenti come individuate dal Piano e perimetrare nelle tavole E/3bis.

[...] 9. Nelle fasce di rispetto è fatto obbligo di mantenere lo stato dei luoghi e la vegetazione ripariale esistente, fatto salvo quanto previsto dal comma 14 ter, gli interventi di cui ai commi successivi devono prevedere una adeguata sistemazione paesistica coerente con i caratteri morfologici e vegetazionali propri dei luoghi.

[...] 11. Nell'ambito delle fasce di rispetto di cui al comma 1, possono essere proposti interventi di infrastrutture o servizi di interesse pubblico necessari alla riqualificazione dei tessuti circostanti o adeguamenti funzionali di attrezzature tecnologiche esistenti, nel rispetto delle disposizioni della presente legge, e alle seguenti condizioni:

a) mantenimento di una fascia di inedificabilità di metri 50 a partire dall'argine;

b) comprovata esistenza di aree edificate contigue;

c) valutazione della compatibilità dell'intervento rispetto alla disciplina di altri eventuali comunque tutelati ai sensi dell'articolo 134 co. 1 del Codice

12. I progetti relativi alle infrastrutture o ai servizi di cui al comma 11 sono corredati del SIP di cui agli articoli 50 e 51 delle presenti norme ad integrazione della documentazione prevista dal DPCM 12/12/05.

Tav E VIII

Relativamente all'elaborato di PTP E VIII g, l'area non è interessata in alcuna perimetrazione.

Tav E3 W

Relativamente all'elaborato di PTP EE3W vale quanto riportato per Elaborato EE3 e cioè l'area di progetto è tangente a ovest alla perimetrazione:

- **TL Zona di tutela limitata: TLa Trasformazioni conformi strumenti urbanistici vigenti**

"Art. 25: I Paesaggi, le zone di tutela

[...] a- sottozona di tutela limitata largamente conformi alle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti, con prescrizioni ambientali, contraddistinte dalla sigla TLa [...]"

Ed è tangente ad est alla perimetrazione TI Tutela Integrale: Grandi paesaggi agrari Ardeatini

- **“Art 29: Prescrizioni generali per le zone a tutela integrale**

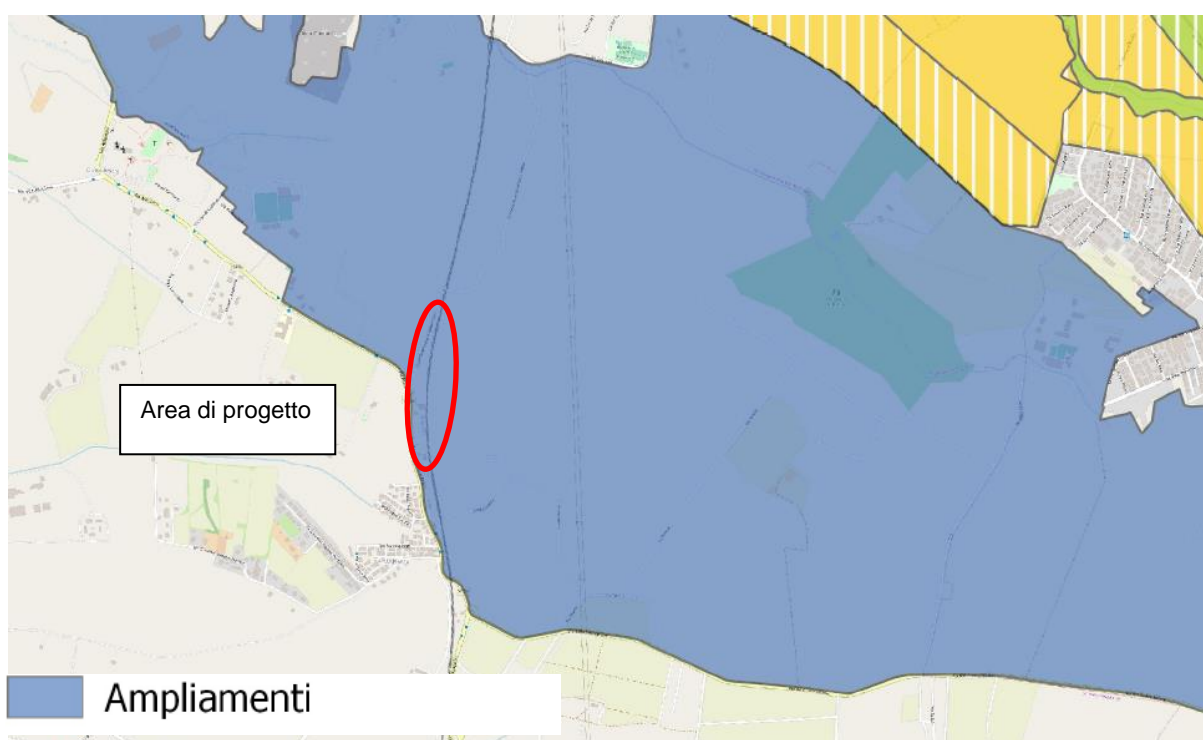
Piano Regionale dell'Appia Antica

La superficie del Parco, a seguito dell'ampliamento dell'ottobre 2018, è di circa 4.580 ettari.

In questo territorio sono compresi la via Appia Antica e le sue adiacenze per un tratto di oltre 16 chilometri, la valle della Caffarella (200 ettari), l'area archeologica della via Latina, l'area archeologica degli Acquadotti (240 ettari), la tenuta di Tormarancia (220 ettari), la tenuta Farnesiana (180 ettari) e verso sud le aree del “Divino Amore”, Falcognana e Mugilla.

A Nord il Parco si allunga verso il centro della città fino a piazza Numa Pompilio nelle immediate vicinanze delle Terme di Caracalla; a Ovest è delimitato in gran parte dalla via Ardeatina e dalla ferrovia Roma-Napoli, a Est dalla via Tuscolana e dalla via Appia Nuova fino a Frattocchie, mentre a Sud sempre dalla via Ardeatina e da via Falcognana.

I comuni interessati dall'area del parco sono Roma, Ciampino e Marino.



Stralcio della tavola della zonizzazione

L'area della nuova fermata “Divino Amore” ricade nella zonizzazione: “**Ampliamenti**”.

Gli elaborati del **Piano del Parco dell'Appia Antica** che si prendono in esame sono:

- **p1 – la zonizzazione**
- **pr1 – il progetto territoriale**
- **pr2 – il progetto del paesaggio**

Dalla sovrapposizione dell'area in esame all'elaborato “p1” e “pr1” risulta essere interna all'area del Parco dell'Appia Antica

- **“Perimetro dell'ampliamento del Parco”**

Dalla sovrapposizione dell'area in esame all'elaborato "pr2" risulta essere interna all'area del Parco dell'Appia Antica

- **"Ambiti di valore da conservare"**

Dalle Norme si legge:

"Art. 7 Norme Generali di tutela del Parco

Salvo diversa prescrizione contenuta nella disciplina di zona, è fatto divieto di costruzione e di qualunque altro intervento, [...]

Sono in particolare vietati:

la costruzione di nuove infrastrutture di altro tipo, puntuali o a rete, fatte salve le eventuali opere attinenti al regime idraulico, alle derivazioni d'acqua e comunque quelle legate al miglioramento ambientale; per le infrastrutture esistenti, tralicci elettrici, impianti tecnologici, ferrovie ecc. è previsto lo spostamento o il loro interrimento; è ammessa comunque la manutenzione ordinaria; [...]"

"Art.15 Opere e piani da corredare con Studio di Inserimento Paesistico S.I.P.

In conformità all'articolo 29 della l.r. Lazio 6 luglio 1998, n. 24 debbono essere accompagnati da Studio di Inserimento Paesistico S.I.P. i progetti relativi a:

[...] f) interventi di adeguamento di impianti ferroviari:

Il Piano da le indicazioni per la redazione del SIP, e all' Art.16 - Studio di Inserimento Paesistico - S.I.P.:

"Per le opere e le attività di cui al precedente articolo 15, lo Studio di Inserimento Paesistico costituisce documentazione essenziale ai fini della valutazione di compatibilità paesistica per il rilascio del nulla osta di cui al precedente articolo 13; a tale scopo il S.I.P. deve contenere le seguenti informazioni ed analisi commisurate all'entità delle modificazioni ambientali e paesistiche prodotte dalle opere da realizzare:

descrizione della morfologia dei luoghi ove è prevista la realizzazione dell'intervento o dell'attività;

descrizione, relativa sia all'ambito oggetto dell'intervento o dell'attività sia ai luoghi circostanti, dello stato iniziale dell'ambiente e delle specifiche componenti paesistiche da tutelare, con riguardo alla specificità del bene sottoposto a tutela e con particolare riferimento ai valori dell'ambiente naturale, dei beni storici, culturali, degli aspetti percettivi e semiologici, della pedologia dei suoli e delle potenzialità agricole, del rischio geologico;

caratteristiche del progetto e indicazione delle motivazioni che hanno portato alla scelta del luogo per l'intervento rispetto alle possibili alternative di localizzazione;

misure proposte per l'attenuazione e la compensazione degli effetti ineliminabili.

[...] Lo Studio di Inserimento Paesaggistico (SIP) dovrà conformarsi ai contenuti e alle finalità individuate nella legge regionale 6 luglio 1998, n.24."

Ente Regionale Parco dell'Appia Antica PIANO DEL PARCO - Carte di progetto

Piano del Parco

Carte di progetto

Carte Prescrittive

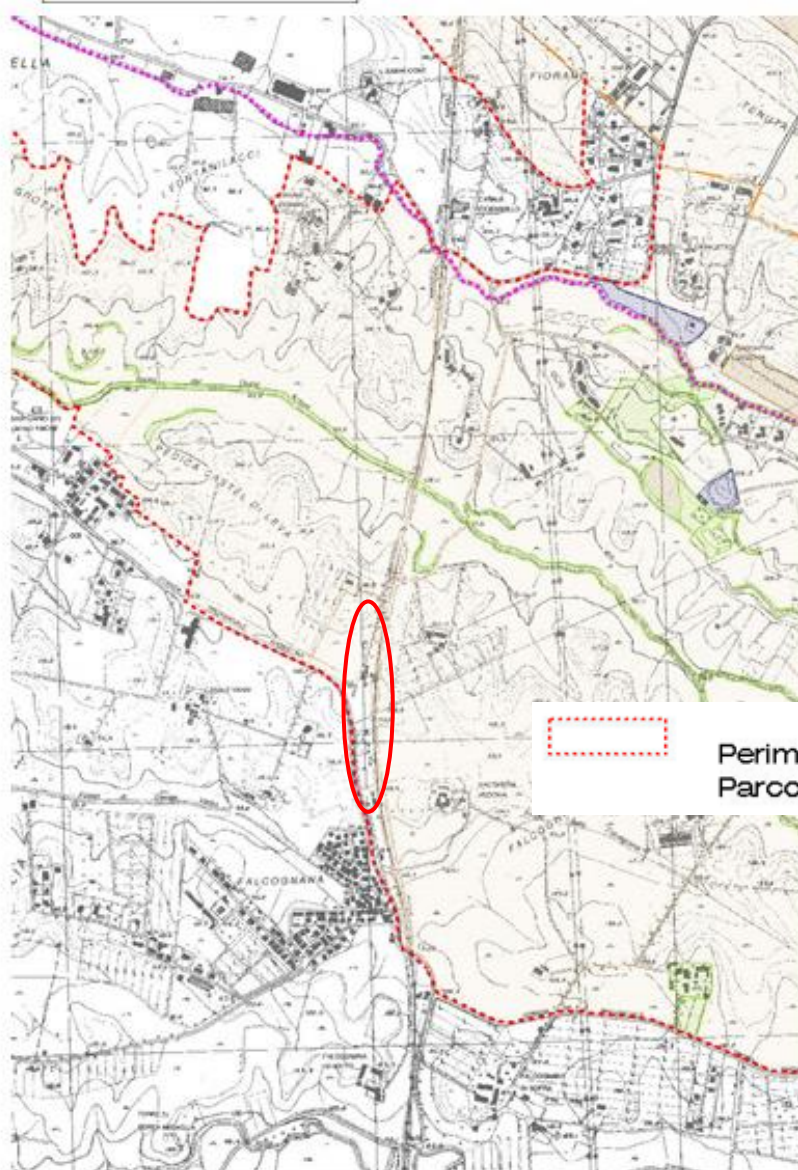
TAV 1

DFE



ZONA 3/2 ZONA DI PROTEZIONE: Aree agricole

La Zonizzazione



Perimetro dell'Ampliamento del
Parco Regionale dell' Appia Antica

Tav. P1

Piano del Parco

10.000.000

Carte di progetto

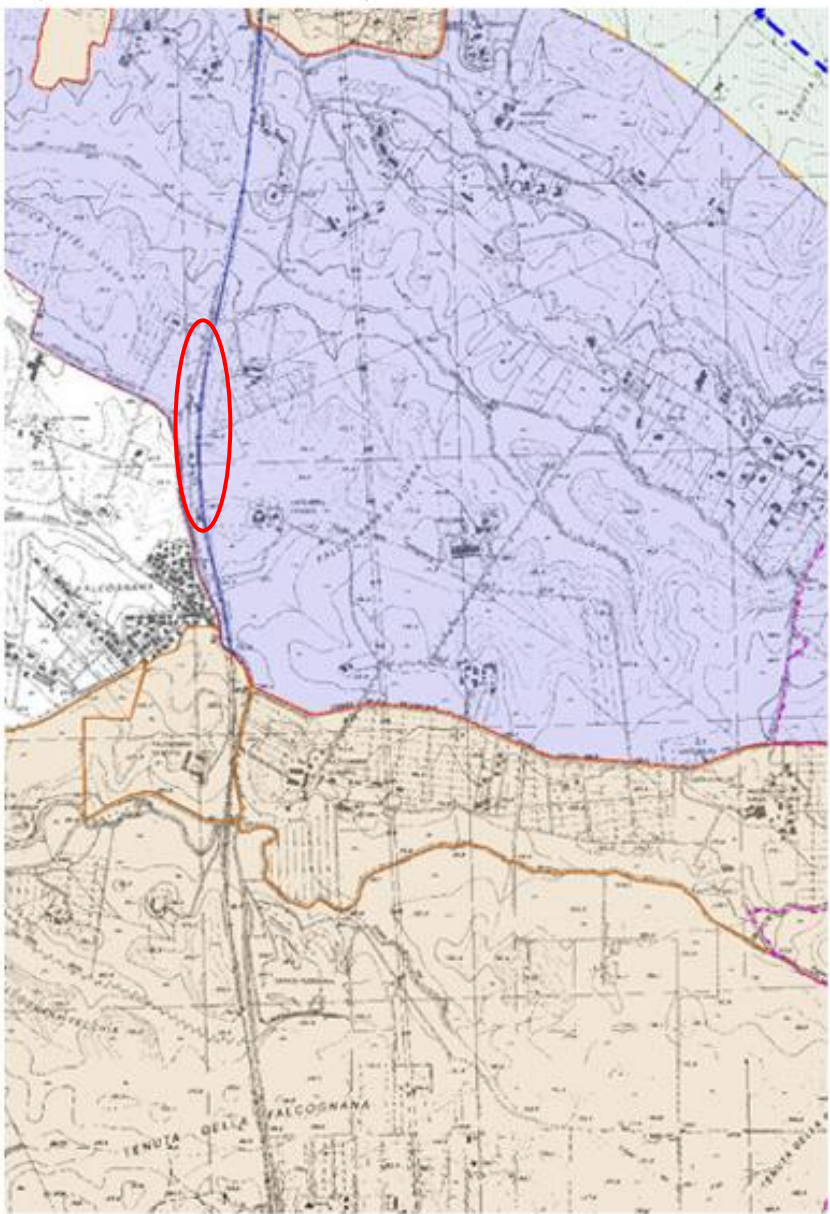
Carte Progettuali

TAV 1

pro

- Ampliamento del territorio del Parco dell'Appia Antica
- Proposta delle Aree Contigue del Parco dell'Appia Antica
- Fasce da sottoporre a servitù di passaggio

Il Progetto Territoriale



Tav. Pr1

Piano del Parco

del Parco Regionale del Tevere (PRP)

Carte di progetto

Carte progettuali

Logo of the Ministry of Ecological Transition and the Regional Park of the Tevere. Includes the text "TAV 2" and "pro".

