



DIREZIONE CAPITALE NATURALE PARCHI E AREE PROTETTE
AREA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Prot. n. _____

Roma _____

**Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile
e la Qualità dello Sviluppo**

Divisione V - Sistemi di Valutazione Ambientale

cress@pec.minambiente.it

Oggetto: Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23, del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. e Verifica del Piano di Utilizzo Terre ai sensi dell'art.9, D.P.R. 120/2017 relativa al "**Progetto definitivo Linea ferroviaria Roma-Viterbo: Raddoppio Cesano - Vigna di Valle (da pk 27+769 a pk 39+497)**". Procedura Statale [ID: 5802]
parere/richiesta integrazione Regione Lazio

A seguito delle risultanze di una prima fase istruttoria, acquisiti i contributi delle competenti aree Regionali pervenuti ad oggi, si trasmette il contributo regionale di competenza in merito al progetto e allo S.I.A. in argomento, come previsto dall'art.24 c.3 del D.Lgs 152/06 entro 60 giorni (scadenza 04/05/2021).

Premesso che come si evince dallo SIA il progetto definitivo proposto prevede il raddoppio della linea ferroviaria Roma - Viterbo nella tratta Cesano-Vigna di Valle.

La tratta di progetto ha un'estensione di circa 12 km e la velocità di progetto è di 115 Km/h, dal lato nord della stazione di Cesano fino all'attuale fermata Vigna di Valle. L'inizio del progetto di raddoppio della tratta ferroviaria Cesano-Vigna di Valle è fissato alla progressiva km 27+769 della Linea Ferroviaria Roma-Viterbo, in corrispondenza della fine dei marciapiedi della stazione di Cesano di Roma, e termina alla progressiva km 39+497.731, in corrispondenza dell'attuale fermata di Vigna di Valle.

Il tracciamento del binario di raddoppio, che rappresenta il nuovo binario dispari della futura linea, è previsto in destra rispetto a quello esistente, nel senso delle progressive crescenti.

Nei tratti dove non è possibile operare in affiancamento alla sede attuale, al fine di consentire il mantenimento della velocità di progetto pari a 115 Km/h, si è fatto ricorso a delle varianti di tracciato, che nel complesso sono le seguenti tre:

- Variante Anguillara che si estende dalla pk 30+020 alla pk 32+335;
- Variante Crocicchie sud che si estende dalla pk 34+500 alla pk 35+625;
- Variante Crocicchie nord che si estende dalla pk 36+200 alla pk 38.200.

L'intervento prevede ulteriori interventi di ampliamento della fermata di Anguillara Sabazia, la realizzazione di una nuova stazione a Vigna di Valle e la soppressione di tutti i Passaggi a livello ancora in esercizio lungo la tratta, e la realizzazione di opere viarie sostitutive per l'attraversamento della ferrovia mediante sovrappassi della linea ferroviaria e sottopassi.

Per quanto riguarda gli interventi di mitigazione acustica sviluppati nel citato studio, consistenti in barriere antirumore, si richiedono delle specifiche inerenti la tipologia di barriera antirumore in rilevato sia in fase di cantiere che in quella di esercizio.

In merito alla nuova stazione e relativo parcheggio e agli adeguamenti dei parcheggi già esistenti, si richiedono planimetrie ante e post operam con l'inserimento delle mitigazioni in una scala adeguata su ortofoto. Al fine di favorire l'intermodalità ferro e bici, oltre che la possibilità di spostamento in treno con le bici, valorizzando il potenziale turistico sostenibile, si richiede la possibilità di uno studio per la dotazione di strutture minime quali: parcheggi per le biciclette, canaline per il trasporto delle biciclette lungo le scale e dove possibile, pannelli informativi con la mappa dei percorsi ciclabili più vicini e l'adeguamento delle infrastrutture per un eventuale passaggio di biciclette.

Si dovrà prestare una particolare attenzione per l'impatto associato alle attività di cantiere, con la rete della viabilità di cantiere e le modalità operative della movimentazione dei mezzi di trasporto al fine di minimizzare l'uso della viabilità pubblica.

