



Città metropolitana  
di Roma Capitale

DIPARTIMENTO IV  
Pianificazione, Sviluppo e Governo del Territorio”

Servizio 1 “Urbanistica e attuazione del PTMG”

Il Dirigente, Dott. Roberto Del Signore

MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA  
DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA  
SOSTENIBILE E LA QUALITÀ DELLO SVILUPPO  
DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE  
C.a

Dirigente

Dott. Giacomo Meschini

PEC: [cress@pec.minambiente.it](mailto:cress@pec.minambiente.it)

E p.c.

Responsabile del Procedimento

Dr. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

[digianfrancesco.carlo@minambiente.it](mailto:digianfrancesco.carlo@minambiente.it)

**OGGETTO:** [ID: 5959] Procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs. 152/2006 Progetto “Nuovo svincolo autostradale sulla bretella di collegamento tratto Fiano Romano – San Cesareo, in corrispondenza del Comune di Galliciano”. Comunicazione pubblicazione documentazione, e procedibilità istanza e responsabile procedimento.

**OSSERVAZIONI AI SENSI DELL’ART. 19, C. 4 DEL D.LGS 152/2006**

In relazione all’argomento in argomento, nel riscontrare la vs nota di pari oggetto prot. 0035076 del 06/4/2021, acquisita agli atti con prot. CMRC-2021-0051873 del 06-04-2021 a seguito di un primo esame della documentazione resa disponibile mediante il link <https://va.minambiente.it/IT/Oggetti/Documentazione/7823/11402>, al fine esclusivo di esprimere le osservazioni di cui all’art. 19, c. 4 del Dlgs. 152/2006, si osserva e si espone quanto segue.

Dalla nota sopra richiamata e dalla documentazione esaminata si evince quanto segue:

- l’intervento di che trattasi ha per oggetto la realizzazione di un nuovo svincolo autostradale sulla bretella di collegamento nel tratto Fiano Romano – San Cesareo, in corrispondenza del Comune di Galliciano nel Lazio;
- circa l’inquadramento dell’area rispetto alle previsioni del vigente PRG di Galliciano nel Lazio approvato con D.G.R. n. 1587 del 10/04/1980, l’area oggetto di intervento ricade all’interno di:
  - Zona Agricola (E) - Sottozona E2 rurale;
  - Zona Attrezzatura e Servizi (F) – Sottozona F4 servizi privati.
- Da quanto risulta dal Progetto di fattibilità Tecnico-Economica, “la finalità dell’intervento è ottimizzare il collegamento con il nuovo insediamento produttivo P.I.P. in realizzazione in località “Grotta del Diavolo” tramite la progettazione di nuovo svincolo autostradale sulla bretella di collegamento tratto tra Fiano Romano – San Cesareo”.

In particolare il progetto si propone di raggiungere i seguenti Macro Obiettivi:

- Tecnici:
  - MOT.01 Migliorare la mobilità di breve percorrenza;
  - MOT.02 Migliorare la mobilità di lunga percorrenza;
  - MOT.03 Migliorare la mobilità a livello di rete;
- Ambientali:
  - MOA.01 Conservare e promuovere la qualità dell’ambiente locale, percettivo e culturale per il riequilibrio territoriale;



Dipartimento IV Servizio 1  
Sede: Via G. Ribotta, 41/43 – 00144 - Roma  
Telefono 06-67664925/4939/4951/4845/4922  
Pec: [pianificaterr@pec.cittametropolitanaroma.gov.it](mailto:pianificaterr@pec.cittametropolitanaroma.gov.it)  
E-mail: [urbanistica@cittametropolitanaroma.gov.it](mailto:urbanistica@cittametropolitanaroma.gov.it)