Il Restauro del Paesaggio

Interventi sui sistemi lineari

Interventi di schemature vegetali sui corsi d'acqua ad integrazione delle fasce ripariali e nelle aree umide

Interventi sui sistemi areali

Le cave

Salvaguardia e implementazione dei processi di rinaturazione

Paesaggio a forte componente naturale

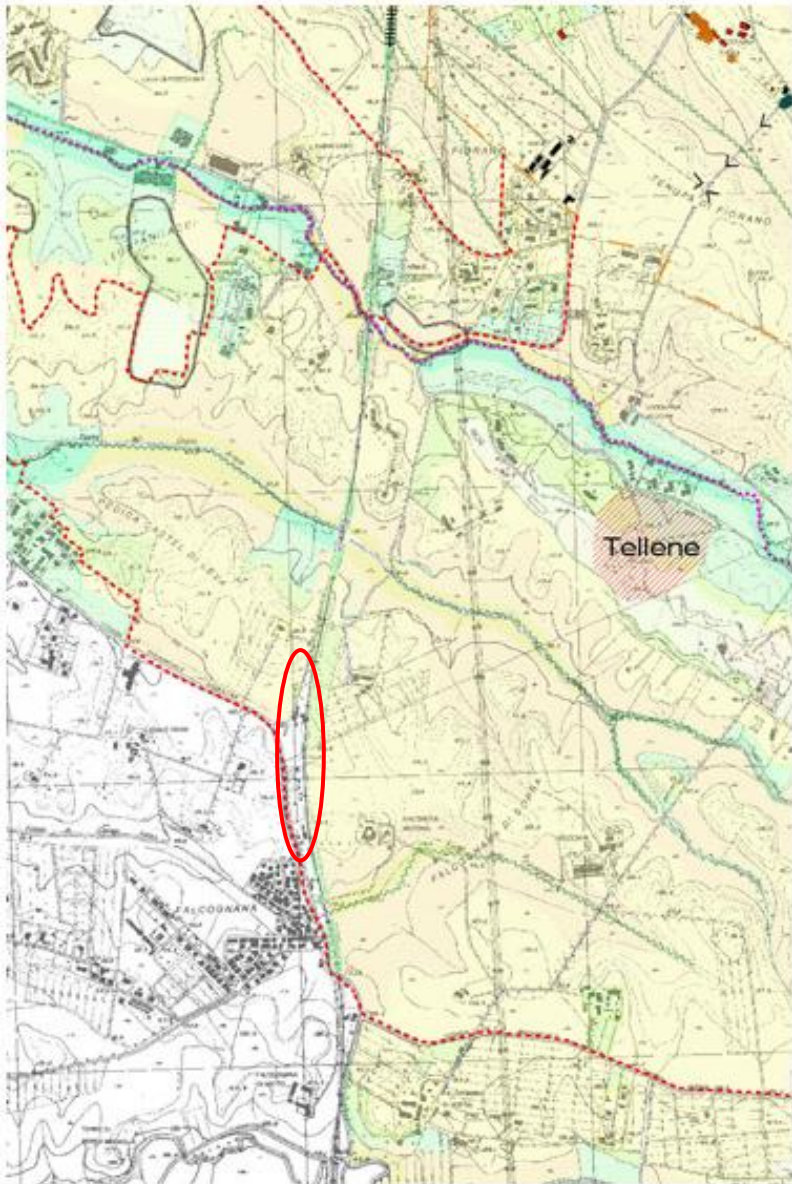
Ambiti di valore da conservare

Aree da riqualificare

Paesaggio agrario

Ambiti di valore

Aree da riqualificare



Tav. Pr2

Il Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG)

Il PTPG ha come obiettivo la costruzione del territorio dell'area metropolitana di Roma. In questa prospettiva, è centrale la ricerca di coerenza con le previsioni del nuovo PRG di Roma, nei ruoli strategici scelti per lo sviluppo della città capitale e nell'articolazione policentrica organizzata per municipi. Pertanto, orizzonte di riferimento del Piano sono degli interventi e delle strategie mirate al conseguimento di tre obiettivi fondamentali:

- la qualità dell'ambiente
- l'efficienza dei sistemi urbani
- lo sviluppo dei settori produttivi trainanti.

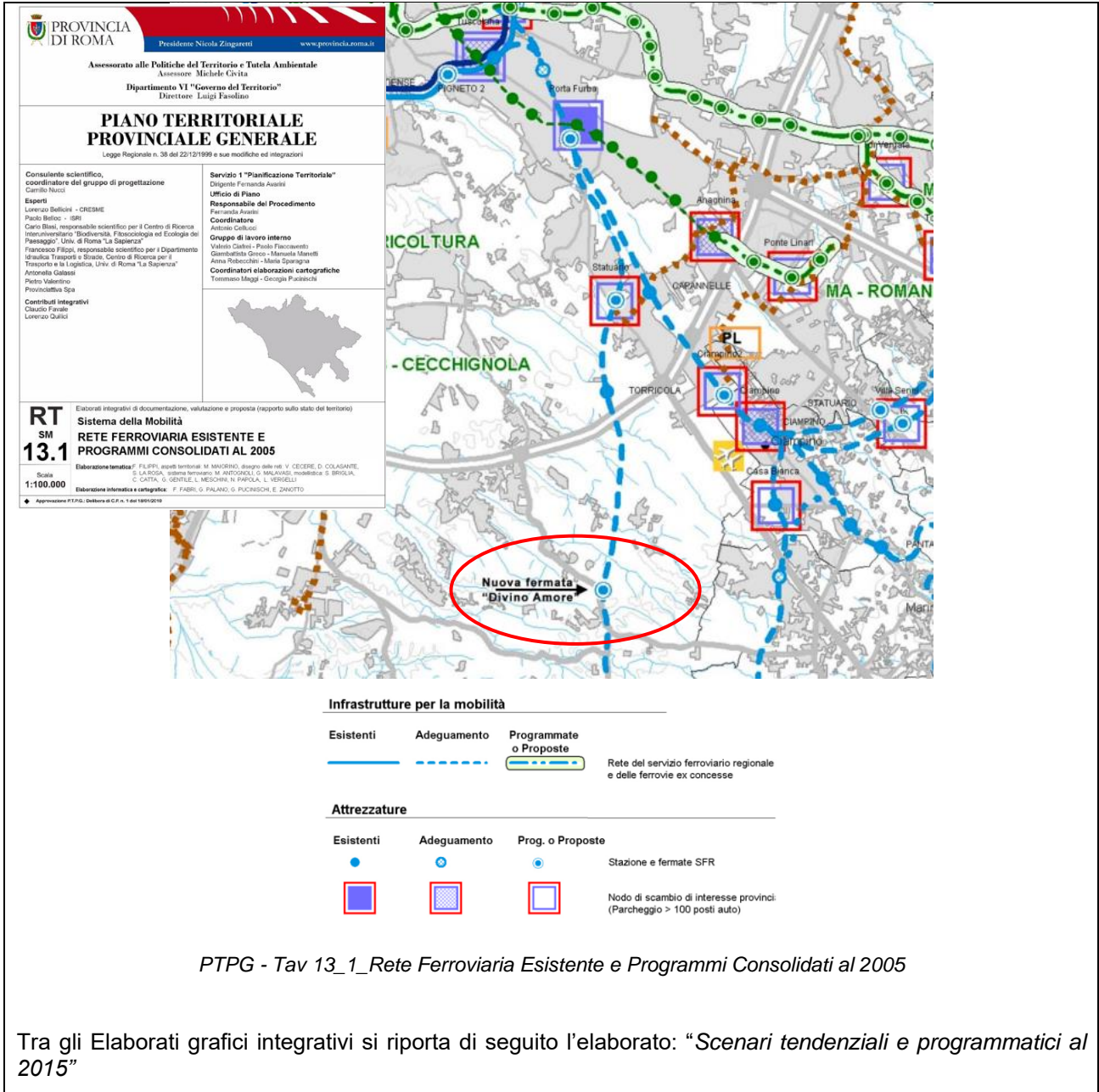
L'obiettivo è quello di aiutare e sostenere il funzionamento metropolitano del territorio attraverso progetti e programmi sostenibili.

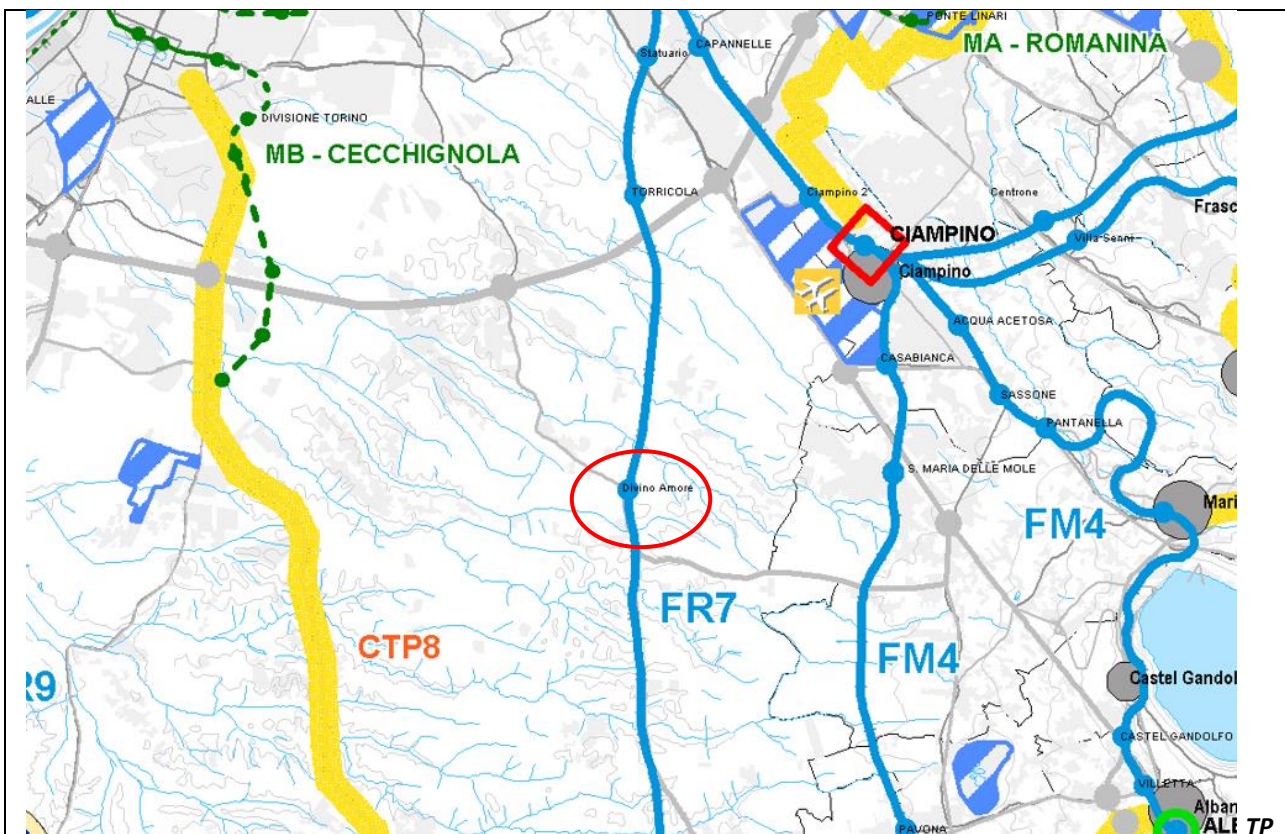
Il Piano Territoriale Provinciale Generale (P.T.P.G.). è stato approvato con **Delibera del Consiglio Provinciale n.1 del 18 gennaio 2010.**

All'interno degli obiettivi e delle strategie territoriali che il PTPG individua (limitatamente alla porzione di territorio che ci riguarda) rileviamo quanto emerge dagli elaborati "13_1 Rete Ferroviaria Esistente e Programmi Consolidati al 2005" e "T.P. 2.2 Organizzazione funzionale della rete del servizio ferroviario metropolitano e regionale e dei corridoi del trasporto pubblico", e cioè un programma consolidato che vede un irrobustimento del trasporto su rotaia a servire in maniera più capillare tutta l'area urbana consolidata. In aggiunta ai progetti di nuove reti metropolitane vi è la presenza di programmi di inserimento di nuove fermate ferroviarie su linee esistenti.

<https://geoportale.cittametropolitanaroma.it/progetti/ptpg/cartografia/elaborati-grafici-integrativi>

<https://geoportale.cittametropolitanaroma.it/index.php/progetti/ptpg/cartografia/elaborati-grafici-progettuali>





2.2 - Organizzazione funzionale della rete del servizio ferroviario metropolitano e regionale e dei corridoi del trasporto pubblico.

Tra queste c'è la fermata "Divino Amore", nella posizione individuata dal PRG (Cfr. paragrafo successivo), in prossimità del santuario del Divino Amore.

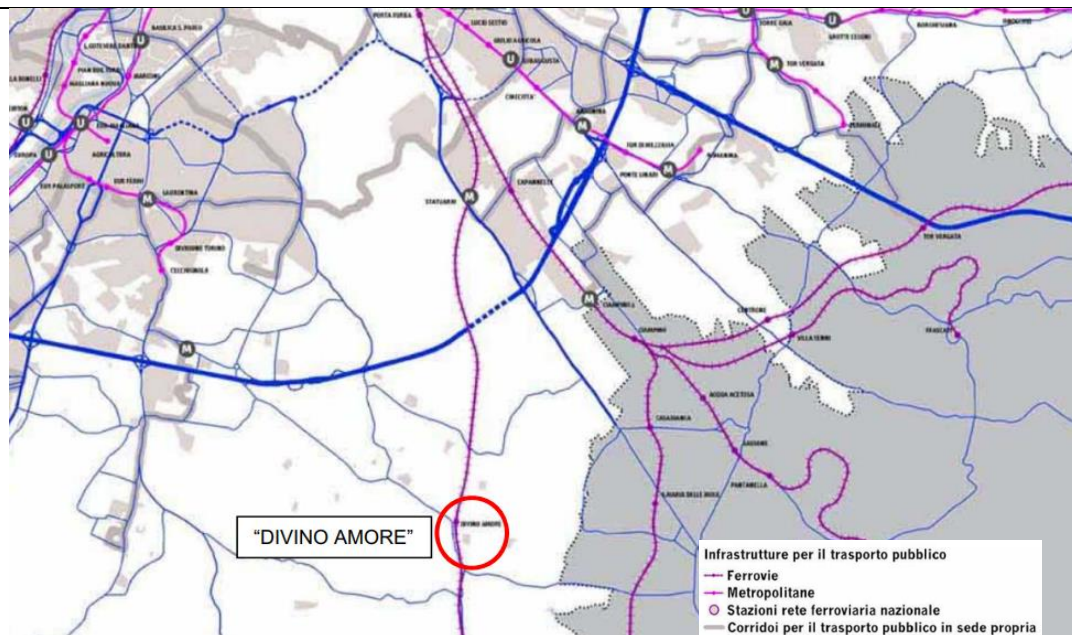
Si segnala che, per i problemi che il quartiere di Falcognana ha in termini di mobilità e di collegamento con il centro della città esaminati nei paragrafi precedenti, la sua ubicazione in prossimità del quartiere risulterebbe risolutiva.

Il Piano Regolatore Generale (PRG)

Il Comune di Roma è zonizzato da un nuovo Piano Regolatore Generale vigente, approvato dal Consiglio Comunale con Deliberazione 18 del 12/2/08 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio - avvenuta il 14 marzo 2008.

Il Piano tra gli elaborati di progetto, prevede un elaborato "Infrastrutture per la mobilità" nel quale è prevista l'implementazione della mobilità pubblica su ferro in ambito urbano anche utilizzando le linee ferroviarie regionali esistenti che attraversano il territorio comunale.

All'interno di questo elaborato sono indicate le nuove fermate da inserire lungo le linee FL, e si può notare come lungo le linee FL7 e FL8 sia prevista la nuova fermata "Divino Amore".



