



**REGIONE
LAZIO**

DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE
AREA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS
VA@pec.mite.gov.it

E P.C.:

REGIONE LAZIO
Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità
Area Pianificazione del Trasporto Pubblico Regionale e
Programmazione e Gestione delle Ferrovie
SEDE

REGIONE LAZIO
Direzione Regionale Lavori Pubblici, Stazione Unica
Appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo
Area Tutela del Territorio - Servizio Geologico e Sismico Regionale
SEDE

REGIONE LAZIO
Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la
Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica
Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata,
Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale
SEDE

REGIONE LAZIO
Direzione Regionale Ambiente
Area Protezione e Gestione della Biodiversità
SEDE

ROMANATURA
romanatura@regione.lazio.legalmail.it

ARPALAZIO
direzione.centrale@arpalazio.legalmailpa.it

Oggetto: Procedura Statale - Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. n. 152/2006, integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997.
Progetto di fattibilità tecnico economica della Gronda Merci di Roma, cintura Nord: Lotto IA Valle Aurelia - Vigna Clara. (ID: 8334).
Proponente R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Elenco procedure Statali n. 009/22.

A seguito delle risultanze di una prima fase istruttoria, acquisiti i contributi delle competenti aree regionali pervenuti ad oggi, si trasmette il contributo regionale di competenza in merito al progetto e allo Studio di Impatto Ambientale in argomento, come previsto dall'art. 24 c.3 del D.Lgs. n. 152/06.

Premesso che, come si evince dallo SIA il progetto è localizzato nell'ambito della Regione Lazio ed interessa il territorio del Comune di Roma. L'intervento si inserisce nel progetto della Gronda Mercè di Roma di cui costituisce il lotto 1a. Il progetto prevede la realizzazione della Cabina TE Valle Aurelia con relativa viabilità di accesso; la posa del secondo binario, compreso di elettrificazione, su piattaforma già predisposta dal Km 1+125 fino alle banchine della fermata di Vigna Clara.

Il tracciato presenta uno sviluppo in rilevato/trincea a doppio binario fino al km 2+596 ca. da dove ha inizio un tratto in galleria naturale (Galleria Cassia Monte Mario esistente) fino al km 6+996 ca. in cui è presente la fermata di Vigna Clara che viene adibita a stazione.

L'intervento termina al km 7+390 ca. con un attestamento dei due binari a fine banchine. Il progetto prevede presso l'ex fermata Pineto (km. 1+976), adibita ad area di sicurezza, la realizzazione di due fabbricati tecnologici (FA01 e FA02) mentre, al fine di garantire il funzionamento della fermata di Vigna Clara come stazione di testa, verranno inserite due comunicazioni tra i binari con 4 nuovi deviatori, ubicati in galleria naturale tra le progressive 6+678 e 6+840.

Nella stazione di Vigna Clara, per la quale non sono previsti interventi in quanto le banchine esistenti sono già predisposte per il doppio binario, verranno realizzati due fabbricati tecnologici (FA03 e FA04) e di una cabina TE.

Tutto ciò premesso, si rappresenta che le suddette opere, da un punto di vista edilizio e limitatamente al lotto 1a, insistono su un sedime ferroviario esistente e considerata l'entità delle stesse non si rilevano osservazioni da proporre.

Si ritiene invece significativo approfondire le tematiche connesse all'esercizio della linea ferroviaria, soprattutto per quanto attiene i fattori rumore e vibrazioni, attraverso la predisposizione di un piano di monitoraggio finalizzato all'individuazione di eventuali e ulteriori interventi di mitigazione.

