

COMMITTENTE:



Direzione Investimenti Area Centro – Progetti Roma

PROGETTAZIONE:



SOGGETTO TECNICO: RFI – Direzione Ingegneria Investimenti – Ingegneria di Sistema

**Delocalizzazione delle funzioni della Diagnostica Nazionale RFI e di un fascio deposito di IF a Roma  
Smistamento e degli impianti della Squadra Ponti presso la stazione di Maccarese in ambito del  
progetto del nuovo PRG di Roma Tuscolana.**

**PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ECONOMICA (PFTE)**

Elaborati generali

SCALA -

Lista di controllo per la valutazione preliminare

Foglio 1 di -

PROGETTO/ANNO	SOTTOPR.	LIVELLO	NOME DOC.	PROGR.OP.	FASE FUNZ.	NUMERAZ.
0 2 4 6 2 1	S P 1 2	P F T E	T G - -	P R	D 0 1	E 1 1 0

APPALTAZIONE	Revis.	Descrizione	Progettista	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato	Data
	1	Prima emissione	-	19-12-2022	E. Di Placido	19-12-2022	F. Lozano	19-12-2022	M.Di Girolamo	19-12-2022
	2	Revisione	-	19-01-2023	E. Di Placido	19-01-2023	F. Lozano	19-01-2023	M.Di Girolamo	19-01-2023

RFI	Revis.	Descrizione	Progettista	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato	Data
	-	-	-	-	A. Gaston	-	P. Bruni	-	F. R. Gentile	-
	-	-	-	-	A. Gaston	-	P. Bruni	-	F. R. Gentile	-

POSIZIONE ARCHIVIO

LINEA

X	X	X	X
---	---	---	---

SEDE TECN.

X	X	X	X	X	X
---	---	---	---	---	---

NOME DOC.

-	-	-	-
---	---	---	---

NUMERAZ.

--	--	--	--

Verificato e trasmesso	Data	Convalidato	Data	Archiviato	Data

**Lista di controllo per la valutazione preliminare**  
**(art. 6, comma 9bis, D.Lgs. 152/2006)**

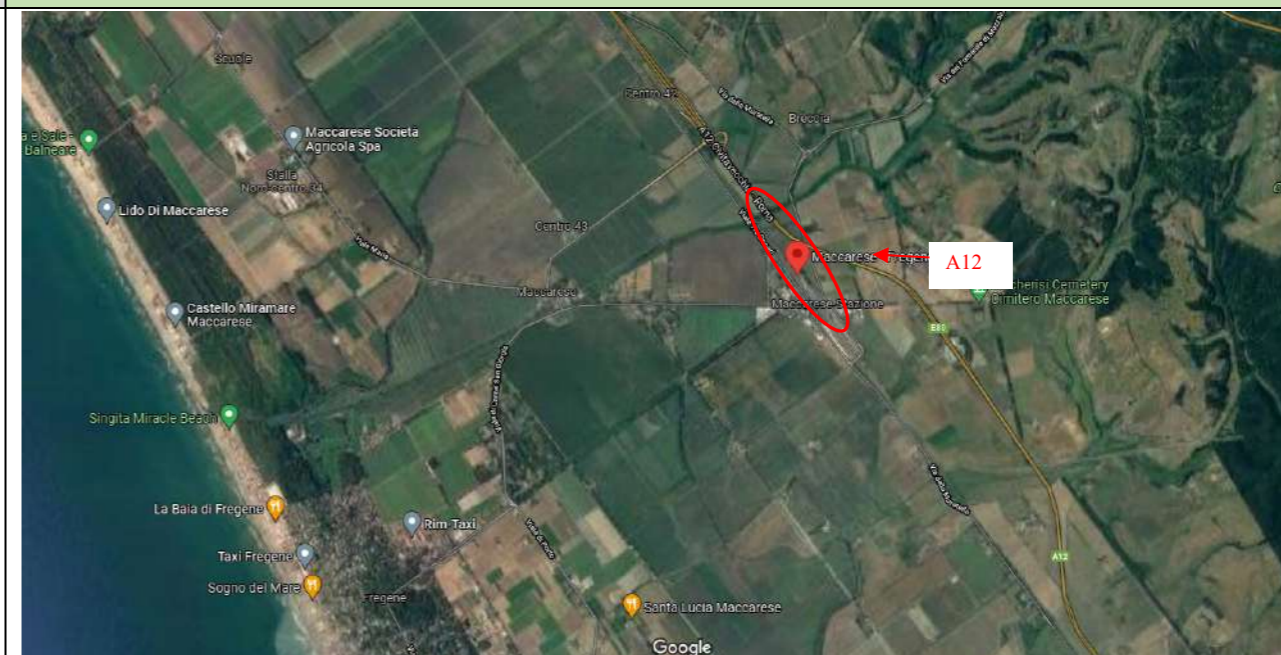
1. Titolo del progetto	
<i>Delocalizzazione delle funzioni della Diagnostica Nazionale RFI e di un fascio deposito di IF a Roma Smistamento e degli impianti della Squadra Ponti presso la stazione di Maccarese in ambito del progetto del nuovo PRG di Roma Tuscolana.</i> <b>Roma Smistamento</b>	<i>Delocalizzazione delle funzioni della Diagnostica Nazionale RFI e di un fascio deposito di IF a Roma Smistamento e degli impianti della Squadra Ponti presso la stazione di Maccarese in ambito del progetto del nuovo PRG di Roma Tuscolana.</i> <b>Maccarese</b>

2. Tipologia progettuale		
<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____		
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto 2, lettera <i>h</i>	<b>2. Progetti di infrastrutture:</b> <i>h) modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)</i>	<b>2. Progetti di infrastrutture:</b> <i>h) modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)</i>
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale	
<i>L'intervento fa parte del progetto di delocalizzazione delle funzioni della Diagnostica Nazionale RFI e di un fascio deposito di IF, attualmente presenti presso Roma Tuscolana e loro ricollocazione presso il fascio binari Roma Smistamento in località Nuovo Salario, Roma.</i> <i>Tale operazione si rende necessaria a seguito della realizzazione del progetto di nuovo PRG di Roma Tuscolana (NPP 0246).</i>	<i>L'intervento in esame fa parte del progetto di delocalizzazione degli impianti della Squadra Ponti, attualmente presenti presso Roma Tuscolana, e loro ricollocazione presso la stazione Maccarese in località Maccarese (comune di Fiumicino), Roma.</i> <i>Tale operazione si rende necessaria a seguito della realizzazione del progetto di nuovo PRG di Roma Tuscolana (NPP 0246).</i>

4. Localizzazione del progetto	
<i>Il progetto interessa un'area collocata nel quadrante nord-est dell'area urbana romana, lungo la via Salaria all'altezza dell'Aeroporto dell'Urbe e coincidente con il sedime ferroviario.</i> <i>L'area ricade all'interno del territorio amministrativo di Roma, territorio sul quale insiste il nuovo PRG comunale.</i> <i>La programmazione urbanistica alla scala vasta che la interessa è relativa ai Piani della Città metropolitana di Roma (PTPG) e della Regione Lazio (PTPR).</i> <i>L'area ricade inoltre all'interno della pianificazione di settore dell'Autorità di Bacino del fiume Tevere.</i>	<i>L'area in esame è una lente di territorio coincidente con il fascio di binari della linea ferroviaria, stretta tra il litorale laziale ad ovest e l'A12 Civitavecchia-Roma ad est. Fa parte del territorio amministrativo del Comune di Fiumicino e più specificatamente nella località di Maccarese, da cui la Stazione ferroviaria prende il nome.</i> <i>La programmazione urbanistica alla scala vasta che la interessa è relativa ai Piani della Città metropolitana di Roma (PTPG) e della Regione Lazio (PTPR).</i> <i>L'area ricade all'interno della pianificazione di settore dell'Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino centrale.</i>

#### 4. Localizzazione del progetto



*Il progetto in esame ricade interamente in area ferroviaria, senza interessare aree esterne appartenenti al sistema insediativo limitrofo.*

*L'area di progetto è ubicata in località Maccarese, all'interno della stazione ferroviaria omonima. Il sito ricade all'interno del territorio del comune di Fiumicino ed è parallelo e adiacente al fascio ferroviario nord-sud.*

*Abbandonato per secoli, l'Agro romano fu oggetto, fin dal 1870 anno dell'unità d'Italia, di un progetto per il risanamento delle zone paludose e per la bonifica e il ripopolamento del litorale. L'arrivo dei braccianti ravennati, che si insediarono nel 1884, diede inizio ad un'opera gigantesca di bonifica, che rivoluzionò la geografia della zona. Furono costruiti diversi canali per drenare le zone acquitrinose verso il mare e furono realizzate le macchine idrovore che, dopo avere "sollevato" le acque basse, le avviavano, attraverso una fitta rete di fossi e canali emissari, a ricongiungersi al mare.*

*Nella zona di Maccarese, zona contigua al 'Leonardo da Vinci', l'idrovora era a quel tempo (1889) una macchina a vapore alimentata a carbone.*

*Fu una grandiosa impresa di riqualificazione di un territorio che, fin dal 1300, era stato paludoso e malarico e che ora, attraverso opere di bonifica idraulica ed agraria, ne modificava radicalmente l'aspetto, con la creazione di strade, ponti, argini di fiumi e livellamenti di pendenze.*

*Nel 1925, infine, furono installate nuove macchine idrovore, per ampliare l'area bonificata: le idrovore di Maccarese, oggi meglio conosciute come idrovore di Focene, sono un pregevole esempio di archeologia industriale rivelatosi, nel corso di vari decenni di onorato servizio, una soluzione talmente valida che le strutture portanti degli impianti idrovori sono ancora quelle originali.*

*Oggi la gestione degli impianti di bonifica e la manutenzione dei corsi d'acqua è affidata al Consorzio di Bonifica*

*Inquadramento dell'area di intervento*

*Il progetto in esame ricade interamente in area ferroviaria, senza interessare aree esterne appartenenti al sistema insediativo limitrofo.*

*L'area di progetto è ubicata all'interno dello Scalo ferroviario Roma Smistamento del Nuovo Salario. Il sito ricade all'interno del territorio del Municipio Roma 3° e presenta un asse nord-sud che si estende dall'immissione del fiume Aniene nel Tevere, nella porzione meridionale, fino all'area di Settebagni nella parte settentrionale. Il confine occidentale del Municipio è delimitato dal corso del Tevere mentre buona parte di quello meridionale è delimitato dal corso dell'Aniene. La morfologia del Municipio Roma 3°, è costituita da colline incise da una rete di fossi affluenti sia del Fiume Tevere che dell'Aniene, dove le quote delle colline si attestano attorno ai 70 m mentre la quota media del Tevere in questa zona è tra i 23 ed i 20 m s.l.m. circa. Si tratta di uno dei municipi di Roma con la maggiore estensione di superfici non urbanizzate, ad uso agricolo o adibite a bosco o pascolo, soprattutto all'esterno del GRA.*

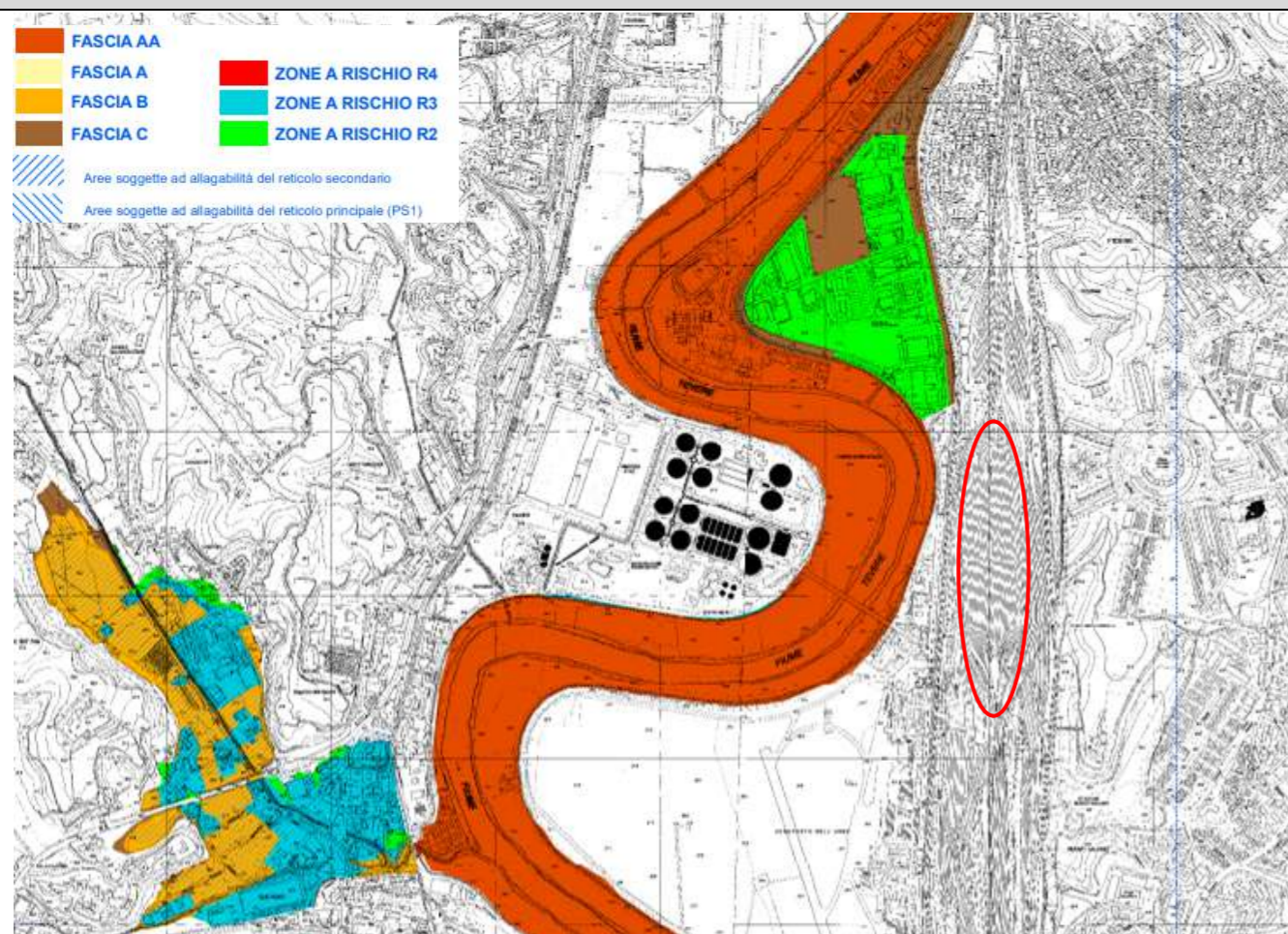
*Nel territorio del Municipio sono presenti due Aree Protette gestite dall'Ente Romanatura:*

- la Riserva Regionale della Marcigliana*
- la Riserva Regionale della Valle dell'Aniene,*

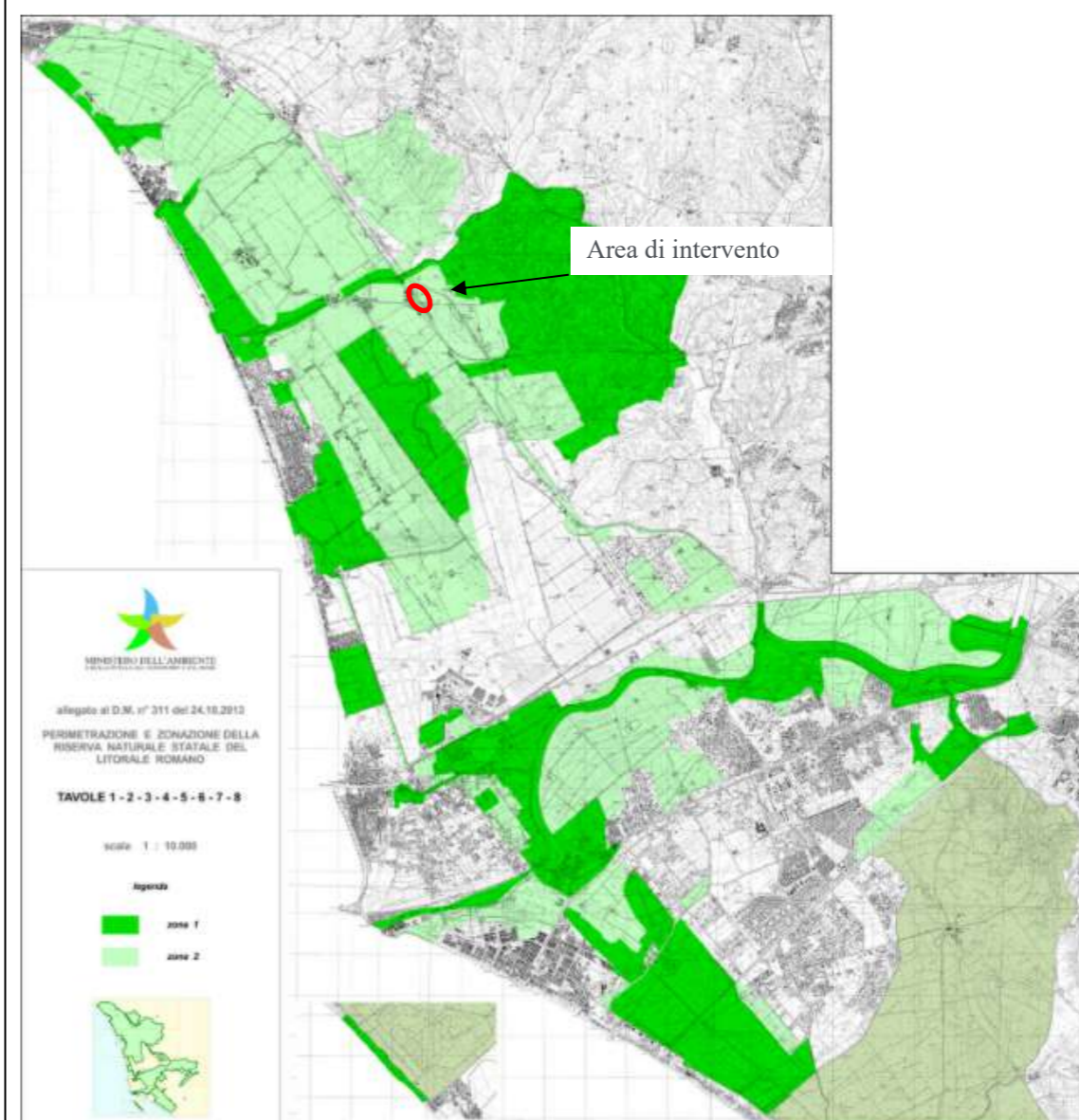
*caratterizzate da paesaggi rurali con campi coltivati, spallette boscate e diffusa vegetazione ripariale lungo le sponde dell'Aniene.*

4. Localizzazione del progetto	
<p><i>Dal punto di vista storico non sono presenti significativi resti di antica frequentazione, pur essendo il territorio attraversato dal tracciato delle antiche Via salaria e Via Nomentana.</i></p> <p><i>La via Salaria e la linea ferroviaria nord-sud hanno rappresentato nel tempo il sistema strutturale attorno al quale si è urbanizzato il territorio, concentrando attività e funzioni che successivamente hanno determinato l'espansione urbana.</i></p> <p><i>Questa fase di urbanizzazione del territorio inizia negli anni '20, con la realizzazione del quartiere Montesacro, al quale, durante i decenni successivi si aggiunsero le borgate di Valmelaina, Cecchina e Tufello, seguite dai quartieri Talenti e Bufalotta e dalla borgata Fidene.</i></p> <p><i>Nell'area interessata dall'intervento insiste un <b>Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico</b></i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>• Rischio idrogeologico: carta di dettaglio n. 42:</i></li> <li><i>• Rischio frana: carta di dettaglio n. 35</i></li> </ul> <p><i>Dalla lettura della carta "<u>Fasce fluviali e zone di rischio del reticolo</u>" si evince che <u>l'area di intervento non ricade all'interno di alcuna perimetrazione.</u></i></p> <p><i>Dalla lettura della carta "<u>Inventario fenomeni franosi</u>" si evince che <u>l'area di intervento non ricade all'interno di alcuna perimetrazione.</u></i></p>	<p><i>Tevere e Agro Romano, un ente economico di diritto pubblico.</i></p> <p><i>L'ambiente di transizione tra la terra emersa e il mare è caratterizzato da condizioni ambientali quasi estreme che limitano l'esistenza e la distribuzione delle piante alle sole che vi sono adattate.</i></p> <p><i>I fattori che condizionano maggiormente la vita delle piante in ambiente dunale sono: il grado di salinità dell'acqua che, se elevato, provoca un appassimento delle piante per osmosi; il vento salmastro, che brucia le foglie e, a causa dei granuli di sabbia in sospensione, ne smeriglia la superficie; la mancanza di humus nel terreno e la sua forte permeabilità; l'escursione di marea, che sommerge temporaneamente alcune aree. L'influenza di ciascuno di questi fattori sugli esseri viventi non è costante ma dipende, oltre che dalla distanza dal mare, dall'azione congiunta di ciascun fattore con tutti gli altri.</i></p> <p><i>L'area vasta in esame è un territorio ricco di presenze di aree naturali protette.</i></p> <p><i><u>L'area interessata direttamente dal progetto insiste dentro l'area ferroviaria, purtuttavia ricade all'interno della:</u></i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>• <b>Riserva Naturale Statale Litorale Romano</b></i></li> </ul> <p><i>La Riserva è caratterizzata da paesaggi dunali verso il litorale e agricoli verso l'interno. Abbraccia un territorio di 15.900 ettari che si estende sulla costa, dalla marina di Palidoro a Nord fino alla spiaggia di Capocotta a Sud. Comprende vaste aree quali la Macchiagrande di Galeria, i territori delle bonifiche delle Pagliete, di Maccarese e di Ostia, l'ultimo tratto fluviale del Tevere (foto), la pineta di Castel Fusano. Include, quindi, territori appartenenti al Comune di Fiumicino e al Comune di Roma.</i></p> <p><i>Sono escluse dalla Riserva le aree urbane di Passoscuro, Fregene, Focene, Fiumicino, Ostia e Acilia.</i></p>

#### 4. Localizzazione del progetto



Fasce fluviali e zone di rischio del reticolo principale – carta di dettaglio n. 42



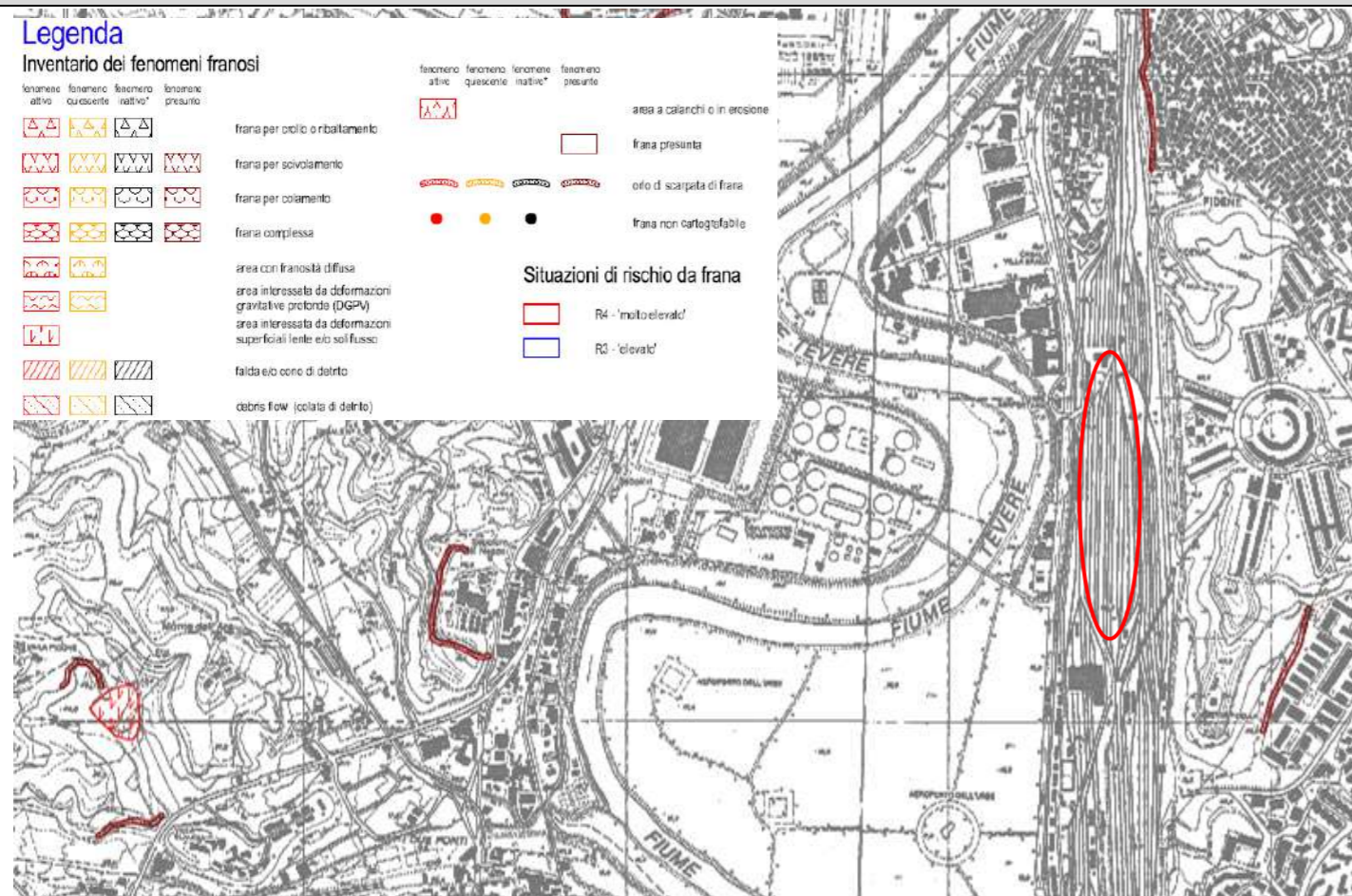
RISERVA NATURALE STATALE DEL LITORALE ROMANO  
Nuova perimetrazione aree (D.M. 311 del 24/10/2013) [\[link\]](#)

CLOSE X

Nel territorio sono presenti aree di rilevante interesse naturalistico: le dune di Palidoro, i tumuleti di Bocca di Leone, la foce dell'Arrone, le vasche di Maccarese, la pineta di Fregene, l'Oasi di Macchiagrande, la pineta di Coccia di Morto, Macchiagrande di Galeria, la valle e la foce del Tevere, la pineta dell'Acqua Rossa, la tenuta di Procoio, la pineta di Castel Fusano, le dune di Capocotta.