PRG – Infrastrutture per la mobilità

Il Piano è composto, tra l'altro, da Elaborati Prescrittivi:

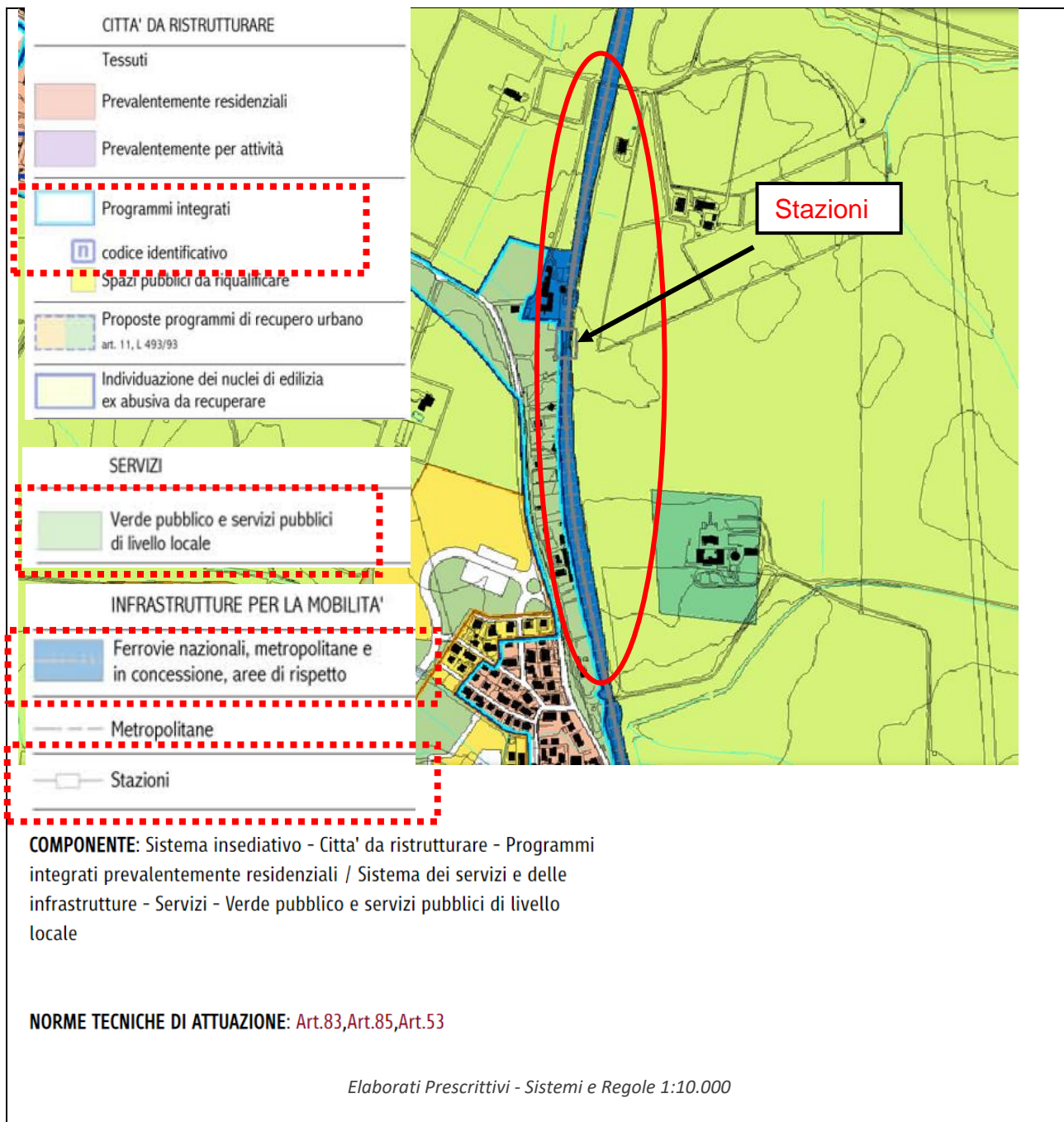
- tavola dei “Sistemi e regole”
- tavola della “Rete ecologica”

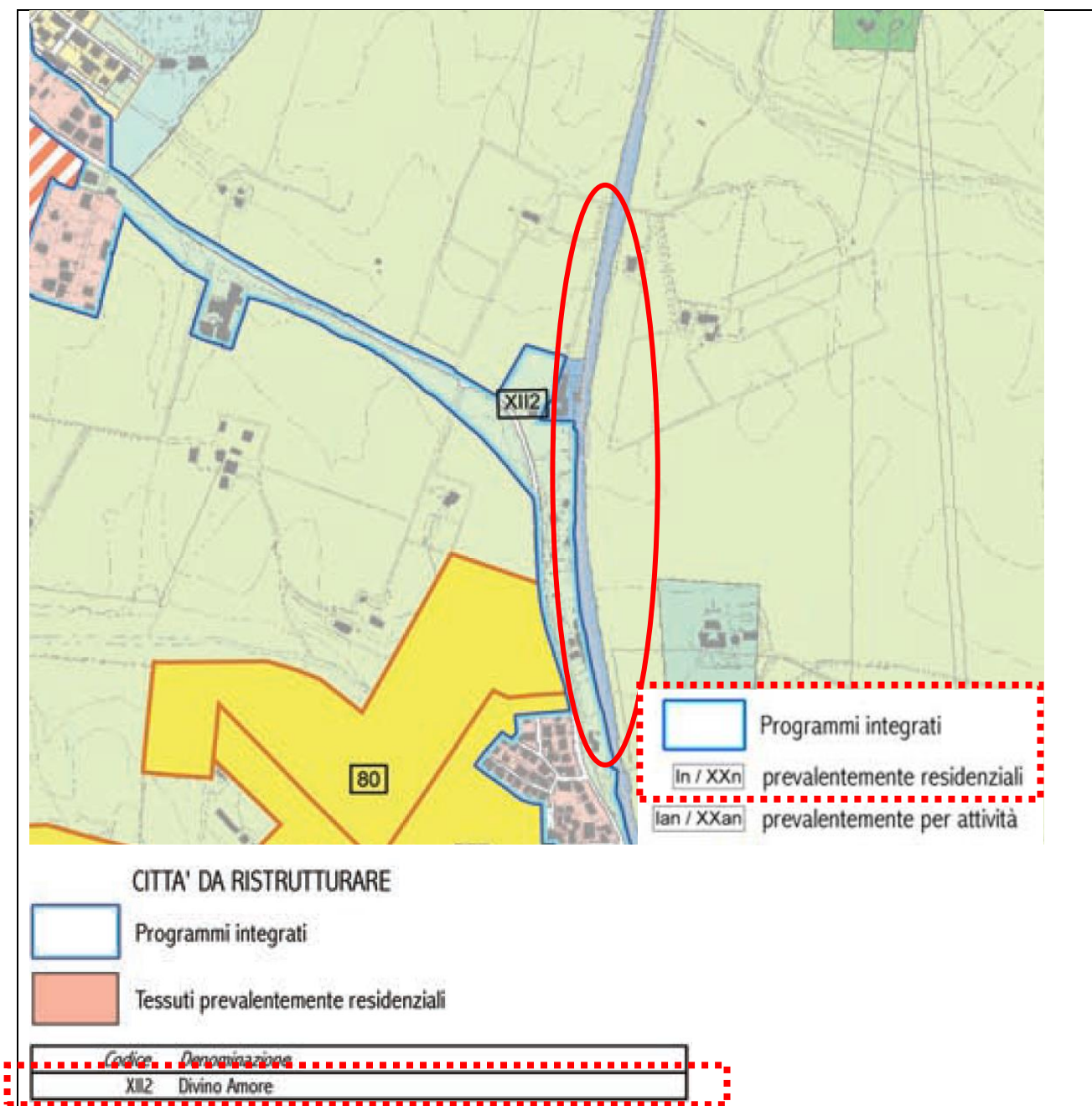
ed Elaborati gestionali:

- “Carta della qualità”
- tavola del “Sistema paesaggistico”.

Si analizzano di seguito le perimetrazioni di Piano “Sistemi e Regole” previste nell’area dove verrà realizzata la nuova fermata ferroviaria.

Sistemi e regole





Tav 3*26 - Individuazioni delle modifiche e integrazioni

Il Piano, relativamente all'area di progetto – che è coincidente con la linea ferroviaria esistente – prevede la nuova “Stazione”.

L'area ricade inoltre all'interno di:

- **Sistema dei servizi e delle infrastrutture - Infrastrutture per la mobilità - Ferrovie nazionali, metropolitane e in concessione, aree di rispetto - (art. 89 e 94 NTA)**

Art. 89. Infrastrutture per la mobilità

“[...] 8. Per le infrastrutture esistenti, da adeguare o di nuova realizzazione, fermi restando i principi informativi e le finalità del PRG in relazione alle diverse reti e infrastrutture, i tracciati, le caratteristiche tecniche, le soluzioni funzionali e gli ingombri delle sedi e delle intersezioni riportati negli elaborati grafici

“Sistemi e regole”, rapp. 1.10.000, sono indicativi. Questi saranno precisati nell’ambito degli strumenti urbanistici esecutivi, ove previsti, degli strumenti di pianificazione di settore (Piano Urbano della Mobilità, Piano Urbano del Traffico) e nelle varie fasi di studio di fattibilità e di progettazione fino a quella esecutiva ai sensi del D.LGT n. 163/2006.

[...] 15. La costruzione e la modificazione di infrastrutture per la mobilità è soggetta a concessione gratuita, ai sensi dell’art. 17, comma 3, lett. c), del DPR n. 380/2001, fatta eccezione per gli interventi di cui ai seguenti articoli delle presenti norme: [art. 94](#), comma 9, relativamente alla riqualificazione delle aree ferroviarie e delle aree e manufatti del trasporto pubblico locale; [art. 95](#), commi 3 e 4, relativamente alle attrezzature complementari ai nodi di scambio; [art. 101](#), relativamente alle piattaforme logistiche. [...]”

“Art.94. Infrastrutture di trasporto in sede propria

11. Non sono assoggettati a strumento urbanistico esecutivo le modifiche, le sistemazioni e il potenziamento degli impianti e dei relativi fabbricati ferroviari e aree per le infrastrutture del trasporto pubblico locale esistenti, con esclusione degli interventi volti alla realizzazione di nuovi fabbricati viaggiatori, in stazioni o fermate esistenti o di nuova previsione.”

- **Sistema insediativo - Città da ristrutturare - Programmi integrati prevalentemente residenziali / Sistema dei servizi e delle infrastrutture - (art. 83, 85, 53 NTA)**

Art. 83. Servizi pubblici. Norme Generali

“[...] 9. I servizi pubblici di cui al comma 1 sono realizzati mediante progetto pubblico unitario, predisposto dal Comune o dai soggetti concessionari o convenzionati e approvato dalla Giunta comunale, nel caso di servizi pubblici di livello locale, e dal Consiglio comunale, nel caso di servizi pubblici di livello urbano. Sono soggetti alla medesima procedura i cambiamenti di destinazione dei servizi esistenti, dall’una all’altra delle tipologie previste dagli articoli [84](#) e [85](#). Nel progetto unitario di nuovo impianto, è possibile procedere allo stralcio degli edifici esistenti e dei relativi lotti di pertinenza, che, in tal caso, non concorrono alla determinazione della ST e dell’indice ET.

10. In sede di progettazione e realizzazione dei servizi pubblici, e comunque di qualsiasi opera di edilizia pubblica o di uso pubblico anche localizzata fuori dalle componenti di cui agli articoli [84](#) e [85](#), vanno rispettate le norme in materia di accessibilità ed eliminazione di barriere architettoniche. In sede di formazione degli interventi indiretti, le aree destinate a servizi pubblici o aperti al pubblico devono essere individuate tenendo conto della necessità di rispettare, in sede di progettazione delle opere, le norme suddette. L’accesso pedonale agli spazi e edifici pubblici o d’uso pubblico deve essere garantito a tutti i cittadini, compresi quelli con ridotta capacità motoria e sensoriale.”

Art. 85. Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale

1. Le aree per Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale sono individuate negli elaborati 2. e 3. “Sistemi e Regole”, rapp. 1:5.000 e 1:10.000. Tali aree sono destinate ai seguenti servizi o attrezzature:

- a) Istruzione di base (asili nido, scuole materne e scuole dell’obbligo, pubbliche e di interesse pubblico);
- b) Attrezzature di interesse comune (attrezzature partecipative, amministrative, culturali, sociali, associative, sanitarie, assistenziali e ricreative, mercati in sede fissa o saltuari, altri locali di uso o di interesse pubblico; tra le attrezzature sociali, sanitarie e assistenziali, possono essere ricomprese le residenze sanitarie per anziani);
- c) Attrezzature religiose (edifici di culto e complessi parrocchiali con le relative funzioni riconosciute: sociali, formative, culturali, assistenziali, ricreative e sportive a essi connesse ai sensi della normativa di legge vigente);
- d) Verde pubblico (parchi naturali, giardini ed aree per il gioco dei ragazzi e dei bambini e per il tempo libero degli adulti: eventualmente attrezzati con chioschi, punti di ristoro, servizi igienici, con esclusione del verde pubblico di arredo stradale; orti urbani sociali, secondo la definizione di cui all’[art. 75](#), comma 1, nota 14, in misura non superiore al 5%);

- e) Verde sportivo (impianti sportivi coperti e scoperti);
- f) Parcheggi pubblici (da realizzarsi a raso, alberati con DA = 2 alberi ogni 100 mqdi);
- g) Attrezzature per la raccolta dei rifiuti solidi urbani (escluso quelle elencate all'[art. 106](#), comma 3);
- h) Parcheggi privati (da realizzare nel sottosuolo, ai sensi e con le modalità dell'art. 9, comma 4, della legge n. 122/1989).

2. Per la realizzazione dei servizi e delle attrezzature di cui al comma 1, escluso quelle di cui alle lett. f), g), h), si applicano i seguenti parametri e grandezze urbanistico-ecologiche:

- ET: 0,5 mq/mq; 0,05 mq/mq per il verde pubblico; 0,25 mq/mq per il verde sportivo; 0,6 mq/mq per le attrezzature religiose (per le strutture esistenti sono consentiti interventi diretti di categoria MO, MS, RC, RE, nonché interventi di categoria DR ed AMP fino all'indice EF di 0,6 mq/mq);

- IP (ST): 30%; 75% per il verde pubblico;

- DA (ST): 20 alberi/Ha; DAR (ST): 40 arbusti/Ha;

- Parcheggi pubblici e privati: calcolati ai sensi dell'[art. 7](#), comma 1, secondo le corrispondenti destinazioni d'uso, di cui all'[art. 6](#), comma 1; per il verde sportivo, si applica l'[art. 87](#), commi 2 e 3."

Art. 53. Ambiti per i Programmi integrati

"1. I Programmi integrati nella Città da ristrutturare sono finalizzati al miglioramento della qualità urbana dell'insediamento e, in particolare, all'adeguamento e all'integrazione della viabilità e dei servizi, mediante il concorso di risorse private.

2. Gli ambiti per Programmi integrati sono individuati, mediante perimetro, nell'elaborato 3. "Sistemi e regole", rapp. 1:10.000. I perimetri comprendono Tessuti, Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale, Servizi pubblici di livello urbano, ferma restando la possibilità di intervento diretto su tali componenti secondo la rispettiva disciplina del PRG. Le aree comprese negli ambiti sono "Zone di recupero del patrimonio edilizio esistente", ai sensi dell'art. 27, legge n. 457/1978. Sono ammessi interventi di categoria RE, NC, RU e NIU, come definiti dall'[art. 9](#).

[...] 16. Nelle aree destinate a Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale e a Strade, si applica la cessione compensativa di cui all'[art. 22](#). Se previsto dal Programma preliminare, nelle aree a Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale, i proprietari dotati di idonei requisiti, unitamente alla cessione compensativa, possono proporre, in regime di convenzione, la realizzazione in diritto di superficie e la gestione dei servizi previsti dal Programma integrato.

