





Attivazione della procedura

La Proponente Società Astral S.p.A. in data 03/05/2024, (protocollo di acquisizione n. 581218 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. 039/2024 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 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	RE01	00	Relazione	RELAZIONE GENERALE
20	RE02	00	Relazione	RELAZIONE GEOLOGICA



ELENCO DOCUMENTI ED ELABORATI

21	RE26	00	Relazione	VALUTAZIONE PREVISIONALE DI IMPATTO ACUSTICO
22	RE27	00	Relazione	RELAZIONE DI PREVENZIONE INCENDI
23	RE32	00	Relazione	RELAZIONE SULLA CANTIERIZZAZIONE
24	RE40	00	Relazione	STIMA DEGLI IMPATTI SULLA MOBILITA'
25	RE40	00	Relazione	STIMA DEGLI IMPATTI SULLA MOBILITA'
26	AM02	00	Relazione	RELAZIONE SUI CARATTERI VEGETAZIONALI
27	EG02	00	Elaborato grafico	PLANIMETRIA CATASTALE
28	EG03	00	Elaborato grafico	PLANIMETRIA GENERALE - ANTE OPERAM RILIEVO TOPOGRAFICO
29	EG04	00	Elaborato grafico	SEZIONI GENERALI - ANTE OPERAM RILIEVO TOPOGRAFICO
30	EG05	00	Elaborato grafico	PLANIMETRIA GENERALE - POST OPERAM
31	EG06	00	Elaborato grafico	SEZIONI GENERALI - POST OPERAM
32	EG07	00	Elaborato grafico	PLANIMETRIA CON UBICAZIONE DEI SITI DI CAVA E DEPOSITO
33	EG08	00	Elaborato grafico	CARTA GEOLOGICA
34	EG09	00	Elaborato grafico	CARTA IDROGEO MORFOLOGICA
35	EG11	00	Elaborato grafico	CARTA DI MICROZONIZZAZIONE SISMICA DI PRIMO LIVELLO
36	EG12	00	Elaborato grafico	PLANIMETRIA CON INDICAZIONE DELLA B.O.E.
37	EG13	00	Elaborato grafico	PLANIMETRIA CON INDIVIDUAZIONE DEI SOTTOSERVIZI
38	EG14	00	Elaborato grafico	FOTOINSERIMENTI - VISTA 1 ANTE E POST OPERAM
39	EG15	00	Elaborato grafico	FOTOINSERIMENTI - VISTA 2 ANTE E POST OPERAM
40	EG16	00	Elaborato grafico	FOTOINSERIMENTI - VISTA 3 ANTE E POST OPERAM
41	EG17	00	Elaborato grafico	FOTOINSERIMENTI - VISTE 4 E 5 POST OPERAM
42	ES01	00	Elaborato grafico	PLANIMETRIA GENERALE PIANO D'ESPROPRIO
43	AR01	00	Elaborato grafico	PIANTA QUOTATA - LIVELLO BANCHINA
44	AR03	00	Elaborato grafico	PIANTA QUOTATA - LIVELLO SOVRAPPASSO
45	AR05	00	Elaborato grafico	PIANTA QUOTATA - LIVELLO COPERTURA
46	AR07	00	Elaborato grafico	SEZIONI
47	AR09	00	Elaborato grafico	PROSPETTI - TAV. 1 DI 2
48	AR10	00	Elaborato grafico	PROSPETTI - TAV. 2 DI 2
49	AR14	00	Elaborato grafico	PLANIMETRIA SUPERAMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE - LIVELLO BANCHINA
50	AR15	00	Elaborato grafico	PLANIMETRIA SUPERAMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE - LIVELLO SOVRAPPASSO
51	AR16	00	Elaborato grafico	PLANIMETRIA PERCORSI TATTILI PER DISABILI VISIVI - LIVELLO BANCHINA
52	AR17	00	Elaborato grafico	PLANIMETRIA PERCORSI TATTILI PER DISABILI VISIVI - LIVELLO SOVRAPPASSO
53	AR18	00	Elaborato grafico	PLANIMETRIA USCITE DI SICUREZZA E VIE DI ESODO - LIVELLO BANCHINA
54	AR19	00	Elaborato grafico	PLANIMETRIA USCITE DI SICUREZZA E VIE DI ESODO - LIVELLO SOVRAPPASSO
55	AR20	00	Elaborato grafico	PLANIMETRIA LINEE VITA

**ELENCO DOCUMENTI ED ELABORATI**

56	AN01	00	Elaborato grafico	MISURE DI PREVENZIONE INCENDI - INQUADRAMENTO
57	AN02	00	Elaborato grafico	MISURE DI PREVENZIONE INCENDI - LIVELLO BANCHINA
58	AN03	00	Elaborato grafico	MISURE DI PREVENZIONE INCENDI - LIVELLO SOVRAPPASSO
59	CN01	00	Elaborato grafico	PLANIMETRIA DELLE AREE DI CANTIERE E VIABILITA' DI ACCESSO ALLE LAVORAZIONI

Con nota prot. n. 606074 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.



La Proponente Società Astral S.p.A. con nota prot. n. 13536 del 13/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 624801 in pari data, ha chiesto *“...la sospensione del procedimento n. 039/2024 in quanto è stata recentemente indetta apposita Conferenza di Servizi con nota prot. n. 0423/24/DIS del 07.05.2024 sul parcheggio multipiano che si trova nelle immediate adiacenze del parcheggio esistente prospiciente la futura stazione Torrino-Mezzocammino, di cui alla suddetta istanza. Pertanto, detta sospensione è motivata dalla necessità di adeguare la documentazione di progetto, al fine di unificare i procedimenti”*.

Il Consorzio di Bonifica Litorale Nord, con nota prot. n. 8564 del 14/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 632466 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”*.

Con nota prot. n. 641209 del 16/05/2024, l'Area V.I.A. ha accolto la richiesta di sospensione del procedimento, assegnando un termine di 45 giorni per il deposito della documentazione integrativa.

L'ASL Roma 3, con nota prot. n. 34998 del 23/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 676195 del 23/05/2024, ha inoltrato la suddetta nota dell'Area V.I.A. (prot. n. 641209 del 16/05/2024) alla ASL Roma 2, territorialmente competente.

L'ASL Roma 2, Dipartimento di Prevenzione, con nota prot. n. 105663 del 27/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 690438 in pari data, ha comunicato che *“...la UOC Spresal, per la funzione istituzionale di organo di Vigilanza a tutela della Salute e Sicurezza dei lavoratori, non può effettuare attività di consulenza nei confronti delle attività produttive, come stabilito all'art. 13 co.5 del D.Lgs. 81/2008. Una volta attivata l'iniziativa, sarà cura del datore di lavoro garantire gli altri aspetti conseguenti”*.

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 41 I 160 del 27/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 690440 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”*.

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. 758134 del 11/06/2024, ha inoltrato il contributo di competenza per la verifica della conformità paesaggistica; con detta nota la citata Area ha espresso parere favorevole alla realizzazione dell'opera in esame *“...fatto salvo il parere della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio competente per territorio, limitatamente agli aspetti paesaggistici di propria competenza ai sensi e per gli effetti dell'art. 146 comma 7 del D Lgs 42/2004 (Codice)...”*. In allegato altresì è stata inviata la nota prot. n. 680287 del 24/05/2024 della stessa Area riferita alla realizzazione *“...di un nuovo parcheggio presso la Stazione Torrino-Mezzocammino...”* con la quale è stato comunicato che *“...fatte salve le competenze di Roma Capitale per quanto esposto [...] e tenuto conto che l'ambito d'intervento non risulta essere interessato dalla presenza di beni paesaggistici, la scrivente Direzione ritiene di non dover esprimere parere e/o adottare provvedimenti di nulla osta”*.