Sono presenti, inoltre, siti d'interesse storico-archeologico di altissimo valore: i resti straordinari della città romana di Ostia Antica e dei porti imperiali di Claudio e di Traiano, la Necropoli di Porto all'Isola Sacra, torri costiere, castelli e le tracce di insediamenti umani preistorici.

#### 4. Localizzazione del progetto



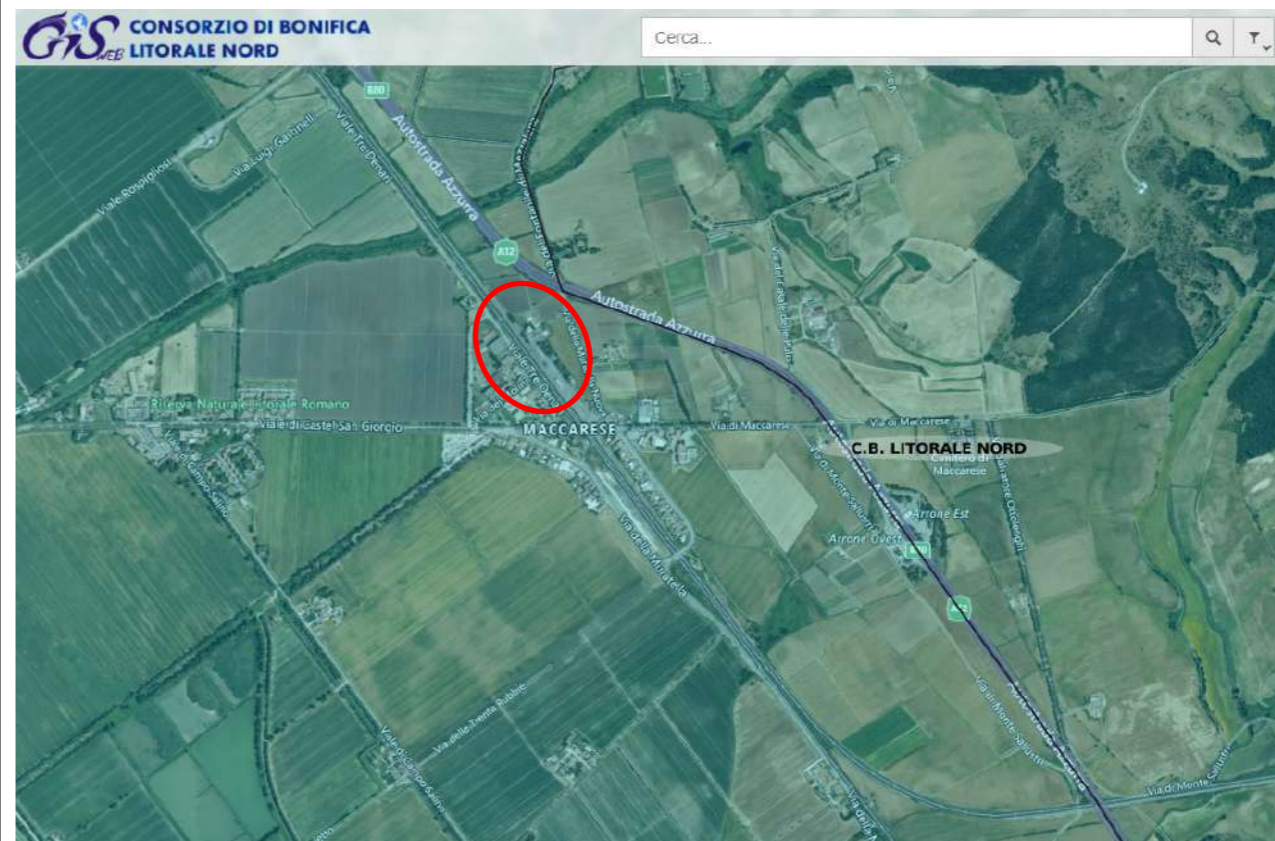
Inventario fenomeni franosi – carta di dettaglio n. 35

In base a quanto emerge dal **Piano Territoriale Paesistico Regionale, tavola A**, il territorio interessato dal progetto ricade all'interno del Sistema di Paesaggio "Ambiti di recupero e valorizzazione paesistica", definito dall'art. 16 delle NTA del PTPR:

"Il PTPR individua inoltre nelle Tavole A - sistemi ed ambiti di paesaggio - gli ambiti di recupero e valorizzazione.

In tali ambiti, in tutti paesaggi, possono essere attivati, con gli strumenti di cui all'articolo 55 delle presenti norme, progetti per il recupero, la riqualificazione e la valorizzazione del paesaggio regionale considerati prioritari ai sensi dell'articolo 143 del codice. "

L'area interessata dalle opere in progetto ricade all'interno del **Consorzio di bonifica Litorale Nord**.



Area azzurra: Comprensorio del Consorzio di bonifica Litorale Nord

Dalla **Cartografia del PAI della Regione Lazio**, emerge che l'area degli interventi ricade nelle perimetrazioni:

- Area di Pericolo B1

che individua "aree a moderata probabilità di inondazione con frequenza media tra la trentennale e la duecentennale, che possono essere investite da eventi alluvionali con dinamiche intense e alti livelli idrici".

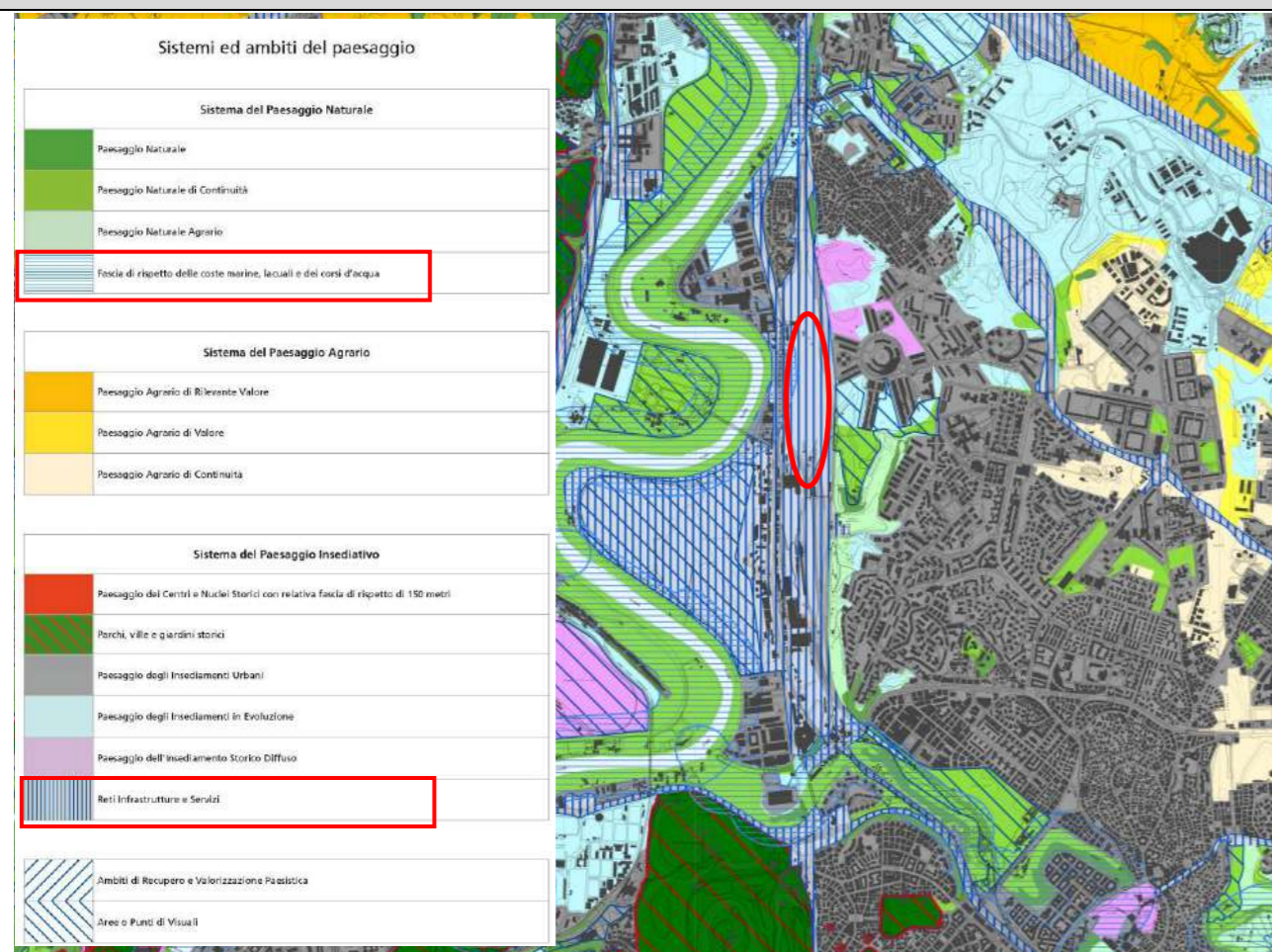
Ad est dell'area della stazione ferroviaria e del relativo fascio binari, si estende una

- Area di Pericolo A1

che individua "aree ad alta probabilità di inondazione con frequenza media trentennale e che possono essere investite da eventi alluvionali con dinamiche intense e alti livelli idrici".

In termini di rischio si individua nei settori urbanizzati ad est della stazione un Rischio elevato R3; un rischio lineare R3 viene anche individuato lungo l'asse dei binari ferroviari.

#### 4. Localizzazione del progetto



Sovrapposizione del progetto alla tav A

Dalle **Tavole B "Beni Paesaggistici e ambientali"** del PTPR si evince che l'intervento interessa aree individuate tra i Beni Ricognitivi quali:

#### "BENI PAESAGGISTICI ART. 142"

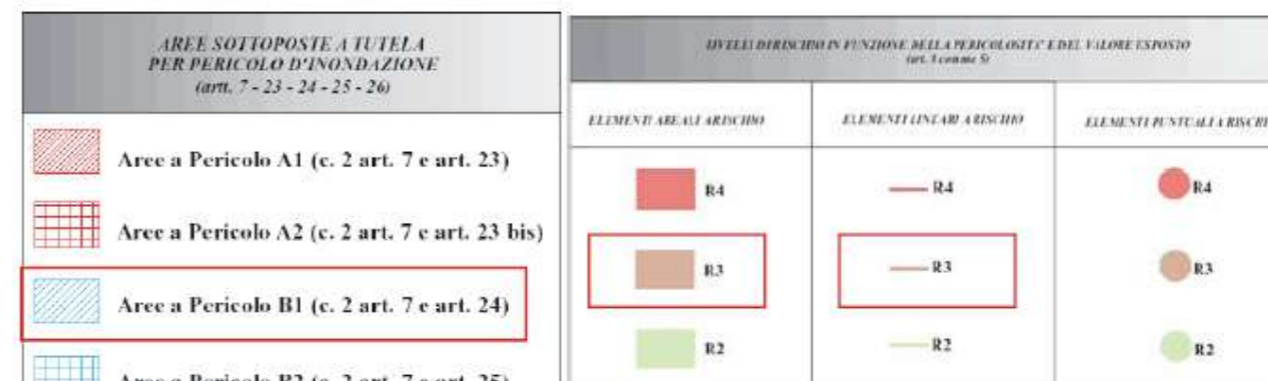
##### art. 42 (protezione zone di interesse archeologico)

*Ai sensi dell'articolo 142 co1, lettera m), del Codice sono sottoposti a vincolo paesistico le zone di interesse archeologico.*

*2. Sono qualificate zone di interesse archeologico quelle aree in cui siano presenti resti archeologici o paleontologici anche non emergenti che comunque costituiscano parte integrante del territorio e lo connotino come meritevole di tutela per la propria attitudine alla conservazione del contesto di giacenza del patrimonio archeologico.*

*3. Rientrano nelle zone di interesse archeologico, ai sensi del comma 2:*

*a) le aree, gli ambiti ed i beni puntuali e lineari nonché le relative fasce di rispetto già individuati dai PTP vigenti come*



cartografia PAI

In base a quanto emerge dal **Piano Territoriale Paesistico Regionale, tavola A**, l'area in esame ricade interamente nel "Sistema del paesaggio insediativo" in un'area:

- **"Reti, Infrastrutture e Servizi"**

##### art. 33 (Reti, infrastrutture e servizi)

*"[...] 4. Il paesaggio delle reti, infrastrutture e servizi è da tutelare unitariamente in ragione della sua funzione di connessione e di fruizione, anche visiva.*

*5. La tutela è volta alla valorizzazione e riqualificazione dei tracciati stradali e/o ferroviari, al ripristino dei con*



#### 4. Localizzazione del progetto

adeguati dal PTPR con le rettifiche, le eliminazioni e gli spostamenti, segnalati dalle Soprintendenze Archeologiche in attuazione dell'Accordo con il Ministero per i Beni e le attività culturali o introdotte d'ufficio;

b) le aree individuate con provvedimento dell'amministrazione competente anche successivamente all'approvazione del PTPR. [...]

6. Per le aree, gli ambiti, i beni, puntuali e lineari, e le relative fasce di rispetto di cui al comma 3, lettera a), ai fini del rilascio delle autorizzazioni ai sensi dell'articolo 146 del Codice nonché per la redazione degli strumenti urbanistici, costituiscono riferimento le seguenti norme specifiche di salvaguardia e di tutela:

a) sugli edifici esistenti sono ammessi interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione, restauro e risanamento conservativo (lettere a), b) e c) dell'articolo 3 del DPR 380/2001) nonché di ristrutturazione edilizia che non comportino totale demolizione e ricostruzione ovvero interventi di demolizione anche parziale senza ricostruzione; tali interventi non necessitano del preventivo parere della Soprintendenza archeologica di Stato;

b) per gli interventi di nuova costruzione, ivi compresi ampliamenti degli edifici esistenti nonché gli interventi pertinenziali e per gli interventi di ristrutturazione edilizia qualora comportino totale demolizione e ricostruzione, e comunque per tutti gli interventi che comportino movimenti di terra, ivi compresi i rinterri, l'autorizzazione paesaggistica è integrata dal preventivo parere della Soprintendenza archeologica di Stato che valuta, successivamente ad eventuali indagini archeologiche o assistenze in corso d'opera, complete di documentazione, l'ubicazione o determina l'eventuale inibizione delle edificazioni in base alla presenza e alla rilevanza dei beni archeologici nonché definisce i movimenti di terra consentiti compatibilmente con l'ubicazione e l'estensione dei beni medesimi;

l'autorizzazione paesaggistica valuta l'inserimento degli interventi stessi nel contesto paesaggistico;

c) è obbligatorio mantenere una fascia inedificabile dai singoli beni archeologici da recepire da parte della Regione in sede di autorizzazione dei singoli interventi sulla base del parere della competente Soprintendenza archeologica di Stato;

e "BENI PAESAGGISTICI ART. 142"

art. 36 (Protezione dei fiumi, torrenti, corsi d'acqua) [...]

1. Ai sensi dell'articolo 142 co1, lettera c), del Codice sono sottoposti a vincolo paesistico i fiumi, i torrenti ed i corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui al testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna, di seguito denominata fascia di rispetto.

[...]

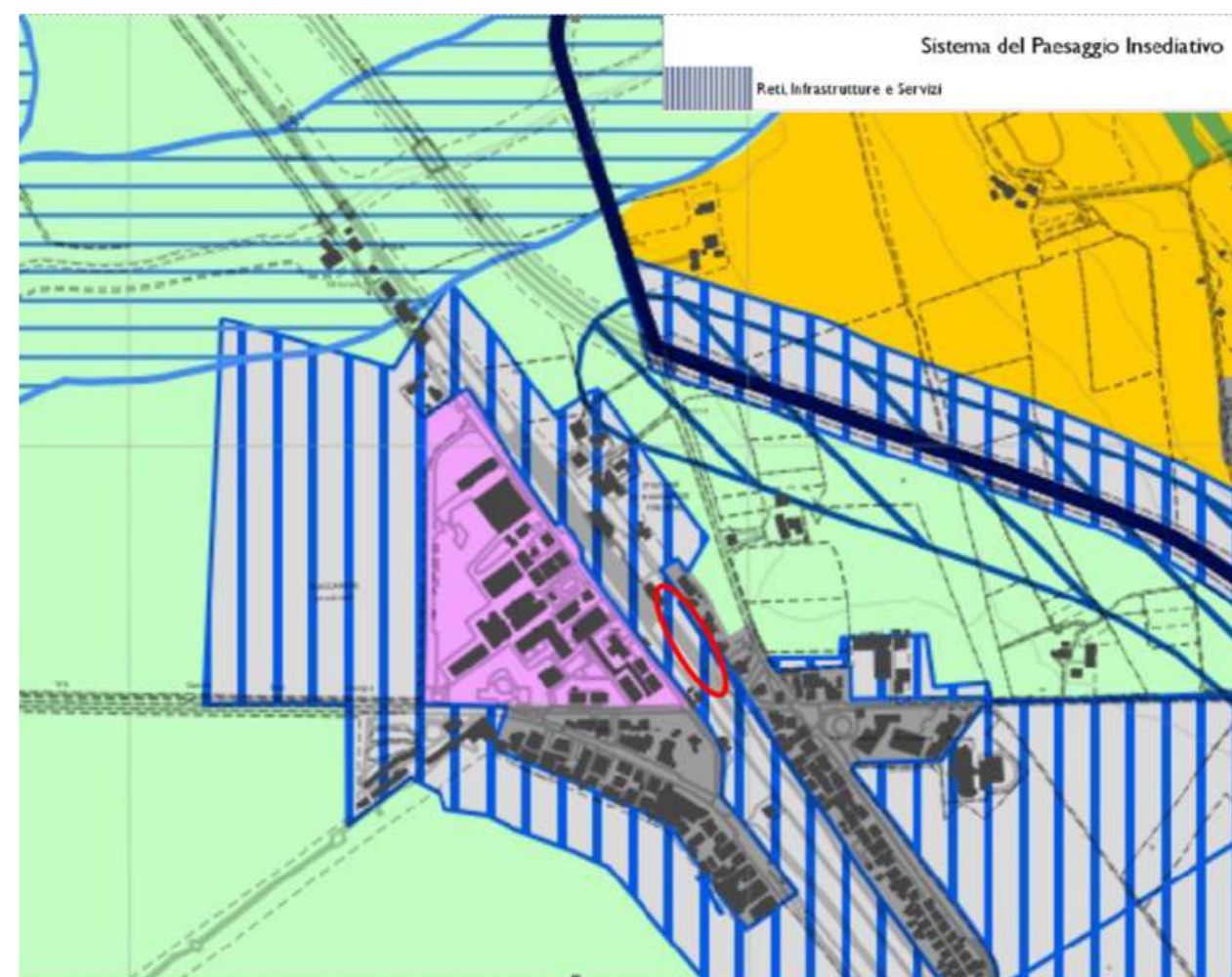
7. Fatto salvo l'obbligo di richiedere l'autorizzazione paesistica ai sensi degli articoli 146 e 159 del Codice, le disposizioni di cui ai precedenti commi 5 e 6 non si applicano alle aree urbanizzate esistenti come individuate dal PTPR, e corrispondenti al "paesaggio degli insediamenti urbani" e alle "Reti, infrastrutture e servizi", ferma restando la preventiva definizione delle procedure relative alla variante speciale di cui all'articolo 61 delle presenti norme qualora in tali aree siano inclusi nuclei edilizi abusivi suscettibili di perimetrazione ai sensi della l.r. 28/1980. [...]

12. Nell'ambito delle fasce di rispetto di cui al comma 1, gli strumenti urbanistici di nuova formazione o le varianti a quelli

di visuale e il recupero della percezione dei resti antichi e dei quadri panoramici che da essi si godono.

6. Sono individuati come compatibili gli usi correlati alla utilizzazione e alla trasformazione dei tracciati viari e ferroviari e, per zone specificamente individuate, alla realizzazione dei manufatti legati alla viabilità nonché, per le aree interessate da grandi impianti di servizi e infrastrutture pubbliche all'utilizzazione degli stessi."

Pertanto, le azioni di progetto sono compatibili con le indicazioni del Piano.