A titolo di ulteriore contributo istruttorio, si evidenzia che con provvedimento n. GI4989 del 03/12/2021, reperibile al seguente link: <https://regionelazio.app.box.com/v/VIA-055-2020>, la scrivente Area ha determinato l'esclusione delle opere dal successivo procedimento di VIA del progetto denominato "Riattivazione all'esercizio ferroviario della tratta Valle Aurelia -Vigna Clara, nel Comune di Roma, Provincia di Roma" – Proponente: R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Si segnala specificatamente che nell'ambito di tale procedimento è stata accertata la riconducibilità dell'intervento alla tipologia di opere di competenza regionale attraverso i seguenti contributi acquisiti agli atti:

- nota prot. n. 4848 del 19/01/2021, del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (oggi MITE), Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale, che pronunciandosi in merito all'aspetto procedurale, ha comunicato che "...per determinare l'appartenenza del progetto in questione all'una (Competenza statale - Allegato II, punto 10 oppure Allegato II-bis, punto h) o all'altra (Competenza regionale - Allegato IV, punto 7, lett. i) delle tipologie sopra indicate è importante conoscere l'avviso, confermando o meno quanto asserito dalla Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in qualità di amministrazione a cui fa capo l'iter autorizzativo complessivo, anche in ordine alla relazione sotto il profilo tecnico trasportistico dell'intervento in questione con la parte del tronco per il traffico a grande distanza. Connessione trasportistica che potrebbe essere chiarita anche attraverso una cartografia planimetrica di dettaglio che evidenzia dove si colloca la tratta ferroviaria esistente oggetto di riattivazione rispetto al progetto

della Cintura Nord di cui al parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS del 2004." Cartografia che non risulta presente nella documentazione in possesso della scrivente".

- nota prot. n. 1797 del 04/03/2021, del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, con la quale ha comunicato che "...La riattivazione di questa tratta ferroviaria, già confermata dall'intesa approvata da Roma Capitale e RFI, consentirà nuovamente di valorizzare un bene pubblico altrimenti destinato al degrado. A parere di questa Amministrazione, fino anche ad una futuribile ed auspicabile diramazione per Roma Smistamento (Bivio Tor di Quinto), si configura come un intervento di carattere regionale."
- nota prot. n. 109756 del 12/10/2021, del Ministero della Transizione Ecologica, con la quale ha comunicato che "...in ordine al progetto in oggetto, la scrivente ha già espresso la propria posizione con nota prot. MATTM-4848 del 19/01/2021 inviata alla Direzione Regionale politiche ambientali e ciclo dei rifiuti di codesta Regione, [...], rimandando al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di amministrazione procedente, la determinazione in merito. A tale riguardo, risulta che il predetto Dicastero si è definitivamente espresso con nota prot. 1797 del 04/03/2021, acquisita al prot. MATTM-24336 del 09/03/2021, di cui la scrivente amministrazione ha preso atto e archiviato la pratica."

Per quanto riguarda gli aspetti urbanistici e paesaggistici, si rappresentano di seguito le conclusioni del contributo dell'Area Urbanistica Copianificazione Programmazione Negoziata, Roma Capitale e Città Metropolitana, della Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, espresso con nota prot. n. 681311 del 11/07/2022:

L'area dell'intervento è classificata nel vigente P.R.G. (approvato con D.C.C. n. 18 del 12/02/2008 ai sensi dell'art. 66bis della L.R. n. 38/99 e successiva Deliberazione n. 48 del 07/06/2016 del Commissario Straordinario) a zone "Aree naturali protette –Parchi istituiti e tenuta di Castel Porziano", disciplinate dall'art. 69 delle N.T.A., "Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale", disciplinate dagli artt. 83 e 85 delle N.T.A., "Infrastrutture per la mobilità –Ferrovie nazionali, metropolitane e in concessione, aree di rispetto", disciplinate dagli artt. 89 e 94 delle N.T.A.

L'infrastruttura tranviaria in esame è prevista nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.).

