

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO  
AMBIENTALE INFORMAZIONE AI  
CITTADINI E PER  
LA RELAZIONE SULLO STATO DELL'AMBIENTE  
IL DIRIGENTE GENERALE

VISTO il comma 2 ed i seguenti dell'art.6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art.6 della legge 8 luglio 1986, n.349, adottate ai sensi dell'art.3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377";

VISTI l'art.18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n.67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 gennaio 1993 n. 1464 di rinnovo della composizione della Commissione per la valutazione d'impatto ambientale; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di alta velocità ferroviaria "Penetrazione urbana, nodo di Roma", presentata dalla Società ITALFERR - SIS.T.A.V. S.p.A. con sede in Roma - Via Lamaro 33, in data 12 novembre 1992;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ITALFERR - SIS.T.A.V. S.p.A. in data 23 novembre 1992;

VISTO il parere formulato in data 17 giugno 1993 dalla Commissione per la valutazione d'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società ITALFERR - SIS.T.A.V. S.p.A.;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha:

valutato che il progetto e le relative problematiche ambientali si inquadrano nel più generale contesto del progetto Alta Velocità (A.V.) così come riportato nella relazione "Considerazioni generali", allegata al presente provvedimento di cui costituisce parte integrante;

preso atto che:

- la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante la penetrazione urbana del sistema Alta Velocità (A.V.) nella città di Roma che per la sua quasi totalità, usufruisce del sedime ferroviario esistente, occupa a tratti fasce contigue anche edificate, da espropriare, ed in un caso interseca direttamente aree a diversa destinazione. La soluzione progettuale elaborata da Italferr prevede:
  - stazione di testa a Termini;

- interventi sul tratto urbano della Roma- Sulmona, per la direzione Napoli;
  - interventi sul tratto urbano della direttissima Roma - Firenze, per la direzione Milano;
  - un passante nord - sud, fra le stazioni Tiburtina e Prenestina; stazione del Passante a Tiburtina;
  - costruzione di un Centro Direzionale Operativo e di un Impianto Dinamico Polifunzionale sull'area di Roma smistamento.
- il sistema ferroviario complessivo, nel settore di tangenza nord - est della città, prevede una serie di interventi ed adeguamenti che portano alla seguente configurazione (quattro coppie complessive di binari):
- linea A.V. Roma - Firenze; una coppia sull'attuale sede della direttissima;
  - collegamento indipendente della linea "materiali A.V." da Termini all'Impianto Polifunzionale di Roma - Smistamento: una coppia sulla sede attualmente impegnata da merci e linea lenta Roma - Chiusi;
    - costruzione della nuova linea merci e lenta Roma - Chiusi in affiancamento alla precedente;
  - linea di cintura urbana, con sede già predisposta;
- l'"Impianto Dinamico Polifunzionale" per la manutenzione corrente e per le verifiche d'officina del materiale rotabile A.V., sarà realizzato nell'area attualmente utilizzata come "impianto smistamento dei carri" di
- all'altezza del km 10 della Via Salaria, è prevista la costruzione del Centro Direzionale A.V. per il controllo della rete nazionale. Il centro Direzionale costituisce la delimitazione nord del nodo.
- le edificazioni del complesso di attrezzature e servizi da realizzare sull'area di Roma Smistamento coprono in totale circa 135.000 m<sup>2</sup>, cui vanno aggiunte le aree impegnate da opere viarie e parcheggi;
  - il Centro Direzione A.V., posizionato subito a nord del primo, interessa una superficie di 50.000 m<sup>2</sup> di cui circa 6.700 coperti dall'edificio principale e 4.500 circa coperti per parcheggio ad un piano.

osservato che:

nel quadro d'assetto di medio e lungo periodo e, pur limitandosi all'ambito della sola logica interna di sistema, si riscontrano una serie di indeterminanze riferibili, per grandi linee, a:

- a) passante della città;
- b) trasporto merci;
- c) costruzione della linea materiali Tiburtina - Smistamento;
- d) attrezzature e servizi nell'area di Roma Smistamento;

In particolare:

- la stazione di testa a Roma Termini, con l'ingresso dei passeggeri direttamente nel "cuore della città", è intesa dal Proponente come aspetto qualificante nella competitività con altri sistemi di trasporto;

La funzione del passante dovrebbe a sua volta essere quella riservata alle lunghe percorrenze per un bypass effettivo dei punti nodali di interferenza, anche dal punto di vista funzionale.