Sovrapposizione del progetto alla tav A

Dalle Tavole B "Beni Paesaggistici e ambientali" del PTPR si evince che l'intervento interessa aree individuate tra i Beni Ricognitivi quali:

"BENI PAESAGGISTICI ART. 142"

art. 38 (protezione dei parchi e delle riserve naturali)

1. Ai sensi dell'articolo 142 co1, lettera f), del Codice, sono sottoposti a vincolo paesistico i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi. [...]

4. Ai beni paesaggistici di cui al comma 1 si applicano sia la disciplina d'uso dei paesaggi, sia le misure di salvaguardia

#### 4. Localizzazione del progetto

vigenti possono eccezionalmente prevedere, infrastrutture o servizi ed interventi utili alla riqualificazione dei tessuti circostanti o adeguamenti funzionali di attrezzature tecnologiche esistenti, nel rispetto delle disposizioni delle presenti norme, e alle seguenti condizioni:

- a) mantenimento di una fascia integra e inedificata di cinquanta metri a partire dall'argine;
- b) comprovata esistenza di aree edificate contigue.



Ricognizione delle aree tutelate per legge art. 134 co. 1 lett. b e art. 142 co. 1 Dlvo 42/04			
VINCOLI RICOGNITIVI DI LEGGE		c058_001	c) corsi delle acque pubbliche art. 7 L.R. 24/98
		mp058_001	m) aree di interesse archeologico già individuate - beni puntuali con fascia di rispetto art. 13 co 3 lett. a L.R 24/98
		ml058_001	m) aree di interesse archeologico già individuate - beni lineari con fascia di rispetto art. 13 co 3 lett. a L.R 24/98

Sovrapposizione del progetto alla tav B

Dalle Tavole C "Beni dei Patrimoni Naturale e Culturale" del PTPR si evince che l'intervento interessa la

previste negli specifici provvedimenti istitutivi. Queste ultime si applicano fino all'approvazione dei piani delle aree naturali protette, laddove previsti. In caso di contrasto prevale la norma più restrittiva.

5. Ai sensi dell'articolo 145, comma 3, del Codice, per quanto attiene alla tutela del paesaggio le disposizioni del PTPR sono comunque prevalenti sulle disposizioni contenute nei piani delle aree naturali protette.

#### "BENI PAESAGGISTICI ART. 142 lett.m"

art. 42 (protezione zone di interesse archeologico)

Ai sensi dell'articolo 142 co1, lettera m), del Codice sono sottoposti a vincolo paesistico le zone di interesse archeologico.

2. Sono qualificate zone di interesse archeologico quelle aree in cui siano presenti resti archeologici o paleontologici anche non emergenti che comunque costituiscano parte integrante del territorio e lo connotino come meritevole di tutela per la propria attitudine alla conservazione del contesto di giacenza del patrimonio archeologico.

3. Rientrano nelle zone di interesse archeologico, ai sensi del comma 2:

- a) le aree, gli ambiti ed i beni puntuali e lineari nonché le relative fasce di rispetto già individuati dai PTP vigenti come adeguati dal PTPR con le rettifiche, le eliminazioni e gli spostamenti, segnalati dalle Soprintendenze Archeologiche in attuazione dell'Accordo con il Ministero per i Beni e le attività culturali o introdotte d'ufficio;
- b) le aree individuate con provvedimento dell'amministrazione competente anche successivamente all'approvazione del PTPR. [...]

6. Per le aree, gli ambiti, i beni, puntuali e lineari, e le relative fasce di rispetto di cui al comma 3, lettera a), ai fini del rilascio delle autorizzazioni ai sensi dell'articolo 146 del Codice nonché per la redazione degli strumenti urbanistici, costituiscono riferimento le seguenti norme specifiche di salvaguardia e di tutela:

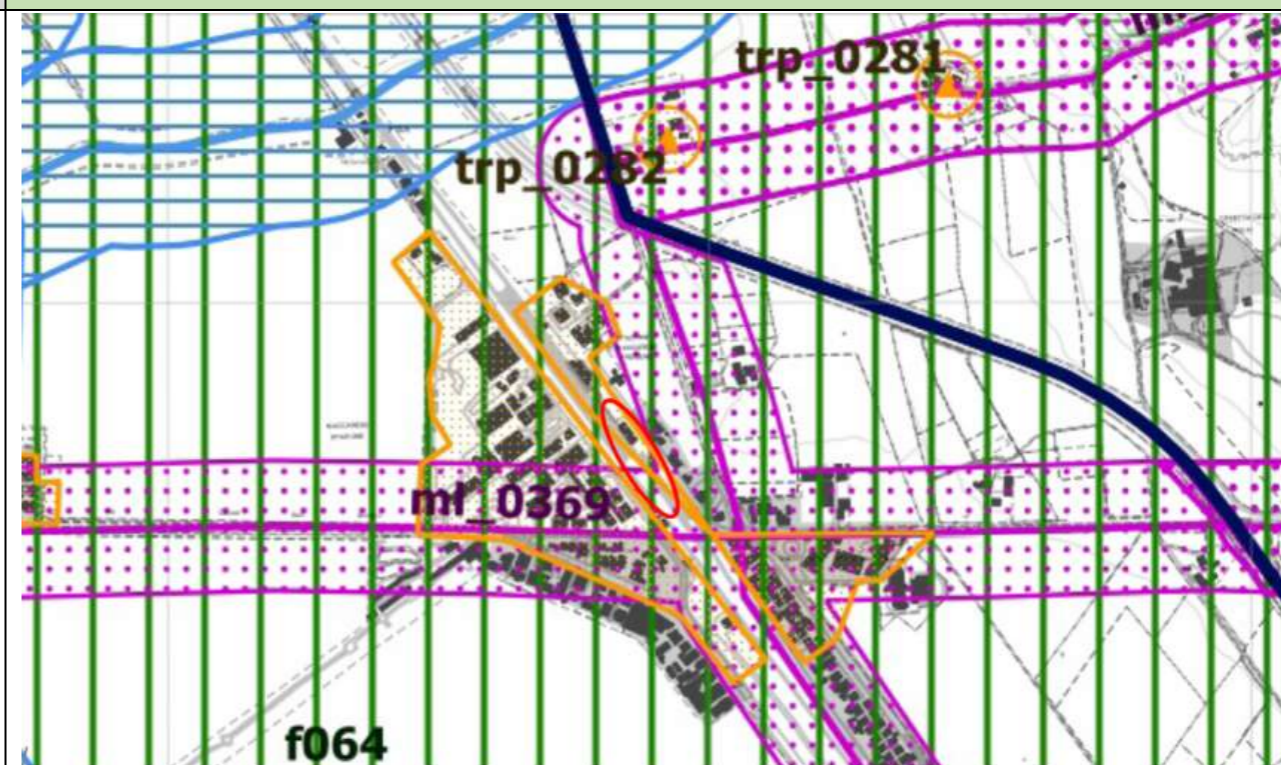
- a) sugli edifici esistenti sono ammessi interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione, restauro e risanamento conservativo (lettere a), b) e c) dell'articolo 3 del DPR 380/2001) nonché di ristrutturazione edilizia che non comportino totale demolizione e ricostruzione ovvero interventi di demolizione anche parziale senza ricostruzione; tali interventi non necessitano del preventivo parere della Soprintendenza archeologica di Stato;
- b) per gli interventi di nuova costruzione, ivi compresi ampliamenti degli edifici esistenti nonché gli interventi pertinenziali e per gli interventi di ristrutturazione edilizia qualora comportino totale demolizione e ricostruzione, e comunque per tutti gli interventi che comportino movimenti di terra, ivi compresi i rinterrati, l'autorizzazione paesaggistica è integrata dal preventivo parere della Soprintendenza archeologica di Stato che valuta, successivamente ad eventuali indagini archeologiche o assistenze in corso d'opera, complete di documentazione, l'ubicazione o determina l'eventuale inibizione delle edificazioni in base alla presenza e alla rilevanza dei beni archeologici nonché definisce i movimenti di terra consentiti compatibilmente con l'ubicazione e l'estensione dei beni medesimi; l'autorizzazione paesaggistica valuta l'inserimento degli interventi stessi nel contesto paesaggistico;
- c) è obbligatorio mantenere una fascia inedificabile dai singoli beni archeologici da recepire da parte della Regione in sede di autorizzazione dei singoli interventi sulla base del parere della competente Soprintendenza archeologica di Stato;

4. Localizzazione del progetto	
<p>perimetrazione:</p> <p><u>“Ambiti prioritari per i progetti di conservazione, recupero, riqualificazione, gestione e valorizzazione del paesaggio regionale” – una perimetrazione dello schema del “Percorsi panoramici”; dalle NTA art. 50 “Salvaguardia delle visuali):</u></p> <p>5. La salvaguardia del quadro panoramico meritevole di tutela è assicurata, in sede di autorizzazione paesaggistica, attraverso prescrizioni specifiche inerenti la localizzazione ed il dimensionamento delle opere consentite, la messa a dimora di essenze vegetali, secondo le indicazioni contenute nelle linee guida allegate alle norme del PTPR. 6. Per il territorio di Roma, il PTPR individua, altresì, nella Tavola A - sistemi ed ambiti di paesaggio, aree di visuale. In tali aree, ai fini dell'autorizzazione di cui all'articolo 146 del Codice, le richieste di trasformazione devono essere corredate da appositi studi delle visuali per la salvaguardia dei quadri panoramici e dei punti di vista da cui essi sono percepibili, anche attraverso l'applicazione delle disposizioni dei commi 3, 4 e 5.</p> <p><b>L.R. Lazio 24/98</b></p> <p><u>Art. 16 Salvaguardia delle visuali.</u></p> <p>1. Ai sensi dell'articolo 1 della L. n. 1497 del 1939, la salvaguardia delle visuali è riferita a quei punti di vista o di belvedere accessibili al pubblico, dai quali si possa godere lo spettacolo delle bellezze panoramiche, considerate come quadri naturali. 2. La salvaguardia delle visuali si garantisce attraverso la protezione dei punti di vista, dei percorsi panoramici, nonché dei cono visuali formati dal punto di vista e dalle linee di sviluppo del panorama individuato come meritevole di tutela. 3. I punti di vista ed i percorsi panoramici sono individuati sulla carta tecnica regionale in scala 1:10.000. I P.T.P. o il P.T.P.R. sottopongono a specifica normativa d'uso i punti di vista ed i percorsi panoramici che ricadono nelle aree dichiarate di notevole interesse pubblico dall'amministrazione competente ai sensi dell'articolo 14 (53). 4. La tutela del cono visuale o campo di percezione visiva si effettua evitando l'interposizione di ogni ostacolo visivo tra il punto di vista o i percorsi panoramici e il quadro paesaggistico. A tal fine sono vietate modifiche allo stato dei luoghi che impediscono le visuali anche quando consentite dalle normative relative alle classificazioni per zona prevista dai P.T.P. o dal P.T.P.R., salvo la collocazione di cartelli ed insegne indispensabili per garantire la funzionalità e la sicurezza della circolazione.”</p>	<p>e “<u>BENI PAESAGGISTICI ART. 142”</u></p> <p>art. 45 (borghi dell'architettura rurale e beni singoli identitari dell'architettura rurale e relativa fascia di territorio contermini)</p> <p>1. <u>Sono sottoposti a vincolo paesistico in quanto beni del patrimonio identitario regionale i borghi dell'architettura rurale nonché i beni singoli dell'architettura rurale con relativa fascia di rispetto per una profondità di cinquanta metri, individuati nelle Tavole B ed elencati nel repertorio FIB.</u></p> <p>2. Nell'ambito dei beni di cui al comma 1, salvo quanto previsto nel comma 6, sono consentiti esclusivamente gli interventi di cui alle lettere a), b) e c), del comma 1, articolo 3, DPR 380/2001 e s.m.i.</p> <p>3. Gli interventi di cui al presente articolo devono essere effettuati nel rispetto delle tipologie tradizionali e nel rispetto di quanto prescritto all'articolo 44 per i manufatti di interesse estetico tradizionale.</p> <p>4. Nei borghi rurali la struttura urbanistica e viaria, gli impianti vegetazionali e le opere di arredo devono essere conservati in coerenza con l'impianto originario.</p> <p>5. I beni singoli dell'architettura rurale hanno <u>una fascia di rispetto percettivo e paesaggistico di una profondità di cinquanta metri da calcolare dal perimetro esterno del manufatto estetico tradizionale censito. La graficizzazione nella Tavola B del PTPR della fascia è indicativa ed il riferimento per l'accertamento dell'estensione della fascia è costituito dal foglio catastale.</u></p> <p>6. All'interno della fascia di cui al comma 5 non è consentita l'ubicazione di nuovi edifici, salvo che essi siano legati alla conduzione agricola dei suoli, previa autorizzazione paesaggistica e purché siano prioritariamente recuperati i manufatti esistenti con i quali i nuovi debbono formare un nuovo complesso unitario..</p>

#### 4. Localizzazione del progetto



Sovrapposizione del progetto alla tav C



Ricognizione delle aree tutelate per legge art. 134 co. 1 lett. b e art. 142 co. 1 Dlvo 42/04			
VINCOLI RICOGNITIVI DI LEGGE	f058_001	f) parchi e riserve naturali	art. 9 L.R. 24/98
	mi058_001	m) aree di interesse archeologico già individuate - beni lineari con fascia di rispetto	art. 13 co 3 lett. a L.R 24/98
Individuazione degli immobili e delle aree tipizzati dal Piano Paesaggistico art. 134 comma 1, lett. c Dlvo 42/04			
VINCOLI RICOGNITIVI DI PIANO	tra_001	3) borghi identitari dell'architettura rurale	art. 31 bis 1 L.R. 24/98 L.R. 27/2001

Sovrapposizione del progetto alla tav B

Dalle Tavole C “Beni dei Patrimoni Naturale e Culturale” del PTPR si evince che l'intervento interessa la perimetrazione:

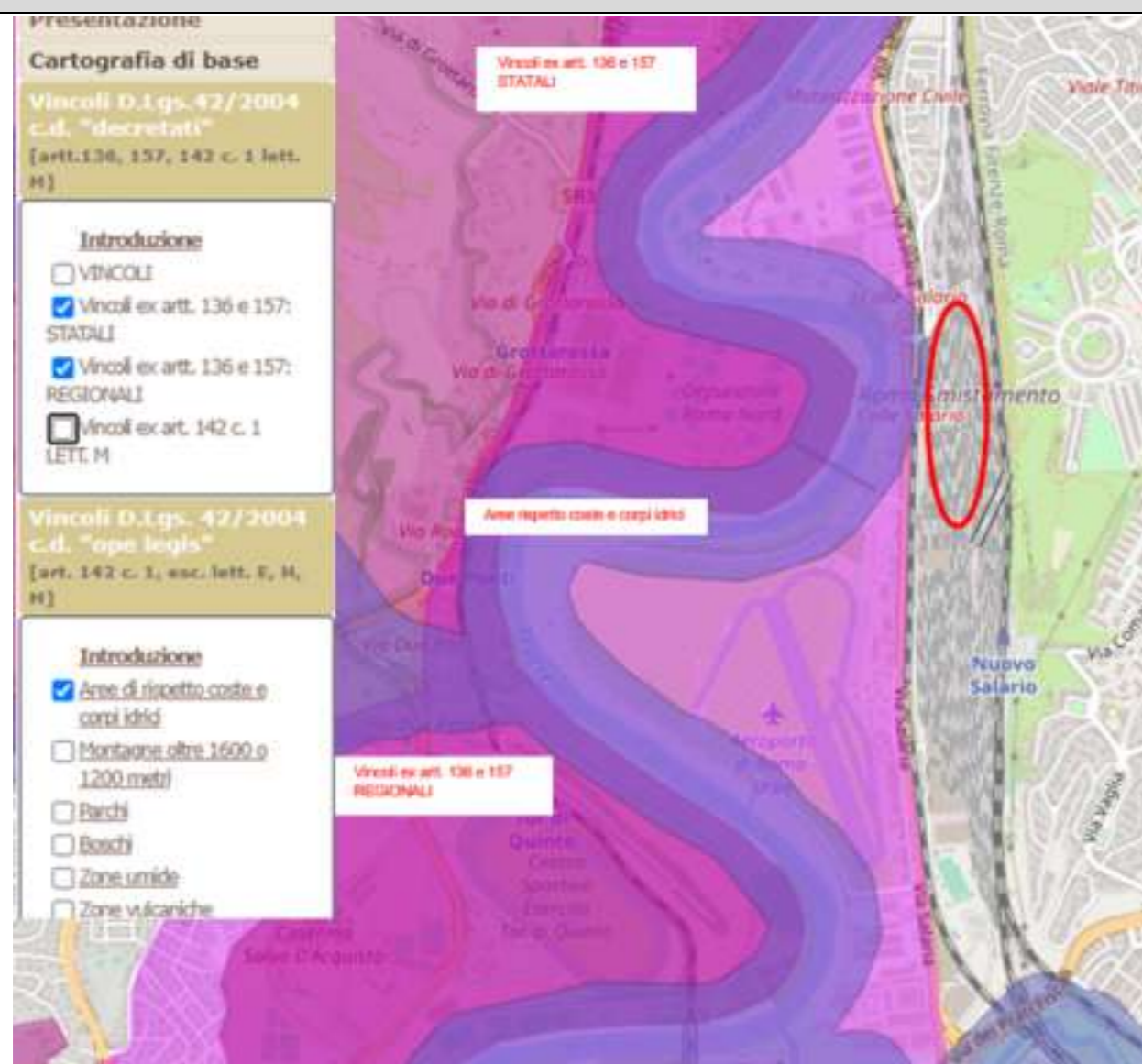
Schema del Piano Regionale dei Parchi

L.R.29/1997 art. 46 e art. 59

E risulta interno alla perimetrazione:

- **Parchi archeologici e culturali**

#### 4. Localizzazione del progetto



Vincoli ai sensi del D.L.42-2004

Tali perimetrazioni sono normate all'interno dell'allegato al Piano: "Ambiti prioritari – linee guida per la valorizzazione del paesaggio". Le regole di attuazione sono contenute all'interno del Capo IV art. 56:

#### Articolo 56 Strumenti di attuazione del PTPR e misure incentivanti

1. La Regione, ai sensi dell'articolo 143, comma 8, del Codice individua e promuove strumenti volti ad assicurare lo sviluppo sostenibile, la gestione e la valorizzazione dei paesaggi. Il PTPR individua, mediante specifici strumenti, progetti mirati e misure incentivanti per il recupero, la valorizzazione e la gestione finalizzata al mantenimento dei paesaggi del territorio regionale. Nell'allegato alle norme "linee guida per la valorizzazione del paesaggio" e nei relativi elaborati grafici sono individuati gli ambiti prioritari ai sensi dell'articolo 143 comma 8 del Codice.

3. Rientrano negli strumenti di cui al comma 1:

- a) i programmi di intervento per il paesaggio;
- b) i programmi di intervento per la tutela e la valorizzazione delle architetture rurali e del paesaggio agrario;
- c) i programmi di intervento per parchi culturali ed archeologici;
- d) i piani attuativi comunali con valenza paesaggistica.

4. In base agli obiettivi di qualificazione paesaggistica i programmi di cui alle lettere a), b) e c) del comma 3 definiscono le strategie di valorizzazione paesaggistica, le azioni ammissibili, le categorie di intervento i risultati e gli impatti previsti, le procedure di gestione delle risorse pubbliche e private, le forme di concertazione tra i soggetti pubblici e privati."

#### • Percorsi panoramici

##### Salvaguardia delle visuali

#### art. 50 "Salvaguardia delle visuali:

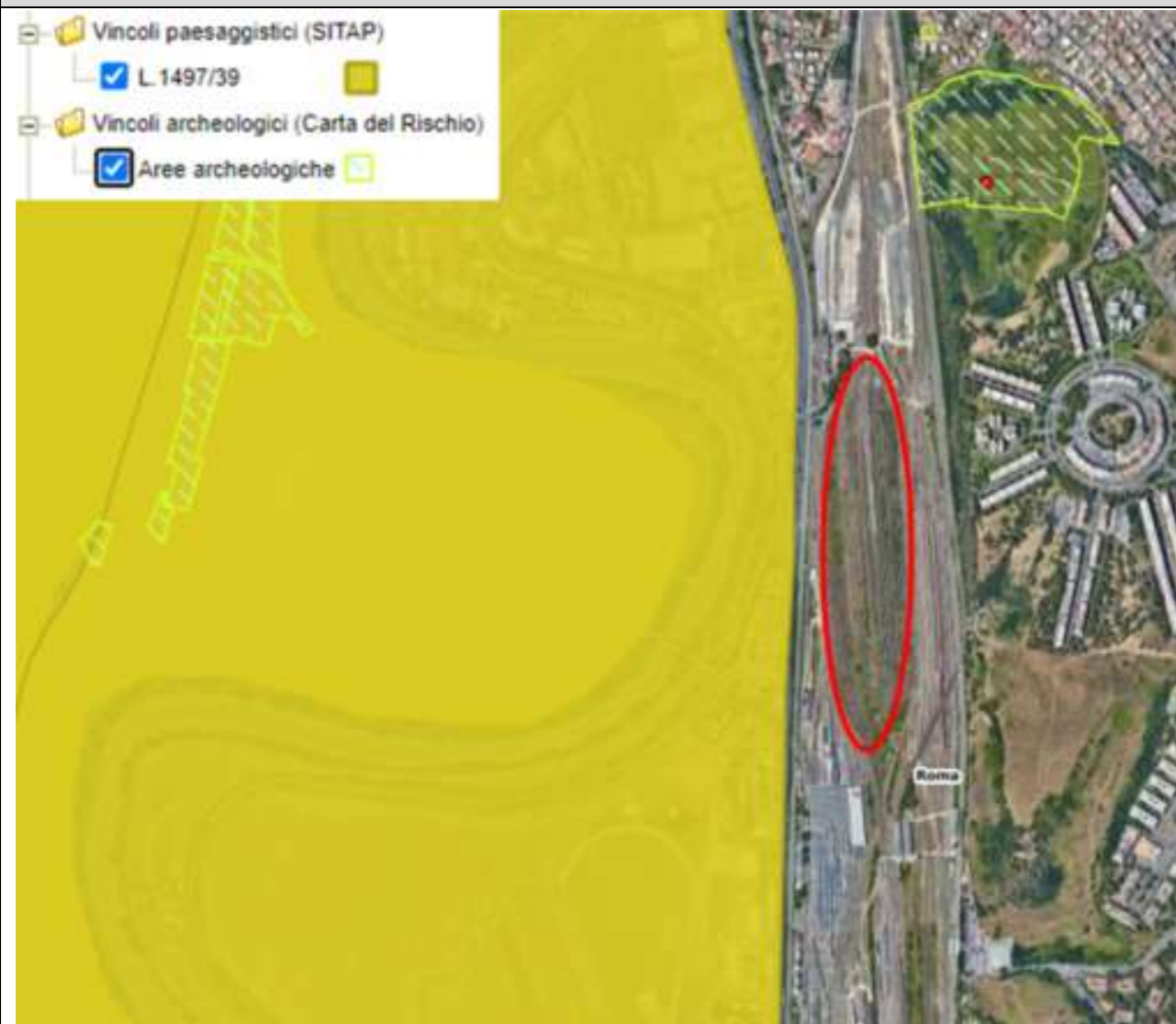
5. La salvaguardia del quadro panoramico meritevole di tutela è assicurata, in sede di autorizzazione paesaggistica, attraverso prescrizioni specifiche inerenti la localizzazione ed il dimensionamento delle opere consentite, la messa a dimora di essenze vegetali, secondo le indicazioni contenute nelle linee guida allegate alle norme del PTPR. 6. Per il territorio di Roma, il PTPR individua, altresì, nella Tavola A - sistemi ed ambiti di paesaggio, aree di visuale. In tali aree, ai fini dell'autorizzazione di cui all'articolo 146 del Codice, le richieste di trasformazione devono essere corredate da appositi studi delle visuali per la salvaguardia dei quadri panoramici e dei punti di vista da cui essi sono percepibili, anche attraverso l'applicazione delle disposizioni dei commi 3, 4 e 5.

