



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

**OGGETTO: [ID: 12935] Procedura di Valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 relativa al Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della Fermata di Divino Amore.
Nota tecnica.**

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. RFI-AD.DST.II\A0011\P\2024\0002966 del 1/08/2024, acquisita al prot. MASE-147457 in data 7/08/2024, R.F.I. S.p.A. ha presentato istanza ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della Fermata di Divino Amore.

A corredo dell'istanza sopra citata la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104”, allegando gli elaborati grafici di cui al punto “10. Allegati della Lista di Controllo”.

L'intervento in valutazione si configura come modifica di opera esistente e rientra nella tipologia elencata all'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/2006, punto 2h “*modifiche o estensioni di progetto di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)*”.

La proposta progettuale è relativa al Progetto della nuova fermata di Divino Amore e comprende anche una variante del tracciato ferroviario, in località Falcognana nel Comune di Roma. La Società afferma che il progetto sarà utile alla riqualificazione territoriale e sociale dell'area, rispondendo alle esigenze di mobilità e al miglioramento del sistema dei trasporti. Infatti, la nuova stazione permetterà uno scambio intermodale gomma/ferro, consentendo ai residenti di utilizzare un mezzo di trasporto maggiormente sostenibile e di ridurre i tempi di percorrenza, alleggerendo al contempo il traffico su strada.

Analisi della soluzione progettuale

L'area di progetto si colloca nel Comune di Roma, a ridosso della curva che la via Ardeatina descrive nel suo tracciato tra il Santuario del “Divino Amore” e l'abitato di Falcognana, ponendosi in parallelo al tracciato ferroviario esistente (linea Roma-Formia).

Il lotto su cui insiste la nuova fermata risulta racchiuso tra la ferrovia ad est, la via Ardeatina ed una strada locale ad ovest, e lotti privati a nord e sud, collocandosi su un'area già antropizzata e

collegata alla viabilità esistente, in modo da non dover realizzare ulteriori tratti stradali per il raggiungimento della nuova stazione.



Figura 1: Localizzazione area di intervento. In rosso le aree di proprietà R.F.I.; in blu il perimetro di intervento. Elaborazione da Lista di controllo e "Planimetria generale su ortofoto" ad essa allegata..

Il progetto comprende la realizzazione di una variante del tracciato ferroviario esistente che, nel tratto interessato dall'intervento, descrive una curva. R.F.I. S.p.a. afferma che, al fine di rispettare i vincoli imposti dalla normativa vigente, per poter realizzare la fermata nella posizione scelta, è necessaria una riduzione della sopraelevazione trasversale del tratto ferroviario compreso tra la progressiva 16+527 e la progressiva 16+777. Pertanto, 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 plano-altimetricamente a quelli esistenti.

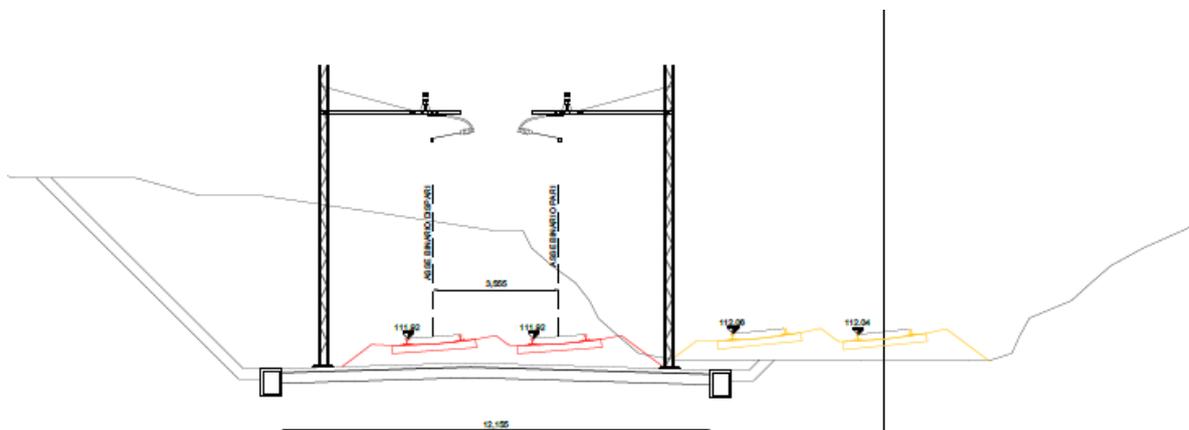


Figura 2: Una sezione esemplificativa della variante al tracciato ferroviario, rappresentante una delle aree con discostamento maggiore dal tracciato esistente. In rosso il tracciato di progetto, in giallo quello esistente. Fonte "Sezioni trasversali - Tavola 3 di 3" allegato alla Lista di controllo.

