



Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio

Commissione Speciale di Valutazione di Impatto
Ambientale

Roma, 24.9.2003

ITALFERR S.p.A.
Via Marsala, 53/67
00185 ROMA
c.a. Arch. Pietro Romani
Fax 06.49752116

Protocollo N.: CSVIA/2003/0687

Pratica N.: CSVIA - VP 2003/0024

Ref. Mittente:

protocollo n.
del
pratica

e, p.c. Direzione VIA
Divisione II^
Dott. Raffaele Ventresca

SEDE

Oggetto: Progetto Preliminare "Gronda merci di Roma:cintura nord e cintura sud".
Richiesta di integrazioni.

Con nota in data 25/8/03 è stato comunicato a codesta Società l'avvio dell'istruttoria relativa al progetto in oggetto.

- Con la presente si comunica che la Commissione, ai sensi e per gli effetti dell'art. 20 del Decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, ritiene necessario che il proponente provveda a:

Per quanto riguarda il **Quadro di Riferimento Programmatico:**

- 1) completarlo, con riferimento alle interazioni del Progetto con un ambiente complesso come è quello della città di Roma, con :
 - il dettaglio degli accordi siglati tra le Ferrovie dello Stato e la Regione Lazio e il Ministero delle infrastrutture annunciati in premessa dal proponente;
 - l'informazione relativa ai finanziamenti annunciati nel titolo del paragrafo 4.2 (pag. 11) "La logica degli interventi di potenziamento. Obiettivi e attualità del progetto, tempi di realizzazione, finanziamenti";
 - il riferimento al Piano pluriennale per il contenimento delle emissioni sonore e di intervento per la bonifica dall'inquinamento acustico (L. 447/95);
 - il riferimento al Piano di tutela delle acque (L.152/99) - (livello regionale);
 - il riferimento al DOCUP (Documento Unico di Programmazione Obiettivo 2 2000-2006 della Regione Lazio);
 - l'esame degli eventuali "Piani Decennali ANAS, relativi stralci attuativi, e piani straordinari ANAS" in considerazione del fatto che negli All. 6.C e 6.D ("Mosaico degli strumenti programmatici comunali") sono riportati i tracciati di "autostrade di nuova costruzione" e di strade extraurbane da adeguare che si incrociano con la linea di progetto;
- 2) integrarlo con :
 - analisi di documenti e strumenti di programmazione regionale adottati coerentemente alla programmazione nazionale in materia :

- Schema di QRT, Quadro Regionale Territoriale;
 - Piano Regionale delle Merci (D.G.R. n. 606/99);
 - Intesa Istituzionale di Programma (Governo-Giunta Regione Lazio, 22/03/2000);
 - Accordi Quadro (Indicati all'interno dell'Intesa);
 - Programma di realizzazione dei nodi di scambio e di miglioramento dell'accessibilità al trasporto ferroviario;
- evidenziare le eventuali incoerenze con altri piani di settore quali ad esempio:
- P.R.G. dell'Area di Sviluppo Industriale Roma-Latina approvato dal Consiglio Regionale del Lazio (deliberazioni nn. 658 e 659 del 29/2/2000);
 - Piano di Assetto della Riserva Naturale di Decima Malafede recentemente adottato dall'Ente Regionale Roma Natura;
 - Piano di Assetto della Riserva Naturale della Valle dell'Aniene recentemente adottato dall'Ente Regionale Roma Natura (questo piano non prevede un nuovo viadotto di attraversamento dell'Aniene).
- 3) verificare le eventuali interferenze con altre iniziative programmatorie o con programmi in corso di realizzazione (con riferimento alle osservazioni del Comune di Roma Dip. VI Politiche della Programmazione e Pianificazione del territorio – Roma Capitale) o infrastrutture già esistenti, in particolare con :
- la linea Fm1 in direzione Fiumicino aeroporto e infrastrutture previste a supporto della futura Fiera di Roma;
 - il quartiere residenziale PdZ 167 di Ponte Galeria;
 - le strade complanari dell'autostrada Roma-Aeroporto di Fiumicino e raccordo con la Magliana;
 - il complesso polifunzionale della Polizia di Stato in corso di costruzione a ridosso del parco di Castelporziano;
 - la nuova espansione residenziale prevista dal nuovo PRG nei pressi della diramazione della Gronda dalla linea Roma-Napoli.
- 4) fornire precisazioni o integrazioni alle inesattezze riscontrate nell'analisi delle interferenze del progetto con il sistema dei vincoli, quali:
- nella copia cartacea della relazione nel tratto "B" viene individuato erroneamente un "attraversamento di aree sottoposte a vincolo idrogeologico". Nel corrispondente file nel CD tale interferenza non compare, coerentemente con quanto riportato nell'All. 3B;
 - dall'esame dell'allegato 3.B risulta che il tracciato a partire dal km 1+000 corre all'interno di un'area che in legenda corrisponde a "parchi o riserve nazionali" (probabile Riserva Statale Naturale del Litorale Romano), tale interferenza non è analizzata nella relazione;
 - nelle tavole 3 e 4 dell'allegato 3.D non sono riportate le aree della Riserva Statale Naturale del Litorale Romano che risultano invece nella tavola di sintesi al 50.000;
 - per il tratto "D", nella relazione manca la descrizione dell'interferenza con "aree a vincolo di inedificabilità temporanea" che nell'allegato relativo è presente dal km 8+000 al km 10+000;
 - si rilevano incongruenze tra la parte descrittiva e gli allegati nell'analisi delle interferenze con il P.T.P.: nel tratto "A" non sono descritte le interferenze con aree a Tutela orientata e integrale, tipo D (restauro ambientale) e integrale (fiume Aniene), che invece sono riportate nei relativi allegati grafici;