#### L.R. Lazio 24/98

##### Art. 16 Salvaguardia delle visuali.

1. Ai sensi dell'articolo 1 della L. n. 1497 del 1939, la salvaguardia delle visuali è riferita a quei punti di vista o di belvedere accessibili al pubblico, dai quali si possa godere lo spettacolo delle bellezze panoramiche, considerate come quadri naturali. 2. La salvaguardia delle visuali si garantisce attraverso la protezione dei punti di vista, dei percorsi panoramici, nonché dei coni visuali formati dal punto di vista e dalle linee di sviluppo del panorama individuato come

#### 4. Localizzazione del progetto



Vincoli ai sensi della L. 1497/39

meritevole di tutela.

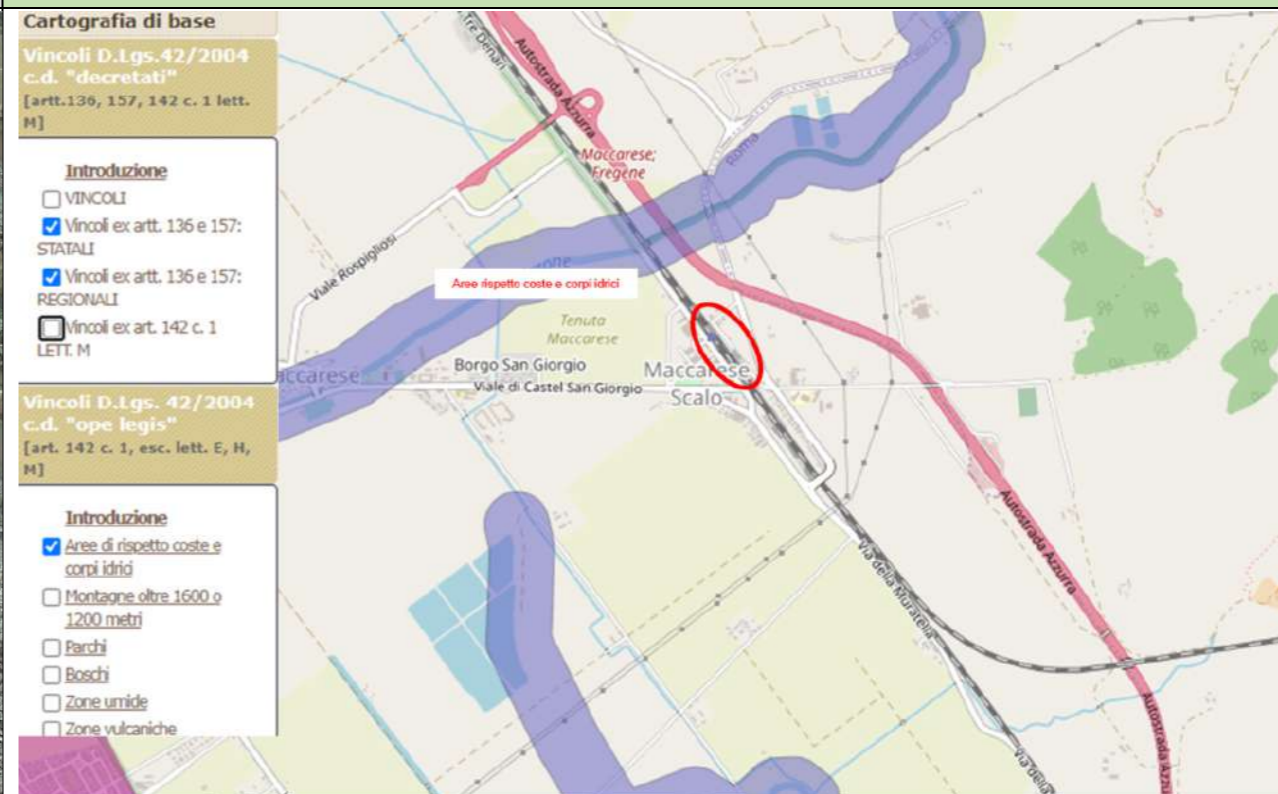
3. I punti di vista ed i percorsi panoramici sono individuati sulla carta tecnica regionale in scala 1:10.000. I P.T.P. o il P.T.P.R. sottopongono a specifica normativa d'uso i punti di vista ed i percorsi panoramici che ricadono nelle aree dichiarate di notevole interesse pubblico dall'amministrazione competente ai sensi dell'articolo 14 (53).

4. La tutela del cono visuale o campo di percezione visiva si effettua evitando l'interposizione di ogni ostacolo visivo tra il punto di vista o i percorsi panoramici e il quadro paesaggistico. A tal fine sono vietate modifiche allo stato dei luoghi che impediscono le visuali anche quando consentite dalle normative relative alle classificazioni per zona prevista dai P.T.P. o dal P.T.P.R., salvo la collocazione di cartelli ed insegne indispensabili per garantire la funzionalità e la sicurezza della circolazione.”



Sovrapposizione del progetto alla tav C

#### 4. Localizzazione del progetto



Vincoli ai sensi del D.L.42-2004

Rete Natura 2000

In sintesi:

- **Vincoli di cui alla L. 1497/39**  
L'area di intervento **non ricade all'interno di alcuna perimetrazione.**
- **Vincoli di cui al D.L. 42/04**  
L'area di intervento **è tangente alla perimetrazione:** "Aree di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche, e di 300 metri dalla linea di battigia costiera del mare e dei laghi, vincolate ai sensi dell'art.142 c. 1 lett. a), b), c) del Codice"
- **Siti Natura 2000**  
L'area in esame **non ricade all'interno di alcuna perimetrazione.**

#### 4. Localizzazione del progetto

Dal *Piano Regolatore Generale del Comune di Roma, Tavola "Sistemi e Regole"* le aree interessate dagli interventi ricadono all'interno di:

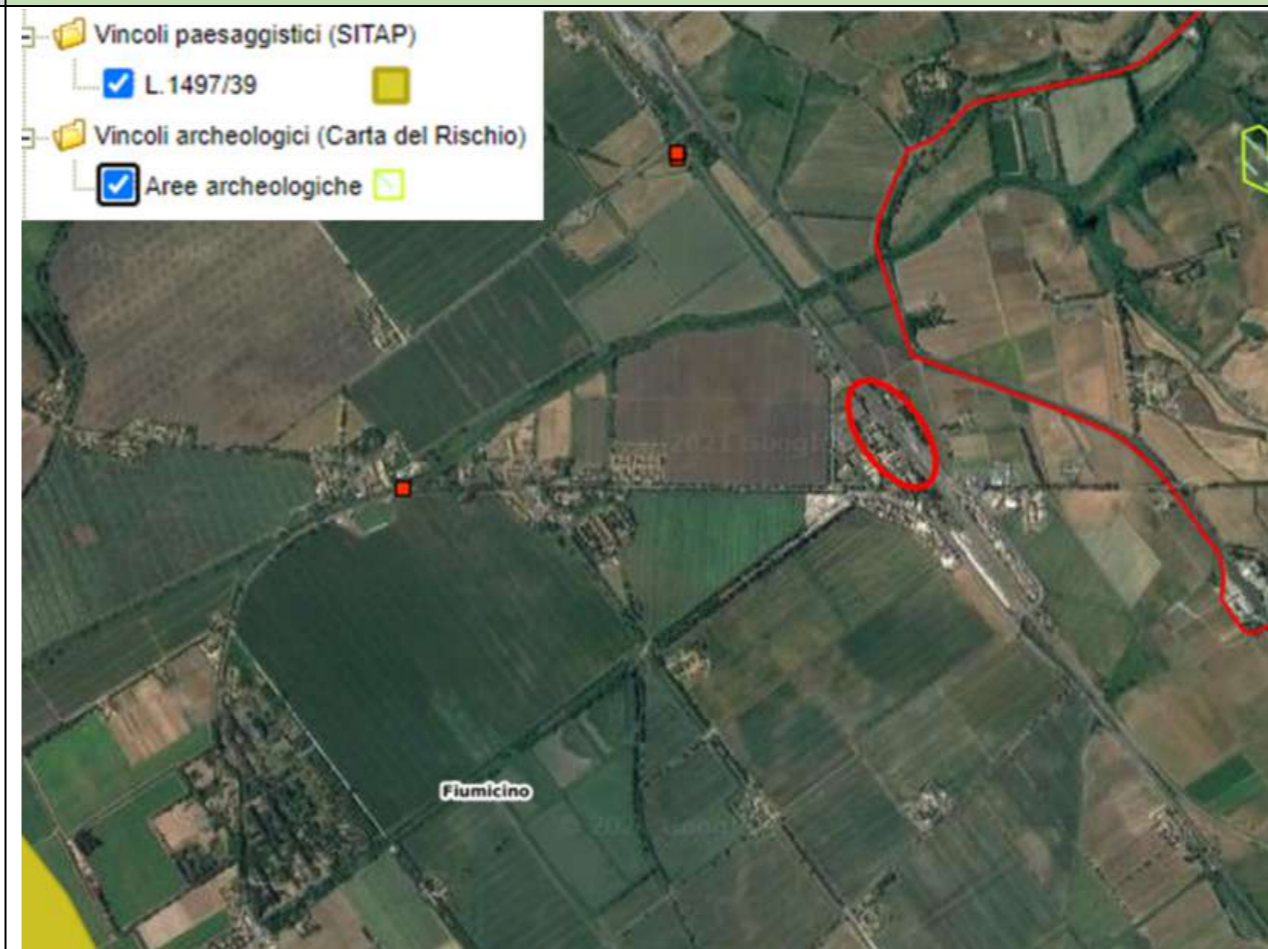
*"Sistema dei servizi e delle infrastrutture - Ferrovie"* (NTA)

Art. 89. *Infrastrutture per la mobilità*

Art.92. *Fasce di pertinenza delle infrastrutture stradali*

Art.94. *Infrastrutture di trasporto in sede propria [...]*

11. *Non sono assoggettati a strumento urbanistico esecutivo le modifiche, le sistemazioni e il potenziamento degli impianti e dei relativi fabbricati ferroviari e aree per le infrastrutture del trasporto pubblico locale esistenti, con esclusione degli interventi volti alla realizzazione di nuovi fabbricati viaggiatori, in stazioni o fermate esistenti o di nuova previsione."*



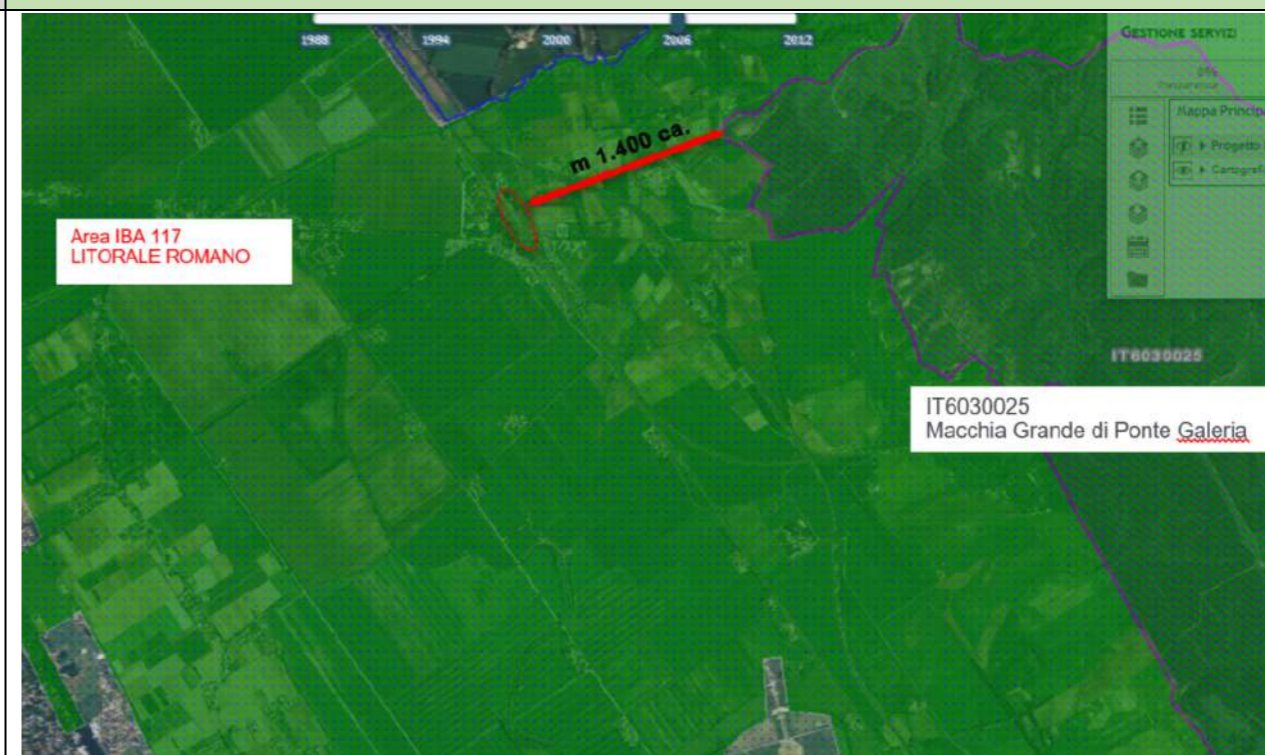
*Vincoli ai sensi della L. 1497/39*



#### 4. Localizzazione del progetto



Piano Regolatore Generale Comune di Roma



Rete Natura 2000

In sintesi:

- **Vincoli di cui alla L. 1497/39**

L'area di intervento **non ricade all'interno di alcuna perimetrazione.**

- **Vincoli di cui al D.L. 42/04**

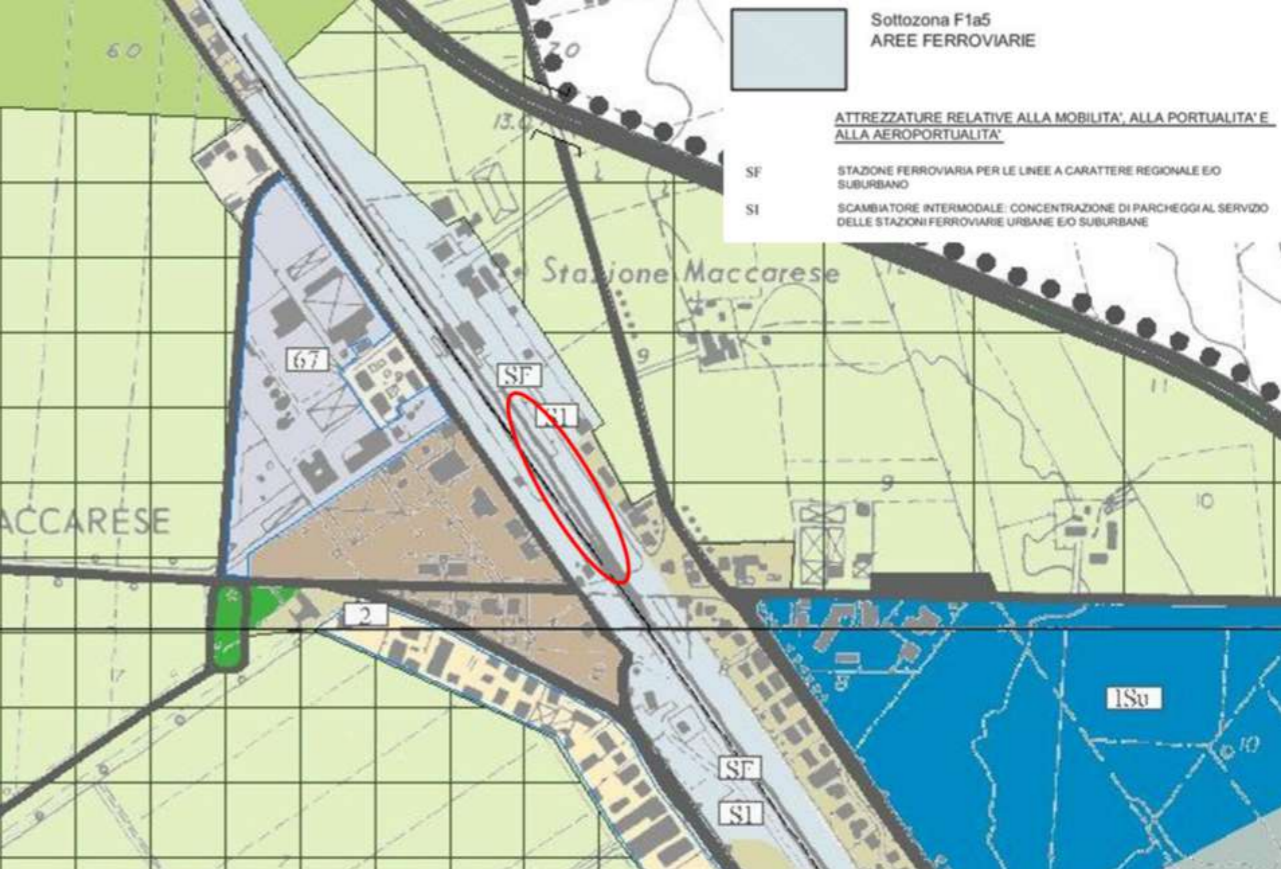
L'area di intervento **non ricade all'interno di alcuna perimetrazione**

- **Siti Natura 2000**

L'area in esame **ricade nell'ambito dell'area IBA 117 "Litorale Romano"**, L'area IBA corrisponde alla prima perimetrazione del Sito "Macchia Grande di Ponte Galeria che ha determinato la nuova effettiva perimetrazione della ZPS IT6030025 che è più ridotta rispetto alla proposta area IBA iniziale. Ne consegue che oggi tale porzione di area non è inclusa nella tipologia ZPS, **e pertanto non ricade nella disciplina individuata dalla Direttiva 92/43/CEE art. 6 (Valutazione di Incidenza).**

**Distà invece ca. m1.400 dal sito IT6030025 "Macchia Grande di Ponte Galeria"**

Dal Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino, Tavola "Zonizzazione" le aree interessate dagli interventi

4. Localizzazione del progetto	
	<p>ricadono all'interno di:  <u>"Sottozona F1a5 - AREE FERROVIARIE"</u> (art. 62 NTA)</p> <p><i>Articolo 62 - Prescrizioni normative specifiche - Sottozone F1</i>  <i>Art. 62.1. Sottozona F1a: Servizi pubblici generali</i>  <i>Art. 62.6. Sottozona F1a5: Aree ferroviarie</i></p> <p><i>"La sottozona comprende gli spazi destinati alle infrastrutture e agli impianti ferroviari sia dell'Ente FS.</i>  <i>Nelle fasce di rispetto del tracciato delle linee ferroviarie non è ammessa alcuna nuova edificazione, fatte salve deroghe per opere di interesse pubblico, come meglio specificato nei successivi articoli relativi ai vincoli."</i></p>  <p><i>Piano Regolatore Generale Comune di Fiumicino</i></p>

5. Caratteristiche del progetto	
<p><i>Gli interventi in esame vengono svolti nell'ambito del progetto del nuovo PRG di Roma Tuscolana (NPP 0246).</i>  <i>La realizzazione del nuovo PRG richiede come prima fase la delocalizzazione provvisoria di alcune funzioni oggi presenti a Tuscolana per l'intera durata dei lavori.</i>  <i>Considerato l'ampio lasso di tempo necessario alla realizzare dei lavori stessi (stimato in circa 6 anni), RFI ha optato per rendere la suddetta delocalizzazione definitiva.</i></p>	<p><i>Gli interventi in esame vengono svolti nell'ambito del progetto del nuovo PRG di Roma Tuscolana (NPP 0246).</i>  <i>La realizzazione del nuovo PRG richiede come prima fase la delocalizzazione provvisoria di alcune funzioni oggi presenti a Tuscolana per l'intera durata dei lavori.</i>  <i>Considerato l'ampio lasso di tempo necessario alla realizzare dei lavori stessi (stimato in circa 6 anni), RFI</i></p>

## 5. Caratteristiche del progetto

L'ipotesi individuata per la delocalizzazione definitiva prevede quanto segue:

- Trasferimento a Roma Smistamento (località Nuovo Salario) di tutta la Diagnostica Nazionale (uffici, magazzino e capannone/impianti);
- Trasferimento a Roma Smistamento (località Nuovo Salario) dell'area ricovero utilizzata da Trenitalia;
- Trasferimento presso la stazione di Maccarese di magazzino, impianto, ufficio e spogliatoi di "appoggio" della Squadra Ponti della DTP Roma. Restano locati a Tuscolana gli uffici gestionali e gli spogliatoi della Squadra Ponti.



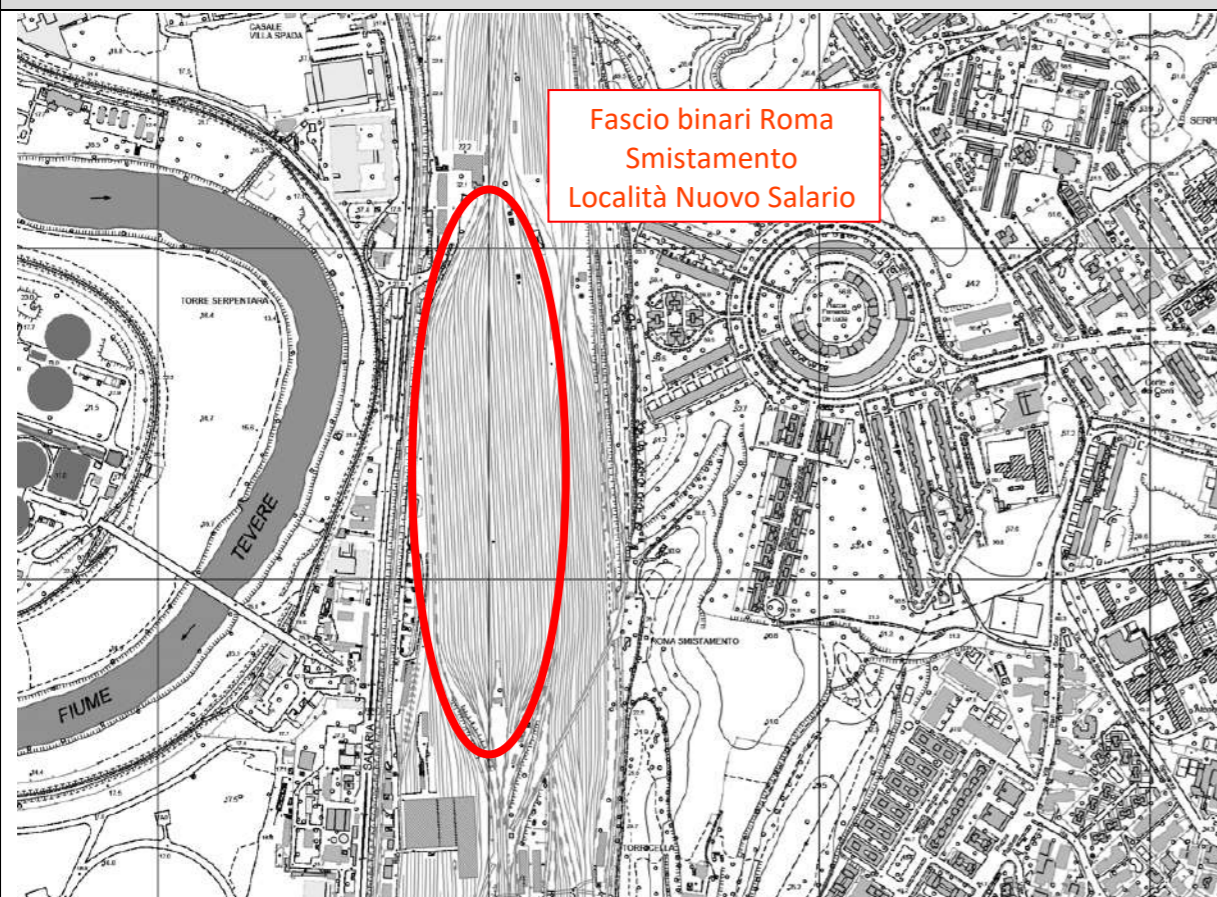
ha optato per rendere la suddetta delocalizzazione definitiva.