Il Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, con nota prot. n. 17400-P del 13/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 771182 in pari data, ha comunicato l'avvio del procedimento di competenza e la richiesta di osservazioni endoprocedimentali alle Soprintendenze coinvolte.

L'Ing. Valter Giustiniani, per conto della Soc. Astral S.p.A., con PEC del 14/06/2024, acquisita con prot. n. 777331 in pari data, ha inoltrato la nuova istanza di verifica di assoggettabilità a V.I.A. e la documentazione progettuale, in completa sostituzione di quella precedentemente trasmessa.



Pertanto, con nota prot. n. 800377 del 20/06/2024, è stata data nuovamente la 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.

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 Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Roma, con nota prot. n. 33806-P del 20/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 803233 in pari data, ha inviato una comunicazione riguardante la Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico e la Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA.
- Italgas Reti S.p.A. con nota prot. n. F24130DEF0097 del 09/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 824898 del 26/06/2024, ha comunicato che *"...ci attendiamo di ricevere il vostro progetto definitivo, nel quale devono essere: segnalate, con elevato livello di dettaglio, le eventuali interferenze che verranno a determinarsi con le condotte gas; indicati i provvedimenti che adotterete nel rispetto delle norme di legge per evitare situazioni di rischio o di pericolo in fase realizzativa..."*.
- La Regione Lazio, Direzione Regionale Lavori Pubblici e Infrastrutture, Innovazione Tecnologica, Area Pareri Geologici e Sismici, Suolo e Invasi, Servizio Geologico e Sismico Regionale, con nota prot. n. 827549 del 26/06/2024, ha inviato una comunicazione di carattere procedurale in riferimento all'intervento in oggetto.
- L'Astral S.p.A. con PEC del 03/07/2024, acquisita con prot. n. 860375 del 04/07/2024, ha trasmesso, la seguente documentazione:
  - Certificato di Destinazione Urbanistica Foglio I 126, Particelle 2448, 2449, 2464, 2465, 2466;
  - Roma Capitale, Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, nota prot. n. QI 121945 del 14/06/2024, con la quale è stato attestato che *"...l'area interessata dall'intervento in oggetto non risulta compresa nell'elenco delle aree gravate da usi civici nel territorio di Roma Capitale"*.
- L'AUBAC – Autorità Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale, Settore Gestione rischio idraulico, con nota prot. n. 7562 del 09/07/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 882772 in pari data, ha inoltrato il contributo di competenza specificando che *"...Il presente contributo, riferito ai principi e agli obiettivi dei Piani di competenza di questa Autorità di Bacino Distrettuale, fornisce tutti gli elementi affinché il soggetto procedente possa comunque valutare la compatibilità del progetto, comunque condizionata al rispetto di tutte le indicazioni, raccomandazioni e prescrizioni sopra espresse, con detti Piani [...]. Inoltre, il contributo è reso ai soli fini della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA di cui al d.lgs. n. 152/2006 e non sostituisce gli atti autorizzativi e/o i pareri di competenza di questa Autorità qualora espressamente previsti dalla pianificazione di distretto o dalla normativa vigente..."*.
- Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, E.Q. Valutazioni Ambientali, con nota prot. n. NA 15896 del 19/07/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 933951 del 22/07/2024, ha inviato le osservazioni degli Uffici delle Strutture Capitoline sul progetto in esame ed in particolare *"...per gli aspetti di carattere ambientale gli Uffici del Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, [...] riscontrano quanto segue:*

il Servizio Prevenzione Inquinamento Acustico ed Elettromagnetico richiede di revisionare il documento di valutazione previsionale di Impatto Acustico;



il Servizio Prevenzione Inquinamento Atmosferico e Olfattivo, ritiene che la realizzazione del progetto non comporti significativi impatti sullo stato della qualità dell'aria locale tali da richiedere ulteriori approfondimenti da rinviare a procedura di Valutazione Impatto Ambientale;

il Servizio Bonifica Siti Contaminati e Geologia Ambientale, richiede di integrare la documentazione progettuale;

l'Ufficio Approvazione Impianti di Depurazione, ha richiesto specifici chiarimenti sulla documentazione consegnata;

gli Uffici del Dipartimento Tutela Ambientale, [...] riscontrano quanto segue:

l'Area Valorizzazione del Tevere e delle aree fluviali, con nota prot. n. QL 52240 del 02/07/2024, riscontra che gli interventi in oggetto non interessano aree e terreni boscati, pertanto nulla osta alla realizzazione dell'intervento;

l'Ufficio di Coordinamento per la realizzazione di Progetti Europei ed Internazionali, PNRR e Giubileo, ha inviato la nota prot. n. QL 56264 del 15/07/2024 e la nota prot. n. QL 49376 del 21/06/2024;

l'Ufficio pareri Aree di Sosta Verdi, esprime parere favorevole;

la Direzione Gestione Territoriale Ambientale e del Verde – Ufficio Autorizzazioni Controllo Verde Privato e Cavi Stradali, rimette la nota prot. n. QL 43721 del 04/06/2024;

il Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, ha rimesso le note prot. n. QG 29158 del 08/07/2024 e prot. n. QG 23874 del 04/06/2024 con la quale "...esprime parere favorevole [...] subordinato al recepimento delle osservazioni e prescrizioni, nonché all'esito delle verifiche del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica sulla natura del parcheggio P2";

il Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, con nota prot. n. QI 146339 del 16/07/2024 segnala che "...l'intervento [...] è conforme al PRG vigente quando ricade nella componente "Ferrovie nazionali, metropolitane e in concessione, aree di rispetto" a norma e per effetto delle disposizioni dell'art. 62 del DPR 753/1980...";

il Dipartimento Protezione Civile, con nota prot. n. RK 6539 del 28/06/2024, rappresenta che "...non si rilevano profili di competenza...";

la Polizia Locale di Roma Capitale IX Gruppo EUR – Reparto di tutela Ambiente, con nota prot. n. VN 38943 del 26/06/2024 riferisce che "...non vi è nulla da osservare..." in merito alla verifica di assoggettabilità a V.I.A.

La Proponente Società Astral S.p.A. con nota prot. n. 21074 del 22/07/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 935994 in pari data, ha comunicato che "In riferimento alla Conferenza di Servizi indetta con nota prot. n. 4443 del 15.02.2024 sul progetto di cui in oggetto, codesta spett.le Direzione ha segnalato, con nota prot. 0246609 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. 8942 del 27.03.2024 la scrivente ha provveduto a sospendere la Conferenza di Servizi al fine di consentire l'espressione del parere. [...]"