- nell'analisi della pianificazione locale si rilevano nella copia cartacea, degli evidenti errori: i comuni interferiti nel tratto "B" risultano erroneamente Calatabiano (CT) e Taormina (ME); errata interferenza con il pSIC "Macchia Grande" nel tratto "C". Tali errori tuttavia non risultano nel relativo file.

Per quanto riguarda il **Quadro di Riferimento Progettuale**:

- 5) integrare lo studio presentato con :
 - Computo estimativo preliminare delle opere suddivise per tratte omogenee;
 - Analisi Costi-Benefici dell'intero progetto, confrontando la soluzione base con l'eventuale ipotesi di esecuzione della Variante-bis;
 - Analisi di sensitività nell'ipotesi di massimizzazione (+20%) dei costi e minimizzazione (-20%) dei benefici;
- 6) integrare quanto già presentato nel paragrafo 2.1 (situazione attuale) con l'analisi delle problematiche di tipo operativo ed organizzativo allegando al SIA :
 - lo studio del traffico in un arco di tempo significativo per analizzarne l'andamento per il lungo, medio e breve percorso (tratte nazionali, tratte interregionali e metropolitane); l'analisi dovrà riguardare sia il traffico passeggeri che il traffico merci (essendo lo stesso traffico fino ad oggi promiscuo);
 - l'individuazione dei punti di intersezione/convergenza con analisi quantitativa dei traffici;
 - l'individuazione dei valori di traffico per ciascuna linea del nodo per verificarne il grado di sbilanciamento;
- 7) integrare il paragrafo 2.2 (situazione futura), contenente le analisi delle problematiche conseguenti alla circolazione dei treni merci all'interno del nodo e delle possibili ricadute in termini di interventi tali da consentire od incrementare i servizi di tipo metropolitano e regionale, riorganizzando, nel contempo, anche quelli a lunga percorrenza, con una analisi quantitativa di tali interventi, fornendo:
 - la previsione del traffico (merci) per ogni linea proposta;
 - la previsione di traffico (merci) per ogni nodo di intersezione con le infrastrutture nuove ed esistenti;