17. Fatto salvo quanto previsto all'[art. 13](#), comma 18, il Programma integrato può apportare le seguenti modifiche alle prescrizioni del PRG, senza che ne costituisca variante:

a) variazione delle delimitazioni delle componenti di cui al comma 2, a condizione che non risulti ridotta la dotazione di standard urbanistici e a parità di previsioni edificatorie a favore della proprietà, che possono essere trasferite all'interno dello stesso ambito;

b) trasferimento delle previsioni edificatorie generate dall'applicazione degli indici di cui al comma 11 in Aree di concentrazione edilizia (ACE) indicate dal Programma preliminare;

c) estensione del Programma integrato ad aree esterne al perimetro di cui al comma 2, al fine di includere aree e interventi pubblici di completamento dell'assetto degli ambiti perimetrati o di integrazione con insediamenti circostanti; per migliorare la dotazione di standard urbanistici, se non interamente reperibili all'interno, e la qualità ambientale degli insediamenti, possono essere incluse aree esterne contigue destinate a Verde pubblico e servizi pubblici locali, nonché, in subordine, aree dell'Agro romano di cui al Titolo III, Capo 2, le aree agricole sono inserite nel Programma integrato in misura non eccedente il 20% dell'estensione dell'Ambito ed esclusivamente su proposta di cessione compensativa formulata dai proprietari, ai sensi del comma 7;

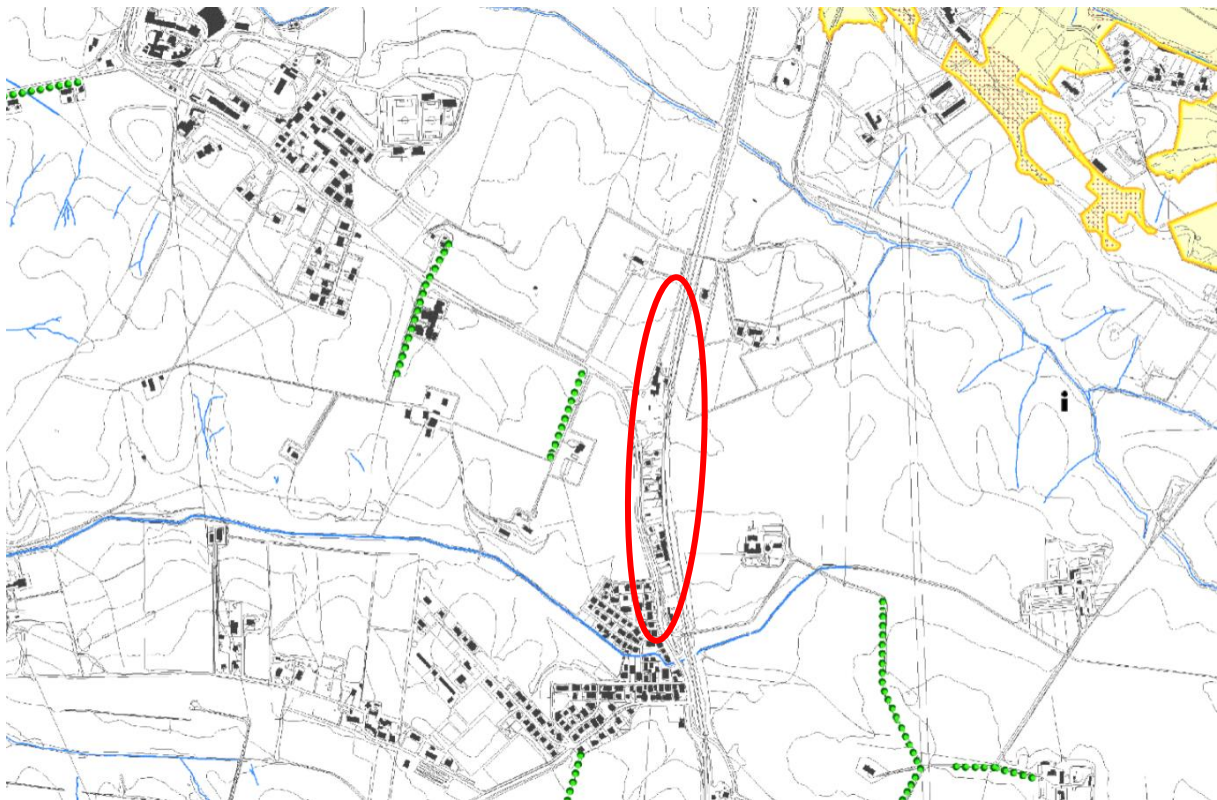
d) esclusione della SUL di parcheggi privati non pertinenziali, la cui gestione sia regolata da apposita convenzione con il Comune, dal computo dell'edificabilità ammissibile ai sensi del comma 11. [...]”

Rete ecologica

Il Sistema ambientale del nuovo PRG viene anche definito e interpretato come rete ecologica. La rete ecologica è disciplinata da uno specifico elaborato prescrittivo (“Rete ecologica” in scala 1:20.000), mentre la relativa normativa è contenuta nel Capo 1° del Titolo III delle NTA).

La Rete ecologica comprende tre categorie di aree:

- le componenti primarie (aree “A”) costituite dagli elementi più delicati e sensibili del sistema ambientale, sia per le caratteristiche degli ecosistemi presenti, sia per le relative connessioni; riguardano in particolare le aree a più forte naturalità;
- le componenti secondarie (aree “B”) che costituiscono altri elementi importanti per garantire la connettività della rete e che riguardano aree in parte compromesse, in parte trasformabili a condizione che sulla restante (e maggioritaria) parte siano realizzati interventi di rinaturalizzazione e di restauro ambientale; per tali componenti il piano attiva azioni prevalentemente di riqualificazione, di valorizzazione e di compensazione;
- le componenti di completamento (aree “C”) che comprendono gli elementi di connessione sia del territorio extraurbano, sia di quello urbano; per tali componenti il piano attiva azioni che garantiscano la connessione tra le altre componenti della rete. Gli elementi connettivi della rete sono fondamentali, perché garantiscono la continuità spaziale e funzionale della rete; essi possono essere di tipo naturalistico (il reticolo idrografico superficiale che interessa gran parte delle aree del sistema ambientale) e di tipo artificiale, come la rete dei “percorsi verdi” pedonali e ciclabili o la semplice alberatura della viabilità urbana.

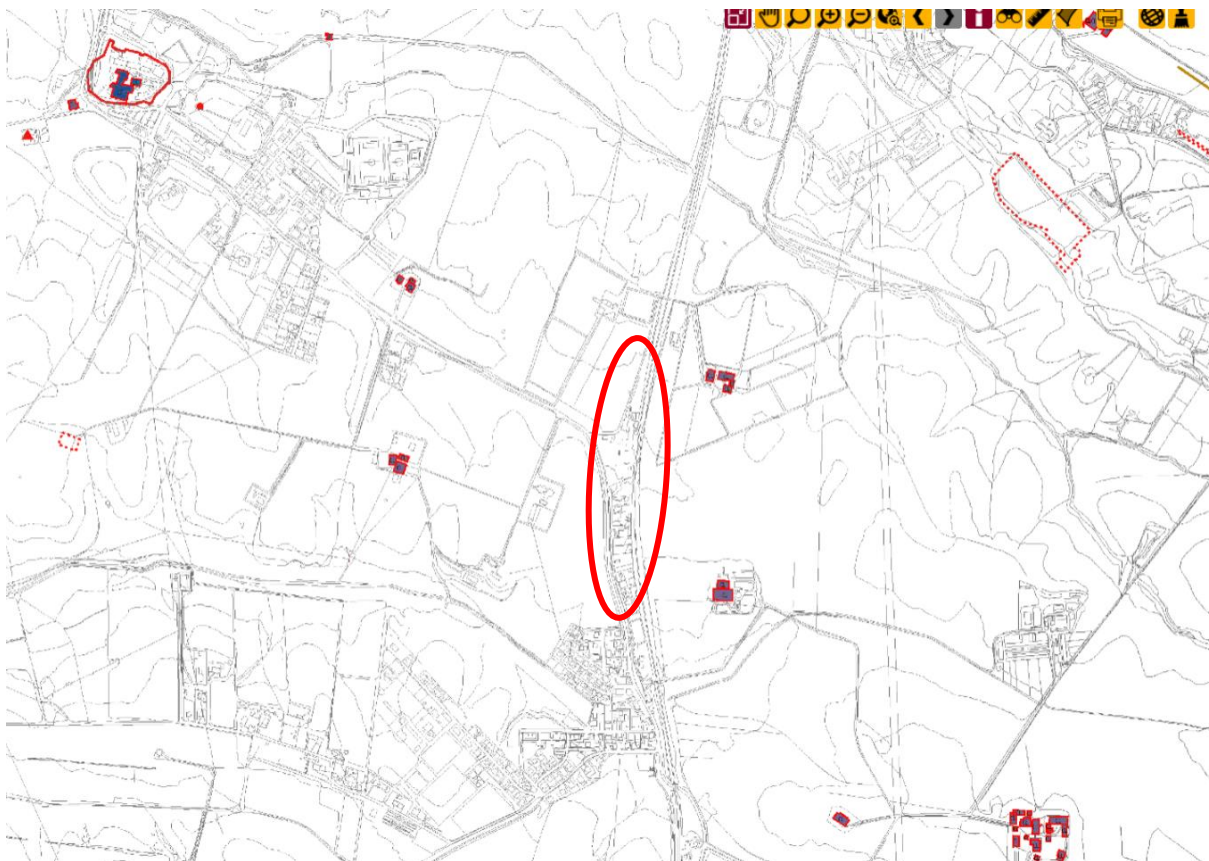


PRG Roma tavola “Rete ecologica”

Sull'area interessata dal progetto della nuova fermata ferroviaria non insistono perimetrazioni

Carta per la qualità

Dalla individuazione delle aree di intervento sulle tavole G1a, G1b e G1c, si evince che non esiste alcuna interferenza con aere o immobili vincolati.



PRG Roma tavola "Carta per la qualità: G1a, G1b e G1c,"

Sull'area interessata dal progetto della nuova fermata ferroviaria non risultano indicazioni di casali.

Nella disamina è stata aggiunta anche la cartografia aggiornata della "Carta della Qualità – aggiornamento 2008-2022" come da Determinazione Dirigenziale Rep. QI 1085/2023– prot. QI 104779 del 13.06.2023, atto che ha iniziato l'iter che porterà all'approvazione dell'aggiornamento dell'elaborato gestionale G1.

Tale iter comprende:

- dell'**Adeguamento del Disegno definitivo** degli elaborati gestionali G1. "Carta per la Qualità" e G2. "Guida la Qualità degli interventi" di cui alla **deliberazione C.C. 18/2008** di approvazione del Piano Regolatore Generale.
- dell'**Aggiornamento** dell'elaborato gestionale G1. "Carta per la Qualità" ai sensi dell'art 16, comma 12, delle NTA del PRG - **stati di avanzamento 2008-2022**.

<http://www.urbanistica.comune.roma.it/101-news/news-ultimi-aggiornamenti/2295-cpq-agq-2022.html>

<https://portale.rpr-spa.it/m/app/>

Terminologia > Territorio > Urbanistica

Termini Risultati Cerca

BASI CARTOGRAFICHE

- Open Street Map
- Aerofoto Ageo 2022
- Ctrn 2014

ELABORATI DI RIFERIMENTO

CARTA PER LA QUALITÀ ADOZIONE

- Fogli 1-31
- Foglio a
- Foglio b
- Foglio c

ALLEGATO TECNICO PER L'AGGIORNAMENTO

- Eliminazioni
- Modifiche
- Inserimenti

Riferimento
Aggiornamento 2023

Codice
P23

Codice archeologia industriale
0

Denominazione

Famiglia

Famiglia 2

Classe

Classe 2

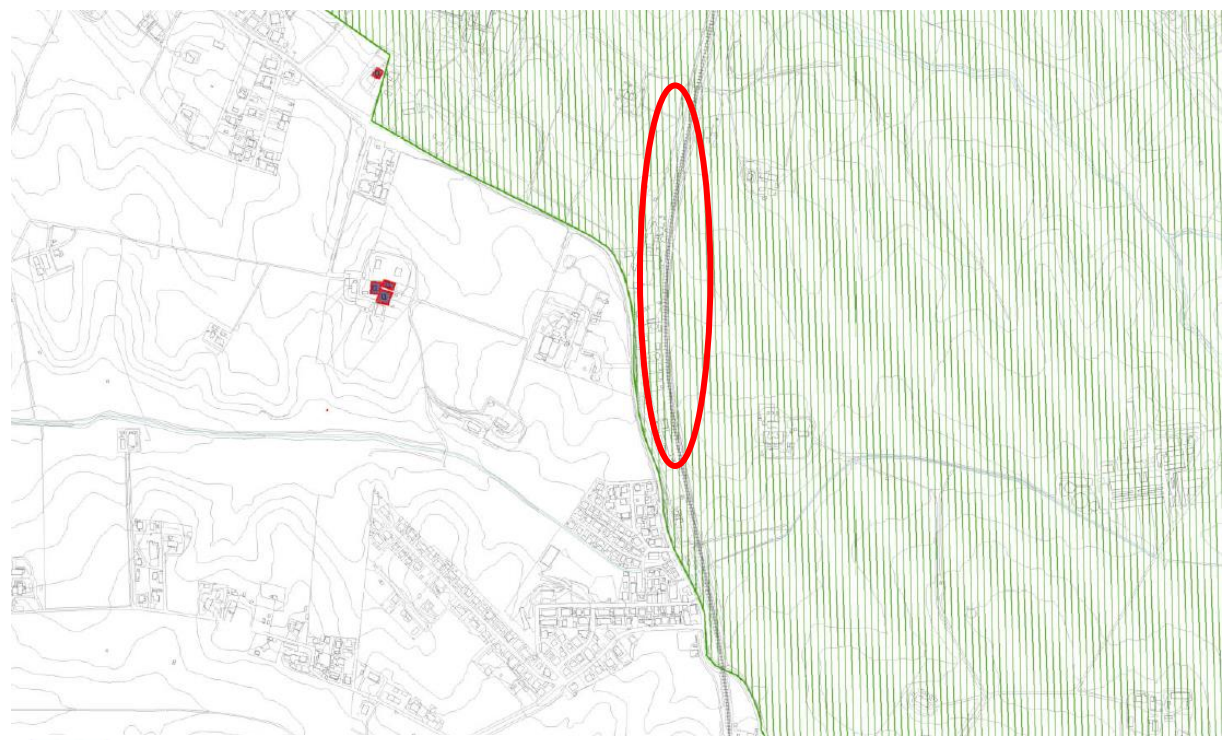
Tipologia


Motivazione
Recepimenti atti di Roma Capitale (Deliberazioni, Accordi di Programma, Varianti e Piani di Recupero)

Intervento
MODIFICA GEOMETRICA

RISORSE
Contatti: stipau.urbanistica@comune.roma.it

PRG Roma tavola "Carta per la qualità: G1a, G1b e
 Aggiornamento dell'elaborato gestionale G1. "Carta per la Qualità" - stati di avanzamento 2008-2022



 Parchi istituiti e tenuta di Castel Porziano

Carta Qualità – Aggiornamento 2022
http://www.urbanistica.comune.roma.it/images/cpq-agg-2022/ges-2022-pub-G1_26.pdf

Nella carta desunta sia dal portale riportante l'aggiornamento 2008-2022 che dall'elaborato cartografico, l'area della nuova fermata ferroviaria risulta ricadente nella "modifica geometrica" relativa al perimetro:

- **Parchi istituiti e tenuta di Castel Porziano.**

Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile

il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città metropolitana di Roma Capitale è lo **strumento di pianificazione strategica** volto a mettere a sistema le politiche per la mobilità e gli interventi sulle infrastrutture con le strategie di carattere economico, sociale, urbanistico e di tutela ambientale.

Il Piano è stato adottato con Decreto della Sindaca metropolitana n. 122 del 28.10.2019.

Il Piano adottato è consultabile da sito:

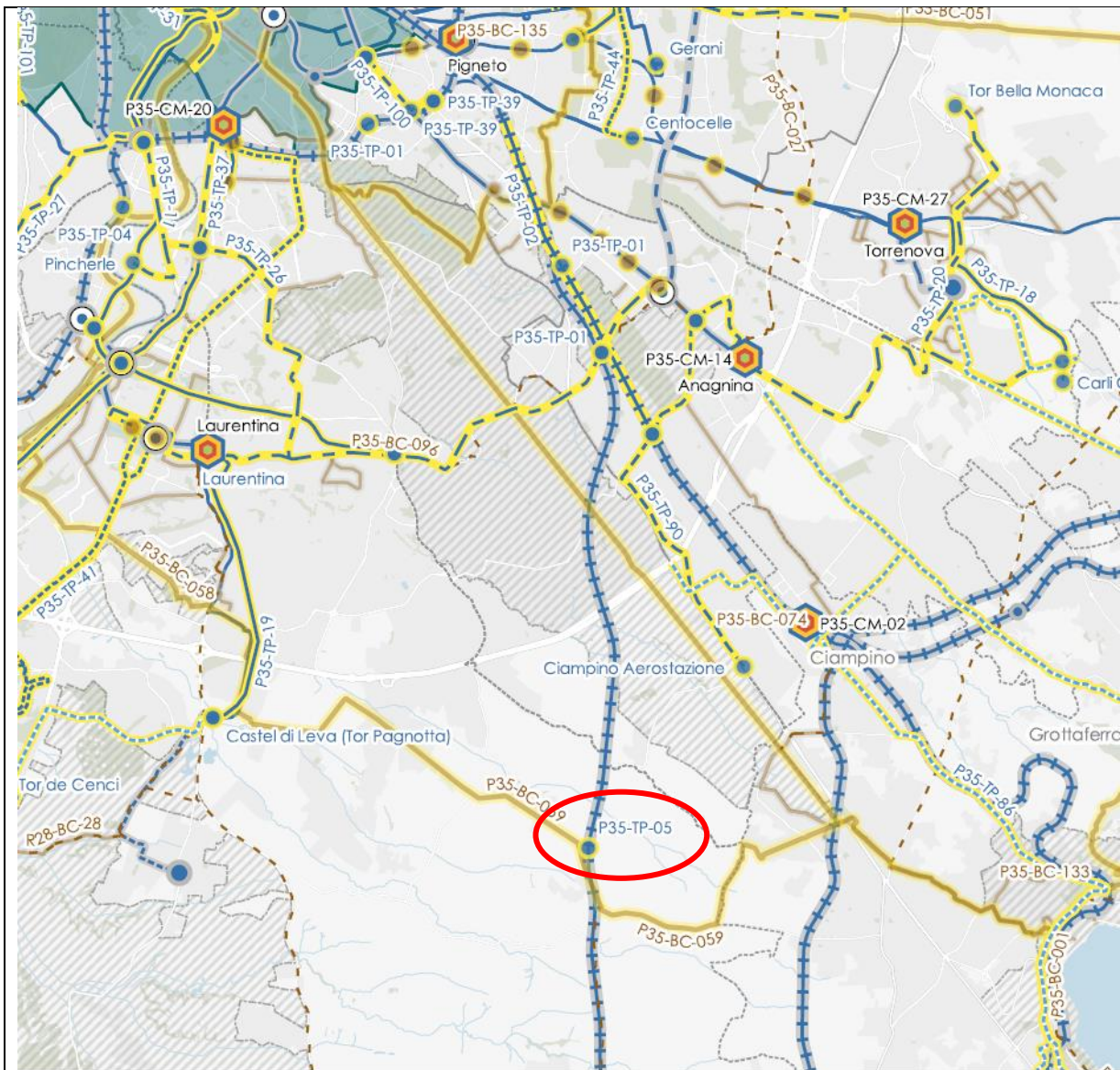
<https://pums.cittametropolitanaroma.it/documenti>

Interventi Piano di Bacino | Stazioni

"Codice"	Nome intervento
P35-TP-01	Nuove stazioni ferroviarie: Massimina, Selinunte, Statuario, Zama
P35-TP-04	Nuova stazione ferroviaria Meucci
P35-TP-05	Stazioni Carpegna, Divino Amore e Paglian Casale
P35-TP-12	Stazioni Torrino e Giardini di Roma sulla Roma-Lido
P35-TP-17	Nuova fermata Don Minzoni (Valle Giulia)
P35-TP-39	Potenziamento del nodo Ponte Lungo Metro A- Stazione Tuscolana FL
P35-TP-40	Potenziamento del nodo Libia Metro B1-Stazione Nomentana FL
P35-TP-104	Potenziamento dell'accessibilità alla stazione di Cecchina

PUMS – tav: "Lo Scenario di Piano – Interventi mobilità sostenibile e accessibilità" – Dicembre 2022

Il Piano, relativamente all'area di progetto prevede la nuova Stazione.