Sino ad oggi, sono pervenuti i seguenti pareri riguardanti la Stazione, che ad ogni buon conto si allegano alla presente:

prot. n. 758134 del 11.06.2024

Regione Lazio - Direzione Regionale Urbanistica e le Politiche Abitative, Pianificazione Territoriale, Politiche del Mare

prot. n. 420170 del 26.03.2024

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



<i>prot. n. 267654 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. 304024 del 05.03.2024</i>	<i>Regione Lazio - Direzione Regionale Ambiente, Cambiamenti Climatici, Transizione Energetica e Sostenibilità, Parchi</i>
<i>prot. n. 248308 del 22.02.2024</i>	<i>Regione Lazio - Direzione Regionale Lavori pubblici e infrastrutture, innovazione tecnologica</i>
<i>prot. n. 3156 del 22.03.2024</i>	<i>Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino Centrale - Settore Gestione rischio idraulico</i>
<i>prot. n. 4313 del 01.03.2024</i>	<i>Consorzio di Bonifica Litorale Nord – Settore Progettazione ed Esecuzione OO.PP.</i>
<i>prot. n. 53147 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. 53976 del 22.03.2024</i>	<i>Roma Capitale – Dipartimento Coordinamento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana – Direzione Urbanizzazioni Primarie U.O. Opere Stradali Servizio II – Uffici 2 - 3</i>
<i>prot. n. 11698 del 25.03.2024</i>	<i>Roma Capitale – Sovrintendenza Capitolina – Direzione Interventi su Edilizia Monumentale – Servizio Coordinamento Gestione del territorio, Carta dell'Agro, Forma Romae e Carta per la Qualità</i>
<i>prot. n. 1116 del 18.03.2024</i>	<i>Roma Capitale – Dipartimento Pianificazione Strategica e PNRR</i>
<i>prot. n. 23883 del 06.05.2024</i>	<i>Ministero della cultura - Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Roma</i>
<i>prot. n. 18698 del 04.03.2024</i>	<i>Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco – Comando provinciale di Roma – Divisione I – Prevenzione incendi – Ufficio Polo Prevenzione Roma Eur</i>
<i>prot. n. 74176 del 11.04.2024</i>	<i>ASL Roma 2 – Dipartimento di Prevenzione – U.O.C. Progetti Abitabilità e Acque Potabili</i>
<i>25.03.2024</i>	<i>ARETI – Pianificazione e Sviluppo Rete</i>
<i>prot.n. 27254 12_03_2024</i>	<i>TERNAR Rete Italia</i>
<i>prot. n. 110 del 16.02.2024</i>	<i>SNAM</i>
<i>Inoltre, sino ad oggi, sono pervenuti i seguenti pareri riguardanti il parcheggio multipiano:</i>	
<i>prot. n. 680287 del 24.05.2024</i>	<i>Regione Lazio - Direzione Regionale Urbanistica e le Politiche Abitative, Pianificazione Territoriale, Politiche del Mare</i>
<i>prot. n. 804216 del 20.06.2024</i>	<i>Regione Lazio - Direzione Regionale Lavori pubblici e infrastrutture, innovazione tecnologica</i>
<i>prot. n. 6619 del 14.06.2024</i>	<i>Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino Centrale - Settore Gestione rischio idraulico</i>
<i>prot. n. 2363 del 01.07.2024</i>	<i>Ente Regionale - RomaNatura</i>
<i>prot. n. 8744 del 16.05.2024</i>	<i>Consorzio di Bonifica Litorale Nord – Settore Progettazione ed Esecuzione OO.PP.</i>
<i>prot. n. 9298 del 15.07.2024</i>	<i>Agenzia del Demanio – Direzione Roma Capitale</i>
<i>prot. n. 109080 del 29.05.2024</i>	<i>Roma Capitale – Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica – Direzione Pianificazione Generale – Servizio Coordinamento Tecnico PRG – Valorizzazione delle Aree Pubbliche e di Interesse Pubblico – Compensazioni Urbanistiche</i>





prot. n. 142657 del 10.07.2024

prot. n. 28140 del 01.07.2024

prot. n. 5350 del 28.05.2024

prot. n. 106429 del 29.05.2024

prot. n. 102488 del 17.05.2024

prot. n. 19228 del 20.05.2024

prot. n. 32470 del 27.05.2024

prot. n. 23864 del 06.05.2024

prot. n. 46925 del 20.06.2024

prot. n. 42238 del 03.06.2024

PEC del 07.05.2024

PEC del 14.05.2024

Roma Capitale – Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica – Direzione Trasformazione Urbana

Roma Capitale – Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti

Roma Capitale – Dipartimento Protezione Civile - Servizio Prevenzione e Previsione - Ufficio Rischio Meteo Idraulico ed Idrogeologico

Roma Capitale – Dipartimento Infrastrutture e Lavori Pubblici – Direzione Urbanizzazione Secondarie

Roma Capitale – Dipartimento Infrastrutture e Lavori Pubblici

Roma Capitale – Sovrintendenza Capitolina – Direzione Interventi su Edilizia Monumentale – Servizio Coordinamento Gestione del territorio, Carta dell’Agro, Forma Romae e Carta per la Qualità

Polizia Roma Capitale – U.O. IX Gruppo “EUR”

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

ARETI – Unità Illuminazione pubblica

ARETI – Pianificazione e Sviluppo Rete

ITALGAS

TELECOM ITALIA S.p.A.

**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 Torrino Mezzocammino sulla linea ferroviaria Roma - Lido, con annesso parcheggio multipiano in Via di Trafusa snc, nel Comune di Roma (Municipio IX), Provincia di Roma, in località Mezzocammino.

### **Inquadramento dell’area e del progetto**

L’area oggetto di intervento si trova nel territorio del Comune di Roma, nel quartiere denominato Mezzocammino e sorge nel quadrante delimitato tra Via Mezzocammino, Via Cristoforo Colombo, il Grande Raccordo Anulare e la Via Ostiense. Amministrativamente è il primo quartiere del Municipio IX in direzione da Ostia a Roma. Si tratta di un quartiere giovane, la cui costruzione è iniziata nei primi anni del 2000. La nuova stazione Torrino Mezzocammino 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 Gianò 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.

Con l'inserimento della nuova stazione è previsto anche l'ampliamento dell'area parcheggio a disposizione di essa e dell'area limitrofa, realizzando in adiacenza dell'attuale parcheggio a raso su via di Trafusa, dinanzi la localizzazione del nodo ferroviario, una struttura multipiano con capienza di circa n.114 posti auto. Il parcheggio esistente è chiaramente insufficiente a far fronte alla domanda crescente, vista l'espansione residenziale della zona e la costruzione della stazione ferroviaria in via di Trafusa della linea Roma- Ostia Lido. Occorre pertanto realizzare un parcheggio idoneo per la crescente richiesta.

L'area di intervento del nuovo parcheggio si sviluppa in multipiano su una superficie, in rilevato, ha forma trapezoidale e risulta delimitata lungo i lati nord, est e ovest dalla collinetta che degrada verso sud, ove trovasi un ampio parcheggio a raso con accesso da via di Trafusa.

La soluzione impegna la porzione non realizzata dell'area di parcheggio P2 esistente, nella direzione est con la realizzazione di un parcheggio multipiano che si innesta nei dislivelli naturali esistenti, su un'area ricadente nel NCEU al foglio 1126 mappali 2448 – 2449 - 2464 – 2465 – 2466 per un'estensione di circa mq 1700,00.

### **Caratteristiche del progetto**

#### **Nuova stazione ferroviaria - Dimensionamento e caratterizzazione dell'opera**

Planimetricamente la nuova stazione si presenta con due corpi di fabbrica disposti longitudinalmente ai binari esistenti, 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 della via di Trafusa. 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 Ostia Lido, con collegamento alla banchina direzione Roma tramite percorsi verticali (scale, scale mobili, ascensore) 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.

