

Direzione: CAPITALE NATURALE, PARCHI E AREE PROTETTE

Area:

DETERMINAZIONE *(con firma digitale)*

N. G09865 del 21/07/2021

Proposta n. 27841 del 20/07/2021

Oggetto:

Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23, della parte II del D.lgs. n. 152/2006 sul progetto "ID VIP 2567 - RIASSETTO DELLA RETE ELETTRICA AT NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA - QUADRANTE SUD - OVEST", nel Comune di ROMA CAPITALE - Municipio IX, Municipio X, Municipio XI e nel Comune di FIUMICINO. Proponente TERNA S.P.A. - Registro elenco progetti di V.I.A. Nazionale n. 04/2013

Proponente:

Estensore PELONE PAOLA _____ *firma elettronica* _____

Responsabile del procedimento PELONE PAOLA _____ *firma elettronica* _____

Responsabile dell' Area _____

Direttore Regionale V. CONSOLI _____ *firma digitale* _____

Firma di Concerto

Oggetto: Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23, della parte II del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm. e ii. sul progetto "ID VIP 2567 – RIASSETTO DELLA RETE ELETTRICA AT NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA - QUADRANTE SUD – OVEST", nel Comune di ROMA CAPITALE – Municipio IX, Municipio X, Municipio XI e nel Comune di FIUMICINO. Proponente TERNA S.P.A. – Registro elenco progetti di V.I.A. Nazionale n. 04/2013.

II DIRETTORE DELLA DIREZIONE REGIONALE
CAPITALE NATURALE, PARCHI E AREE PROTETTE

Visto lo Statuto della Regione Lazio;

Vista la Legge Regionale 18 febbraio 2002, n. 6 recante "Disciplina del sistema organizzativo della Giunta e del Consiglio e disposizioni relative alla dirigenza e al personale regionale" e ss. mm. e ii.;

Visto il Regolamento Regionale del 06 settembre 2002, n. 1 recante "Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della Giunta Regionale" e ss. mm. e ii.;

Vista la Deliberazione della Giunta Regionale 30 dicembre 2020, n. 1048, con cui è stato conferito al Dott. Vito Consoli l'incarico di Direttore della Direzione Regionale Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette con decorrenza dal 01 gennaio 2021;

Vista la Deliberazione della Giunta Regionale 16 marzo 2021, n. 139 recante: "Modifiche al Regolamento Regionale 6 settembre 2002, n. 1 (Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della Giunta Regionale) e successive modificazioni. Disposizioni transitorie", con la quale, a seguito della istituzione della Direzione Generale, ai sensi dell'articolo 3 della L.R. n. 25/2020, è stata approvata una prima riorganizzazione delle strutture regionali al fine di superare la frammentazione delle funzioni, accorpendo in unico centro di responsabilità le competenze afferenti a una stessa materia;

Vista la Deliberazione della Giunta Regionale 19 marzo 2021, n. 145 recante: "Modifiche al Regolamento Regionale 6 settembre 2002, n. 1 (Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della Giunta Regionale) e successive modificazioni. Disposizioni transitorie", con la quale è stata approvata una ulteriore riorganizzazione delle strutture

regionali al fine di razionalizzare l'allocazione delle competenze afferenti alla materia della tutela dell'ambiente;

Vista la Deliberazione della Giunta Regionale 23 marzo 2021, n. 155 recante: "Modifiche al Regolamento Regionale 6 settembre 2002, n. 1 (Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della Giunta Regionale) e successive modificazioni. Disposizioni transitorie" con la quale l'Area "Valutazione di Impatto Ambientale" della ex Direzione "Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti" è stata incardinata presso la Direzione Regionale Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette e sono state confermate l'assegnazione, senza soluzione di continuità dei dipendenti in servizio presso la suddetta Area, nonché la declaratoria delle competenze di cui al relativo atto di organizzazione;

Visto l'Atto di Organizzazione n. G03341 del 26.03.2021 recante: "Modifiche al regolamento regionale 6 settembre 2002, n. 1 (Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della Giunta regionale) e successive modificazioni. Presa d'atto delle Aree e delle competenze assegnate alla Direzione Capitale Naturale Parchi e Aree Protette di cui DGR n. 145/2021 e n. 155/2021" con cui il Direttore della Direzione Regionale Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette, tra l'altro, ha istituito, all'interno della propria Direzione, l'area "V.I.A. Valutazione Impatto Ambientale", acquisendone le competenze con decorrenza dal 26.03.2021, confermando altresì l'assegnazione, senza soluzione di continuità, dei dipendenti in servizio presso la suddetta Area;

Vista la Determinazione n. G03538 del 31/03/2021 recante: "Attuazione regolamenti regionali 22 marzo 2021, n. 5 e 26 marzo 2021, n. 6 Assegnazione del personale alla Direzione Regionale Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette", con la quale il Direttore della Direzione Regionale Affari Istituzionali, Personale e Sistemi Informativi ha provveduto, tra l'altro, a riassegnare con decorrenza 26.03.2021, alla Direzione regionale Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette, l'Area "V.I.A. Valutazioni Impatto Ambientale" con le stesse funzioni e competenze, nonché con le stesse posizioni giuridiche ed economiche in godimento, il personale già in servizio presso l'Area "Valutazione Impatto Ambientale" della Direzione regionale "Ciclo dei Rifiuti";

Dato atto che il Responsabile del Procedimento è l'Arch. Paola Pelone;

Visto il Decreto Legislativo n. 152 del 03/04/2006 "Norme in materia ambientale" e ss. mm. e ii.;

Vista la Legge Regionale n. 16 del 16/12/2011 "Norme in materia ambientale e di fonti rinnovabili";

Vista la D.G.R. n. 132 del 28/02/2018 con la quale sono state approvate le "Disposizioni operative per lo svolgimento delle procedure di valutazione di impatto ambientale a seguito delle modifiche al Decreto Legislativo 03/04/2006, n. 152 introdotte dal Decreto Legislativo 16/06/2017, n. 104";

Vista la Legge n. 241 e ss. mm. e ii. del 07/08/1990, "Norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi";

Vista l'istanza di Valutazione dell'Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23 della parte II del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm. e ii., sul progetto "Riassetto dell'area metropolitana di Roma – Quadrante Sud-Ovest", nel Comune di ROMA CAPITALE – Municipio IX, Municipio X, Municipio XI e nel Comune di FIUMICINO, presentata dalla Società Proponente TERNA S.P.A. alla Regione Lazio con nota prot. TE/P20110002336 del 15/02/2011;

Vista l'istanza di trasferimento della procedura di VIA, di cui al precedente punto, dalla Regione al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, a seguito dell'entrata in vigore della Legge n. 221/2012 che sancisce che le procedure di VIA relative agli elettrodotti della RTN siano di competenza statale, pervenuta con nota prot. TE/P20130009700 del 16/10/2013. Il progetto e lo studio, che per le caratteristiche tipologiche e dimensionali ricadono tra quelle elencate al punto 4-bis dell'Allegato II, Parte Seconda del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm. e ii. "elettrodotti aerei per il trasporto di energia elettrica con tensione nominale superiore a 100 kV e con tracciato di lunghezza superiore a 10 Km", sono stati iscritti nel registro elenco progetti di V.I.A. Nazionale al n.04/2013 dell'elenco;

Considerato che la competente Area Valutazione di Impatto Ambientale, ha condotto l'istruttoria tecnico – amministrativa, che è da considerarsi parte integrante della presente determinazione, tenendo conto della documentazione depositata e pubblicata nel sito

del Ministero della Transizione Ecologica, nella quale è stata espressa la consapevolezza delle sanzioni penali previste in caso di dichiarazioni non veritiere o di uso di atti falsi, con dichiarazione sostitutiva di atto notorio resa ai sensi degli artt. 38, 47 e 76 del DPR del 28 dicembre 2000, n. 445, e considerando gli impatti determinati dalle interferenze dell'intervento sul contesto ambientale;

Ritenuto di dover procedere all'espressione della pronuncia favorevole di VIA, sulla base della istruttoria tecnico-amministrativa effettuata dall'Area Valutazione Impatto Ambientale;

D E T E R M I N A

Per i motivi di cui in premessa che formano parte integrante e sostanziale del presente atto;

di esprimere ai sensi dell'art. 25, della parte II del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm. e ii., parere favorevole al procedimento di VIA Nazionale, relativo al progetto di *"ID VIP 2567 – RIASSETTO DELLA RETE ELETTRICA AT NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA - QUADRANTE SUD – OVEST"*, nel Comune di ROMA CAPITALE – Municipio IX, Municipio X, Municipio XI e nel Comune di FIUMICINO, secondo le risultanze di cui alla istruttoria tecnico-amministrativa, da considerarsi parte integrante della presente determinazione, condotta nel rispetto dei criteri di cui all'Allegato II del citato Decreto e delle risultanze dei diversi pareri pervenuti;

di stabilire che le prescrizioni e le condizioni elencate nell'istruttoria tecnico-amministrativa dovranno essere espressamente recepite nei successivi provvedimenti di autorizzazione;

di precisare che l'Ente preposto al rilascio del provvedimento finale è tenuto a vigilare sul rispetto delle prescrizioni di cui sopra, così come recepite nel provvedimento di autorizzazione e a segnalare tempestivamente all'Area V.I.A. eventuali inadempimenti, ai sensi e per gli effetti dell'art. 29 del D.lgs. n. 152/2006;

di stabilire che il progetto esaminato dovrà essere realizzato entro cinque anni dalla data di pubblicazione del presente provvedimento sul BURL. Trascorso tale periodo, fatta

salva la proroga concessa su istanza del proponente, la procedura di impatto ambientale dovrà essere reiterata;

di trasmettere, la presente determinazione al MiTE;

di pubblicare la presente determinazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio e sul sito web www.regione.lazio.it;

di dichiarare che il rilascio del presente provvedimento non esime il Proponente dall'acquisire eventuali ulteriori pareri, nulla osta e autorizzazioni prescritti dalle norme vigenti per la realizzazione e l'esercizio dell'opera, fatto salvo i diritti di terzi;

di rappresentare che avverso la presente determinazione è esperibile ricorso giurisdizionale innanzi al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio nel termine di 60 giorni dal ricevimento secondo le modalità di cui al D.lgs. 2 luglio 2010, n. 104, ovvero, ricorso straordinario al Capo dello Stato entro il termine di 120 giorni.

Il Direttore
Dott. Vito Consoli



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

Progetto	“ID VIP 2567 – RIASSETTO DELLA RETE ELETTRICA AT NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA - QUADRANTE SUD – OVEST”
Proponente	TERNA S.P.A.
Ubicazione	Comune di ROMA CAPITALE – Municipio IX, Municipio X, Municipio XI; Comune di FIUMICINO

Registro Elenco progetti di V.I.A. Nazionale n. 04/2013

**Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23, della
parte II del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm. e ii.**

ISTRUTTORIA TECNICO – AMMINISTRATIVA

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO Arch. Paola Pelone	IL DIRETTORE REGIONALE Dott. Vito Consoli
FM 03/06/2021	



PRESO ATTO che:

- con nota prot. TE/P20110002336 del 15/02/2011 Terna ha presentato istanza di Valutazione dell’Impatto Ambientale alla Regione Lazio per l’intervento “Riassetto dell’area metropolitana di Roma – Quadrante Sud-Ovest”;
- con nota prot. TE/P20130009700 del 16/10/2013, a seguito dell’entrata in vigore della Legge n. 221/2012 che sancisce che la procedura di VIA relativa agli elettrodotti della RTN sia di competenza statale, è stata formulata istanza di trasferimento della procedura di VIA di cui al precedente punto dalla Regione al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- con nota TE/P20170005571 del 15/09/2017 la Società ha presentato al MATTM istanza per l’applicazione, al procedimento in corso per l’intervento in oggetto, della disciplina di VIA così come modificata con l’entrata in vigore del Dlgs 104/2017 ai sensi dell’art. 23 comma 2 del medesimo decreto;
- con nota n. 0515218 del 13/10/2017, la DVA del MATTM “ha ritenuto opportuno, per l’economia del procedimento, mantenere l’applicazione al procedimento di VIA in corso della disciplina recata dagli art. 23 e ss. del D.Lgs 152/2006 (Procedimento di VIA), come modificato dal D. Lgs 104/2017”;
- con nota n. 0007701, in data 30/03/2018, la DVA del MATTM ha chiesto di predisporre il progetto e lo studio di impatto ambientale relativo a nuove alternative di progetto, secondo quanto disposto dall’art. 5 lett. g dell’art. 22 e dall’Allegato VII alla parte seconda del Dlgs 152/2006 così come modificato dal Dlgs 104/2017;
- con nota n. TE/P20180002994, in data 24/04/2018, vista la complessità della documentazione da predisporre in merito alla richiesta del MATTM citata, Terna S.p.a. ha richiesto una proroga di 180 giorni, accordata e concessa dal MATTM con nota n. DVA.U.0010605 del 8/05/2018;
- con nota n. GRUPPO/TERNA/P20180025708 del 26/10/2018, Terna S.p.a. ha trasmesso lo Studio d’Impatto Ambientale (SIA) e le Relazioni Specialistiche che aggiornano e sostituiscono i precedenti studi presentati, in considerazione anche delle richieste formulate dagli Enti presenti nel sopralluogo effettuato il 20 luglio 2017;
- nell’ambito del riesame della documentazione trasmessa da parte della Commissione Tecnica VIA è stata rilevata l’esigenza di svolgere un nuovo sopralluogo, tenutosi il 4 giugno 2019 alla presenza del Commissario referente per la Commissione VIA, di rappresentanti del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo e delle Soprintendenze territorialmente competenti e della Regione Lazio;
- nel corso del sopralluogo sono stati richiesti nuovi approfondimenti sul progetto in valutazione e sulla risoluzione di potenziale interferenza con altre infrastrutture previste nella zona, nonché studi su possibili alternative per il sito della nuova stazione elettrica e dei relativi raccordi alla rete;
- con nota del 16/12/2019 la D.G. per le Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali (ora D.G. per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo) ha concesso tale periodo di proroga, estendendone il termine al 31 marzo 2020;
- in conseguenza dell’emergenza sanitaria da COVID-19, con l’art. 103, comma 1, del Decreto Legge 17/3/2020, n. 18, convertito in L. 24/4/2020, n. 27, e successivamente con l’art. 37 del Decreto Legge 8/4/2020 n. 23 “Il termine del 15 aprile 2020 previsto dai commi 1 e 5 dell’articolo 103 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, è stato prorogato al 15 maggio 2020”;

PROCEDIMENTO:

- con nota prot. n. 31307 del 25/05/2020, l’Ente proponente, Terna Rete Italia S.p.A ha presentato ai Ministeri competenti la documentazione progettuale ed ambientale che



integra e sostituisce quella precedentemente depositata ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale per l'opera: *“Riassetto della rete elettrica AT nell'area metropolitana di Roma - Quadrante Sud-Ovest”*;

- l'opera in esame, per le caratteristiche tipologiche e dimensionali appresso riassunte, ricade tra quelle elencate al punto 4-bis dell'Allegato II, Parte Seconda del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm. e ii. *“elettrorodotti aerei per il trasporto di energia elettrica con tensione nominale superiore a 100 kV e con tracciato di lunghezza superiore a 10 Km”*;
- il progetto e lo studio sono stati iscritti nel registro elenco progetti di V.I.A. Nazionale al n.04/2013 dell'elenco;

esaminati gli elaborati trasmessi:

➤ *“Riassetto della Rete Elettrica AT nell'area metropolitana di Roma - Quadrante Sud Ovest”*: trasmissione documentazione progettuale, ambientale integrativa, con nota n. TE/P20200031307 del 25/05/2020:

- PIANO TECNICO DELLE OPERE
- STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
- SINTESI NON TECNICA
- RELAZIONI SPECIALISTICHE
 - Valutazione sulla dispersione di polveri prodotte dalle attività di cantiere
 - Relazione Geologica preliminare
 - Studio compatibilità idraulica
 - Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti
 - Valutazione di Incidenza Ambientale
 - Studio previsionale di impatto acustico post operam
 - Relazione Paesaggistica
 - Relazione archeologica

Sulla scorta della documentazione trasmessa, si evidenziano i seguenti elementi che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni. Si specifica che quanto in seguito riportato in corsivo è estrapolato dalle dichiarazioni agli atti trasmessi dalla richiedente.

* * *

- **PREMESSA**

L'opera in argomento, nel suo insieme, prevede seguenti realizzazioni:

- *nuova Stazione Elettrica 380/150 kV di Ponte Galeria (II.1);*
- *raccordi aerei alla nuova SE di Ponte Galeria della linea 380 kV “Roma Ovest – Roma Sud (II.2);*
- *raccordi in cavo interrato alla nuova SE di Ponte Galeria della linea 150 kV “Ponte Galeria – Magliana” (II.6);*
- *potenziamento dell'attuale direttrice 150 kV “Lido Nuovo – Vitinia – Tor di Valle” (II.3 e II.7);*
- *raccordi in entra-esce in cavo interrato alla nuova SE 380/150 kV di Ponte Galeria della linea 150 kV “Lido Nuovo – Vitinia CP” (II.4);*
- *nuova linea in cavo interrato 150 kV “CP Fiera di Roma – SE Ponte Galeria” (II.5);*
- *variante aerea della linea a 380 kV “Roma Ovest – Roma Sud” (cd. Selvotta) (II.9);*
- *variante aerea della linea 220 kV “Roma Sud – Cinecittà” (cd. Castelluccia) (II.10)*
- *variante aerea della linea 150 kV DT “Laurentina- Roma Sud” (II.12);*
- *variante in cavo interrato 150 kV alla linea “Roma Sud - Magliana” (cd. Vallerano) (II.11).*

Complessivamente verranno realizzati 16,86 km di linee aeree, 17,94 km in cavo e 12,37 km relativi alla sostituzione di conduttori delle linee esistenti. A seguito di tali realizzazioni saranno demoliti complessivamente 24 km di linee aeree. Gli interventi sono stati armonizzati con il progetto definitivo Anas S.p.A. “Variante in nuova sede dal km 0+000 al km 5+400 del collegamento autostradale A12 Roma Civitavecchia - Roma Pontina” (Tor dei Cenci)» nell'area di Ponte Galeria. L'area in cui si



inseriranno gli interventi in progetto è ubicata a sud-ovest dell'abitato di Roma esternamente al Grande Raccordo Anulare (GRA), nei municipi IX X e XI del Comune di Roma Capitale e, per breve tratto, nel comune di Fiumicino dove le attività non prevedono nuove realizzazioni ma il solo cambio del conduttore senza sostituzione dei sostegni.

I. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

L'area in cui si inseriscono gli interventi in progetto è ubicata a sud-ovest dell'abitato di Roma esternamente al Grande Raccordo Anulare (GRA), nei municipi IX X e XI del Comune di Roma Capitale e, per breve tratto, nel comune di Fiumicino. In particolare, si distinguono 3 macroaree di intervento:

- una prima macroarea può essere identificata nella fascia esterna al raccordo anulare limitrofa al corso del fiume Tevere;
- la seconda macroarea comprende le località di Castelluccia e Selvotta a sud di Roma esternamente al GRA;
- la terza macroarea comprende un intervento di demolizione/interramento in località Vallerano tra la SR 148 Pontina e la SP 95 Laurentina (esternamente al GRA).

• Aree Naturali protette e SIC-ZPS

Il territorio (area vasta) del Quadrante Sud Ovest del Comune di Roma oggetto di studio contiene alcune aree naturali protette, suddivise in Riserve Naturali Statali e Riserve Naturali Regionali. In particolare, nel Quadrante sono presenti:

- Riserva Naturale Statale del Litorale Romano;
- Riserva Naturale Statale della Tenuta di Castel Porziano;
- Riserva Naturale Regionale di Decima Malafede;
- Riserva Naturale Regionale della Tenuta dei Massimi.

Una porzione di tali aree coincide con Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e/o Zone di Protezione Speciale (ZPS), istituite ai sensi delle Direttive europee "Habitat" e "Uccelli" attraverso "Natura 2000". Nel raggio di 5 km dal progetto ricadono le seguenti aree SIC-ZPS la presenza in area vasta è stata oggetto di valutazione nel documento:

IT6030025	Macchia Grande di Ponte Galeria
IT6030026	Lago di Traiano
IT6030024	Isola Sacra
IT6030084	Castel Porziano (Tenuta presidenziale)
IT6030027	Castel Porziano (fascia costiera)
IT6030053	Sughereta di Castel di Decima

Si tratta di interferenze di tipo indiretto ed è stata redatta la Valutazione d'incidenza. L'area d'influenza del presente progetto interessa il territorio compreso all'interno del perimetro della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano istituita dal Ministero dell'Ambiente con Dlgs. del 29 marzo 1996 ai sensi della Legge 394/91. Il 19 agosto 2017 la Direzione Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette, ha dato comunicazione di Avvio della Consultazione nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica del Piano di Gestione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano. La procedura risulta conclusa positivamente con prescrizioni e raccomandazioni con provvedimento DM 2019/0000139 del 20 maggio 2019. Con decreto del commissario ad acta n.1 del 16 gennaio 2020 è stato adottato il Piano di Gestione e il Regolamento, ai sensi dell'art. 17 della L394/91, della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano.

• Piano Territoriale Paesaggistico Regionale del Lazio

Nel PTPR l'intervento in progetto all'art. 17 comma 8, rientra nella categoria "Uso Tecnologico", punto 6.1 "Infrastrutture e impianti, anche per pubblici servizi di tipo areale o a rete che comportino trasformazione permanente del suolo in edificato (art. 3 comma 1 lettera 3.3 del DPR 380/01)



comprese infrastrutture di trasporto dell'energia o altro di tipo lineare (elettrodotti, metanodotti, acquedotti)".

- **Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG)**

Il progetto proposto si trova all'interno dell'Unità Territoriale Ambientale (UTA) n. 14 "Unità delle Alluvioni della Valle del Tevere" e n. 13 "Unità della Campagna Romana meridionale". Le interazioni delle opere in progetto con la componente primaria della rete ecologica, mostra come diversi interventi in progetto ricadano nell'area buffer SAV 15 "Litorale Romano" o in altre aree di connessione primaria o secondaria. Come si vede dalla tabella 2.2.1, l'uso corrispondente agli interventi proposti è comunque consentito, a determinate condizioni.

- **Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI)**

L'autorità di bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale ha elaborato una pianificazione distrettuale secondo le direttive europee: Piano di gestione del Distretto idrografico dell'Appennino centrale (PGDAC) e un Piano di gestione del rischio alluvioni del distretto idrografico dell'Appennino Centrale (PGRAAC), per quanto riguarda i bacini idrografici il territorio del Comune di Roma e di Fiumicino ricadono, per gran parte, all'interno del bacino idrografico del fiume Tevere e in misura molto marginale, nella parte occidentale e orientale di sud-est di Roma, nell'ambito di due bacini di pertinenza dei Bacini Idrografici Regionali. Il Piano Stralcio di assetto Idrogeologico del Bacino del Fiume Tevere (PAI) è stato approvato con D.P.C.M. del 10 Novembre 2006 (Pubblicato nella G.U. n. 33 del 9 Febbraio 2007) il primo aggiornamento è stato approvato con deliberazione 127 del 2013. In data 19 giugno 2019 con DPCM è stato approvato l'aggiornamento del Piano di Bacino del Fiume Tevere - V stralcio funzionale per il tratto metropolitano di Roma da Castel Giubileo alla foce – PS5. Secondo le norme tecniche del PAI per le interferenze con le fasce di tutela idraulica è necessaria la valutazione di compatibilità da parte dell'ente competente ciò in quanto all'interno delle fasce A e AA si ha l'obbligo di mantenimento della fascia di naturalità in cui non sono consentiti interventi se non di manutenzione mentre, al di fuori di tale fascia, sono consentiti interventi tra i quali opere finalizzate all'efficienza delle infrastrutture e delle reti tecnologiche esistenti (art. 22, comma 6). Per le interferenze con le fasce AA e A è stata redatto uno Studio di Compatibilità (RGER10004B1822936), dal quale non emerge alcun impatto significativo dovuto agli interventi previsti.

- **Pianificazione comunale**

L'opera in progetto ricade per la maggior parte all'interno del territorio del Comune di Roma, in minima parte nel Comune di Fiumicino. PRG del Comune di Roma, approvato dal Consiglio Comunale con Deliberazione 18 del 12 febbraio 2008, è diventato vigente con la pubblicazione effettuata il 14 marzo 2008 sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio. In seguito, il Prg di Roma ha recapito il PAI del Bacino del Tevere e i vincoli aeroportuali (aeroporto di Fiumicino e Ciampino). Il Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Fiumicino è stato approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 162 del 31 marzo 2006 ed aggiornato con Deliberazione n. 48/2015. Per quanto riguarda il Comune di Roma, l'area oggetto di studio è inclusa nella Riserva Naturale Statale del Litorale romano normata dall'art. 69 delle NTA del PRG. Il Piano Regolatore Generale recepisce il vincolo di destinazione d'uso e di trasformazione introdotto con l'istituzione dell'Area Protetta. Per quanto riguarda infine la pianificazione urbanistica nel comune di Fiumicino il progetto interferisce con il Piano Regolatore del Comune di Fiumicino soltanto nel tratto II.3 per i sostegni 23A, 22A, 21A e 20A. Il tratto in questione prevede esclusivamente il cambio del conduttore.



- **Protocollo di Intesa tra Comune di Roma, Regione Lazio, Romanatura, Ente parco regionale di Veio, Acea Distribuzione S.p.A. e Terna S.p.A. per la razionalizzazione delle linee elettriche nel Comune di Roma**

Gli interventi sulla rete elettrica di Terna sono stati concepiti in sinergia con la Società ACEA Distribuzione che gestisce la rete di distribuzione alta tensione nell'ambito del Comune di Roma. Tale piano degli interventi è oggetto di uno specifico Protocollo d'Intesa per il riassetto della Rete Elettrica di Trasmissione Nazionale e di Distribuzione AT nel Comune di Roma, di seguito indicato come Protocollo di Intesa, già sottoscritto da Acea Distribuzione, Terna ed il Comune di Roma in data 29 novembre 2007 ed il cui aggiornamento è stato sottoscritto in data 17 marzo 2010 da Acea Distribuzione, Terna, Comune di Roma, Regione Lazio, Ente Roma Natura, Ente Parco di Veio. L'insieme degli interventi facenti parte del Quadrante Sud Ovest di Roma e oggetto della presente relazione è ricompreso nel Protocollo di Intesa sopra descritto.

- **Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'ambito meridionale dell'Agro Romano compreso tra le vie Laurentina e Ardeatina nel Comune di Roma**

In merito ai tracciati che ricadono in area Castelluccia (Il.10) e Selvotta (Il.9) e relativi agli interventi di nuova realizzazione aerea a 220 kV e 380 kV si è fatto riferimento inoltre a un elemento ulteriore costituito dalla Dichiarazione di notevole interesse pubblico riguardante l'Ambito meridionale dell'agro romano compreso tra le vie Laurentina e Ardeatina - Comune di Roma. Il riferimento è il DM 25/01/10 del Ministero per i Beni e le Attività Culturali di dichiarazione di notevole interesse pubblico riguardante il Comune di Roma - Ambito meridionale dell'agro romano compreso tra le vie Laurentina e Ardeatina (Cecchignola, Tor Pagnotta, Castel di Leva, Falcognana, S.Fumia, Solforata) - ai sensi dell'art.141 co.2 del Dlgs 22 gennaio 2004 n.42 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" e successive modificazioni ed integrazioni, pubblicato sulla G.U. n. 25 parte prima del 1 febbraio 2010. L'art. 12 delle NTA del PTPR (autorizzazione per opere pubbliche) indica la possibilità di deroga secondo le disposizioni dell'art. 147 del Codice dei Beni Culturali Dlgs 42/04, in assenza di alternative localizzative e/o progettuali fermo restando la necessità di verificare, in sede di autorizzazione paesaggistica, la compatibilità di dette opere con gli obiettivi del PTPR.

- **Coerenza del progetto con la pianificazione ambientale, paesaggistica, territoriale ed urbanistica - Analisi di eventuali incompatibilità tra il progetto e le varie pianificazioni**

Per quanto riguarda gli orientamenti di pianificazione paesaggistica e territoriale di livello regionale, entrambi oggi sono sostanzialmente espressi nello strumento del PTPR adottato, ai fini della tutela:

- Tavola A – Sistemi e Ambiti del Paesaggio, le opere in progetto attraversano il Paesaggio Agrario di rilevante valore; Paesaggio Naturale Agrario; Reti, Infrastrutture e Servizi; Fasce di rispetto delle coste marine, lacuali e dei corsi d'acqua; Paesaggio naturale; Paesaggio Naturale di Continuità; Paesaggio degli insediamenti urbani; Paesaggio degli insediamenti in evoluzione; Paesaggio dell'insediamento storico diffuso; Aree di visuale; infrastrutture;
- Tavola B – Beni Culturali e Paesaggistici, le opere in progetto attraversano Aree Protette (art. 38 NTA - D.lgs. 42/04 art. 142 f); Aree Archeologiche (art. 42 e 46 NTA – D.lgs. 42/04 art. 142 m); Corsi delle acque pubbliche (art. 36 NTA – DLgs42/04 art. 142 c); Beni d'insieme (art. 8 NTA Dlgs 42/04 art. 136 lett. c) e d)); Aree boscate (art. 39 NTA - Dlgs 42/04 art. 142 g) per solo 30 m di cavo interrato Il.5, Aree agricole identitarie (art.43 NTA – Dlgs 42/04 art. 134).



In merito al tratto dell'intervento del "Potenziamento dell'attuale direttrice 150 kV tratto "Lido Nuovo – Vitinia" che attraversa in corrispondenza della campata 22A – 23A il "paesaggio dell'insediamento storico diffuso" individuato nella Tavola A del PTPR per circa 250 m (Comune di Fiumicino), il progetto nel suddetto tratto interferente prevede il potenziamento utilizzando gli attuali sostegni di linea con la sola sostituzione del conduttore, la cui capacità di trasporto sarà pari a quella del resto della nuova linea, coerentemente con gli altri tratti dell'intervento (II.3). Tale soluzione tecnica è stata adottata proprio in ragione dell'interferenza della linea attuale con l'area archeologica di Ostia Antica che corrisponde a quanto individuato nella tavola A del PTPR come "paesaggio dell'insediamento storico diffuso". Per quanto riguarda le tutele ex art. 147 (Piani paesaggistici) si è considerato il PTPR della Regione Lazio, nel PTPR l'intervento in progetto all'art. 17 comma 8, rientra nella categoria "Uso Tecnologico", punto 6.1 "Infrastrutture e impianti, anche per pubblici servizi di tipo areale o a rete che comportino trasformazione permanente del suolo in edificato (art. 3 comma 1 lettera 3.3 del DPR 380/01) infrastrutture di trasporto dell'energia o altro di tipo lineare (elettrodotti, metanodotti, acquedotti)". Si sottolinea che all'art. 12 "autorizzazione per opere pubbliche" la norma indica la possibilità di deroga secondo le disposizioni dell'art. 147 del Codice dei Beni Culturali Dlgs 42/04, in assenza di alternative localizzative e/o progettuali fermo restando la necessità di verificare, in sede di autorizzazione paesaggistica, la compatibilità di dette opere con gli obiettivi del PTPR. Il progetto interessa l'area protetta di interesse nazionale della Riserva Statale del Litorale Romano. Il progetto si sviluppa nel territorio della Riserva stessa interessando le due zone a differente tutela. Si osserva tuttavia come nell'ambito delle interferenze con le zone della Riserva del Litorale Romano e in particolare la zona I, le attività previste consistano prevalentemente nella sostituzione di conduttori della linea esistente e solo in brevi tratti del rifacimento della linea (Potenziamento dell'attuale direttrice 150 kV "Lido-Lido N. — Vitinia – Tor di Valle" Interventi II.3 e II.7). Si sottolinea come la localizzazione della Stazione "Ponte Galeria" eviti l'interessamento della Riserva e gli interventi relativi al Potenziamento dell'attuale direttrice 150 kV "Lido Nuovo – Vitinia – Tor di Valle" (II.3 e II.7) consistano prevalentemente nella sostituzione di conduttori della linea esistente e solo in brevi tratti del rifacimento della linea. L'area oggetto di studio è inclusa nella Riserva Naturale Statale del Litorale Romano normata dall'art. 69 delle NTA del PRG. Il Piano Regolatore Generale di Roma Capitale recepisce il vincolo di destinazione d'uso e di trasformazione introdotto con l'istituzione dell'Area Protetta. Per quanto riguarda la pianificazione urbanistica nel comune di Fiumicino il progetto interferisce con il Piano Regolatore del Comune di Fiumicino soltanto nel tratto II.3 per i sostegni 23A, 22A, 21A e 20A. Il tratto in questione prevede esclusivamente il cambio del conduttore. Per i PRG del Comune di Fiumicino valgono le stesse considerazioni fatte per il PRG del Comune di Roma in relazione al regime transitorio di protezione della Riserva, con particolare riferimento agli interventi in progetto ricadenti nell'area di salvaguardia dell'area di tipo I. Tenendo conto che l'intervento nell'area prevede esclusivamente il cambio del conduttore, classificabile come adeguamento funzionale, e che non comporta modificazioni al territorio, l'intervento non è in contrasto con il Piano. Per quanto riguarda la pianificazione di bacino il progetto risulta interferire con le fasce A e AA. Secondo le norme tecniche del PAI per le interferenze con le fasce di tutela idraulica è necessaria la valutazione di compatibilità da parte dell'ente competente ciò in quanto all'interno delle fasce A e AA si ha l'obbligo di mantenimento della fascia di naturalità in cui non sono consentiti interventi se non di manutenzione mentre, al di fuori di tale fascia, sono consentiti interventi tra i quali opere finalizzate all'efficienza delle infrastrutture e delle reti tecnologiche esistenti (art. 22, comma 6). Per le interferenze con le fasce AA e A è stata redatto uno Studio di Compatibilità Idraulica dal quale non emerge alcun impatto significativo dovuto



agli interventi previsti. Le interazioni delle opere in progetto con la componente primaria della rete ecologica, mostra come diversi interventi in progetto ricadano nell'area buffer SAV 15 "Litorale Romano" o in altre aree di connessione primaria o secondaria. L'uso corrispondente agli interventi proposti è comunque consentito, a determinate condizioni. La Variante in cavo interrato 150 kV alla linea "Roma Sud - Magliana" (cd. Vallerano) (II.11) interessa marginalmente la Riserva Naturale Regionale di Decima Malafede. Il sostegno di transizione aereo/cavo che permette l'interramento della linea esistente è interferente con la riserva. Si sottolinea che l'intervento permette la demolizione di una linea esistente in zona urbanizzata. Non risultano interferenze con SIN o SIR ed Aree agricole di qualità nelle aree in progetto.

2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

• Descrizione

L'opera in progetto riferita al riassetto della rete elettrica di Roma Sud Ovest è stata così suddivisa:

- Nuova Stazione Elettrica 380/150 kV di Ponte Galeria (II.1);
- Raccordi aerei alla nuova SE di Ponte Galeria della linea 380 kV "Roma Ovest – Roma Sud (II.2);
- Raccordi in cavo interrato alla nuova SE di Ponte Galeria della linea 150 kV "Ponte Galeria – Magliana" (II.6);
- Potenziamento dell'attuale direttrice 150 kV "Lido Nuovo – Vitinia – Tor di Valle" (II.3 e II.7);
- Raccordi in entra-esce in cavo interrato alla nuova SE 380/150 kV di Ponte Galeria della linea 150 kV "Lido Nuovo – Vitinia CP" (II.4);
- Nuova linea in cavo interrato 150 kV "CP Fiera di Roma – SE Ponte Galeria" (II.5);
- Variante aerea della linea a 380 kV "Roma Ovest – Roma Sud" (cd. Selvotta) (II.9);
- Variante aerea della linea 220 kV "Roma Sud – Cinecittà" (cd. Castelluccia) (II.10)
- Variante aerea della linea 150 kV DT "Laurentina- Roma Sud" (II.12);
- Variante in cavo interrato 150 kV alla linea "Roma Sud - Magliana" (cd. Vallerano) (II.11);

Complessivamente verranno realizzati 16,86 km di linee aeree, 17,94 km in cavo e 12,37 km relativi alla sostituzione di conduttori delle linee esistenti. A seguito di tali realizzazioni saranno demoliti complessivamente 24 km di linee aeree.

• Criteri di scelta del tracciato

L'area in cui si inseriscono gli interventi in progetto è ubicata a sud-ovest dell'abitato di Roma esternamente al Grande Raccordo Anulare (GRA), nei municipi IX X e XI del Comune di Roma, e per breve tratto nel comune di Fiumicino dove le attività non prevedono nuove realizzazioni ma il solo cambio del conduttore senza sostituzione dei sostegni. Dal punto di vista territoriale gli interventi occupano tre aree distinte:

1. una prima macroarea può essere identificata nella fascia esterna al raccordo anulare limitrofa al corso del fiume Tevere. Gli interventi (II.2-II7) all'interno di questa prima area si sviluppano sia in sinistra che in destra idrografica fino all'altezza della Fiera di Roma; dopo questo riferimento i tracciati previsti sono ubicati in sinistra idrografica approssimativamente da Dragoncello ad Ostia Antica. La nuova stazione elettrica di Ponte Galeria sarà realizzata in località omonima a ridosso del raccordo ad una distanza di circa 100 m dalla linea ferroviaria, circa 150 m dall'autostrada e circa 2,2 km dalla sponda destra del Fiume Tevere;
2. la seconda macroarea comprende le località di Castelluccia e Selvotta a sud di Roma esternamente al GRA (interventi II.9, II.10 e II.12);
3. la terza macroarea comprende un intervento di demolizione/interramento in località Vallerano (II.11) tra la SR 148 Pontina e la SP 95 Laurentina (esternamente al GRA).

• Caratteristiche dei territori da attraversare



I punti fissi delle opere presentate riguardano un complessivo riassetto della distribuzione dell'infrastruttura elettrica nel territorio. Le nuove linee di connessione e la nuova stazione elettrica, oltre alle demolizioni previste, rappresentano appunto il riassetto del sistema di connessione del quadrante Sud-Ovest di Roma. L'intervento si sviluppa lungo il corso del fiume Tevere, la superficie su cui sarà realizzata gran parte degli interventi è inserita in un contesto antropizzato, mentre i terreni dell'area in esame hanno una vocazione agricola. La nuova stazione elettrica di Ponte Galeria ricade in un territorio dalla morfologia pianeggiante e si colloca in un ambito agricolo residuale racchiuso tra la direttrice viabile Roma-Fiumicino a sud, l'area industriale di Ponte Galeria-La Pisana a nord, il grande raccordo anulare ad est e l'abitato di Ponte Galeria ad ovest. Gli interventi previsti nelle aree a sud di Roma comprendono esclusivamente settori molto antropizzati della campagna romana, caratterizzati da coltivi, pascoli e fossi inseriti nel contesto della viabilità e dell'urbanizzazione sparsa al di fuori del Grande Raccordo Anulare. I tracciati aerei che saranno demoliti attraversano, in gran parte zone residenziali e i tratti interrati di nuova realizzazione si svilupperanno lungo la viabilità urbana esistente, dove possibile.

- **Condizionamenti e Vincoli al Progetto**

Il territorio interessato dall'opera in progetto è stato dettagliatamente esaminato con l'obiettivo di definire nella loro totalità, le tutele e i vincoli presenti da prendere in considerazione per la realizzazione degli interventi previsti. Il progetto in valutazione ha tenuto in considerazione tutti gli elementi a tutela dell'inserimento ambientale dell'opera. Trattandosi di un riassetto di rete le opere sono necessariamente vincolate ad un ambito territoriale che sia più vicino possibile alle linee a cui connettersi e ciò riguarda anche la localizzazione proposta per la stazione elettrica. L'ubicazione della stazione è di fatto derivante dall'esistenza di una rete già presente in quell'areale a cui fare riferimento per minimizzare i nuovi raccordi aerei. Nel corso dell'istruttoria sono emersi alcuni elementi di condizionamento al progetto che sono stati assorbiti nello studio localizzativo della Stazione Elettrica di "Ponte Galeria" e nello studio delle alternative. Si evidenzia in particolar modo che è stato evitato il doppio attraversamento dell'Autostrada da parte dei Raccordi 380 kV alla Stazione Elettrica di "Ponte Galeria", evitando di interessare la Riserva. Inoltre, per il tratto "Potenziamento dell'attuale direttrice 150 kV "Lido N.- Vitinia – Tor di Valle" – Tratto "Lido – Vitinia" (II.3-II.7), è stato evitato il sorvolo della linea aerea in corrispondenza del centro ippico di Macchiarella con l'interramento parziale con la conseguente demolizione della linea aerea esistente. E' stata prevista la sola sostituzione del conduttore nei tratti in ingresso alle cabine di Vitinia e di Tor di Valle, mentre sono state previste nuove realizzazioni per recepire la richiesta degli Enti di allontanarsi per quanto possibile dal Sito dell'ansa morta di Spinaceto e seguire idealmente il percorso del fiume. Sempre riguardo al Potenziamento, l'ingresso alla CP di Vitinia è stato ridefinito affiancando le linee per realizzare l'attraversamento del Tevere in un unico punto migliorando la situazione attuale.

- **Progetto nel corso dell'Istruttoria e valutazioni delle ipotesi alternative**

La scelta localizzativa della Stazione Elettrica necessaria al riassetto della rete elettrica nell'area di Roma Sud-Ovest è frutto di un lungo percorso di analisi e successiva condivisione con gli Enti territoriali di riferimento e l'Area VIA, che ha come base la scelta di aree identificate in base alla presenza di elementi ambientali maggiormente idonei ad accogliere l'infrastruttura. In una fase precedente l'avvio dell'iter autorizzativo sono state individuate da Terna, sulla base di studi ed analisi cartografiche e sopralluoghi in loco, tre possibili ipotesi localizzative per l'ubicazione della Stazione Elettrica di Ponte Galeria. Nell'ambito di uno specifico Tavolo di concertazione attivato con il Mibact (Direzione regionale prima e Direzione Generale poi, oltre a rappresentanti di tutte le Soprintendenze interessate), il



Comune di Roma (Dipartimento X) e la Regione Lazio (aree Urbanistica, Parchi, Valutazione Impatto Ambientale) le alternative sono state compiutamente analizzate e valutate, arrivando a definire quale soluzione ottimale **l'alternativa 2**. Nel corso dell'iter autorizzativo e, nello specifico, nell'ambito della procedura di VIA nazionale attivata per l'insieme degli interventi, è stato richiesto a Terna (richiesta di integrazioni del 30/03/2018 - MATTM DVA-Prot. 0007701) di riprendere in considerazione una delle alternative di localizzazione della nuova stazione elettrica inizialmente proposte nella fase di concertazione e poi nello Studio di Impatto Ambientale ed identificata come **alternativa 3**, approfondendone le valutazioni e recependo le indicazioni avute dall'Area VIA e dalla Commissione Tecnica del MATTM in occasione del sopralluogo effettuato nel luglio del 2017. Nel corso del sopralluogo del 4 giugno 2019, in particolare, la Commissione VIA ed i rappresentanti della Direzione Generale per l'archeologia ed il Paesaggio del MiBACT hanno chiesto di valutare un nuovo posizionamento denominato **"Alternativa 4"**, ipotesi non possibile a causa della presenza di insediamenti industriali e artigianali. **A seguito dei confronti istruttori nel 2019 durante i quali è stato richiesto di evitare l'interferenza con la Riserva del Litorale Romano e in considerazione dell'esistenza del progetto dell'Autostrada in Progetto Roma Civitavecchia-Roma Pontina è stato richiesto di rivedere la posizione della stazione. Sulla base degli esiti dello studio localizzativo è stata scelta come preferenziale la posizione n. 2. Il progetto in valutazione mantiene le Ottimizzazioni e varianti di tracciato consolidate tra il 2011-2018.** In particolar modo risponde alle richieste formulate dall'Area VIA nel 2011 che richiedeva di valutare soluzioni alternative per:

1. impatto significativo relativo all'attraversamento a forcella del Tevere da parte del Potenziamento dell'attuale direttrice 150 kV "Lido Nuovo — Vitinia – Tor di Valle" (tracciato II.7 e II.3) e passaggio in prossimità del SIN 031 nel tratto finale in ingresso alla cabina primaria di Vitinia (Ansa morta del Tevere);
2. sviluppo maggiore del Tratto "Lido Nuovo - Vitinia" (tracciato II.3) in località Macchione Rotondo che si distaccava dall'elettrodotto esistente per evitare l'interferenza con un'abitazione, interessando una maggiore porzione della Riserva naturale del Litorale Romano;
3. interferenza puntuale Variante aerea della linea a 380 kV "Roma Ovest – Roma Sud" (II.9)" con il fontanile della Torre nel tratto in ingresso alla SE di Roma sud esistente nell'area denominata Selvotta.

• **Analisi delle Alternative**

Le alternative in valutazione, armonizzate al progetto definitivo di Anas S.p.A. relativo al "Collegamento autostradale A12 "Roma- Civitavecchia" – Roma "Pontina" (Tor dei Cenci), Variante in nuova sede dal km 0+000 al km 5+400 del "Collegamento autostradale A12 "Roma-Civitavecchia"- Roma "Pontina" (Tor dei Cenci), riguardano:

1. Raccordi alla SE Ponte Galeria in posizione 2;
2. "Potenziamento dell'attuale direttrice 150 kV "Lido– SE Ponte Galeria – Vitinia – Tor di Valle" allacciato alla Stazione in Posizione 2.

Sono state sviluppate le ipotesi A e B:

- **Ipotesi A:** SE Ponte Galeria in posizione 2 e nuovo tracciato a 150 kV ottimizzato secondo richieste degli Enti e armonizzato al progetto autostradale mediante la realizzazione di un nuovo elettrodotto misto aereo/cavo in semplice terna con l'utilizzo di sostegni monostelo tubolari da realizzare in gran parte in affiancamento dell'elettrodotto esistente che sarà successivamente demolito; tale ipotesi prevede:



- Stazione elettrica nella posizione n.2 a nord dell'autostrada esistente (II.1) con una superficie prevista di **72.405 mq**;
- **quattro raccordi a 380 kV** armonizzati con la presenza della futura autostrada (II.2) per una lunghezza complessiva di Km 5,26;
- **demolizione e ricostruzione della linea 150 kV "Lido Nuovo- Vitinia"** sul tracciato ottimizzato 2011-2018 della lunghezza di circa 13 Km tra aereo e cavo, ad esclusione delle campate in ingresso alle CP per le quali era già previsto nel progetto 2011 il cambio conduttore (II.3);
- raccordi 150 kV alla S.E. tutti in cavo, armonizzati con la presenza della futura autostrada (II.6-II.5) per una lunghezza di circa 8 Km;
- demolizione e ricostruzione della linea 150 kV "Vitinia-Tor di Valle" per una lunghezza di circa 5 Km, a seguito dell'armonizzazione con la futura autostrada, ad esclusione delle prime campate in uscita da Vitinia in cui rimane valido il cambio conduttore, come previsto nel progetto 2011 (II.7).
- **Ipotesi B:** SE Ponte Galeria in posizione 2 e Potenziamento della linea 150 kV mediante sostituzione del conduttore di energia e ottimizzato secondo richieste degli Enti. Tale ipotesi prevede:
 - Stazione elettrica nella posizione n.2, a Nord dell'autostrada esistente (II.1) in assetto ridotto, con una superficie prevista di **51.428 mq**
 - **due soli raccordi a 380 kV** armonizzati con la presenza della futura autostrada (II.2) per una lunghezza complessiva di soli 1,69 Km
 - **cambio conduttore sulla direttrice 150 kV "Lido Nuovo -Vitinia"** sul progetto ottimizzato 2011-2018 (II.3) per una lunghezza di 11,60 Km
 - ricostruzione completa della linea 150 kV "Vitinia-Tor di Valle" (4,17 Km) a seguito dell'armonizzazione con la futura autostrada (ad esclusione delle prime campate in uscita da Vitinia in cui rimane il cambio conduttore, come era già previsto nel progetto 2011 (II.7) per una lunghezza di 0,77 Km
 - raccordi 150 kV alla SE tutti in cavo, armonizzati con la presenza della futura autostrada (II.5 – II.6) per una lunghezza di 7,86 Km.

Dall'esito delle analisi e del confronto è risultata maggiormente sostenibile dal punto di vista ambientale l'Ipotesi B. La scelta dunque del tracciato dell'elettrodotto, ha avuto come criterio fondamentale quello di ubicare la linea elettrica alla maggior distanza possibile dalle abitazioni esistenti, compatibilmente con i vincoli e i condizionamenti accertati, sotto il profilo territoriale, tenendo conto anche delle future previsioni di trasformazione dei luoghi, in programma per le porzioni di territorio interessate dagli interventi inerenti il riassetto della rete elettrica, in particolare la previsione progettuale per la variante dell'asse autostradale A12 Roma-Civitavecchia.

• **Descrizione del Progetto**

- Caratteristiche tecniche dell'elettrodotto aereo

I tratti di elettrodotto aereo saranno costituiti da una palificazione su fondazioni in calcestruzzo armato a blocco unico o piedini separati secondo la tipologia del sostegno e dimensionate in base ai risultati dei sondaggi geologici. Le linee saranno equipaggiate con conduttori di energia e con corde di guardia destinate, oltre che alla protezione dalle scariche atmosferiche, a migliorare la messa a terra dei sostegni. Inoltre, le corde di guardia saranno del tipo a fibre ottiche per la trasmissione dati.



- *Caratteristiche e tipologia dei sostegni impiegati*

Nel Progetto in esame sono previsti esclusivamente sostegni a traliccio di varie altezze secondo le caratteristiche altimetriche del terreno; i sostegni saranno realizzati con angolari di acciaio ad elementi zincati a caldo e bullonati. I sostegni per linee a 380 kV in semplice terna avranno una geometria di tipo a delta rovescio con conduttori disposti in piano, mentre per le linee 220 e 150 kV (questi ultimi in semplice e doppia terna) si utilizzeranno sostegni tronco piramidali.

- *Caratteristiche tecniche dell'elettrodotto in cavi interrati*

Ciascun raccordo in cavo interrato a 150 kV sarà realizzato con una terna di cavi unipolari realizzati con conduttore in rame o in alluminio, isolamento in polietilene reticolato (XLPE), schermatura in alluminio e guaina esterna in polietilene posato ad una profondità di 1,6 m.

• **Interazione tra progetto e ambiente**

- *Organizzazione del cantiere e modalità operative*

La realizzazione delle opere in oggetto è suddivisibile in fasi. Il programma dei lavori prevede, che le attività di costruzione e demolizione durino per un periodo variabile da intervento ad intervento, dai 180 giorni ai 600. L'insieme del "cantiere di lavoro" per la realizzazione di un elettrodotto è composto da un'area centrale (o campo base o area di cantiere base) e da più aree di intervento (aree di micro-cantiere e aree di linea) ubicate in corrispondenza dei singoli sostegni. I micro-cantieri nel presente Progetto saranno di dimensione media pari a 30 x 30 m² per sostegni 380 kV, 25x25 m² per sostegni 220 kV e 20x20 m² per i sostegni 150 kV. L'Area di linea è l'area interessata dalle attività di tesatura, di recupero dei conduttori esistenti, ed attività complementari quali, ad esempio: la realizzazione di opere temporanee a protezione delle interferenze, la realizzazione delle vie di accesso alle diverse aree di lavoro, ecc. La realizzazione dell'opera prevede l'esecuzione di fasi sequenziali di lavoro che permettono di contenere le operazioni in un tratto limitato della linea di progetto, avanzando progressivamente nel territorio. Il cantiere viene organizzato per squadre specializzate nelle varie fasi di attività (scavo delle fondazioni, getto dei blocchi di fondazione, montaggio dei tralicci, posa e tesatura dei conduttori), che svolgeranno il loro lavoro in successione sulle piazzole di realizzazione dei sostegni.

- *Realizzazione delle fondazioni*

Le fondazioni abitualmente impiegate sono di tipo a "piedini separati" per i tralicci. Ognuna delle quattro buche di alloggiamento della fondazione di tipo superficiale è realizzata utilizzando un escavatore ed ha mediamente dimensioni di circa 3x3 m con una profondità non superiore a 4 m, raggiungendo un'impronta di fondazione stimabile di 10x10 m per 150kV e 14x14m per il 380 kV (le dimensioni effettive delle varie fondazioni saranno definite in sede di progettazione esecutiva); una volta realizzata l'opera, la parte che resterà in vista sarà costituita dalla parte fuori terra dei colonnini di diametro di circa 1 m.

- *Trasporto e montaggio dei sostegni*

Una volta terminata la fase di realizzazione delle strutture di fondazione, si procederà al trasporto dei profilati metallici zincati ed al successivo montaggio in opera, a partire dai monconi già ammorati in fondazione. Nel complesso i tempi necessari per la realizzazione di un sostegno, ossia per la fase di fondazione e il successivo montaggio, non superano il mese e mezzo, tenuto conto anche della sosta necessaria per la stagionatura dei getti (10-15 giorni). Per l'esecuzione dei tralicci non raggiungibili da strade esistenti sarà necessaria la realizzazione di piste di accesso ai siti di cantiere, che data la loro peculiarità sono da considerarsi opere provvisorie. A lavori ultimati (durata circa 4-5 settimane per ciascuna piazzola) le aree interferite verranno tempestivamente ripristinate e restituite agli usi originari. Lo stendimento e la tesatura dei conduttori avvengono in fase esecutiva curata con molta attenzione.



L'individuazione delle tratte di posa, di norma 10÷12 sostegni (5÷6 km), dipende dall'orografia del tracciato, dalla viabilità di accesso e dalla possibilità di disporre di piccole aree site alle due estremità della tratta individuata, sgombre da vegetazione o comunque poco alberate, ove disporre le attrezzature di tiro (argani, freno, zavorre ecc.). Per la posa in opera dei conduttori e delle corde di guardia è previsto l'allestimento di un'area ogni 5-6 km circa, dell'estensione di circa 800 m² ciascuna, occupata per un periodo di qualche settimana per ospitare rispettivamente il freno con le bobine dei conduttori e l'argano con le bobine di recupero delle traenti.

- Demolizione, rimozione e ricostruzione elettrodotti

Successivamente alla realizzazione delle opere in oggetto, verranno demoliti circa 24 km di elettrodotti esistenti. Si specifica che nelle varie fasi si provvede sempre al trasporto a rifiuto dei materiali di risulta, lasciando le aree utilizzate sgombre e ben sistemate in modo da evitare danni alle cose ed alle persone. Le attività preliminari possono essere considerate analoghe a quelle della fase realizzativa e consistono nella predisposizione e delimitazione dell'area di micro-cantiere, facilitata dalla presenza del sostegno e, solitamente, dalla presenza della viabilità esistente ed utilizzata per le ispezioni.

- Impatto cumulativo Progetto Terna e Autostrada

Le valutazioni che mettono a confronto le componenti ambientali in comune tra i due progetti portano a stimare l'entità dell'impatto cumulativo dato dal Progetto rispetto al raccordo autostradale come basso, interessando per lo più aree a seminativi irrigui.

- Interventi di mitigazione

Il progetto in valutazione prevede misure di mitigazione a tutela di componenti ambientali in relazione alle quali è stato valutato un impatto potenziale trascurabile. In particolare, sono state previste misure a tutela della qualità dell'aria per limitare la dispersione delle polveri, a tutela del clima acustico per evitare il disturbo della popolazione a causa delle emissioni di rumore. Per quanto riguarda la componente acque ed, in particolare, in merito alla criticità idraulica evidenziata nell'analisi della componente saranno messi in opera gli accorgimenti progettuali idonei ad evitare la modifica dello stato attuale di rischio senza comprometterne l'entità. Per quanto concerne la componente **fauna**, in particolare per l'avifauna, in riferimento alle aree di attenzione evidenziate nello studio (RGER10004B1822940), è prevista l'adozione di specifici interventi di mitigazione, al fine di ridurre i possibili rischi di collisione, quali spirali disposte alternativamente sulla fune di guardia, o dispositivi di segnalazione. Riguardo alla componente **paesaggio** possono essere previste idonee verniciature dei sostegni. Inoltre, sono stati previsti specifici interventi nello Studio di inserimento paesaggistico della Nuova Stazione Elettrica 380/150 kV di Ponte Galeria (Allegato I alla Relazione Paesaggistica RGER10004B1822212) che consistono nella piantumazione di alberi e arbusti esternamente alla recinzione. In riferimento alla componente **suolo e sottosuolo** saranno adottate misure di mitigazione finalizzate a contenere al minimo necessario l'asportazione e l'occupazione di suolo. A tutela della **vegetazione** sono previste misure con il fine di limitare l'asportazione e il danneggiamento e favorire il ripristino dei luoghi al termine delle attività.

3. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

• Descrizione – Riferimenti territoriali – generalità

L'area in cui si inseriscono gli interventi in progetto è ubicata a sud-ovest dell'abitato di Roma esternamente al raccordo anulare, nei municipi IX X e XI del Comune di Roma, e per breve tratto nel comune di Fiumicino dove le attività non prevedono nuove realizzazioni ma il solo cambio del conduttore senza sostituzione dei sostegni.



- **Emergenze Storico – Naturalistiche – Archeologiche**

Il territorio interessato dall'intervento si inserisce all'interno di una zona più ampia conosciuta come Campagna Romana, ovvero la vasta pianura prevalentemente agricola del Lazio, spesso ondulata e intersecata da fossi, che si estende nel territorio circostante la città di Roma. L'area di studio ricade all'interno della Riserva naturale del Litorale Romano, racchiusa tra due assi viari principali ad alta percorrenza (l'autostrada Roma Fiumicino e la Via del Mare) e il Sito dell'ansa morta di Spinaceto. L'area di studio è inoltre fortemente caratterizzata dalla presenza del fiume Tevere che, uscendo dalla città di Roma e scorrendo verso la sua vicina foce, attraversa un paesaggio caratterizzato da un'agricoltura di pianura costiera con un sistema insediativo ormai in espansione che ha dilatato la periferia sud, mentre rimane più localizzato in nuclei nelle aree dei colli della Castelluccia. All'interno dell'area di studio sono presenti numerosi elementi detrattori della qualità visuale costituiti da elementi antropici quali infrastrutture, aree industriali in espansione e localmente situazioni di degrado, localizzate in prossimità delle periferie dei centri abitati e disposte lungo la viabilità principale. Nella zona sono segnalati dal Piano Territoriale Paesaggistico Regionale del Lazio elementi significativi con valenza archeologica, attualmente non riportati in superficie, quali tracciati antichi di percorsi e aree con presenza di frammenti fittili.

- **Componenti e fattori ambientali influenzati dal progetto**

- *Atmosfera*

L'impatto sulla qualità dell'aria determinato dalle attività di cantiere per la realizzazione e dismissione delle opere in progetto è principalmente dovuto all'immissione di polveri nei bassi strati dell'atmosfera. Le azioni di progetto maggiormente responsabili delle emissioni riguardano operazioni di scavo, movimentazione dei materiali sulla viabilità ordinaria e di cantiere, con particolare riferimento ai mezzi pesanti. Per la stima dell'impatto sulla componente è stata condotta l'analisi della dispersione di polveri presentata nel documento "Valutazione sulla dispersione di polveri prodotte dalle attività" di cantiere. Durante le fasi di cantiere gli impatti potenziali hanno una limitata estensione oltre che dal punto di vista temporale, anche dal punto di vista spaziale, interessando l'area più prossima ai micro cantieri e alle piste, e sono considerati, per natura ed entità, reversibili. La probabilità che si verifichi l'emissione di polveri dalla movimentazione di terre e dal transito dei mezzi, nonché l'emissione di inquinanti da parte dei veicoli transitanti durante le lavorazioni, si considera certa, ma mediamente mitigabile attraverso semplici accorgimenti. Si ritiene pertanto che la componente atmosfera agisca un impatto di entità trascurabile in fase di costruzione e demolizione e decommissioning, ed un impatto non significativo/nullo in fase di esercizio.

- *Ambiente Idrico*

Per quanto riguarda la componente acque superficiali in fase di cantiere sono ipotizzabili interazioni con la componente nelle fasi di realizzazione dei sostegni limitrofi ai corsi d'acqua per le operazioni di scavo, la movimentazione dei materiali e per il transito dei mezzi in particolare per quanto riguarda l'immissione di polveri nelle acque. Sebbene le operazioni di costruzione siano legate ad attività che si svolgono separatamente in ogni microcantiere, la durata dell'interazione è cautelativamente considerata medio-breve. Per quanto riguarda la fase di demolizione connessa al riassetto gli impatti potenziali sono assimilabili a quelli previsti per la fase di costruzione e sono identificati nello stesso modo. Nella fase di esercizio vi sarà la presenza di alcuni tralci all'interno della fascia AA del 5° Stralcio Funzionale del Piano di Bacino (PAI-PS5). Dallo Studio di Compatibilità Idraulica (RGER10004B1822936) non emerge alcun impatto significativo dovuto agli interventi previsti. In fase di fine esercizio, fase di decommissioning, gli impatti previsti saranno assimilabili a quelli descritti per le attività di



dismissione/demolizione condotte durante la fase di cantiere, e saranno adottati gli stessi accorgimenti ed interventi di mitigazione descritti per la fase di cantiere. Nel complesso l'impatto sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio sia in fase di decommissioning per la componente acque superficiali è stato ritenuto trascurabile. Non si ritiene necessario inserire la componente nelle attività di monitoraggio. Per la componente "acque sotterranee" sono stati considerati i fattori di impatto che contemplano l'eventuale emissione di reflui e potenziali modifiche al regime idrogeologico, limitatamente alle fasi di costruzione e decommissioning delle opere. In fase di esercizio, infatti, non si prevedono impatti potenziali a discapito della componente. Per quanto riguarda le azioni di progetto e i relativi fattori di impatto in fase di cantiere, si considerano le potenziali modifiche del regime idrogeologico dovute alle fasi di scavo per la realizzazione dei sostegni in zone con falda superficiale. L'assetto idrogeologico dell'area ha caratteristiche generali tali per cui **non si ritengono le falde presenti particolarmente vulnerabili**, si ritiene infatti che la interferenza nelle fasi di realizzazione e la potenziale modifica del regime idrogeologico siano discontinue e arealmente circoscritte a zone di particolari caratteristiche. Per quanto riguarda la fase di decommissioning, gli impatti potenziali sono assimilabili a quelli previsti per la fase di costruzione e sono stati identificati nello stesso modo.

- Suolo e Sottosuolo

Dallo studio, in materia geomorfologica e idraulica emerge che le aree interessate dalle opere **non presentano fenomeni di dissesto** o instabilità per frana oggetto di attenzione o perimetrazione. Data la presenza di forme di versante dovute al dilavamento di acque meteoriche che hanno provocato incisioni in apparenza superficiali riscontrate in particolare sui versanti che interesseranno alcuni sostegni dell'intervento II.9 e la presenza di numerose cave, alcune delle quali ubicate nelle vicinanze dei due tracciati aerei ricadenti sui depositi vulcanici dei Colli Albani (II.9, II.10), tali aree saranno verificate da indagini opportune in fase esecutiva. Non risulta la presenza di sorgenti sismogenetiche nell'area di studio. Dalla cartografia dell'uso del suolo utilizzata, le aree interessate risultano scarsamente antropizzate e sono costituite per la quasi totalità da zone agricole, in prevalenza caratterizzate da seminativi. I fattori di impatto in grado di interferire con la componente sono correlabili all'asportazione, occupazione e impermeabilizzazione di suolo e a modifiche a livello pedologico e geomorfologico. In linea generale questi fattori comportano il verificarsi di un impatto sulla componente che viene generato durante la fase di costruzione delle opere e che perdura nella successiva fase di esercizio. Si tratta di attività di durata medio-breve a carattere discontinuo e circoscritte alle aree di intervento e che interessano porzioni non vaste di territorio. La rilevanza degli impatti è ipotizzata bassa per tutti i fattori, ad eccezione dell'occupazione di suolo anche in virtù dell'uso del suolo, per lo più agricolo, delle aree interessate dagli interventi. Per quanto riguarda la probabilità di accadimento si ipotizza in prevalenza certa o alta per quanto riguarda i fattori legati alle attività strettamente connesse con la realizzazione dei sostegni e della stazione elettrica, come la sottrazione di suolo, modifiche pedologiche e impermeabilizzazione, mentre riguardo alle variazioni morfologiche la probabilità di accadimento può essere definita media in quanto non si prevede per tutti i sostegni lo stesso tipo di interferenza, per presenza di aree pianeggianti e moderatamente acclivi. Gli impatti potenziali nei confronti della componente in fase di costruzione sono valutati complessivamente di bassa entità e possono inoltre essere evitati o mitigati limitando il più possibile l'occupazione di aree in fase di cantiere. Durante la fase di esercizio non saranno generati nuovi impatti. In sintesi, sulla base delle considerazioni sopra riportate e dell'analisi dei fattori di impatto individuati, si ritiene che sulla componente suolo e sottosuolo agisca un impatto complessivo di entità bassa in tutte le fasi di progetto.



– Vegetazione

L'intera area del quadrante Sud Ovest di Roma è intensamente antropizzata, come emerge dall'analisi dell'uso del suolo riportata nello studio nel quale più del 90% della superficie è occupata da superfici artificiali o agricole, mentre le formazioni naturali ricoprono appena il 5% dell'area. La vegetazione e la flora di questa area sono perciò degradate. Tutte le tipologie di vegetazione naturale descritte risultano fortemente impoverite di specie caratteristiche, mentre abbondano specie generaliste e tipiche di ambienti ruderali, disturbati dall'uomo. Per quanto riguarda la realizzazione del cavo interrato a 150 kV che collega la CP Fiera di Roma alla nuova SE di Ponte Galeria, si evidenzia una situazione di interferenza con la vegetazione spontanea presente lungo il Canale Collettore e il Rio Galeria. Tale ambito è interessato prevalentemente da *Canneti a Phragmites australis* e/o *Arundo donax* appartenenti alle associazioni *Phragmitetum australis*; *Arundini-Convolvuletum sepium*. Gli impatti potenziali nei confronti della componente vegetazione e flora in fase di costruzione sono da ritenere temporanei e di lieve entità; possono inoltre essere facilmente evitati o mitigati con accorgimenti preventivi in virtù della semplicità e brevità delle lavorazioni nei microcantieri in corrispondenza dei singoli sostegni. Sulla base delle suddette considerazioni e dell'analisi dei fattori di impatto individuati, si ritiene che sulla componente vegetazione e flora in fase di cantiere agisca un impatto complessivo di entità bassa. Ne deriva che nella fase di esercizio l'impatto sulla capacità di accrescimento e rigenerazione delle specie oggetto di manutenzione è di entità trascurabile. In sintesi, sulla base delle considerazioni sopra riportate e dell'analisi dei fattori di impatto individuati, si ritiene che sulla componente vegetazione e flora agisca un impatto complessivo di entità bassa nelle fasi di costruzione e decommissioning, trascurabile in fase di esercizio.

- Fauna

Dallo studio si evince che il sito non comprende habitat e specie prioritarie. Le potenziali interferenze con la fauna sono riferibili sia alla fase cantiere che alla fase di esercizio e sono attribuibili principalmente alla emissione di rumore e polveri durante la realizzazione dell'opera e alla successiva presenza dei conduttori dell'elettrodotto in fase di esercizio. Nella fase di costruzione è da considerare l'impatto di entità trascurabile dovuto alle emissioni di rumore originate dalle attività di allestimento delle aree di lavoro, in relazione al rumore di fondo già presente nel contesto agricolo di riferimento a cui le specie faunistiche sono abituate e in relazione alla sua reversibilità con la cessazione delle attività di predisposizione del nuovo elettrodotto. Per quanto attiene invece il fenomeno della collisione in fase di esercizio, esso è costituito dal potenziale rischio che l'avifauna sbatta contro le funi di guardia dell'elettrodotto durante il volo, mitigato dall'installazione dei dispositivi. In sintesi, sulla base delle considerazioni sopra riportate e dell'analisi dei fattori di impatto individuati, si ritiene che sulla componente fauna agisca un impatto di entità trascurabile in fase di costruzione e decommissioning, ed un impatto di entità medio-bassa in fase di esercizio.

- Ecosistemi

Le opere elettriche in argomento sono ubicate in aree a prevalente connotazione agricola; per l'intero tracciato gli impatti sono di livello basso, in quanto non tali da determinare modifiche rilevanti rispetto allo stato attuale.

- Rumore e Vibrazioni

La costruzione e l'esercizio degli elettrodotti non comportano emissioni di rumore particolarmente rilevanti. In fase di costruzione esse sono in ogni caso limitate nel tempo e dovute ai mezzi d'opera. Dallo studio e in considerazione dell'ubicazione dei recettori esterni all'area di analisi e delle



caratteristiche temporanee delle attività di cantiere, nonché della tipologia di attività, si ritiene che gli impatti legati alla componente rumore in fase di costruzione possano essere ritenuti trascurabili.

In fase d'esercizio, le emissioni acustiche generate dall'elettrodotto in fase di esercizio (rumore eolico ed effetto corona) sono sempre molto modeste e le loro intensità massime sono legate essenzialmente alle cattive condizioni meteorologiche (vento forte e pioggia battente), alle quali corrispondono anche l'aumento del naturale rumore di fondo (sibilo del vento, scroscio della pioggia, tuoni). Inoltre, in tali condizioni meteorologiche è ridotta la propensione della popolazione alla vita all'aperto, e conseguentemente sono così ridotte sia la percezione del rumore, sia il numero delle persone interessate. Nello studio acustico è stato osservato che le principali immissioni acustiche prodotte dalle sorgenti significative in progetto nella sottozona B, sono circoscritte all'intorno della Stazione con valori attorno ai 40 dB(A) a confine e che via via si attenuano in modo significativo nella direzione dei recettori sensibili indagati, con valori che sugli edifici più prossimi scendono al di sotto del limite di udibilità dei 35 dB(A), peraltro anche limite di emissione nel corso del periodo notturno per questa classe acustica. Dallo studio emerge **non si registrano valori di emissione, né tantomeno di immissione, tali da determinare impatti acustici significativi sui recettori sensibili più prossimi, con valori differenziali che non superano i + 2 dB nel corso del periodo notturno. Nel complesso è dunque possibile sostenere come non siano previsti impatti acustici significativi in conseguenza della messa in opera della Stazione Elettrica in località "Ponte Galeria", né dagli altri interventi previsti nel progetto.** Pertanto, sulla base delle precedenti considerazioni, l'impatto dell'opera in fase di esercizio sulla componente rumore può ragionevolmente considerarsi trascurabile.

- Salute Pubblica e Radiazioni Ionizzanti e Non Ionizzanti

Il criterio prioritario adottato nello studio delle nuove opere elettriche e nella dislocazione degli impianti sul territorio è quello del raggiungimento dell'obiettivo di qualità relativamente ai valori dei campi elettrici e magnetici nei confronti delle abitazioni e dei luoghi abitualmente frequentati, mantenendo i conduttori a distanza tale dagli edifici, in modo di contenere i suddetti valori ben di sotto di quelli imposti dalla normativa vigente. Inoltre, pur ritenendo che le soluzioni tecniche adottate nel progetto siano tali da garantire con largo margine il rispetto della normativa di cui all'art. 4 del D.P.C.M. 8/7/2003, si è tenuto conto delle raccomandazioni riportate nei rapporti dell'Istituto Superiore della Sanità per quelle situazioni dove l'esposizione possa interessare prevalentemente la popolazione infantile, quali scuole, asili, ospedali ed altri ambienti, effettuando preliminarmente un'indagine territoriale per accertare che nelle vicinanze degli impianti non vi fossero situate tali strutture, ritenute sensibili agli effetti delle esposizioni ai campi elettrici e magnetici. Nella progettazione delle opere si è tenuto ben conto della distanza di rispetto che i conduttori debbono mantenere dai fabbricati adibiti ad abitazione o ad altra attività che comporti tempi di permanenza prolungati, per mantenere il valore dell'induzione magnetica entro il limite di 3 μ T, al fine del raggiungimento dell'obiettivo di qualità.

L'analisi ha portato ad escludere la presenza di recettori sensibili all'interno della fascia

- Sistema infrastrutturale

La viabilità che interessa l'area ad ovest di Roma (interventi dal Tratto II.1 a II.7) è compresa tra il Grande Raccordo Anulare, l'autostrada Roma- Fiumicino e la SS8b - Via del Mare che verso Ostia diventa SS298, mentre l'area a sud di Roma (interventi da II.9 a II.12) si trova a sud del Grande raccordo Anulare e ad esso collegata tramite le strade a scorrimento veloce della SP95b (Via Laurentina), la SP3 e (via Ardeatina) e la SS148 (via Pontina). Il traffico nelle aree di cantiere è essenzialmente riconducibile ai mezzi adibiti al trasporto dei materiali da costruzione, dei rifiuti (demolizioni) quindi ai veicoli legati alle varie fasi costruttive e ai veicoli leggeri degli addetti, dei visitatori e degli enti di controllo. L'impatto generato dal traffico indotto in fase di cantiere (incluse demolizioni)



risulta trascurabile, tenuto conto la durata del potenziale impatto con riferimento alla durata delle attività per la realizzazione delle opere, come da crono programma e non limitando le valutazioni con riferimento alla durata del singolo microcantiere attorno al singolo sostegno. In sintesi, sulla base delle considerazioni sopra riportate e dell'analisi dei fattori di impatto individuati, si ritiene che sulla componente Traffico indotto agisca un impatto complessivo di entità trascurabile in tutte le fasi di progetto.

- Paesaggio

Il territorio interessato dall'intervento si inserisce all'interno di una zona più ampia conosciuta come Campagna Romana, ovvero la vasta pianura prevalentemente agricola del Lazio, spesso ondulata e intersecata da fossi, che si estende nel territorio circostante la città di Roma. L'area di studio è inoltre fortemente caratterizzata dalla presenza del fiume Tevere che, uscendo dalla città di Roma e scorrendo verso la sua vicina foce, attraversa un paesaggio caratterizzato da un'agricoltura di pianura costiera con un sistema insediativo ormai in espansione che ha dilatato la periferia sud, mentre rimane più localizzato in nuclei nelle aree dei colli della Castelluccia. I caratteri visuali e percettivi del paesaggio sono costituiti dagli assi viari che attraversano il territorio di studio, rappresentati dalle direttrici principali e dalla viabilità secondaria, preferendo quelle di pubblica fruizione con qualità panoramiche. All'interno dell'area di studio sono presenti numerosi elementi detrattori della qualità visuale costituiti da elementi antropici quali infrastrutture, aree industriali in espansione e localmente situazioni di degrado, localizzate in prossimità delle periferie dei centri abitati e disposte lungo la viabilità principale. Per quanto riguarda la fase di costruzione (comprese le demolizioni in progetto) gli impatti sul paesaggio sono dovuti essenzialmente alla presenza delle aree di cantiere e delle macchine operatrici, sia nelle fasi di costruzione delle opere, sia nella fase di dismissione, sia durante le operazioni per il ripristino ambientale. Per queste fasi è stato tenuto conto la durata del potenziale impatto con riferimento alla durata delle attività per la realizzazione delle opere, come da crono programma e non limitando le valutazioni con riferimento alla durata del singolo microcantiere attorno al singolo sostegno. La distribuzione temporale dell'impatto è stata valutata discontinua in quanto legato al transito non continuo dei mezzi d'opera e dei mezzi per il trasporto dei materiali, e alle operazioni di predisposizione delle aree di cantiere, realizzazione o ripristino delle piste per l'accesso ai microcantieri e alle operazioni di scavo. Considerando la possibilità di utilizzare tutti gli accorgimenti adeguati in fase di costruzione e di studiare un adeguato piano di cantierizzazione, si può ragionevolmente affermare che l'impatto. Durante la fase di esercizio si prevedono sicuramente l'intrusione visiva delle opere e la conseguente trasformazione del luogo. L'opera si sviluppa in un territorio prevalentemente agricolo ma contaminato dall'edificazione ex abusiva e dalle nuove lottizzazioni anche se a bassa densità abitativa, visibile solo lungo le vie di comunicazione presenti nell'area. Queste ultime sono generalmente considerate punti di percezione dinamici, per i quali si ritiene che l'inserimento dell'opera non apporti rilevanti modifiche percettive del paesaggio. La visibilità del progetto risulta dominante solo nelle vicinanze della Stazione elettrica, i restanti tracciati di elettrodotto in progetto risultano avere un grado di visibilità distinguibile nelle immediate vicinanze, fino a raggiungere per effetto della distanza e la morfologia dei luoghi un valore trascurabile. In generale le fasce con il grado di visibilità dominante ricadono all'interno di paesaggi ad uso prevalentemente agricolo e relativamente distanti da punti di frequentazione dinamici e statici. L'inserimento dell'opera risulta dominante solo per un breve tratto e distinguibile lungo i restanti tratti interessati delle due arterie stradali, ma non tale da poter incidere significativamente sulla percezione del paesaggio, tenuto conto che l'Autostrada e il GRA sono punti di frequentazione dinamica e ad alto scorrimento. I punti di frequentazione statica più rilevanti sono i



quartieri residenziali posti ai margini dei nuclei urbani limitrofi l'area di progetto; nella carta dell'impatto visivo tali aree, ricadendo all'interno di fasce di visibilità con grado percettibile e appena percettibile, non subiscono un impatto visuale da parte dell'opera tale da compromettere la percezione del paesaggio circostante. Sebbene la visibilità risulti dominante in un'area estesa, va precisato che per l'elaborazione della carta di intervisibilità si è preferito, in via cautelativa, considerare l'elettrodotto oggetto di potenziamento a 150kV nell'area Ovest di Roma (Il. 3 e Il.7 : Potenziamento dell'attuale direttrice 150 kV "Lido N. — Vitinia – Tor di Valle") come un nuovo intervento, nonostante l'elettrodotto sia già esistente e quindi l'intervento di potenziamento non contribuisca ad aumentarne la percezione visiva. Per quanto riguarda gli impatti visivi degli interventi a Sud di Roma il tracciato della "Variante aerea della linea a 380 kV "Roma Ovest – Roma Sud" (Il.9) e la propedeutica "Roma sud- Laurentina"(Il.12), si evidenzia che la visibilità dell'intervento rientra all'interno della fascia buffer di 1 km, la variante al tracciato esistente si allontana dall'area edificata di Selvotta, il che rappresenta sicuramente un effetto migliorativo, le aree di maggior visibilità sono all'interno del paesaggio agrario circostante e le linee corrono in parte parallele ai tratti esistenti delle linee che partono dalla Stazione di Roma Sud. Secondo la carta dell'impatto visivo l'intervento "Variante aerea della linea 220 kV "Roma Sud – Cinecittà" (Il.10) e della propedeutica "Roma sud- Laurentina"(Il.12), risulta potenzialmente dominante solo nelle aree limitrofe. Il territorio circostante è quello tipico dell'agro romano con nuclei sparsi e morfologia moderatamente articolata e collinare, anche per questo tratto le aree di maggior visibilità sono all'interno del paesaggio agrario circostante e le linee corrono in parte parallele ai tratti esistenti delle linee che partono dalla Stazione di Roma Sud. Per l'intervento "Variante in cavo interrato 150 kV alla linea "Roma Sud - Magliana" - Il.11, che consiste nella demolizione di un tratto di elettrodotto aereo e nel suo interrimento, dalla carta degli impatti visivi si nota che i due nuovi sostegni sono ben visibili solo nelle immediate vicinanze. L'area di intervento ricadendo all'interno di un paesaggio urbano, offre comunque delle viste spesso ostacolate anche nelle brevi distanze dall'edificato circostante. L'intervento risulta da un punto di vista percettivo nel complesso sicuramente migliorativo. In sintesi, sulla base delle considerazioni sopra riportate e dell'analisi dei fattori di impatto individuati, si ritiene che sulla componente Paesaggio e patrimonio culturale agisca un impatto complessivo di entità trascurabile nelle fasi di costruzione, demolizione e decommissioning a fine esercizio, e medio-basso nella fase di esercizio. La stazione Elettrica di Ponte Galeria è stata oggetto di uno studio di inserimento paesaggistico in ottemperanza alla richiesta MATTM DVA - 0007701 del 30/03/2018. Lo studio (RGER10004B1822212) propone una serie di interventi che consistono nella piantumazione di materiale vegetale, sia a portamento arboreo sia arbustivo, esternamente alla recinzione della Stazione Elettrica. Per l'analisi della suddetta componente ambientale si fa, riferimento ai pareri di competenza, sopra riportati, espressi rispettivamente dal MIBACT – Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio del Comune di Roma e dall'Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata Roma Capitale della Direzione Regionale Territorio, Urbanistica e Mobilità – Regione Lazio.

CONCLUSIONI

Considerato che gli elaborati progettuali e lo Studio preliminare ambientale trasmessi, sono da considerarsi parte integrante della presente relazione istruttoria;

Considerato che sono state valutate le interrelazioni tra il progetto proposto e i fattori ambientali coinvolti;



CONSIDERATO che l'istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella documentazione agli atti, depositate e pubblicate nel sito del Ministero della Transizione Ecologica, a conoscenza delle sanzioni penali previste in caso di dichiarazioni non veritiere o di uso di atti falsi, ne è stata asseverata la veridicità con dichiarazione sostitutiva di atto notorio, resa ai sensi degli artt. 38, 47 e 76 del DPR del 28 dicembre 2000, n. 445, presentata contestualmente all'istanza di avvio della procedura;

CONSIDERATO che sono state valutate le interrelazioni tra il progetto proposto e i fattori ambientali coinvolti;

CONSIDERATO che il progetto presentato tiene conto del progetto definitivo Anas S.p.A. relativo al "Collegamento autostradale A12 "Roma- Civitavecchia" – Roma "Pontina" (Tor dei Cenci), Variante in nuova sede dal km 0+000 al km 5+400 del "Collegamento autostradale A12 "Roma-Civitavecchia"- Roma "Pontina" (Tor dei Cenci);

CONSIDERATO che:

- con il Protocollo d'Intesa tra Comune di Roma, Regione Lazio, Acea, Terna ed Enti regionali di gestione delle aree protette per la razionalizzazione delle linee elettriche nel Comune di Roma Capitale, le parti hanno concordato di rendere la rete elettrica in AAT e AT nell'area di Roma compatibile con il contesto territoriale e le esigenze di crescita urbanistica, pianificata dall'Amministrazione Comunale, attraverso una serie di interventi di razionalizzazione della stessa e di incrementare la sicurezza di esercizio e la continuità dei servizi di trasmissione e distribuzione, in considerazione dell'aumento di carico previsto nei prossimi decenni nella città di Roma;
- il Piano di Sviluppo della Rete Elettrica di Trasmissione Nazionale di Terna prevede interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza del sistema e della qualità di fornitura del servizio elettrico nel Comune di Roma per poter far fronte all'aumento della domanda di energia elettrica legata allo sviluppo sia residenziale sia commerciale, aumentando la magliatura della rete esistente e realizzando nuovi collegamenti con i punti di scambio con la rete di trasmissione (come nuove stazioni elettriche);
- l'insieme degli interventi facenti parte del Quadrante Sud Ovest, oggetto della presente relazione, è ricompreso nei Protocollo d'Intesa e Piano di Sviluppo suddetti;
- Gli interventi prevedono la realizzazione di una nuova stazione di trasformazione 380/150 kV nell'area Sud Ovest della città di Roma, in posizione baricentrica rispetto alle linee di carico, localizzata nell'area di Ponte Galeria. La nuova stazione elettrica 380/150 kV nell'area Sud Ovest sarà collegata in entra-esce all'attuale elettrodotto 380 kV "Roma Ovest – Roma Sud", nonché alle diverse reti a 150 kV presenti. È previsto, inoltre, il potenziamento della linea 150 kV "Lido Nuovo -Vitinia -Tor di Valle;
- Tali interventi di adeguamento e potenziamento della Rete elettrica di Trasmissione Nazionale nelle zone sud e sud ovest di Roma consentiranno di risolvere criticità territoriali attraverso la realizzazione di varianti di tracciato/interramenti di esistenti elettrodotti nelle aree denominate Selvotta, Castelluccia e comprensorio Vallerano;
- l'"Opzione Zero", alternativa che prevede la rinuncia alla realizzazione di quanto previsto dall'intervento, non consentirebbe di incrementare l'alimentazione in sicurezza dei carichi dell'area metropolitana di Roma, non comporterebbe alla riduzione delle perdite di rete e alla diminuzione di emissioni di CO₂, non consentirebbe la migliore distribuzione dei flussi sulla rete a 150 kV con evidenti benefici in termini di miglioramento della continuità e qualità del servizio di trasmissione;



- la progettazione delle opere è stata sviluppata tenendo in considerazione un sistema di indicatori sociali, ambientali e territoriali, nel pieno rispetto degli obiettivi della salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, della protezione della salute umana e dell'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali;
- tra le possibili soluzioni progettuali, sono stati individuati i tracciati più funzionali che tengono conto di tutte le esigenze e le possibili ripercussioni sull'ambiente, con riferimento alla legislazione nazionale e regionale vigente in materia;
- ad eccezione dell'intervento di nuova costruzione della Stazione Elettrica di Ponte Galeria e dei relativi raccordi in area agricola, tutti gli altri interventi sono da considerare interventi di sostituzione e spostamento di preesistenti infrastrutture di trasmissione dell'energia elettrica, rimozioni delle infrastrutture stesse per demolizione o interramento e nuove linee in cavo interrato;
- la localizzazione dell'elettrodotto è avvenuta attraverso un approccio che ha tenuto conto di:
 - contenere per quanto possibile la lunghezza del tracciato per occupare la minor porzione possibile di territorio;
 - minimizzare l'interferenza con le zone di pregio ambientale, naturalistico, paesaggistico e archeologico;
 - recare minor sacrificio possibile alle proprietà interessate;
 - evitare, per quanto possibile, l'interessamento di aree urbanizzate o di sviluppo urbanistico;
 - evitare zone ad elevata pericolosità dal punto di vista idrogeologico;
 - assicurare la continuità del servizio, la sicurezza e l'affidabilità della Rete di Trasmissione Nazionale;
 - permettere il regolare esercizio e manutenzione degli elettrodotti.

CONSIDERATO che il progetto presentato mantiene quanto richiesto durante l'istruttoria:

- risoluzione dell'impatto significativo relativo all'attraversamento a forcilla del Tevere da parte del potenziamento dell'attuale direttrice 150 kV "Lido Nuovo — Vitinia – Tor di Valle" (tracciato II.7 e II.3) e al passaggio in prossimità del SIN 031 nel tratto finale in ingresso alla cabina primaria di Vitinia (Ansa morta del Tevere), con l'affiancamento dei tracciati II.7 al II.3 nel tratto di attraversamento del Tevere e spostamento di alcuni sostegni del tracciato II.7 per allontanarsi dal SIN;
- è stato evitato lo sviluppo maggiore del Tratto "Lido Nuovo - Vitinia" (tracciato II.3) in località Macchione Rotondo che si distaccava dall'elettrodotto esistente per evitare l'interferenza con un'abitazione, interessando una maggiore porzione della Riserva naturale del Litorale Romano, con una variante di tracciato II.3 che prevede l'interramento nel tratto richiesto;
- risoluzione dell'interferenza puntuale nella Variante aerea della linea a 380 kV "Roma Ovest – Roma Sud" (II.9) con il fontanile della Torre nel tratto in ingresso alla SE di Roma sud esistente nell'area denominata Selvotta con allontanamento dei sostegni 4 e 5 (II.9) dal fontanile.

CONSIDERATO che per quanto attiene le componenti ambientali coinvolte nella realizzazione dell'opera, dallo studio e dalla documentazione agli atti si evince che:

- per quanto riguarda la componente **atmosfera e qualità dell'aria**, l'intervento proposto comporta solo in fase di costruzione e dismissione potenziali impatti sulla qualità dell'aria, determinati dalle attività di cantiere per la realizzazione e dismissione di



elettrodotti, principalmente dovuti all'immissione di polveri nei bassi strati dell'atmosfera; pur tuttavia la sensibilità della componente atmosfera è stata indicata come "bassa" considerando l'assenza di rischi significativi di superamento dei limiti delle concentrazioni di inquinanti in atmosfera, essendo l'area interessata dalle opere quasi totalmente di tipo rurale con bassa densità abitativa. Considerando tutti gli accorgimenti adatti in fase di costruzione e decommissioning con un adeguato piano di cantierizzazione, si può affermare che l'impatto sulla componente generato dalle attività di costruzione e smantellamento delle opere può essere considerato trascurabile ed è possibile prevedere che tale impatto non arrecherà perturbazioni significative all'atmosfera. Gli impatti della nuova linea in fase di esercizio sono poco probabili e trascurabili in quanto il trasporto di energia negli elettrodotti non è associato ad emissioni dirette in atmosfera;

- per quanto riguarda la componente **ambiente idrico**, gli interventi oggetto di studio, che rientrano nel territorio di competenza dell'Autorità di Bacino del Fiume Tevere con tracciati che ricadono nell'area di Ponte Galeria-Magliana, producono impatti sostanzialmente in fase di cantiere, impatti di interazioni con la componente nelle fasi di realizzazione dei sostegni limitrofi ai corsi d'acqua per le operazioni di scavo, per la movimentazione dei materiali e per il transito dei mezzi in particolare per quanto riguarda l'immissione di polveri nelle acque. La durata dell'interazione è cautelativamente considerata medio-breve, perché riferita alla durata totale della fase di costruzione in quanto finalizzata alla definizione dell'impatto globale sulla componente; per quanto riguarda la fase esercizio non si prevedono interazioni con la linea elettrica, se non durante operazioni di manutenzione che potrebbero essere messe in atto in aree vicine ai corsi d'acqua e che potrebbero portare ad immissione di polveri; per quanto riguarda la fase di demolizione connessa al riassetto e di smantellamento delle linee a fine vita utile (decommissioning), gli impatti potenziali sono assimilabili a quelli previsti per la fase di costruzione e sono stati identificati nello stesso modo. Gli impatti in fase di cantiere, esercizio e decommissioning, per la componente ambiente idrico è ritenuto trascurabile e non si ritiene necessario inserire tale componente nelle attività di monitoraggio;
- per quanto riguarda la componente **suolo e sottosuolo**, in riferimento alle caratteristiche geologico tecniche della componente, è stata attribuita una sensibilità *bassa*: In fase di costruzione si considerano i fattori di impatto che riguardano azioni sia sulla matrice pedologica, relativa ai primi metri di suolo, che quella geologica e geomorfologica, la cui criticità nel caso in esame risulta essere predominante; per quanto riguarda quindi la frazione superficiale del suolo si ipotizzano in fase di cantiere la sottrazione di suolo, modifiche allo strato pedologico, asportazione di suolo e impermeabilizzazione di suolo legate alla preparazione dei microcantieri relativi ai sostegni, alla realizzazione di piste di cantiere e alla realizzazione del cantiere di base, attività comunque di durata medio-breve a carattere discontinuo e arealmente circoscritte che interessano porzioni non vaste di territorio; analogamente a quanto espresso con riferimento alle fasi di cantiere, per la componente sottosuolo il giudizio complessivo di impatto anche in fase di esercizio è stato valutato per la componente un giudizio di impatto basso: l'impatto complessivo sulla componente suolo e sottosuolo risulta basso;
- per quanto riguarda la componente **vegetazione – flora**, l'intera area del quadrante Sud Ovest di Roma risulta essere intensamente antropizzata con più del 90% della superficie occupata da superfici artificiali o agricole e le formazioni naturali che ricoprono appena il 5% dell'area; la vegetazione e la flora di questa area risultano essere molto degradate con tipologie di vegetazione naturale descritte fortemente impoverite di specie caratteristiche, mentre abbondano specie generaliste e tipiche di ambienti



ruderali, disturbati dall'uomo. In generale, le possibili interferenze riguardano la sottrazione e frammentazione di aree boscate e/o di habitat di interesse comunitario, habitat forestali e altri habitat di interesse naturalistico, l'alterazione della struttura e della composizione delle fitocenosi con conseguente diminuzione del livello di naturalità della vegetazione e i fenomeni di inquinamento degli habitat, dovuti a potenziali sversamenti in fase cantiere. Gli impatti potenziali nei confronti di tale componente in fase di costruzione sono da ritenersi temporanei e di lieve entità; possono essere mitigati con accorgimenti preventivi in virtù della semplicità e brevità delle lavorazioni nei microcantieri in corrispondenza dei singoli sostegni. Durante la fase di costruzione e decommissioning, inoltre, potrebbe verificarsi la deposizione sulla vegetazione circostante delle polveri sollevate durante gli scavi e la movimentazione di materiali polverulenti. I sostegni di nuova realizzazione non interessano aree boscate o filari con elementi arborei, i tratti in cui i conduttori li sorvolano sono posti ad altezze che non costituiscono elemento di criticità. Sulla base delle suddette considerazioni e dell'analisi dei fattori di impatto individuati, si ritiene che sulla componente vegetazione e flora agisca un impatto complessivo di entità bassa nelle fasi di costruzione e decommissioning, trascurabile in fase di esercizio;

- per quanto riguarda la componente **fauna**, le potenziali interferenze sono riferibili sia alla fase cantiere che alla fase di esercizio e sono attribuibili principalmente alla emissione di rumore e polveri durante la realizzazione dell'opera e alla successiva presenza dei conduttori dell'elettrodotto in fase di esercizio; nella fase di costruzione sono prevedibili disturbi di natura meccanica (passaggio dei mezzi, spostamenti di terra), fisica (presenza dei tralicci e delle strutture necessarie alla costruzione delle linee elettriche) e, in parte minore, chimica ed acustica (le emissioni rumorose e atmosferiche dei mezzi d'opera). In particolare è da considerare l'impatto di entità trascurabile dovuto alle emissioni di rumore originate dalle attività di allestimento ed esercizio delle aree di lavoro, che potrebbe costituire un elemento di disturbo per le specie faunistiche individuate nelle differenti realtà territoriali dell'area di studio: tale impatto si ritiene, tuttavia, trascurabile in relazione al rumore di fondo già presente nel contesto agricolo di riferimento a cui le specie faunistiche sono abituate e in relazione alla sua reversibilità con la cessazione della attività di predisposizione del nuovo elettrodotto. La predisposizione delle aree di cantiere e la costruzione e posa dei sostegni comporteranno un ingombro spaziale che si tradurrà in un'occupazione limitata di habitat, la quale non si ritiene poter pregiudicare l'integrità ecologica dei siti di elezione per le specie faunistiche individuate. In fase di esercizio si riducono drasticamente la presenza umana e gli impatti associati alle lavorazioni con macchinari, annullando di conseguenza le emissioni di rumore ed ogni potenziale emissione di inquinanti: ne deriva che la fauna presente nell'area di studio (pesci, anfibi, rettili e mammiferi) è poco esposta agli impatti del progetto in esame. I rischi principali in fase di esercizio riguardano essenzialmente l'avifauna: l'elemento principale impattante sulla componente faunistica sarà rappresentato dalla possibilità di collisioni degli uccelli in volo con i conduttori e le funi di guardia della linea e, di conseguenza, dal rischio di mortalità dell'avifauna. Il rischio di collisione contro i conduttori di un elettrodotto è infatti uno degli elementi di un fenomeno di più ampia problematica definito comunemente come "rischio elettrico. Sulla base delle suddette considerazioni e dell'analisi dei fattori di impatto individuati, si ritiene che sulla componente fauna agisca un impatto di entità trascurabile in fase di costruzione e decommissioning, ed un impatto di entità medio-bassa in fase di esercizio
- per quanto riguarda la componente **rumore**, l'impatto potenziale è da considerarsi marginale e non significativo, in quanto le emissioni di rumore possibili riconducibili alla



fase di cantiere, prodotti dai mezzi d'opera, sono temporanei in virtù del breve periodo dei cantieri, e quelle durante l'esercizio, dovute al vento e all'effetto corona, sono di lieve entità e impercettibili già a pochi metri di distanza; durante le fasi di cantiere le fonti di emissione acustica principali saranno rappresentate dai mezzi d'opera utilizzati nelle diverse fasi di lavorazione e dalla presenza di traffico di mezzi pesanti: al trasporto dei materiali, così come al funzionamento delle principali macchine di cantiere, è associata un'immissione di rumore molto limitata nel tempo e paragonabile a quella delle tecniche agricole meccanizzate e motorizzate usuali, già ampiamente utilizzate nell'area di studio. L'impatto derivante dall'emissione di rumore nella fase di costruzione dovuto ai mezzi operanti nei cantieri avrà comunque un carattere discontinuo e temporaneo, legato ai tempi di esecuzione degli interventi in progetto che possono essere stimati di due giorni per la demolizione di un sostegno a 150 kV come quello in esame. Durante la fase di esercizio la produzione di rumore da parte di un elettrodotto aereo è dovuta essenzialmente a due fenomeni fisici: il rumore generato dall'interferenza del vento con i sostegni e i conduttori, ossia il rumore prodotto dall'azione di taglio che il vento esercita sui conduttori (toni eolici), e il rumore generato dall'elettricità passante (effetto corona), che si avverte sia in prossimità delle linee di trasmissione che nelle immediate vicinanze della stazione elettrica, con l'aggiunta, in questo caso, di rumore derivante dal funzionamento dei trasformatori; il rumore generato dall'effetto corona si esaurisce man mano che ci si allontana dalla linea elettrica, e come l'effetto assuma intensità maggiore in caso di pioggia intensa, quando generalmente è ridotta la propensione della popolazione alla vita all'aperto, e conseguentemente, la possibilità di percezione del rumore. In conclusione, si evince come le emissioni acustiche generate dall'elettrodotto in fase di esercizio (rumore eolico ed effetto corona) siano sempre molto modeste, le cui intensità massime siano legate essenzialmente alle cattive condizioni meteorologiche (vento forte e pioggia battente), alle quali corrispondono anche l'aumento del naturale rumore di fondo (sibilo del vento, scroscio della pioggia, tuoni). Pertanto, l'impatto dell'opera in fase di esercizio sulla componente rumore può ragionevolmente considerarsi trascurabile.

- per quanto riguarda la componente **salute pubblica e campi elettromagnetici**, l'elettrodotto di progetto mantiene i valori del campo elettrico e i valori del campo di induzione magnetica, in corrispondenza dei punti sensibili, entro i limiti imposti dal DPCM dell'8 luglio 2003: "fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50 Hz) generati dagli elettrodotti". I valori massimi di campo elettrico e magnetico si riscontrano in prossimità degli ingressi linea a 380 kV. In tutti i casi i valori del campo elettrico e di quello magnetico riscontrati al suolo all'interno delle aree di stazione sono risultati compatibili con i limiti di legge, in particolare, il valore del campo di induzione magnetica in corrispondenza dei recettori sensibili individuati all'interno della proiezione a terra della fascia di rispetto, è sempre inferiore all'obiettivo di qualità, fissato dalla normativa a 3 μ T.
- per quanto riguarda la componente **sistema infrastrutturale** l'impatto complessivo risulta di entità trascurabile in tutte le fasi di progetto
- per quanto riguarda la componente **paesaggio**, gli impatti della Stazione Elettrica e dell'elettrodotto di progetto, in fase di cantierizzazione, sono riconducibili a temporanea minima alterazione della morfologia del paesaggio, mentre in fase di esercizio l'impatto complessivo è ritenuto medio-basso;



CONSIDERATO che dall'esame della documentazione progettuale, gli impatti riscontrati sulle componenti ambientali coinvolte sono mitigabili con l'applicazione delle misure di seguito prescritte;

CONSIDERATO che la presente pronuncia riguarda il progetto così come completato attraverso le documentazioni integrative pervenute

TUTTO CIO' PREMESSO

effettuata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23, della parte II del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm. e ii, in relazione alle situazioni ambientali e territoriali descritte in conformità degli allegati II e VII della II del citato decreto, si esprime **pronuncia di compatibilità ambientale positiva alle seguenti condizioni:**

1. Il progetto esecutivo dovrà essere realizzato secondo quanto previsto negli elaborati trasmessi e dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione e compensazione indicate nello Studio di impatto Ambientale.
2. In fase di realizzazione:
 - le aree temporaneamente adibite alla gestione del cantiere dovranno essere ripristinate alla situazione ante-operam una volta terminati i lavori;
 - le varie fasi del cantiere dovranno essere organizzate in modo tale da non creare ostacoli alla rete viaria interessata e al traffico locale transitante;
 - i rifiuti prodotti in fase di cantiere dovranno essere separati e riciclati; i materiali non riciclabili dovranno essere inviati ad impianti di smaltimento autorizzati;
 - nell'area di intervento, in fase di cantiere, dovranno essere realizzate tutte le opere provvisorie atte a garantire la sicurezza sui luoghi, la stabilità del suolo, il buon regime delle acque di deflusso;
 - al fine di mitigare gli impatti dovuti alle emissioni di polveri, rumore e vibrazioni nell'ambiente in fase di cantiere, dovrà essere predisposto un monitoraggio le cui specifiche tecniche (tipologia ed ubicazione strumenti, frequenza delle misure etc.) dovranno essere comunicate agli enti preposti, in modo da poter intervenire con opportune misure nel caso di superamento dei limiti di legge;
 - per quanto concerne gli eventuali scarichi civili prodotti per gli usi igienici del personale, che a vario titolo avrà accesso all'impianto, gli stessi dovranno essere raccolti in bagni chimici gestiti da ditta autorizzata.
3. Gli interventi di mitigazione dovranno essere così finalizzati:
 - ridurre il carico emissivo imposto al territorio agricolo e urbanizzato, intervenendo con sistemi di controllo "attivi" e preventivi sulle sorgenti di emissione non eliminabili (fosse di lavaggio pneumatici, copertura dei carichi polverulenti, lavaggio delle pavimentazioni stradali, ecc.);
 - l'applicazione di semplici disposizioni tecniche e regole di comportamento diventano validi strumenti di controllo degli impatti in fase di cantiere. Le criticità potenziali connesse alla presenza di polveri possono essere minimizzate con azioni preventive;
 - le mitigazioni applicabili per limitare i potenziali impatti sulla componente derivanti dalle attività previste nelle fasi di costruzione e dismissione delle opere sono riconducibili più esattamente ad accorgimenti durante la fase di cantiere, quali ad



esempio uso di teloni per la copertura dei carichi di materiali di scavo sui mezzi e per prevenire lo sversamento accidentale di eventuali liquidi

- per quanto riguarda la componente suolo gli interventi dovranno essere volti al ripristino delle aree interessate dalle attività di cantiere (piste e aree di supporto al micro cantiere) che saranno restituiti allo stato ante operam attraverso interventi di inerbimento e vegetazione effettuati con specie autoctone.
 - in fase di scotico il suolo rimosso sarà accantonato per essere riutilizzato nella fase di ripristino delle aree di cantiere e della viabilità di servizio. Gli interventi di rivegetazione saranno in linea con le indicazioni contenute nel manuale “Interventi di rivegetazione e ingegneria naturalistica nel settore delle infrastrutture di trasporto elettrico” (ISPRA, 2012).
 - Per quanto riguarda la componente **acque** ed, in particolare, in merito alla criticità idraulica evidenziata nell’analisi della componente saranno messi in opera gli accorgimenti progettuali idonei ad evitare la modifica dello stato attuale di rischio senza comprometterne l’entità.
4. Dovranno essere acquisite tutte le autorizzazioni, concessioni, intese, licenze, pareri, nullaosta e assensi comunque denominati preordinati alla realizzazione del progetto, con particolare riferimento alle disposizioni di cui al D.Lgs.n.152/2006.
 5. Dovranno essere ottemperate le richieste e le prescrizioni delle osservazioni e/o contributi e/o pareri pervenuti e sopra richiamati.
 6. Il rilascio del presente provvedimento non esime il Proponente dall’acquisire eventuali ulteriori pareri, nulla osta e autorizzazioni, prescritti dalle norme vigenti per la realizzazione e l’esercizio dell’opera, fatto salvo i diritti di terzi.

L’istruttoria tecnica è costituita da 26 pagine esclusa la copertina.

La presente istruttoria tecnico-amministrativa è redatta in conformità della parte II del D.lgs. n. 152/2006.