SISTEMA DI GESTIONE  
QUALITÀ CERTIFICATO



UNI EN ISO 9001:2015



Il Dirigente, Dott. Roberto Del Signore

- MOA.02 Tutelare il benessere sociale;
  - MOA.03 Utilizzare le risorse ambientali in modo sostenibile minimizzandone il prelievo;
  - MOA.04 Ridurre la produzione di rifiuti, incrementandone il riutilizzo;
  - MOA.05 Conservare ed incrementare la biodiversità e ridurre la pressione antropica sui sistemi naturali.
- per la realizzazione di tale intervento sono state vagliate tre ipotesi progettuali alternative:
- *l'alternativa 1 per la realizzazione dello svincolo autostradale prevede la realizzazione di un singolo casello di pagamento posto ad ovest rispetto all'Autostrada. Inoltre, tale soluzione prevede la realizzazione di un nuovo sottopasso stradale a doppia corsia e la realizzazione di un viadotto in affiancamento a quello esistente sopra Via Prenestina;*
  - *per l'alternativa 2 si ipotizza la realizzazione del casello sul lato Est dell'Autostrada. La scelta di tale configurazione implica la costruzione del nuovo sottopasso a due corsie e del viadotto necessario per il traffico in ingresso in direzione Napoli;*
  - *L'alternativa 3 prevede, diversamente dalle altre soluzioni, la realizzazione di due caselli di esazione, uno posto ad ovest rispetto all'Autostrada, l'altro ad est e lo sfruttamento dell'accesso all'area di servizio come diversione per chi proviene da Milano. Si rende inoltre necessaria la costruzione di un nuovo sottopasso pedonale e di una nuova area parcheggio, entrambi necessari all'accessibilità della cabina ENEL prossima all'intervento. La soluzione prevede inoltre l'istallazione di barriere di separazione di flusso sulla corsia di immissione con direzione Napoli. La soluzione in oggetto prevede quindi la realizzazione di due piazzali di esazione entrambi caratterizzati dalla presenza di 4 corsie di esazione (2 per ogni direzione). Tali piazzali sono poi collegati a Via Prenestina mediante un tratto di strada a doppio senso ed una rotatoria. La rampa in uscita con provenienza sud dell'Autostrada con destinazione Via Prenestina è di tipo diretto.*
- Dal confronto tra le tre alternative proposte, secondo quanto riportato nell'elaborato "Progetto di fattibilità tecnico – economica" risultano i seguenti "vantaggi" e "svantaggi" per ciascuna soluzione:
- *Alternativa n. 1:*
    - *SVANTAGGI: necessità di nuove opere d'arte (viadotto e sottopasso); Costi molto elevati;*
    - *VANTAGGI: ridotta lunghezza delle rampe; compattezza generale dello svincolo; presenza di un unico casello.*
  - *Alternativa n. 2:*
    - *SVANTAGGI: necessità di nuove opere d'arte (viadotto e sottopasso); Costi molto elevati;*
    - *VANTAGGI: Compattezza e snellezza generale dello svincolo; presenza di un unico casello..*
  - *Alternativa n. 3:*
    - *SVANTAGGI: Realizzazione di due caselli; Realizzazione nuovo sottopasso pedonale.;*
    - *VANTAGGI: Compattezza e snellezza globale dell'opera; Maggior confort per gli utenti causa assenza di rampe indirette; Costi contenuti; Assenza di opere d'arte importanti..*

La terza alternativa è stata prescelta perché considerata più vantaggiosa economicamente e di maggiore semplicità realizzativa.

**Riguardo alla valutazione condotta sull'intervento in relazione al P.T.P.G.,** approvato con D.C.P. n. 1 del 18 gennaio 2010 si rileva che, con riferimento al Sistema Ambientale, il territorio interessato dall'intervento in esame è incluso nella Rete Ecologica Provinciale (REP). Più precisamente, ad eccezione del casello collegato al ramo di immissione sud e alla vicina rotatoria collegata alla "Maremmana Seconda" che si collocano nell'ambito della "Connessione primaria", Componente primaria della REP, le restanti opere sono comprese nel "Territorio Agricolo Tutelato", Componente secondaria della REP.





Città metropolitana  
di Roma Capitale

**DIPARTIMENTO IV**  
**Pianificazione, Sviluppo e Governo del Territorio**

**Servizio 1 "Urbanistica e attuazione del PTMG"**

**Il Dirigente, Dott. Roberto Del Signore**

Per dette componenti della REP le norme di attuazione del P.T.P.G., nel combinato disposto degli Artt. 27, "*Categorie, modalità d'intervento ambientale, usi compatibili, progetti attuativi, strumenti di valutazione ambientale*", 28, "*Direttive e prescrizioni per le componenti della REP*" e 60, "*Direttive e prescrizioni per il Territorio Agricolo e per il Territorio Agricolo Tutelato*", disciplinano le categorie di interventi e gli usi compatibili.

Con riferimento in modo particolare all'intervento in esame, si evidenzia che le N.A. del PTPG all'articolo 27, "*Categorie, modalità d'intervento ambientale, usi compatibili, progetti attuativi, strumenti di valutazione ambientale*", al comma 2 annovera le "*Attività di servizio pubblico o d'interesse pubblico, quali infrastrutture, (...)*" tra i cosiddetti "*Servizi (US)*". L'articolo 28, c.4 delle stesse N.A. del PTPG, include i "*Servizi (US)*" tra gli usi compatibili nella connessione primaria e nell'Agricolo Tutelato.