L'ipotesi individuata per la delocalizzazione definitiva prevede quanto segue:

- Trasferimento a Roma Smistamento (località Nuovo Salario) di tutta la Diagnostica Nazionale (uffici, magazzino e capannone/impianti);
- Trasferimento a Roma Smistamento (località Nuovo Salario) dell'area ricovero utilizzata da Trenitalia;
- Trasferimento presso la stazione di Maccarese di magazzino, impianto, ufficio e spogliatoi di "appoggio" della Squadra Ponti della DTP Roma. Restano locati a Tuscolana gli uffici gestionali e gli spogliatoi della Squadra Ponti.



## 5. Caratteristiche del progetto



Il progetto prevede la delocalizzazione di tutta la Diagnostica Nazionale (uffici, magazzino e capannone/impianti) e il trasferimento dell'area ricovero utilizzata da Trenitalia a Roma Smistamento (località Nuovo Salario).

Tale soluzione prevede la realizzazione di:

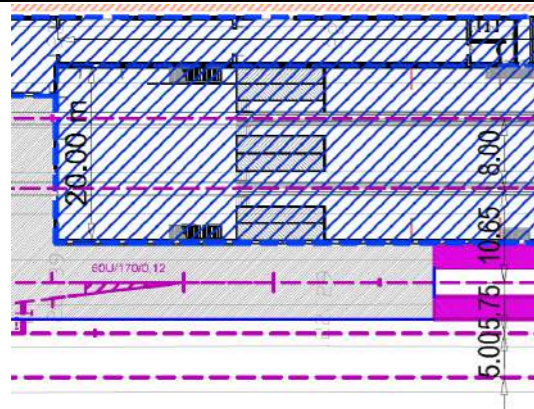
### FASCIO DIAGNOSTICA

Il locale rimessa ed uffici (dimensioni 20x300 m) è stato posizionato ad una distanza minima pari a 10 m dal muro presente ad est che divide il fascio dalla Circolazione Est utilizzando come riferimento il rilievo celerimetrico di dettaglio effettuato.

L'interasse tra i binari interni al Locale Rimessa è stato posto pari ad 8 m mentre tra i binari esterni al Locale Rimessa è stato posto pari 5 m

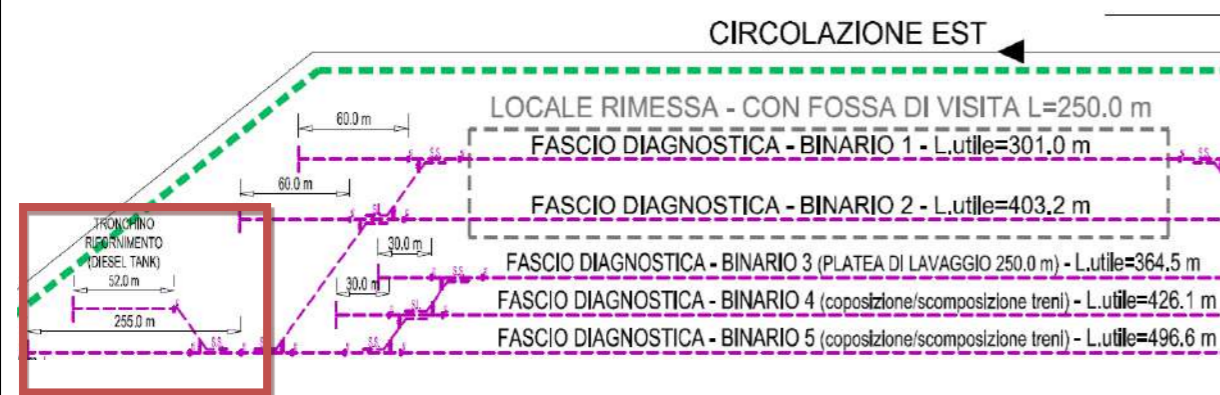


## 5. Caratteristiche del progetto



E' stato considerato un ingombro pari a 3,30 m per la platea di lavaggio con in affiancamento due banchine carrabili da 2,50 m

Il fascio è dotato di un tronchino di manovra di lunghezza utile pari a circa 260 m che è stato inserito in corrispondenza del binario 5 (binario più ad ovest) in modo tale da avere più spazio possibile a nord e non interferire con la Circolazione Est.



Il fascio è costituito da un totale di 5 binari, tutti elettrificati.

### FASCIO IF

Il fascio è costituito da un totale di 10 binari, tutti elettrificati, dei quali i primi 6 verranno realizzati in una prima fase insieme ai 5 binari del fascio Diagnostica mentre gli ultimi 4 verranno realizzati in una seconda fase.

Tra le alternative di progetto è stata scelta l'ipotesi che prevede:

l'accesso all'area RFI da via Cortona ed il successivo attraversamento dei binari lungo una direttrice già attualmente impiegata.

Ciò comporterà l'attraversamento anche dei due tronchini terminali di progetto relativi ai fasci Diagnostica ed IF; tale interferenza andrà quindi opportunamente gestita e gerarchizzata.

La viabilità procede poi lungo il confine est dell'area oggetto di intervento fino alla testata sud del fabbricato Diagnostica.



## 5. Caratteristiche del progetto

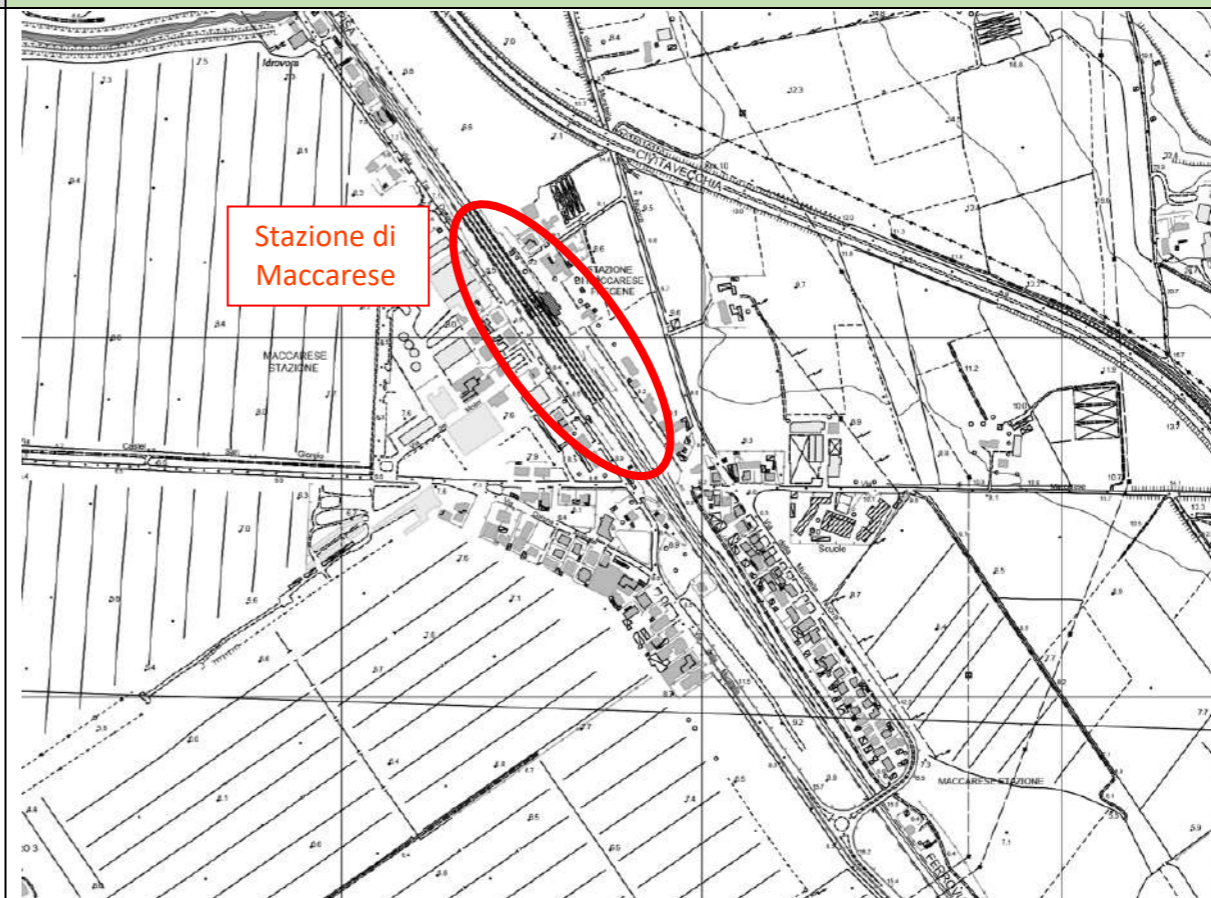
### PROGETTO DEL FABBRICATO

Il nuovo fabbricato ospiterà la direzione Diagnostica Nazionale di RFI nel sito di Roma Smistamento, in sostituzione degli attuali impianti siti nell'area tecnica della stazione Tuscolana. Le attuali dotazioni della Direzione Diagnostica Nazionale nella stazione Tuscolana comprendono un edificio per il ricovero mezzi, di circa 180 metri di lunghezza e 20 metri di larghezza, all'interno del quale vi sono due binari sopraelevati per manutenzione dei mezzi rotabili; a questo fabbricato sono affiancati una serie di volumi di servizio destinati a magazzino, locali tecnici e spogliatoi; in vicinanza al fabbricato di ricovero è presente una palazzina di circa 600 mq, su tre piani, che ospita gli uffici dipartimentali, comprese aree per la didattica e per il personale.

Obiettivo primario del progetto è il ricovero e la manutenzione dei mezzi della Diagnostica Nazionale, tra i quali i treni Diamante e Aiace (1° classe), Archimede e Aldebaran (2° classe), Falco (3° classe), tra gli altri. Il nuovo complesso per il ricovero mezzi della diagnostica nazionale è costituito da 3 elementi principali:

- Il ricovero mezzi;
- I volumi accessori dedicati ai magazzini, officine e locali tecnici
- Gli uffici e gli spazi per il personale

Il fabbricato sorgerà all'interno della grande area ferroviaria di Roma Smistamento; quest'area tecnica, una delle più grandi di Roma, si sviluppa a ridosso della via Salaria, nella zona compresa tra il fiume Aniene a sud, la borgata Fidene a nord, la via Salaria ad ovest, ed infine il tracciato della linea ferroviaria FL1 ad est. L'area, che ha uno sviluppo lineare sud-nord di lunghezza pari a circa 3,5 km, è vertebrata da una viabilità interna corrispondente a via di Villa Spada, che la percorre longitudinalmente sul lato ovest, in parziale affiancamento alla via Salaria.

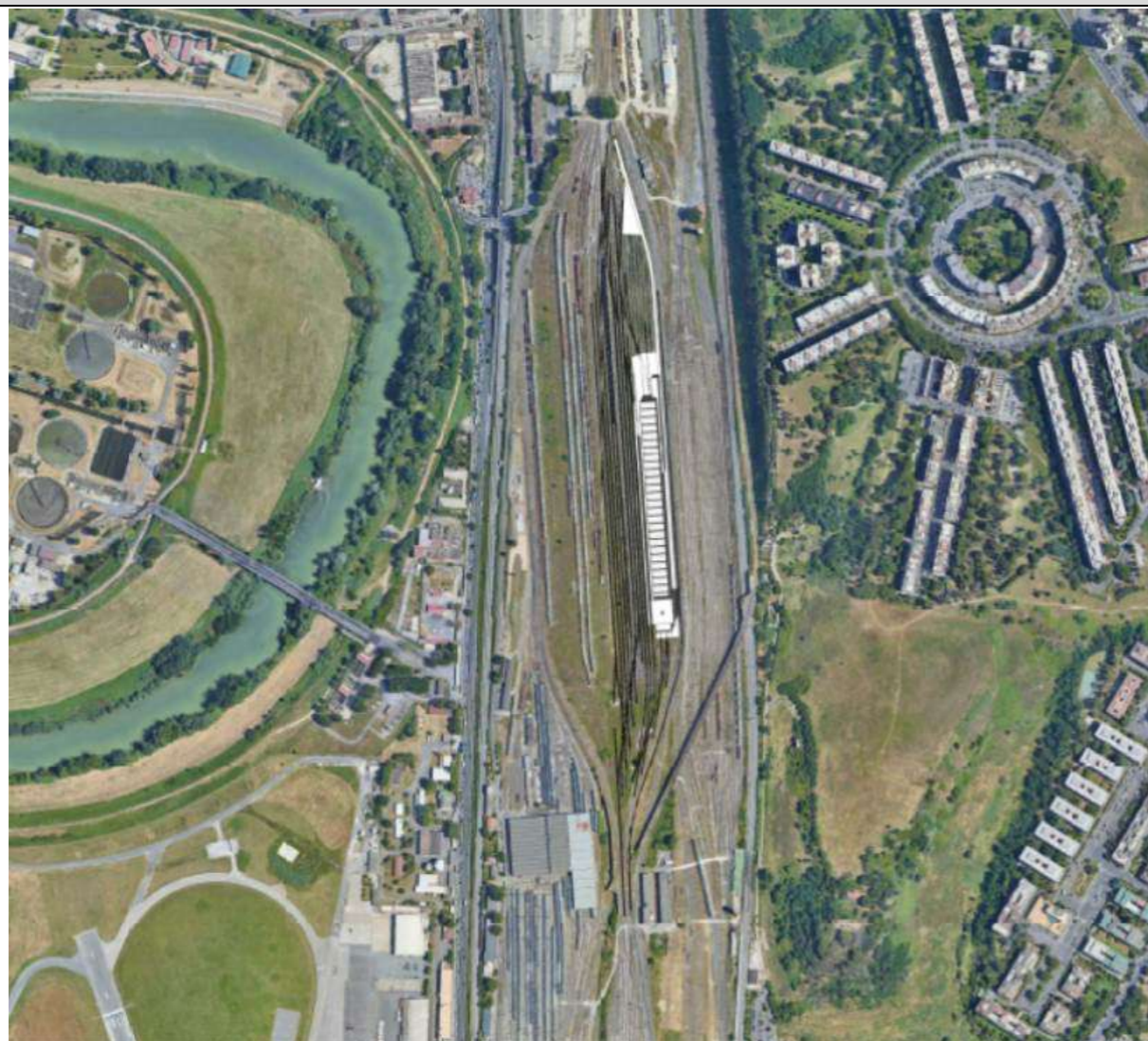


Il progetto prevede il posizionamento delle opere di progetto nell'area lato F.V. della stazione di Maccarese, in adiacenza alla cabina tecnologica esistente.

Tale soluzione prevede la realizzazione di:

- Nuova viabilità a servizio del piazzale. L'accesso all'area avverrà dal lato Nord ovest dell'area di intervento in adiacenza alla attuale cancellata che verrà dunque spostata mentre l'uscita avverrà attraverso un nuovo varco creato in corrispondenza del vertice sud-est del piazzale; ciò al fine di agevolare le manovre di ingresso ed uscita (soprattutto di mezzi pesanti) su via di Maccarese caratterizzata da un senso unico di marcia.
- Parcheggio dipendenti posto in adiacenza alla cabina tecnologica esistente
- Nuovo fabbricato che include al suo interno
  - Area officina da 500 m<sup>2</sup>
  - Area uffici e spogliatoi da 240 m<sup>2</sup> realizzata su due piani
- Due tronchini di nuova realizzazione disposti in parallelo al fascio binari a servizio della stazione dal quale si dirameranno.

## 5. Caratteristiche del progetto



Inserimento del progetto del fabbricato sulla foto aerea

All'interno di questo complesso, il fabbricato è collocato lungo il tracciato del fascio binari di sosta (il "fascio direzioni"), il quale sorge immediatamente a nord del viadotto Littorio, e a ovest della linea passante est. È da segnalare inoltre, la presenza, a sud est dell'area di intervento, della stazione "Nuovo Salario" della già menzionata linea FL2.

La struttura dell'intero complesso è fondamentale realizzata in carpenteria metallica consultando le parti basamentali e contro terra in calcestruzzo armato

Il nuovo edificio è un manufatto di dimensioni planimetriche pari a 300 m per 20 m di larghezza, è costituito da una serie di telai piani ad interasse 10 metri, formati da una trave reticolare di 2 m di altezza, poggiante agli estremi da pilastri metallici realizzati con profilati ad all'aperta. I pilastri spiccano da muri basamentali di 70 cm di spessore, i quali risolvono anche il salto di quota tra il piano di campagna e il piano di calpestio interno, ribassato di 1 m rispetto all'esterno.

- Fossa di visita di sviluppo pari a 25 m posta sul tronchino più ad est e coperta mediante tettoia aggettante dal nuovo fabbricato

I tronchini attualmente presenti nell'area verranno dismessi.

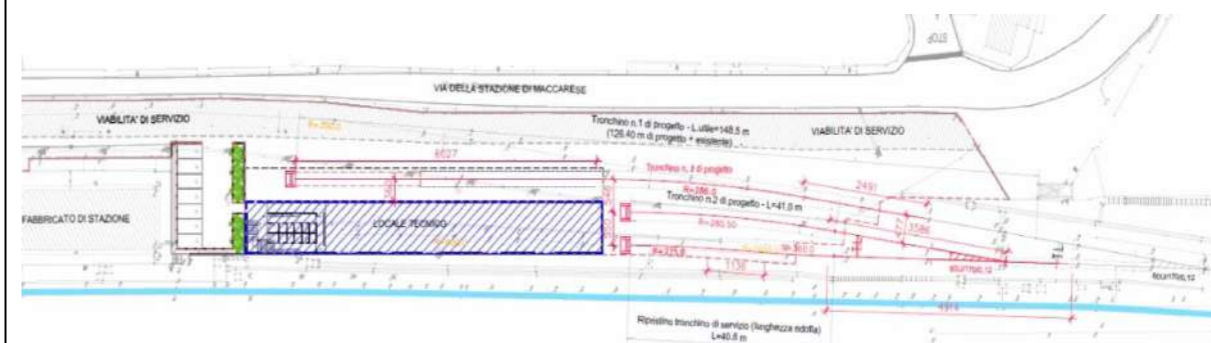
Nei successivi approfondimenti sono emersi i seguenti punti di attenzione:

- L'ipotesi progettuale dovrà prevedere il mantenimento in esercizio, anche attraverso modifica planimetrica e/o diminuzione dello sviluppo, dell'attuale primo binario del fascio (il più vicino alla precedenza attuale);
- L'altezza del magazzino dovrà essere di almeno 6 mt utili;
- Prevedere la fossa di visita in testa al tronchino;
- Prevedere tutto il piazzale asfaltato a quota P.F. (rotaia affogata);
- Valutare la possibilità di inserire nuovi parcheggi;
- In riferimento al binario che dovrebbe terminare in corrispondenza della fine del magazzino, valutare la possibilità di prevedere una parte di esso coperta.

### PROGETTO ARMAMENTO

L'intervento prevede la realizzazione di 2 tronchini di progetto:

- Tronchino n. 1 di Progetto (Lunghezza totale pari a circa 126.5 m)
- Tronchino n. 2 di Progetto (Lunghezza totale pari a circa 75.65 m)



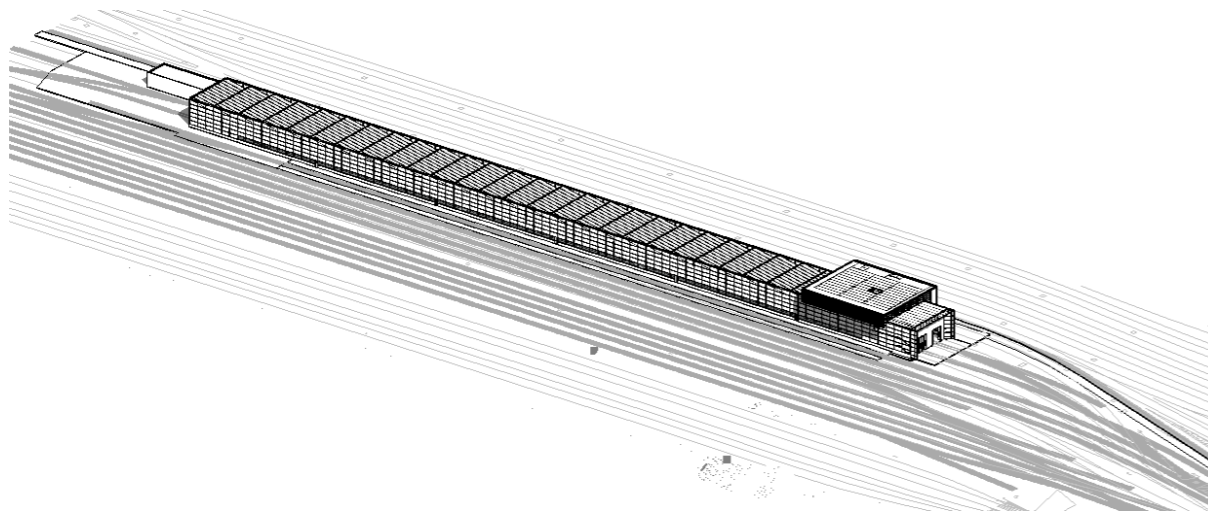
Inoltre è previsto il ripristino di un tronchino di servizio per uno sviluppo totale pari a circa 88.6 m.