Il progetto della nuova stazione, invece, prevede:

- Piazzale e parcheggio esterno: 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; principalmente destinato a parcheggio di scambio, è organizzato mediante una viabilità perimetrale ad anello con percorrenza a senso unico di marcia in senso antiorario;

- Fabbricato viaggiatori: consente l'accesso ai marciapiedi di stazione e agli altri ambiti funzionali (servizi igienici, locali tecnici); 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;
- Marciapiedi di stazione: lunghi 250 m e larghi 3,50 m, con pensiline di copertura;
- Sottopasso: di larghezza netta pari a 4,35 m, lunghezza pari a circa 30 m e una altezza variabile che, nel punto più basso, è pari a 2,70 m, è accessibile da entrambi i marciapiedi attraverso due scale e da due ascensori.



Figura 3: Fotoinserimento della nuova stazione. Fonte "Fotoinserimento urbanistico" allegato alla Lista di controllo

Con riferimento alla fase di **cantierizzazione**, nella Lista di controllo, la Società afferma che sono state individuate l'Area operativa e logistica di cantiere: per il cantiere lato est aree seminative che saranno occupate temporaneamente e per il cantiere lato ovest i lotti già edificati che andranno espropriati per la realizzazione del fabbricato viaggiatori e del piazzale della stazione. È prevista anche un'area di deposito e stoccaggio terre e materiali, ubicata in adiacenza all'area logistica. 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 avviene direttamente dalla Via Ardeatina.

Nel documento "Relazione illustrativa generale" allegato alla Lista di controllo, R.F.I. S.p.a. descrive le fasi funzionali in cui vengono suddivise le lavorazioni:

- Macrofase 1 – opere propedeutiche (lato est): espropri ed occupazioni temporanee aree di progetto e di cantiere, bonifica ordigni bellici dell'area di cantiere, realizzazione pista di cantiere;
- Macrofase 2 – variante di tracciato e fermata (lato est): interventi di realizzazione del nuovo tracciato in affiancamento all'esistente e delle opere della fermata lato est, con spostamento del traffico ferroviario sui nuovi binari e dismissione cantiere lato Est;

- Macrofase 3 – opere propedeutiche (lato ovest): esproprio aree da destinare ad area di cantiere, bonifica ordigni bellici, demolizione piazzali e manufatti esistenti, allestimento dell'area di cantiere;
- Macrofase 4.a - opere di demolizione e dismissione vecchio tracciato;
- Macrofase 4.b – realizzazione marciapiede pari con completamento dello scatolare per il sottopasso pedonale;
- Macrofase 5.a – realizzazione del fabbricato viaggiatori e pensilina primo marciapiede;
- Macrofase 5.b – realizzazione piazzale di stazione.

Nel “Cronoprogramma” allegato alla Lista di controllo, la Società ipotizza una durata delle lavorazioni di 980 giorni. Inoltre, R.F.I. S.p.a. dichiara che il progetto prevede tutta una serie di procedure da adottarsi in fase di cantiere al fine di minimizzare o impedire interazioni e impatti con le matrici ambientali di interesse, quali, ad esempio, opere di regimazione idraulica per le acque di cantiere, impianti di depurazione, bagnatura dei cumuli di materiali, pulizia della viabilità, utilizzo di macchinari omologati e altri.

Nella “Relazione sulla gestione delle materie” allegata alla Lista di controllo, R.F.I. S.p.a. afferma che le principali materie prime da approvvigionare risultano essere il calcestruzzo per le opere strutturali, il conglomerato bituminoso per le pavimentazioni stradali, gli inerti per rilevati/riempimenti ed il pietrisco per la massicciata ferroviaria, per un totale di quasi 12.000 mc. Inoltre, verranno prodotti circa 2.222 mc materiali da demolizione e circa 35.952 mc materiali di scavo. La Società dichiara che i materiali di risulta prodotti durante la realizzazione delle opere in progetto saranno gestiti in qualità di rifiuto ai sensi della Parte IV del D. Lgs. 152/06 e s.m.i., ipotizzandone per l'80% la destinazione a recupero.

R.F.I. S.p.a. sottolinea che il progetto è coerente con il Piano Regolatore Generale del Comune di Roma approvato con D.C.C. 18 del 12/02/2008 e con il Piano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Roma Capitale, adottato con Decreto della Sindaca metropolitana n.122 del 28/10/2009. Entrambi i piani, infatti, prevedono la nuova fermata Divino Amore in tale area.

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: in particolare, l'area della nuova fermata “Divino Amore” ricade nella zonizzazione: “Ampliamenti”. Il progetto non interferisce con alcun sito della Rete Natura 2000. In merito al D.Lgs. 42/2004, nell'area di progetto non sussistono vincoli se non per la porzione a sud dell'area, per circa 70 metri, che ricade nella perimetrazione “Aree di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche” ai sensi dell'art.142 del Codice.

