



PARCO
REGIONALE
DELL'APPIA
ANTICA

Al Ministero della Transizione Ecologica
CRESS Direzione Generale per la Crescita e la Qualità della Sviluppo
Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale
DITEI@pec.minambiente.it

Alla Regione Lazio
Direzione regionale Ambiente
Area Valutazione di Impatto Ambientale
direzioneambiente@regione.lazio.legalmail.it

e p.c.
Alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS
ctva@pec.minambiente.it

Alla Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Direzione Inv. Area Centro Progetti Roma
rfi-din-dic.rm@pec.rfi.it

Al Ministero della Cultura Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

Alla Città metropolitana di Roma
protocollo@pec.cittametropolitanaroma.gov.it

Al Comune di Roma
protocollo.direzione.generale@pec.comune.roma.it

All'ARPA Lazio
direzione.centrale@arpalazio.legalmailpa.it

All'ISPRA
protocollo.ispra@ispra.legalmail.it

Oggetto: [ID: 7707] Valutazione di Impatto Ambientale - Progetto di fattibilità tecnico economica del Quadruplicamento della linea ferroviaria Ciampino – Capannelle e PRG Ciampino 2^ fase lato Roma, nell'ambito del Nodo ferroviario di Roma - Nota del Ministero della Transizione Ecologica, n. 0010843 del 31.01.2022 e nota della Regione Lazio n. 0126629 del 9.02.2022



PARCO
REGIONALE
DELL'APPIA
ANTICA

Osservazioni.

In riferimento alla nota in oggetto, trasmessa dal Ministero della Transizione Ecologica e acquisita dallo scrivente Ente Parco al prot. PRAA 277/31.01.2022, con la quale si comunicava che la Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha presentato istanza per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per l'intervento del Quadruplicamento della linea ferroviaria Ciampino – Capannelle in oggetto - si propongono le seguenti osservazioni preliminari.

La proposta progettuale.

Si premette che in passato (2008-2009) è stato sottoposto allo scrivente Ente Parco un progetto in merito al quale l'Ente si è espresso sul quadruplicamento della linea ferroviaria Capannelle – Casilina e contestualmente ad una nuova bretella merci sulla linea ferroviaria parallela FL7 con nota 3361/2009, nel quadro normativo vigente all'epoca, ovvero norme di salvaguardia di cui alla L.R. 66/1988, legge istitutiva del Parco Regionale dell'Appia Antica.

Dall'esame della documentazione a corredo dell'istanza, pubblicata dal Ministero precedente attraverso il *link* indicato nella nota in oggetto, si evince che la proposta progettuale odierna è suddivisa in due lotti, di cui solo il **Lotto 1.1**, tratto **Stazione Capannelle - viale Appio Claudio**, interessa aree afferenti al perimetro del Parco Regionale dell'Appia Antica (in particolare attraversa l'area degli Acquedotti) toccando il cuore di un'area molto complessa, in cui si amplificano le interferenze di carattere ambientale, archeologico, storico e iconografico e di fruizione pubblica.

Risulta evidente che oggi si propone di effettuare la valutazione ambientale solo su una parte del precedente progetto, senza considerare l'intera tratta che, se realizzata a raso, dovrà tenere necessariamente conto di impatti ben superiori per l'area degli Acquedotti.

Il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica oggi rappresenta un livello di progettazione rinnovato per contenuti e metodologia che nella disciplina per l'attuazione del PNRR consentirà alle Stazioni Appaltanti di usare una procedura integrata per aggiudicare più velocemente l'opera: nonostante ciò, in tutta la copiosa documentazione progettuale non c'è nessun riferimento, sia pure in sintesi, del prosieguo del processo progettuale delle tratte successive in direzione Roma per l'effettivo potenziamento del servizio viaggiatori.

Pertanto, si rilevano elementi di incertezza sullo sviluppo (in termini di opere e tempistiche) delle altre previsioni infrastrutturali ferroviarie connesse che incidono – anche pesantemente – sulla funzionalità dell'opera in esame.

Situazione vincolistica dell'area oggetto d'intervento

Considerato che con DCR 9/2018 la Regione Lazio ha approvato il **Piano del Parco**, pubblicato su BURL 85/18.10.2018, che sostanzialmente conferma gli orientamenti di salvaguardia precedenti (cfr. art. 7, e art. 17, Normativa di Piano), la valutazione del progetto presentato dovrà essere resa sulla base dello strumento vigente, ovvero il Piano del Parco, il quale ribadisce che le opere infrastrutturali devono costituire il presupposto e l'occasione di risanamento, in particolare per l'interramento delle linee ferroviarie a ridosso delle più importanti testimonianze archeologiche come gli Acquedotti.