STAZIONE	piano terra	DISTRIBUZIONE AMBIENTI		MQ(m2)
		lato via di Trafusa	FABBRICATO	Atrio
Ingresso				63,01
sala				22,36



				SPAZIO COMMERCIALE	bagno	2,92				
					deposito	1,43				
					bagni pubblici	WC-Donne	10,61			
						WC-Uomini	7,88			
						WC-Diversamente abili	3,55			
						Antibagno	4,54			
					OPERATORE DI STAZIONE					7,7
					Locali tecnici	Locale TLC	25,45			
						locale UPS E QGTB	16,71			
						WC-Donne	4,30			
						WC-Uomini	4,30			
						Antibagno	5,69			
						Disimpegno	8,08			
					Locale pulizia					5,80
					deposito					9,00
					collegamenti verticali	ascensore	4,00			
						scala mobile	22,00			
						scala fissa	48,00			
					superficie lorda mq					<b>512,52</b>
						banchina	lunghezza di 150 m con larghezza di 4 m	<b>600,00</b>		
					lato via Ostiense	FABBRICATO	locale tecnico		29,47	
							Atrio		76,83	
							collegamenti verticali	ascensore	4,00	
scala mobile	22,00									
scala fissa	48,00									
superficie lorda mq							<b>180,30</b>			
	banchina	lunghezza di 150 m con larghezza di 4 m	<b>600,00</b>							
primo piano	DISTRIBUZIONE AMBIENTI					MQ(m2)				
	lato via di Trafusa	FABBRICATO	Atrio		33,00					
	sovrappasso		sovrappasso		60,00					
	lato via Ostiense	FABBRICATO	Atrio		33,00					
Volume fuori terra					mc					
lato Via di Trafusa					2642,7					
lato Via Ostiense					1879,4					
Totale					4522,1					

**Nuovo parcheggio multipiano**

VIA CAMPO ROMANO, 65  
00173 ROMA

[www.regione.lazio.it](http://www.regione.lazio.it)  
[ufficiovia@pec.regione.lazio.it](mailto:ufficiovia@pec.regione.lazio.it)



### **Dimensionamento e caratterizzazione dell'opera**

Il progetto prevede la realizzazione di un parcheggio multipiano di dimensioni in superficie di mq 1700 circa e n.4 piani parzialmente fuori terra per un totale di circa mq 7500 lordi da destinare a parcheggio, per un'altezza totale fuori terra, sul prospetto principale di ingresso, di mt 11,20.

Il funzionamento è a rampe rettilinee a piani sfalsati a senso unico.

Il piano di copertura, a quota 11,20/12,60 mt, anch'esso destinato ad area di parcheggio, sarà coperto con struttura metallica avente funzione di sostegno del campo fotovoltaico progettato ad esclusivo servizio di tutta l'area parcheggio. La struttura del parcheggio multipiano è del tipo misto: acciaio – calcestruzzo. La capienza immaginata per la nuova struttura è di circa 200 posti auto che si aggiungono agli attuali esistenti n.100 posti auto del parcheggio denominato P2.

Il parcheggio così realizzato si raccorderà, sul lembo superiore del promontorio, attraverso rampe con la via Giovanni Sinchetto e quindi con il quartiere residenziale del Consorzio Mezzocammino.

L'intervento si colloca in un'area caratterizzata da un moderato declivio.

L'intervento prevede la realizzazione di un edificio fuori terra destinato alla sosta delle auto, incassato nella collinetta esistente.

L'edificio di una volumetria complessiva pari a mc 16.253,10 compensa per quasi 2/3 il volume di sbancamento, pari a circa mc 10.000,00, della collinetta che lo ospita.

Si realizza un parcheggio a rampe rettilinee caratterizzato da una notevole semplicità costruttiva, in quanto la realizzazione dei piani inclinati per le rampe non richiede tecnologie particolari.

Permettono la divisione dei traffici in salita e in discesa, e consentono di assorbire agevolmente i congestionamenti dovuti a punte massime di afflusso.

L'edificio si configura come due parcheggi separati a piani sfalsati.

La circolazione interna è a senso unico di marcia con sovrapposizione del traffico orizzontale e verticale e dei flussi in salita e discesa.

Gli stalli sono perpendicolari alle corsie di marcia e misurano 2,50x5,50.

Le rampe a senso unico di marcia hanno una larghezza di mt 3,50 e una pendenza del 20%.

Sono previsti dei muri laterali in c.a., inseriti all'interno della struttura portante, sui confini nord, est, ovest per il contenimento del terreno di sbancamento.

La costruzione dell'edificio avviene attraverso operazioni successive con scavi controllati del pendio e formazione di terrazzamenti.

Viene eseguito un primo sbancamento controllato per la realizzazione dei primi due livelli di parcheggio dell'edificio parcheggio. Successivamente, stabilizzata l'area con il costruito, si procede al secondo sbancamento controllato per la realizzazione del 3° e 4° livello di parcheggio. La struttura portante è in c.a. con pilastri e travi, orizzontamenti a piastra in c.a. alleggerita. La fondazione è del tipo diretto con piastra in c.a. alleggerita.

L'autosilo progettato si sviluppa su una superficie complessiva di mq 6911,00 su n.4 livelli sfalsati fuori terra e n.5 piani di parcheggio di cui l'ultimo in copertura e all'aperto, per un'altezza massima di mt 12,60 e una capienza massima di n. 192 posti auto così diviso:

1. piano quota +0,00/+1,40 per un'area di parcheggio di mq 1020,00 e posti auto n 26. di cui n.4 per disabili;
2. piano quota +2,80/+4,20 per un'area di parcheggio di mq 1136,00 e posti auto n. 34;
3. piano quota +5,60/+7,00 per un'area di parcheggio di mq 1585,00 e posti auto n 44;
4. piano quota +8,00/+9,40 per un'area di parcheggio di mq 1585,00 e posti auto n 44;
5. piano quota +11,20/+12,60 per un'area di parcheggio di mq 1585,00 e posti auto n 44 di cui n.8 a ricarica elettrica.

Due corpi scala, del tipo protetto, di cui uno con ascensore, posti negli angoli opposti sul fronte sud, garantiscono i collegamenti ai vari piani.



Le scale sono racchiuse in gabbie realizzate con strutture non combustibili di tipo almeno REI 90, le comunicazioni con i piani di parcheggio sono protette da porte REI 90 a chiusura automatica in caso di incendio.

Al piano terra, in adiacenza del vano scala, posto a nord, ci sono i locali di servizio al fine di garantire le necessità fisiologiche dell'utenza; un servizio igienico per uomini, uno per donne e uno per le persone diversamente abili.

Il prospetto a sud, l'unico completamente fuori terra, viene completato con una pelle di acciaio costituita da tubi di diverse dimensioni e orditura con lamiera di rivestimento.

Nell'area oggetto di intervento, oltre alla realizzazione dell'edificio, è prevista la sistemazione a verde dell'area a confine con l'insediamento residenziale mediante la piantumazione di essenze autoctone.

L'intervento si conclude con la realizzazione degli impianti di illuminazione, videosorveglianza, antincendio, fotovoltaico, gestione posti auto e smaltimento acque piovane, i cui aspetti sono trattati nelle relazioni specialistiche allegate al seguente progetto.

Tutti gli stalli e la viabilità interna verranno supportati da segnaletica orizzontale e verticale al fine di evitare possibili pericoli per l'utenza del parcheggio.

Vengono realizzati n. 4 stalli per disabili al piano terra ai sensi del D.M. 236/89 e n. 8 posti con servizio di ricarica elettrica all'ultimo piano di parcheggio.

L'illuminazione interna viene realizzata tramite apparecchi illuminanti adatti all'installazione in ambienti con atmosfera corrosiva, aventi corpo in materiale isolante, riflettore frontale in policarbonato trasparente, equipaggiati con sorgente LED di adeguata potenza e alimentatore elettronico, avente grado di protezione IP65 e isolamento elettrico classe I o II. Distribuzione in canalina metallica a soffitto.

Le linee elettriche principali saranno realizzate con cavi multipolari tipo FGI6R16 con origine dal quadro principale.

L'impianto di video sorveglianza controllerà gli ingressi e i percorsi con n. 8 telecamere opportunamente distribuite, posizionate in alto in modo da non essere accessibili, di adeguata potenzialità e con centrale posizionata in locale riservato, inaccessibile dagli utenti.