## 5. Caratteristiche del progetto

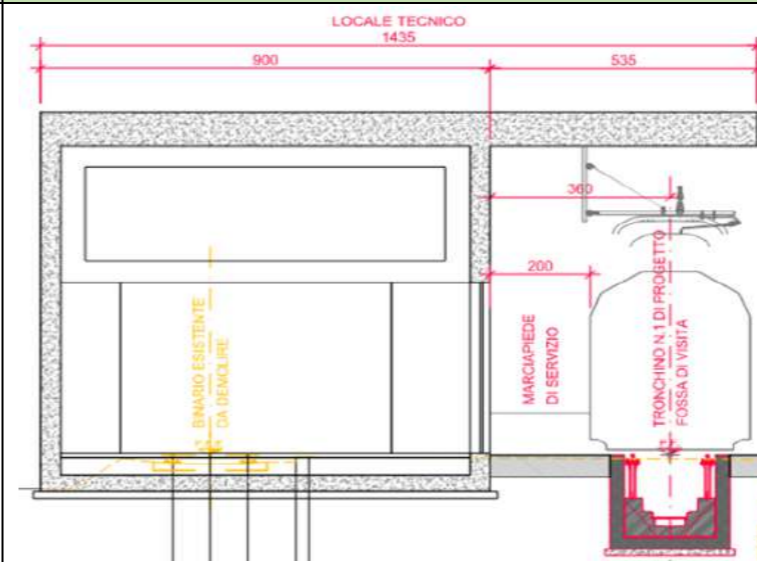


### L'EDIFICIO PER IL RICOVERO MEZZI DN

L'edificio per il ricovero mezzi della Diagnostica Nazionale di RFI è un grande parallelepipedo di pianta rettangolare, di dimensioni pari a 300 m per 20 m di larghezza, di altezza pari a 10 m.

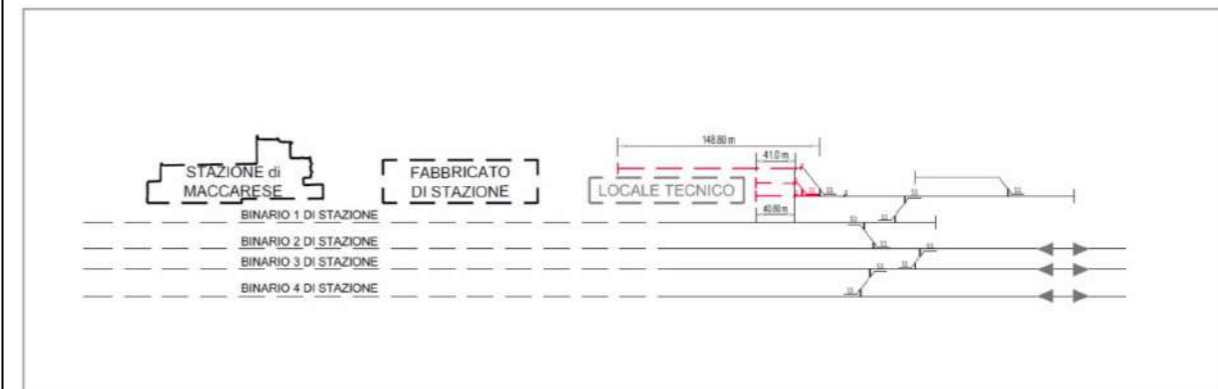


Al suo interno sono alloggiati due binari passanti per sosta e manutenzione dei mezzi. Allo scopo di consentire le attività manutentive, la quota del pavimento interno dell'intero locale risulta ribassata di un metro rispetto al livello del piano campagna; in questo modo, i binari risultano sopraelevati, essendo sorretti da pilastri metallici. La zona centrale ribassata, di 260 metri di sviluppo lineare, è raccordata con le teste mediante rampe carrabili di pendenza pari al 10%, oltre che da scale di servizio. Due zone terminali, di 10 metri di sviluppo raccordano l'ambiente

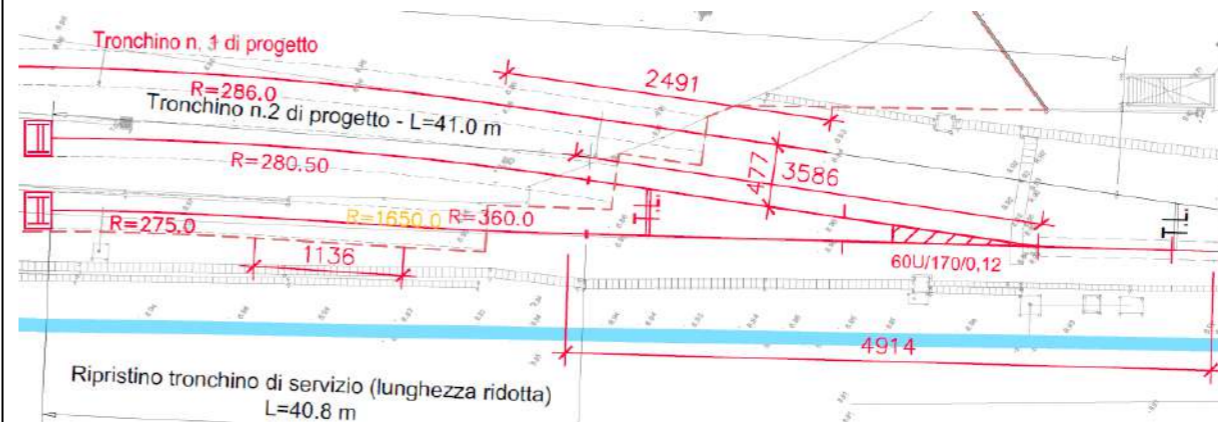


L'interasse tra i binari è stato posto pari a circa 5.5 m

I tronchini n. 1 e n. 2 di progetto si dirameranno da due derivazioni del binario 1 di stazione.



Il ripristino del tronchino di servizio sarà collegato al tronchino n. 2 di progetto mediante uno scambio semplice tipo mediante uno scambio semplice tipo 60U/170/0,12

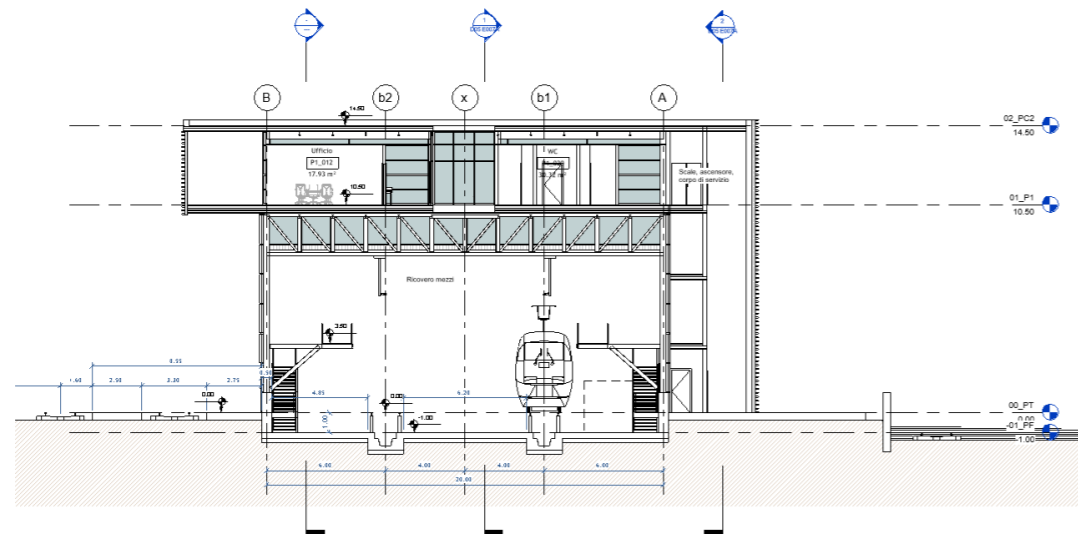




## 5. Caratteristiche del progetto

interno con gli accessi dei mezzi all'esterno.

I binari risultano passanti in virtù delle necessità funzionali manifestate dalla committenza, nel senso di dover garantire la manovra dei diversi mezzi in totale autonomia rispetto al resto di linee presenti nell'ambito di studio; lo studio dello schema di circolazione ha portato dunque ad una soluzione in cui, mediante l'apertura dei due fronti corti della rimessa, i treni possono circolare al suo interno per poter compiere le diverse manovre; per maggiori approfondimenti sull'argomento, si faccia riferimento al capitolo riguardante la descrizione del piano schematico del piazzale ferroviario.



I due binari sono distanziati di otto metri mentre la distanza tra i binari e le pareti esterne è pari a sei metri; in questo modo è possibile garantire l'accessibilità anche carrabile ai due fianchi di ognuno dei treni in sosta.

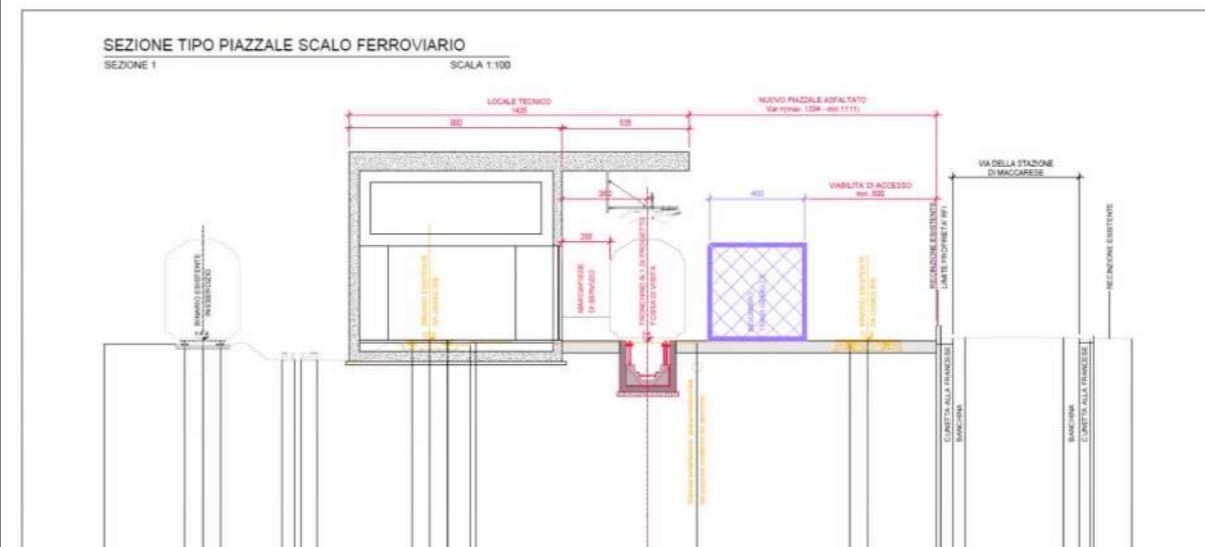
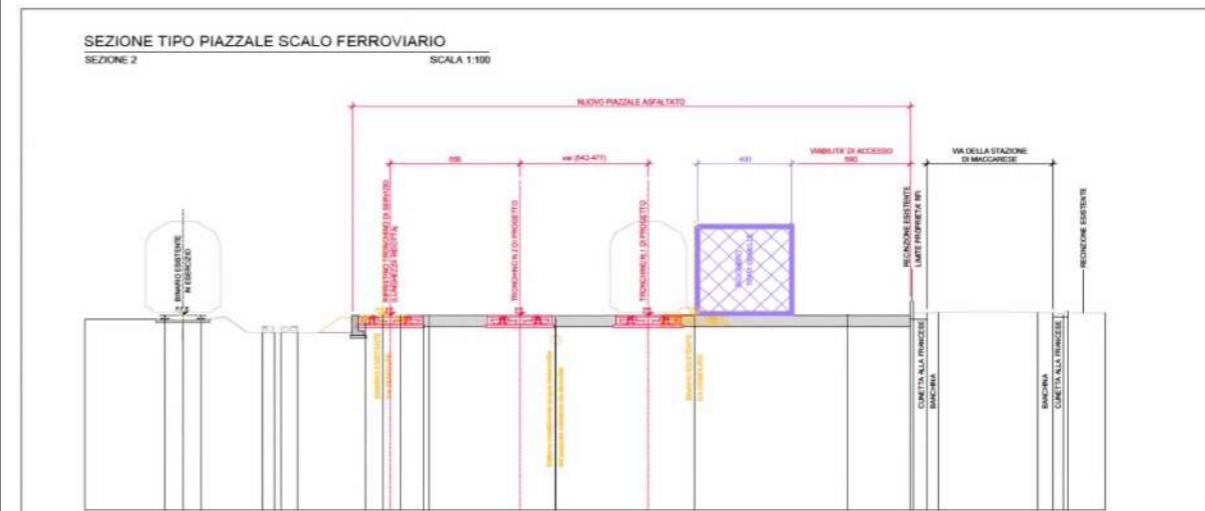
I due binari interni per sosta e manutenzione, rialzati di un metro rispetto al pavimento interno, sono dotati di fosse per lo scolo di acqua ed altri liquidi; le fosse, di 50 cm di profondità, sono allestite con griglie continue collegate con il sistema di smaltimento. Entrambi i binari risultano elettrificati attraverso linee di trazione del tipo rigido, ancorate a sostegni solidarizzati alla struttura principale.

Il ricovero mezzi è accessibile dall'esterno mediante due grandi portoni su ciascuno dei fronti corti dell'edificio; inoltre, sono previste una serie di uscite laterali sulle due facciate lunghe, ad interasse 50 cm, allo scopo di garantire l'esodo in caso di emergenza; infine, l'ambiente interno è accessibile direttamente dall'atrio di accesso agli uffici, nonché dalla zona destinata a magazzino e officine.

In virtù del fatto che l'ambiente interno si configura, non soltanto come ricovero mezzi, ma anche come spazio di lavoro - per attività di manutenzione -, il progetto ha considerato le condizioni di comfort ambientale, anche ai sensi dei principi generali di salubrità e igiene negli spazi di lavoro, secondo quanto disposto dalla normativa in materia (D. L. 81/2008 in primis). A questo riguardo, particolare rilevanza assume la configurazione della copertura, a "shed" (o "a dente di sega"). Questa configurazione consente l'entrata di luce solare dalle aperture ricavate in corrispondenza delle travi reticolari che caratterizzano la struttura di copertura; inoltre, nelle vetrate così ricavate possono essere inseriti estrattori d'aria ed evacuatori naturali di fumo e calore.

Alla fine di tutti i tronchini sono stati previsti paraurti metallici.

I tratti di tronchini esistenti interferenti con gli interventi di progetto (sviluppo totale pari a circa 354 m) verranno demoliti.



### PROGETTO DEL FABBRICATO

Il nuovo fabbricato di servizio per la Squadra Ponti nella stazione di Maccarese si colloca a sud est della stazione e della cabina tecnologica esistente. Il fabbricato sorge sul limite interno, verso il fascio binari di stazione, dell'area di intervento, la quale si sviluppa sull'esistente piazzale, tra la recinzione verso la via della stazione di Maccarese, a nord est, ed il già menzionato fascio binari di stazione. Si tratta di un'area, lunga e stretta, di dimensioni totali pari a circa 200 metri in lunghezza e circa 25 metri in larghezza. L'area risulta accessibile da due varchi carrabili, collocati rispettivamente sui due lati corti a nord ovest, adiacente alla

## 5. Caratteristiche del progetto

Oltre all'illuminazione zenitale, i due fronti esterni sono dotati di aperture vetrate a nastro, allo scopo di consentire un collegamento visivo con l'esterno.



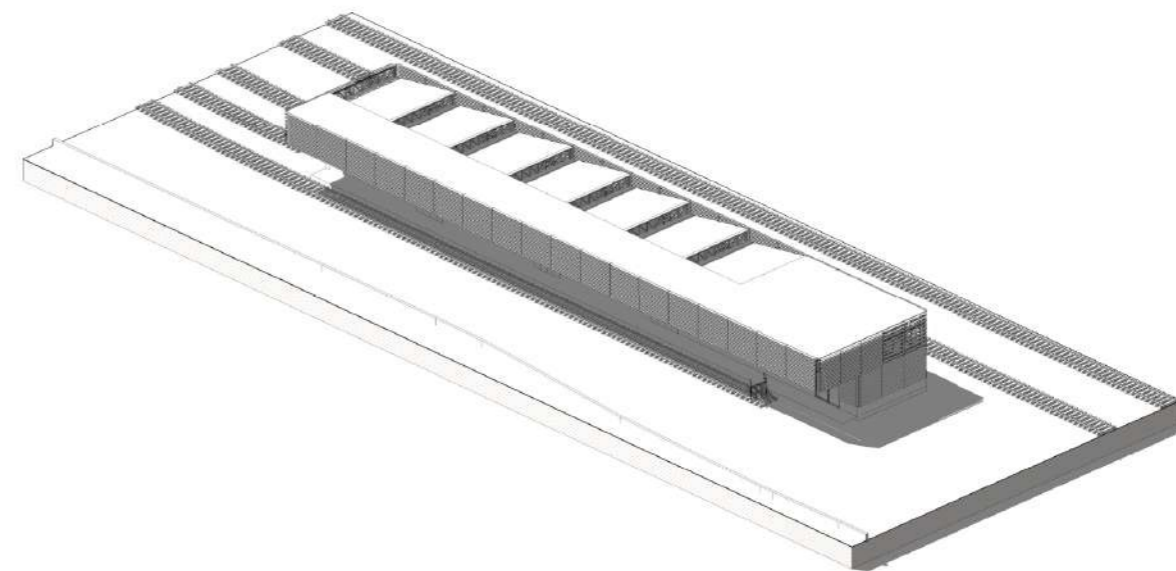
Due viste interne del grande spazio del ricovero mezzi; possono osservarsi gli elementi configuranti dello spazio: i binari sopraelevati, le passerelle laterali per l'accesso al piano dell'imperiale; le scale e le vie di esodo; la copertura a shed.

All'interno del nuovo edificio sono previsti anche: i magazzini e locali accessori e gli uffici e i locali per il personale.

cabina tecnologica esistente, e a sud est in corrispondenza della vecchia casa cantoniera, oggi abbandonata.

Il nuovo fabbricato è parte delle nuove dotazioni tecniche della Squadra Ponti, in sostituzione di quelle esistenti nell'area tecnica della stazione Tuscolana, di cui è prevista la demolizione nell'ambito dell'implementazione del nuovo PRG della stazione stessa.

Il nuovo impianto comprende, oltre al manufatto in seguito descritto, un piazzale pavimentato per la sosta e manovra di mezzi su gomma, nonché per il deposito di materiale necessario per le attività di manutenzione. Inoltre, sono previsti tre binari dedicati per la sosta di mezzi su ferro, di cui uno, in affiancamento al fabbricato, risulta dotato di una fossa per ispezione e manutenzione dei mezzi ferroviari.



Il nuovo edificio è un manufatto di dimensioni planimetriche pari a 80 metri di lunghezza e 13 metri di larghezza, di cui 8 corrispondenti al volume costruito vero e proprio, e altri 5 alla pensilina che, aggettando rispetto alla facciata nord est del fabbricato, si protende allo scopo di coprire il nuovo binario di servizio che affianca il lato esterno dell'edificio. L'altezza complessiva del volume costruito è pari a 8 metri.

Da un punto di vista funzionale, l'edificio può essere suddiviso in quattro elementi, di cui quello di maggiore dimensione corrispondente al magazzino-officina, il quale si sviluppa su tutta la porzione sud del fabbricato per una superficie di circa 450 metri quadri (56 m x 8,5 m). Si tratta di un vasto ambiente, di forma rettangolare, senza pilastri intermedi. L'altezza media di questo spazio è pari a circa 7 metri.

L'accesso al magazzino avviene attraverso una serie di aperture, di notevoli dimensioni, che si aprono sui tre lati esterni del locale; sono previste tre portoni sul lato nord est, verso il piazzale, tre sul lato sud ovest, verso i binari di linea, ed infine uno sulla testata sud.

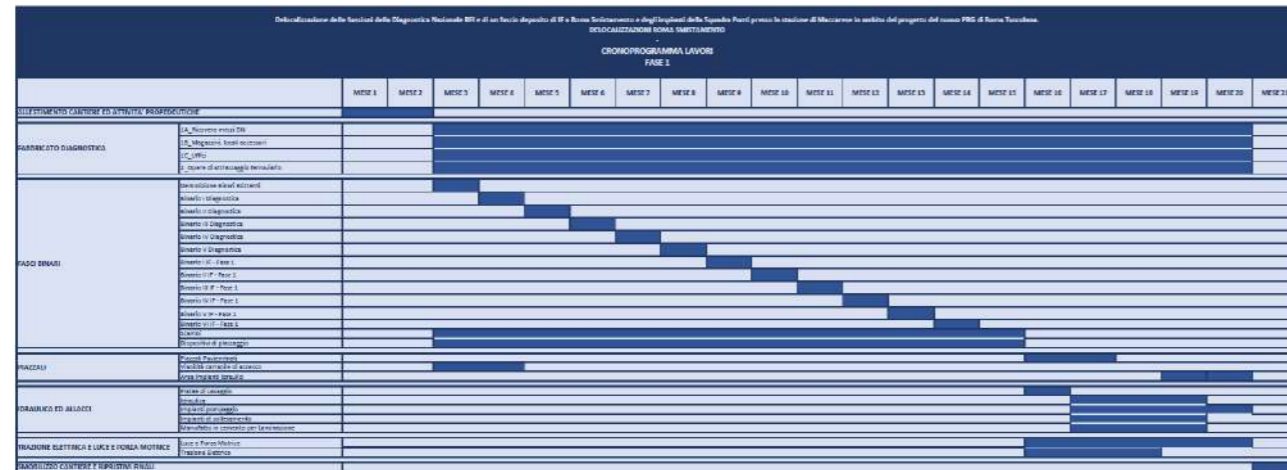
Il nuovo magazzino-officina è destinato ad ospitare le attrezzature della Squadra Ponti, in particolare quelle di minori dimensioni (mentre quelle più ingombranti saranno depositate nel piazzale esterno); inoltre, è

## 5. Caratteristiche del progetto

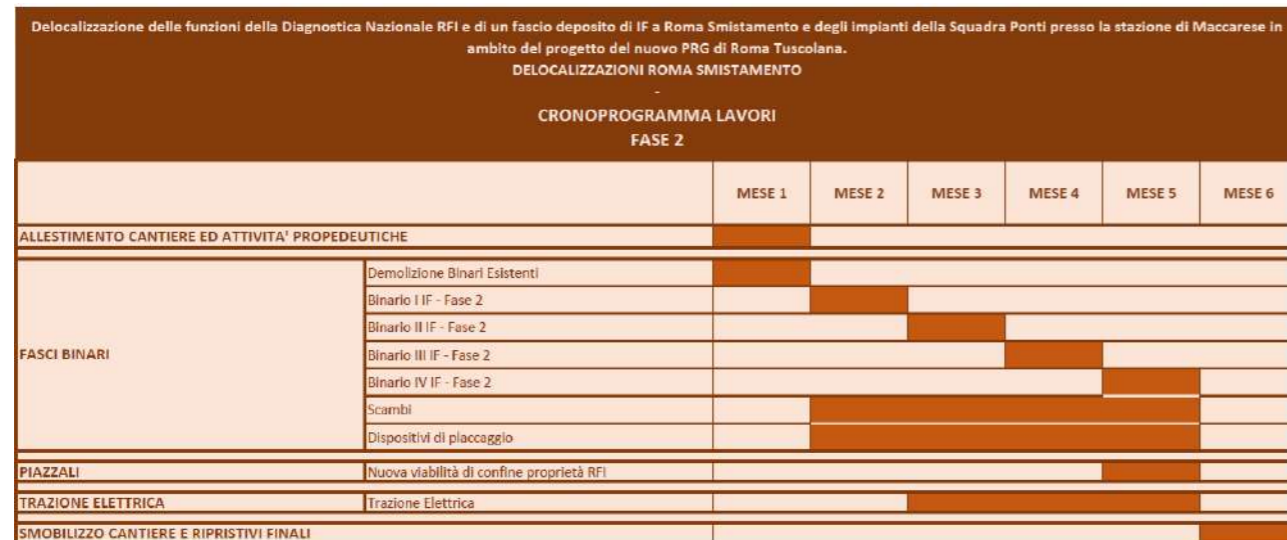
### Fasi esecutive

In merito alle fasi esecutive, per la realizzazione dell'opera in oggetto si prevedono 2 fasi, per un totale di 21 mesi + 6 mesi