PARCO
REGIONALE
DELL'APPIA
ANTICA

Questa indicazione è confortata anche dallo strumento di pianificazione paesaggistica approvato nel 2010, **PTP 15/12** (piano paesaggistico componente del Piano Territoriale Regionale), per cui gli indirizzi della tutela sono orientati al ripristino dei caratteri originari, al risanamento conservativo dei manufatti e alla valorizzazione paesistica, mediante la ricostruzione della continuità fisica e panoramica del sistema insediativo.

In particolare, le norme relative alla specifica sottozona TOc/46 risultano finalizzate: “... alla valorizzazione delle straordinarie vedute verso gli Acquedotti”, allo stato attuale “deturpate dall’esistenza degli impianti sportivi e dall’attraversamento delle infrastrutture ferroviarie” e prescrive la “delocalizzazione e l’interramento” di queste ultime.

Di seguito gli articoli delle norme del Piano del Parco :

Art. 7, Norme generali di tutela del Parco, al co. 1 recita:

“Salvo diversa prescrizione contenuta nella disciplina di zona e di quanto previsto all’articolo 21, è fatto divieto di costruzione e di qualunque altro intervento, ad esclusione di quelli diretti ad assicurare il mantenimento dello stato dei luoghi e dell’equilibrio ambientale nonché quelli diretti alla protezione della fauna e della flora.”

Sono in particolare vietati (co. 1.c):

*“**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. L’Ente di gestione promuove, entro tre anni dall’approvazione del Piano, l’attivazione dei necessari percorsi di concertazione tra le amministrazioni interessate**”*

Art. 17, Rapporti con la strumentazione urbanistica territoriale e comunale, che si ritiene utile riportare integralmente:

- co. 1 *Ai fini dell’attuazione del Piano e della tutela e gestione del Parco gli Enti interessati attuano le forme di cooperazione e le intese di cui all’articolo 1, comma 5, della l. 394/1991.*
- co. 2 *Sono comunque fatte salve, nei limiti del PTP 15/12 e del PTP 9/PTPR e nel rispetto delle norme di tutela dei beni di cui al Capo II della l.r. 24/1998, le previsioni degli strumenti urbanistici attuativi approvati alla data di entrata in vigore del Piano del Parco nonché le previsioni di interventi pubblici e di interesse pubblico contenute negli strumenti urbanistici generali vigenti alla data di approvazione del Piano, ivi comprese quelle relative al soddisfacimento degli standard urbanistici, ricadenti in tutto o in parte all’interno della Parco.*
- co. 3 ***Le opere di pubblico interesse relative alla mobilità e alla fruizione, incluse le aree di parcheggio e le aree attrezzate per la sosta, ove finalizzate a favorire la fruizione del Parco e dei suoi monumenti, al miglioramento delle connessioni e dell’accessibilità sostenibile e***



alla liberazione dai flussi di traffico, con particolare riferimento al tracciato antico della Regina Viarum e alla rete di percorsi naturalistici interni al Parco, possono essere attuate anche tramite forme di cooperazione e intese di cui al comma 1, sentito il MIBACT e l'Istituto Parco archeologico dell'Appia Antica secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

- co. 4 *Per quanto concerne i vincoli delle infrastrutture stradali, ferroviarie e di quelle a rete in genere, nonché per i vincoli aeroportuali e militari, si rinvia alla legislazione statale e regionale vigente ed agli atti delle autorità competenti.*
- co. 5 *Alle aree individuate dal PTP 15/12 negli elaborati serie EEE3 – “Piano progetto di dettaglio della Via Appia Antica” si applicano le norme di tutela e le previsioni del PTP 15/12.*
- co. 6 ***Gli interventi di cui al presente articolo sono progettati ed eseguiti tenendo conto delle risorse ambientali presenti nelle aree, degli obiettivi delle zone di piano in cui ricadono gli interventi e delle modalità di intervento specifico precisate nella parte gestionale, nonché delle di norme di tutela generale del piano, fermo restando quanto previsto dall'articolo 11, comma 3, della l. 394/1991.***

La relazione paesaggistica presente fra gli allegati è stata redatta con una buona analisi del contesto ma presenta le carenze di seguito segnalate, che dovranno essere approfondite nelle fasi procedurali successive. Per quanto riguarda la vincolistica ambientale vigente **non c'è alcun riferimento alla normativa di cui sopra**. Si legge solo che la nuova progettazione definitiva ha comportato la necessità di avviare interlocuzioni con gli Enti attualmente preposti: la Soprintendenza Speciale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Roma e il Parco Archeologico dell'Appia Antica e che, in ragione di un elevato potenziale rischio archeologico valutato dagli Enti, è stato concordato un nuovo piano di indagini archeologiche preliminari, i cui esiti serviranno all'espressione del parere aggiornato relativamente agli aspetti archeologici.