L'impianto antincendio sarà costituito da un sistema di idranti, 2 a piano, in punti ben visibili, con manichette e lancia perfettamente collegata.

L'impianto avrà caratteristiche idrauliche tali da garantire al beccello della lancia una portata non inferiore a 120 l/min e una pressione di almeno 2 bar.

L'impianto viene dimensionato per una portata totale determinata considerando la probabilità di contemporaneo funzionamento del 50% degli idranti e, per ogni montante degli idranti di almeno due piani. L'impianto sarà alimentato normalmente dall'acquedotto cittadino laddove sono garantite le caratteristiche idrauliche di continuità.

Qualora tali caratteristiche non potranno essere certificate sarà predisposto un idoneo gruppo di pressurizzazione omologato capace di garantire le caratteristiche richieste.

L'edificio viene reso ad altissima prestazione energetica in cui il fabbisogno energetico è molto basso o quasi nullo è coperto in misura significativa da energia da fonti rinnovabili, prodotta in situ con l'installazione di un impianto di produzione di energia elettrica fotovoltaica composto da n. 200 moduli per una potenza complessiva di 70 KWp. I moduli utilizzati sono in silicio monocristallino con potenza di picco di 350 W.

L'impianto di gestione posti auto è un sistema di guida a posto libero che ha lo scopo di abbattere i tempi di parcheggio (ricerca e sosta), ridurre il traffico nel parcheggio e migliorare la viabilità.

Con l'adozione di led luminosi (verde liberi, rosso occupati, blu disabili) gestiti dai sensori installati su ogni singolo stallo, i tempi di parcheggio sono abbattuti del 75%.

Ad ogni piano di parcheggio, in ingresso, è installato un pannello indicatore di parcheggio LIBERO/COMPLETO.



Nell'area di intervento è stato inoltre previsto un impianto di smaltimento acque meteoriche; in particolare è stato previsto un impianto di recupero delle acque meteoriche con inserimento di disoleatori per separare di minerali, idrocarburi leggeri, le acque di scarico del parcheggio.

L'acqua così raccolta e depurata viene riutilizzata per il lavaggio delle aree e dei servizi.

L'acqua di esubero si innesta, a valle, nella rete fognaria esistente nel parcheggio a raso.

L'intervento si conclude con la sistemazione a verde dell'area nell'area a parcheggio a raso prospiciente all'intervento con piantumazione di essenze autoctone.

Di rilievo il collegamento diretto pedonale dell'area residenziale a monte con la nuova stazione metropolitana attraverso il collegamento dell'ultimo livello di parchemento, sul terrazzo di copertura, che oltre ad assolvere a via di fuga dell'autosilo è anche la via pedonale di collegamento delle due aree, quella di monte e quella di valle.

## **Flussi di traffico generati**

### **Traffico veicolare**

L'aumento degli autoveicoli nelle aree a parcheggio sarà generato sia dagli utilizzatori della stazione e sia quelli degli addetti alla manutenzione e pulizia della stazione, nonché quelli dei veicoli adibito al trasporto merci per il rifornimento della piccola attività commerciale prevista all'interno della stazione.

In relazione allo studio "analisi della domanda di trasporto" redatto dall' Ing. S. Briglia, mediante valutazioni di tipo statistico su dati della pubblica amministrazione e indagini in situ, è stato possibile individuare il bacino di utenza della stazione con una popolazione residente, con una accessibilità in auto, pari a 2110 veicoli per tutta l'area di influenza.

La stima dei potenziali utenti del park-and-ride, stimata con la procedura più cautelativa (su tre valutate) ha portato a stimare il numero di veicoli attratti dalla realizzazione della nuova stazione Torrino-Mezzocammino.

L'intervallo di tempo considerato è quello che porta ad una più alta presenza di pendolari sulla linea ferroviaria in esercizio ed è quella 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 sulle strade di accesso all'area dove sorge l'entrata della nuova stazione.

Il numero di veicoli attratti dalla nuova stazione è stato stimato in 295.

I 295 veicoli attratti sono stati distribuiti tutti su via di Trafusa, strutture viaria di accesso all'area a parcheggio più prossima all'eccesso alla stazione.

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

- circa 295 veicoli attratti dal parcheggio a raso esistente, prospiciente la stazione, e a quello multipiano di progetto; tutti transitanti su via di Trafusa;

Considerando che in precedenza sono stati elaborati analiticamente gli aumenti del flusso veicolare dovuto agli interventi previsti in progetto, nel seguito si riporta una valutazione che questo avrà sui flussi veicolari valutati nell'attualità:

- Prima dell'esecuzione dei lavori il flusso di auto stimato è pari a 1701 veicoli (dic 2022) sull'arteria principale più vicina, via di Mezzocammino, riferito alla fascia oraria 7.00-9.00, periodo giornaliero di picco per la stazione;
- In esercizio (apertura della stazione) si sono stimate (vedi stima degli impatti sulla mobilità) 295 autoveicoli aggiuntivi nella fascia oraria 7.30-8.30, fascia di punta della mattina, sommandoli a quelli prima dell'esecuzione dei lavori si ha un valore complessivo pari a 1996 veicoli con un incremento percentuale pari a 17,3%.

Pertanto, in tal senso le ricadute dovute all'incremento di traffico saranno quelle ingenerate dalla presenza di questi nuovi veicoli, rispetto al traffico attuale, presente nell'area circostante il sito.



## **Traffico ferroviario**

La realizzazione della nuova stazione ferroviaria determinerà un aumento dei passeggeri sulla linea ferroviaria.

Ai fini della valutazione di quello che sarà l'incremento percentuale degli stessi, nel seguito si procederà ad una analisi di quella che è la situazione attuale (scenario presente) e quella che sarà la situazione post realizzazione stazione (scenario futuro).

Quanto riportato nel seguito è stato desunto dalla relazione degli impatti sulla mobilità redatta dall'ing. S. Briglia [...].

Per la valutazione dello scenario presente si è partiti dai dati ATAC di frequentazione della linea nel 2018 (anno ante Covid e variazioni di servizio sulla linea e anno per il quale risultano disponibili i dati PUMS).

Nel giorno feriale tipo risulta che il numero di passeggeri in ingresso alla Roma Lido nelle stazioni fuori GRA, nell'intervallo 5:00-9:00, è pari a circa il 47% dei passeggeri in ingresso nell'intera giornata [...]

In tale intervallo, a fronte di 27.000 posti offerti (per 21 corse con distanziamento medio di 11 minuti) risulta un riempimento medio dei treni del 58% (con un numero di passeggeri pari a circa 15.800 unità).

In via cautelativa, per la stima della domanda indotta, per lo scenario futuro, sono state assunte le seguenti ipotesi su quella che saranno le nuove modalità di esercizio e gestione dei flussi dei convogli lungo la linea ferroviaria ed in particolare:

- distanziamento dei treni nelle fasce di punta: 6 minuti (pari a 10 treni/ora);
- distanziamento medio dei treni nelle fasce di morbida: 15 minuti (pari a 4 treni/ora);
- distanziamento medio dei treni da inizio servizio alle 9:00: 7,5 minuti (considerando l'80% circa delle corse con frequenza pari a 6 minuti e il resto delle corse con frequenza pari a 15 minuti);
- ripartizione modale a favore del park-and-ride costante rispetto ai dati PUMS;
- incremento di utenza della Roma Lido nella fascia 5:00 – 9:00 pari al 15% rispetto al 2018.

Sotto tali ipotesi, risulta che la capacità della linea, dalle 5:00 alle 9:00, è pari a circa 40.000 posti offerti (per 31 corse con distanziamento pari a 7,5 minuti).

Considerando, rispetto al 2018, un incremento di domanda del 15% (sempre riferita all'intervallo 5:00-9:00) risulta un riempimento medio dei treni pari al 46%.

A fronte di 18.000 utenti della Roma Lido nell'intervallo 5:00-9:00, risultano circa 2.430 utenti del park-and-ride.

Considerando che la popolazione residente nel bacino di attrazione della stazione Torrino-Mezzocammino è pari al 14% circa della popolazione residente di tutta l'area di influenza, si stima una quota di utenti attratti dalla stazione Giardino di Roma pari a circa 340 utenti.

In virtù di quanto sopra si può vedere che le condizioni del trasporto migliorano, la più elevata frequenza di passaggio dei convogli 31 contro 21, porta, nonostante un aumento dei passeggeri, ad un riempimento medio dei treni del 46% contro il 58% della situazione attuale.

Tutto quanto sopra si riverbererà necessariamente su altri aspetti, ad esempio l'aumento della frequenza del passaggio dei treni porterà ad un innalzamento del clima acustico, in generale, lungo tutta la linea.

## **Riferimenti programmatori e di pianificazione**

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

Per quanto riguarda l'area della stazione risulta essere interessata dalla presenza di beni paesaggistici di tipo ricognitivo (c.d. ope-legis) di cui all'art. 134 comma 1 lett. "b" del DLgs 42/2004 e indicati al successivo art. 142 comma 1 lett. "c" ed "m" del medesimo Decreto; pertanto, la stessa è soggetta alla disciplina di tutela di cui agli artt. 36 e 42 delle NTA del vigente PTPR approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 5 del 21/04/2021.

Per quanto concerne la salvaguardia della fascia di rispetto del corso d'acqua, al comma 17 dell'art. 36 delle vigenti NTA del PTPR è prescritto che (...) Le opere e gli interventi relativi alle attrezzature portuali, alle infrastrutture viarie, ferroviarie ed a rete sono consentite, in deroga a quanto previsto dal



presente articolo, anche al fine dell'attraversamento dei corsi d'acqua. Il tracciato dell'infrastruttura deve mantenere integro il corso d'acqua e la vegetazione ripariale esistente, ovvero prevedere una adeguata sistemazione paesistica coerente con i caratteri morfologici e vegetazionali dei luoghi (...).

Inoltre, essendo l'ambito d'intervento classificato in Zona F di Decreto Interministeriale 1444/68, l'intervento risulta altresì conforme anche per effetto di quanto riportato al comma 8 del medesimo art. 36 delle NTA del PTPR.

In merito al bene di natura archeologica (id. ma058\_0074), nella modalità di tutela prescritte all'art. 42 delle NTA, emerge che l'autorizzazione paesaggistica deve essere integrata dal preventivo parere della Soprintendenza Archeologica di Stato.

Per quanto attiene l'area a parcheggio non risulta essere interessata dalla presenza di beni di cui all'art. 134 comma 1 del DLgs 42/2004 e pertanto non è soggetta alle modalità di tutela di cui al vigente PTPR approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 5 del 21/04/2021 pubblicata su BURL n. 56 S.O. 2 del 10/06/2021.

### **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 Mezzocammino, oltre quella di Giardino di Roma 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**

#### Stazione

Nel vigente PRG di Roma Capitale, approvato con DCC n. 18/2008 ai sensi dell'art. 66bis della LR 38/1999 e smi, l'ambito d'intervento ricade nel "Sistema dei servizi e delle infrastrutture - Infrastrutture per la mobilità - Ferrovie nazionali, metropolitane e in concessione, aree di rispetto" disciplinato agli artt. 89 e 94 delle relative NTA; lo stesso ambito non risulta compreso all'interno delle Componenti della Rete Ecologica.

Da quanto emerge negli atti progettuali, l'intervento risulta conforme alla disciplina urbanistica riportata nelle NTA del vigente Piano Regolatore Generale di Roma Capitale.

#### Parcheggio

Il vigente PRG di Roma Capitale, approvato con DCC n. 18/2008 ai sensi dell'art. 66 bis della LR 38/1999 e smi, classifica l'area nel "Sistema insediativo - Città della trasformazione - Ambiti a pianificazione particolareggiata definita" disciplinato all'art. 62 delle relative NTA (Compensazione edificatoria Parco Aguzzano di cui alla DCC n. 46 del 27/01/2001); la stessa non risulta inoltre compresa tra le



Componenti della Rete Ecologica.

Da quanto emerge negli atti progettuali, l'intervento risulta conforme alla disciplina e previsione urbanistica (in quanto l'ambito è già identificato come "parcheggio pubblico" (id. P2).

### **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 [...], si riporta una sintesi tabellare sulle eventuali incoerenze e/o elementi di criticità riscontrati.

<b>ANALISI DI COERENZA TRA PROGETTO E PIANIFICAZIONE</b>		
<b>PIANO</b>	<b>VINCOLO</b>	<b>COMPATIBILITA'</b>
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**

Le emissioni di gas in atmosfera saranno dovute a diverse situazioni ed in particolare 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. L'incremento di veicoli è stato stimato all'interno dello 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 Torino-Mezzocammino 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 295.

I 295 veicoli attratti sono stati tutti attribuiti a Via di Trafusa, viabilità di accesso sia al parcheggio esistente che a quello di futura realizzazione.

### **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 adibito a fascia di rispetto tra via di Trafusa e linea ferroviaria, sistemata con piantumazione di essenze arboree autoctone e con stesa di tappeti erbacei superficiali, la stessa



sistemazione verrà adottata nello spazio tra via Ostiense e la linea ferroviaria (spazio attualmente spoglio da un punto di vista vegetazionale)

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 1900 mq, di cui 1200 mq di banchine passeggeri, superficie attualmente occupata dalla massicciata e fascia di rispetto ferroviaria.

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 geomeccaniche 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 [...]



### **Rumore e vibrazioni**

Si evince dall'elaborato denominato "Valutazione previsionale di Impatto Acustico" quanto segue: 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 per i ricettori oggetto d'indagine. Non è stimato il valore limite assoluto d'immissione nel periodo notturno per i ricettori R01 e R05 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. [...]

### **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

### **Vibrazioni**

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. È 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. [...]

### **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 Mezzocammino (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 2,0m 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 opposto di via di Trafusa risulta esso stesso più in alto rispetto alla quota della stazione, in tal senso rimane in parte schermata dalla via di Trafusa (più in alto di circa 1,5ml), nello spazio di risulta tra confine stazione e via di Trafusa è ricavato uno spazio a verde.

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 di Trifusa.

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, overosia 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 spazio dedicato alla fascia di rispetto ferroviario.



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 di Trafusa) 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 (0,3 Km), stazione ferroviaria di Vitinia (1,5 Km) e stazione ferroviaria Tor di Valle (2,5 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 significativo 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 Mezzocammino, 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 CO<sub>2</sub>, 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 Torrino Mezzocammino sulla linea ferroviaria Roma - Lido, con annesso parcheggio multipiano in Via di Trafusa snc, nel Comune di Roma (Municipio IX).

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

- La realizzazione della nuova stazione Torrino Mezzocammino è un'opera programmata da tempo, e recepita 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 "Mezzocammino" e dell'intero ambito territoriale. Da anni i residenti del quartiere Torrino e di Mezzocammino attendono di poter fruire di questa importante infrastruttura, visto che gli unici collegamenti con il resto della città si sviluppano lungo gli assi viari della Cristoforo Colombo e della via Ostiense e ad oggi avendo soltanto l'opzione "su gomma" si hanno inevitabili ricadute sul traffico che attraversa il quadrante. Per accedere sulla via Cristoforo Colombo, infatti, l'unica arteria adeguata è Viale Gianluigi Bonelli. Via Ostiense, poi, presenta le medesime caratteristiche, aggravate dal fatto d'essere una strada impiegata da chi abita nei tanti quartieri sorti lungo il suo asse.
- Per implementare sensibilmente la domanda di parcheggio al servizio della nuova stazione della metropolitana e dell'area residenziale si è pensato di realizzare un autosilo di 192 posti circa, che risulta il naturale completamento di un'area già destinata ad area di parcheggio.
- 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. 8564 del 14/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 632466 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'ASL Roma 2, Dipartimento di Prevenzione, con nota prot. n. 105663 del 27/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 690438 in pari data, ha comunicato che *"...la UOC Spresal, per la funzione istituzionale di organo di Vigilanza a tutela della Salute e Sicurezza dei lavoratori, non può effettuare attività di consulenza nei confronti delle attività produttive, come stabilito all'art. 13 co.5 del D.Lgs. 81/2008. Una volta attivata l'iniziativa, sarà cura del datore di lavoro garantire gli altri aspetti conseguenti"*.
- ✓ 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 41 I 60 del 27/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 690440 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"*.
- ✓ 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. 758134 del 11/06/2024, ha inoltrato il contributo di competenza per la verifica della conformità paesaggistica; con detta nota la citata Area ha espresso parere favorevole alla realizzazione dell'opera in esame *"...fatto salvo il parere della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio competente per territorio, limitatamente agli aspetti paesaggistici di propria competenza ai sensi e per gli effetti dell'art. 146 comma 7 del D Lgs 42/2004 (Codice)..."*. In allegato altresì è stata inviata la nota prot. n. 680287 del 24/05/2024 della stessa Area riferita alla realizzazione *"...di un nuovo parcheggio presso la Stazione Torrino-Mezzocammino..."* con la quale è stato comunicato che *"...fatte salve le competenze di Roma Capitale per quanto esposto [...] e tenuto conto che l'ambito d'intervento non risulta essere interessato dalla presenza di beni paesaggistici, la scrivente Direzione ritiene di non dover esprimere parere e/o adottare provvedimenti di nulla osta"*.
- ✓ Il Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Roma, con nota prot. n. 33806-P del 20/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 803233 in pari data, ha inviato una comunicazione riguardante la Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico e la Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA.
- ✓ Italgas Reti S.p.A. con nota prot. n. F24130DEF0097 del 09/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 824898 del 26/06/2024, ha comunicato che *"...ci attendiamo di ricevere il vostro progetto definitivo, nel quale devono essere: segnalate, con elevato livello di dettaglio, le eventuali interferenze che verranno a determinarsi con le condotte gas; indicati i provvedimenti che adatterete nel rispetto delle norme di legge per evitare situazioni di rischio o di pericolo in fase realizzativa..."*.
- ✓ La Regione Lazio, Direzione Regionale Lavori Pubblici e Infrastrutture, Innovazione Tecnologica, Area Pareri Geologici e Sismici, Suolo e Invasi, Servizio Geologico e Sismico



Regionale, con nota prot. n. 827549 del 26/06/2024, ha inviato una comunicazione di carattere procedurale in riferimento all'intervento in oggetto.

- ✓ L'AUBAC – Autorità Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale, Settore Gestione rischio idraulico, con nota prot. n. 7562 del 09/07/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 882772 in pari data, ha inoltrato il contributo di competenza specificando che *"...Il presente contributo, riferito ai principi e agli obiettivi dei Piani di competenza di questa Autorità di Bacino Distrettuale, fornisce tutti gli elementi affinché il soggetto procedente possa comunque valutare la compatibilità del progetto, comunque condizionata al rispetto di tutte le indicazioni, raccomandazioni e prescrizioni sopra espresse, con detti Piani [...]. Inoltre, il contributo è reso ai soli fini della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA di cui al d.lgs. n. 152/2006 e non sostituisce gli atti autorizzativi e/o i pareri di competenza di questa Autorità qualora espressamente previsti dalla pianificazione di distretto o dalla normativa vigente..."*.
- ✓ Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, E.Q. Valutazioni Ambientali, con nota prot. n. NA 15896 del 19/07/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 933951 del 22/07/2024, ha inviato le osservazioni degli Uffici delle Strutture Capitoline sul progetto in esame ed in particolare *"...per gli aspetti di carattere ambientale gli Uffici del Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, [...] riscontrano quanto segue:*  
il Servizio Prevenzione Inquinamento Acustico ed Elettromagnetico richiede di revisionare il documento di valutazione previsionale di Impatto Acustico;  
il Servizio Prevenzione Inquinamento Atmosferico e Olfattivo, ritiene che la realizzazione del progetto non comporti significativi impatti sullo stato della qualità dell'aria locale tali da richiedere ulteriori approfondimenti da rinviare a procedura di Valutazione Impatto Ambientale;  
il Servizio Bonifica Siti Contaminati e Geologia Ambientale, richiede di integrare la documentazione progettuale;  
l'Ufficio Approvazione Impianti di Depurazione, ha richiesto specifici chiarimenti sulla documentazione consegnata;  
gli Uffici del Dipartimento Tutela Ambientale, [...] riscontrano quanto segue:  
l'Area Valorizzazione del Tevere e delle aree fluviali, con nota prot. n. QL 52240 del 02/07/2024, riscontra che gli interventi in oggetto non interessano aree e terreni boscati, pertanto nulla osta alla realizzazione dell'intervento;  
l'Ufficio di Coordinamento per la realizzazione di Progetti Europei ed Internazionali, PNRR e Giubileo, ha inviato la nota prot. n. QL 56264 del 15/07/2024 e la nota prot. n. QL 49376 del 21/06/2024;  
l'Ufficio pareri Aree di Sosta Verdi, esprime parere favorevole;  
la Direzione Gestione Territoriale Ambientale e del Verde – Ufficio Autorizzazioni Controllo Verde Privato e Cavi Stradali, rimette la nota prot. n. QL 43721 del 04/06/2024;  
il Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, ha rimesso le note prot. n. QG 29158 del 08/07/2024 e prot. n. QG 23874 del 04/06/2024 con la quale *"...esprime parere favorevole [...] subordinato al recepimento delle osservazioni e prescrizioni, nonché all'esito delle verifiche del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica sulla natura del parcheggio P2"*;  
il Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, con nota prot. n. QI 146339 del 16/07/2024 segnala che *"...l'intervento [...] è conforme al PRG vigente quando ricade nella componente "Ferrovie nazionali, metropolitane e in concessione, aree di rispetto" a norma e per effetto delle disposizioni dell'art. 62 del DPR 753/1980..."*;  
il Dipartimento Protezione Civile, con nota prot. n. RK 6539 del 28/06/2024, rappresenta che *"...non si rilevano profili di competenza..."*;



la Polizia Locale di Roma Capitale IX Gruppo EUR – Reparto di tutela Ambiente, con nota prot. n. VN 38943 del 26/06/2024 riferisce che “...non vi è nulla da osservare...” in merito alla verifica di assoggettabilità a V.I.A.

- ✓ La Proponente Società Astral S.p.A. con nota prot. n. 21074 del 22/07/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 935994 in pari data, ha comunicato che “In riferimento alla Conferenza di Servizi indetta con nota prot. n. 4443 del 15.02.2024 sul progetto di cui in oggetto, codesta spett.le Direzione ha segnalato, con nota prot. 0246609 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. 8942 del 27.03.2024 la scrivente ha provveduto a sospendere la Conferenza di Servizi al fine di consentire l’espressione del parere. [...]”