I dati dell'analisi dovranno essere rappresentati sia in forma tabellare, che grafica.
- 8) Tenuto conto che le alternative di tracciato studiate dal gruppo progettuale sono relative ai tre tratti, "A" Cintura Nord – Vigna Clara – Tiburtina/Smistamento, "B" Cintura nord – collegamento tra la linea Roma-Maccarese e la linea Roma-Grosseto e "D" Cintura sud, motivati rispettivamente da una richiesta della Soprintendenza BB.AA (emergenza storico-culturale vincolata), dalla necessità operativa di evitare la chiusura della linea ferroviaria RM GR e per la presenza di un SIC, o, per il tratto "D", da problematiche ambientali a connotazione prevalentemente naturalistica; in relazione a queste problematiche ed all'analisi di programmi attualmente allo studio presso altri enti, approfondire:
 - l'analisi di altre alternative, relative alla tratta A, che consideri la delicatezza dello nodo in corrispondenza della Torre Salaria (Nodo urbano Salaria – Prati Fiscali – Tangenziale Est), attraversamento Valle dell'Aniene ed attraversamento del Tevere, riposizionamento delle aree di Cantiere nell'ansa del Tevere;
 - l'analisi di altre alternative, relative alla tratta B, che consideri la possibilità di eliminare il viadotto previsto in corrispondenza del SIC di Macchia Grande, con l'introduzione di una nuova galleria che permetta il sottopasso della linea esistente

e lo spostamento a Sud del salto di montone;

- l'analisi di altre alternative, relative alla tratta C, che consideri la presenza del cosiddetto *Corridoio Tirrenico*, con previsione di inserimenti autostradali ad andamento pressochè parallelo alla linea in progetto, con l'intento di valutare la possibilità di un unico *Corridoio Infrastrutturale*;
 - l'analisi comparativa relativa a tutte le componenti ambientali interessate dal progetto, valutando (con supporti matriciali), laddove possibile, le alternative planimetriche, altimetriche e di sito.
- 9) Tenuto conto che nel paragrafo 4.2 del quadro progettuale sono descritte le stazioni e le fermate: il progetto per quelle da realizzare e l'adeguamento per quelle esistenti e che nonostante che la linea ferroviaria in oggetto sia definita esclusivamente ad uso merci, non sono affrontate le problematiche relative allo scarico e ricovero merci, integrare con:
- le indicazioni della destinazione e delle strutture adibite al loro stoccaggio e distribuzione, eventualmente già esistenti, delle merci destinate al mercato romano;
 - la definizione, se una parte di tali merci dovesse transitare ed essere scaricata lungo il nuovo tracciato, delle nuove strutture di supporto allo scarico, trasporto da e per la stazione delle merci, al ricovero temporaneo delle merci, agli elevatori per containers, alle aree di parcheggio relative ai mezzi pesanti per il trasporto fuori dalla stazione, alla viabilità intorno alle aree di stazione, adatta al traffico di mezzi pesanti.
- 10) Tenuto conto che nel SIA non sono analizzate eventuali interferenze del tracciato con edifici esistenti, integrare l'analisi del tracciato, delle aree di pertinenza e delle aree intercluse con :
- identificazione degli edifici eventualmente interferiti totalmente o parzialmente;
 - elenco e descrizione dettagliata degli eventuali edifici da demolire, con stralcio cartografico allegato, e dei provvedimenti previsti per le intersezioni parziali;
- 11) Tenuto conto che la frammentarietà del tracciato e della cantierizzazione è tale che anche nello studio preliminare è necessario che vengano esaminati ubicazione e tempistiche dei cantieri, integrare il progetto con :
- definizione dei tempi di cantierizzazione suddivisi per fasi esecutive.

Per quanto riguarda il **Quadro di Riferimento Ambientale**:

Componente Ambientale : Atmosfera

- 12) fornire, con riferimento all'area vasta interessata dall'opera, con particolare riguardo all'area urbana di Roma, ed allo scopo di valutare il miglioramento in termini di pressioni ambientali globali indotte dall'opera, :
- l'analisi della situazione ante operam dello stato della qualità dell'aria, nelle diverse tratte interessate dall'opera (ambiente urbano ed extraurbano); l'assenza di tali informazioni non consente la valutazione dell'incidenza o meno della fase di cantiere relativamente agli inquinanti rappresentativi di qualità dell'aria (Polveri, PM10, Ozono, NOx, CO ecc.) e quindi anche degli eventuali benefici attuati con gli interventi di mitigazione;
 - la stima quantitativa preliminare delle emissioni in atmosfera durante la fase di realizzazione (cantiere).