#### Fase 1

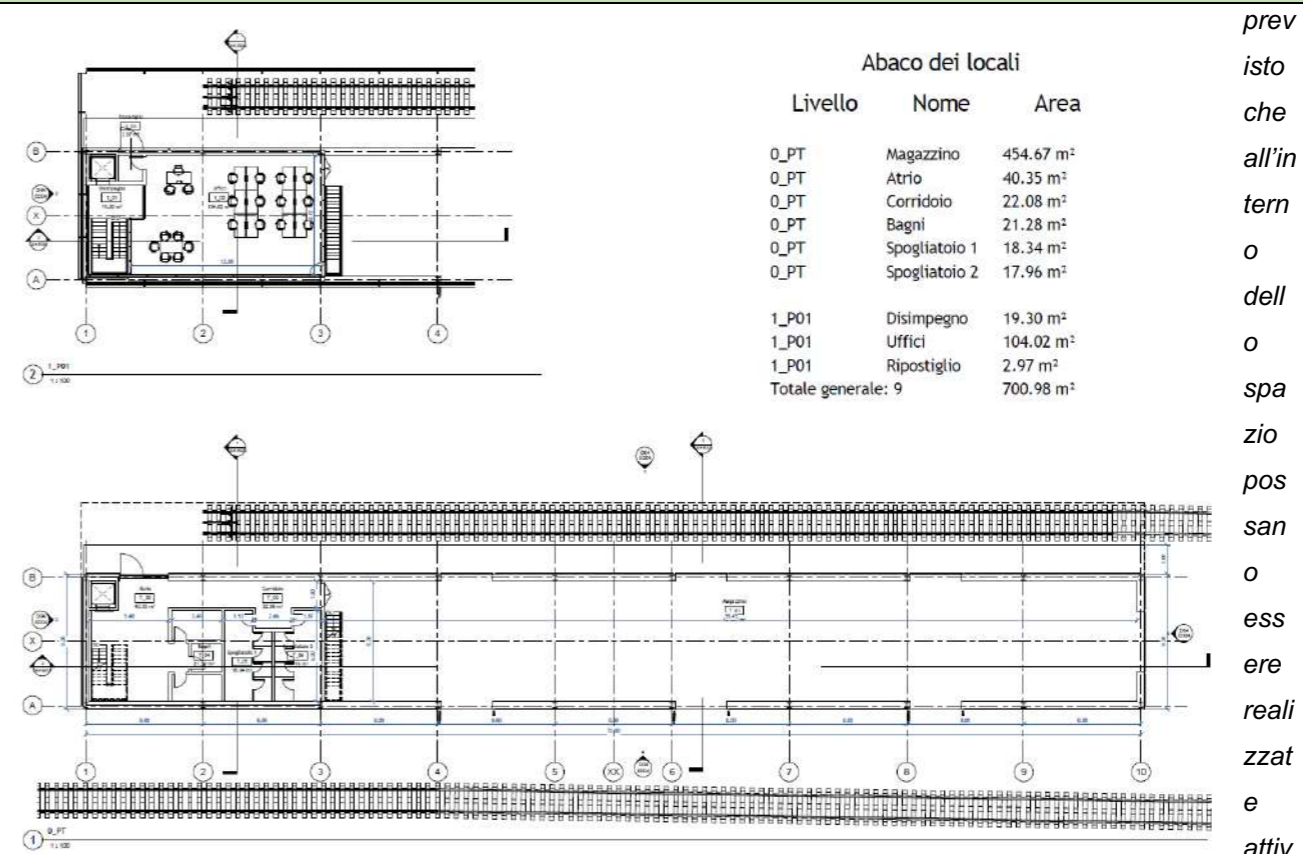


#### Fase 2



Le azioni di prevenzione e mitigazione Secondo quanto definito dal D.Lgs 152/06 così come integrato dal D.Lgs. 104/17, è opportuno effettuare una gerarchia dei principi legati alla tutela dell'ambiente secondo il seguente ordine gerarchico:

1. Prevenzione dall'interferenza ambientale: obiettivo di un'accorta progettazione e gestione dell'opera in progetto deve essere quello di prevenire l'insorgere di possibili interferenze agendo in maniera preventiva ed attraverso delle misure, gestionali e costruttive, atte a garantire il perseguimento di tale obiettivo;
2. Mitigazione dell'interferenza ambientale: laddove si dovesse esplicitare, anche in maniera potenziale,



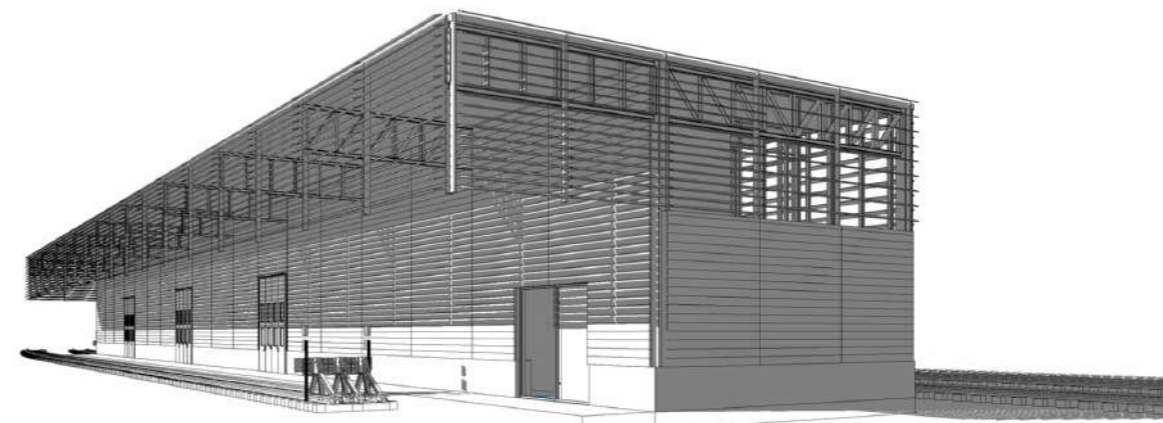
ità di manutenzione; per questo motivo, l'edificio dev'essere considerato in quanto spazio di lavoro. La testata nord, verso l'esistente cabina tecnologica, vede la presenza al piano terra degli spogliatoi e locali igienico sanitari a servizio del personale; il primo piano è invece occupato da un unico locale adibito a uffici della squadra. Una scala e una piattaforma elevatrice garantiscono l'accessibilità a questi spazi, i quali si affacciano anche al deposito-officina, con il quale sono messi in collegamento diretto tramite una seconda scala. Verso nord est, su tutta la lunghezza dell'edificio si sviluppa la pensilina di protezione del binario di servizio, affiancato sul lato interno da un marciapiede di 2,5 metri di larghezza. Il binario è servito da una fossa per ispezione di lunghezza pari a 50 metri.

## 5. Caratteristiche del progetto

*un'interferenza tra l'infrastruttura ed il progetto si devono mettere in pratica tutte le misure, anche in questo caso gestionali e costruttive, atte a ridurre l'interferenza stessa entro livelli accettabili;*

*3. Compensazione dell'interferenza ambientale: laddove non sia possibile né prevenire né mitigare l'interferenza, occorre compensarla attraverso delle misure che possano bilanciare l'interferenza stessa.*

*Si specifica come nel caso in specie, alla luce delle risultanze emerse dall'analisi degli effetti ambientali valutati nell'ambito del progetto, non è risultato necessario prevedere azioni di compensazione.*



*Le forme del fabbricato sono improntate a garantire la maggiore funzionalità ai diversi ambiti contenuti al suo interno; al contempo, non si è voluto rinunciare alla possibilità di rendere il fabbricato significativo da un punto di vista formale, soprattutto in virtù della sua non piccola dimensione; l'approccio formale è caratterizzato da una grande linearità e previsione, come si addice ad un edificio a destinazione tecnologica come quello in oggetto.*

*Le facciate del fabbricato sono interamente rivestite con pannelli metallici a doghe, su cui vengono ritagliati i grandi portoni a libro che, sia sulla facciata corta sudest, che sulle due facciate lunghe, consentono l'accesso al deposito - officina.*

*Il rivestimento della parte superiore dei paramenti di facciata denota la diversità funzione di questa fascia, sulla quale si aprono le finestre degli uffici sulla testata nord. Conseguentemente, le doghe si aprono, assumendo una configurazione inclinata rispetto al piano verticale. Questa fascia superiore si prolunga su tutto il perimetro della pensilina di protezione del binario di servizio, allo scopo di fornire un maggior grado di riparo rispetto agli agenti atmosferici.*

*Essendo il magazzino anche luogo di lavoro (per attività di manutenzione) si è voluto prestare attenzione alla qualità dello spazio interno. A questo scopo, la copertura di questa porzione di fabbricato assume la tipica sezione a shed, con lucernari, orientati verso nord, in corrispondenza delle travi reticolari, e coperture inclinate che si sviluppano tra il cordone superiore di una trave reticolare e quello inferiore della trave retrostante. Le coperture inclinate, esposte verso sud, possono in questo modo essere utilizzate come supporto per pannelli fotovoltaici.*

*Fasi esecutive*

*In merito alle fasi esecutive, per la realizzazione dell'opera in oggetto si prevedono 12 mesi.*

## 5. Caratteristiche del progetto

Delocalizzazione delle funzioni della Diagnostica Nazionale RTT e di un fascio deposito di IF a Roma Smaltimento e degli impianti della Squadra Ponti presso la stazione di Maccarese in ambito del progetto del nuovo PRIG di Roma Tuscolana.  
DELOCALIZZAZIONE SQUADRA PONTI STAZIONE MACCARESE

CRONOPROGRAMMA LAVORI

	MESE 1	MESE 2	MESE 3	MESE 4	MESE 5	MESE 6	MESE 7	MESE 8	MESE 9	MESE 10	MESE 11	MESE 12
ALLESTIMENTO CANTIERE ED ATTIVITA' PROPEDEUTICHE												
FABBRICATO	1_Nerbo magazzino											
	2B_Ufficio e locali per il personale											
	2_Copertura terrazzo di servizio											
ARMAMENTO	Demolizione Binari Esistenti											
	Tronchino n. 1 di Progetto											
	Tronchino n. 2 di Progetto											
	Ripartito Stradico di Servizio											
	Scivoli											
	Dispositivi di bloccaggio											
	Fossa di viarie											
PIAZZALE	Piazzale Squadra Ponti											
	Riscoperta Parcheggio Stazione Maccarese											
IDRAULICA ED ALLACCI	Idraulica piazzale squadra ponti											
	Allacci Metano											
	Allacci Rete Idrica											
	Allacci Corrente											
LUCE E FORZA MOTRICE	Quadri Elettrici BT (LPT, PLC, BT) E Cavi BT											
	Impianti LPM nei Fabbricati											
	Impianti Ed. Illuminazione Periferica											
SMOBILIZZO CANTIERE E RIPRISTINI FINALI												

Le azioni di prevenzione e mitigazione Secondo quanto definito dal D.Lgs 152/06 così come integrato dal D.Lgs. 104/17, è opportuno effettuare una gerarchia dei principi legati alla tutela dell'ambiente secondo il seguente ordine gerarchico:

1. *Prevenzione dall'interferenza ambientale: obiettivo di un'accorta progettazione e gestione dell'opera in progetto deve essere quello di prevenire l'insorgere di possibili interferenze agendo in maniera preventiva ed attraverso delle misure, gestionali e costruttive, atte a garantire il perseguimento di tale obiettivo;*
2. *Mitigazione dell'interferenza ambientale: laddove si dovesse esplicare, anche in maniera potenziale, un'interferenza tra l'infrastruttura ed il progetto si devono mettere in pratica tutte le misure, anche in questo caso gestionali e costruttive, atte a ridurre l'interferenza stessa entro livelli accettabili;*
3. *Compensazione dell'interferenza ambientale: laddove non sia possibile né prevenire né mitigare l'interferenza, occorre compensarla attraverso delle misure che possano bilanciare l'interferenza stessa.*

*Si specifica come nel caso in specie, alla luce delle risultanze emerse dall'analisi degli effetti ambientali valutati nell'ambito del progetto, non è risultato necessario prevedere azioni di compensazione.*

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente			
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>	<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____	<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input type="checkbox"/> VIA	_____	<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____	<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni		Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto			
<i>Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:</i>			
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>	<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____	<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni		Altre autorizzazioni	
<input checked="" type="checkbox"/> X Autorizzazione Paesaggistica ai sensi art. 146 D.L. 42/2004	<input type="checkbox"/> Regione Lazio - Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica - Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Accertamenti di Compatibilità	<input checked="" type="checkbox"/> X Autorizzazione Paesaggistica (in base alle disposizioni dettate con l'art. 146 del Codice)	<input type="checkbox"/> Regione Lazio - Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica - Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Accertamenti di Compatibilità
<input checked="" type="checkbox"/> X Autorizzazione Archeologica ai sensi art. 25 D.L. 50/2016 (come previsto dall'art. 13 della L.R.24/98)	<input type="checkbox"/> Soprintendenza Speciale di Roma - Archeologia, Belle Arti e Paesaggio	<input type="checkbox"/> X Autorizzazione Archeologica ai sensi art. 25 D.L. 50/2016	<input type="checkbox"/> Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
		<input checked="" type="checkbox"/> X Nulla Osta Ente Parco (come previsto dall'art. 28 L.R. 29/1997)	<input type="checkbox"/> Città Di Fiumicino - Area Strategia Del Territorio- Ufficio Riserva Naturale Statale Del Litorale Romano
		<input type="checkbox"/> X Autorizzazione idraulica	<input type="checkbox"/> Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale
			<input type="checkbox"/> Consorzio di Bonifica Litorale Nord (ex Tevere Agro Romano)

8. Aree sensibili e/o vincolate							
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>		SI	NO	Breve descrizione <sup>3</sup>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le aree di intervento è ubicata a m. 150 dal fiume Tevere		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il sistema delle zone umide e fluviali più vicine è costituito principalmente dal lago artificiale di Traiano (>10km), dalle vasche di Maccarese (1,5km), dal Tevere (>10km)
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le aree di intervento sono lontane da ambienti costieri e/o marini		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'intervento non ricade (né totalmente né parzialmente) in "Territori costieri (300 m)" così come definiti da Beni Paesaggistici ex art. 142 co.1 lett. a del D.Lgs 42/2004 e s.m.i., gli stessi sono presenti ad una distanza di circa 5,3 km.
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento si trova in un ambito urbano e di pianura		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto in esame non ricade neppure parzialmente in zone montuose e forestali esso è localizzato in un'area in prossimità della costa contraddistinta prevalentemente da seminativi e zone residenziali, pertanto non si rileva la presenza di tali tipologie di zone
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area oggetto di intervento non interessa Riserve e Parchi naturali o zone protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE).  <b>Si evidenzia che l'area di intervento ricade interamente all'interno dell'area ferroviaria dello scalo ferroviario denominato "Roma Smistamento".</b>  Nel buffer di 15 km sono presenti i seguenti siti: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Riserva Naturale della Valle dell'Aniene (5km)</li> <li>• Parco Naturale di Veio (1,5km)</li> <li>• Riserva Naturale della Marcigliana (2,5km)</li> </ul>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area di progetto ricade all'interno delle aree: <ul style="list-style-type: none"> <li>• IBA 117 Litorale Romano</li> <li>• "Riserva Naturale Statale del Litorale Romano".</li> </ul> <b>Si evidenzia che l'area di intervento ricade interamente all'interno dell'area ferroviaria della stazione di Maccarese.</b>  Nel buffer di 15 km sono presenti i seguenti siti: <ul style="list-style-type: none"> <li>• IT6030025 Macchia Grande di Ponte Galeria (1,4km)</li> </ul>
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le aree di intervento ricadono all'interno di un importante scalo ferroviario denominato "Roma Smistamento". All'interno dello scalo sono già presenti varie infrastrutture e manufatti funzionali alle attività dello scalo e relative attività inerenti al traffico ferroviario di scala nazionale		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le aree di intervento ricadono all'interno di un'area ferroviaria. All'interno dello scalo sono già presenti varie infrastrutture e manufatti funzionali alle attività ferroviarie. In merito alla qualità dell'aria dell'area del Comune di Fiumicino le centraline di monitoraggio presenti più vicine all'area di intervento non registrano superamenti in termini di concentrazioni di inquinanti, quali ad esempio NO2, PM10, PM2.5, C6H6

<sup>1</sup> Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

<sup>2</sup> Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

<sup>3</sup> Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate							
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>		SI	NO	Breve descrizione <sup>3</sup>
6. Zone a forte densità demografica	X	<input type="checkbox"/>	L'area in esame ricade all'interno del comune di Roma, nel quadrante nord-est della città. L'area di progetto è ubicata all'interno dello Scalo ferroviario Roma Smistamento del Nuovo Salario. Il sito fa parte del territorio amministrativo del Municipio Roma 3° e presenta un asse nord-sud che si estende dall'immissione del fiume Aniene nel Tevere, nella porzione meridionale, fino all'area di Settebagni nella parte settentrionale. L'area ferroviaria, nella quale è compresa l'area di progetto, rappresenta il confine occidentale del quartiere Val Melaina, sorto negli anni '40 sulla tipologia dei blocchi intensivi.		<input type="checkbox"/>	X	La zona a forte densità demografica (così come identificata dall'Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015, punto 4.3.) più vicina all'intervento è Fiumicino (circa 80.000 abitanti)
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	X	<input type="checkbox"/>	- <b>Vincoli di cui al D.L. 42/04</b> L'area di intervento è tangente alla perimetrazione: "Aree di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche, e di 300 metri dalla linea di battigia costiera del mare e dei laghi, vincolate ai sensi dell'art.142 c. 1 lett. a), b), c) del Codice"  - <b>PTPR Lazio tav.B</b> L'area di intervento ricade all'interno di: "BENI PAESAGGISTICI art. 142" art. 41 (protezione aree di interesse archeologico) "BENI PAESAGGISTICI art. 142" art. 35 (protezione dei corsi delle acque pubbliche)  "Ambiti prioritari per i progetti di conservazione, recupero, riqualificazione, gestione e valorizzazione del paesaggio regionale"  - <b>PTPR Lazio tav.C</b> <b>L.R. Lazio 24/98</b> <i>Art. 16 Salvaguardia delle visuali.</i>		X	<input type="checkbox"/>	- <b>Vincoli di cui al D.L. 42/04</b> L'area di intervento non ricade all'interno di alcuna perimetrazione  - <b>PTPR Lazio tav.B</b> L'area di intervento ricade all'interno di: "BENI PAESAGGISTICI ART. 142 lett. f" art. 37 (protezione dei parchi e delle riserve naturali) "BENI PAESAGGISTICI ART. 142 lett. m" art. 41 (protezione aree di interesse archeologico) "BENI PAESAGGISTICI ART. 142" art. 44 (borghi dell'architettura rurale e beni singoli identitari dell'architettura rurale e relativa fascia di territorio contermini)  - <b>PTPR Lazio tav.C</b> L'area di progetto interessa parzialmente le perimetrazioni: Parchi archeologici e culturali art. 58 (parchi archeologici e culturali)  - <b>L.R. Lazio 24/98</b> Art. 16 Salvaguardia delle visuali.
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	X	Il progetto non incide su territori con produzioni agricole di particolare qualità. L'area di intervento si trova in un ambito urbano, all'interno di uno scalo ferroviario esistente.		<input type="checkbox"/>	X	In prossimità dell'intervento non sono presenti territori con produzioni agricole di particolare qualità, in quanto l'area circostante è prevalentemente costituita da seminativi ed aree antropizzate
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	X	Il sito non è incluso nell'elenco dei siti contaminati (SIN). Anche dalla consultazione dell'Elenco dei siti oggetto di procedimenti di bonifica presenti sul territorio del Lazio (ARPA Lazio) non risultano interferenze.		<input type="checkbox"/>	X	Il sito non è incluso nell'elenco dei siti contaminati (SIN). Anche dalla consultazione dell'Elenco dei siti oggetto di procedimenti di bonifica presenti sul territorio del Lazio (ARPA Lazio) non risultano interferenze.



8. Aree sensibili e/o vincolate							
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>		<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>3</sup></i>
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area non ricade all'interno delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area non ricade all'interno delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area non ricade all'interno di aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area ricade all'interno di: - Area di Pericolo B1 Aree sottoposte a tutela per pericolo di inondazione (Individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni)
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>4</sup>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le opere in esame insistono all'interno di un'area classificata sismicamente: Zona Sismica 3A		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zona Sismica 3B
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento si trova all'interno di uno scalo ferroviario esistente.		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area di intervento si trova all'interno di una stazione ferroviaria esistente. Ricade all'interno delle aree di Vincolo per le "limitazioni relative agli ostacoli ed ai pericoli per la navigazione aerea" dell'Aeroporto di Fiumicino. Nello specifico l'area ricade al passaggio tra la Superficie Orizzontale Interna (IHS) e la Superficie Conica (CS). Le quote di riferimento delle superfici di limitazione ostacoli sono comprese tra 48 e 70 metri. Le opere non interferiscono con la superficie limite.