Situazione Pianificatoria per Nodo ferroviario di Roma

Nel Piano Urbano di Mobilità Sostenibile del Comune di Roma (PUMS) in corso di approvazione è prevista la seconda fase del quadruplicamento della linea ferroviaria fino a Roma Casilina:

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) - Rapporto Preliminare Per l'avvio della procedura di “Valutazione Ambientale Strategica” ai sensi dell'articolo 13 del D. Lgs. 152/06 e ss. mm. ii.

Alle pp. 47 - 49 del Rapporto si legge:

“Interventi individuati nel protocollo d'intesa:

Piano Regolare Generale (PRG) ferroviario di Roma Casilina e Quadruplicamento Ciampino - Capannelle – Casilina:

1) **modifiche al piano del ferro di Casilina per l'eliminazione delle interferenze tra i flussi merci e i flussi metropolitani/regionali; sarà attivato un coordinamento tra RFI e Roma Capitale per la ripresa dell'attività e l'avvio di un piano di comunicazione e di un tavolo di confronto con i cittadini;**

2) **realizzazione del quadruplicamento Ciampino – Capannelle;**

3) **realizzazione del quadruplicamento Capannelle – Casilina per l'indipendenza dei flussi e**



PARCO
REGIONALE
DELL'APPIA
ANTICA

*l'aumento della capacità di penetrazione delle direttrici Cassino, Formia e Castelli. **Realizzazione delle fermate Selinunte e Statuario.***

Considerazioni sul completamento del quadruplicamento da Appio Claudio verso Casilina

Al momento, non è possibile capire quali saranno le soluzioni tecniche e strutturali che saranno previste per la necessaria continuazione del quadruplicamento verso Casilina e per la mitigazione degli impatti dovuti all'attraversamento delle aree del Parco più fragili. Infatti, in caso di semplice affiancamento della nuova linea a quella esistente fino a Casilina, il quadruplicamento interferirebbe in modo sensibile con la separazione e il sotto-attraversamento delle aree monumentali degli Acquedotti.

In conformità con quanto previsto dall'art. 7, NTA del Piano del Parco, una misura di mitigazione ambientale possibile è quella che la nuova linea passeggeri viaggi in sotterranea/trincea o, in via alternativa, sia riunita con la parallela linea Formia in direzione Casilina, dove le merci, in attesa della grande opera di costruzione della nuova linea di gronda per il traffico merci di Roma, potrebbero transitare in sotterraneo.

Sulla medesima linea in superficie e prima di via Appio Claudio potrebbero essere dirottati i flussi viaggiatori provenienti da Ciampino, con attivazione delle nuove fermate Selinunte e Statuario, funzionali alla città e all'accessibilità al parco nelle aree del Mandrione, di Tor Fiscale e degli Acquedotti.

In mancanza di un inquadramento complessivo del progetto, in cui siano rappresentati tutti gli interventi previsti e relativi impatti, anche se da attuare in fasi temporali diverse, per ogni tratta di tutta la linea da Ciampino a Roma Casilina, per lo scrivente Ente Parco non è possibile esprimere una valutazione complessiva su parte del quadruplicamento.

Indicazioni tecniche sull'intervento Lotto 1.1, tratto via di Capannelle – Cabina Trazione Elettrica Appio Claudio

In attesa di chiarimenti in merito agli interventi effettivamente previsti e pianificati, si presentano le seguenti osservazioni, limitatamente al progetto presentato per l'area di competenza (Lotto 1.1):

Ogni intervento sul verde dovrà essere preventivamente concordato con l'Ente Parco e per eventuale abbattimento di vegetazione dovrà essere prevista adeguata compensazione.

Le opere e gli interventi previsti dal progetto in esame possono essere distinti, sotto il profilo della loro tipologia, in:

- Interventi a carattere lineare e continuo. All'interno di detta tipologia ricadono le opere di linea costituite dall'intervento vero e proprio di quadruplicamento con le annesse barriere antirumore;
- Interventi a carattere puntuale. Tale tipologia ricomprende la nuova cabina elettrica di Appio Claudio e le opere complementari connesse
- Interventi a carattere temporaneo. Per tutto ciò che attiene alla cantierizzazione sono due aree di stoccaggio (AS.01 e AS02 4) che interessano l'area tutelata per legge ai sensi della l.r. 29/1997.