In questo modo sarebbero assolti gli obiettivi e resterebbero intatte le potenzialità più ampie dell'intero sistema A.V.

Così come prospettato, invece, il tracciato urbano assorbe il carico diurno e notturno di entrambe le funzioni, viste anche nelle proiezioni sul lungo periodo.

Il "passante" ripercorre infatti per intero il tracciato della penetrazione urbana, con esclusione del breve tratto di ingresso a Termini.

La stazione del passante è Tiburtina dove, tra l'altro, l'inserimento dell'A.V. e della linea materiali A.V. "sarà solo successivamente definito in dettaglio".

Lo studio non prende in considerazione alternative in riferimento agli scenari delle ipotesi interne di sistema e di sviluppo della città; peraltro, anche volendo concedere al progetto presentato il credito di ipotesi "forte" o plausibile, la concorrenza di ulteriori elementi di indeterminatezza impone un maggiore e più rigoroso approfondimento del problema;

- a questo proposito va evidenziato infatti quanto affermato dal

Proponente, secondo il quale "la soluzione di un riequilibrio nella distribuzione modale con un'immediata maggiore offerta del trasporto ferroviario contrasta con la pesante situazione di carico complessivo dell'attuale configurazione del nodo di Roma, non esistendo spazi per ulteriori incrementi di treni in arrivo.

Il nodo è interessato da un volume di traffico di oltre 600 treni al giorno (orario 1986), il 57% dei quali in servizio su relazioni regionali.

Migliori condizioni di esercizio si possono ottenere depurando il nodo di Roma dal traffico merci in transito con la prevista realizzazione di linea di gronda ad est (parallelamente alla bretella Fiano - Valmontone) e ad ovest (tra Magliana e Santa Palomba). In tal modo le infrastrutture ferroviarie presenti all'interno dell'area urbana potrebbero essere utilizzate unicamente per il trasporto passeggeri. Un secondo tipo di intervento, mirato ad aumentare la potenzialità complessiva degli impianti e delle linee, consta dell'adozione di nuovi sistemi di segnalamento e di materiale rotabile opportuno, per ottenere prestazioni della rete analoghe a quelle di strutture in sede propria di tipo metropolitano".

Se ne ricava che la necessaria forma di razionalizzazione del sistema ferroviario per l'area è perseguibile in primo luogo con un "passante" merci, del quale si indica anche se solo nominalmente il tracciato e che tuttavia, con gli opportuni adeguamenti, potrebbe costituire in affiancamento ipotesi di vera alternativa di passante anche per l'A.V. Ciò, a maggior ragione, tenendo conto degli scenari di sviluppo della città che trasferiscono verso il quadrante orientale una forte quota di polarità d'attrazione;

- il protocollo di Intesa fra la Regione Lazio e l'Ente Ferrovie dello Stato, al punto 2.4 recita: per quanto attiene al trasporto merci, l'Ente F.S. provvederà alla realizzazione della linea ferroviaria di "gronda orientale" di Roma, destinata alla velocizzazione del traffico ed al superamento del nodo romano, ed allo stesso tempo, a Settebagni, dello scalo merci di S.Lorenzo.

All'ipotesi della gronda è però legato un altro elemento di progetto che assume carattere di indeterminatezza: il nuovo tracciato da realizzare tra Tiburtina e Smistamento dedicato alla linea materiali A.V., la cui costruzione interesserebbe, tra l'altro, l'area di parco nella zona di confluenza dell'Aniene nel Tevere.

Per le caratteristiche eminentemente di servizio (spola dei convogli A.V. da Termini alla sede di manutenzione e pulizia e viceversa) il traffico della linea potrebbe infatti essere assorbito dall'attuale linea lenta/merci per Chiusi.