I vincoli paesaggistici ed ambientali

Il D.L. 42/04 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 45 del 24 febbraio 2004 - Supplemento Ordinario n. 28) riunisce in un Testo Unico tutte le disposizioni sulla politica di salvaguardia in materia di beni culturali e ambientali in attuazione dell'articolo 9 della Costituzione.

Nel dispositivo legislativo, costituito da 5 Parti, 184 articoli e dall'allegato A, si chiariscono i principi del Codice, si danno le definizioni di Beni culturali e di Beni paesaggistici e ambientali e si stabiliscono le sanzioni e le norme transitorie. Attraverso il nuovo "Codice dei beni culturali e del paesaggio" - ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137 - vengono riunite e coordinate tutte le disposizioni legislative vigenti fino al 2003.

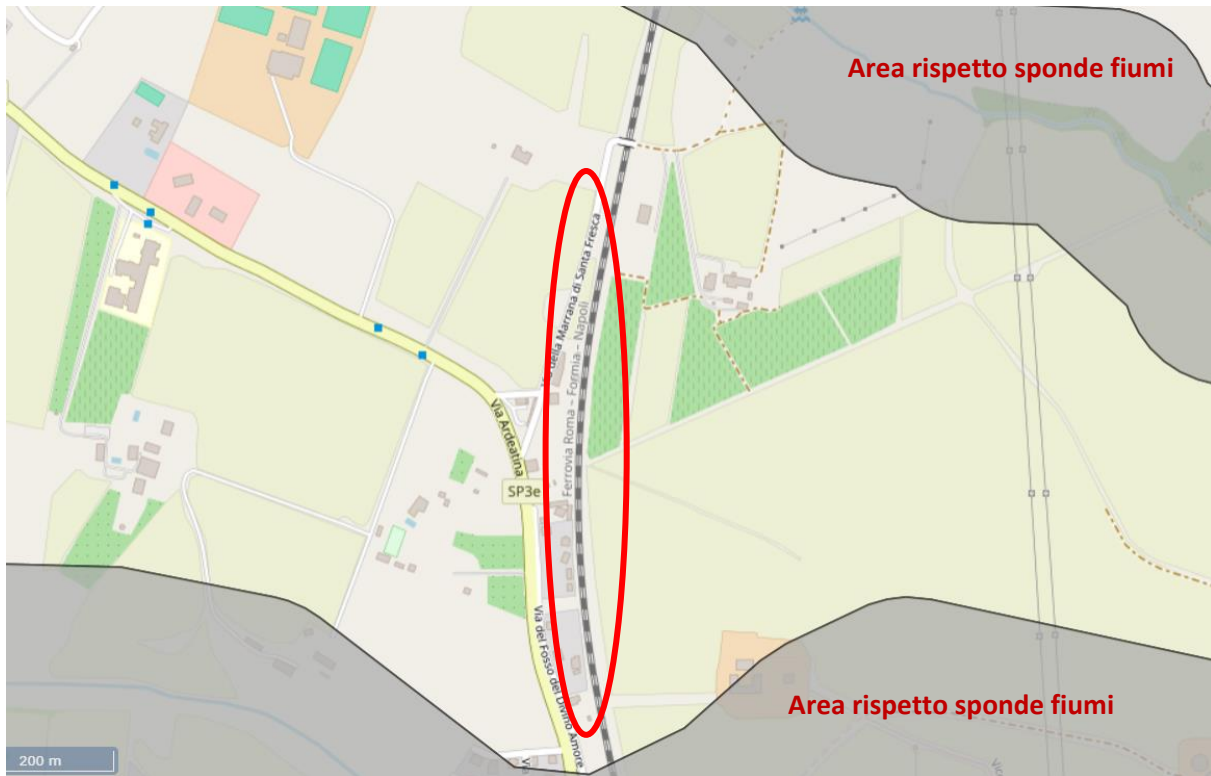
Con l'entrata in vigore del Codice dei beni culturali e del paesaggio, viene abrogata una serie di norme, parti delle quali sono assorbite in maniera organica nel nuovo decreto.

L'analisi dei vincoli desunte dai siti:

- <http://vincoliinretegeo.beniculturali.it>
- <http://www.sitap.beniculturali.it/>

L'intervento in oggetto è relativo alla realizzazione di una nuova fermata ferroviaria "Divino Amore" lungo la linea FL7/FL8, in prossimità del quartiere omonimo.

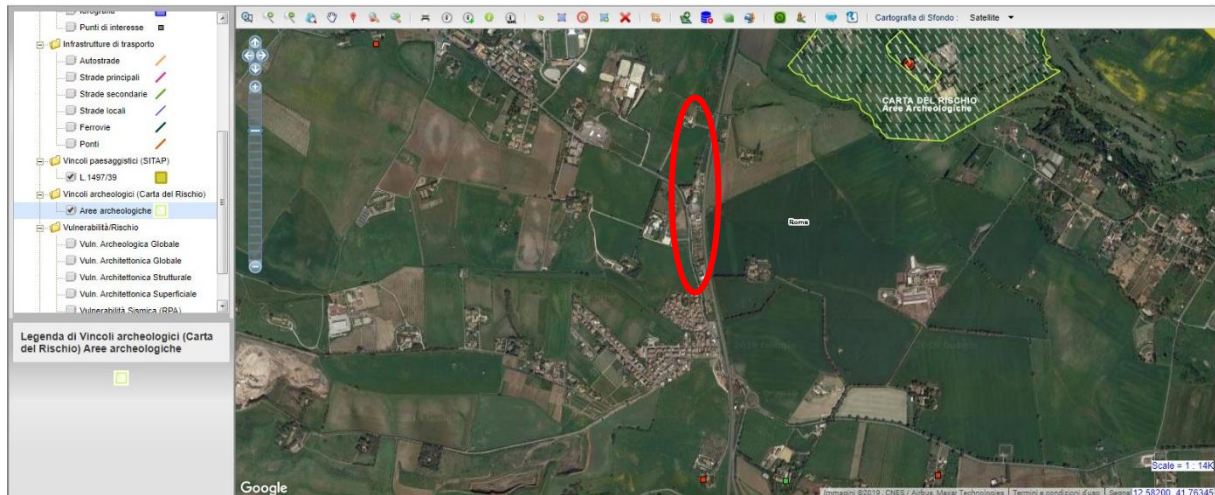
Relativamente ai vincoli di cui al D.Lgs. 42/2004, sull'area in esame non insistono perimetrazioni di vincolo.



Vincoli ai sensi del D.L.42-2004

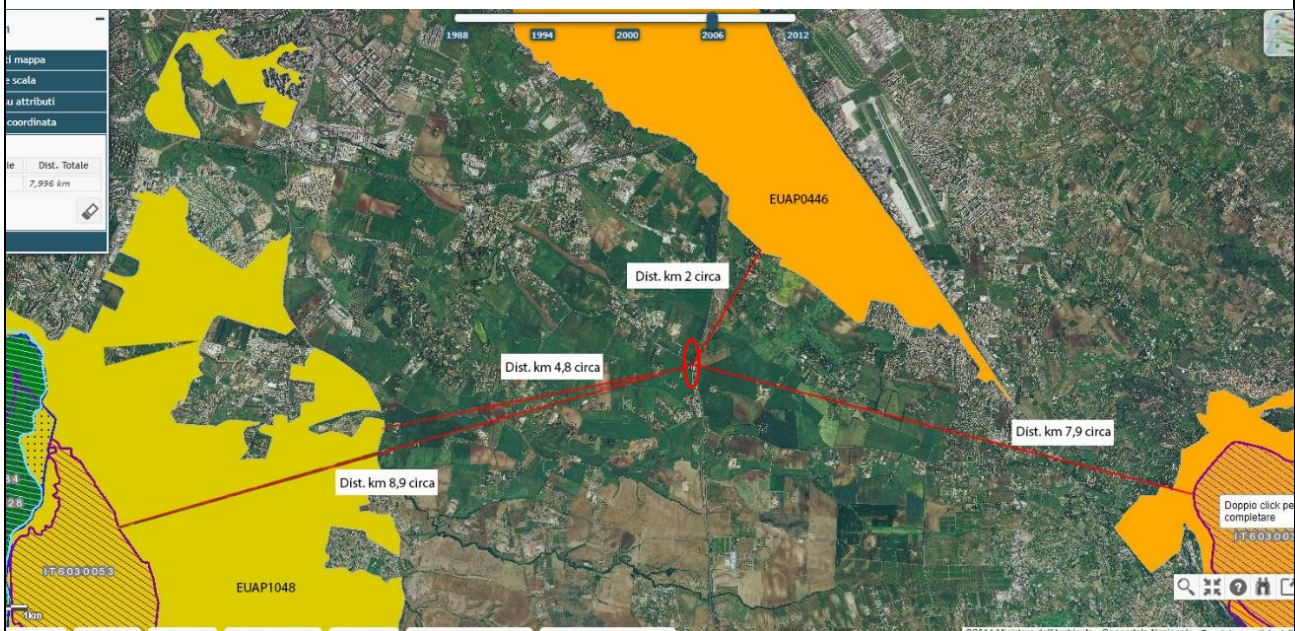
Relativamente ai vincoli di cui al D.Lgs. 42/2004, la porzione a sud dell'area, corrispondente a circa 70 metri, ricade nella perimetrazione:

- **Aree di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche, e di 300 metri dalla linea di battigia costiera del mare e dei laghi, vincolate ai sensi dell'art.142 c. 1 lett. a), b), c) del Codice**



Vincoli ai sensi della L. 1497/39

Relativamente ai vincoli di cui alla L. 1497/39 sull'area in esame non esiste alcuna perimetrazione.



Rete Natura 2000

Relativamente ai Siti della *Rete Natura 2000*, sull'area in esame non esiste alcuna perimetrazione.

Dall'esame su area vasta, i siti Natura 2000 più vicini distano rispettivamente:

EUAP0446 - Parco naturale regionale Appia Antica: km 2 circa

IT6030038 - Lago di Albano: km 7,9 circa

EUAP1048 - Riserva naturale di Decima Malafede: km 4,8 circa

IT6030053 – Sughereta di Castel di Decima: km 8,9 circa

5. Caratteristiche del progetto

Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015).

Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).

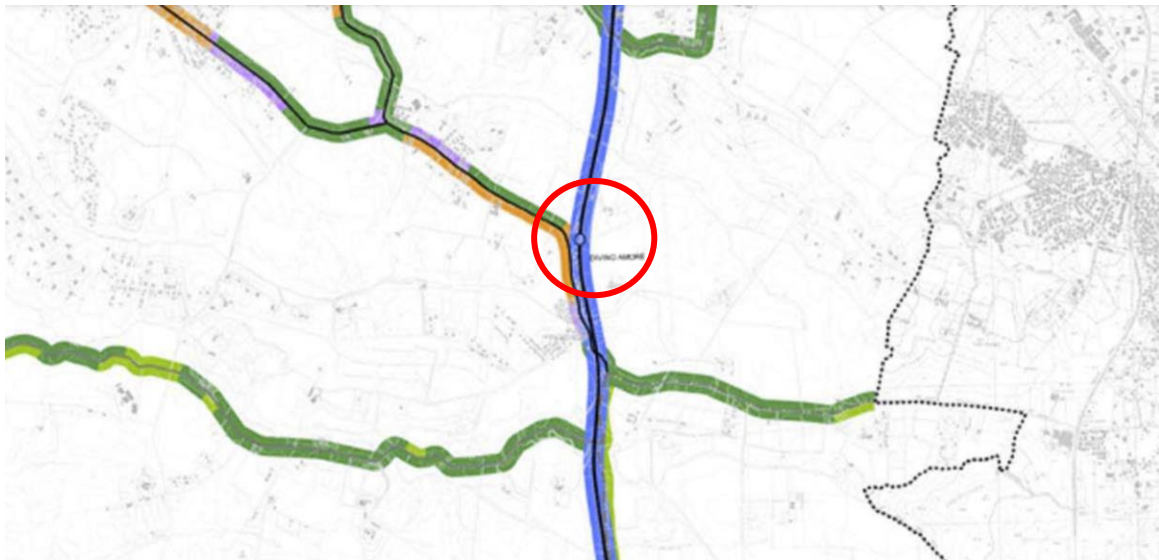
Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).

Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.

La nuova fermata Divino Amore, localizzata nel punto di congiunzione tra la via Ardeatina ed il tracciato ferroviario esistente, è coerente nella sua localizzazione con quanto previsto dal PRG e confermata dal PUMS; si tratta di un'area diffusamente occupata, sia da costruzioni a carattere residenziale, che legate alla logistica o alla ristorazione (compresa l'area ove sorge l'antico edificio di stazione). Durante gli approfondimenti progettuali è emersa la necessità di prevedere, in accordo con gli standard progettuali ferroviari di sicurezza, interventi di adeguamento del tracciato per garantire la compatibilità e l'inserimento della nuova fermata sulla linea.



Ortofoto con localizzazione dell'intervento



Comune di Roma
PIANO REGOLATORE GENERALE
 adottato con Del. C.C. n.33 del 19/20 marzo 2009
G3.11
Sistema delle infrastrutture per la mobilità

<p>INFRASTRUTTURE DEL TRASPORTO PUBBLICO</p> <p>Rete ferroviaria</p> <ul style="list-style-type: none"> — esistente — di nuova costruzione — da potenziare ● stazioni e fermate esistenti ○ stazioni e fermate di nuova costruzione <p>Rete metropolitana</p> <ul style="list-style-type: none"> — esistente — di nuova costruzione ◆ stazioni esistenti ◇ stazioni di nuova costruzione <p>Corridoio per il trasporto pubblico in sede propria</p> <ul style="list-style-type: none"> — esistente — di nuova costruzione <p>Stazioni autobus</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ esistente △ di nuova costruzione 	<p>DISCIPLINA DEGLI INTERVENTI DI AMBIENTAZIONE</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Aree d'ambientazione del sistema viario all'interno di tessuti urbani compatti Interventi di regolamentazione del traffico Interventi di armonizzazione tra spazi pubblici (piazze, verde di quartiere, ecc.) e tracciato infrastrutturale ■ Aree d'ambientazione del sistema viario in aree urbane a bassa densità Compensazione e mitigazione degli impatti previsti dalle opere di nuova realizzazione Protezione antirumore (pareti fonoresistenti, dune, fasce alberate, fasce boscate) Ripristino aree degradate Rimboscamenti con essenze autoctone Interventi di armonizzazione tra spazi pubblici (piazze, verde di quartiere, ecc.) ■ Aree d'ambientazione del sistema viario da definire nell'ambito di strumenti di progettazione unitaria ■ Aree di riequilibrio ambientale e paesaggistico del sistema viario Conservazione dei corridoi basali Protezione delle aree agricole Corredo vegetale degli ambiti di interesse naturalistico Aumento della massa arborea tramite interventi di rimboscamento Ripristino aree degradate e interventi di riqualificazione 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Aree d'ambientazione della viabilità extraurbana Applicazione del vincolo di rispetto nella misura indicata dalle normative vigenti ■ Aree d'ambientazione del sistema ferroviario Compensazione e mitigazione degli impatti previsti dalle opere di nuova realizzazione Protezione antirumore e antibrasatura Rimboscamenti con essenze autoctone Corredo vegetale degli ambiti di interesse naturalistico ■ Aree d'ambientazione dei corridoi per il trasporto pubblico Valutazione preventiva di compatibilità urbanistica ed ambientale Adozione di specifiche misure di mitigazione dell'impatto derivante da elevati carichi trasportati — Confine comunale
---	---	--

PRG Comune di Roma – Tavola G3.11 Sistema delle infrastrutture per la mobilità

Il lotto su cui insiste la nuova fermata ha un carattere geometrico fortemente irregolare, e risulta racchiuso tra la ferrovia ad est, la via Ardeatina ed una strada locale ad ovest, e lotti privati a nord e sud.