PARCO
REGIONALE
DELL'APPIA
ANTICA

- Barriere antirumore

Nell'appalto del presente progetto non sembrano contemplate nel tratto interno all'area protetta, ma vengono solamente descritte, per tipologie e posizionamento, le barriere antirumore lungo il tratto confinante con via Gamiana. Data la particolare visuale paesaggistica dei luoghi interessati dagli interventi, la mitigazione degli impatti acustici dovuti al rumore ferroviario, dovrà essere realizzata nelle aree non edificate senza l'installazione di barriere antirumore, ma con sistemi alternativi.

In generale si ritiene che nelle fasi progettuali successive il progetto delle mitigazioni debba essere maggiormente sviluppato ed articolato in relazione alle diverse caratteristiche del paesaggio interessato dalla infrastruttura ferroviaria

- Cabina TE Appio Claudio

Il nuovo impianto di cabina TE denominato Appio Claudio, situato in corrispondenza del quadruplicamento lato Roma, prevede interventi edilizi, un nuovo impianto di illuminazione e un nuovo impianto di smaltimento reflui.

L'impianto di smaltimento reflui, qualora fosse dimostrata l'impossibilità di allaccio alla fognatura pubblica, dovrà essere preferibilmente di tipo a sub-irrigazione, come ordinariamente richiesto per gli impianti in ambito rurale, in accordo con le indicazioni di Roma Capitale, Ufficio Tutela Ambientale;

L'impianto di illuminazione previsto per il fabbricato e per il piazzale antistante dovrà essere realizzato in conformità alle direttive e alla normativa vigente in materia di inquinamento luminoso (L.R. 23/13.04.2000, "Norme per la riduzione e per la prevenzione dell'inquinamento luminoso"; R.R. 8/18.04.2005, "Regolamento regionale per la riduzione e per la prevenzione dell'inquinamento luminoso").

Aree di cantiere

Un particolare aspetto dell'analisi dell'impatto sul parco può essere attribuito alla presenza dei cantieri che, con l'occupazione sia pur circoscritta nel tempo, impatterà in maniera senz'altro notevole sull'ambiente dell'area di ingresso al Parco da via Appia Nuova attraverso viale Appio Claudio.

La durata dei lavori per il Lotto 1.1 è stimata in circa 6 anni.

Nel progetto è collocata all'interno del perimetro del Parco l'area di cantiere operativo denominata 1 AS.01 di 4.500 mq con le relative installazioni logistiche, di stoccaggio materiali e di lavorazione

In detto sito le interferenze indotte dalle opere in programma si manifestano sul paesaggio sia sotto l'aspetto dell'intrusione visiva e dell'alterazione dei bacini visuali, che dal punto di vista della elevata fruizione e dell'accessibilità pedonale e ciclabile al parco degli Acquedotti, che in questo lato può avvenire esclusivamente percorrendo viale Appio Claudio .

Si evidenzia che in posizione altrettanto funzionale per le lavorazioni in progetto è disponibile, fuori dal perimetro dell'area protetta, una grande area inutilizzata e degradata di circa 20 ettari, in parte di proprietà comunale, con diverse potenzialità di accesso: dall'antico tracciato di viale Appio Claudio, dalla viabilità di cantiere lato via Gamiana e anche da via di Capannelle. Pertanto l'area di stoccaggio, AS 1.1, potrà perciò trovare nuova collocazione nella estesa area indicata nella foto aerea, esterna ai



PARCO
REGIONALE
DELL'APPIA
ANTICA

confini del Parco Regionale dell'Appia Antica (area ex cava).

Questa area potrebbe un domani essere funzionale al potenziamento della ferrovia o alla realizzazione di una nuova fermata, utile alla fruizione pubblica (Stazione Statuario). In considerazione di ciò, si rappresenta che l'area è anche adatta per la futura collocazione di aree parcheggio funzionali al parco e alla città.



Elaborazione Gis su base catastale per la localizzazione alternativa ed esterna al perimetro del parco dell'area di cantiere AS 01

Per le considerazioni espresse, si esprime parere contrario alla dichiarazione di compatibilità ambientale relativamente alla localizzazione, all'interno del perimetro del Parco, dell'area di cantiere denominata 1_AS.01.

Parco Regionale dell'Appia Antica
00179 Roma via Appia Antica, 42
Tel. 06 5126314
C.F 96289850586

Mail: info@parcoappiaantica.it
Pec: parcoappiaantica@regione.lazio.legalmail.it
Web: www.parcoappiaantica.it





PARCO
REGIONALE
DELL'APPIA
ANTICA

Consapevoli infine dell'importanza del potenziamento ferroviario del Nodo di Roma e della sua necessità per la mobilità sostenibile complessiva in questo quadrante della città, si resta a disposizione per qualsiasi ulteriore contributo necessario alla progettazione in un'area così importante, da tutelare e valorizzare.

Il Dirigente Tecnico
Cosimo Marco Calò

Il Direttore
Alma Rossi