Per quanto riguarda gli aspetti urbanistici e paesaggistici si rappresentano di seguito sinteticamente le conclusioni del contributo dell'Area Urbanistica Copianificazione e Programmazione Negoziata prot.n.332009 del 13/04/2021: [...], *pur non formulando osservazioni al progetto trasmesso e fermo restando il superamento delle limitazioni previste dall'art. 21 della Legge Regionale n. 24/1998 per la porzione d'intervento ricadente in ambito sottoposto a vincolo paesaggistico tramite dichiarazione di notevole interesse pubblico⁴, la scrivente Direzione ritiene comunque necessario fornire indicazioni e raccomandazioni finalizzate ad un miglior inserimento dell'opera nel contesto paesaggistico ed urbanistico, fatti comunque salvi i pareri della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del MiBACT e dell'Ente Gestore dell'Area Naturale Protetta:*

1. Le porzioni d'intervento difformi alla vigente pianificazione urbanistica comunale seguiranno la procedura di apposita variante secondo i criteri previsti dalla vigente normativa per le opere d'interesse statale.

2. Eventuali ritrovamenti di natura archeologica che dovessero emergere nel corso dei lavori comporteranno la sospensione degli stessi e la necessità di acquisire le conseguenti autorizzazioni e nulla osta previsti dalla vigente normativa.

3. Al termine della fase di costruzione della linea ferroviaria, siano rimossi tutti i manufatti e attrezzature di cantiere con il ripristino delle superfici all'originaria destinazione.

4. Dovranno essere previste opere e programmi che garantiscano il mantenimento dell'efficienza idraulica dei corsi d'acqua interessati dall'intervento.

5. Sia previsto un progetto di rimboschimento al fine di compensare l'eventuale rimozione delle alberature presenti nel percorso ferroviario; le stesse dovranno essere piantumate anche al fine di mitigare l'opera in considerazione delle distanze previste dalla vigente normativa.

E' fatta salva la valutazione da parte della Soprintendenza Speciale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Roma in merito alla eventuale presenza del vincolo di cui alla Parte II Titolo I del Dlgs 42/2004, nonché le competenze consiliari in materia di pianificazione urbanistica⁵.

Per quanto riguarda la valutazione di incidenza, si evidenzia quanto contenuto nel contributo della competente struttura regionale prot.n.360918 del 22/04/2021, nella quale si rileva che il progetto risulta interessare direttamente la Zona di Protezione Speciale (ZPS) IT6030085 "Comprensorio Bracciano-Martignano", ed indirettamente la Zona Speciale di Conservazione (ZSC) IT6030010 "Lago di

Bracciano”, distante circa 1,1 km, e la ZPS IT6030005 "Comprensorio Tolfetano-Cerite-Manziate", distante circa 1,2 km.

Inoltre prende atto che nello "Studio di incidenza ambientale" vengono analizzate le interferenze dirette ed indirette, sia in fase di cantiere che di esercizio, delle opere con gli obiettivi di conservazione dei siti sopra menzionati, evidenziando come le aree interessate siano costituite principalmente da agro-ecosistemi ed individuando alcune misure mitigative.

In particolare risulta che, rispetto al tracciato esistente ubicato lungo il confine della ZPS "Comprensorio Bracciano-Martignano", in tre tratti sarà necessario distanziare il percorso del binario di raddoppio dall'esistente, con conseguente sottrazione di suolo agricolo internamente alla ZPS. Nello studio vengono individuate diverse misure mitigative, tra cui "una serie di interventi a verde per un'estensione complessiva pari a circa 54.000 mq, equivalente a più del doppio della vegetazione naturale sottratta in modo permanente". A tal riguardo si ritiene opportuno che lo Studio di incidenza ambientale fornisca evidenza dell'ubicazione, tipologia e modalità realizzative di tali interventi, al fine di calibrarne l'efficacia in relazione soprattutto alla fauna tutelata. Si ritiene infine che tra le misure mitigative debbano essere considerate anche soluzioni per ridurre fenomeni di frammentazione e potenziare le connessioni ecologiche nelle aree intercluse tra i tracciati ferroviari e per le opere di adeguamento stradale previste dal progetto in corrispondenza degli attraversamenti ferroviari.

Si rimane in attesa degli approfondimenti richiesti ai fini del prosieguo dell'istruttoria.

Il Responsabile del Procedimento
Arch. Paola Pelone

Il Direttore
Dott. Vito Consoli



ma