Sino ad oggi, sono pervenuti i seguenti pareri riguardanti la Stazione, che ad ogni buon conto si allegano alla presente:

prot. n. 758134 del 11.06.2024	Regione Lazio - Direzione Regionale Urbanistica e le Politiche Abitative, Pianificazione Territoriale, Politiche del Mare
prot. n. 420170 del 26.03.2024	Regione Lazio - Direzione Regionale Lavori pubblici e infrastrutture, innovazione tecnologica
prot. n. 267654 del 27.02.2024	Regione Lazio - Direzione Regionale Agricoltura e Sovranità Alimentare, Caccia e Pesca, Foreste – Area Governo del Territorio e Foreste
prot. n. 304024 del 05.03.2024	Regione Lazio - Direzione Regionale Ambiente, Cambiamenti Climatici, Transizione Energetica e Sostenibilità, Parchi
prot. n. 248308 del 22.02.2024	Regione Lazio - Direzione Regionale Lavori pubblici e infrastrutture, innovazione tecnologica
prot. n. 3156 del 22.03.2024	Autorità di bacino distrettuale dell’Appennino Centrale - Settore Gestione rischio idraulico
prot. n. 4313 del 01.03.2024	Consorzio di Bonifica Litorale Nord – Settore Progettazione ed Esecuzione OO.PP.
prot. n. 53147 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. 53976 del 22.03.2024	Roma Capitale – Dipartimento Coordinamento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana – Direzione Urbanizzazioni Primarie U.O. Opere Stradali Servizio II – Uffici 2 - 3
prot. n. 11698 del 25.03.2024	Roma Capitale – Sovrintendenza Capitolina – Direzione Interventi su Edilizia Monumentale – Servizio Coordinamento Gestione del territorio, Carta dell’Agro, Forma Romae e Carta per la Qualità
prot. n. 1116 del 18.03.2024	Roma Capitale – Dipartimento Pianificazione Strategica e PNRR
prot. n. 23883 del 06.05.2024	Ministero della cultura - Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Roma
prot. n. 18698 del 04.03.2024	Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco – Comando provinciale di Roma – Divisione I – Prevenzione incendi – Ufficio Polo Prevenzione Roma Eur
prot. n. 74176 del 11.04.2024	ASL Roma 2 – Dipartimento di Prevenzione – U.O.C. Progetti Abitabilità e Acque Potabili
25.03.2024	ARETI – Pianificazione e Sviluppo Rete
prot.n. 27254 12_03_2024	TERNA Rete Italia



<i>prot. n. 110 del 16.02.2024</i>	SNAM
<i>Inoltre, sino ad oggi, sono pervenuti i</i>	<i>seguenti pareri riguardanti il parcheggio multipiano:</i>
<i>prot. n. 680287 del 24.05.2024</i>	Regione Lazio - Direzione Regionale Urbanistica e le Politiche Abitative, Pianificazione Territoriale, Politiche del Mare
<i>prot. n. 804216 del 20.06.2024</i>	Regione Lazio - Direzione Regionale Lavori pubblici e infrastrutture, innovazione tecnologica
<i>prot. n. 6619 del 14.06.2024</i>	Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino Centrale - Settore Gestione rischio idraulico
<i>prot. n. 2363 del 01.07.2024</i>	Ente Regionale - RomaNatura
<i>prot. n. 8744 del 16.05.2024</i>	Consorzio di Bonifica Litorale Nord – Settore Progettazione ed Esecuzione OO.PP.
<i>prot. n. 9298 del 15.07.2024</i>	Agenzia del Demanio – Direzione Roma Capitale
<i>prot. n. 109080 del 29.05.2024</i>	Roma Capitale – Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica – Direzione Pianificazione Generale – Servizio Coordinamento Tecnico PRG – Valorizzazione delle Aree Pubbliche e di Interesse Pubblico – Compensazioni Urbanistiche
<i>prot. n. 142657 del 10.07.2024</i>	Roma Capitale – Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica – Direzione Trasformazione Urbana
<i>prot. n. 28140 del 01.07.2024</i>	Roma Capitale – Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti
<i>prot. n. 5350 del 28.05.2024</i>	Roma Capitale – Dipartimento Protezione Civile - Servizio Prevenzione e Previsione - Ufficio Rischio Meteo Idraulico ed Idrogeologico
<i>prot. n. 106429 del 29.05.2024</i>	Roma Capitale – Dipartimento Infrastrutture e Lavori Pubblici – Direzione Urbanizzazione Secondarie
<i>prot. n. 102488 del 17.05.2024</i>	Roma Capitale – Dipartimento Infrastrutture e Lavori Pubblici
<i>prot. n. 19228 del 20.05.2024</i>	Roma Capitale – Sovrintendenza Capitolina – Direzione Interventi su Edilizia Monumentale – Servizio Coordinamento Gestione del territorio, Carta dell'Agro, Forma Romae e Carta per la Qualità
<i>prot. n. 32470 del 27.05.2024</i>	Polizia Roma Capitale – U.O. IX Gruppo “EUR”
<i>prot. n. 23864 del 06.05.2024</i>	Ministero della cultura - Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Roma
<i>prot. n. 46925 del 20.06.2024</i>	ARETI – Unità Illuminazione pubblica
<i>prot. n. 42238 del 03.06.2024</i>	ARETI – Pianificazione e Sviluppo Rete
<i>PEC del 07.05.2024</i>	ITALGAS
<i>PEC del 14.05.2024</i>	TELECOM ITALIA S.p.A.

Considerato che 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 ottemperare alle richieste di chiarimenti formulate da alcuni Uffici/Strutture di Roma Capitale, evidenziate in premessa e specificate nella nota prot. n. NA 15896 del 19/07/2024, del Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, E.Q. Valutazioni Ambientali.
3. Il Proponente dovrà attuare le seguenti misure compensative in considerazione degli interventi previsti sul 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 a raso 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.
4. 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.
5. Il progetto esecutivo dovrà recepire le indicazioni contenute nello studio preliminare ambientale relativamente all'attuazione degli interventi di mitigazione.
6. Per quanto riguarda l'inquinamento acustico, in fase di cantierizzazione e in fase esercizio si dovrà prevedere una specifica campagna di monitoraggio del rumore, in corrispondenza dei ricettori limitrofi all'area d'intervento evidenziati nello studio di valutazione previsionale di impatto acustico, con particolare riferimento al ricettore sensibile denominato R03, rappresentato dal Nido Comunale "Il Giardino delle Stelle". Detta campagna di monitoraggio dovrà essere finalizzata ad individuare eventuali ulteriori interventi di mitigazione nel caso si riscontrassero superamenti dei livelli sonori previsti dalla vigente normativa.
7. Per quanto attiene gli aspetti geomorfologici dell'area interessata dalla realizzazione del parcheggio multipiano, in sede di progettazione esecutiva si dovrà:
- verificare la stabilità globale della scarpata basandosi su parametri geotecnici derivanti da ulteriori indagini condotte *in situ* e di laboratorio al fine di caratterizzare in dettaglio l'intero volume interessato dall'opera in progetto;
  - le indagini dovranno essere spinte al di sotto delle strutture di fondazione fino a una profondità tale da caratterizzare l'intero volume significativo;
  - per quanto riguarda la determinazione del livello piezometrico della falda individuata, dovrà essere installato almeno un piezometro al fine di valutare le oscillazioni stagionali della stessa;





- le strutture di fondazione e di contenimento necessarie alla realizzazione dell'opera in progetto dovranno essere dimensionate sulla base di tutti i dati desunti dalla campagna di indagine in sito e in laboratorio effettuate.
8. 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).
  9. L'eventuale approvvigionamento delle risorse naturali dovrà avvenire nell'ambito dei limiti delle concessioni legittimamente vigenti nei diversi siti di cava.
  10. 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.