Componente Ambientale : Ambiente Idrico

- 13) fornire, con particolare riguardo alla tratta Nord che si sviluppa in un'area delicata per la contemporanea presenza di Tevere ed Aniene, :
- la redazione di una documentazione esaustiva sulla classificazione delle aree di esondazione dei corsi d'acqua interferenti; tale aspetto riveste particolare importanza soprattutto per i previsti attraversamenti dei due corsi d'acqua principali, il Tevere e l'Aniene ai fini delle scelte progettuali adottate. Si fa menzione di studi in corso relativi alle aree di esondazione ma non se ne specificano i contenuti e quindi non si può valutare la completezza dell'argomento nelle fasi progettuali successive.
- 14) fornire, tenuto conto che il tracciato ferroviario interseca solchi e depressioni vallive che, in condizioni idrometeorologiche particolari, si trasformano in linee di deflusso delle acque superficiali, caratteristicamente contraddistinte da vegetazione ripariale, :
- l'esatta individuazione cartografica con l'indicazione della direzione di deflusso;
 - la descrizione degli interventi previsti per prevenire fenomeni di impaludamento e/o di interruzione idraulica anche in corrispondenza delle numerose cave, attive o dimesse, che si articolano lungo il tracciato;

Componente Ambientale : Suolo e sottosuolo

- 15) fornire, allo scopo di uniformare analisi e valutazioni,:
- l'aggiornamento, in relazione alla nuova Normativa sismica (alcuni comuni interessati dal progetto, sono stati riclassificati in applicazione dell'Ordinanza del PCM 3274 del 20/03/2003 ad una classe di maggiore sismicità), di tutti gli aspetti relativi alla sismicità dell'area a fronte sia delle caratteristiche litologico-tecniche, sia dei terreni interessati dalle lavorazioni, sia della presenza di risentimenti di eventi sismici anche se di bassa magnitudo;
 - le valutazioni che escludono la presenza di gas infiammabili in corrispondenza dei livelli torbosi;

Componente Ambientale : Vegetazione, Flora e Fauna

- 16) integrare lo schema di progetto dell'intervento compensativo, a seguito della valutazione d'incidenza sul pSIC Macchia Grande, con elaborati e capitolati di massima delle opere ipotizzate;
- 17) fornire esempi di realizzazione delle mitigazioni ambientali, anche in forma di schemi tipo, e delle soluzioni di *design* delle strutture architettoniche dalle quali si evinca la loro efficacia per la tutela delle componenti biotiche (es. ecodotti) e paesaggistiche locali;
- 18) definire gli interventi mitigatori previsti (nei vari Quadri più volte si indica l'intenzione di ricorrere a schermature vegetali, per poi affermare che si è scelto di non ricorrervi perché questi tipi di strutture hanno tempi di messa a regime delle proprie performance, troppo lunghi);
- 19) approfondire le modalità di mitigazione d'impatto e ripristino delle aree di cantiere.

Componente Ambientale : Ecosistemi

- 20) integrare l'analisi sulla connettività ecologica del territorio affrontando gli aspetti di frammentazione (attuale e futura) e di deframmentazione, in relazione anche agli specifici strumenti pianificatori degli Enti locali (in particolare Provincia e Comune), già attivi su tale tema (rete ecologica);
- 21) fornire opportuni elaborati cartografici nei quali si analizzi l'inserimento delle opere nel contesto ecosistemico-relazionale delle principali aree naturalistiche protette (Riserva di Macchia Grande, Bosco di Decima e Malafede, Riserva del Litorale Romano, Parco N. dell'Aniene); l'analisi non dovrà essere limitata alle sole superfici perimetrate ma estesa anche alle aree contigue e alle porzioni di territorio che consentono o potrebbero consentire idonee funzioni di collegamento biologico (secondo gli impegni assunti dall'Italia con il recepimento della Direttiva Habitat - DPR 357/97 e suo recente aggiornamento nel DPR 120/2003).