Per la realizzazione della nuova fermata e del relativo parcheggio sarà utilizzata un'area già antropizzata (cfr. stralcio foto aerea successiva): ciò permetterà di non determinare nuovo consumo di suolo.



L'area già urbanizzata ed impermeabilizzata utilizzata per la nuova fermata, per il parcheggio e per la variante di tracciato ferroviario

Inoltre, la posizione prescelta è strettamente collegata alla viabilità esistente, in modo da non dover realizzare ulteriori tratti stradali, se non quelli interni alla stessa area di parcheggio.

Il progetto prevede oltre alla realizzazione della fermata, comprensiva del manufatto di stazione, piazzale, sottopasso e marciapiedi, anche la realizzazione di una variante del tracciato esistente. Quest'ultimo intervento è necessario poiché per poter realizzare la fermata nella posizione scelta, caratterizzata da un tratto in curva, nel rispetto dei vincoli imposti dalla normativa vigente, è necessaria una riduzione della sopraelevazione trasversale del tratto compreso tra la progressiva 16+527 e la progressiva 16+777, ad oggi pari a 160 mm. A tal fine è stato necessario studiare un tracciato alternativo a quello esistente con un aumento del raggio della curva da valori $R=1468$ al valore $R=1973$ per il binario pari e dal valore $R=1465$ a $R=1970$ per il binario dispari. A monte e a valle dei marciapiedi, i binari si raccordano piano-altimetricamente a quelli esistenti.

Il progetto prevede la realizzazione del manufatto di fermata in posizione baricentrica rispetto ai due marciapiedi di 250 m di lunghezza; il piazzale antistante, dalla forma allungata, prevede la realizzazione di un grande parcheggio, che permetterà lo scambio intermodale gomma/ferro, ed una viabilità pedonale che porta ad un piccolo piazzale di accesso alle aree antistanti il fabbricato viaggiatori.

I collegamenti con il TPL sono garantiti da due stalli ricavati sulla via Ardeatina.

L'accesso e l'uscita all'area esterna della fermata è garantito da due accessi separati carrabili (ingresso a sud e uscita a nord).

L'accesso pedonale è garantito da marciapiedi e attraversamenti pedonali che portano l'utente all'atrio della fermata.

La fermata si presenta come uno spazio permeabile, delimitato rispetto al piazzale da una cancellata, ma coperto da un tetto che si ricollega con la pensilina del primo marciapiede. Il tetto è parzialmente piano e parzialmente a falde, come riferimento alle caratteristiche architettoniche della zona.

Dall'atrio si può accedere ai servizi igienici oppure ai marciapiedi di fermata: per accedere alla banchina direzione Roma è possibile utilizzare una scala a rampa unica di larghezza lorda pari a 2,50 m oppure utilizzando l'ascensore. Per accedere alla banchina in direzione Formia, invece, è possibile usare la scala alla sinistra dell'ascensore attraversare il sottopasso e risalire attraverso un'altra scala, oppure usando l'ascensore (gli ascensori previsti sono di Tipo 2).

Il sottopasso presenta una larghezza pari a 4,35 m, un'altezza netta di 2,70 m e una lunghezza di circa 29 m. Alle spalle dei sistemi di connessione verticale è stato progettato un volume per i locali tecnici, i quali avranno un accesso riservato dall'esterno dell'atrio.

Alle spalle dei sistemi di connessione verticale è stato progettato un volume per i locali tecnici, i quali avranno un accesso riservato dall'esterno dell'atrio.

Aree esterne

Il piazzale antistante la fermata si estende nell'area ricompresa tra il nuovo tracciato ferroviario ad est la via Ardeatina e via della Marrana di Santa fresca a ovest, e proprietà private sia a nord che a sud. Concretamente a nord confina con l'area di parcheggio di un ristorante, mentre a sud si segnala l'innesto di una stradina locale, parallela alla via Ardeatina, chiamata via del Fosso del Divino Amore, la quale dà accesso ai fondi privati ubicati a ridosso del nuovo tracciato ferroviario.

Il piazzale è principalmente destinato a parcheggio di scambio ed è organizzato mediante una viabilità perimetrale ad anello con percorrenza a senso unico di marcia in senso antiorario, con ingresso dal lato Sud all'innesto della controstrada chiamata via del Fosso del Divino Amore e uscita nella zona centrale laddove la via Ardeatina curvando si incontra con via della Marrana di Santa fresca.

La viabilità perimetrale consente il raggiungimento immediato del fronte di fermata e la conseguente manovra di uscita. L'anello viario perimetrale dà accesso a una serie di corselli intermedi ove sono localizzati gli stalli di sosta, sistemati a Pettine a 90 gradi.



Vista dall'alto dello stato attuale dell'area di intervento



Vista dall'alto del progetto inserito nel contesto

Sono previsti:

- N° 178 posti auto,
- N° 4 stalli per portatori di handicap
- N° 2 punti di ricarica SlowQuick
- N° 1 stallo bus

Sono previste aiuole sistemate a verde con alberi in grado di fornire un adeguato livello di ombreggiamento che si interpongono tra le file di stalli.

Il piazzale di parcheggio è formalmente suddiviso in due aree interrotte da un percorso pedonale che in corrispondenza della zona centrale dell'area di intervento collega il piazzale antistante il Fabbricato Viaggiatori con il marciapiede previsto in corrispondenza della via Ardeatina, laddove è stato ipotizzato di collocare lo stallo per la sosta dei mezzi di trasporto pubblico.



Vista delle aree esterne alla fermata



Vista del fronte della fermata

Il fabbricato viaggiatori

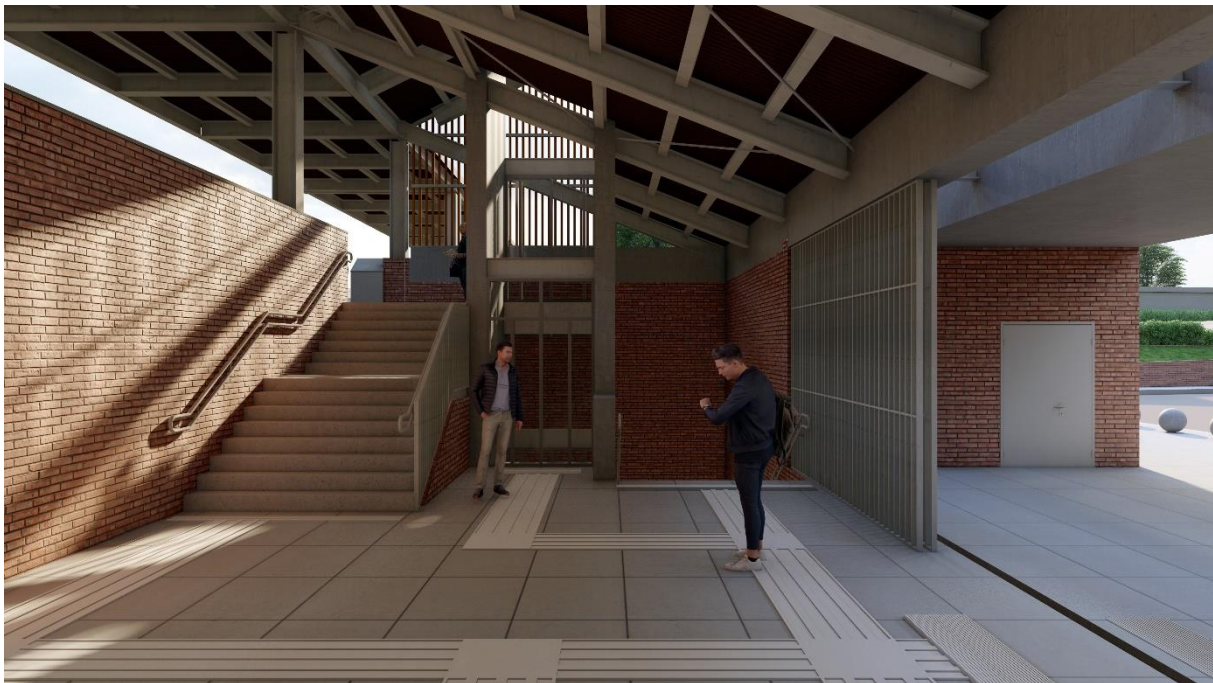
Al fabbricato viaggiatori è affidato il compito di caratterizzare la nuova fermata sotto il profilo funzionale e anche come elemento di raccordo tra il territorio e l'infrastruttura ferroviaria. In questo senso deve coniugare una grande chiarezza funzionale nella definizione dei percorsi per l'accesso ai marciapiedi e del resto di ambiti funzionali (servizi igienici, locali tecnici), con la capacità di trasmettere un carattere architettonico contemporaneo e al tempo stesso rispettoso dell'ambiente naturale della campagna romana nel quale si inserisce.



A questo riguardo non può essere ignorato il fatto che la nuova fermata sia ubicata sui confini delle aree identificate nel 2018 come zone di ampliamento del Parco Regionale dell'Appia Antica (cfr. figura successiva).

La geometria del fabbricato viaggiatori è condizionata dal rapporto tra il piano di campagna e il tracciato ferroviario, che vede il secondo attraversare l'area di progetto in rilevato con un dislivello di circa 2,5 m rispetto al piano di campagna. Questa situazione configura una tipologia di fermata in sottopasso ascrivibile alla tipologia "A" tra quelle previste nel manuale di progettazione delle piccole e medie stazioni di RFI impiegato nel presente progetto come guida per la progettazione. Il Fabbricato si pone in adiacenza al muro di contenimento del rilevato ferroviario verso il piazzale. È costituito da due volumi che, collocati in adiacenza ai muri di contenimento del rilevato ferroviario, delimitano uno spazio centrale aperto e coperto da una copertura che si raccorda con la quota delle pensiline di copertura dei marciapiedi.

Elemento centrale del Fabbricato è l'atrio, il quale si configura come fulcro dell'intero sistema della fermata. L'accesso all'atrio avviene sul fronte Ovest, dal quale si accede ad un ascensore che raccorda i tre livelli altimetrici di riferimento e a due distinte scale che portano al marciapiede direzione Roma e al sottopasso che consente di raggiungere il marciapiede direzione Formia sempre attraverso una scala o un ascensore. L'atrio risulta in questo modo definito a sud dal sistema di scale appena menzionato e dai locali tecnici ubicati dietro ad esse.



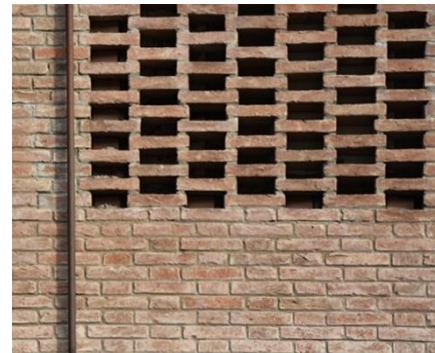
Per mantenere un riferimento materico con il contesto in cui la fermata viene realizzata, si è optato per l'utilizzo di mattoni a vista sia per l'esterno che per l'interno, a meno degli interni dei servizi igienici e dei locali tecnici.

La copertura del Fabbricato è articolata con diverse tipologie formali: una piana che copre i servizi igienici, i locali tecnici e parte dell'area esterna; mentre l'atrio e il vano ascensore sono coperte da un sistema a falde contrapposte. Queste ultime si ricollegano poi alla copertura della pensilina del primo marciapiede. La copertura del vano ascensore è poi delimitata verticalmente da sistemi di facciata in listelli di terracotta per riprendere i materiali del luogo.



Materiali

Come già ripetuto nei precedenti paragrafi, il carattere estetico del Fabbricato è improntato sull'utilizzo di materiali che non vadano in contrasto con il contesto in cui si colloca. Infatti, come materiali principali sono stati utilizzati mattoni facciavista per i volumi basamentali dei servizi igienici e dei locali tecnici e lamelle in terracotta per le finiture verticali in corrispondenza della copertura del vano ascensore e delle scale di accesso al secondo marciapiede: le lamelle frangisole reinterpretano in chiave moderna le gelosie caratteristiche delle strutture esistenti che caratterizzano la zona limitrofa l'intervento. Un ulteriore carattere forma è dato dalla copertura piana in calcestruzzo "faccia a vista" liscio, realizzato con aggregati selezionati in base al colore per avere una pigmentazione uniforme; mentre le coperture inclinate saranno caratterizzate dalla struttura in acciaio a vista e pannelli tipo sandwich all'estradosso con finitura in alluminio zincato colore grigio.

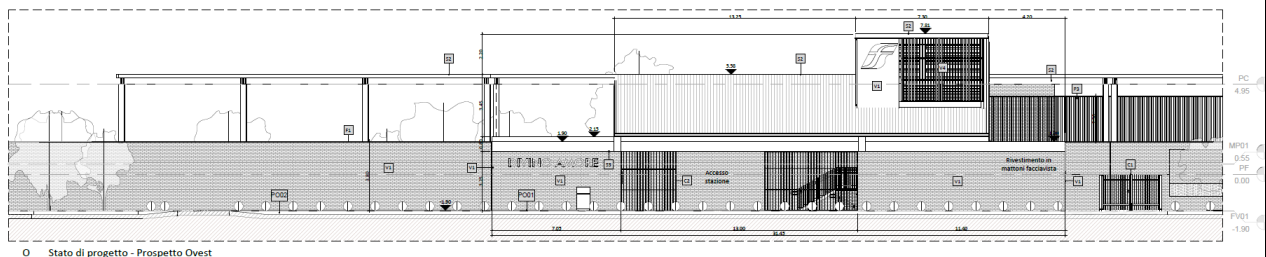




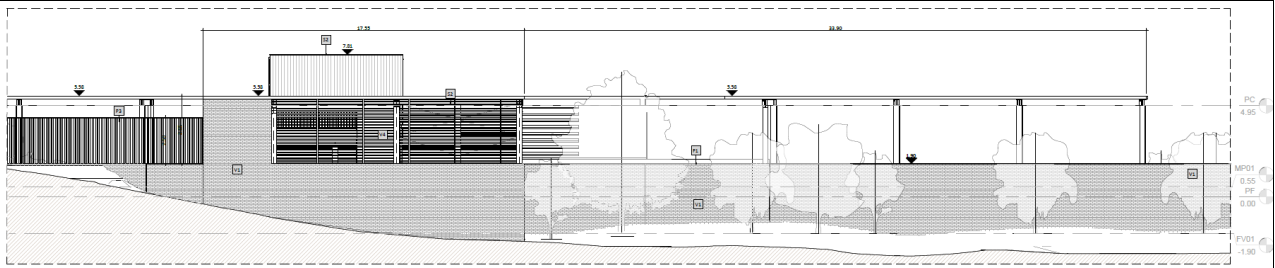
Stralcio di prospetto con riferimenti dei materiali

Nel piazzale di fermata è stato ipotizzato l'utilizzo di pavimentazioni chiare per la parte pedonale; mentre per le aree carrabili si è ritenuto più adeguato usare un asfalto pigmentato di diverse tonalità di marrone per richiamare i colori delle terre circostanti arate, creando un effetto naturale. Per gli stalli dei parcheggi, invece, è stato indicato l'utilizzo di acciottolato erboso drenante così da aumentare ulteriormente la superficie permeabile, secondo i criteri ambientali minimi (CAM).