Riguardo al Sistema della mobilità, l'intervento in esame s'innesta sulla "bretella autostradale" della A1, appartenente alla "*Grande Rete esistente*", di cui all'art. 79 delle N.A. del PTPG.

**Tenuto conto di quanto sopra espresso, atteso che il PTPG non prevede aperture di nuovi caselli autostradali nel tratto interessato dall'intervento in oggetto e, come previsto al comma 3 dell'art. 79 delle N.A., "*(...) in via generale contrasta la moltiplicazione degli accessi che favorisce l'uso per le brevi distanze della Grande Rete per la quale prevede anche adeguate distanze di rispetto*", l'intervento non risulta coerente con gli indirizzi del PTPG relativamente alle direttive e prescrizioni relative al Sistema della Mobilità.**

Anche riguardo al Sistema Ambientale la proposta progettuale presenta delle criticità dovute al considerevole impatto con la REP, pur considerando che, come già accennato, la trasformazione prevista potrebbe risultare compatibile con gli usi consentiti di cui al combinato disposto degli articoli 27, 28 e 60 delle NA. e anche considerando che i tracciati viari previsti sono prevalentemente accostati al sedime autostradale esistente oppure costeggiano l'area dell'Autogrill esistente (Autogrill Prenestina Est e Ovest), urbanisticamente classificata come sottozona F4 e non agricola, ovvero si raccordano alla viabilità secondaria esistente. Tuttavia, la trama viaria disegnata nel proposto intervento genera sensibili effetti di frammentazione del territorio a danno delle componenti della REP e della funzionalità delle attività agricole attualmente in essere.

**Pertanto, ferma restando la competenza di codesto Ente in ordine alla valutazione ex art. 19 del D.Lgs. 152/2006, si rilevano comunque i seguenti ulteriori elementi di approfondimento da specificare in un eventuale rinvio a VIA e, comunque, da garantire in fase di eventuale prosieguo dell'iter urbanistico:**

- occorre in primo luogo che sia esplicitato se, come sembra (dalla documentazione esaminata non si evince), per la realizzazione dell'intervento occorra procedere ad una variante urbanistica, che assume rilevanza sia in relazione agli aspetti di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, sia allo scopo di accertare se, oltre all'espressione del proprio parere in qualità di "*Soggetto Competente in materia Ambientale*" (SCA), questo Servizio della CMRC debba esprimere il proprio parere di competenza di cui all'art. 20, c. 5 del dlgs 267/2000 circa la compatibilità al PTPG;
- riguardo agli aspetti ambientali, è necessario, affinché si possa valutare la possibilità di considerare fattibile l'intervento, che sia dimostrata la necessità di ricorrere all'uso della Grande Rete viaria e non, invece, la Rete locale per l'accesso agli ambiti urbani;
- è necessario, inoltre, che sia data assicurazione della effettiva intenzione dell'Amministrazione Comunale di dare attuazione all'area produttiva in località "*Grotta del Diavolo*", indicata come una tra le più importanti motivazioni addotte per il ricorso alla soluzione proposta.



Dipartimento IV Servizio 1  
Sede: Via G. Ribotta, 41/43 - 00144 - Roma  
Telefono 06-67664925/4939/4951/4845/4922  
Pec: pianificaterr@pec.cittametropolitanaroma.gov.it  
E-mail: urbanistica@cittametropolitanaroma.gov.it

Si rappresenta che il presente parere viene reso esclusivamente in funzione delle valutazioni condotte nell'ambito del procedimento di verifica di cui all'art.19 del D.Lgs 152/2006.

Restano ferme e impregiudicate le valutazioni di competenza che questo Ente sarà tenuto ad effettuare nelle successive fasi procedurali dell'intervento.

lvc/mr/MP/RDS

Visto:

IL DIRETTORE

Arch. Massimo Piacenza

*(Firmata digitalmente)*

IL DIRIGENTE

Dott. Roberto Del Signore

*(Firmata digitalmente)*

*Ai sensi dell'art. 21 del D.lgs. 82/2005 e.s.m.i, si attesta che il presente atto è un documento informatico originale firmato digitalmente, registrato e conservato presso il Servizio scrivente. Rispetto all'apposizione della firma digitale, il presente documento è stato modificato per la sola apposizione della segnatura di protocollo*