Quanto alla verifica di conformità urbanistica dell'intervento, si rileva che in fase di controdeduzioni al Rapporto Preliminare relativo al suddetto P.U.M.S (Parere motivato V.A.S. D.D. n. G00846 del 30/01/2021 dell'Area Valutazione Ambientale Strategica della Regione Lazio), il Comune di Roma ha controdedotto al "Contributo 04 –Regione Lazio –Direzione Regionale politiche ambientali e ciclo dei rifiuti –Area valutazione di impatto ambientale", come segue: "Per quanto riguarda i nuovi interventi previsti dal PUMS e non contenuti nel PRG come "Infrastrutture per la Mobilità", verranno attuati mediante procedura di variante urbanistica" (pag. 22 del Rapporto Ambientale).

Ai fini della tutela paesaggistica l'area di intervento, interessata dai vincoli paesaggistici di cui all'art. 136, co. I, lett. c) e d) del D.lgs. n. 42/2004 Pineta Sacchetti (D.M. 22/05/1985), disciplinata dall'art. 8 delle N.T.A. del P.T.P.R., art. 142, co. I, lett. c) corso d'acqua, disciplinato dall'art. 36 delle N.T.A. del P.T.P.R., lett. f) riserva naturale regionale Monte Mario (istituita con L.R. n. 29/97), Parco naturale regionale di Veio (istituito con L.R. n. 29/97), Parco regionale urbano di Pineto (istituito con L.R. n. 21/1987), disciplinati dall'art. 38 delle N.T.A. del P.T.P.R., lett. g) aree boscate, disciplinate dall'art. 39 delle N.T.A. del P.T.P.R., lett. m) zone di interesse

archeologico, disciplinate dall'art. 42 delle N.T.A. del P.T.P.R., è classificata nel P.T.P.R. a "Paesaggio naturale", "Paesaggio naturale di continuità" e "Reti, Infrastrutture e servizi", disciplinati rispettivamente dagli artt.22, 24 e 33 delle N.T.A. del P.T.P.R.

Gli interventi proposti, benché conformi con la disciplina di tutela e di uso degli ambiti di paesaggio, risultano in parte difformi dalle modalità di tutela delle aree tutelate per legge (beni paesaggistici di cui al Capo III delle N.T.A. del P.T.P.R.), non rientrando tra quelli esclusivamente consentiti ai sensi dell'art. 39, co. 8 delle N.T.A. del P.T.P.R. A tale riguardo, tuttavia, si rappresenta che nei casi di errata o incerta perimetrazioni, nonché in presenza di difformità tra i territori interessati dal bosco e quelli individuati su cartografica adottata dalla Regione, è fatta salva la competenza del Comune ai fini della certificazione ai sensi dell'art. 39, commi 5 e 6 delle N.T.A. del P.T.P.R.

Inoltre, si fa presente che trattandosi di opere pubbliche, in assenza di alternative localizzative e/o progettuali e ferma restando la necessità di verificare, in sede di autorizzazione paesaggistica, la compatibilità di dette opere con gli obiettivi di tutela e di miglioramento della qualità del paesaggio individuati dal P.T.P.R. vigente, il proponente, fatta salva l'acquisizione del parere della Soprintendenza Archeologica statale ai sensi dell'art. 42 delle N.T.A. del P.T.P.R., potrà proporre, qualora necessario, la realizzazione degli interventi in deroga alle norme del Piano Paesaggistico, ai sensi degli artt. 12 e 14 delle N.T.A. del P.T.P.R.

L'Area Pianificazione del Trasporto Pubblico Regionale e Programmazione e Gestione delle Ferrovie, della Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità, con nota prot. n. 682269 del 11/07/2022, ha comunicato che non si evidenziano criticità o elementi ostativi alla realizzazione dell'intervento in oggetto.

RC

Il Responsabile del Procedimento
Arch. Paola Pelone



Il Direttore
Dott. Vito Consoli



CONSOLI VITO
2022.07.18 19:38:09
signed
CN=CONSOLI VITO
C=IT
O=REGIONE LAZIO
2.5.4.97=VATTI-80143490581