A tale proposito si osserva comunque che:

- non sono forniti dati giustificativi in ordine al numero di convolgi da servire sulla linea dedicata nè, per il necessario raffronto, dati sul traffico convolgi sulla attuale linea lenta;
- la prevista "adozione dei nuovi sistemi di segnalamento e di materiale rotabile" nel nodo, potrebbe comunque aumentare la funzionalità attuale della linea lenta con opportuno cadenzamento delle sezioni di blocco;
- la eventualità della linea di gronda renderebbe affatto sovrastimata la necessità della nuova linea materiali in quanto si renderebbe molto più libera l'attuale linea lenta, essendo questa al più interessata dal solo traffico merci su Roma e dai pochi convolgi paesseggeri della Chiusi;
- per quanto attiene le grandi attrezzature ed i servizi dell'I.D.P. e del Centro Direzionale Operativo si osserva:
- per quanto riguarda il primo non si fa cenno ai tipi di attività previsti in esercizio ed in particolare, con riferimento alle più dirette implicazioni ambientali, alla quantità ed alla qualità dei materiali di risulta delle lavorazioni da smaltire (rottamature, olii, grassi, liquami delle toilette dei convolgi, ecc.) e alla destinazione delle acque meteoriche raccolte dai 13,5 ha di copertura dei capannoni. Ad esempio con rinvio diretto alla falda o con utilizzazione come riserva idrica per le operazioni di lavaggio dei convolgi e lavorazione;
- per quanto riguarda il Centro Direzionale Operativo, dai colloqui col proponente è emersa la possibilità che esso venga previsto altrove, forse negli stessi locali disponibili di Termini;

valutato che per la determinazione dell'aliquota di mobilità nazionale che insiste sul nodo di Roma lo Studio di Impatto Ambientale utilizza alcuni documenti già prodotti dalle F.S.:

- lo "Studio di fattibilità del Sistema ad Alta Velocità", del 1986;
- la "Valutazione economico - finanziaria del Sistema Ferroviario

Italiano ad Alta Velocità" del settembre 1988; in particolare, dal secondo documento sono estrapolate le indicazioni quantitative per le matrici O.D. al 1996 della mobilità nazionale ferroviaria, aerea e stradale ed indicazioni sulla ripartizione modale relativa allo scenario di lungo periodo tramite le quali si sono generate analoghe matrici di stima.

Le previsioni di traffico viaggiatori / giorno al 1996 sulla linea

A.V. Milano - Battipaglia risultano essere:

- |   |        |
|---|--------|
| - traffico trasf. dalla linea<br>esistente sulla A.V. | 82.000 |
| - traffico acquisito dalla strada                     | 16.500 |
| - traffico acquisito dall'aereo                       | 4.500  |

Da questi dati si può desumere, al 1996, un incremento di utilizzo del mezzo ferroviario A.V., rispetto agli altri, di circa il 25%.

Per quanto riferibile a Roma la sola indicazione fornita dallo Studio di Impatto Ambientale riguarda la previsione passeggeri / giorno al 1996 con 24.201 unità in entrata e 25.281 in uscita dalla città.

Il dato delle unità / giorno in entrata ed in uscita appare del tutto insufficiente a definire il quadro complessivo e specifico della domanda/offerta sul nodo.

Ciò in particolare se riferito alle notevoli carenze di determinazioni ed alla mancanza di garanzie, nei documenti progettuali, in merito alla riorganizzazione funzionale dei traffici di bacino e di area coerentemente rapportati al nuovo servizio A.V..

Persistono infatti a tutt'oggi forti indeterminatezze sull'assetto dell'area metropolitana e regionale, in parte dovute, d'altro canto allo stallo dei rapporti con le relative amministrazioni sui soli Protocolli di Intesa;

valutato che:

per quanto riguarda il sistema di relazioni:

- la realizzazione del programma A.V. e nella fattispecie del nodo di Roma instaura una concatenazione di effetti sul sistema di relazioni, interne ed esterne al comparto ferroviario, rispetto alla cui definizione lo Studio stenta ad offrire un adeguato livello di attendibilità e garanzia.  
Ciò, indirettamente, rende difficile anche la verifica, in forma di feedback, della compatibilità tecnica di tali effetti con gli obiettivi strategici del programma A.V.;
- il quadro programmatico delle aree metropolitana e regionale, all'interno del quale il progetto si inserisce, ed al quale per importanza è strettamente relazionato, risulta fluido ed indeterminato;
- è lo stesso Proponente ad affermare che agendo sul sistema dei trasporti non si possono perseguire finalità non conseguenti con quelle perseguite nello sviluppo del sistema territoriale; ad una attività pianificatoria in forte ritardo fanno riscontro rapporti, con le amministrazioni interessate, fermi sulla soglia degli enunciati. In particolare si richiama:
  - Protocollo di intesa tra la regione Lazio e l'Ente ferrovie dello Stato per la definizione di un nuovo assetto dei trasporti ferroviari della regione - seduta del 10/10/91, delibera n.282;
  - schema di protocollo d'intesa tra il Comune di Roma e l'Ente F.S. per la definizione di un nuovo assetto dei trasporti pubblici nell'area romana;
  - la mancata formalizzazione dei relativi "Accordi di Programma" per la puntualizzazione dei reciproci impegni e condizionamenti, rende non disponibile uno strumento di più incisiva valenza operativa. Le linee guida del Programma Direttore per l'Area Romana, proposte dall'Ente F.S. nel luglio 1991, rivestono allo stato attuale il valore di documento di riferimento unilaterale;
  - nel corso dei colloqui di fase istruttoria il Comune di Roma ha fatto presente la possibilità di attivare rapidamente l'Accordo di Programma, nonchè l'obiettivo di perfezionare una variante sostanziale del P.R.G..  
Sotto quest'ultimo profilo non è secondario sottolineare che l'ipotesi di variante al P.R.G. comporterebbe una doppia valenza: a) di qualificazione complessiva di tutta la fascia di pertinenza ed a

