



*Ministero dell'Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

**OGGETTO:[ID: 9967] Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006. PRG Tuscolana. Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della Delocalizzazione definitiva delle funzioni della Diagnostica Nazionale RFI e di un fascio di binari di deposito delle Imprese Ferroviarie nonché degli spogliatoi e della zona ricovero della Squadra Ponti.
Nota tecnica.**

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DIC.RM\A0011\P\2023\0000389 del 12/06/2023 acquisita al prot. MASE-96620 in data 13/06/2023 e perfezionata in ultimo con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DIC.RM\A0011\P\2023\0000564 del 10/08/2023 acquisita al prot. MASE-132597 in data 11/08/2023, la Società R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha presentato istanza ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9 e 9-bis, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della Delocalizzazione definitiva delle funzioni della Diagnostica Nazionale RFI e di un fascio di binari di deposito delle Imprese Ferroviarie nonché degli spogliatoi e della zona ricovero della Squadra Ponti nell'ambito del nuovo PRG Tuscolana.

A corredo dell'istanza sopra citata la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante "Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104", allegando gli elaborati grafici di cui al punto "10. Allegati della Lista di Controllo".

L'intervento in valutazione si configura come una modifica di un progetto appartenente alla tipologia di opere di cui all'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 2 lettera h) denominata "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)".

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, l'intervento in esame si rende necessario ai fini della realizzazione del nuovo PRG di Toma Tuscolana. Infatti, tale realizzazione richiede come prima fase la delocalizzazione di alcune funzioni oggi presenti a Tuscolana per l'intera durata dei lavori. Considerato l'ampio lasso di tempo necessario alla realizzazione dei lavori stessi, la Società ha optato per rendere suddetta delocalizzazione definitiva.

In particolare, R.F.I. S.p.a. prevede:

- il trasferimento a Roma Smistamento, in località Nuovo Salario, di tutta la Diagnostica Nazionale e dell'area ricovero utilizzata da Trenitalia;

- il trasferimento presso la stazione di Maccarese di magazzino, impianto, ufficio e spogliatoi di “appoggio” della Squadra Ponti della Direzione Territoriale di Roma, attualmente localizzati presso Roma Tuscolana.

Analisi e valutazioni per l'intervento a Roma Smistamento

L'intervento interessa un'area collocata lungo la via Salaria, all'altezza dell'Aeroporto dell'Urbe, coincidente con il sedime ferroviario e attualmente completamente interessata dal fascio binari della stazione RFI Nuovo Salario, senza il coinvolgimento di aree esterne appartenenti al sistema insediativo limitrofo.



Figura 1: localizzazione dell'area di intervento su immagine satellitare. Fonte Lista di controllo

In merito agli strumenti di pianificazione territoriale, il Proponente dichiara che, dalle Tavole B “Beni Paesaggistici e ambientali” del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale, si evince che l'intervento interessa aree individuate tra i Beni Ricognitivi quali “beni paesaggistici art. 142 del D,Lgs 42/2004” ed in particolare:

- art. 42 delle NTA del PTPR - protezione zone di interesse archeologico;
- art. 36 delle NTA del PTPR - protezione dei fiumi, torrenti, corsi d'acqua.

Invece, dalle Tavole C “Beni dei Patrimoni Naturale e Culturale” del PTPR si evince che l'intervento interessa la perimetrazione: “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” (L.R. Lazio 24/1998).

Infine, 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).

Il progetto, schematizzato nell’immagine sottostante, prevede il posizionamento presso l’impianto di Roma Smistamento in località Nuovo Salario, localizzandolo in un’area dove sono già esistente un fascio binari, di:

- strutture della Diagnostica Nazionale (uffici, magazzino e capannone/impianti) (“Fascio diagnostica”);
- area ricovero utilizzata da Imprese Ferroviarie (“fascio IF”).

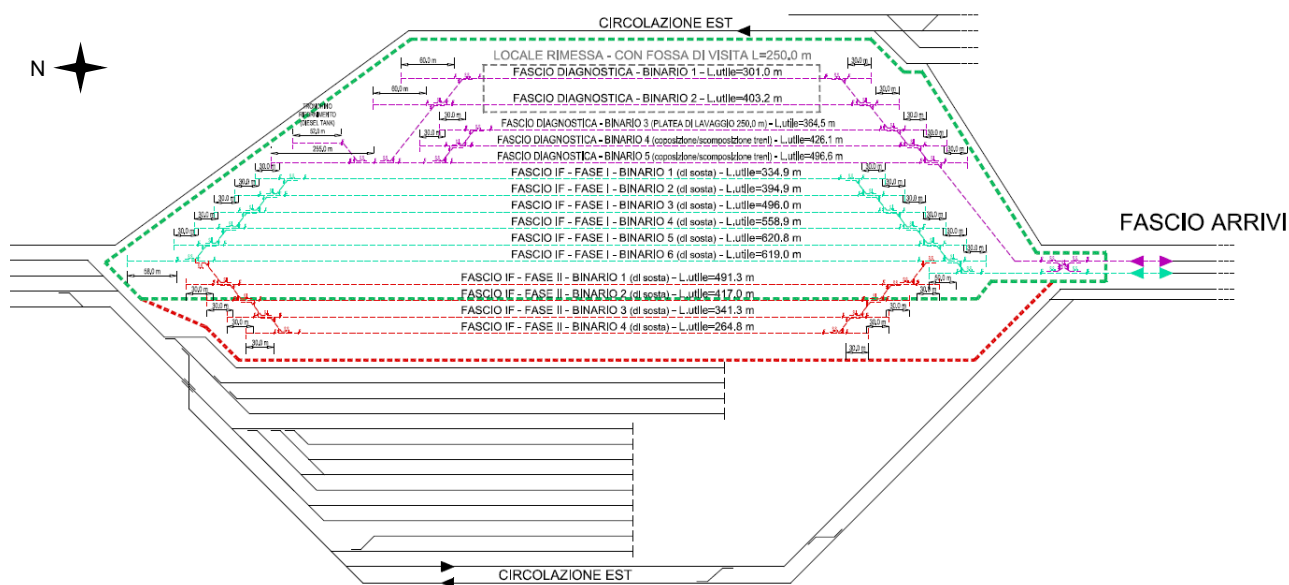


Figura 2: Piano schematico di stazione Nuovo Salario. Fonte "Roma Smistamento – Planimetria generale su ortofoto", allegato alla Lista di controllo.

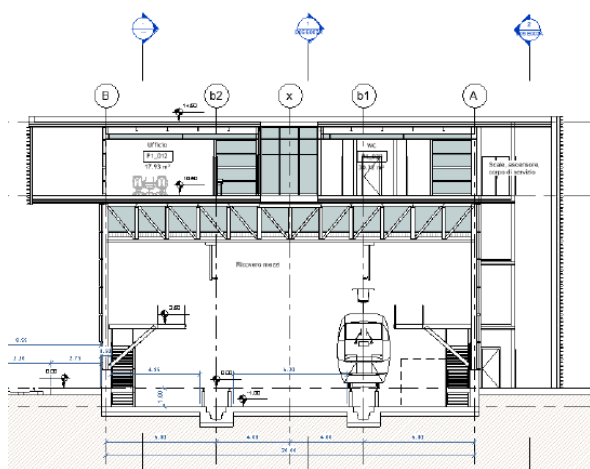


Figura 3: sezione trasversale del Locale Rimessa e rappresentazione dell'interno dell'area di manutenzione. Fonte Lista di Controllo

In merito al primo punto, nella Lista di Controllo la Società dichiara che il Locale Rimessa avrà dimensioni di 20x300m ed accoglierà il ricovero mezzi, i volumi accessori dedicati ai magazzini, officine e locali tecnici e gli uffici e gli spazi per il personale. Al suo interno saranno 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 risulterà ribassata di un metro rispetto al livello del piano campagna; in questo modo, i binari risulteranno sopraelevati.

Esternamente al Locale Rimessa, altri 3 binari saranno adibiti al lavaggio o alla composizione e scomposizione treni. Tutti i binari saranno elettrificati. Il Fascio Diagnostica sarà dotato anche di un tronchino di manovra di lunghezza utile pari a circa 260 m, 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.

In merito al secondo punto, invece, il Proponente dichiara che il fascio sarà 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.

L'accesso all'area RFI sarà da via Cortona ed il successivo attraversamento dei binari sarà lungo una direttrice già attualmente impiegata. La viabilità procederà poi lungo il confine est dell'area oggetto di intervento fino alla testata sud del fabbricato Diagnostica.

Con riferimento alla fase di cantierizzazione, nella Lista di controllo, la Società afferma per la realizzazione dell'opera si prevedono 2 fasi, rispettivamente di 21 e di 6 mesi e che, alla luce delle risultanze emerse dall'analisi degli effetti ambientali valutati nell'ambito del progetto, non è risultato necessario prevedere azioni di compensazione. Invece, nel documento "Roma Smistamento - studio di prefattibilità ambientale" allegato alla Lista di controllo, il Proponente descrive dettagliatamente le misure di prevenzione che verranno utilizzate in cantiere al fine di impedire o minimizzare le interazioni con le diverse matrici ambientali, tra cui, a titolo esemplificativo: specifiche misure organizzative e gestionali per il corretto stoccaggio di rifiuti; trattamento in impianti di depurazione delle acque proveniente dagli scarichi di tipo civile, bagnatura dei cumuli di materiali; predisposizione di barriere antipolvere e di barriere antirumore; riduzione delle emissioni acustiche attraverso le scelta di macchinari omologati e di mezzi gommati piuttosto che cingolati.

In merito alla gestione dei materiali, la Società stima la movimentazione dei seguenti materiali:

- Scavi - circa 11.000 mc di materiale da conferire ad impianto di recupero da gestire come rifiuto ai sensi della Parte IV del D. Lgs.152/2006, ai quali potrebbe essere attribuito il codice CER 17.05.04 "terra e rocce, diverse da quelle di cui alla voce 17.05.03";
- Approvvigionamento di conglomerato bituminoso circa 380;
- Approvvigionamento di misto granulare circa 540 mc.

La Società sottolinea che sarà cura dell'Appaltatore effettuare tutti gli accertamenti necessari per assicurare una completa e corretta gestione del materiale di risulta.

A riguardo dell'eventuale interferenza dell'intervento proposto con le aree elencate nella "Lista di controllo" al punto "8.Aree sensibili e/o vincolate", il Proponente riporta che gli interventi in oggetto ricadono nelle categorie:

- *"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"* in quanto le aree di intervento ricadono all'interno di un importante scalo ferroviario;

- “*Zone a forte densità demografica*” in quanto le aree di intervento si collocano nel Municipio III nel Comune di Roma e 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;
- “*Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica*” poiché, come sopra riportato, le aree sono individuate tra i Beni Ricognitivi quali “beni paesaggistici art. 142 del D,Lgs 42/2004” dalla Tavola B del PTPR e come “Salvaguardia delle visuali” dalla Tavola C;
- “*Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)*” poiché l’area è classificata come Zona Sismica 3A.

In merito al punto “9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale” della Lista di controllo, il Proponente dichiara che la realizzazione del progetto non comporterà effetti ambientali significativi in quanto tutte le opere previste sono tali da non modificare significativamente lo stato attuale dell’area. Gli interventi verranno realizzati all’interno di un’area ferroviaria preesistente, che già costituisce uno scalo di importanza nazionale e, quindi, si caratterizza come già fortemente antropizzata e non interferente con aree naturali protette.

Pertanto, R.F.I. S.p.a. afferma che, dal punto di vista paesaggistico, le analisi paesaggistiche hanno escluso ogni tipo di alterazione dei caratteri interpretativi del paesaggio percettivo.

Inoltre, le opere di progetto non modificheranno i volumi di traffico ferroviario, in quanto sono destinate alla sosta dei treni di lunga percorrenza, alla manutenzione e alla diagnostica. Pertanto, si prevede che eventuali interferenze sui livelli di traffico sulla limitrofa Via Salaria possano verificarsi solo in fase di cantiere.

La Società afferma che il reperimento del materiale necessario proverrà da cave già autorizzate, mentre i materiali provenienti dagli scavi e dalle demolizioni verranno trasportati a sito di recupero autorizzati. Entrambi i trasporti verranno effettuati con mezzi con apposita copertura, al fine di ridurre l’emissione di polveri. Sono 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, anche durante le fasi di lavorazione, così come sono previsti protocolli di gestione delle emergenze in caso di sversamenti accidentali in fase di cantiere.

Analisi e valutazioni per l’intervento a Maccarese

L’intervento prevede la delocalizzazione degli impianti della Squadra Ponti, attualmente presenti presso Roma Tuscolana, e la loro ricollocazione presso la stazione Maccarese, nel Comune di Fiumicino. L’area di intervento non coinvolge il sistema insediativo limitrofo, ricadendo in area ferroviaria e trovandosi limitrofa all’A12 Civitavecchia-Roma a est.

L’intera area, tuttavia, ricade all’interno della Riserva Naturale Statale Litorale Romano, nell’ambito dell’area IBA 117 “Litorale Romani” e all’interno del Consorzio di Bonifica Litorale Nord.

In merito alla pianificazione territoriale, la Società evidenzia che:

- Dalla Cartografia del PAI della Regione Lazio, emerge che l’area di intervento rientra tra le perimetrazioni di “*rischio lineare R3*” lungo l’asse dei binari ferroviari e “*area pericolo B1*”, per la quale, in base all’art. 3 delle NTA, gli interventi subordinati a permesso di costruire dovranno acquisire il preventivo parere dell’Autorità;

- Dal Piano Territoriale Paesistico Regionale, tavola A, l'area in esame ricade interamente nel “Sistema del paesaggio insediativo” in un’area di “Reti, Infrastrutture e Servizi” e pertanto gli interventi di progetto risultano compatibili;
- 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” per la protezione di parchi e riserve naturali e di zone di interesse archeologico, per i quali ogni modifica dello stato dei luoghi è subordinata all’autorizzazione paesaggistica, al nulla osta dell’Ente Parco e al parere della Soprintendenza per i Beni Archeologici;
- 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” e risulta interno alla perimetrazione “Parchi archeologici e culturali” e “percorsi panoramici”;
- Dal Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino, Tavola “Zonizzazione” le aree interessate dagli interventi ricadono all’interno di “Sottozona F1a5 - aree ferroviarie”

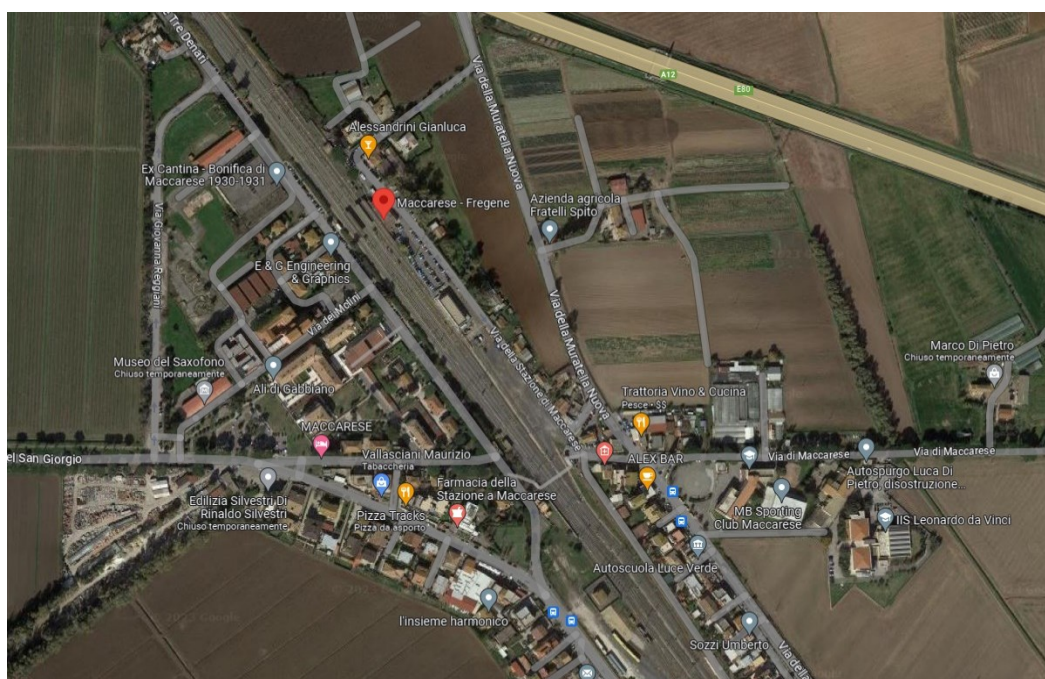


Figura 4. Localizzazione dell'intervento, vista satellitare.

L'intervento in argomento prevede la realizzazione di:

- Nuova viabilità a servizio del piazzale: l'accesso all'area avverrà dal lato nord-ovest dell'area di intervento (in rosso nell'immagine successiva) in adiacenza all'attuale cancellata che verrà dunque spostata mentre l'uscita avverrà attraverso un nuovo varco creato in corrispondenza del vertice sud-est; ciò al fine di agevolare le manovre di ingresso e 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 l'area officina da 500 m² e area uffici e spogliatoi da 240 m² realizzata su due piani (in bianco all'interno dell'area di intervento nell'immagine successiva);
- Due tronchini di nuova realizzazione disposti in parallelo al fascio binari a servizio della stazione dal quale si dirameranno (i tronchini attualmente presenti nell'area verranno dismessi);

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



*Figura 5: In rosso l'area di intervento con, al suo interno, il progetto di nuovo fabbricato.
Fonte "Planimetria di inquadramento urbano" allegato alla Lista di controllo*

I due tronchini di progetto saranno lunghi 126,5 e 75,65 m. Al secondo tronchino sarà collegato un tronchino esistente che verrà ripristinato. Il nuovo fabbricato, invece, sarà di 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 protenderà allo scopo di coprire il nuovo binario di servizio che affiancherà il lato esterno dell'edificio. 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.

Con riferimento alla fase di cantierizzazione, nella Lista di controllo, la Società afferma per la realizzazione dell'opera si prevede una durata dei lavori di 12 mesi e che, alla luce delle risultanze emerse dall'analisi degli effetti ambientali valutati nell'ambito del progetto, non è risultato necessario prevedere azioni di compensazione. Invece, nel documento "Maccarese - studio di prefattibilità ambientale" allegato alla Lista di controllo, il Proponente descrive dettagliatamente le misure di prevenzione che verranno utilizzate in cantiere al fine di impedire o minimizzare le interazioni con le

diverse matrici ambientali, tra cui, a titolo esemplificativo: smaltimento delle acque di lavorazione presso apposita discarica; specifiche misure organizzative e gestionali per il corretto stoccaggio di rifiuti; copertura dei cumuli di materiale proveniente dagli scavi; bagnatura delle superfici durante le operazioni di scavo e di demolizione; utilizzo di macchinari omologati ai fini della salvaguardia del clima acustico.

In merito alla gestione dei materiali, la Società stima la movimentazione dei seguenti materiali:

- Fresatura pavimentazioni stradali esistenti – circa 1800 mc, ai quali potrebbe essere attribuito il codice CER 17.03.02 “miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17 03 01”;
- Scavi - circa 700 mc di materiale da conferire ad impianto di recupero da gestire come rifiuto ai sensi della Parte IV del D. Lgs.152/2006, ai quali potrebbe essere attribuito il codice CER 17.05.04 “terra e rocce, diverse da quelle di cui alla voce 17.05.03”;
- Approvvigionamento di conglomerato bituminoso circa 1800 mc.