<sup>4</sup> Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale								
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?					
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<i>Descrizione:</i> Il progetto consiste nella realizzazione di un fabbricato per la diagnostica ferroviaria e di un nuovo fascio binari all'interno di un'area ferroviaria		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi dell'opera sull'ambiente, in quanto la nuova opera insiste interamente all'interno di un'area ferroviaria preesistente e più precisamente all'interno dello scalo ferroviario di Roma Smistamento		<i>Descrizione:</i> Il progetto consiste nella realizzazione di un fabbricato di servizio per la Squadra Ponti e di un nuovo fascio binari all'interno di un'area ferroviaria		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi dell'opera sull'ambiente, in quanto la nuova opera insiste interamente all'interno di un'area ferroviaria preesistente e più precisamente all'interno della stazione Maccarese	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<i>Descrizione:</i> Stante la tipologia delle opere in progetto, in fase di costruzione si prevede l'utilizzo di materiali da costruzione e l'impiego di energia.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali relativi all'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente reperibili. Il reperimento del materiale necessario proverrà da cave già autorizzate		<i>Descrizione:</i> Stante la tipologia delle opere in progetto, in fase di costruzione si prevede l'utilizzo di materiali da costruzione e l'impiego di energia.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali relativi all'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente reperibili. Il reperimento del materiale necessario proverrà da cave già autorizzate	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<i>Descrizione:</i> Durante la fase di cantiere si prevede la movimentazione ed il trasporto del materiale proveniente principalmente dagli scavi e dal materiale per la realizzazione della nuova opera (acciaio, calcestruzzo, materiali per finiture).		<i>Perché:</i> Considerando le previste misure di sicurezza, prevenzione e mitigazione finalizzate all'abbattimento delle polveri in atmosfera e alla riduzione dei livelli sonori attraverso l'utilizzo di nebulizzatori e macchinari a bassa rumorosità, i potenziali effetti generati dagli interventi in progetto sulla salute umana possono ritenersi non significativi all'interno dell'area di cantiere. Per quanto riguarda la riduzione dell'emissione di polveri nel trasporto di materiale da e per i siti di approvvigionamento e smaltimento del materiale essa è ottenuta tramite l'adozione di opportuna copertura dei mezzi adibiti al trasporto		<i>Descrizione:</i> Durante la fase di cantiere si prevede la movimentazione ed il trasporto del materiale proveniente principalmente dagli scavi e dal materiale per la realizzazione della nuova opera (acciaio, calcestruzzo, materiali per finiture).		<i>Perché:</i> Considerando le previste misure di sicurezza, prevenzione e mitigazione finalizzate all'abbattimento delle polveri in atmosfera e alla riduzione dei livelli sonori attraverso l'utilizzo di nebulizzatori e macchinari a bassa rumorosità, i potenziali effetti generati dagli interventi in progetto sulla salute umana possono ritenersi non significativi all'interno dell'area di cantiere. Per quanto riguarda la riduzione dell'emissione di polveri nel trasporto di materiale da e per i siti di approvvigionamento e smaltimento del materiale essa è ottenuta tramite l'adozione di opportuna copertura dei mezzi adibiti al trasporto	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale								
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?					
solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<p>Descrizione: Il progetto prevede la produzione di rifiuti provenienti dagli scavi e dalle demolizioni</p>		<p>Perché: Il progetto prevede che tutti i materiali provenienti dagli scavi e dalle demolizioni vengano trasportati a sito di recupero autorizzato.</p>		<p>Descrizione: Il progetto prevede la produzione di rifiuti provenienti dagli scavi e dalle demolizioni</p>		<p>Perché: Il progetto prevede che tutti i materiali provenienti dagli scavi e dalle demolizioni vengano trasportati a sito di recupero autorizzato.</p> <p>Pertanto non si prevedono effetti potenziali significativi sull'ambiente.</p>	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<p>Descrizione: Il progetto prevede la realizzazione di nuovi binari per la sosta dei treni e un edificio destinato a uffici e spazio per la Squadra Ponti. Durante la fase di realizzazione delle opere si prevedono attività con movimentazione di materiali relative principalmente alle operazioni di scavo. In fase di esercizio, le attività svolte nell'area saranno paragonabili a quelle attuali. Vi sarà solo l'attività di locomotori diesel per il traino da/per i nuovi binari realizzati.</p>		<p>Perché: Non si prevedono interferenze ambientali in fase di esercizio legate al territorio circostante e alla salute umana, in quanto il progetto non modifica i volumi di traffico ferroviario esistenti. Le nuove opere sono destinate alla sosta dei treni di lunga percorrenza, alla manutenzione e alla diagnostica. Già allo stato attuale l'area è uno scalo ferroviario di scala nazionale</p>		<p>Descrizione: Il progetto prevede la realizzazione di nuovi binari per la sosta dei treni e un edificio destinato a uffici e spazio per la Squadra Ponti.  Durante la fase di realizzazione delle opere si prevedono attività con movimentazione di materiali relative principalmente alle operazioni di scavo.  In fase di esercizio, le attività svolte nell'area saranno paragonabili a quelle attuali. Vi sarà solo l'attività di locomotori diesel per il traino da/per i nuovi binari realizzati.</p>		<p>Perché: In fase di cantiere, non sono previsti potenziali effetti significativi dell'opera sull'atmosfera, in quanto le emissioni polverulente generate dalle attività di cantiere possono ritenersi trascurabili in considerazione delle azioni di mitigazioni previste e della lontananza dei ricettori residenziali dalle aree di cantiere.  In fase di esercizio, non si prevedono interferenze ambientali in fase di esercizio legate al territorio circostante e alla salute umana, in quanto il progetto non modifica i volumi di traffico ferroviario esistenti. Le nuove opere sono destinate alle attività di manutenzione ferroviaria. Già allo stato attuale l'area è una stazione ferroviaria</p>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni,	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale								
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?					
radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<i>Descrizione:</i> L'area nella quale sono ubicati gli interventi previsti è già allo stato attuale uno scalo ferroviario e tali attività già contribuiscono a livelli di rumore e vibrazione proporzionati, e tali sono già riportate dal Piano di classificazione acustica comunale. Il progetto, in fase di esercizio, può aumentare questi livelli		<i>Perché:</i> In fase di realizzazione: Le lavorazioni saranno concentrate in periodo diurno In fase di esercizio: Le nuove opere previste insistono interamente all'interno di un'area ferroviaria preesistente e più precisamente all'interno dello scalo ferroviario di Roma Smistamento		<i>Descrizione:</i> L'area nella quale sono ubicati gli interventi previsti è già stazione ferroviaria e le attività che vi si svolgono già contribuiscono a livelli di rumore e vibrazione proporzionati, e tali sono già riportate dal Piano di classificazione acustica comunale. Il progetto, in fase di esercizio, può aumentare questi livelli		<i>Perché:</i> In fase di realizzazione: Le lavorazioni saranno concentrate in periodo diurno In fase di esercizio: Le nuove opere previste insistono interamente all'interno di un'area ferroviaria preesistente	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Così come in qualsiasi cantiere, il rischio è rappresentato da eventuali sversamenti accidentali in fase di costruzione.		<i>Perché:</i> Durante la realizzazione dell'opera saranno impiegati protocolli di gestione delle emergenze per l'eventuale contenimento di effetti dovuti ad eventi contaminanti accidentali, quali lo sversamento involontario di olii e liquidi inquinanti.		<i>Descrizione:</i> Così come in qualsiasi cantiere, il rischio è rappresentato da eventuali sversamenti accidentali in fase di costruzione.		<i>Perché:</i> Durante la realizzazione dell'opera saranno impiegati protocolli di gestione delle emergenze per l'eventuale contenimento di effetti dovuti ad eventi contaminanti accidentali, quali lo sversamento involontario di olii e liquidi inquinanti. In questa fase si dovrà prevedere una pavimentazione impermeabile delle aree di cantiere ed un corretto sistema di gestione di raccolta e smaltimento delle acque	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Durante la fase di costruzione, così come in qualsiasi cantiere, il rischio è riconducibile alla eventuale casualità di un evento incidentale involontario.		<i>Perché:</i> Durante la fase di costruzione, il progetto è stato sviluppato anche per la parte di sicurezza del cantiere. In cantiere saranno impiegati i presidi e i provvedimenti previsti dai protocolli di sicurezza		<i>Descrizione:</i> Il rischio è riconducibile solo alla eventuale casualità di un evento incidentale involontario.		<i>Perché:</i> Durante la fase di costruzione, il progetto è stato sviluppato anche per la parte di sicurezza del cantiere. In cantiere saranno impiegati i presidi e i provvedimenti previsti dai protocolli di sicurezza	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale								
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?					
protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> L'area oggetto di intervento non interessa aree protette.		<i>Perché:</i> Il progetto non interferisce con aree protette.  Per approfondimenti sulla tematica si rimanda allo Studio di Prefattibilità Ambientale allegata		<i>Descrizione:</i> L'area di intervento, così come indicato nella tabella 8 e negli allegati, ricade in alcune aree vincolate paesaggisticamente e dentro un'area naturale protetta.		<i>Perché:</i> Alla luce delle analisi condotte nell'ambito dello Studio di Prefattibilità Ambientale riferita al progetto in esame, non si rileva alcun tipo di effetto potenziale sull'area vincolata, in quanto gli interventi in esame insistono in un'area già destinata alle attività ferroviarie. Per approfondimenti sulla tematica si rimanda allo Studio di Prefattibilità Ambientale allegata	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non sono presenti aree sensibili nell'area di progetto o in aree limitrofe.		<i>Perché:</i> Non sono presenti aree sensibili nell'area di progetto o in aree limitrofe.		<i>Descrizione:</i> Non sono presenti altre aree sensibili rispetto a quelle indicate in Tabella 8		<i>Perché:</i> Non sono presenti altre aree sensibili rispetto a quelle indicate in Tabella 8	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Dall'analisi idrogeologica emerge che è presente una circolazione idrica sotterranea generale con apporti della falda presente nei rilievi collinari pleistocenici ad est, che drena verso il Fiume Tevere, il quale rappresenta il livello idraulico di base locale.		<i>Perché:</i> Dalle indagini effettuate non risultano particolari criticità relative alla parziale interferenza con la circolazione idrica sotterranea		<i>Descrizione:</i> Dall'analisi idrogeologica emerge la presenza di una falda di subalveo la cui piezometrica è localizzata a pochi metri dal piano campagna; poiché i depositi fluviali sono caratterizzati da estrema variabilità litologica con frequenti eteropie di facies, la permeabilità globale è molto variabile, con possibilità di circolazione idrica che si configura, data la discontinuità degli strati sabbiosi, come un acquifero multi falda.		<i>Perché:</i> Dalle indagini effettuate non risultano particolari criticità relative alla parziale interferenza con la circolazione idrica sotterranea	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Oltre al collegamento rappresentato dalla stessa linea ferroviaria, l'area in esame è servita dall'arteria della via Salaria		<i>Perché:</i> Le possibili alterazioni dei livelli di traffico sulla via Salaria sono attribuibili alla sola fase di cantiere. In fase di esercizio tutte le attività relative alle nuove funzioni graveranno quasi esclusivamente sulla linea ferroviaria		<i>Descrizione:</i> Oltre al collegamento rappresentato dalla stessa linea ferroviaria, l'area in esame è servita dall'arteria della via della Muratella Nuova, via di Castel San Giorgio, via dei Tre Denari, e l'A12		<i>Perché:</i> Le possibili alterazioni dei livelli di traffico sulla rete viaria circostante sono attribuibili alla sola fase di cantiere. In fase di esercizio tutte le attività relative alle nuove funzioni graveranno quasi esclusivamente sulla linea ferroviaria	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale					
Domande	Si/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?			
elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<p><i>Descrizione:</i> Le nuove opere insistono su di un'area ad elevata infrastrutturazione (Scalo di Roma Smistamento) e con presenza consolidata di attività ferroviarie</p>	<p><i>Perché:</i> L'area delle opere in progetto presenta un valore di sensibilità paesistica "bassa": corrisponde infatti ad un'area dove lo sfruttamento del suolo è già elevatissimo nello stato di fatto e le alterazioni generalizzate di origine antropica sono particolarmente diffuse. Nello specifico, nel caso della modifica delle condizioni percettive riferiti alla dimensione costruttiva il principale fattore casuale è rappresentato dalla presenza delle aree di cantiere ed il loro rapporto rispetto ai principali punti di osservazione visiva. In riferimento a quanto è emerso nell'analisi paesaggistica, le visuali sono limitate a pochi punti, dai quali è possibile operare un parziale mascheramento delle aree di cantiere.  In fase di esercizio, data la consolidata presenza delle attività ferroviarie nell'area, le analisi paesaggistiche hanno escluso ogni tipo di alterazione dei caratteri interpretativi del paesaggio percettivo, pertanto, si può asserire che non avvenga alcuna intrusione di elementi diversi per tipologia funzionale, in quanto, per sua natura il progetto si inserisce in un ambito (stazione ferroviaria) esistente e già concettualmente assimilato nella scena quotidianamente fruita.</p>		<p><i>Descrizione:</i> Il progetto, si colloca in un'area già antropizzata, pianeggiante e con una visibilità quindi relegata alle abitazioni del borgo limitrofo e alle strade confinanti. Tali aree vedono già allo stato attuale la presenza consolidata di attività ferroviarie</p>	<p><i>Perché:</i> Nello specifico, nel caso della modifica delle condizioni percettive riferiti alla dimensione costruttiva il principale fattore casuale è rappresentato dalla presenza delle aree di cantiere ed il loro rapporto rispetto ai principali punti di osservazione visiva. In riferimento a quanto è emerso nell'analisi paesaggistica, le visuali sono limitate a pochi punti, dai quali è possibile operare un parziale mascheramento delle aree di cantiere.  In fase di esercizio, data la consolidata presenza delle attività ferroviarie nell'area, le analisi paesaggistiche hanno escluso ogni tipo di alterazione dei caratteri interpretativi del paesaggio percettivo, pertanto, si può asserire che non avvenga alcuna intrusione di elementi diversi per tipologia funzionale, in quanto, per sua natura il progetto si inserisce in un ambito (stazione ferroviaria) esistente e già concettualmente assimilato nella scena quotidianamente fruita.</p>
	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<p><i>Descrizione:</i> Le nuove opere insistono su una vasta area già destinata alle attività e funzioni ferroviarie denominata Roma Smistamento.</p>	<p><i>Perché:</i> Non sono presenti aree ancora non urbanizzate né all'interno dell'area di progetto e né nelle aree limitrofe. Gli effetti potenziali del progetto sulla percezione del paesaggio non si ritengono significativi, in quanto le opere ricadono all'interno di un'area ferroviaria.</p>		<p><i>Descrizione:</i> Le nuove opere prevedono la realizzazione di nuovi binari e di un fabbricato di servizio per la Squadra Ponti nella stazione di Maccaresse, insistono su un'area già destinata alle attività e funzioni ferroviarie</p>	<p><i>Perché:</i> Non sono presenti aree ancora non urbanizzate né all'interno dell'area di progetto e né nelle aree limitrofe. Gli effetti potenziali del progetto sulla percezione del paesaggio non si ritengono significativi, in quanto le opere ricadono all'interno di un'area ferroviaria.</p>
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale								
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?					
l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i> Le nuove opere insistono sull'area ferroviaria denominata Roma Smistamento. Gli interventi in esame vengono svolti nell'ambito del progetto del nuovo PRG di Roma Tuscolana-NPP 0246. La realizzazione del nuovo PRG richiede come prima fase la delocalizzazione provvisoria di alcune funzioni oggi presenti a Tuscolana per l'intera durata dei lavori.</p>		<p><i>Perché:</i> Non si rilevano piani o programmi nell'area di progetto o in aree limitrofe. Tuttavia, gli effetti potenziali del progetto su eventuali piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo non si ritengono significativi, in quanto le opere ricadono all'interno di un'area ferroviaria.</p>		<p><i>Descrizione:</i> Le nuove opere insistono sull'area ferroviaria della stazione Maccarese. Gli interventi in esame vengono svolti nell'ambito del progetto del nuovo PRG di Roma Tuscolana-NPP 0246. La realizzazione del nuovo PRG richiede come prima fase la delocalizzazione provvisoria di alcune funzioni oggi presenti a Tuscolana per l'intera durata dei lavori.</p>		<p><i>Perché:</i> Non si rilevano piani o programmi nell'area di progetto o in aree limitrofe. Tuttavia, gli effetti potenziali del progetto su eventuali piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo non si ritengono significativi, in quanto le opere ricadono all'interno di un'area ferroviaria.</p>	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Le nuove opere insistono sull'area ferroviaria preesistente Roma Smistamento e sono destinate alla sosta e alla diagnostica dei treni nazionali.</p>		<p><i>Perché:</i> Il progetto ricade in un'area ad elevata infrastrutturazione e fortemente urbanizzata. Sono presenti solo alcuni ricettori residenziali nella zona orientale dell'area ferroviaria.</p>		<p><i>Descrizione:</i> Le nuove opere insistono sull'area ferroviaria preesistente stazione Maccarese e sono destinate alla sosta e alla manutenzione dei treni nazionali. Nelle immediate vicinanze dell'area di intervento non sono presenti zone densamente abitate. Il centro abitato di Fiumicino Centro è localizzato ad una distanza dall'area di intervento di circa 13 km</p>		<p><i>Perché:</i> Non si prevedono effetti potenziali del progetto, nelle sue fasi di costruzione e di esercizio, sulle aree abitate in quanto la tipologia di intervento previsto e la distanza con le zone densamente abitate sono tali da non indurre effetti potenziali significativi sulla popolazione</p>	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> E' presente un asilo nido a circa 300 m dall'area di progetto. Entro un raggio di 500 m. non si rileva la presenza di istituti scolastici, di ospedali o centri sportivi.</p>		<p><i>Perché:</i> Non si prevedono effetti potenziali del progetto, nelle sue fasi di costruzione e di esercizio sulle aree abitate in quanto le tipologie di interventi previsti sono tali da non modificare significativamente lo stato attuale.</p>		<p><i>Descrizione:</i> Sono presenti 2 scuole a circa 250m e 300m. E' presente un asilo nido a circa 1400m dall'area di progetto. Entro un raggio di 10km. non si rileva la presenza di ospedali</p>		<p><i>Perché:</i> Non si prevedono effetti potenziali del progetto, nelle sue fasi di costruzione e di esercizio sulle aree abitate in quanto le tipologie di interventi previsti sono tali da non modificare significativamente lo stato attuale.</p>	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale								
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?					
superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> L'area interessata dall'intervento è inserita all'interno di un'area fortemente antropizzata ed il progetto non interessa aree in cui sono presenti risorse importanti.		<i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali della realizzazione dell'opera in merito ad aree di elevata qualità e/o con scarsa qualità, in quanto le lavorazioni sono interne ad un'area ferroviaria, in un contesto antropizzato.		<i>Descrizione:</i> L'area interessata dall'intervento è inserita all'interno di un'area fortemente antropizzata ed il progetto non interessa aree in cui sono presenti risorse importanti.		<i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali della realizzazione dell'opera in merito ad aree di elevata qualità e/o con scarsa qualità, in quanto le lavorazioni sono interne ad un'area ferroviaria, in un contesto antropizzato.	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area in cui è previsto l'intervento non interessa zone già soggette a inquinamento o danno ambientale.		<i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali generati dalla realizzazione dell'opera in merito alla presenza di zone soggette a inquinamento o danno ambientale		<i>Descrizione:</i> L'area in cui è previsto l'intervento non interessa zone già soggette a inquinamento o danno ambientale,		<i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali generati dalla realizzazione dell'opera in merito alla presenza di zone soggette a inquinamento o danno ambientale	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area ricade nella Zona 3A di rischio sismico		<i>Perché:</i> Le opere sono state progettate per una adeguata resistenza sismica, secondo quanto indicato nella normativa di riferimento. L'area non è interessata da subsidenza, né da frane, erosioni o inondazioni e/o condizioni climatiche estreme		<i>Descrizione:</i> L'area ricade nella Zona 3A di rischio sismico		<i>Perché:</i> Le opere sono state progettate per una adeguata resistenza sismica, secondo quanto indicato nella normativa di riferimento. L'area non è interessata da subsidenza, né da frane, erosioni o inondazioni e/o condizioni climatiche estreme	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non si ritiene il caso applicabile al progetto in esame.		<i>Perché:</i> Non sono evidenziati altri progetti che possano produrre effetti ambientali cumulativi a quelli prodotti dal progetto.		<i>Descrizione:</i> Non si ritiene il caso applicabile al progetto in esame.		<i>Perché:</i> Non sono evidenziati altri progetti che possano produrre effetti ambientali cumulativi a quelli prodotti dal progetto.	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Si specifica come gli effetti dell'opera risultano limitati e circoscritti all'area di intervento, stante la tipologia del progetto in esame, la sua entità in termini di dimensioni e la sua funzione.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali di natura transfrontaliera generati dal progetto in esame.		<i>Descrizione:</i> Si specifica come gli effetti dell'opera risultano limitati e circoscritti all'area di intervento, stante la tipologia del progetto in esame, la sua entità in termini di dimensioni e la sua funzione.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali di natura transfrontaliera generati dal progetto in esame.	

## 10. Allegati



Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1\_localizzazione\_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file	N.	Denominazione	Scala	Nome file
	Elaborati generali – Relazione Tecnico Illustrativa Generale	-	024621-SP12-PFTE-TG-PR-D01-E101E.pdf		Elaborati generali – Relazione Tecnico Illustrativa Generale	-	024621-SP12-PFTE-TG-PR-D01-E101E.pdf
	Stato di fatto – Roma Smistamento - Rilievo su ortofoto	1:500	024621-SP12-PFTE-TSRT-PR-D02-E002A.pdf		Stato di fatto – Maccarese - Rilievo su ortofoto	1:200	024621-SP12-PFTE-TSRT-PR-D02-E102A.pdf
	Elaborati generali - Roma Smistamento - Planimetria di inquadramento urbano	1:2500	024621-SP12-PFTE-TSRT-PR-D01-E106A.pdf		Elaborati generali - Maccarese - Planimetria di inquadramento urbano	1:2500	024621-SP12-PFTE-TSRT-PR-D01-E006A.pdf
	Progetto dell'infrastruttura – Roma Smistamento – Planimetria di progetto su ortofoto	1:1000	024621-SP12-PFTE-TSRT-PR-003-E107A.pdf		Progetto dell'infrastruttura – Maccarese – Planimetria di progetto su ortofoto	1:200	024621-SP12-PFTE-TSRT-PR-D03-E006B.pdf
	Roma Smistamento - DN - Progetto Strutturale e Architettonico – Planimetria Generale e sezione longitudinale	1:500	024621-SP12-PFTE-TSRT-PR-D05-E001A.pdf		Stazione di Maccarese - Progetto Strutturale e Architettonico - Planimetria Generale e sezione longitudinale	1:200	024621-SP12-PFTE-TSRT-PR-D04-E001A.pdf
	Roma Smistamento - DN - Progetto Strutturale e Architettonico – Sezioni trasversali 1di2	1:100	024621-SP12-PFTE-TSRT-PR-D05-E005A.pdf		Stazione di Maccarese - Progetto Strutturale e Architettonico - Piante	1:100	024621-SP12-PFTE-TSRT-PR-D04-E002B.pdf
	Roma Smistamento - DN - Progetto Strutturale e Architettonico – Sezioni trasversali 2di2	1:100	024621-SP12-PFTE-TSRT-PR-D05-E006A.pdf		Stazione di Maccarese - Progetto Strutturale e Architettonico - Sezioni	1:100	024621-SP12-PFTE-TSRT-PR-D04-E003A.pdf
	Roma Smistamento - DN - Progetto Strutturale e Architettonico – Sezioni longitudinali	1:100	024621-SP12-PFTE-TSRT-PR-D05-E007A.pdf		Stazione di Maccarese - Progetto Strutturale e Architettonico - Prospetti	1:100	024621-SP12-PFTE-TSRT-PR-D04-E004A.pdf
	Roma Smistamento - DN - Progetto Strutturale e Architettonico - Assonometria generale - vista Ovest	-	024621-SP12-PFTE-TSRT-PR-D05-E008A.pdf		Stazione di Maccarese - Progetto Strutturale e Architettonico - Viste tridimensionali	-	024621-SP12-PFTE-TSRT-PR-D04-E005A.pdf
	Roma Smistamento - DN - Progetto Strutturale e Architettonico - Render interni	-	024621-SP12-PFTE-TSRT-PR-D05-E009A.pdf		Elaborati generali - Maccarese - Inquadramento urbanistico	1:10000	024621-SP12-PFTE-TSRT-PR-D01-E007A.pdf
	Elaborati generali - Roma Smistamento -Inquadramento urbanistico	-	024621-SP12-PFTE-TSRT-PR-D01-E107A.pdf		Elaborati generali - Maccarese - Inquadramento vincolistico	1:10000	024621-SP12-PFTE-TSRT-PR-D01-E008A.pdf
	Elaborati generali - Roma Smistamento -Inquadramento vincolistico	-	024621-SP12-PFTE-TSRT-PR-D01-E108A.pdf		Elaborati generali - Maccarese – Studio di Prefattibilità Ambientale	-	024621-SP12-PFTE-TG-PR-D01-E009D.pdf
	Elaborati generali - Roma Smistamento - Studio di Prefattibilità Ambientale	-	024621-SP12-PFTE-TG-PR-D01-E108E.pdf				

Il/La dichiarante

(documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.