Per quanto riguarda le pensiline, invece, si è optato per usare profili in acciaio a vista, che sorreggono una copertura in pannelli tipo sandwich con finiture uguali alla copertura inclinata del Fabbricato Viaggiatori. Nel caso della pensilina del primo marciapiede la copertura è in continuo con la copertura del volume di coronamento dell'atrio.

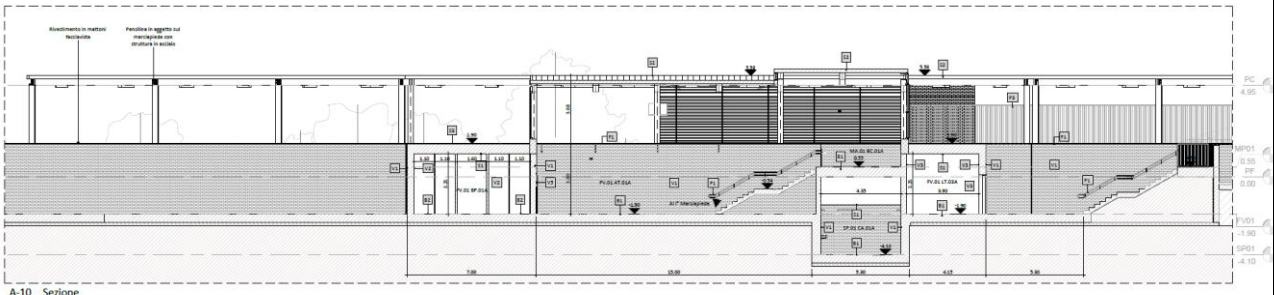


Prospetto Ovest



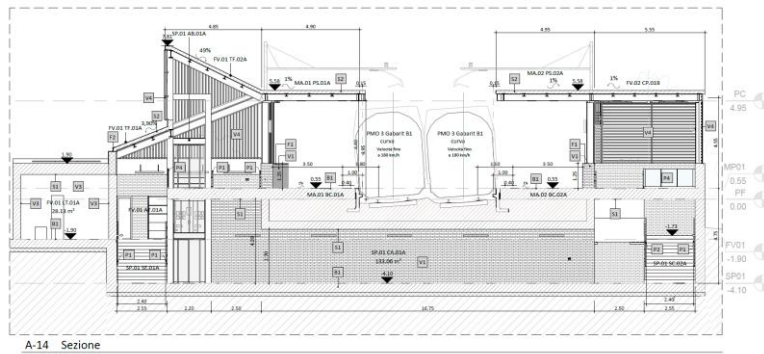
E Stato di progetto - Prospetto Est
1:100

Prospetto Est



A-10 Sezione
1:100

Sezione longitudinale Atrio FV



A-14 Sezione
1:100

Sezione sottopasso

La cantierizzazione dell'opera

A seguito dell'analisi delle lavorazioni da eseguire, delle aree a disposizione e delle necessità legate al mantenimento dei flussi veicolari e pedonali esistenti, sono state individuate l'Area operativa e logistica di cantiere che interesserà principalmente aree private: per il cantiere lato est aree seminate che saranno occupate temporaneamente e per il cantiere lato i lotti già edificati che andranno espropriati per la realizzazione del FV e del piazzale della stazione. Per quanto riguarda la localizzazione dell'area operativa per le lavorazioni che interessano l'armamento si è individuata la stazione di Pomezia - S. Palomba.

L'accesso alle aree di cantiere, sia est che ovest, sarà possibile direttamente da Via Ardeatina.

Vengono di seguito riportate le principali attrezzature e gli impianti funzionali alle lavorazioni che verranno localizzati nel cantiere:

- Area lavaggio ruote
- Locali officina;
- Locali magazzino;
- zona per la movimentazione e lo stoccaggio dei materiali;
- parcheggi per i mezzi d'opera;
- pesa a ponte per il controllo dei materiali in entrata ed in uscita e buca per lavaggio automezzi;
- disoleatore;
- distributore e relativo deposito.

Per quanto concerne i baraccamenti, questi saranno prevalentemente di tipo prefabbricato, con pannellature sia in legno che metalliche componibili o, in alcuni casi, con struttura portante modulare (box singoli o accostabili).

Gli edifici devono inoltre essere dotati di impianto antincendio, consistente in estintori a polvere e manichette complete di lancia, alloggiare in cassette metalliche con vetro a rompere.

Qualora non vi sia la possibilità di allaccio alla rete fognaria pubblica per lo scarico delle acque nere, il Cantiere Base dovrà essere dotato di impianto per il trattamento delle proprie acque reflue nere. È inoltre prevista la realizzazione di reti di raccolta delle acque meteoriche e di scolo per i piazzali e la viabilità interna.

Per quanto riguarda l'approvvigionamento idrico di acqua potabile, il Cantiere Base sarà allacciato agli acquedotti esistenti; ove ciò non risulti possibile, si dovrà prevedere il ricorso a fonti alternative.

È prevista anche un'area di deposito e stoccaggio terre e materiali, ubicata in adiacenza all'area logistica.

In corrispondenza di tale area è previsto:

- di accantonare i volumi di scavo, provenienti dalle attività, in attesa di essere reimpiegati ovvero allontanati dal cantiere;
- di stoccare materiale da costruzione in attesa della messa in opera (rinterri, misti granulari, collettori idraulici, tombini, carpenterie metalliche, etc);

Le procedure di gestione ambientale del cantiere

Per quanto riguarda le procedure ambientali per la gestione del cantiere si rimanda all'elaborato SI03_350724S09PF00SIRT00003A "Piano di Gestione del cantiere sostenibile".

Al fine di garantire l'esecuzione dei lavori e la realizzazione dell'opera senza generare impatti sulle diverse componenti ambientali analizzate, il progetto ha previsto tutta una serie di procedure ambientali che saranno adottate in cantiere al fine di minimizzare o impedire tali interazioni con le matrici ambientali di interesse: obiettivo di un'accorta progettazione e gestione dell'opera in progetto deve essere infatti quello di prevenire l'insorgere di possibili interferenze agendo in maniera preventiva ed attraverso delle misure, gestionali e costruttive, atte a garantire il perseguimento di tale obiettivo.

Acque e suolo

Al fine di scongiurare impatti sulle componenti acque (in special modo sotterranee) e suolo sono state previste le seguenti specifiche misure organizzative e gestionali per il sistema di gestione delle acque di cantiere:

- le acque di lavorazione provenienti dai liquidi utilizzati nelle attività di demolizione, dovranno essere raccolte e smaltite presso apposita discarica;

- per la gestione delle acque di piazzale dei cantieri e le aree di sosta delle macchine operatrici, oltre all'utilizzo di un sistema di impermeabilizzazione, dovranno essere dotati di una regimazione idraulica, che consenta la raccolta delle acque di qualsiasi origine (piovane o provenienti da processi produttivi);
- le acque provenienti dagli scarichi di tipo civile, connesse alla presenza del personale di cantiere, saranno trattate a norma di legge in impianti di depurazioni, oppure immessi in fosse settiche a tenuta, che verranno spurgate periodicamente;

specifiche misure organizzative e gestionali per il corretto stoccaggio di rifiuti.

Qualità dell'aria

Al fine di ridurre quanto possibile le polveri in atmosfera durante la fase di realizzazione dei lavori, si prevedono le seguenti misure di gestione del cantiere:

- copertura dei cumuli del materiale proveniente dagli scavi e dalle demolizioni che può essere disperso nella fase di trasporto dei materiali e nella fase di accumulo nei siti di stoccaggio, utilizzando a tale proposito dei teli aventi adeguate caratteristiche di impermeabilità e di resistenza agli strappi;
- pulizia ad umido degli pneumatici degli autoveicoli in uscita dal cantiere, con l'utilizzo di apposite vasche d'acqua;
- bagnatura dei cumuli di materiali;
- rispetto di una bassa velocità di transito per i mezzi d'opera nelle zone di lavorazione e nelle aree di cantiere;
- predisposizione di impianti nebulizzazione per le aree destinate al deposito temporaneo di inerti;
- bagnatura delle superfici durante le operazioni di scavo e di demolizione;
- pulizia della viabilità pubblica afferente alle aree di cantiere per uno sviluppo lineare di 500 metri per direzione di marcia;
- predisposizione di barriere antipolvere perimetralmente alle aree di cantiere e di lavorazione.

Clima acustico

Tra le misure organizzative e gestionali del cantiere per la salvaguardia del clima acustico in fase di cantiere, si prevede:

- scelta idonea delle macchine e delle attrezzature da utilizzare, attraverso:
 - la selezione di macchinari omologati, in conformità alle direttive comunitarie e nazionali;
 - l'impiego di macchine per il movimento di terra ed operatrici gommate, piuttosto che cingolate;
 - l'uso di gruppi elettrogeni e compressori insonorizzati di recente fabbricazione.
- manutenzione dei mezzi e delle attrezzature, nell'ambito delle quali provvedere:
 - alla sostituzione dei pezzi usurati;
 - al controllo ed al serraggio delle giunzioni, ecc.
- corrette modalità operative e di predisposizione del cantiere, quali ad esempio:
 - la localizzazione degli impianti fissi più rumorosi alla massima distanza dai ricettori critici;
 - l'imposizione all'operatore di evitare comportamenti inutilmente rumorosi e l'uso eccessivo degli avvisatori acustici, sostituendoli ove possibile con quelli luminosi;
 - la limitazione, allo stretto necessario, delle attività più rumorose nelle prime/ultime ore del periodo di riferimento diurno indicato dalla normativa (vale a dire tra le ore 6 e le ore 8 e tra le 20 e le 22).

- predisposizione di apposita recinzione di cantiere costituita da barriera acustica montata su new-jersey perimetrale al cantiere in corrispondenza dei ricettori presenti.

Biodiversità

In corrispondenza delle aree di lavorazione e di cantiere dove sono presenti alberature si dovrà prestare particolare attenzione durante tutta la fase di cantiere al fine di salvaguardare le alberature stesse ed il loro stato di salute.

Per ridurre al minimo depauperamenti alla vegetazione arborea si rende necessario indicare una serie di procedure generali specificatamente finalizzati alla salvaguardia ed alla protezione di tali alberature.

Nelle aree di cantiere e nelle aree di lavorazione sarà fatto obbligo di adottare tutti gli accorgimenti utili ad evitare il danneggiamento della vegetazione esistente da parte delle macchine (lesioni alla corteccia e alle radici, rottura di rami, ecc.).

All'interno dell'area di pertinenza delle alberature saranno vietati:

- il versamento di sostanze fitotossiche (sali, acidi, oli, ecc.) e la combustione di sostanze di qualsiasi natura;
- l'affissione diretta alle alberature, con chiodi, filo di ferro o materiale non estensibile, di cartelli, manifesti e simili, nonché l'installazione di cavi elettrici sulle stesse;
- il riporto di ricarichi superficiali di terreno o qualsivoglia materiale, tali da comportare l'interramento del colletto, così come l'asporto di terreno; ricarichi e abbassamenti del terreno nella zona della chioma sono permessi solo in casi eccezionali con alcuni accorgimenti;
- l'utilizzo per depositi di materiali di qualsiasi tipo (da costruzione, carburante, macchine da cantiere, etc.), gli accatastamenti di attrezzature e/o materiali alla base o contro il fusto.

Per la difesa contro i danni meccanici ai fusti, tutti gli alberi posti nell'ambito di un cantiere in aree che ne consentono la non eliminazione saranno protetti da recinzioni solide che racchiudano le superfici di pertinenza delle piante. Gli alberi saranno singolarmente protetti mediante tavole di legno alte almeno 2 m, disposte contro il tronco in modo tale che questo sia protetto su tutti i lati.

Ogniquale volta i lavori di scavo all'interno delle aree di cantiere risulteranno in prossimità di esemplari arborei da salvaguardare le eventuali attività interferenti con gli apparati radicali delle singole piante saranno eseguite avendo cura di intervenire sulle radici asportandole con taglio netto, senza rilascio di sfilacciamenti; inoltre, sulla superficie di taglio delle radici più grosse sarà applicato mastice antibiotico. Nel caso di interferenza con la chioma, si potrà attuare un leggero taglio di contenimento o, se possibile, l'avvicinamento dei rami all'asse centrale del tronco tramite legatura.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto	
<i>Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:</i>	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni X <i>Autorizzazione Paesaggistica</i> (in base alle disposizioni dettate con l'art. 146 del Codice) X <i>Autorizzazione Archeologica</i> in base al D.L. 36/2023 X <i>Nulla Osta Ente Parco</i> (come previsto (ai sensi dell'art. 28 della L.R. 29/97 e s.m.i.)	<p><i>Regione Lazio - Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica - Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Accertamenti di Compatibilità</i></p> <p>Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica - Direzione Edilizia - Ufficio Autorizzazioni Paesaggistiche e Accertamenti di Compatibilità</p> <p><i>Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio</i></p> <p><i>Ente Parco Regionale dell'Appia Antica</i></p>

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area ricade nell'interno della costa tirrenica ad una distanza di circa 27 km dalla foce del Fiume Tevere e circa 8 km dal Lago di Albano
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area ricade nell'interno della costa tirrenica ad una distanza di circa 18 km dal mare
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area ricade all'interno della campagna romana ad una distanza di circa 8 km dai rilievi dei Colli Albani ed a circa 9 km dalla Sughereta di Castel di Decima
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le aree di rete Natura 2000 più prossime sono rappresentate dalla ZPS/ZSC "Lago di Albano" che dista circa 8 km e dalla ZSC "Sughereta di Castel di Decima" che dista circa 9 km dalle aree di progetto
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area è ubicata a circa 3 km dalle aree urbanizzate di Santa Maria delle Mole e Frattocchie (Comune di Marino) ed a circa 3 km dall'agglomerato di Castel di Leva (Roma)
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area rientra nelle aree di "Ampliamento" del Parco Regionale dell'Appia Antica
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area è ubicata a circa 3 km dalle aree di produzione vinicola del Frascati superiore DOCG nel Comune di Marino
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area è ubicata a circa 35 km dall'area SIN "Valle del Sacco". Non sono presenti siti contaminati iscritti nell'anagrafe regionale del Lazio per un raggio di oltre 2 km
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il territorio del Comune di Roma, all'interno del quale ricade l'area di progetto, non presenta perimetrazioni di aree sottoposte a vincolo idrogeologico

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di progetto non è interessata da perimetrazioni di Pericolosità e/o Rischio PAI (frane ed idraulica) né da perimetrazioni di Pericolosità e/o Rischio PGRA.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area ricade in Zona sismica 2B
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area di intervento si trova in parte già all'interno di aree di pertinenza ferroviarie. Ricade all'interno delle aree di Vincolo per le "limitazioni relative agli ostacoli ed ai pericoli per la navigazione aerea" dell'Aeroporto di Ciampino. Nello specifico l'area ricade al passaggio tra la Superficie Orizzontale Interna (IHS) e la Superficie Conica (CS). Le quote di riferimento delle superfici di limitazione ostacoli sono comprese tra 148,936 e 170 metri. Le opere non interferiscono con la superficie limite.