Componente Ambientale : Rumore e Vibrazioni

- 22) realizzare una campagna di misurazioni della situazione ante-operam, in prossimità dei ricettori sensibili individuati e di alcune aree a forte criticità che il proponente dovrà individuare, motivandole. L'indagine dovrà essere effettuata secondo la metodologia prevista dal DM 16/3/1998 "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico". L'area di indagine dovrà essere, oltre che caratterizzata da una puntuale localizzazione e caratterizzazione dei ricettori e dei punti di misura, anche riportata su idoneo supporto cartografico, con l'individuazione di tutte le sorgenti sonore presenti che contribuiscono alla determinazione del clima acustico;
- 23) riportare, in riferimento alla presenza di scuole all'interno della fascia di 250 m, i livelli di rumore stimato (con gli interventi previsti), nel caso di superamento dei limiti fissati per i ricettori sensibili; (classe I Leq. a 50 dBA diurno, art.5 comma (1) lettera (a) del DPR 18/11/98 n. 459);
- 24) esporre i criteri adottati per la scelta tipologica degli interventi di mitigazione, con l'evidenziazione, nei casi più significativi e dove il confronto sia possibile, del differente risultato quantitativo tra le diverse soluzioni, con riferimento alle caratteristiche delle opere di mitigazione previste;
- 25) Tenuto conto che, nell'individuazione delle criticità e previsioni dell'impatto post-operam, sono stati individuati tratti con evidente impatto vibrazionale sui quali il proponente rimanda la definizione di interventi di mitigazione alle successive fasi progettuali, :
- definire la tipologia degli interventi previsti e il livello vibrazionale che si presume di raggiungere a seguito degli interventi;
 - integrare le valutazioni fornite nel SIA, elaborate sulla base di situazioni del tutto analoghe a quelle in studio, con l'effettuazione di rilievi almeno nei punti ritenuti più critici e già interessati dal passaggio ferroviario, anche al fine di una verifica di quanto simulato.

Componente Ambientale : radiazioni non ionizzanti

- 26) fornire un censimento delle sorgenti di emissione di radiazioni non ionizzanti nelle aree oggetto di interventi per la realizzazione o potenziamento delle sottostazioni o tratti di elettrodotto (ponte Caieria, Campo Leone, Laurentina) in presenza di ricettori sensibili; la verifica dovrà evidenziare il rispetto dei limiti di induzione magnetica raccomandati dagli istituti sanitari a livello europeo e dal recente DPCM del 8/7/03 (relativo ai limiti di qualità).

Componente Ambientale : salute pubblica

- 27) fornire un'analisi che riassume in maniera organica tutti gli aspetti riguardanti la salute pubblica (stato attuale e stato futuro con progetto), tenuto conto che il DPCM di riferimento, all. II, lett. F, richiede la caratterizzazione dal punto di vista della salute umana dell'ambiente e delle comunità potenzialmente coinvolte e che questa componente non è stata trattata in maniera specifica come componente autonoma nel quadro Ambientale, ma suddivisa nelle singole componenti.

Componente Ambientale : paesaggio

- 28) elaborare le fotosimulazioni prospettiche delle parti più critiche del tracciato (attraversamenti del Tevere e dell'Aniene, riserve naturali con particolare riferimento al PSIC di Macchia Grande, agro romano nel tratto "D", viadotto che scavalca l'autostrada nel tratto "D" ed area interclusa nel tratto "C"), ponendo cura nel focalizzare le opere di mitigazione dell'impatto visivo, tenuto conto della delicatezza del paesaggio nei diversi ambiti attraversati dalle 4 tratte.

Note :

Si rilevano un mancanza degli allegati grafici al progetto :

- CARTA DEL PATRIMONIO STORICO E CULTURALE
il foglio 3 di 3 dell'all. 2.A riporta lo stesso stralcio planimetrico e le informazioni del foglio precedente; mentre risulta mancante la parte dal km 1 al km 3.

Con la presente si comunicano le modalità di trasmissione delle integrazioni da parte del proponente:

- a) 1 copia delle integrazioni in formato cartaceo deve essere trasmessa alla Direzione VIA, Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma;
- b) 2 copie delle integrazioni in formato cartaceo devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 – 00147 Roma;
- c) 4 copie in formato elettronico, secondo le specifiche tecniche allegate, devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 – 00147 Roma.

IL PRESIDENTE DELLA
COMMISSIONE SPECIALE VIA
(Ing. Bruno Agricola)