contorno del largo complesso di infrastrutture ferroviarie delle città interessate dal progetto; b) di definizione delle valorizzazioni patrimoniali delle estese proprietà Ente F.S., in particolare nell'area Tiburtina (534 ha);

- relativamente al trasporto pubblico in sede propria la città dispone attualmente di due linee metropolitane, di tre linee di ferrovia in concessione e del servizio regionale e urbano F.S.; per la rete delle ferrovie in concessione sono in corso di perfezionamento le procedure preliminari di lavori di ristrutturazione tali da consentire un servizio analogo a quello su linea metropolitana tradizionale; sono inoltre nei programmi approvati dal Consiglio Comunale, per dotare la capitale di una adeguata rete su ferro, il prolungamento delle linee A e B; e la realizzazione di quattro nuove linee;
- per quanto riguarda il nodo F.S. di Roma, lo Studio evidenzia che "l'esame dell'offerta sulle varie direttrici di penetrazione mostra come gli squilibri sulla ripartizione modale nell'area romana sono conseguenza di un'offerta del trasporto urbano della rete FS molto limitata". Degli oltre 600 treni passeggeri al giorno sul nodo (orario 1986), il 57% è in servizio su relazioni regionali; la composizione della domanda ha fatto registrare un incremento del 20% nel traffico pendolare ed una flessione del 10% invece nel traffico ordinario.

Da questi dati il Proponente ricava l'indicazione che anche la domanda di trasporto regionale è in forte crescita nonostante la carenza di offerta.

Fatte proprie queste deduzioni, lo Studio non affronta però in misura più coerente il quadro delle linee programmatiche sul piano che gli è proprio, cioè il sistema ferroviario nel suo complesso, fornendo una più puntuale lettura delle ipotesi di progetto FS.

Al contrario, su questo terreno, lo studio mostra notevoli carenze di esplicitazioni ed approfondimento che finiscono di diventare anello debole anche delle analisi relativi ai settori contigui del trasporto: metropolitana, gomma (e per essi tutti l'intermodalità) e quindi le proiezioni degli scenari di flussi domanda/offerta.

Lo studio elenca in più parti i punti cardine di intervento sul nodo, ma si osserva che i termini sono altamente generici; le informazioni sono spesso non univoche e coerenti con le altre indicazioni di piani e programmi tra cui il Programma Direttore per l'Area di Roma F.S. (che il proponente non ha presentato come documento, ma col quale il progetto si dichiara "in sintonia"); le informazioni sono limitate di fatto alla dimensione metropolitana eludendo l'interfaccia con l'area più vasta e comunque regionale.

- il Proponente segnala alcune necessità, ponendo in primo luogo la questione della saturazione delle attuali stazioni ferroviaria, da evitare attraverso l'attivazione di passanti per i treni pendolari con un percorso denominato collettore ovest, ed un secondo percorso, denominato collettore est. Per un miglioramento dello schema "da ottenere in fase successiva", lo Studio cita l'eventualità di collegamenti a doppio binario tra Tuscolana e Prenestina e tra Tiburtina e Casilina e nuovi passanti diretti a Guidonia - La Storta e Monterotondo - Ciampino.
- la sommarietà con cui lo Studio tiene conto del sistema F.S., o meglio l'indeterminatezza sul periodo medio/lungo, emerge anche dalla lettura del tabulato dati dello studio trasportistico.

Qui, fatto il punto sulle frequenze dei treni al 1981, lo scenario al 1997 contempla la sola entrata in funzione della Ostiense - aeroporto (già realizzata) e dell'anello di sinistra.

Lo scenario al 2011 non contempla l'entrata in servizio di altre tratte ed in qualsiasi caso non è ipotizzata neanche l'attuazione degli adeguamenti funzionali su quelle esistenti. Il cadenzamento di tutti i treni inserito nel modello per gli scenari di previsione resta infatti identico al dato 1981 ad eccezione dell'anello che scende dai 20 ai 10 minuti nei due versi, orario ed antiorario, tra il 1997 ed il 2011.

Dal conto è esclusa la stessa tratta Roma - Guidonia che dovrebbe subire il raddoppio in conseguenza diretta dalla costruzione dell'A.V.

- per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto pubblico di superficie lo Studio elenca una serie di direttrici individuate dall'Amministrazione Comunale in accordo con l'ATAC e presentate nella relazione programmatica sul traffico al Consiglio del marzo 1990. Nello studio trasportistico del progetto dette direttrici sono invece considerate in misura affatto marginale, anche nello scenario formulato al 2011.

per quanto riguarda le infrastrutture stradali lo Studio riferisce sulla situazione attuale individuando nel G.R.A. il luogo di raccolta di strade che possono fornire un servizio in termini di capacità alquanto diversificato e che, a lavori ultimati, "ricoprirà un ruolo di adduzione delle vetture ai parcheggi che conseguente funzione di filtro verso l'area urbana".

Tra gli interventi di area vasta si accenna al progetto provinciale, assunto negli studi del PRT Lazio, di una tangenziale metropolitana (TAM) per la creazione di un secondo anello stradale capace di distribuire il traffico diretto verso Roma, parallelo al GRA, senza costituirne un effettivo raddoppio. Anche del TAM non tengono conto le analisi trasportistiche che si limitano tutte, ad esclusione di poche direttrici d'origine, alla sola estensione metropolitana del Comune.

- circa la funzione delle aree di interscambio, lo Studio riferisce i dati delle delibere del Piano Parcheggi (PP) n.421 del 29/11/88 e del Programma Urbano dei Parcheggi (PUP) n.2671 del 3/11/89 (finanziamento attraverso la legge 122/89).

Su questo argomento lo Studio non presenta un sostanziale approfondimento in ordine alle relazioni dirette con le potenzialità di flusso delle stazioni.

A questo proposito diviene emblematica un'affermazione del Proponente che avanzando una comparazione fra il totale passeggeri/giorno in entrata ed in uscita dal nodo al 1996 ed un dato a diversa aggregazione del 1984 deduce che "il servizio A.V. certamente non dà origine a sensibili incrementi di traffico soprattutto se riferiti alla singola ora di punta".

In merito, infine, al tema dei centri merci (interporti ed autoporti) viene considerata la proposta delle FS di realizzare un centro merci con funzioni doganali a Settebagni - Monterotondo, in sostituzione delle aree impegnate in città, in particolare a S.Lorenzo.

Dagli incontri effettuati in corso di istruttoria del presente parere è emersa la attuale non disponibilità del Comune sulla localizzazione proposta.

valutato che:

per quanto riguarda la completezza delle analisi ambientali:

- lo Studio di Impatto Ambientale esamina un'unica soluzione progettuale e non consente di operare confronti sull'incidenza ambientale di eventuali alternative.

Il tracciato della penetrazione urbana dell'A.V. prospettato dal Proponente non trova peraltro obiezioni sostanziali da parte degli enti locali (Regione Lazio e Comune di Roma).

Il territorio interessato dall'intervento progettuale è stato oggetto di indagine, sulle diverse componenti ambientali coinvolte, che tende a trascurare le interazioni ancor più complesse in un ambito urbanizzato.

-

l'analisi ambientale è stata sviluppata con criteri di giudizio di tipo qualitativo, con un livello di definizione sensibilmente diverso in ciascuna componente:

l'an

a)

ambiente idrico e suolo

Dallo studio è stata rilevata la presenza di un solo ricettore possibile, il fiume Aniene, per il quale si esclude genericamente la possibilità di interferenze connesse alla realizzazione di un ponte con pile in area golenale.

Non è citata l'intersezione con il fosso Tor Sapienza e con il fosso Tor Tre Teste, tra Salone e Prenestina (tutela legge 431/85), che vengono superati con semplice tombinatura.

Non sono vagliate indicazioni in merito all'eventualità di utilizzo per le lavorazioni, previa raccolta e stoccaggio, od a metodi di rinvio in falda, delle acque meteoriche che confluirebbero sulle grandi superfici coperte degli impianti previsti nell'area di Roma Smistamento.

Pressochè inesistente sono anche le valutazioni sullo

approvvigionamento idrico sia in fase di cantiere che in fase di esercizio.

In merito al suolo, sulla base di un'analisi limitata alle caratteristiche geologiche dell'area interessata, sono

stat

e

evidenziate le problematiche connesse alla tipologia costruttiva del tracciato ferroviario.

Solo in prossimità di Tor Sapienza e dei fossi di Tor Tre Teste e Torre Angela si segnala il rischio di cedimenti.

Non sono fornite indicazioni sull'eventuale interessamento di falda per le gallerie previste a Casal Bertone e per il sottopasso di linea militare presso Tor Sapienza;

b)

atmosfera

La componente viene interessata solo in fase di costruzione per le

atti

vità di cantiere e per il traffico dei mezzi pesanti.

Sono individuati nell'area circostante la zona dell'intervento i "ricettori sensibili ai fenomeni inquinanti", ma non è chiara la rilevanza degli impatti anche per l'indicazione in forma altamente aggregata dei materiali movimentati che, pur non essendo oggetto di valutazione specifica, servono individuare una gerarchia di valori di impatto rapportata ai siti.

c)

rumore

In merito alla componente rumore, cui si deve rivolgere attenzione particolarissima nel caso di interesse diretto di aree urbane, lo Studio presenta notevoli carenze di informazione sia in riferimento a siti specifici, sia in riferimento alle tecniche di mitigazione del disturbo.

A tale proposito si ritiene però qui superfluo entrare nel merito delle indagini effettuate dal proponente, soprattutto tenendo conto delle parallele iniziative avviate per interventi di adeguamento dei livelli di emissione sonora del treno (come conferma una comunicazione del Responsabile della Divisione Tecnologie e Sviluppo di Sistema dell'Ente F.S., del 26/12/93) che vanificano le simulazioni di modello presentate. Nella citata comunicazione è fatta presente la forte diminuzione di emissione attualmente ottenuta sull'ETR 500, che scende ad 88 dB(A) con ruote profilate e che dovrebbe corrispondere a 91 dB(A) circa in esercizio.

È tuttavia da sottolineare la inadeguatezza dello Studio d'Impatto Ambientale che utilizza per le mappature una scala eccessivamente elevata e che propone "tipologie" di sistemi di attenuazione del rumore poco verificate nei confronti dei ricettori (tipo, distanza, altezza, ecc.) e senza alcun adeguato riferimento alle risultanze paesaggistiche della loro adozione.

d) vegetazione e fauna

L'attraversamento dell'area urbana si sviluppa su superfici già largamente degradate ed in gran parte già utilizzate come sede ferroviaria, quindi i punti con valore ambientale si riducono a due: - affioramenti di tufo nel settore Prenestino - Salone;

- il "Pratone" lungo l'Aniene.

Per quanto riguarda i tufi, l'allargamento della trincea ferroviaria porterà ad un ulteriore depauperamento delle aree libere. Va tenuto presente che si tratta di un biotopo poco conosciuto, ma rilevante in quanto contiguo ad insediamenti particolarmente scarsi di aree verdi. Il "Pratone" non ha particolari valori naturalistici, ma risulta di grande importanza come "polmone verde" per le zone circostanti, ad alta densità abitativa. Esistono iniziative di carattere conservazionistico per questa zona e studi scientifici. Va inoltre osservato che si tratta di area già incompletamente fruibile a causa dei binari già esistenti, di strade e fonti di scorrimento e dell'Aniene fortemente inquinati.

Già ora ci si avvicina alla superficie minima perché questa possa essere attrezzata ad area verde. La costruzione di un nuovo binario potrebbe portarla al di sotto del limite e rendere il degrado irreversibile;

e) paesaggio

Lo Studio analizza la componente nei suoi aspetti storico testimoniali e percettivi evidenziando gli impatti riscontrabili sia in fase di costruzione che di esercizio.

Attraverso tali indagini sono state riscontrate numerose aree di studio che si susseguono lungo il tracciato quasi senza soluzione di continuità confermando l'ipotesi che, trattandosi di una penetrazione urbana, sia necessario pensare l'inserimento ambientale della linea ferroviaria nel suo complesso.

A fronte di tali premesse metodologiche, gli interventi non presentano un livello di definizione adeguato: viene fornito per ogni area di studio un elenco di mitigazioni (illustrato nell'elaborato "Album delle mitigazioni") con sezioni tipo e con esempi di interventi in alcune specifiche aree.

Nel complesso, l'immagine finale dell'intervento ed il rapporto con l'ambiente circostante risultano molto scarsamente definiti ed in particolare non risulta una forte e reale integrazione delle mitigazioni da riferire alla somma degli impatti provocati da altre componenti.

Esiste d'altra parte anche il problema di impatto visivo dovuto alla presenza di linee aeree preesistenti, spesso molto vecchie e non utilizzate, al servizio delle FS o di altre utenze, che si aggiungono alle linee di contatto asservite ai fasci di binari.

Questo aspetto non è stato tenuto presente nella progettazione complessiva dei tratti di penetrazione urbana, valutando e sviluppando tutte quelle azioni di risanamento praticabili sulla base dello stato dell'arte in materia di trasporto di elettricità (cavi interrati, cavi aerei, linee aeree compatte, ecc.).

#### f) ecosistemi antropici

vengono evidenziate come aree particolarmente significativamente la zona di Vigna Mangani e la zona di Casal Bertone, trascurando le zone di forte rilevanza urbanistica che riguardano i quartieri di La Rustica e Tor Sapienza ove l'ampliamento del sedime ferroviario comporta l'abbattimento di vari edifici ed accentua la frattura tra i fronti prospicienti il progetto.

A questo proposito non vengono fornite informazioni precise sull'edilizia esposta all'abbattimento né su quella destinata a subire degrado del livello di godibilità per la prossimità alle linee. In fase di costruzione, inoltre, l'utilizzo degli attuali collegamenti viari aggraverà ulteriormente il livello di congestione della viabilità dei quartieri e la precaria funzionalità degli attraversamenti.

Per le interferenze con i servizi a rete viene fornito un elenco per chilometriche (solo sul ramo sud del nodo) e senza evidenziazione di rilevanza di impatto.

Altro punto nodale di interesse urbanistico, particolarmente in ordine ai problemi di accessibilità, sia per la presenza di un'area di cantiere, sia per le funzioni in fase d'esercizio, sono gli impianti in progetto nell'area di Roma Smistamento.

La dimensione dei manufatti ed il numero di parcheggi previsti in area FS, in mancanza di indicazione certa del numero di addetti, è comunque indice dell'alto grado di polarità prevista.

Le due uniche forme di accesso sono indicate in un sovrappasso di immissione/uscita sull'attuale tratto di Salaria e sull'uso della strada interna di via Villa Spada. La prima già attualmente satura a diversi intervalli giornalieri, la seconda accessibile solo da uno stretto passaggio comunicante con via Prati Fiscali.

#### g) aspetti direttamente connessi con la fase di cantiere:

le sorgenti di rumore nelle attività di cantiere sono costituite dalle macchine utilizzate per le operazioni di movimento terra, betonaggio, scavo, ecc., (da 95 a 110 dB(A) con caratteristiche di continuità), dalle operazioni di martellamento/chiodatura (da 115 a 120 dB(A) con caratteristiche impulsive e dalla movimentazione dei mezzi di trasporto (80-85 dB(A) per ogni singolo mezzo munito di silenziatori efficienti);

l'impatto dovuto a queste sorgenti di rumore non è quantificato; anche in questo caso gli interventi di mitigazione previsti per diminuire l'impatto del rumore di cantiere sono riportati in modo generico. Essi si basano sulla sostituzione, ove possibile, dei mezzi di trasporto con treni di servizio, sul controllo e la manutenzione dei dispositivi silenziatori e sulla predisposizione di opportune barriere fonoisolanti;

per quanto riguarda le vibrazioni:

per la realizzazione delle principali infrastrutture sono previsti lavori di scavo, trivellazioni e palificazioni. L'impatto ambientale causato dai fenomeni di vibrazione dovuti all'esecuzione di questi lavori non viene in alcun modo valutato, ne' quantificato, salvo a rinviare l'accertamento di eventuali problemi per le fondazioni più profonde alla fase di progettazione tramite studi geognostici.

CONSIDERATO che la Commissione, alla luce delle considerazioni svolte e sulla base di quanto evidenziato nella relazione istruttoria anche in merito alle carenze presenti nello Studio di Impatto Ambientale presentato, ha concluso di non essere in grado di poter compiutamente esprimere il giudizio di compatibilità ambientale, per i seguenti motivi:

- non sono analizzate, dal punto di vista ambientale, eventuali alternative significative;
- la struttura logica del nodo A.V. non è pienamente giustificata, in particolare nel ramo nord del nodo dove, anche in relazione a possibili scenari futuri del trasporto ferroviario complessivo, la costruzione del quadruplicamento tra Termini e Roma smistamento potrebbe apparire superflua;
- per effetto della mancata conversione dei Protocolli d'Intesa con Regione Lazio e Comune di Roma in Accordo di Programma, non risultano compiutamente definite le linee guida di coerenza del nodo con i piani e programmi di area;
- è altamente indeterminato il quadro riflesso sui modi e nodi del trasporto urbano e locale in particolare con riferimento alla rete su ferro esistente; ad esempio: il completamento della cintura, già in forte ritardo rispetto alle esigenze della città, è ancora subordinato, pure se per un breve tratto, alla definizione del tracciato; il cadenzamento dei convogli, ad anello realizzato, non appare opportunamente relazionato, anche in proiezione alle caratteristiche proprie della metropolitana; l'ipotesi avanzata nei colloqui, di trasferimento di funzioni tra stazioni, tale da fornire scenari molto diversificati nel trasporto urbano, è oggetto di valutazioni affatto preliminari;
- non esistono dati certi in merito al soddisfacimento della domanda passeggeri e merci per il breve e lungo periodo. Allo stesso tempo il modello trasportistico utilizza dati di proiezione non adeguati o poco giustificati;
- i problemi indotti dal nuovo impianto ferroviario sull'assetto delle aree urbane contermini, non sono stati adeguatamente esaminati;
- risultano carenti le indagini relative ai fattori ambientali interessati dalle fasi di costruzione e di esercizio; non hanno inoltre adeguata trattazione, anche in termini di riduzione degli impatti, le componenti tipiche di un progetto di attraversamento urbano;

VISTO il parere n.68 bis della Commissione per la valutazione dell'impatto ambientale relativo all'esame del progetto esecutivo della linea A.V. Roma-Napoli che individua le parti della tratta non condizionate dalle soluzioni tecniche dei nodi;

PRESO ATTO che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di privati cittadini, ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 6 della legge 349/86, circa la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera in esame;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

VISTO il D.L. del 3 febbraio 1993, N.29;

### E S P R I M E

giudizio interlocutorio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al sistema di alta velocità "Penetrazione urbana - nodo di Roma";

### D I S P O N E

- che la procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle Amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione della nuova domanda ed alla successiva pronuncia da parte del Ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministro per i beni culturali ed ambientali;
- che nella redazione dello Studio di impatto ambientale del nodo dovrà essere assunta come sezione significativa quella corrispondente al Km25 della tratta A.V. Roma-Napoli;
- che la eventuale nuova domanda di pronuncia sia corredata da:
  - la documentazione integrata degli elaborati di progetto e dello studio d'impatto già inoltrata;
  - la documentazione attestante l'avvenuta pubblicazione ai sensi dell'art. 5, comma 1, del D.P.C.M. n.377/88 secondo le modalità previste dalla circolare del Ministero dell'ambiente dell'11 agosto 1989;
  - la dichiarazione giurata ai sensi dell'art. 2 comma 3, del D.P.C.M. 27 dicembre 1989 relativa alle allegazioni prodotte;
  - la sintesi non tecnica complessiva rielaborata tenendo conto delle modifiche ed integrazioni intervenute;
- che gli atti siano presentati nel numero di copie indicato nel primo comma del citato art. 2 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e siano altresì depositati per la consultazione del pubblico negli appositi uffici regionali;
- che il presente provvedimento sia comunicato alla ITALFERR SIS.T.A.V. S.p.A., al Ministero dei Trasporti, all'Ente Ferrovie dello Stato, alla Società T.A.V S.p.A. ed alla Regione Lazio la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma, lì 10/08/93

IL DIRETTORE

GENERALE