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
	<i>Descrizione:</i> Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo edificio di stazione e di un'area a parcheggio a servizio della stessa stazione		<i>Perché:</i> L'area che sarà utilizzata risulta compresa tra la ferrovia esistente e la strada esistente (via Ardeatina) ed è priva di qualsiasi caratteristica di naturalità e con presenza di suolo artificiale	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Per quanto attiene la fase di costruzione e di esercizio, il progetto non prevede particolari consumi di risorse naturali. Stante la tipologia dell'intervento in progetto, in fase di costruzione si prevede l'utilizzo di materiali come acciaio, calcestruzzo, acciaio da carpenteria, conglomerato bituminoso.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali relativi all'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente reperibili, stante il volume contenuto degli approvvigionamenti e considerando il reperimento del materiale necessario da cave già autorizzate. Non si prevede il ricorso a materiali o tecnologie costruttive di particolare impegno dal punto di vista della sostenibilità ambientale.	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non è previsto l'utilizzo di materiali potenzialmente nocivi per la salute umana e/o per l'ambiente		<i>Perché:</i> Tutti i materiali utilizzati risponderanno alla normativa sulla sicurezza e la salute umana e per l'ambiente. Inoltre il progetto è corredato dall'elaborato Piano di Gestione del cantiere sostenibile nel quale vengono riportate le procedure ambientali per la gestione del cantiere.	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto prevede solo la produzione di rifiuti provenienti dagli scavi che saranno trasportati al sito di recupero regolarmente autorizzato. In fase di esercizio si prevede la produzione di rifiuti dagli utenti di stazione.</p>		<p><i>Perché:</i> I volumi prodotti da conferire agli impianti di smaltimento e recupero, stante le tipologie di lavorazioni previste e la gestione dei materiali, risultano essere esigui. Tutti i materiali da scavo e/o demolizione saranno smaltiti secondo la normativa vigente, inclusi i Criteri Ambientali Minimi (CAM), prevedendo l'invio ad impianti di recupero di almeno il 70% dei materiali provenienti dalle demolizioni.</p>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto non prevede l'emissione di sostanze nocive né per la salute umana, né per l'ambiente in fase di esercizio rispetto alla condizione ex ante in quanto non è previsto nessun aumento del traffico veicolare. Per la fase di cantiere le emissioni polverulente generate dalle attività di cantiere possono ritenersi trascurabili e comunque gestite in fase di cantiere attraverso la corretta applicazione dei piani di gestione ambientale dei cantieri,</p>		<p><i>Perché:</i> Il progetto non prevede l'emissione di sostanze nocive né per la salute umana, né per l'ambiente in fase di esercizio rispetto alla condizione ex ante in quanto non è previsto nessun aumento del traffico veicolare e quindi, di conseguenza non ci saranno impatti. Per la fase di cantiere non si prevedono potenziali effetti significativi dell'opera sull'atmosfera, in quanto le emissioni polverulente generate dalle attività di cantiere possono ritenersi trascurabili e comunque gestite in fase di cantiere attraverso la corretta applicazione dei piani di gestione ambientale dei cantieri, come previsto dai CAM vigenti (Piano di controllo erosione e sedimentazione, Piano di controllo della qualità dell'aria e dell'inquinamento acustico).</p>	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?		
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<p><i>Descrizione:</i> <i>In fase di cantiere saranno generati rumore e vibrazioni tipiche dei cantieri edili. Il progetto in fase di esercizio non genererà emissioni luminose o termiche né radiazioni elettromagnetiche. Per quanto riguarda il rumore e le vibrazioni non è possibile alcuna modifica alla situazione attuale in quanto non è previsto alcun aumento del traffico veicolare.</i></p>	<p><i>Perché:</i> Fase di cantiere <i>Il cantiere è ubicato in un'area con presenza di case sparse. Sono dunque prevedibili in fase di cantiere interferenze ed impatti tipici della fase di cantiere, per i quali saranno messe in campo tutte le necessarie procedure ambientali per la gestione ambientale del cantiere, in linea con le richieste mandatorie dei CAM.</i> <i>Non sono previsti effetti potenziali significativi in termini di rumore durante le attività di cantiere, in quanto questi vengono prodotti in misura non significativa date le accortezze previste attraverso l'utilizzo di macchinari a bassa rumorosità, la predisposizione di barriere acustiche di cantiere sui fronti più esposti.</i></p> <p>Fase di esercizio <i>Il progetto non prevede la generazione di rumore, vibrazioni, ecc in fase di esercizio rispetto alla condizione ex ante in quanto non è previsto nessun aumento del traffico ferroviario e veicolare.</i></p>		
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
<p>causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?</p>	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto non prevede né in fase di realizzazione né in fase di esercizio l'utilizzo di sostanze inquinanti. L'unico rischio ipotizzabile è legato al possibile verificarsi di sversamenti accidentali in fase di scavo e di costruzione, eventi gestiti in termini ambientali secondo quanto prescritto dalla normativa vigente e mediante la presenza in cantiere degli apprestamenti necessari per il controllo dei versamenti stessi. In fase di esercizio le acque di piattaforma del piazzale saranno opportunamente raccolte.</p>	<p><i>Perché:</i> Il progetto non prevede l'utilizzo di sostanze inquinanti né in fase di esercizio né in fase di realizzazione. Ad ogni modo saranno adottate tutte le più opportune opere di regimazione e di tutela del suolo e delle acque e saranno adottati tutti gli accorgimenti necessari per evitare il pericolo di eventuali rilasci di inquinanti e le protezioni ambientali per eventuali sversamenti accidentali. Durante la realizzazione dell'opera saranno impiegati protocolli di gestione delle emergenze per l'eventuale contenimento di effetti dovuti ad eventi contaminanti accidentali, quali lo sversamento involontario di olii e liquidi inquinanti. Inoltre, sono state previste tutta una serie di accorgimenti ambientali per il contenimento degli eventi accidentali quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - impermeabilizzazione delle aree destinate alla manutenzione ed allo stoccaggio di materiali pericolosi (officine, carburanti, oli, etc.); - installazione, nei pressi delle aree di deposito olii, di kit anti-sversamento di pronto intervento; - per lo stoccaggio dei materiali liquidi pericolosi è previsto l'utilizzo di appositi contenitori con raccolta degli eventuali sversamenti in fase di utilizzo; <p>il deposito temporaneo dei rifiuti avverrà con lo stoccaggio in modalità "differenziata".</p>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
	<i>Descrizione:</i> Non è previsto l'utilizzo di materiali potenzialmente nocivi per la salute umana e/o per l'ambiente		<i>Perché:</i> Tutti i materiali utilizzati risponderanno alla normativa sulla sicurezza e la salute umana e per l'ambiente. Inoltre il progetto è corredato dall'elaborato Piano di Gestione del cantiere sostenibile nel quale vengono riportate le procedure ambientali per la gestione del cantiere.	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento ricade all'interno del Parco Regionale dell'Appia Antica, seppur in posizione marginale, in zone normate quali aree di ampliamento.		<i>Perché:</i> In relazione alla presenza del Parco Regionale in fase di CdS saranno acquisiti i necessari nulla osta. Nella presente fase di progettazione sono già state avviate le necessarie interlocuzioni con gli Enti competenti al fine di addivenire ad un progetto condiviso con gli stessi sin dalle prime fasi della progettazione.	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione: Oltre le Aree Rete Natura 2000 e le Aree protette riportate in precedenza, non ci sono altre aree sensibili per la fauna e la flora nelle vicinanze delle aree di progetto.</i>		<i>Perché: Le zone/aree sensibili da un punto di vista ecologico, quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione sono a distanza tali da non poter essere interferite nemmeno indirettamente dalle operazioni in progetto né in fase di cantiere né in fase di esercizio. Le aree di rete Natura 2000 più prossime sono rappresentate dalla ZPS/ZSC "Lago di Albano" che dista circa 8 km e dalla ZSC "Sughereta di Castel di Decima" che dista circa 9 km dalle aree di progetto</i>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione: Nell'area di progetto non sono presenti corsi d'acqua significativi. Il corso d'acqua più vicino è posto a circa 500 metri ed è rappresentato dal Fosso della Castellaccia affluente del Fosso di Vallerano</i>		<i>Perché: Le opere non interferiscono in alcun modo con il fosso della Castellaccia.</i>	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i> La nuova fermata è localizzata nei pressi della Via Ardeatina, che registra una intensità di traffico medio-alta; ciononostante il traffico indotto dalle attività di cantiere risulta estremamente limitato, essendo legato al solo trasporto dei rifiuti provenienti dagli scavi, e quindi ristretto alla sola fase iniziale del cantiere.</p>		<p><i>Perché:</i> Gli effetti potenziali del progetto sui livelli di traffico indotti dall'opera sulla viabilità circostante risultano non significativi dal punto di vista ambientale, stante i bassi volumi di traffico indotto dal cantiere rispetto al traffico circolante sulla viabilità.</p>
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Per capire il grado di visibilità dell'area si è valutata l'eventuale presenza di ostacoli di ordine morfologico e/o strutturale del paesaggio. Inoltre, si sono classificati i percettori come segue: percettori dinamici: assi infrastrutturali percettori statici: visuali dai centri abitati. L'effettiva visibilità è però spesso occlusa da vegetazione</p>		<p><i>Perché:</i> Il carattere estetico del Fabbricato è improntato sull'utilizzo di materiali che non vadano in contrasto con il contesto in cui si colloca il progetto. Infatti, come materiali principali sono stati utilizzati mattoni facciavista per i volumi basamentali del locale commerciale e dei locali tecnici e lamelle in terracotta per il volume poggiate sopra i suddetti. Questa scelta è stata condizionata dall'idea di utilizzare un materiale tipico della zona. La chiusura dell'atrio, invece, è stata concepita in vetro per evitare una cesura degli spazi ma lasciare un ambiente all'apparenza permeabile. L'utilizzo dei mattoni facciavista si estende in tutto il fronte di stazione, continuando sui muri di confine dei marciapiedi.</p>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<i>Descrizione:</i> L'area che sarà utilizzata risulta compresa tra la ferrovia esistente e la strada esistente (via Ardeatina)		<i>Perché:</i> L'area è priva di qualsiasi caratteristica di naturalità e con presenza di suolo artificiale.
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
	<i>Descrizione:</i> L'intervento è coerente con la pianificazione dell'area; infatti la nuova fermata è prevista dal PRG di Roma nell'elaborato "Infrastrutture per la mobilità. Sugli Elaborati Prescrittivi - Sistemi e Regole del PRG del comune di Roma l'area in esame ricade all'interno di: Sistema dei servizi e delle infrastrutture - Infrastrutture per la mobilità - Ferrovie nazionali, metropolitane e in concessione, aree di rispetto e Sistema insediativo - Città da ristrutturare - Programmi integrati prevalentemente residenziali / Sistema dei servizi e delle infrastrutture		<i>Perché:</i> Il progetto non interferisce con usi del suolo specifici o particolari previsti da piani e/o programmi.
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> <i>L'area di progetto è posta all'esterno del GRA, in un'area a bassa densità demografica.</i>		<i>Perché:</i> Fase di cantiere <i>Non sono previsti effetti potenziali significativi in termini di rumore durante le attività di cantiere, in quanto questi vengono prodotti in misura non significativa e comunque gestiti attraverso le dovute accortezze previste dai Piani dei CAM.</i> Fase di esercizio <i>La realizzazione dell'intervento non determina un incremento dei traffici, pertanto, il progetto in esame non comporterà modifiche alle condizioni di inquinamento acustico ed atmosferico rispetto alla situazione ante-operam.</i>	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> <i>Nell'intorno dell'area di progetto non sono presenti ricettori sensibili. L'edificio di culto del Santuario del Divino Amore si trova a circa 1500 metri dalle aree di progetto</i>		<i>Perché:</i> <i>L'edificio di culto del Santuario del Divino Amore si trova a circa 1500 metri dalle aree di progetto, e pertanto non interferito dalle opere di progetto.</i>	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> L'area ricade nell'interno della costa tirrenica ad una distanza di circa 18 km dalle coste utilizzate per il turismo estivo. L'area inoltre è ubicata ad una distanza di circa 8 km Lago di Albano, a circa 9 km dalla Sughereta di Castel di Decima ed a circa 3 km dalle aree di produzione vinicola del Frascati superiore DOCG nel Comune di Marino.		<i>Perché:</i> Le distanze del progetto rispetto agli elementi ambientali e territoriali descritti permettono di affermare l'assenza di impatti relativi a tali tematiche.	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area è ubicata a circa 35 km dall'area SIN "Valle del Sacco". Non sono presenti siti contaminati iscritti nell'anagrafe regionale del Lazio per un raggio di oltre 2 km.		<i>Perché:</i> Le distanze del progetto rispetto a tali zone permettono di affermare l'assenza di impatti relativi a tali aspetti.	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area ricade in Zona sismica 2B di rischio sismico. In base alle perimetrazioni del PAI e del PGRA le aree di progetto ricadono fuori da aree a rischio idraulico, e rischio frana.		<i>Perché:</i> Le opere sono state progettate per una adeguata resistenza sismica, secondo quanto indicato nella normativa di riferimento. Il progetto non crea alcun impatto né relativamente agli aspetti geologici/geomorfologici, né al clima/microclima.	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<i>Descrizione: Il progetto risulta distante circa 39 dai più vicini confini nazionali (nel caso specifico acque extraterritoriali del mar Tirreno).</i>		<i>Perché: Le distanze del progetto dai confini nazionali permettono di affermare l'assenza di impatti transfrontalieri.</i>

10. Allegati


Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	Relazione Generale Descrittiva_GE02	-	ALL1_Relazione_Generale
2	Planimetria di inquadramento urbanistico e analisi dei vincoli_IN01	-	ALL2_Inquadramento_Urbanistico
3	Inquadramento programmatico_IN02	-	ALL3_Inquadramento_Programmatico
4	Layout stato attuale e di progetto_IN03	1:500	ALL4_Layout_Sdf_SdP
5	Fotoinserimento urbanistico_IN04	-	ALL5_Fotoinserimento_Urbanistico
6	Studio di fattibilità ambientale_AM01	-	ALL6_Studio_Fattibilità
7	Relazione sulla gestione delle materie_AM03	-	ALL7_Gestione_materie
8	Analisi di vulnerabilità e rischio ai cambiamenti climatici_AM04	-	ALL8_SdF_Vulnerabilità
9	Piano di Gestione del Cantiere sostenibile_SI03	-	ALL9_Piano_Gestione_Cantiere
10	Relazione di Cantierizzazione_SI06	-	ALL10_Cantierizzazione
11	Inquadramento di cantierizzazione e planimetria di cantiere - Lato Est_SI07	Varie	ALL11_Inquadramento_Cantierizzazione_Est
12	Inquadramento di cantierizzazione e planimetria di cantiere - Lato Ovest_SI08	Varie	ALL12_Inquadramento_Cantierizzazione_Ovest
13	Fasi di cantiere - Macrofase 01_SI09	1:1000	ALL13_Fasi_Cantiere_01
14	Fasi di cantiere - Macrofase 02_SI10	1:500	ALL14_Fasi_Cantiere_02
15	Fasi di cantiere - Macrofase 03_SI11	1:1000	ALL15_Fasi_Cantiere_03
16	Fasi di cantiere - Macrofase 04_SI12	Varie	ALL16_Fasi_Cantiere_04
17	Fasi di cantiere - Macrofase 05_SI13	Varie	ALL17_Fasi_Cantiere_05
18	Cronoprogramma lavori_SI14	-	ALL18_Cronoprogramma
19	Planimetria generale su ortofoto_TR02	1:1000	ALL19_Plan_Generale

20	Plano-profilo di progetto - Binario pari_TR04	1:1000	ALL20_Profilo_Binario_Pari
21	Plano-profilo di progetto - Binario dispari_TR05	1:1000	ALL21_Profilo_Binario_Dispari
22	Sezioni trasversali - Tav. 1 di 3_TR08	1:100	ALL22_Sezioni_1
23	Sezioni trasversali - Tav. 2 di 3_TR09	1:100	ALL23_Sezioni_2
24	Sezioni trasversali - Tav. 3 di 3_TR10	1:100	ALL24_Sezioni_3
25	Sezioni tipo in rilevato ferroviario a doppio binario con opera di sostegno_TR11	1:50	ALL25_Sezioni_Tipo_Rilevato
26	Sezioni tipo in trincea ferroviaria a doppio binario_TR12	1:50	ALL26_Sezioni_Tipo_Trincea
27	Planimetria generale_RL01	1:500	ALL27_SdF_Plan_Generale
28	Sezioni trasversali e longitudinali_RL02	1:200	ALL28_SdF_Sezioni
29	Relazione tecnica opere architettoniche_AR01	-	ALL29_Rel_Tenica_Arch
30	Viste di progetto degli ambiti di intervento_AR02	-	ALL30_Render
31	Planimetria generale_AR05	1:500	ALL31_Plan_Generale_SdP
32	Sezioni trasversali e longitudinali_AR07	1:200	ALL32_Sezioni_SdP
33	Pianta piano terra, primo piano, copertura_AR09	1:100	ALL33_Prog_Arch_Piante_FV
34	Prospetti_AR10	1:100	ALL34_Prog_Arch_Prospetti_FV
35	Sezioni_AR11	1:100	ALL35_Prog_Arch_Sezioni_FV
36	Marciapiedi - Planimetria marciapiedi e pensiline_AR19	1:200	ALL36_Prog_Arch_Marciapiedi
37	Sottopasso - Pianta e Sezioni sottopasso_AR21	1:100	ALL37_Prog_Arch_Sottopasso
38	Planimetria generale_DR01	1:500	ALL38_Dem_Ric_Plan_Generale
39	Sezioni trasversali e longitudinali_DR02	1:200	ALL39_Dem_Ric_Sezioni
40	Marciapiedi - Planimetria marciapiedi_DR03	1:200	ALL40_Dem_Ric_Marciapiedi
41	Planimetria di tracciamento_VI02	1:250	ALL41_Plan_Tracciamento_Viabilità
42	Profili longitudinali_VI03	1:250	ALL42_Profili_Viabilità
43	Relazione geologica e idrogeologica_ST01	-	ALL43_Rel_Geologica_Idrogeologica
44	Carta geologica_ST02	1:5000	ALL44_Carta_Geo
45	Carta idrogeologica_ST03	1:5000	ALL45_Carta_Idrogeo
46	Sezioni geologiche_ST04	varie	ALL46_Sezioni_Geo

Il/La dichiarante


(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.