A riguardo dell'eventuale interferenza dell'intervento proposto con le aree elencate nella “Lista di controllo” al punto “8.**Aree sensibili e/o vincolate**”, il Proponente riporta che gli interventi in oggetto ricadono nelle categorie:

- “*Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica*” poiché, come sopra riportato, l'area rientra nelle aree di “Ampliamento” del Parco Regionale dell'Appia Antica e la sua porzione sud è tutelata ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004;
- “*Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)*”, in quanto l'area ricade in zona sismica 2B;
- “*Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù*” poiché l'area di intervento si trova in parte già all'interno di aree di pertinenza ferroviarie e nelle aree di Vincolo per le “*limitazioni*”

relative agli ostacoli ed ai pericoli per la navigazione aerea” dell’Aeroporto di Ciampino (le opere non interferiscono con la superficie limite di tale vincolo.

In merito al punto “9. **Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale**” della Lista di controllo, il Proponente afferma che la costruzione, l’esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l’ambiente interessato, ma l’area di progetto è già antropizzata, essendo ricompresa tra la strada e la ferrovia. In merito alla fase di costruzione, non si prevedono potenziali effetti ambientali relativi all’utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente reperibili, stante il volume degli approvvigionamenti che avverrà da cave già autorizzate. Inoltre, non è previsto l’utilizzo di materiali potenzialmente nocivi per la salute umana e/o per l’ambiente. In merito ai rifiuti, quelli provenienti dagli scavi in fase di costruzione saranno trasportati al sito di recupero regolarmente autorizzato, mentre in fase di esercizio saranno limitati alla produzione degli utenti della stazione.

La Società afferma che non sono previste emissioni di sostanza nocive: in fase di cantiere le emissioni polverulente saranno gestite attraverso l’applicazione dei piani di gestione ambientale previsti dai CAM, mentre in fase di esercizio, non essendo previsto un aumento del traffico ferroviario, non verranno variate le condizioni attuali. Analoga posizione viene sostenuta per i rumori e le vibrazioni.

R.F.I. S.p.a. dichiara che durante la realizzazione dell’opera saranno adottate tutte le più opportune opere di regimazione e di tutela del suolo e delle acque e, in caso di eventi accidentali, saranno impiegati protocolli di gestione delle emergenze per l’eventuale contenimento di effetti ambientali.

In merito all’interferenza con il Parco dell’Appia Antica, la Società afferma che sono già state avviate le necessarie interlocuzioni con gli Enti competenti al fine di addivenire ad un progetto condiviso ed ottenere le relative autorizzazioni.

Invece, in merito alle interferenze con vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico, il Proponente afferma che il traffico indotto dal cantiere risulterà estremamente limitato, poiché relativo solo al trasporto dei rifiuti.

R.F.I. S.p.a. sottolinea che l’intervisibilità dell’opera è spesso occlusa da vegetazione, ma che, ad ogni modo, per l’opera sono stati scelti materiali che non vanno in contrasto con il contesto in cui si colloca il progetto.

La Società dichiara che l’area di progetto è esterna al G.R.A., in un’area a bassa densità demografica e in assenza di ricettori sensibili: il Santuario del Divino Amore, infatti, si colloca a circa 1500 m di distanza.

Considerazioni e conclusioni

Premesso che, ai sensi dell’art. 6 comma 9 del D. Lgs. 152/2006, la valutazione preliminare è richiesta dal proponente, in ragione della presunta assenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi, trasmettendo adeguati elementi informativi tramite apposite liste di controllo, si rappresenta quanto segue.

Il progetto della nuova Fermata del Divino Amore si colloca in un’area già principalmente di pertinenza ferroviaria, a ridosso della Via Ardeatina, in prossimità del nucleo abitato di Falcognana. Il progetto comprende la realizzazione del fabbricato viaggiatori, dei marciapiedi di stazione, di un sottopasso e di una nuova area di parcheggio. Inoltre, è previsto l’adeguamento di un tratto di circa

250 m di tracciato ferroviario, che prevede la realizzazione di nuovi binari e la rimozione e demolizione del precedente tracciato.

Le opere si inseriscono in un contesto abitato, dove risultano presenti attività commerciali e servizi di ristorazione. Ciò espone la popolazione a potenziali impatti sulle componenti ambientali, tra cui soprattutto quelle dell'atmosfera e del rumore-vibrazioni, non solo in fase di cantiere ma anche in fase di esercizio. Infatti, seppur il progetto non preveda un aumento del traffico ferroviario, la presenza della nuova stazione comporterà variazioni a suddetto traffico, a causa delle diverse velocità di percorrenza e a causa degli arresti dei treni per gli utenti della stazione. Non da ultimo, l'area ferroviaria si colloca all'interno del territorio del Parco dell'Appia Antica.

Pertanto, si è dell'avviso che non possa escludersi la sussistenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi, da valutarsi attraverso, quanto meno, una procedura di Verifica di Assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

Per quanto sopra, il soggetto proponente dovrà provvedere, quanto meno, a presentare allo scrivente Ministero l'istanza, secondo le modalità indicate dal citato art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., corredata dalla documentazione progettuale e degli atti amministrativi comprensivi della quietanza di avvenuto pagamento degli oneri istruttori di cui all'art. 33 del sopra citato decreto legislativo.

Il Responsabile del procedimento
Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco