



**DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE, CAMBIAMENTI CLIMATICI
TRANSIZIONE ENERGETICA E SOSTENIBILITÀ, PARCHI
AREA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

Progetto	Realizzazione della nuova stazione Giardino di Roma sulla linea ferroviaria Roma - Lido”, nel Comune di Roma (Municipio X), Provincia di Roma, in località Giardino di Roma.
Proponente	Astral S.p.A.
Ubicazione	Provincia di Roma Comune di Roma Località: Giardino di Roma – Municipio X.

Registro elenco progetti n. 040/2024

**Pronuncia di Verifica di assoggettabilità a V.I.A.
ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs. n. 152/2006.**

ISTRUTTORIA TECNICO - AMMINISTRATIVA

<p>IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO</p> <p>Arch. Paola Pelone</p> <p>ISTRUTTORI:</p> <p>Geom. Roberto Cappella</p>	<p>IL DIRETTORE</p> <p>Dott. Vito Consoli</p> <p>10 luglio 2024</p>
--	---

Attivazione della procedura

La Proponente Società Astral S.p.A. in data 03/05/2024, (protocollo di acquisizione n. 581399 in pari data), ha inoltrato la richiesta di attivazione della procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A. ai sensi del combinato disposto dell'art. 19, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e del D.M. n. 52/2015.

L'opera in esame è individuata, nell'istanza presentata dal Proponente, tra quelle elencate nell'Allegato IV, punto 7, lettera i), della parte II, del D.Lgs. n. 152/2006 e pertanto è sottoposta a procedura di Verifica sull'applicabilità della V.I.A.

Il progetto e lo studio sono stati iscritti nel registro dei progetti al n. 040/2024 dell'elenco.

Esaminati gli elaborati e la documentazione trasmessa elencata a seguire:

ELENCO DOCUMENTI ED ELABORATI				
N.	TAV	REV	Tipo di documento	Nome documento
1	EE00	00	Istanza e allegati	Elenco Documenti ed elaborati
2	IS01	00	Istanza e allegati	Istanza di verifica di assoggettabilità a V.I.A.
3	AL01	00	Istanza e allegati	Dichiarazione sostitutiva di atto notorio (Allegato A)
4	AL02	00	Istanza e allegati	Dichiarazione attestante il valore dell'opera a firma del proponente (Allegato B)
5	AL03	00	Istanza e allegati	Avviso pubblico per la procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A. (Allegato C)
6	AL04	00	Istanza e allegati	Elenco Enti e Amministrazioni coinvolti nella procedura di Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. (Allegato D)
7	AL05	00	Istanza e allegati	Documento di riconoscimento del RUP della società Proponente
8	AL06	00	Istanza e allegati	Documento di riconoscimento del progettista
9	AL07	00	Istanza e allegati	Attestazione Usi Civici
10	AL08	00	Istanza e allegati	Richiesta CDU (Certificato di destinazione d'uso)
11	AL09	00	Istanza e allegati	Atto di concessione e dello schema di contratto di servizio alla Società ASTRAL S.p.A. dell'infrastruttura ferroviaria relativa alle ferrovie regionali "Roma - Lido di Ostia"
12	AL10	00	Istanza e allegati	File kmz
13	AL11	00	Istanza e allegati	Dichiarazione del proponente sulla legittimità delle preesistenze
14	AL12	00	Istanza e allegati	Dichiarazione autocertificata del proponente sulla titolarità alla presentazione dell'istanza
15	AL13	00	Istanza e allegati	Dichiarazione del proponente a recepire eventuali prescrizioni vincolanti volte ad evitare impatti ambientali significativi e negativi che determinerebbero il rinvio alla

**ELENCO DOCUMENTI ED ELABORATI**

N.	TAV	REV	Tipo di documento	Nome documento
				procedura di Valutazione di Impatto Ambientale
16	AL14	00	Istanza e allegati	Dichiarazione del proponente attestante la capacità produttiva massima dell'impianto in progetto
17	AL15	00	Istanza e allegati	Dichiarazione del proponente attestante l'espletamento delle procedure di verifica di assoggettabilità a V.A.S. e/o Valutazione Ambientale Strategica o dichiarazione di esclusione dalla procedura di V.A.S., ai sensi dell'art. 6 co. 12 del D.Lgs. n. 152/06
18	RE00	00	Relazione	STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE
19	A24ASRM1AE01RG0100	00	Relazione	RELAZIONE GENERALE ILLUSTRATIVA
20	A24ASRM1AE02RG0100	00	Relazione	RELAZIONE PAESAGGISTICA
21	A24ASRM1AE02RG0200	00	Relazione	RELAZIONE TECNICA SUL SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE
22	A24ASRM1AE02RG0300	00	Relazione	RELAZIONE SULLA CANTIERIZZAZIONE
23	A24ASRM1AE02RG0400	00	Relazione	RELAZIONE SULLA GESTIONE DELLE MATERIE, SITI DI CAVA E DEPOSITO
24	A24ASRM1AE02RG0500	00	Relazione	RELAZIONE DI PREVENZIONE INCENDI
25	A24ASRM1AE04RO0100	00	Relazione	RELAZIONE GEOLOGICA E IDROGEOLOGICA
26	RE35	00	Relazione	VALUTAZIONE PREVISIONALE DI IMPATTO ACUSTICO
27	RE40	00	Relazione	STIMA DEGLI IMPATTI SULLA MOBILITA'
28	01TS	00	Relazione	VERIFICA PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO
29	A24ASRM1AE03VV0100	00	Elaborato grafico	PLANIMETRIA E SEZIONI ANTE OPERAM (RILIEVO)
30	A24ASRM1AE03P50100	00	Elaborato grafico	PLANIMETRIA GENERALE POST OPERAM
31	A24ASRM1AE03H70100	00	Elaborato grafico	PLANIMETRIA CON INDIVIDUAZIONE SOTTOSERVIZI E INTERFERENZE
32	A24ASRM1AE05A40100	00	Elaborato grafico	PIANTA QUOTATA LIVELLO BANCHINA
33	A24ASRM1AE05A50100	00	Elaborato grafico	PIANTA QUOTATA - LIVELLO COPERTURA



ELENCO DOCUMENTI ED ELABORATI

N.	TAV	REV	Tipo di documento	Nome documento
34	A24ASRM1AE05B40100	00	Elaborato grafico	PROSPETTI - TAV. 1 DI 2
35	A24ASRM1AE05B40200	00	Elaborato grafico	PROSPETTI - TAV. 2 DI 2
36	A24ASRM1AE05C40100	00	Elaborato grafico	SEZIONI LONGITUDINALE E TRASVERSALE
37	A24ASRM1AE05A50100	00	Elaborato grafico	PIANTA PERCORSI TATTILI PER DISABILI VISIVI
38	A24ASRM1AE06RD0100	00	Elaborato grafico	COROGRAFIA CON UBICAZIONE DEI CANTIERI, CAVE, DISCARICHE ED IMPIANTI INDUSTRIALI DISPONIBILI
39	A24ASRM1AE06PV0100	00	Elaborato grafico	PLANIMETRIA DELLE AREE DI CANTIERE E VIABILITA' DI ACCESSO ALLE LAVORAZIONI

Con nota prot. n. 605999 del 08/05/2024, è stata data comunicazione alle Amministrazioni e agli Enti Territoriali potenzialmente interessati dell'avvenuta pubblicazione sul sito web di questa Autorità dello studio preliminare ambientale e della documentazione a corredo del progetto, a norma dell'art. 19, comma 3 del D.Lgs. n. 152/06.

Le Amministrazioni e gli Enti Territoriali potenzialmente interessati, individuati dalla Proponente e/o riconfermati/integrati dalla competente Area V.I.A. sono i seguenti:

- ❖ Ministero della Cultura, Segretariato Generale Regionale del Ministero della Cultura;
- ❖ Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Roma;
- ❖ Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza;
- ❖ Ministero della Cultura, Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Roma, la provincia di Viterbo e l'Etruria meridionale;
- ❖ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale del Trasporto Pubblico Locale;
- ❖ Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale, Settore VIA, VAS e pareri;
- ❖ Regione Lazio - Direzione Regionale Urbanistica e Politiche Abitative, Pianificazione Territoriale, Politiche del Mare, Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale;
- ❖ Regione Lazio - Direzione Regionale Lavori Pubblici e Infrastrutture, Innovazione Tecnologica, Area Autorità Idraulica Regionale;
- ❖ Regione Lazio - Direzione Regionale Trasporti, Mobilità, Tutela del Territorio, Demanio e Patrimonio, Area Pianificazione del Trasporto Pubblico Regionale e Programmazione e Gestione delle Ferrovie;
- ❖ Arpa Lazio;
- ❖ Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento III - Ambiente e Tutela del territorio: acqua, rifiuti, energia, aree protette, Tutela delle acque, suolo e risorse idriche;
- ❖ Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV - Pianificazione, sviluppo e governo del territorio;
- ❖ Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento II – Viabilità e Mobilità;
- ❖ Consorzio di Bonifica Litorale Nord;



- ❖ Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, P.O. Servizio Valutazioni Ambientali (V.A.S. – V.I.A. – V.A.P. – A.I.A.);
- ❖ Roma Capitale, Sovrintendenza Capitolina ai Beni Culturali di Roma Capitale;
- ❖ Roma Capitale, Dipartimento Pianificazione Strategica e P.N.R.R.;
- ❖ Agenzia del Demanio;
- ❖ ASL Roma 3;
- ❖ Vigili del Fuoco;
- ❖ Acea ATO 2;
- ❖ Areti S.p.A.;
- ❖ Italgas Reti S.p.A.;
- ❖ Snam Rete Gas S.p.A.

Nel termine di 30 giorni, di cui al comma 4, dell'art. 19 del D.Lgs. n. 152/06 sono pervenute le seguenti osservazioni:

- Il Consorzio di Bonifica Litorale Nord, con nota prot. n. 8562 del 14/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 632464 in pari data, ha comunicato che *“...questo Consorzio, esaminati gli elaborati trasmessi, fa presente che l'area interessata dai lavori in argomento non rientra tra le competenze di questo Ente, in quanto è ubicata al di fuori del comprensorio di bonifica”*.
- L'Italgas Reti S.p.A. con PEC acquisita al protocollo regionale con n. 638817 del 15/05/2024, ha inviato:
 - Stralcio planimetrico dell'area interessata dai lavori e la cartografia con indicate le condotte del gas presenti;
 - Linee guida tecnico-operative generali per l'esecuzione dell'intervento.
- La Regione Lazio, Direzione Regionale Urbanistica e Politiche Abitative, Pianificazione Territoriale, Politiche del Mare, Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale, con nota prot. n. 672014 del 22/05/2024, ha inoltrato il contributo di competenza, comunicando che *“...Le considerazioni di competenza di questa Area in qualità di SCA attengono agli elementi urbanistici nella misura in cui questi comportano un impatto rilevante sulla componente **paesaggio**, che quindi costituisce l'elemento ambientale d'interesse; pertanto, fatte salve le competenze di Roma Capitale per quanto sopra esposto e tenuto conto della natura del bene paesaggistico sull'ambito di progetto, **si ritiene che gli interventi descritti nello Studio Preliminare Ambientale** relativo alla realizzazione della Nuova Stazione Ferroviaria “Roma Giardino” nel Municipio Roma X, **non comportino significativi impatti dal punto di vista paesaggistico e pertanto ai sensi dell'art. 19 del DLgs 152/2006 non emergono criticità da rinviare a procedura di Valutazione Impatto Ambientale”**.*
- Roma Capitale, Dipartimento Tutela Ambientale, Area Valorizzazione del Tevere e delle aree fluviali, Ufficio Promozione e Gestione Reticolo Idrografico Minore e Vincolo Idrogeologico, con nota prot. n. QL 41161 del 27/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 690442 in pari data, ha comunicato che *“...dalla sovrapposizione della cartografia di riferimento del Piano Territoriale Paesaggistico della Regione Lazio con gli elaborati progettuali, [...], emerge che gli interventi in oggetto non interessano aree e terreni boscati”*.
- Regione Lazio, Direzione Regionale Lavori Pubblici e Infrastrutture, Innovazione Tecnologica, Area Autorità Idraulica Regionale, nota prot. n. 731075 del 04/06/2024, (acquisita con prot. n. 732098 del 05/06/2024), con la quale *“...si comunica che questa Area regionale non ha competenze in materia di “valutazione di impatto ambientale”, ma è invero chiamata ad esprimere, ai sensi dell'art. 8 della L.R. n. 53/98, il prescritto parere idraulico di competenza sui progetti che interferiscono con*



le aste principali dei bacini idrografici di interesse regionale, individuati con D.G.R. n. 5079 del 12.10.1999, quali, tra gli altri, il Fosso di Malafede, affluente del Fiume Tevere. Ciò posto, e doverosamente premesso, si rappresenta che la scrivente, a seguito di Conferenza di Servizi, ha provveduto a formulare il prescritto parere idraulico di competenza, reso ai sensi del R.D. n. 523 del 25.07.1904 (Testo Unico delle disposizioni di legge intorno alle Opere Idrauliche delle diverse categorie) e delle prescrizioni vincolanti del P.A.I. (Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico) sugli interventi in narrazione, con la nota prot. n. 428500 del 27.03.2024, che per pronta consultazione si riproduce in copia unitamente alla presente...”. Con la suddetta nota prot. n. 428500 del 27/03/2024 è stato espresso il nulla osta, ai fini idraulici, sul progetto in esame.

- L'AUBAC – Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale, con nota prot. n. 6207 del 05/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 738629 del 06/06/2024, ha trasmesso il contributo di competenza sull'intervento in esame.
- Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, E.Q. Valutazioni Ambientali, con nota prot. n. NA 12033 del 05/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 738561 del 06/06/2024, ha inviato le osservazioni del Servizio Prevenzione Inquinamento Acustico ed Elettromagnetico dello stesso Dipartimento e le osservazioni ed i contributi di competenza delle seguenti Strutture ed Uffici di Roma Capitale:
 - Roma Capitale, Dipartimento Protezione Civile, Servizio Prevenzione e Previsione, Ufficio Rischio Meteo Idraulico ed Idrogeologico, nota prot. n. RK 5180 del 23/05/2024;
 - Roma Capitale, Dipartimento Tutela Ambientale, Area Valorizzazione del Tevere e delle aree fluviali, Ufficio Promozione e Gestione del Reticolo Idrografico Minore e Vincolo Idrogeologico, nota prot. n. QL 41161 del 27/05/2024;
 - Roma Capitale, Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, Direzione Pianificazione Generale, Servizio Coordinamento Tecnico delle attività relative ai diversi tipi di inquinamento, nota prot. n. QI 113177 del 03/06/2024.

Oltre il suddetto termine di cui al comma 4, dell'art. 19 del D.Lgs. n. 152/06, è pervenuta la seguente osservazione:

- Il Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Roma, con nota prot. n. 31480-P del 10/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 752890 in pari data, ha comunicato che “questo Ufficio **ritiene plausibile che l'intervento in oggetto, trattandosi dell'implementazione di un'infrastruttura ferroviaria già in essere, che prevede la realizzazione di due corpi di fabbrica ai lati dei binari già esistenti, non venga sottoposto alla Valutazione di Impatto Ambientale come stabilito dalla art. 19 del D.Lgs. n. 152 del 2006...**” ed ha impartito delle prescrizioni per quanto attiene la tutela paesaggistica e la tutela archeologica.

La Proponente Società Astral S.p.A. con nota prot. n. 16805 del 10/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 753062 in pari data, ha comunicato che “In riferimento alla Conferenza di Servizi indetta con nota prot. n. 4428 del 15.02.2024 sul progetto di cui in oggetto, codesta spett.le Direzione ha segnalato, con nota prot. 0246605 del 22.02.2024, la necessità di sottoporre il progetto a procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A. a norma dell'art 19 del D.Lgs. 152/2006. Pertanto, con nota prot. n. 8938 del 27.03.2024 la scrivente ha provveduto a sospendere la Conferenza di Servizi al fine di consentire l'espressione del parere. Sino a tale data, sono pervenuti i seguenti pareri, che ad ogni buon conto si allegano alla presente:

prot. n. 428500 del 27.03.2024

Regione Lazio - Direzione Regionale Lavori pubblici e
infrastrutture, innovazione tecnologica



<i>prot. n. 267634 del 27.02.2024</i>	<i>Regione Lazio - Direzione Regionale Agricoltura e Sovranità Alimentare, Caccia e Pesca, Foreste - Area Governo del Territorio e Foreste</i>
<i>prot. n. 248248 del 22.02.2024</i>	<i>Regione Lazio - Direzione Regionale Lavori pubblici e infrastrutture, innovazione tecnologica</i>
<i>prot. n. 3157 del 22.03.2024</i>	<i>Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino Centrale - Settore Gestione rischio idraulico</i>
<i>prot. n. 4311 del 01.03.2024</i>	<i>Consorzio di Bonifica Litorale Nord – Settore Progettazione ed Esecuzione OO.PP.</i>
<i>prot. n. 53399 del 25.03.2024</i>	<i>Città metropolitana di Roma Capitale - DIPARTIMENTO IV Pianificazione strategica e Governo del territorio SERVIZIO I - Urbanistica e attuazione del PTMG</i>
<i>prot. n. 38130 del 21.02.2024</i>	<i>Roma Capitale – Dipartimento Coordinamento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana</i>
<i>prot. n. 11692 del 25.03.2024</i>	<i>Roma Capitale – Sovrintendenza Capitolina – Direzione Interventi su Edilizia Monumentale – Servizio Coordinamento Gestione del territorio, Carta dell'Agro, Forma Roma e Carta per la Qualità</i>
<i>prot. n. 1115 del 18.03.2024</i>	<i>Roma Capitale – Dipartimento Pianificazione Strategica e PNRR</i>
<i>prot. n. 17839 del 07.03.2024</i>	<i>Polizia Roma Capitale – U.O. X Gruppo MARE – sezione Polizia Stradale – Reparto Traffico e Segnaletica Stradale</i>
<i>prot. n. 14951 del 01.03.2024</i>	<i>ASL Roma 3 – Dipartimento Prevenzione – U.O.C. Servizio Prevenzione e Sicurezza negli Ambienti di Lavoro</i>
<i>prot. n. 23482 del 22.03.2024 ARETI -</i>	<i>Unità Illuminazione Pubblica</i>
<i>prot. n. 24004 del 25.03.2024 ARETI –</i>	<i>Pianificazione e Sviluppo Rete</i>
<i>prot.n.F24065DEF0015 del 04.03.2024</i>	<i>ITALGAS Reti</i>
<i>prot. n. 109 del 16.02.2024</i>	<i>SNAM</i>

In data 02.05.2024 è stata pertanto inoltrata la richiesta di attivazione della procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., e successivamente, con nota prot. n. 605999 del 08.05.2024, la Direzione regionale ne comunicava l'avvenuta pubblicazione della sezione V.I.A. al registro elenco progetti: n. 040/2024.

In particolare, per quanto riguarda i seguenti pareri:

- Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino Centrale;
- Regione Lazio - Direzione Regionale Lavori pubblici e infrastrutture, innovazione tecnologica;
i progettisti incaricati hanno recepito le osservazioni, finalizzate al miglioramento delle condizioni idrauliche dell'opera e della compatibilità idraulica con le prescrizioni PAI, già contenute nel progetto allegato all'istanza, che qui si riassumono:

- spostamento della posizione planimetrica della stazione di progetto, di 12 metri verso Ostia;*
- innalzamento della quota di imposta della stazione di ulteriori 8 cm, per una quota altimetrica della banchina di 13,75, con franco idraulico di 3,45 metri rispetto alla massima quota di esondazione di 10,30.*

Per il dettaglio si rimanda ai seguenti allegati:

- Riscontro pareri AUBAC (ex ABT) n.3157 del 22.02.2024 e Reg. Lazio Vigilanza e Bacini Idrografici n. 0428500 del 27.03.2024;*
- Studio di Compatibilità Idraulica e relativi allegati.*

Durante la pubblicazione dell'istanza, pervenivano, inoltre, i seguenti pareri:



prot. n. 680250 del 24.05.2024

Regione Lazio - Direzione Regionale urbanistica e le politiche abitative, pianificazione territoriale, Politiche del mare - Area urbanistica, copianificazione e programmazione negoziata:

prot. n. 22854 del 29.04.2024

Roma Capitale e Città metropolitana di Roma Capitale
Ministero della cultura - Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Roma

[...]

Il Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, con nota prot. n. 17967-P del 18/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 791391 in pari data, ha comunicato che “...**questa Soprintendenza Speciale PNRR NON RILEVA** nel progetto in questione, così come progettato e documentato, elementi di potenziale impatto, in riferimento ai profili di propria competenza, **tali da richiedere l’assoggettamento a VIA**, precisando, tuttavia, che **gli interventi**, ricadendo in aree direttamente tutelate ai sensi della Parte III del Codice, **dovranno comunque rispettare le prescrizioni indicate nel parere prot.n.31480 del 10.06.2024**, allegato alla presente, per il quale questo Ufficio predisporrà specifico parere di competenza.”.

Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, E.Q. Valutazioni Ambientali, con nota prot. n. NA 13552 del 24/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 814684 in pari data, ha integrato quanto inviato in precedenza con il contributo espresso dal Servizio Prevenzione Inquinamento Atmosferico e Olfattivo dello stesso Dipartimento con il quale rappresenta che “...**gli interventi in progetto [...] non comportano significativi impatti sullo stato della qualità dell’aria locale e pertanto non emergono criticità da rinviare a procedura di Valutazione Impatto Ambientale**”.

La Proponente Società Astral S.p.A. con PEC del 08/07/2024, prot. n. 19549, acquisita al protocollo regionale con il n. 873599 in pari data, ha comunicato che a causa di riscontrati refusi nelle relazioni documentali allegate all’istanza, ha trasmesso la seguente documentazione in sostituzione di quella agli atti:

- Elaborato RE40_Stima impatti mobilità – revisione luglio 2024;
- Elaborato RE00_Studio Preliminare Ambientale – revisione luglio 2024.

La stessa Proponente ha inviato inoltre il Certificato di Destinazione Urbanistica – foglio 1112, particella 14.

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

Premessa

Il progetto in esame riguarda la realizzazione della nuova stazione denominata Giardino di Roma sulla linea ferroviaria Roma - Lido, ubicata nel Comune di Roma (Municipio X), Provincia di Roma, in località Giardino di Roma.

Inquadramento dell’area e del progetto

L’area oggetto di intervento si trova nel territorio del Comune di Roma, nel quartiere denominato Giardino di Roma e sorge su Via di Malafede, tra la Via Cristoforo Colombo e la Via Ostiense; amministrativamente è il primo quartiere del Municipio X in direzione da Roma ad Ostia. Si tratta di un quartiere giovane, la cui costruzione è iniziata nei primi anni del 2000. La nuova stazione Giardino di Roma si innesta sulla storica linea Roma – Lido e consentirà il collegamento degli abitanti alla Capitale, al litorale e ad ulteriori nodi di

scambio. Pertanto la linea collega la capitale al litorale partendo dalla stazione di Roma Porta San Paolo al limite sud del quartiere costiero Lido di Ostia.

La ferrovia è interamente a doppio binario, parte del suo tracciato corre internamente al Grande Raccordo Anulare ed è comune a quello della Linea B della Metropolitana di Roma, anche se ha binari indipendenti. La linea ha un tracciato interamente in sede protetta, non ha passaggi a livello, ha banchine che permettono l'accesso a raso e ha una sagoma di tipo ferroviario con larghezza di 3.150 mm. La linea Roma-Lido e la linea metropolitana B hanno in comune le fermate di Piramide, Basilica San Paolo e Eur Magliana.

Attualmente le stazioni esistenti comprese tra il tessuto della capitale e Ostia sono soltanto tre (Vitinia, Casal Bernocchi-Centro Giano e Acilia). La futura stazione Giardino di Roma sorgerà nel tratto che va da Vitinia a Casal Bernocchi in corrispondenza dell'incrocio tra via Domenico Modugno e via Erminio Macario, a Sud della SS 8 e SS 8 bis.

Planimetricamente la nuova stazione si presenta con due corpi fabbrica disposti longitudinalmente ai binari esistenti. Il collegamento fra i due edifici sarà assicurato dalla realizzazione di un sovrappasso posto circa 7 m dal piano ferro.

Caratteristiche del progetto - Dimensionamento e caratterizzazione dell'opera

Planimetricamente la nuova stazione si presenta con due corpi di fabbrica disposti longitudinalmente ai binari esistente, uno lungo il binario pari e l'altro lungo il binario dispari. Il collegamento tra i due fabbricati sarà assicurato dalla realizzazione di un sovrappasso posto a circa 7 m dal piano ferro.

L'accesso alla stazione avverrà dal lato in corrispondenza dell'incrocio tra via Domenico Modugno e via Erminio Macario. Qui i flussi di passeggeri accederanno ad un atrio su cui affacciano, lato Ovest, uno spazio commerciale e il locale dedicato all'operatore di stazione. Per facilitare la fruizione i flussi in entrata vedranno una connessione diretta alla banchina direzione Lido, con collegamento alla banchina direzione Roma tramite percorsi verticali (scale, scale mobili) posti in direzione Est rispetto all'atrio di accesso. Sempre nella porzione Est del primo fabbricato sono stati collocati due blocchi di servizi igienici, due locali tecnici e un ascensore. Tali ambienti sono direttamente collegati alla banchina tramite un ampio varco di accesso.

I percorsi verticali citati consentono l'accesso al sovrappasso di collegamento alla banchina direzione Roma, il fabbricato posto su questo lato, oltre ad un atrio per i passeggeri lato scale ed uno lato ascensore, vede la localizzazione di un ulteriore locale tecnico.

In alzato la stazione vede la differenziazione dei due corpi caratterizzati da un solo livello rispetto al corpo contenente i percorsi verticali di accesso al sovrappasso. Tale differenziazione è ottenuta sia tramite l'impiego di finiture di tipo diverso, in termini di materiali e cromia, sia attraverso l'impiego di volumi fisicamente differenziati. Secondo tale logica i corpi degli ascensori saranno trattati con finitura in cls a faccia vista costituendo due elementi riconoscibili. L'illuminazione sarà garantita dalla presenza di nastrature finestrate che corrono lungo entrambi i fabbricati ad un livello; mentre il corpo di connessione al sovrappasso sarà caratterizzato dalla presenza di un'ampia finestratura di dimensioni 1.90x5.00m.

Il sovrappasso sarà caratterizzato dall'elemento strutturale portante realizzato tramite l'impiego di una trave reticolare avente come altezza l'altezza del sovrappasso e come sviluppo longitudinale la ripetizione di un modulo da 3.00m per cinque campate.

Di seguito si riportano i dati dimensionali dell'intervento:

STAZIONE	piano terra	DISTRIBUZIONE AMBIENTI			MQ(m ²)
		lato Parcheggio	FABBRICATO	SPAZIO COMMERCIALE	
				Ingresso	63,50
				sala	22,90
				bagno	3,30
				deposito	1,50



primo piano				bagni pubblici	WC-Donne	12,00			
					WC-Uomini	9,50			
					WC-Diversamente abili	3,50			
					Antibagno	6,00			
				OPERATORE DI STAZIONE					7,70
				Locali tecnici	Locale TLC	25,30			
					locale UPS E QGTB	17,50			
					WC-Donne	4,50			
					WC-Uomini	4,50			
					Antibagno	5,00			
					Disimpegno	8,00			
				Locale pulizia					5,80
				deposito					9,00
				collegamenti verticali	ascensore	4,00			
					scala mobile	22,00			
					scala fissa	48,00			
				superficie lorda mq					510,50
				banchina	lunghezza di 150 m con larghezza di 4 m				600,00
				lato Via Ostiense	FABBRICATO	locale tecnico			29,00
						Atrio			81,00
						collegamenti verticali	ascensore	4,00	
							scala mobile	22,00	
							scala fissa	48,00	
superficie lorda mq						184,00			
banchina	lunghezza di 150 m con larghezza di 4 m					600,00			
DISTRIBUZIONE AMBIENTI					MQ(m2)				
primo piano	lato Parcheggio	FABBRICATO	Atrio		33,00				
	sovrappasso		sovrappasso		60,00				
	lato Via Ostiense	FABBRICATO	Atrio		33,00				
Volume fuori terra					mc				
lato Parcheggio					2642,7				
lato Via Ostiense					1879,4				
Totale					4522,1				

Flussi di traffico generati



Traffico veicolare

Per la stima della domanda di traffico su auto privata generata dalla messa in esercizio della stazione, rimandando per i dettagli allo “Studio degli impatti sulla mobilità”, in primo luogo, sono stati condotti dei conteggi presso i parcheggi esistenti della Roma Lido e sulla base dei risultati delle indagini è stato calcolato il coefficiente di riempimento medio dei parcheggi stessi.

L’attività successiva è consistita nell’individuazione del bacino di attrazione del parcheggio, ovvero l’area entro la quale ricadono le origini degli spostamenti dei potenziali utenti del nodo che effettueranno park-and-ride, sulla base della struttura della rete stradale (isocrona a rete carica), dell’area di influenza per gli utenti a piedi, dell’interferenza con i parcheggi presenti presso le altre stazioni della Roma Lido, della presenza di barriere naturali/artificiali che limitano la potenzialità attrattiva della stazione.

Intersecando l’area con il database geografico delle sezioni di censimento ISTAT caratterizzato con popolazione residente al 2021 (dal Censimento permanente popolazione ISTAT 2021) è risultato che nell’area con accessibilità in auto risiedono circa 4.790 abitanti.

Sulla base dei risultati delle indagini, dei dati di frequentazione della Roma Lido e dei coefficienti desunti dagli strumenti di pianificazione e programmazione dell’Amministrazione capitolina (Piano Generale del Traffico Urbano approvato con Del. A.C. n. 21 del 16 aprile 2015 e Piano Urbano della Mobilità Sostenibile approvato con Del. A.C. n.14/2022) è stata effettuata la stima della propensione all’uso del parcheggio ovvero la domanda di traffico privato indotta dalla realizzazione del parcheggio stesso.

La stima dei potenziali utenti del park-and-ride è stata effettuata mediante due procedure.

Nella prima procedura si è partiti dai dati di popolazione residente stimata per il bacino di attrazione della nuova stazione Giardino di Roma alla quale sono stati applicati i coefficienti di emissione e ripartizione modale e coefficiente di riempimento desunti dal PUMS.

Il numero di auto potenzialmente attratte è risultato pari a 35 unità.

Nella seconda procedura si è partiti dai dati ATAC di frequentazione della linea nel 2018 (anno ante Covid e ante variazioni di servizio sulla linea e anno per il quale risultano disponibili i dati PUMS) e dal riempimento medio dei treni. Il numero di auto potenzialmente attratte è risultato pari a 35 unità.

Con entrambe le procedure, quindi, risultano circa 35 veicoli attratti.

A fronte della quota di veicoli stimati, visto che una parte dei parcheggi delle vicine stazioni della Roma Lido, già nell’intervallo di punta della mattina, presenta un riempimento medio prossimo all’unità, occorre considerare anche una quota di utenti che cambieranno parcheggio.

A tal fine, si assume un riempimento medio del parcheggio pari al riempimento medio dei parcheggi delle vicine stazioni di Casal Bernocchi e Acilia che, dalle indagini effettuate, è risultato pari all’89% circa.

Per 250 posti auto, quindi, risulta un numero di auto in sosta pari a 220 unità.

Ne consegue, quindi, che la domanda di traffico su messo privato che, nell’intervallo di punta della mattina (7:30-8:30) di un giorno feriale tipo, raggiunge il parcheggio pubblico antistante la nuova stazione Giardino di Roma, è pari a circa 220 veicoli.

I 220 veicoli attratti sono stati distribuiti sulle due infrastrutture viarie di accesso al parcheggio ovvero via Macario e via Modugno.

In particolare, nell’ora di punta della mattina di un giorno feriale tipo, risultano:

- circa 130 veicoli attratti dal parcheggio transitanti su via Macario;
- circa 90 veicoli attratti dal parcheggio transitanti su via Modugno.

Traffico ferroviario

Per la stima dell’utenza della nuova stazione, si è partiti dal bacino di attrazione individuato per il park-and-ride, includendo anche l’area di influenza pedonale (isocrona di 500 metri). Intersecando l’area con il database geografico delle sezioni di censimento ISTAT caratterizzato con popolazione residente al 2021 (dal Censimento permanente popolazione ISTAT 2021) è risultato che nell’area risiedono circa 6.676 abitanti.



Applicando i coefficienti di emissione e di ripartizione modale descritti precedentemente sono stati stimati i potenziali utenti della Roma-Lido.

Gli utenti potenzialmente attratti dalla stazione con un mezzo di trasporto pubblico o a piedi, nell'ora di punta della mattina (7:30-8:30) risultano pari a circa 290.

Per la valutazione degli effetti sulla domanda di trasporto pubblico a lungo termine dovuti alla realizzazione della nuova stazione Giardino di Roma è necessario, ai sensi delle Linee Guida Operative MIMS Settore Trasporto Rapido di Massa 28/09/2022, considerare i seguenti scenari:

- scenario di riferimento, costruito secondo il principio di "Business As Usual" che considererà tutti quegli investimenti che sono necessari per mantenere un livello dell'offerta almeno analogo a quello osservato nello stato di fatto (ad es. rinnovo materiale rotabile) e includerà tutti i progetti di trasporto pubblico e stradale che possano ragionevolmente considerarsi in esercizio negli anni modellizzati in coerenza con la strategia di mobilità urbana sancita nei documenti di pianificazione in merito alla rete esistente.
- scenario di progetto che considererà tutti quegli investimenti che sono necessari per mantenere un livello dell'offerta almeno analogo a quello osservato nello stato di fatto, includerà oltre tutti i progetti di trasporto pubblico e stradale che possano ragionevolmente considerarsi in esercizio negli anni modellizzati in coerenza con la strategia di mobilità urbana sancita nei documenti di pianificazione, e comprenderà anche l'intervento oggetto dell'istanza.

Il documento da prendere a riferimento per la valutazione è il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) che è un piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale a lungo periodo (10 anni) confrontato con la situazione attuale e quella di riferimento – intesa come linea di completamento delle opere attualmente già in corso di sviluppo e/o finanziate, che sviluppa una visione di sistema della mobilità e si correla e coordina con i piani settoriali ed urbanistici a scala sovraordinata e comunale.

L'intervento di cui in oggetto è previsto nell'ambito dello scenario di Piano del PUMS di Roma Capitale, approvato con Deliberazione n. 14 del 22 febbraio 2022 dell'Assemblea Capitolina, con la seguente codifica:

- M2-03 Potenziamento ed adeguamento della linea ferroviaria Roma Lido e trasformazione in linea E della metropolitana;
- M2-08 Stazione Torrino e Giardino di Roma sulla Roma-Lido.

Il PUMS è stato sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica, ai sensi dell'art. 6 comma 2 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. che si è conclusa con la trasmissione da parte dell'Autorità Competente all'Autorità Procedente del Parere motivato, adottato con Determinazione n. G00846 del 30/11/2021, avente come oggetto "VAS-2019_14. Roma Capitale - Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica ex art. 13 del D.Lgs. n. 152/2006 relativo al "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)". Parere Motivato di VAS." del Direttore della Direzione regionale per le politiche abitative e la pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica (Pubblicazione del Parere motivato sul BOLLETTINO UFFICIALE DELLA REGIONE LAZIO - N. 13 - Supplemento n. 2 del 11/02/2021).

Nell'ambito del Rapporto Ambientale sono riportate delle schede di valutazione suddivise per zona.

L'ambito di studio coincide con la Zona 14.

La valutazione degli impatti, così come di consueto nel settore della Pianificazione dei Trasporti e così come richiesto nelle Linee Guida Operative, è stata effettuata considerando anche tutti gli interventi previsti nello scenario di Piano in relazione alle diverse componenti della mobilità.

Le valutazioni sono state effettuate mediante un modello multimodale relativo all'area di Roma Capitale.

In particolare, per l'area, sono stati considerati i seguenti interventi:

per lo Scenario di Riferimento:

VI-08 - Realizzazione sottopasso della via Cristoforo Colombo in corrispondenza di via di Malafede

VI-10 - Nuovo ponte della Scafa e relativa viabilità di collegamento

VI-22 - Realizzazione del parcheggio di scambio Acilia Sud



M1-03 - Stazione Acilia Sud sulla Roma Lido
M2-03 - ME, potenziamento e adeguamento della linea ferroviaria Roma Lido e trasformazione in Metro E
Realizzazione di nuovi Bike Parking nei principali nodi di scambio con il TP ed in particolare presso le fermate della metropolitana (C1-61 - Castel Fusano, C1-71 - Ostia Lido Centro, C1-89 - Ostia Stella Polare, C1-91 - Casal Bernocchi, C1-93 - Ostia Antica e C1-94 - Acilia)
per lo Scenario di Piano: O DI PIANO B (INTEGRATO)
V2-10 - Realizzazione del ponte di Dragona
V2-11 - Realizzazione complanari via Cristoforo Colombo
V2-12 - Realizzazione sottopasso via C. Colombo - via di Acilia
V2-13 - Realizzazione sottopasso via C. Colombo - via Pindaro/Wolf Ferrari
M2-03 - ME, potenziamento ed adeguamento della linea ferroviaria Roma-Lido e trasformazione in Metro E - ME, nuove stazioni sulla Roma-Lido
M2-08 - Torrino Mezzocammino, Giardino di Roma
M2-31 - Corridoio Colombo-Casal Palocco/Castel Porziano-Ostia
M2-32 - Corridoio Casal Palocco/Castel Porziano-Acilia Sud-Dragona-Fiumicino Aeroporto
Realizzazione di direttrici radiali e tangenziali di valenza cittadina (C2-51 - dorsale Colombo (intersezione Laurentina-Ostia), C2-64 - Lungomare Toscanelli, C2-65 - via della Piana Bella - via dei Romagnoli, C2-66 - Infernetto - Casal Palocco
Piano delle "isole Ambientali" per lo sviluppo della mobilità pedonale, della vivibilità del contesto urbano e della sicurezza stradale.

[...].

Al 2019, la Roma Lido presentava una frequenza di 6 treni/h nelle fasce di punta e di 4 treni/h nelle fasce di morbida. Con l'acquisto di nuovo materiale rotabile si prevede un esercizio con 10 treni/h nelle fasce di punta e 4 treni/h nelle fasce di morbida.

La variazione di tempo di percorrenza, con l'aggiunta delle due stazioni Torrino - Mezzocammino e Giardino di Roma, è pari a circa 4 minuti, ovvero due minuti per stazione. L'aumento di tempo di percorrenza è controbilanciato dall'aumento delle frequenze.

Nelle valutazioni, in termini di mobilità, dal confronto tra lo scenario di Riferimento e quello attuale, infatti, emerge un miglioramento generalizzato per la zona di riferimento.

Nello scenario di Piano si riscontra un ulteriore miglioramento rispetto a quanto già evidenziato nello scenario di Riferimento rispetto alla situazione attuale.

Il Piano pertanto induce ulteriori benefici, dovuti principalmente all'infrastrutturazione per il servizio TPL.

In riferimento al trasporto pubblico, l'effetto diretto dell'introduzione di servizi e sistemi di trasporto pubblico efficaci ed efficienti, fa sì che nello scenario di Piano si verifichi un aumento (rispetto allo scenario di Riferimento) intorno al 21% delle percorrenze sul TPL, effetto dovuto all'integrazione delle reti esistenti.

Occorre sottolineare che gli scenari di Riferimento e di Piano si collocano al medesimo orizzonte temporale, ovvero una proiezione decennale da oggi.

La domanda totale (tutti i modi di trasporto) è pertanto la stessa.

Cambia la domanda di trasporto per singola modalità. Ne consegue un miglioramento generalizzato della quota di domanda di mobilità a favore dei sistemi di mobilità collettiva che, per tutto il territorio comunale, passa dal 29,2% dello scenario di Riferimento al 42,1% dello scenario di Piano.

Miglioramenti si verificano anche per la salute umana e la sicurezza, con una diminuzione del 14% del costo dell'incidentalità tra lo scenario di Riferimento e quello di Piano.

Analogamente si verificano miglioramenti, tra lo scenario di Riferimento e quello di Piano, per la qualità dell'aria, con una diminuzione del 18%-21% di tutte le componenti di emissione, per i cambiamenti climatici, con una diminuzione del 20% di emissione di CO₂, agente climaterante, e per il rumore con la diminuzione del rumore dello 0,8% nella fascia diurna e dello 0,4% in quella notturna. [...]



Riferimenti programmatori e di pianificazione

Piano Territoriale Paesistico Regionale (P.T.P.R.)

In considerazione del regime vincolistico, l'area in oggetto ricade in:

TAVOLA A

Sistema del Paesaggio Naturale

- Paesaggio Naturale di Continuità

Sistema del Paesaggio Insediativo

- Paesaggio degli Insediamenti Urbani

TAVOLA B

Beni ricognitivi di legge

- m) protezione delle aree di interesse archeologico (art. 42 Norme)

Beni ricognitivi di piano

- beni lineari testimonianza dei caratteri archeologici e storici e relativa fascia di rispetto (art. 46 Norme)

Piano Territoriale Provinciale Generale (P.T.P.G.)

I Piani Territoriali Provinciali Generali (PTPG) sono disciplinati dalla legge regionale 38/99, art. 19 e seguenti, e rappresentano lo strumento di pianificazione territoriale provinciale (D.Lgs. 267/2000, art. 20). Con Delibera del Consiglio Provinciale n.1 del 18 gennaio 2010 è stato approvato il Piano Territoriale Provinciale Generale (P.T.P.G.), strumento che disegna lo sviluppo e indica le priorità cui dovranno ispirarsi le scelte di pianificazione dei 121 comuni della provincia e che è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio il 6 marzo 2010, acquisendo efficacia a decorrere dal giorno successivo. Con il P.T.P.G. la Città metropolitana di Roma Capitale ha assunto competenze in materia urbanistica e di pianificazione del territorio secondo le disposizioni normative vigenti. [...]

Per il sistema della mobilità il Piano Territoriale Provinciale Generale nell'elaborato grafico (TP 2.2) relativa all'organizzazione funzionale della rete del servizio ferroviario metropolitana e regionale del corridoio del trasporto pubblico, è previsto un rafforzamento della linea Roma-Ostia Lido con la previsioni di nuove stazione come quella in esame Giardino di Roma, oltre quella di Mezzocammino e Torrino entro il GRA, e la nuova stazione Tevere Sud quale nodo di intersezione con il nuovo collegamento litorale (nord-sud) ferroviario FR9 da Ponte Galeria a Santa Palomba, che permetterà di collegare attraverso le attuali linee esistenti la città di Nettuno con Ladispoli-Cerveteri.

Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI)

[...] Dalle tavole del P.A.I. e del P.S.5 si evince che l'area in oggetto non risulta interessata da fasce e zone a rischio idraulico. [...]

Piano Regolatore Generale – Sistemi e regole

L'area di intervento appartiene al "Sistema dei servizi, delle infrastrutture e degli impianti", così come definito dal Capo 4° delle NTA del P.R.G.. Al Capo 1° art. 82 viene definita l'articolazione delle componenti relative a questo sistema, nello specifico l'intervento oggetto della presente relazione appartiene alla Componente c) "Infrastrutture per la mobilità".

Tale componente è normata dall'art. 89 e definita nello specifico come appartenente alle infrastrutture in sede propria con individuazione di "Stazione".

Pertanto l'intervento risulta compatibile con le previsioni di piano. [...]

Rete ecologica

Tra gli elaborati prescrittivi del P.R.G. è utile analizzare ai fini dell'inserimento paesaggistico del progetto anche l'elaborato "Rete ecologica" che rappresenta una lettura gerarchizzata dell'insieme delle aree e degli

elementi naturalistici che compongono il sistema ambientale, finalizzata alla migliore gestione di tale sistema. La rete ecologica comprende tre categorie di aree:

- Le componenti primarie (aree A) costituite dagli elementi più delicati e sensibili del sistema ambientale sia per le caratteristiche degli ecosistemi presenti sia per le relative connessioni (...),
- Le componenti secondarie (aree B) che costituiscono altri elementi importanti per garantire la connettività della rete e che riguardano aree in parte compromesse (...);
- Le componenti di completamento (aree C) che comprendono gli elementi di connessione sia del territorio extraurbano, sia di quello urbano (...).

Oltre alle tre categorie caratterizzanti la rete ecologica assumono importanza gli elementi connettivi in quanto permettono la continuità spaziale e funzionale della rete. Questi possono essere di tipo naturalistico o artificiale come le reti dei percorsi verdi pedonali e/o ciclabili o la semplice alberatura della viabilità urbana. L'area di intervento, sebbene vicina ad aree interne alla componente C, risulta estranea alla rete ecologica, pertanto l'intervento risulta compatibile.

Classificazione acustica

[...] A livello di zonizzazione acustica del Comune di Roma [...] la zona è individuata come:

Classe II: aree prevalentemente residenziali. 55 dB(A) diurni, 45 dB(A) notturni;

Fascia A: ferrovie e metropolitane. (D.P.R. 18-11-1998 – n.459) 70 dB(A) diurni, 60 Db(A) notturni [...]

Localizzazione del progetto - Conclusioni

La disamina della Pianificazione territoriale ha evidenziato la conformità dell'intervento agli strumenti di pianificazioni inerenti. Al fine di esplicitare meglio quanto esposto analiticamente nei paragrafi precedenti, si riporta una sintesi tabellare sulle eventuali incoerenze e/o elementi di criticità riscontrati.

ANALISI DI COERENZA TRA PROGETTO E PIANIFICAZIONE		
PIANO	VINCOLO	COMPATIBILITA'
P.T.P.R.	Protezione delle aree archeologiche	Intervento che necessita del preventivo parere della Soprintendenza archeologica di Stato che valuta, successivamente ad eventuali indagini archeologiche o assistenze in corso d'opera, 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.
P.T.P.G.	Nessun Vincolo	✓
P.A.I.	Nessun Vincolo	✓
Z.P.S.	Nessun Vincolo	✓
PARCHI	Nessun Vincolo	✓

VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

Di seguito si analizzeranno tutte le varie componenti ambientali nei loro aspetti legati al sito in esame sia su larga scala (provinciale e regionale) che su scala locale e le relative caratteristiche dell'impatto potenziale ed in particolare le seguenti componenti:

- Emissioni in atmosfera;
- Utilizzo di risorse naturali (consumo di suolo, sottosuolo etc.);



- Rumore e vibrazioni;
- Polveri;
- Impatto sul paesaggio;
- Produzione di rifiuti;
- Impiego delle risorse idriche;
- Consumi energetici;
- Traffico generato da nuova viabilità;
- Impatto fitoclimatico;
- Interferenze sugli ecosistemi;
- Interferenze sull'ambiente idrico, acque sotterranee e superficiali.

Emissioni in atmosfera

Descrizione delle attività che determinano gli impatti

L'impatto sarà in larga parte dovuto alle emissioni di gas dovute a diverse situazioni ed in particolare:

- In fase cantieristica agli automezzi che si troveranno ad operare per la realizzazione dell'intervento ed in minima parte agli autoveicoli degli operai impiegati durante i lavori;
- In fase di esercizio esso sarà dovuto all'aumento dei veicoli degli utenti che accederanno al parcheggio prospiciente la stazione, a quelli dei veicoli utilizzati per i servizi di manutenzione della stazione e dei suoi apparati tecnologici ed alle emissioni degli impianti di tecnologici (impianti climatizzazione ambienti stazione-commerciale-direzionali) dell'edificio che si andrà a realizzare.

Stima degli impatti e possibili interventi di mitigazione

In relazione [...] allo studio "analisi della domanda di trasporto" redatto dall' Ing. S. Briglia è stato possibile individuare il numero di veicoli attratti dalla realizzazione della nuova stazione Giardino di Roma nell'intervallo di punta della mattina (intervallo di tempo stimato critico per l'accesso in stazione dei pendolari), 7:30-8:30.

Quanto sopra porta ovviamente all'incremento del traffico automobilistico e di conseguenza delle emissioni degli scarichi in atmosfera.

Il numero di veicoli attratti dalla nuova stazione è stato stimato in 220.

I 220 veicoli attratti sono stati distribuiti sulle due infrastrutture viarie di accesso al parcheggio ovvero via Macario e via Modugno.

In particolare, nell'ora di punta della mattina di un giorno feriale tipo, risultano:

- circa 130 veicoli attratti dal parcheggio transitanti su via Macario;
- circa 90 veicoli attratti dal parcheggio transitanti su via Modugno.

Pertanto in tal senso le ricadute dovute all'incremento di emissioni sulla qualità dell'aria a scala locale saranno quelle ingenerate dalla presenza di questi nuovi veicoli, rispetto al traffico attuale presente nell'area circostante il sito.

Le emissioni dovute all'incremento del traffico veicolare sono mitigabili mediante tre aspetti indiretti ed in particolare:

- con il ricambio del parco automobilistico in essere, ingenerato da una sempre più pressante adeguamento delle normative verso uno standard sempre più elevato rispetto alle emissioni consentite;
- presenza di due aree a parcheggio nell'area ristretta nelle vicinanze della stazione, con conseguente diminuzione della concentrazione delle emissioni sull'area circostante;
- Gli utenti (pendolari) che lasciano le automobili nei parcheggi di sosta della stazione consentono comunque un miglioramento della qualità dell'area in quanto, nell'ultimo tratto del viaggio verso la destinazione, utilizzano un mezzo di trasporto (convoglio ferroviario di tipo elettrico) con emissioni dirette nulle, a discapito di veicoli su ruote con un certo grado di inquinamento sull'area circostante.

Le emissioni relative all'utilizzo di impianti tecnologici a servizio della stazione saranno mitigate mediante utilizzo di apparecchiature/materiali volti al miglioramento del consumo energetico dell'edificio.



L'intervento di mitigazione consisterà in misure che agiscono su due fronti, ed in particolare:

- gli "involucri" esterni dell'edificio saranno realizzati con materiali e geometrie tali da garantire una bassa dispersione termica, ed un basso assorbimento della radiazione solare, dell'edificio stesso, nel rispetto delle vigenti normative;
- gli impianti tecnici (climatizzazione dell'edificio) saranno realizzati utilizzando dispositivi con classi di consumo e di emissione bassi in modo da immettere nell'ambiente circostante la minor quantità possibile di inquinanti;
- utilizzo di dispositivi atti a produrre l'energia necessaria al funzionamento delle macchine che non producano emissioni in aria (pannelli solari sia di tipo fotovoltaico che del tipo a scambio di calore).

Su scala più ampia sicuramente si avrà riduzione di emissioni sulle arterie principali quali S.P. 8bis Ostiense e via del Mare, in quanto l'intervento in oggetto dovrebbe generare un maggior numero di utilizzatori del treno, portando al contempo ad una riduzione dell'utilizzo degli autoveicoli privati.

Utilizzo di risorse naturali (consumo di suolo, sottosuolo etc.)

Descrizione delle attività che determinano gli impatti

I potenziali impatti su suolo e sottosuolo derivanti dalla costruzione ed esercizio della stazione ferroviaria sono i seguenti:

- occupazione del suolo (consumo di elementi ecosistemici);
- interazione degli scavi con il sottosuolo;
- realizzazione di opere per il cantiere (piste di servizio, baracche per il cantiere, stoccaggio temporaneo di materiale di cantiere, regimazione delle acque meteoriche, realizzazione di piste di servizio, etc.);
- realizzazione di opere permanenti (piantumazione vegetazione, opere approvvigionamento energetico, scarichi acque meteoriche e reflue, sistemazione degli spazi pavimentati esterni)

Di seguito si analizzano in dettaglio i potenziali impatti sopra elencati.

Occupazione del suolo

In premessa, si precisa che la tipologia di impatto sul suolo, viste anche le caratteristiche dell'intervento, è di tipo irreversibile e parzialmente mitigabile.

In generale si prevede che l'area oggetto di intervento venga poi sistemata con spazi a verde ricavati in varie zone ed in particolare: nello spazio adibiti a verde pubblico posto nello spazio antistante la stazione e a ridosso dell'area a parcheggio esistente lungo via E. Macario.

Le aree a verde di cui sopra verranno ricoperte con essenze arbustive e tappezzanti.

Da quanto sopra esposto, quindi, si prevede un uso di suolo limitato e comunque compreso all'interno dell'area già destinata a infrastrutture ferroviarie, tranne che per una piccola parte insistente sull'area attualmente a parcheggio e con presenza della linea ferroviaria Roma Lido; si precisa inoltre che parte del suolo sottratto verrà riutilizzato per la sistemazione a verde.

La sottrazione di elementi ecosistemici è da imputarsi prevalentemente alla pregressa realizzazione della linea ferroviaria e del parcheggio pubblico esistenti; la stazione ferroviaria occuperà una superficie di terreno di circa 2525 mq, di cui 625 mq per piazzale di accesso e 1200 mq di banchine passeggeri, superficie attualmente occupata dalla massicciata e fascia di rispetto ferroviaria e da parcheggio pubblico.

L'insediamento viene ad inserirsi in un'area già antropizzata ed in fase di profonda trasformazione da parte dell'uomo, linea ferroviaria e quartiere residenziale realizzato ed in fase di completamento.

Gli aspetti ambientali che si generano dalla nuova previsione tendono a sostituirsi a quelli che erano presenti soprattutto per quanto riguarda il rumore e gli scarichi idrici.

L'occupazione di superficie del suolo costituisce anch'essa di fatto un aspetto che tende a sommarsi agli altri. Da questo punto di vista si ribadisce come l'area oggetto d'intervento di fatto si inserisce in un lotto già caratterizzato, in passato, da utilizzo di tipo infrastrutturale e quindi va a valorizzare un terreno in parte già compromesso, aggiungendo un servizio diretto alla comunità.



Interazioni degli scavi (fondazioni) con il sottosuolo

Per quanto riguarda l'area dell'insediamento della stazione, che insisterà in gran parte sull'area di sedime della linea ferroviaria e sulla sua area di rispetto, le caratteristiche del suolo sono buone e quindi risultano compatibili con l'intervento in progetto.

Il tutto in funzione delle sollecitazioni indotte rispetto alla capacità portante dei terreni, come si può desumere dalle caratteristiche geo meccaniche riportate sulla relazione geologica.

Data la localizzazione in cui avviene la costruzione dei manufatti, area infrastrutturale con linea ferroviaria già presente, questa attività non genera impatti di alcun rilievo.

La formazione di cumuli di terreno di scavo sarà momentanea e limitata nelle quantità.

Realizzazione di opere per il cantiere

Nella fase di cantiere tra i diversi lavori da eseguire è prevista la preparazione del sito, scotico e livellamento del suolo e diverse operazioni di scavo.

La realizzazione di opere per il cantiere: baracche per il cantiere, piazzali e strade interne di cantiere, non generano impatto sul suolo in quanto questo è, in parte, già occupato con sistemazioni superficiali di tipo antropico (piazzali e fascia di rispetto ferroviaria) ed essendo comunque le opere da realizzare di tipo temporaneo.

Opere di regimazione delle acque meteoriche.

Essendo l'andamento morfologico della area pianeggiante, su uno strato con una distribuzione superficiale-areale e di profondità di depositi sedimentari di facies fluvio-palustre limo argillosi e ghiaie sabbioso-detritiche soggiacenti a piroclastiti-tufacee granulari del pleistocene superiore ed olocene; la giacitura è sotto forma di placche o banchi ora coesivi per la presenza di argilla, ora detritica e pressoché incoerente per inclusioni sabbioso-detritiche e ghiaiose.

In virtù di quanto sopra sono necessarie alcune opere di regimazione delle acque meteoriche sul perimetro dell'area di intervento, soprattutto per evitare ruscellamenti sui suoli già antropizzati presenti su parte dell'area.

Lo stoccaggio temporaneo di carburante, per utilizzo di cantiere, in cisterna mobile genera la possibilità di fuoriuscita e/o sversamenti di carburante la quale è da ritenersi estremamente bassa e relativamente alla quale comunque sarà prevista idonea opera di protezione del terreno. L'impatto prevedibile, date anche le lavorazioni presenti in cantiere, è da ritenersi molto basso. Lo stoccaggio di materiale per il cantiere sarà momentaneo, il suolo utilizzato non coinvolgerà altro terreno al di fuori di quello previsto all'interno della zona di intervento.

Realizzazione delle opere permanenti

La sottrazione di elementi ecosistemici è da imputarsi prevalentemente alla pregressa realizzazione della linea ferroviaria e del parcheggio pubblico presenti sul sito ed in parte dai lavori che interessano l'intervento in esame.

Poiché l'intervento viene localizzato all'interno dell'area connotata dalla presenza di manufatti destinati alla funzione infrastrutturale del sito, linea ferroviaria esistente, questa voce può ritenersi di impatto minimo, in quanto la sottrazione di suolo attualmente incolto (naturale) per la realizzazione delle banchine passeggeri e della stazione.

La sistemazione degli spazi pavimentati (creazione di banchine passeggeri, piazzale di accesso alla stazione, etc.) non genera impatto sul suolo in quanto questo è comunque in parte a sostituzione delle pavimentazioni già presenti (massciata ferroviaria e area a parcheggio) ed inoltre parte del piazzale di accesso sarà destinato a verde con presenza di essenze arbustive/arboree.

Le acque reflue, di tipo domestiche, generate dai servizi igienici della stazione non saranno sversate sul suolo né immesse nel sottosuolo, ma avviate alla linea di raccolta e successivamente convogliate all'impianto di smaltimento pubblico presente sulla viabilità limitrofa l'intervento.



Le acque meteoriche provenienti dalle superfici pavimentate a terra (adibite a percorsi pedonali) e dalle coperture dei diversi manufatti, verranno anch'esse avviate all'interno delle linee fognanti di raccolta e successivamente convogliate sull'impianto pubblico presente sulle viabilità limitrofe l'area di intervento.

Stima degli impatti e possibili interventi di mitigazione

I potenziali impatti su suolo e sottosuolo derivanti dalla costruzione ed utilizzo del complesso della stazione sono i seguenti:

- occupazione del suolo (consumo di elementi ecosistemici);
- interazione degli scavi con il sottosuolo;
- realizzazione di opere per il cantiere (piste di servizio, baracche per il cantiere, stoccaggio temporaneo di materiale di cantiere, regimazione delle acque meteoriche, realizzazione piste di servizio, etc.);
- realizzazione di opere permanenti (piantumazione vegetazione, opere approvvigionamento energetico, scarichi acque meteoriche e reflue, sistemazione degli spazi pavimentati esterni).

Di seguito si analizza una stima degli impatti e dei possibili interventi di mitigazione.

Occupazione di suolo

La tipologia di impatto sul suolo, vista la caratteristica dell'intervento, è di tipo irreversibile e parzialmente mitigabile.

Ai fini della mitigazione dell'intervento si realizzerà uno schermo, dell'area occupata dalle banchine ferroviarie con essenze arboree e spazi a verde sul piazzale di accesso, rispetto alle aree adiacenti.

Le aree a verde di cui sopra verranno ricoperte con essenze arbustive e tappezzanti.

Inoltre verranno messe a dimora delle essenze arboree, soprattutto nelle fasce a ridosso delle banchine passeggeri in modo da schermare le medesime e mitigare l'effetto impattante delle stesse, ed in particolare:

- Leccio, *Quercus ilex*;
- Corbezzolo, *Arbutus unedo*;
- Albero di Giuda, *Cercis siliquastrum*;
- Mirto, *Lagerstroemia indica*;
- Oleandro, *Nerium oleander*;
- Melograno, *Punica granatum*.

Anche nelle aree a verde ricavate sul piazzale di accesso alla stazione saranno piantumate essenze arboree/arbustive

Da quanto sopra esposto, quindi, si prevede un uso di suolo estremamente limitato e comunque compreso parzialmente all'interno dell'area dove è già presente un'area ad uso industriale; si precisa inoltre che parte del suolo sottratto verrà riutilizzato per la sistemazione a verde.

Rumore e vibrazioni

Si evince dall'elaborato denominato "Valutazione previsionale di Impatto Acustico" quanto segue:

FASE DI ESERCIZIO

Sono state effettuate le stime dei livelli di immissione assoluti e differenziali in prossimità dei ricettori individuati. I valori ricavati sono stati poi confrontati con i valori limite nel periodo diurno e notturno. Da tale verifica, rispetto alle sorgenti antropiche previste [...], per il rumore causato dall'attività in oggetto:

- È stimato il rispetto del valore limite di emissione nel periodo diurno e notturno per le sorgenti oggetto di indagine così come definito all' art. 2 comma 1 lettera g) della L. 477/95;
- È stimato il rispetto del valore limite assoluto di immissione nel periodo diurno e notturno per i ricettori R01, R02 e R04 oggetto d'indagine. Non è stimato il valore limite assoluto d'immissione nel periodo diurno e notturno per il ricettore R03 in facciata. Tale superamento non è imputabile alle sorgenti oggetto dell'attività ma al rumore residuo presente dovuto al rumore antropico e stradale.
- È stimato il rispetto dei limiti differenziali d'immissione per il periodo diurno e notturno così come previsto all'art. 4 comma 2 del D.P.C.M. 14/11/97.



Dal calcolo dell'incremento dei livelli sonori dovuti all' aumento del traffico veicolare indotto non è previsto un aumento sostanziale causato dall' attività in oggetto.

Rispetto alle vibrazioni prodotte sugli edifici circostanti, non si prevede la produzione di eventi oscillatori durante la fase di esercizio della nuova stazione ferroviaria tali da poter incrementare le vibrazioni sugli edifici ai sensi della UNI 9614. Le attuali vibrazioni possono essere causate dal traffico ferroviario presente. E' facile ipotizzare che con la messa in funzione della nuova stazione ferroviaria le velocità di attraversamento di questo tratto saranno ridotte e pertanto potrebbero diminuire anche le attuali vibrazioni causate dal passaggio ferroviario. Le indagini sulle vibrazioni indotte dall'attuale e futuro traffico ferroviario non è oggetto della presente relazione e dovranno essere valutate dall'ente gestore della tratta.

FASE DI CANTIERE

Per quanto riguarda la fase di cantiere, la ditta esecutrice dovrà fare richiesta all'Ufficio Inquinamento Acustico del Comune di Roma - Settore Attuazione Politiche Ambientali, ai sensi e per gli effetti dell'Art. 6 comma 1, lettera h) della Legge n. 447 del 1995 e articolo 17 della legge Regione Lazio del 3 agosto 2001 n. 18. Del rilascio dell'autorizzazione in deroga per le attività di cantiere per un numero di 1200 giorni lavorativi, dal giorno 28.02.2022 al giorno 29.09.2022 durante i quali il cantiere svolgerà le sue attività nei giorni e negli orari riportati nel modulo di richiesta "Attività temporanee di cantiere - istanza di autorizzazione in deroga ai valori limite di rumore".

In particolare, si richiederà in fase di inizio lavori:

- *il limite in deroga di 75 dB(A) valutato in corrispondenza della facciata delle abitazioni più prossime ai luoghi in cui viene esercitata l'attività di cantiere*
- *la deroga all'applicazione del criterio differenziale di cui all'Art 4 del D.P.C.M. 14/11/1997;*
- *la deroga all'applicazione delle penalizzazioni previste dalla normativa per le componenti impulsive, tonali e/o a bassa frequenza.*

Orari per le attività rumorose in deroga entro i 75 dB(A):

dal lunedì al venerdì 07:30 ÷ 12:00 e 13:00 ÷ 16:30

Orari per le attività rumorose in deroga entro i 70 dB(A):

sabato dalle ore 7:30 alle ore 13:30 10.2

Impatto sul paesaggio

L'inserimento delle opere in progetto comporterà un cambiamento del paesaggio urbano relativamente significativo dal punto di vista della consistenza edilizia, guardando le volumetrie esistenti, ma fortemente qualitativo in termini percettivi del paesaggio afferente ad una porzione di territorio in cui insiste in modo prevalente la sola linea ferroviaria, ancorché in parte schermata.

Oltre ad essere un intervento di qualificazione di un ambito, quello ferroviario, dal punto di vista ambientale, l'area risulta idonea e strategica per la realizzazione della stazione ferroviaria, essendo ben collegata dal punto di vista infrastrutturale (viabilità locali), rispetto a quello che è il quartiere circostante, realizzato e/o in corso di realizzazione, mantenendo i flussi di mobilità quasi immutati rispetto al quadro di assetto predeterminato.

Inoltre, nelle immediate vicinanze sono presenti due assi viari importanti:

- *S.P. 8bis Ostiense (collegamento tra Roma e Lido di Ostia);*
- *Via di Malafede (collegamento tra S.P. 8 bis e via Cristoforo Colombo). [...]*

Fase di esercizio

Relativamente alla presenza di edifici (edificio stazione, banchine passeggeri e sovrappasso) ed ai coni visuali determinati dalla presenza dei medesimi, l'aspetto visivo dell'intervento non comporterà particolari variazioni di impatto visivo in virtù del fatto che sull'area insiste già un elemento di separazione costituito dalla linea ferroviaria esistente, lungo tutto l'asse dell'area di intervento, tra le diverse emergenze sia di tipo naturale che di tipo artificiale ed in particolare:



- *considerato che l'area in cui sorgerà la stazione si trova in esatta corrispondenza con la linea ferroviaria esistente la quale, su quel tratto è posta in rilevato con un'altezza di circa 3,0m rispetto alla quota del piano stradale delle vie limitrofe, tale connotazione morfologica risalta comunque la visibilità e la presenza della stazione stessa e del sovrappasso particolarmente curato da un punto di vista architettonico/strutturale, come elemento di mitigazione per l'impatto visivo delle banchine viene inserita una quinta (elementi arborei) lungo la struttura delle banchine stesse;*
- *il parcheggio presente sul lato sud risulta esso stesso più basso rispetto alla quota della stazione, in tal senso rimane esaltata rispetto ad esso, in tal senso assume un aspetto più importante il piazzale di accesso sul quale sono ricavate due aree a verde con piantumazioni di essenze di tipo arboreo.*

La sistemazione degli spazi pavimentati (creazione piazzali, e banchine passeggeri), visto l'aspetto visivo e le finiture superficiali (elementi lapidei e/o ceramici) rispetto al parcheggio prospiciente (manto di asfalto), dell'intervento determinerà un certo impatto visivo.

La sistemazione degli spazi a verde (creazione di tappeti erbosi e fasce alberate) in opportune aree della zona di intervento migliorerà la qualità visiva dell'insieme in particolare si realizzerà una schermatura arborea come filtro con la linea ferroviaria esistente, [...]

Impiego delle risorse idriche

Relativamente al consumo di tali risorse si precisa che la presenza della rete idrica urbana presente all'interno del centro abitato, faciliterà l'alimentazione idrica, sia in fase di cantiere che in quella di esercizio, realizzando lo stacco dalla condotta principale, verso l'area di intervento, sulla linea di adduzione presente su via Erminio Macario.

Pertanto, le risorse idriche saranno attinte dalla rete pubblica, senza alterare l'ecosistema idrologico locale. [...]

Impatto fitoclimatico

L'area interessata all'intervento proposto rientra totalmente all'interno del tessuto urbanizzato del Comune di Roma.

In tale contesto gli spazi antropizzati sono in continua espansione ed anche l'area stessa è stata ed è, tutt'oggi, interessata dalla presenza di edifici.

La presenza delle attuali essenze vegetali, nelle aree poste nelle immediate vicinanze e nelle aree a verde dell'abitato consente di poter affermare che l'inserimento lungo l'asse ferroviario di una stazione, ovvero sia dell'idea in progetto, non costituisce un impatto fitoclimatico negativo ma, al contrario, diventa un intervento qualificativo di pregio per la zona circostante oltre ad un indubitabile risanamento e valorizzazione ambientale dell'area di progetto, inserendo aree a verde nella parte attualmente destinata al solo parcheggio (accesso alla stazione).

Nel caso in esame, ai fini della realizzazione di un complesso di corpi edilizi in sostituzione della massicciata ferroviaria e di parte del parcheggio esistente (lato via E. Macario) costituisce, come è intuibile, il principale strumento ai fini della mitigazione dell'impatto paesaggistico indotto dalla realizzazione delle nuove opere. Un tale impiego non deve e non può essere acritico, ma deve essere sottoposto ad un'adeguata progettazione.

L'attenta progettazione degli impianti vegetazionali riveste un ruolo di notevole rilievo nelle sistemazioni sia interne che perimetrali dell'opera proposta: il posizionamento ben studiato di un'alberatura, di una siepe o di un gruppo di arbusti, sullo spazio a verde area entrata e lungo le banchine della stazione, contribuisce all'inserimento dell'opera nella area di spettanza ed anche alla riqualificazione di quest'ultima.

Interferenze sugli ecosistemi

L'area interessata dalla richiesta di intervento per la realizzazione della stazione rientra all'interno dell'area dove sono presenti, oltre alla linea ferroviaria esistente, dei complessi residenziali, di recente realizzazione e alcuni in corso di realizzazione, in zone cioè modellate artificialmente dove gli spazi sono strutturati dagli edifici, e dove le aree naturali sono definitivamente antropizzate.



La stessa indagine vegetazionale evidenzia la presenza di specie erbacee cosmopolite ed infestanti che accompagnano la presenza dell'uomo.

Si tratta di un'associazione oligotipica, con predominanza di graminacee asteracee e la mancanza di flora naturale di rilievo.

L'assenza di specie presenti nell'elenco rosso della flora italiana permette di affermare che la richiesta di intervento in progetto non prefigura impatti fitoclimatici e/o la manomissione di aree pregiate per la flora del territorio.

Fauna

Per quanto riguarda la fauna, questa può essere disturbata soprattutto in periodi particolari (soste migratorie, riproduzione ecc.) dall'accesso di veicoli, dalla presenza di operai o di altre persone nei dintorni dell'area considerata.

Si specifica a tale riguardo che l'area interessata è frequentata da fauna antropofila, già abituata ad una situazione caratterizzata dalla presenza dell'uomo.

È quindi possibile prevedere la realizzazione dell'opera non generi riduzione della frequentazione della fascia di territorio più prossima all'insediamento, in quanto il tipo e livello di rumorosità già presente (passaggio di treni con frequenze sufficientemente alte) abbiano già generato eventuali meccanismi di assuefazione alla rumorosità che questo tipo di fauna può sviluppare.

Si ricorda inoltre che l'area in oggetto risulta già connotata dalla presenza di edifici residenziali e comunque di ulteriori edifici in corso di realizzazione, da ulteriori elementi infrastrutturali, SP 8bs Ostiense (2,3 Km), stazione ferroviaria di Vitinia (1,1 Km) e stazione ferroviaria Casal Bernocchi (1,4 Km), per cui la realizzazione della stazione ferroviaria non andrà a modificare sostanzialmente la situazione attualmente esistente.

Interferenze sull'ambiente idrico, acque sotterranee e superficiali

Acque superficiali

In fase di costruzione non sono previsti impatti specifici sulla componente, dato che il cantiere si svilupperà sostanzialmente nell'ambito dell'area già perimetrata e con sistemi di raccolta dei reflui a tenuta con successivo allontanamento degli stessi in appositi siti di trattamento (bagni chimici di cantiere).

In fase di esercizio saranno possibili impatti determinati dalla raccolta e lo smaltimento dei reflui civili e delle acque meteoriche, come sopra descritti, in tal senso si utilizzerà la rete fognaria pubblica esistente al fine del recapito e del successivo allontanamento delle acque meteoriche di dilavamento dai piazzali e dei reflui civili provenienti dai locali commerciali. In generale tutte le aree dell'intervento adibite a copertura e piazzali pedonali (accesso e banchine passeggeri) sono, per le modalità di realizzazione, impermeabilizzate.

Il sistema di raccolta, trasporto, stoccaggio temporaneo trattamento ed allontanamento delle acque meteoriche e degli scarichi liquidi che interessano l'area dell'intervento è definito in modo tale da assicurare il rispetto dei limiti stabiliti dalla normativa nazionale (D.L. n.152 del 11/5/99) e per conseguire il massimo livello di sicurezza e di tutela ambientale.

Nell'area oggetto dell'intervento vengono prodotti i seguenti reflui liquidi:

- Acqua sanitaria il cui smaltimento avviene tramite impianto fognario pubblico;
- Acque meteoriche il cui smaltimento avverrà tramite impianto fognario pubblico.

Acque sotterranee

Gli eventuali sversamenti superficiali viste le condizioni al contorno potranno interessare la falda, di tipo superficiale, mentre l'approvvigionamento idrico non interesserà la medesima falda in quanto non sono realizzati pozzi ma il prelievo idrico sarà effettuato sull'acquedotto pubblico e dovrà soddisfare i fabbisogni dei servizi igienici della stazione e quelli del piccolo locale commerciale all'interno dell'area di stazione.

Conclusioni

L'inserimento delle opere in progetto comporterà un cambiamento del paesaggio urbano non troppo



significante dal punto di vista della consistenza edilizia, ma fortemente qualitativo in termini percettivi afferente ad una porzione di territorio caratterizzato da vegetazione spontanea, con mancanza di manutenzione, posta lungo la scarpata della ferrovia.

Le tipologie di visuali che caratterizzano l'ambito territoriale indagato, che approssimativamente riguarda la porzione compresa tra la via Ostiense – via Del Mare e il quartiere Giardini di Roma, sono connotate dalla variabilità di ampiezza del campo visivo dovuta alla peculiare caratteristica morfologica. A fronte delle considerazioni fatte, e in virtù della temporaneità dell'effetto si ritiene che potenziali modifiche delle condizioni percettive e del paesaggio percettivo siano da ritenersi trascurabili.

Oltretutto l'inserimento della stazione riqualifica anche l'attuale parcheggio esistente, rendendolo più sicuro e meno degradato dal punto ambientale, con l'inserimento di aree verdi caratterizzate da schermature verdi lungo la ferrovia e aree di decoro all'ingresso della stazione, come interventi di mitigazione, con ricadute positive sulla qualità dell'aria e l'inquinamento acustico.

La scelta delle specie e la localizzazione delle stesse in relazione ai caratteri dei siti è di fondamentale importanza per la gestione ambientale dell'intervento, determinando e consolidando le caratteristiche del paesaggio.

La conoscenza delle singole specie vegetali è necessaria ad individuare quelle più idonee, tra le autoctone, ad essere utilizzate per le diverse tipologie di impianto da inserire nel progetto, anche in base alle caratteristiche del sito. La selezione è stata guidata dallo studio delle caratteristiche bio-ecologiche delle specie, a quelle fisionomico-strutturali in relazione alla funzione richiesta (consolidamento, schermo visivo, ricostruzione ecosistemica, ecc.) per arrivare ad una equilibrata proporzione tra le specie erbacee, arboree, arbustive ed eventualmente rampicanti.

Le specie arbustive, scelte sempre tra le specie autoctone, avranno la funzione di creare la continuità spaziale con le chiome delle piante arboree, nonché una funzione estetica assicurata, tra l'altro, dalle fioriture colorate e scalari nel tempo.

Le condizioni pedologiche e fitoclimatiche orientano la scelta verso specie arboree e arbustive sia pioniere che di facile attecchimento, allevate in zolla e verso l'impiego di latifoglie, dando pertanto maggior valore alla scelta delle specie autoctone ad elevata capacità di assorbimento di CO₂, a discapito della possibilità di poter disporre di sempreverdi con grado di "copertura" costante nell'anno.

L'accorgimento di dosare nel modo più appropriato la mescolanza di arbusti ed essenze arboree consente di evitare il formarsi di una struttura monoplana, di chiaro aspetto artificiale, per ottenere una barriera verde che maggiormente si approssimi a un soprassuolo naturale.

I criteri di selezione delle specie prevedono di:

- privilegiare specie rustiche e idonee alle caratteristiche pedo-climatiche del sito;
- privilegiare specie che dal punto di vista delle caratteristiche dimensionali ed estetiche risultino idonee agli interventi proposti e agli scopi prefissati;
- rendere gradevole la percorrenza stessa dell'opera;
- richiedere bassa manutenzione.

Dopo aver effettuato le suddette analisi sono stati individuati una serie di interventi atti ad eliminare o ridurre le interferenze generate dall'opera in progetto.

Gli interventi di inserimento paesaggistico si configurano come un sistema integrato di azioni per ricucire e migliorare parti del paesaggio attraversato dalla costruzione dell'infrastruttura, in grado di relazionarsi con il contesto in cui si inseriscono, sia dal punto di paesaggistico che vincolistico in termini di beni tutelati in adiacenza al progetto. I principi di ricomposizione percettiva del paesaggio seminaturale fanno riferimento alla loro ricostituzione fisica attraverso interventi di ricomposizione ambientale.

I criteri che hanno orientato la progettazione delle opere a verde prevedono:

- l'eliminazione delle interferenze o alla riduzione del loro livello di gravità;
- di ricostituire corridoi biologici, interrotti dall'abbattimento di vegetazione arborea ed arbustiva spontanea in fase di cantiere, o di formarne di nuovi, tramite la connessione della vegetazione



frammentata;

- di ricomporre la struttura dei diversi paesaggi interferiti con un'equilibrata alternanza di barriere vegetali, campi visivi semi-aperti e aperti a seconda della profondità e distribuzione delle mitigazioni, organizzandosi come una sorta di modulazione di pieni e di vuoti che creano differenti visuali sul paesaggio attraversato;
- la riqualificazione delle aree intercluse prodotte dai tracciati viari ed aventi caratteristiche di dimensione e/o articolazione tali da non poter essere destinate al precedente uso del suolo;
- di creare dei filtri di vegetazione in grado di contenere una volta sviluppati la dispersione di polveri, inquinanti gassosi, rumore ecc. ;
- di incrementare la biodiversità.

Gli interventi progettati prevedono vegetazione di nuovo impianto realizzata ai margini della linea ferroviaria e dei piazzali, all'interno delle aree intercluse o dei reliquati.

Il sistema proposto è stato suddiviso per moduli tipologici, al fine di individuare la migliore soluzione possibile in relazione all'ambito d'intervento.

a) Inerbimento

Per quanto riguarda l'Inerbimento previsto in tutte le aree di intervento a verde, verranno utilizzate specie erbacee a rapido accrescimento, appena terminati i lavori di costruzione delle infrastrutture. Le specie erbacee per l'inerbimento sono destinate a consolidare, con il loro apparato radicale, lo strato superficiale del suolo, prediligendo, nella scelta delle specie, quelle già presenti nella zona, soprattutto appartenenti alle famiglie delle Graminaceae (Poaceae) che assicurano un'azione radicale superficiale e Leguminosae (Fabaceae).

b) Siepe ornamentale

L'impianto di siepi lineari è previsto prevalentemente nelle aiuole del piazzale per mitigare la presenza di elementi lineari quali muri o recinzioni oltre che il corpo di bassi rilevati e trincee delle opere connesse. Il sesto d'impianto è realizzato mettendo a dimora 2 esemplari ogni 18 mq. Le piante selezionate hanno altezza minima di $h = 0.8$ m al momento dell'impianto. L'età minima degli esemplari dovrà essere di almeno 2 anni.

Le essenze arbustive suggerite sono: *Euonymus japonicus*, *Laurus nobilis*, *Nandina domestica*, *Phillyrea*, *Pittosporum tobira*, *Ligustrum texanum*, *Viburnum lucidum*, *Feijoa sellowiana*, *Osmanthus aquifolium*.

c) Fasce arboreo-arbustiva

L'impianto di fasce arboree arbustive, caratterizzate da buon grado di copertura e sviluppo verticale su più orizzonti, è previsto prevalentemente lungo i viali di accesso e il piazzale principale. La finalità è di ripristinare la naturalità dei luoghi, preservarne lo stato e migliorare l'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura e dei fabbricati civili, anche mascherando eventuali elementi di disturbo.

Le essenze arboree e arbustive suggerite sono: *Bagolaro* (*Celtis australis*), *Cedrus deodara*, *Oleandro* (*Nerium oleander*), *Tilia cordata*, *Tilia platyphyllos*, *Lentisco* (*Pistacia lentiscus*), *Erica arborea* (*Erica arborea*), *Fillirea* (*Phillyrea latifolia*), *Corbezzolo* (*Arbutus unedo*).

Inoltre, considerato che la realizzazione della stazione è prevista dinanzi ad un parcheggio pubblico, ad oggi poco utilizzato, e la viabilità locale risulta essere di recente impianto, dal punto di vista infrastrutturale, i flussi di mobilità saranno pressoché immutati rispetto al quadro di assetto predeterminato.

Le proposte mitigative di progetto costituiscono una opportunità di miglioramento ecologico.

Infine giova evidenziare che l'intervento è parte sostanziale di una rilevante operazione di potenziamento dei servizi urbani di livello locale, con un'influenza territoriale di certo respiro sugli spostamenti veicolari.

* * *

ESITO ISTRUTTORIO

L'istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella

documentazione agli atti di cui il tecnico Ing. Valter Giustiniani, iscritto all'albo degli Ingegneri della Provincia di Latina al n. A 830, ha asseverato la veridicità con dichiarazione sostitutiva di atto notorio, ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445, presentata contestualmente all'istanza di avvio della procedura.

Considerato che gli elaborati progettuali nonché lo Studio Preliminare Ambientale, depositati presso questa Autorità competente, sono da considerarsi parte integrante della presente istruttoria tecnico-amministrativa e che la presente pronuncia riguarda il progetto così come completato attraverso la documentazione integrativa pervenuta.

Preso atto che l'opera in esame riguarda la realizzazione della nuova stazione denominata Giardino di Roma sulla linea ferroviaria Roma - Lido, ubicata nel Comune di Roma (Municipio X).

Preso atto delle motivazioni addotte per la realizzazione dell'opera evidenziate nella documentazione progettuale ed in particolare:

- La realizzazione della nuova stazione Giardino di Roma è un'opera programmata da tempo, e recepita, preliminarmente, con il parere favorevole della Delibera di Consiglio Comunale n.182/2006 e poi definitivamente con l'approvazione del P.R.G. di Roma vigente nel 2008. Opera ritenuta necessaria in virtù della previsione di espansione edilizia prevista nella strumentazione urbanistica stessa per il quartiere antistante "Giardino di Roma" e dell'intero ambito territoriale. La realizzazione dell'opera nel 2016 è stata anche inserita dal Comune di Roma Capitale nel DUP (Documento Unico di Programmazione) vincolandola ai fondi derivanti dagli oneri di urbanizzazione e del contributo straordinario oggetto delle istanze prot. QI/183467/2016 e prot. QI/183499/2016 per la realizzazione di edifici residenziali sui comparti Z19 e Z20.
- L'Astral S.p.A., ente gestore della linea ferroviaria Roma-Lido, si è fatta soggetto attuatore dell'opera di realizzazione della nuova stazione di Giardino di Roma, inserendola tra gli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa Cattolica 2025 approvati dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (DCPM) dell'8 giugno 2023, contenuti nell'Allegato I parte integrante del decreto stesso.

Preso atto dello Studio Preliminare Ambientale e di quanto esaminato nello stesso, con specifico riferimento allo studio dei potenziali effetti ambientali derivanti dalla realizzazione dell'opera e delle azioni di prevenzione e mitigazione previste.

Considerato che sono stati acquisiti i seguenti pareri nell'ambito istruttorio, a norma dell'art. 19, comma 3 e 4 del D.Lgs. n. 152/06 che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni:

- ✓ Il Consorzio di Bonifica Litorale Nord, con nota prot. n. 8562 del 14/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 632464 in pari data, ha comunicato che "...questo Consorzio, esaminati gli elaborati trasmessi, fa presente che l'area interessata dai lavori in argomento non rientra tra le competenze di questo Ente, in quanto è ubicata al di fuori del comprensorio di bonifica".
- ✓ L'Italgas Reti S.p.A. con PEC acquisita al protocollo regionale con n. 638817 del 15/05/2024, ha inviato uno stralcio planimetrico dell'area interessata dai lavori e la cartografia con indicate le condotte del gas presenti e le Linee guida tecnico-operative generali per l'esecuzione dell'intervento.
- ✓ La Regione Lazio, Direzione Regionale Urbanistica e Politiche Abitative, Pianificazione Territoriale, Politiche del Mare, Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale, con nota prot. n. 672014 del 22/05/2024, ha inoltrato il contributo di competenza, comunicando che "...Le considerazioni di competenza di questa Area in qualità di SCA attengono agli elementi urbanistici nella misura in cui



questi comportano un impatto rilevante sulla componente **paesaggio**, che quindi costituisce l'elemento ambientale d'interesse; pertanto, fatte salve le competenze di Roma Capitale per quanto sopra esposto e tenuto conto della natura del bene paesaggistico sull'ambito di progetto, **si ritiene che gli interventi descritti nello Studio Preliminare Ambientale** relativo alla realizzazione della Nuova Stazione Ferroviaria "Roma Giardino" nel Municipio Roma X, **non comportino significativi impatti dal punto di vista paesaggistico e pertanto ai sensi dell'art. 19 del DLgs 152/2006 non emergono criticità da rinviare a procedura di Valutazione Impatto Ambientale**".

- ✓ Roma Capitale, Dipartimento Tutela Ambientale, Area Valorizzazione del Tevere e delle aree fluviali, Ufficio Promozione e Gestione Reticolo Idrografico Minore e Vincolo Idrogeologico, con nota prot. n. QL 41161 del 27/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 690442 in pari data, ha comunicato che "...dalla sovrapposizione della cartografia di riferimento del Piano Territoriale Paesaggistico della Regione Lazio con gli elaborati progettuali, [...], emerge che gli interventi in oggetto non interessano aree e terreni boscati".
- ✓ Regione Lazio, Direzione Regionale Lavori Pubblici e Infrastrutture, Innovazione Tecnologica, Area Autorità Idraulica Regionale, nota prot. n. 731075 del 04/06/2024, (acquisita con prot. n. 732098 del 05/06/2024), con la quale "...si comunica che questa Area regionale non ha competenze in materia di "valutazione di impatto ambientale", ma è invero chiamata ad esprimere, ai sensi dell'art. 8 della L.R. n. 53/98, il prescritto parere idraulico di competenza sui progetti che interferiscono con le aste principali dei bacini idrografici di interesse regionale, individuati con D.G.R. n. 5079 del 12.10.1999, quali, tra gli altri, il Fosso di Malafede, affluente del Fiume Tevere. Ciò posto, e doverosamente premesso, si rappresenta che la scrivente, a seguito di Conferenza di Servizi, ha provveduto a formulare il prescritto parere idraulico di competenza, reso ai sensi del R.D. n. 523 del 25.07.1904 (Testo Unico delle disposizioni di legge intorno alle Opere Idrauliche delle diverse categorie) e delle prescrizioni vincolanti del P.A.I. (Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico) sugli interventi in narrazione, con la nota prot. n. 428500 del 27.03.2024, che per pronta consultazione si riproduce in copia unitamente alla presente...". Con la suddetta nota prot. n. 428500 del 27/03/2024 è stato espresso il nulla osta, ai fini idraulici, sul progetto in esame.
- ✓ L'AUBAC – Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale, con nota prot. n. 6207 del 05/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 738629 del 06/06/2024, ha trasmesso il contributo di competenza sull'intervento in esame.
- ✓ Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, E.Q. Valutazioni Ambientali, con nota prot. n. NA 12033 del 05/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 738561 del 06/06/2024, ha inviato le osservazioni del Servizio Prevenzione Inquinamento Acustico ed Elettromagnetico dello stesso Dipartimento e le osservazioni ed i contributi di competenza delle seguenti Strutture ed Uffici di Roma Capitale:
 - Roma Capitale, Dipartimento Protezione Civile, Servizio Prevenzione e Previsione, Ufficio Rischio Meteo Idraulico ed Idrogeologico, nota prot. n. RK 5180 del 23/05/2024;
 - Roma Capitale, Dipartimento Tutela Ambientale, Area Valorizzazione del Tevere e delle aree fluviali, Ufficio Promozione e Gestione del Reticolo Idrografico Minore e Vincolo Idrogeologico, nota prot. n. QL 41161 del 27/05/2024;
 - Roma Capitale, Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, Direzione Pianificazione Generale, Servizio Coordinamento Tecnico delle attività relative ai diversi tipi di inquinamento, nota prot. n. QI 113177 del 03/06/2024.
- ✓ Il Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Roma,



con nota prot. n. 31480-P del 10/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 752890 in pari data, ha comunicato che “questo Ufficio ritiene plausibile che l'intervento in oggetto, trattandosi dell'implementazione di un'infrastruttura ferroviaria già in essere, che prevede la realizzazione di due corpi di fabbrica ai lati dei binari già esistenti, non venga sottoposto alla Valutazione di Impatto Ambientale come stabilito dalla art. 19 del D.Lgs. n. 152 del 2006...” ed ha impartito delle prescrizioni per quanto attiene la tutela paesaggistica e la tutela archeologica.

- ✓ La Proponente Società Astral S.p.A. con nota prot. n. 16805 del 10/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 753062 in pari data, ha trasmesso i pareri acquisiti nell'ambito della Conferenza di Servizi indetta con nota prot. n. 4428 del 15.02.2024 sul progetto di cui in oggetto (successivamente sospesa con nota prot. n. 8938 del 27.03.2024):
- | | |
|-------------------------------------|---|
| prot. n. 428500 del 27.03.2024 | Regione Lazio - Direzione Regionale Lavori pubblici e infrastrutture, innovazione tecnologica |
| prot. n. 267634 del 27.02.2024 | Regione Lazio - Direzione Regionale Agricoltura e Sovranità Alimentare, Caccia e Pesca, Foreste - Area Governo del Territorio e Foreste |
| prot. n. 248248 del 22.02.2024 | Regione Lazio - Direzione Regionale Lavori pubblici e infrastrutture, innovazione tecnologica |
| prot. n. 3157 del 22.03.2024 | Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino Centrale - Settore Gestione rischio idraulico |
| prot. n. 4311 del 01.03.2024 | Consorzio di Bonifica Litorale Nord – Settore Progettazione ed Esecuzione OO.PP. |
| prot. n. 53399 del 25.03.2024 | Città metropolitana di Roma Capitale - DIPARTIMENTO IV Pianificazione strategica e Governo del territorio SERVIZIO I - Urbanistica e attuazione del PTMG |
| prot. n. 38130 del 21.02.2024 | Roma Capitale – Dipartimento Coordinamento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana |
| prot. n. 11692 del 25.03.2024 | Roma Capitale – Sovrintendenza Capitolina – Direzione Interventi su Edilizia Monumentale – Servizio Coordinamento Gestione del territorio, Carta dell'Agro, Forma Roma e Carta per la Qualità |
| prot. n. 1115 del 18.03.2024 | Roma Capitale – Dipartimento Pianificazione Strategica e PNRR |
| prot. n. 17839 del 07.03.2024 | Polizia Roma Capitale – U.O. X Gruppo MARE – sezione Polizia Stradale – Reparto Traffico e Segnaletica Stradale |
| prot. n. 14951 del 01.03.2024 | ASL Roma 3 – Dipartimento Prevenzione – U.O.C. Servizio Prevenzione e Sicurezza negli Ambienti di Lavoro |
| prot. n. 23482 del 22.03.2024 | ARETI - Unità Illuminazione Pubblica |
| prot. n. 24004 del 25.03.2024 | ARETI – Pianificazione e Sviluppo Rete |
| prot.n.F24065DEF0015 del 04.03.2024 | ITALGAS Reti |
| prot. n. 109 del 16.02.2024 | SNAM |
- ✓ Il Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, con nota prot. n. 17967-P del 18/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 791391 in pari data, ha comunicato che “...**questa Soprintendenza Speciale PNRR NON RILEVA** nel progetto in questione, così come progettato e documentato, elementi di potenziale



*impatto, in riferimento ai profili di propria competenza, **tali da richiedere l'assoggettamento a VIA**, precisando, tuttavia, che **gli interventi**, ricadendo in aree direttamente tutelate ai sensi della Parte III del Codice, **dovranno comunque rispettare le prescrizioni indicate nel parere prot.n.31480 del 10.06.2024**, allegato alla presente, per il quale questo Ufficio predisporrà specifico parere di competenza.”.*

- ✓ Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, E.Q. Valutazioni Ambientali, con nota prot. n. NA 13552 del 24/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 814684 in pari data, ha integrato quanto inviato in precedenza con il contributo espresso dal Servizio Prevenzione Inquinamento Atmosferico e Olfattivo dello stesso Dipartimento con il quale rappresenta che “...*gli interventi in progetto [...] non comportano significativi impatti sullo stato della qualità dell'aria locale e pertanto non emergono criticità da rinviare a procedura di Valutazione Impatto Ambientale*”.

Le suddette Autorità interessate e coinvolte nel procedimento, non hanno rilevato significative criticità derivanti dalla realizzazione dell'opera.

Considerato infine che:

- l'area di progetto non interferisce con S.I.C., Z.P.S. e Aree Naturali Protette;
- in relazione alle opere proposte, l'analisi dei fattori ambientali, condotta nel rispetto dei criteri elencati nell'Allegato V del citato decreto e desunta dalla documentazione prodotta, non ha evidenziato impatti negativi e significativi sull'ambiente derivanti dalla realizzazione del progetto;
- dall'esame della documentazione progettuale, gli impatti riscontrati sulle componenti ambientali coinvolte sono mitigabili con l'applicazione delle misure di seguito prescritte.

Ritenuto, pertanto, di dover procedere all'espressione di non assoggettabilità alla procedura di V.I.A. delle opere proposte ai sensi del D.Lgs. n. 152/06;

TUTTO CIÒ PREMESSO

effettuata la procedura di Verifica ai sensi dell'art 19, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 sulla base dei criteri di cui all'Allegato V, parte II del presente Decreto e delle risultanze dei diversi pareri pervenuti si ritiene, in relazione all'entità degli interventi ed alle situazioni ambientali e territoriali descritte, di dover **escludere le opere dal procedimento di V.I.A.** individuando, ai sensi del comma 7 dell'art. 19 del citato Decreto, le seguenti vincolanti prescrizioni:

1. Il progetto dovrà essere attuato secondo quanto previsto negli elaborati presentati, elencati nelle premesse e nel rispetto di tutte le prescrizioni impartite dalle Autorità citate nella presente istruttoria tecnico - amministrativa.
2. Il Proponente dovrà attuare le seguenti misure compensative in considerazione degli interventi previsti su parte del parcheggio esistente, prospiciente la nuova Stazione, che di fatto definiscono una nuova configurazione dell'area di sosta ed in particolare dovranno essere soddisfatte le seguenti condizioni:
 - nel parcheggio esistente dovranno essere realizzate opere di arredo urbano con piantumazioni per una superficie totale almeno pari al 30% della superficie complessiva degli stalli, finalizzate anche all'inserimento paesaggistico dell'impianto;
 - al fine di contenere il rischio di contaminazione delle acque da metalli pesanti, gomme, particolato, le acque meteoriche provenienti dalle superfici adibite a parcheggi, dovranno essere trattate con idonei presidi idraulici (vasche di decantazione, disoleatori, ecc...)



prima di essere definitivamente smaltite; l'impianto di smaltimento delle acque meteoriche dovrà essere dimensionato in ottemperanza alla normativa vigente e dovranno essere effettuati periodici interventi di manutenzione, considerando anche i casi di sversamenti accidentali ed effettuati lavaggi con frequenza funzionale agli eventi meteorici di rilievo;

- le aree a parcheggio dovranno essere asservite da idonei impianti di illuminazione notturna;
- la transitabilità all'interno delle aree di sosta dovrà essere a senso unico per limitare il più possibile incroci e attraversamenti;
- dovrà essere assicurata una differenziazione dei percorsi carrabili e pedonali attraverso soprattutto una segnaletica verticale e/o orizzontale interna ed esterna alle aree di sosta affinché i percorsi pedonali siano protetti e ben identificabili per differenti profili di utenti.

3. Dovranno essere adottate le seguenti indicazioni in riferimento alle sistemazioni a verde delle aree, in particolare:

- Gli individui arborei preesistenti e salvaguardati e/o reimpiantati per la realizzazione delle aree verdi debbono:
 - avere uno sviluppo equilibrato con un portamento il più possibile verticale;
 - essere stati sottoposti preventivamente alla verifica di stabilità, sia per il fusto che per i rami/branche principali.
- Gli individui arborei ed arbustivi impiegabili nelle aree marginali (viabilità) o confinate in spazi ben definiti (aiuole, parcheggi) devono essere:
 - di specie autoctone, o comunque familiari con il tessuto vegetazionale circostante, munite di certificazione sanitaria e di provenienza;
 - di specie che a maturità non abbiano un apparato radicale superficiale;
 - di specie considerate a basso carico allergenico per la collettività;
 - per quelle finalizzate a costituire la parte alta della barriera o delle formazioni arboree, devono mettersi a dimora individui il cui punto basso di inserzione della chioma sia almeno a 3 metri dal colletto;
 - di specie idonee alla natura del suolo, al contesto territoriale, alla matrice ambientale dell'area ed alle caratteristiche meteorologiche. Particolare attenzione deve essere dedicata alla selezione di specie che richiedono consumi idrici sostenibili con le caratteristiche dell'area.
- Le superfici destinate ad ospitare le aree verdi debbono essere sistemati con interventi che prevedano, per quanto possibile, minimi movimenti di terra tali comunque da non alterare la morfologia, la natura dei suoli ed il regime idrico e di stabilità dei suoli. Essi devono realizzarsi in modo da favorire il deflusso controllato delle acque.
- La sistemazione a verde degli spazi a margine dell'opera edilizia dovrà essere realizzata prima dell'avvio dei lavori dei manufatti edilizi (ad esclusione delle aree necessarie per l'esecuzione delle opere di urbanizzazione primaria, per il transito dei mezzi e per quelle delle lavorazioni di cantiere), e il soggetto proponente dovrà provvedere ad una manutenzione costante delle opere a verde fino al completamento dei lavori dell'intera opera (la manutenzione deve essere programmata senza ricorrere all'uso di prodotti chimici e privilegiando i fertilizzanti naturali e gli ammendanti organici).
- Tutte le superfici impiantate devono essere munite di un piano pluriennale di manutenzione, che specifichi le cure colturali annuali e periodiche a cui debbono essere obbligatoriamente sottoposte, sia ai fini della loro crescita regolare (innaffiature, ecc.) sia ai fini dell'acquisizione di un portamento equilibrato (potature, ecc.). Periodicamente le piante debbono essere sottoposte a verifiche di stabilità.



4. Dovrà essere redatto un programma di cantierizzazione che assicuri una normalizzazione delle attività particolarmente impattanti quale il rumore, il sollevamento delle polveri, in maniera tale da non interferire con le attività residenziali e socio-economiche in essere, prevedendo tutti gli accorgimenti necessari per il mantenimento dei livelli ammissibili della vigente normativa nonché attraverso l'attuazione di azioni idonee che attuano la mitigazione degli effetti e al ripristino delle condizioni ante-operam (innaffiamento delle terre, contenimento delle polveri con teloni sui mezzi di trasporto, lavaggio della viabilità e dei mezzi, interdizione di accesso a soggetti estranei all'attività edilizia).
5. L'eventuale approvvigionamento delle risorse naturali dovrà avvenire nell'ambito dei limiti delle concessioni legittimamente vigenti nei diversi siti di cava.
6. Il progetto esecutivo dovrà recepire le indicazioni contenute nello studio preliminare ambientale relativamente all'attuazione degli interventi di mitigazione.
7. Eventuali modifiche riguardanti l'intervento in argomento e non specificatamente previste nel presente progetto, dovranno seguire l'iter procedimentale di cui al D.Lgs. n. 152/2006 conformemente a quanto disposto dall'Allegato IV, punto 8, lettera t) del citato Decreto.

Il presente documento è costituito da n. 30 pagine inclusa la copertina.

Si evidenzia che qualunque difformità o dichiarazione mendace dei progettisti su tutto quanto esposto e dichiarato negli elaborati tecnici agli atti, inficia la validità della presente istruttoria tecnico-amministrativa.

La presente istruttoria tecnico-amministrativa è redatta in conformità della parte II del D.Lgs. n. 152/06.