La Società sottolinea che sarà cura dell'Appaltatore effettuare le analisi di caratterizzazione per assicurare una completa e corretta gestione del materiale di risulta.

A riguardo dell'eventuale interferenza dell'intervento proposto con le aree elencate nella “Lista di controllo” al punto “8.Aree sensibili e/o vincolate”, il Proponente riporta che gli interventi in oggetto ricadono nelle categorie:

- *“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)”* in quanto, come sopra riportato, l'area di intervento rientra nell'IBA 117 *“Litorale Romano”* e nella *“Riserva Naturale Statale del Litorale Romano”*, nonostante sia in area ferroviaria;
- *“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”* in quanto le aree di intervento ricadono all'interno di un'area ferroviaria con infrastrutture e manufatti funzionali all'attività ferroviaria;
- *“Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica”* poiché, come sopra riportato, le aree sono individuate tra i *“beni paesaggistici art. 142 del D,Lgs 42/2004”* dalla Tavola B del PTPR, come *“Parchi archeologici e culturali”* e *“salvaguardia delle visuali”* dalla Tavola C;
- *“Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni”* poiché, come sopra riportato, l'area ricade in *“Area di pericolo B1”*;
- *“Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)”* poiché l'area è classificata come Zona Sismica 3B;
- *“Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù”* poiché l'area di intervento ricade nel vincolo per le *“limitazioni relative agli ostacoli ed ai pericoli per la navigazione aerea”* dell'Aeroporto di Fiumicino ma le opere non interferiscono con le superfici limite imposte da tale vincolo.

In merito al punto “9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale” della Lista di controllo, il Proponente dichiara che la realizzazione del progetto non comporterà effetti ambientali significativi in quanto la nuova opera insiste all'interno di un'area ferroviaria preesistente. Pertanto, R.F.I. S.p.a. afferma che, dal punto di vista paesaggistico, le analisi hanno escluso ogni tipo di alterazione dei caratteri interpretativi del paesaggio percettivo, poiché non avviene alcuna intrusione di elementi diversi per tipologia funzionale.

Inoltre, la distanza con le zone densamente abitate sono tali da non indurre effetti potenziali significativi sulla popolazione.

La Società aggiunge che le opere di progetto non modificheranno i volumi di traffico ferroviario, in quanto sono destinate alle attività di manutenzione ferroviaria.

Infine, la Società afferma che il reperimento del materiale necessario proverrà da cave già autorizzate, mentre i materiali provenienti dagli scavi e dalle demolizioni verranno trasportati a sito di recupero autorizzati. Entrambi i trasporti verranno effettuati con mezzi con apposita copertura, al fine di ridurre l'emissione di polveri. Sono 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, anche durante le fasi di lavorazione, così come sono previsti protocolli di gestione delle emergenze in caso di sversamenti accidentali in fase di cantiere.

Conclusioni

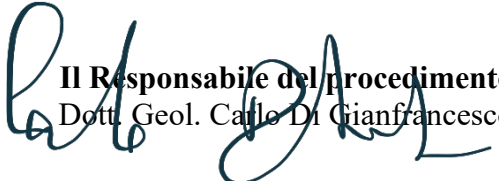
Secondo quanto riportato nella Lista di controllo e nella documentazione ad essa allegata, si è considerato che entrambi gli interventi ricadono in aree già ad utilizzo ferroviario, di cui una, in particolare, costituisce un importante scalo a livello nazionale.

Pertanto, le opere in progetto sono tali da non modificare significativamente lo stato attuale delle aree coinvolte le quali risultano già fortemente artificializzate. Esse non apporteranno modifiche alla destinazione d'uso delle aree.

Inoltre, non sono previsti cambiamenti nei volumi di traffico ferroviario, in quanto le opere in questione sono destinate alle attività di manutenzione e di diagnostica.

Considerato anche che la Società ha previsto numerose misure per la riduzione dei possibili impatti ambientali in fase di cantiere, si ritiene ragionevole sostenere che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previ accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio degli interventi proposti.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si propone che la soluzione progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta.


Il Responsabile del procedimento
Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco