



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

Progetto	Opere di ammodernamento e potenziamento della ferrovia ex-concessa Roma – Viterbo, tratta extraurbana Riano – Morlupo (da km.0+000 a 5+989,31 di progetto esecutivo), nei Comuni di Riano, Castelnuovo di Porto e Morlupo, Provincia di Roma.
Proponente	Società Astral S.p.A.
Ubicazione	Provincia di Roma Comuni di Riano, Castelnuovo di Porto e Morlupo.

Registro elenco progetti n. 01/2024

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

ISTRUTTORIA TECNICO - AMMINISTRATIVA

<p>IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO</p> <p>Arch. Paola Pelone</p> <p>ISTRUTTORI:</p> <p>Geom. Roberto Cappella</p>	<p>30 luglio 2024</p>
--	-----------------------



Attivazione della procedura

La Proponente Astral S.p.A. in data 21/12/2023 (protocollo di acquisizione n. 2122 del 02/01/2024), 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. La stessa Società Astral S.p.A. con PEC del 08/01/2023, acquisita con prot. n. 23432 in pari data, ha fornito precisazioni in merito all'istanza avanzata e trasmesso ad integrazione di quanto precedentemente inviato un documento denominato "Allegato A".

L'opera in esame è individuata, nell'istanza presentata dal Proponente, tra quelle elencate nell'Allegato IV, punto 8, lettera t), 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. 01/2024 dell'elenco.

Esaminati gli elaborati trasmessi in fase di presentazione dell'istanza di cui all'**Allegato I**.

Con nota prot. n. 37536 del 10/01/2024, 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 delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale del Trasporto Pubblico Locale;
- ❖ Agenzia Nazionale per la sicurezza delle Infrastrutture Stradale e autostradale ANSFISA;
- ❖ Ministero della Cultura, Segretariato Generale Regionale del Ministero della Cultura;
- ❖ Ministero della Cultura, Soprintendenza Regionale per i Beni e le Attività Culturali del Lazio;
- ❖ Ministero della Cultura, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Roma e per la Provincia di Rieti;
- ❖ Ministero della Cultura, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Provincia di Viterbo e per l'Etruria Meridionale;
- ❖ Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità Popolare e delle Foreste;
- ❖ Comando Regione CC Forestale Lazio;
- ❖ Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale, Settore VIA, VAS e pareri;
- ❖ Regione Lazio - Direzione Regionale Agricoltura e sovranità alimentare, caccia e pesca, foreste, Area Sistema dei Controlli;
- ❖ Regione Lazio - Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica, Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale;
- ❖ Regione Lazio - Direzione Regionale Lavori Pubblici, Stazione Unica Appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo, Area Tutela del Territorio – Servizio Geologico e Sismico Regionale;
- ❖ Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità, Segreteria Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità;
- ❖ Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità, Area Infrastrutture Viarie e Sociali- Sicurezza stradale;
- ❖ Arpa Lazio;
- ❖ Ente Regionale Parco di Veio;
- ❖ Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV "Pianificazione strategica e governo del territorio", Servizio 3 "Opere idrauliche - Opere di bonifica - Rischi idraulici;



- ❖ Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV “Ambiente e tutela del territorio: acqua, rifiuti, energia, aree protette”, Servizio 2 “Tutela risorse idriche, aria ed energia”;
- ❖ Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento III “Pianificazione strategica e governo del territorio”, Servizio I “Urbanistica e attuazione del PTMG”;
- ❖ Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento II “Viabilità e Mobilità”, Servizio 2 “Viabilità zona Nord”;
- ❖ Consorzio di Bonifica Litorale Nord;
- ❖ Comune di Riano;
- ❖ Comune di Castelnuovo di Porto;
- ❖ Comune di Morlupo;
- ❖ Vigili del Fuoco, Comando Provinciale di Roma;
- ❖ ANAS S.p.A.;
- ❖ Cotral S.p.A.;
- ❖ Telecom Italia S.p.A.;
- ❖ TERNA S.p.A. Gruppo ENEL.

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

- Ministero della Cultura, Segretariato Regionale per il Lazio, nota prot. n. 274-P del 16/01/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 61959 in pari data, con la quale “...chiede alle Soprintendenze in indirizzo di voler inoltrare i pareri di competenza a questo Ufficio entro e non oltre il 29.01.2024 affinché lo scrivente Segretariato possa procedere alla loro raccolta e predisporre la trasmissione all’Ente interessato...”.
- Regione Lazio - Direzione Regionale Lavori Pubblici, Stazione Unica Appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo, Area Tutela del Territorio – Servizio Geologico e Sismico Regionale, nota prot. n. 67729 del 17/01/2024, con la quale “...rappresenta quanto segue:
 - 1 L’Area scrivente esprime il parere di compatibilità geomorfologica ai sensi dell’art. 89 DPR 380/2001 per lo Strumento Urbanistico e rilascia il Nulla Osta ai sensi del R.D.L. 3267/1923, Vincolo Idrogeologico, per gli interventi di propria competenza.
 - 2 Qualora sussistano aree in Variante allo Strumento Urbanistico, dovrà essere richiesto il parere di compatibilità geomorfologica ai sensi dell’art. 89 DPR 380/2001, previa presentazione della documentazione geologica e vegetazionale, da redigere in ottemperanza della DGR 2649/1999 e ss.mm.ii., raccolti in una cartella dedicata nel box della Conferenza”.
- Ministero dell’Interno, Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile, Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Roma, Polo di Nomentano-Tivoli, nota prot. n. 5456 del 18/01/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 80045 del 19/01/2024, con la quale “...si comunica che questo Ufficio non è competente in materia di impatto ambientale...”.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per i Trasporti e la Navigazione, Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale, Divisione 4, nota prot. n. 630 del 26/01/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 115588 in pari data, con la quale “...si comunica che il progetto definitivo dell’intervento in oggetto ha ricevuto il parere favorevole in linea tecnico – economica con voto n. 89 del 24/01/2018 del Comitato Tecnico Permanente per la sicurezza dei Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi, subordinatamente a quanto indicato nelle “Condizioni” e nelle “Prescrizioni” riportate nella relativa relazione istruttoria (Nota TPL n. 513 del 22/01/2018). Tali prescrizioni e condizioni riguardano aspetti di sicurezza da recepire nel Progetto esecutivo dell’intervento che solo oggi è visionabile al link riportato nella citata nota 37536. Si rimanda pertanto ad ANSFISA, in indirizzo della nota che si riscontra, ad ogni eventuale verifica e/o



attività in merito alle citate prescrizioni o condizioni, in ragione delle proprie competenze”.

- Comune di Morlupo, Dipartimento Il Tecnico Ambientale, Settore 2.1 “Gestione del territorio, Demanio Affrancazione e Usi Civici”, nota prot. n. 2305/2024 del 29/01/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 126308 in pari data, con la quale “...l’Amministrazione Comunale, con l’occasione dell’avvio dei lavori di Verifica di assoggettabilità a VIA, chiede di tenere in considerazione le seguenti osservazioni, già in parte rese note al soggetto precedente in occasione dell’iter d’adozione della variante urbanistica (DCC 10 del 31.03.2023 di adozione e DCC 41 del 16.11.2023 controdeduzioni) ...”. In allegato alla suddetta nota è stato trasmesso:
 - Tavola P.2/2/A – Planimetria di dettaglio nuova fermata “Morlupo Centro” località Valle La Posta/Monte La Guardia – Variante A;
 - Deliberazione di Consiglio Comunale n. 10 del 31/03/2023;
 - Deliberazione di Consiglio Comunale n. 41 del 16/11/2023.
- Consorzio di Bonifica Litorale Nord, nota prot. n. 2604 del 07/02/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 176727 in pari data, con la quale viene richiesta documentazione integrativa.

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

- Ente Regionale Parco di Veio, nota prot. n. 410 del 15/02/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 217883 in pari data, con la quale “...si chiede pertanto di prevedere nel piano di monitoraggio ambientale particolari approfondimenti per il tratto del Fosso dei quattro pali ubicato all’interno del Parco prevedendo, in fase di cantiere e di esercizio, lo svolgimento di campionamenti seriatî nel tempo per monitorare l’andamento di bioindicatori utili a rilevare tempestivamente eventuali alterazioni della qualità delle biocenosi acquatiche e ripariali ed attivare le opportune azioni correttive sulle modalità operative. In particolare si ritiene necessario prevedere monitoraggi della qualità delle acque mediante analisi dei parametri chimico-fisici e dei bioindicatori (indice IBE), delle cenosi vegetali e delle comunità di anfibi. Per quanto riguarda la fase di esercizio si chiede inoltre di valutare l’impatto del rumore sui fruitori dell’area protetta (con particolare riferimento alla rete sentieristica esistente) e sulle comunità animali, al fine di individuare le opportune misure di mitigazione per contenere gli impatti”. Si rileva comunque ai fini procedurali che nella stessa nota viene specificato quanto segue “...Il tracciato del progetto e le aree di cantiere sono ubicate esternamente al perimetro del Parco di Veio...”.
- Il Ministero della Cultura, Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per la Provincia di Viterbo e per l’Etruria Meridionale, con nota prot. n. 2728-P del 15/02/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 226761 del 19/02/2024, la quale comunica che “...Atteso pertanto che le aree in oggetto, risultano sensibili sia da un punto di vista paesaggistico che archeologico, si ritiene che l’attuazione dell’opera in oggetto possa comportare un effetto significativo sul paesaggio sottoposto a tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e pertanto **si ritiene necessaria l’assoggettabilità dell’intervento alla Valutazione di Impatto Ambientale**, ove ci si riserva di esprimere ulteriori valutazioni di compatibilità delle opere rispetto ad eventuali diverse valenze culturali e paesaggistiche dei compendi interessati, al momento non considerate”.

La Proponente Astral S.p.A. con nota prot. n. 3847 del 09/02/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 192823 del 12/02/2024, ha inoltrato una nota integrativa spontanea finalizzata a rendere una più facile comprensione dell’intervento in oggetto, del suo iter approvativo e della sua sostanziale invarianza rispetto al progetto definitivo.

Con nota prot. n. 261300 del 26/02/2024, l’Area V.I.A. ha chiesto alla Proponente integrazioni documentali e l’ottemperanza alle richieste formulate dalle suddette Amministrazioni ed Enti



coinvolti nel procedimento, ai sensi dell'art. 19, comma 6, del D.Lgs. n. 152/06.

La Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV – Pianificazione Strategica e Governo del Territorio, Servizio I Urbanistica e attuazione del PTMG, con nota prot. n. 38244 del 01/03/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 295090 in pari data, ha rilasciato parere comunicato che "...Per quanto di specifica competenza, limitatamente alla compatibilità con il PTPG e ferma restando la competenza del Comune e degli altri Enti coinvolti alle verifiche di rito (legittimità delle preesistenze, vincolistica, standard ecc.) si ritiene che l'intervento in oggetto in variante al PRG vigente sia compatibile con le direttive e prescrizioni del PTPG alle seguenti condizioni, che dovranno essere considerate nel prosieguo della procedura ex art. 19 del D.lgs. 152/2006 e nelle successive fasi di approvazione delle varianti urbanistiche che ciascuna delle Amministrazioni Comunali dovrà espletare...[...]".

Il Comune di Morlupo, Dipartimento II Tecnico Ambientale, Settore 2.1 "Gestione del territorio, Demanio Affrancazione e Usi Civici", con nota prot. n. 7484/2024 del 05/04/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 462579 in pari data, ha trasmesso:

- Certificato di destinazione urbanistica contenente anche la certificazione sulle aree percorse o danneggiate dal fuoco: la redazione è avvenuta come concordato, dalla sovrapposizione sugli strumenti urbanistici approvati e adottati, dell'area oggetto di variante, e non su base particellare.
- Attestazione usi civici ai sensi dell'art 3 comma 3 della L.R. n. 1/86: l'attestazione è una presa d'atto e un rimando alle conclusioni di cui all'Analisi Territoriale e Relazione sul mutamento d'uso approvate in Consiglio comunale nel 2023, già inoltrate a codesta Spett.le Azienda, e alla competente area regionale.

Quanto sopra per il prosieguo delle competenze circa la definizione dell'iter approvativo della Variante di cui all'oggetto

La Proponente Astral S.p.A. con nota prot. n. 10035 del 08/04/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 473007 in pari data, ha richiesto la sospensione dei termini per la presentazione della documentazione integrativa per un periodo di 45 giorni.

Con nota prot. n. 484853 del 10/04/2024, l'Area V.I.A. ha comunicato l'accoglimento della richiesta di sospensione dei termini per la presentazione della documentazione integrativa per un periodo di 45 giorni, ai sensi dell'art. 19, comma 6, del D.Lgs. n. 152/06.

La Regione Lazio - Direzione Regionale Lavori Pubblici e Infrastrutture, Innovazione Tecnologica, con nota prot. n. 542784 del 22/04/2024, inviata alla scrivente Direzione per conoscenza, ha fornito alla Proponente chiarimenti in merito alla procedura ex art. 89 del D.P.R. n. 380/2001.

L'AUBAC – Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino Centrale, Settore Gestione rischio idraulico, con nota prot. n. 5399 del 17/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 654720 del 20/05/2024, ha fornito un contributo istruttorio relativo all'intervento in esame.

La Proponente Società Astral S.p.A. con nota prot. n. 14602 del 21/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 661014 in pari data, ha trasmesso la seguente documentazione integrativa in risposta alle richieste formulate dal Consorzio di Bonifica Litorale Nord, nell'ambito della procedura in argomento:

Riscontro note Consorzio Bonifica Litorale Nord				
DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA				
LOTTO I				
I	Nota tecnica di dettaglio	Riscontro Consorzio 02 04 2024 Coding		

2	Idrologia e Idraulica Relazione Idraulica	PE_02ID00IDR_RE_02_A		
---	---	----------------------	--	--

LOTTO 2				
3	Idraulica e Idrologia Relazione idraulica	04A0102IDGERER02B		
4	Idraulica e Idrologia Planimetria - tav. 1	04C0101IDPIPLD01B		
5	Idraulica e Idrologia Planimetria - tav. 2	04C0102IDPIPLD02B		
6	Idraulica e Idrologia Sistemazioni idrauliche di piattaforma - Svincolo Sud	04C0103IDPIPLD03B		
7	Idraulica e Idrologia Sistemazioni idrauliche di piattaforma - SvincoloNord	04C0104IDPIPLD04B		

La Proponente Società Astral S.p.A., Direzione Infrastrutture Stradali e Grandi Opere, con nota prot. n. 14603 del 21/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 661321 in pari data, ha trasmesso la seguente documentazione integrativa per la Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per la Provincia di Viterbo e per l'Etruria Meridionale, per la revisione del parere espresso nell'ambito della procedura in argomento:

Riscontro note Ministero della Cultura - Soprintendenza archeologica belle arti e paesaggio per la provincia di Viterbo e per l'Etruria Meridionale				
DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA				
LOTTO I				
1	Book di sintesi delle cinque situazioni con modifiche non sostanziali			
2	Planimetrie colorate per confronto Progetto Definitivo e Progetto Esecutivo	E01_EG00GEN_PL01_A		
3		PE01_EG00GEN_PL02_A		
4	Ubicazione indagini archeologiche pregresse	PE_03CF00TRA_PP_09_A PE_03CF00TRA_PP_10_A PE_03CF00TRA_PP_11_A PE_03CF00TRA_PP_04_A PE_03CF00TRA_PP_13_A PE_03CF00TRA_PP_14_A PE_03CF00TRA_PP_15_A PE_03CF00TRA_PP_16_A		
LOTTO 2				
5	Inserimento Paesaggistico - Relazione Paesaggistica - Interventi di Inserimento Paesaggistico - Ambientale - Opere a Verde - Planimetria - quadro A	I5E0201RPIAOVD01A		



6	Inserimento Paesaggistico - Relazione Paesaggistica - Interventi di Inserimento Paesaggistico - Ambientale - Planimetria - quadro B	I5E0202RPIAOVD02A
7	Inserimento Paesaggistico - Relazione Paesaggistica - Interventi di Inserimento Paesaggistico - Ambientale - Opere a Verde - Planimetria - Stazione Magliano Morlupo	I5E0203RPIAOVD03A
8	Inserimento Paesaggistico - Relazione Paesaggistica - Interventi di Inserimento Paesaggistico - Ambientale - Opere a Verde - Riqualificazione Piazza vecchia stazione di Morlupo	I5E0204RPIAOVD04A
9	Inserimento Paesaggistico - Relazione Paesaggistica - Interventi di Inserimento Paesaggistico - Ambientale - Opere a Verde - Album dei Tipologici	I5E0301RPIAOPD01A
10	Inserimento Paesaggistico - Relazione Paesaggistica - Interventi di Inserimento Paesaggistico - Ambientale - Opere a Verde -Sezioni Tipo	I5E0302RPIAOPD02A
11	Inserimento Paesaggistico - Relazione Paesaggistica - Interventi di Inserimento Paesaggistico - Ambientale - Opere a Verde -Viadotto	I5E0303RPIAOPD03A
12	Inserimento Paesaggistico - Relazione Paesaggistica - Interventi di Inserimento Paesaggistico - Ambientale - Fotoinserimenti	I5E0401RPIAFID01A
13	Infrastrutture - Pista Ciclabile su Ferrovia Dismessa - Planimetria di Progetto - Quadro A	05D0101ISCB01D01A
14	Infrastrutture - Pista Ciclabile su Ferrovia Dismessa - Planimetria di Progetto - Quadro B	05D0101ISCB01D02A
15	Infrastrutture - Pista Ciclabile su Ferrovia Dismessa - Planimetria di Tracciamento	05D0103ISCB01D03A
16	Infrastrutture - Pista Ciclabile su Ferrovia Dismessa - Profili Longitudinali	05D0104ISCB01D04A
17	Infrastrutture - Pista Ciclabile su Ferrovia Dismessa - Particolari Costruttivi	05D0105ISCB01D05A
18	Infrastrutture - Pista Ciclabile su Ferrovia Dismessa - Planimetria dettaglio Tav. I	05D0106ISCB01D06A



19	Infrastrutture - Pista Ciclabile su Ferrovia Dismessa - Planimetria dettaglio Tav.2	05D0107ISCB01D07A
20	Infrastrutture - Pista Ciclabile su Ferrovia Dismessa - Planimetria dettaglio Tav.3	05D0108ISCB01D08A
21	Infrastrutture - Pista Ciclabile su Ferrovia Dismessa - Planimetria dettaglio Tav.4	05D0109ISCB01D09A
22	Infrastrutture - Pista Ciclabile su Ferrovia Dismessa - Planimetria dettaglio Tav.5	05D0110ISCB01D10A
23	Infrastrutture - Pista Ciclabile su Ferrovia Dismessa - Planimetria dettaglio Tav.6	05D0111ISCB01D11A
24	Infrastrutture - Pista Ciclabile su Ferrovia Dismessa - Planimetria dettaglio Tav.7	05D0112ISCB01D12A
25	Infrastrutture - Pista Ciclabile su Ferrovia Dismessa - Planimetria dettaglio Tav.8	05D0112ISCB01D13A
26	Infrastrutture - Pista Ciclabile su Ferrovia Dismessa - Planimetria dettaglio Tav.9	05D0112ISCB01D14A
27	Infrastrutture - Pista Ciclabile su Ferrovia Dismessa - Planimetria dettaglio Tav.10	05D0112ISCB01D15A
28	Infrastrutture - Pista Ciclabile su Ferrovia Dismessa - Approfondimento planimetrico e sezioni Tav.1	05D0112ISCB01D16A
29	Infrastrutture - Pista Ciclabile su Ferrovia Dismessa - Approfondimento planimetrico e sezioni Tav.2	05D0112ISCB01D17A
30	Infrastrutture - Pista Ciclabile su Ferrovia Dismessa - Approfondimento planimetrico e sezioni Tav.3	05D0112ISCB01D18A
30	Infrastrutture - Pista Ciclabile su Ferrovia Dismessa - Approfondimento planimetrico e sezioni Tav.4	05D0112ISCB01D19A
31	Infrastrutture - Pista Ciclabile su Ferrovia Dismessa - Approfondimento planimetrico e sezioni Tav.5	05D0112ISCB01D20A
32	Infrastrutture - Pista Ciclabile su Ferrovia Dismessa - Approfondimento planimetrico e sezioni Tav.6	05D0112ISCB01D21A
33	Infrastrutture - Pista Ciclabile su Ferrovia Dismessa - Approfondimento planimetrico e sezioni Tav.7	05D0112ISCB01D22A
34	Infrastrutture - Pista Ciclabile su Ferrovia Dismessa - Approfondimento planimetrico e sezioni Tav.8	05D0112ISCB01D23A

35	Ubicazione indagini archeologiche pregresse	I5C0601RPQVARD02A I5C0601RPQVARD03A I5C0601RPQVARD04A
36	Book schede migliorie	
37	Relazione Generale Illustrativa	01A020IEGGERER01A
38	Relazione Paesaggistica ai sensi del D.P.C.M. 12/12/2005	I5A0001RPRPRER01A
39	Progetto Architettonico - Inserimento Paesaggistico	
40	Planimetria Generale degli Interventi ante e post su Aerofotogrammetria	
41	Planimetria Inserimento e Fotosimulazioni	

42	Documentazione Archeologica pregressa integrativa	
----	---	--

La Proponente Società Astral S.p.A., Direzione Infrastrutture Stradali e Grandi Opere, con nota prot. n. 14607 del 21/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 661456 in pari data, ha trasmesso la seguente documentazione integrativa in risposta alle richieste formulate dal Parco di Veio, nell'ambito della procedura in argomento:

Riscontro nota Parco di Veio		
DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA		
I	Piano di monitoraggio Ambientale Componenti Rumore, Flora, Acque, Suolo e Sottosuolo - Ubicazione dei Punti di Misura	I7A0101MARAUBD01B

La Proponente Società Astral S.p.A., Direzione Infrastrutture Stradali e Grandi Opere, con nota prot. n. 14614 del 21/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 661434 in pari data, ha trasmesso la seguente documentazione integrativa:

- Studio Ambientale Preliminare, documentazione integrativa, rev. I – maggio 2024.

Il Ministero della Cultura, Segretariato Regionale per il Lazio, con nota prot. n. 4140-P del 24/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 680925 in pari data, ha comunicato quanto segue "Si trasmette a codesta Soprintendenza Abap per la Provincia di Viterbo e per l'Etruria Meridionale, per il seguito di propria competenza la nota n. 14602 in data 21/05/2024, pervenuta dalla società Proponente Astral S.p.A. e acquisita in atti prot. n. 4052 in data 21/05/2024, con la qual si metteva a disposizione la documentazione integrativa richiesta dai Soggetti con competenza ambientale nel corso della prima parte dell'istruttoria, [...]. Si comunica altresì agli Enti in indirizzo che, considerata l'area dell'intervento soggetta a Verifica di Assoggettabilità a VIA riguardante solo i comuni di Riano, Castelnuovo di Porto e Morlupo, la responsabilità dell'istruttoria resta in capo esclusivamente alla predetta Soprintendenza ABAP per la Provincia



di Viterbo e per l'Etruria Meridionale, escludendo il coinvolgimento del Segretariato Regionale Mic Lazio”.

Con nota prot. n. 699386 del 29/05/2024, l'Area V.I.A. ha dato comunicazione alle Amministrazioni e agli Enti Territoriali potenzialmente interessati del deposito della documentazione integrativa ed ha altresì comunicato la tempistica di adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità a V.I.A. a norma dell'art. 19, comma 6, del D.Lgs. n. 152/06.

A seguito della trasmissione della documentazione integrativa, è pervenuta:

- Regione Lazio, Direzione Regionale Agricoltura e Sovranità' Alimentare, Caccia e Pesca, Foreste, Area Governo del Territorio, Multifunzionalità e Forestazione, nota prot. n. 700313 del 29/05/2024, con la quale comunica che *“...non essendo ad oggi pervenuta alcuna formale richiesta di parere, si chiede a codesta Direzione di valutare preliminarmente la necessità di un effettivo coinvolgimento della scrivente nell'ambito del procedimento, verificando le norme per effetto delle quali è dovuto pronunciamento. A riguardo, si ricorda che la scrivente, a cui è attribuita competenza in merito al rilascio del parere di cui all'art. 6 del RR n. 7/05, è chiamata ad esprimersi qualora sussistano previsioni di eliminazione di habitat forestali con la conseguente trasformazione degli stessi ad altra destinazione d'uso...”*.

La Proponente Società Astral S.p.A., Direzione Infrastrutture Stradali e Grandi Opere, con nota prot. n. 532/24/DIS del 12/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 765329 in pari data, ha inoltrato la seguente documentazione integrativa relativa alla tematica delle superfici boscate:

- Studio Ambientale Preliminare – Documentazione integrativa spontanea – rev. 2 – giugno 2024.

Ed inoltre sono stati acquisiti i seguenti pareri e le seguenti osservazioni:

- L'AUBAC – Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale, Settore Gestione rischio idraulico, con nota prot. n. 6536 del 13/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 788494 in pari data, ha comunicato che *“... il contributo di questa Autorità nell'ambito della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA è stato già trasmesso con la nota protocollo AUBAC n. 5399 del 17.5.2024”*.
- Il Comune di Morlupo, Responsabile del Settore 2.1, con PEC del 14/06/2024, acquisita con prot. n. 775825 in pari data, ha comunicato che conferma *“...le osservazioni già inoltrate il 29-01-2024 (REGIONE.LAZIO.REGISTRO UFFICIALE.E.0126308.29-01-2024)...”*.
- Il Ministero della Cultura, Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per la Provincia di Viterbo e per l'Etruria Meridionale, con nota prot. n. 9781-P del 17/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 787799 del 18/06/2024, ha inviato delle osservazioni relative alla documentazione integrativa presentata ed ha comunicato che *“...Per quanto riguarda gli aspetti di competenza dell'area funzionale paesaggio e monumentale si considerano esaustive le integrazioni documentali spontanee pervenute, le quali soddisfano la richiesta contenuta nella precedente nota, di acquisire elaborati da cui si possano desumere puntualmente e chiaramente, anche a livello cartografico, le differenze fra il progetto definitivo approvato e le varianti redatte nella progettazione esecutiva. A seguito di tale lettura si prende atto che la progettazione esecutiva relativa allo stralcio contiene sì alcune modifiche rispetto al precedente progetto, ma che la verifica della compatibilità delle stesse con i livelli di tutela rispetto ai beni paesaggistici e monumentali presenti sul territorio possa essere successivamente affrontata in sede di Conferenza di Servizi. -ci si riserva in ogni caso di integrare, in sede di Conferenza di Servizi, le prescrizioni già rilasciate dall'allora Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici del Lazio, con particolare attenzione sia alle opere di ottimizzazione fra i due livelli della progettazione che ai progetti architettonici delle nuove stazioni ferroviarie ed alle opere accessorie già previste e da integrare...”*.



- Il Consorzio di Bonifica Litorale Nord, con nota prot. n. 11581 del 27/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 832705 in pari data, ha comunicato che *“...sia per i lavori del Lotto 1 che per i lavori del Lotto 2 si riscontrano carenze nella documentazione tecnica trasmessa con protocollo n. 2604 del 07/02/2024, in particolare con riferimento all’individuazione dei fossi demaniali interferenti con l’opera e alla compatibilità delle portate di scarico con il Fosso recettore. Si condivide, altresì, l’impostazione generale dello studio ai fini del prosieguo dell’iter procedurale in oggetto e si resta in attesa del perfezionamento della documentazione tecnica secondo quanto richiesto con la nota consortile sopracitata, al fine del rilascio del parere idraulico di competenza da parte di questo Ente.”*

La Proponente Società Astral S.p.A., Direzione Infrastrutture Stradali e Grandi Opere, con nota prot. n. 19435 del 05/07/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 868528 in pari data, ha nello specifico affrontato la tematica riguardante gli usi civici e trasmesso la seguente documentazione:

- Relazioni di mutamento di destinazione d’uso redatte dal Perito demaniale;
- Certificato di Destinazione Urbanistica (CDU) e attestazione sugli Usi Civici Comuni di Castelnuovo di Porto e Morlupo;
- Comunicazione dell’Area “Usi Civici” del 08/05/2024.

La Regione Lazio, Direzione Regionale Urbanistica, 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. 945283 del 24/07/2024, comunica che *“...questa Direzione regionale limitatamente alle proprie competenze in materia ambientale ai sensi dell’art. 19 del DLgs 152/2006 non ritiene di dover rinviare le criticità evidenziate ad ulteriori approfondimenti in fase valutazione di impatto ambientale. L’ammissibilità paesaggistica, tenuto conto delle considerazioni esposte e delle criticità rilevate in questa sede, verrà valutata nel procedimento di approvazione del progetto esecutivo con le ulteriori considerazioni della Soprintendenza”.*

La Regione Lazio, Direzione Regionale Agricoltura, Promozione della Filiera e della Cultura del Cibo, Caccia e Pesca, Foreste, Area Governo del Territorio e Multifunzionalità, Forestazione, nota prot. n. 962994 del 29/07/2024, con la quale comunica che *“...Si prende atto della documentazione integrativa prodotta, tuttavia, si puntualizza che al fine di poter esprimere un parere di competenza in merito a tale intervento risulta necessario acquisire ulteriore specifica documentazione di dettaglio riferita al progetto esecutivo, e pertanto, si richiede che nella successiva fase di indizione della conferenza di servizi, la progettazione venga integrata con...”* delle informazioni di dettaglio specificate nella suddetta nota, a cui si rimanda per una lettura integrale.

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 l’intervento per il raddoppio e le varianti di tracciato della ferrovia ex-concessa Roma- Viterbo nella tratta extraurbana Riano - Morlupo dal km 0+000 al km 5+989,31, nei Comuni di Riano, Castelnuovo di Porto e Morlupo.

Il progetto esecutivo in esame si configura come Lotto Funzionale (grazie agli allacci alla rete attuale previsti con nelle Stazioni di Riano e Magliano-Morlupo) stralciato dal più generale progetto definitivo di ammodernamento e potenziamento della ferrovia ex-concessa Roma-Viterbo nella tratta extraurbana Riano-Pian Paradiso (da progr. Km 23+841,88 a progr. Km 46+141,66) già assoggettato a procedura di VIA conclusasi con parere di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni da soddisfare in fase di elaborazione del Progetto Esecutivo e di realizzazione delle opere (Prot. n. 3826/D2/2S/25 dell’11 gennaio



2010).

Il progetto del Lotto Funzionale non presenta modifiche sostanziali rispetto alla relativa parte del più generale progetto definitivo a suo tempo assentito a VIA, in quanto le modifiche introdotte rispetto al progetto definitivo rispondono da un lato al recepimento delle prescrizioni esposte dagli Enti e dall'altro alla normale fase di ottimizzazione insita nel passaggio dalla progettazione definitiva a quella esecutiva.

Il progetto nel suo complesso è già stato oggetto di bando di gara per appalto integrato, pubblicato nel gennaio 2010 ma a causa della mancanza delle risorse precedentemente programmate l'Amministrazione Regionale con Determinazione n. A1226 del 17/02/2011 del Direttore Regionale Trasporti, ha disposto l'annullamento della procedura di gara L'Amministrazione Regionale, nell'ambito del progetto generale, privo di finanziamenti ha programmato, recependo le necessarie risorse finanziarie un lotto funzionale limitato ai primi 5,989 km che si sviluppano nei comuni di Riano, Castelnuovo di Porto e Morlupo

Nel progetto dell'intera tratta Riano-Pian Paradiso erano state individuate le sole stazioni di Morolo e di Pian Paradiso; a seguito dello stralcio funzionale Riano-Morlupo, la fermata di Magliano/Morlupo in considerazione della sua posizione terminale del lotto funzionale in esame, ha assunto la funzione di stazione di connessione tra la nuova tratta a doppio binario e quella esistente a singolo binario.

In tal senso, si è previsto di dotare l'impianto di due comunicazioni atte a garantire il transito (incroci/precedenze) e le retrocessioni dei rotabili. Inoltre, è stato allungato di 120 m il tronchino di manovra sul binario dispari.

Il presente Lotto Funzionale è articolato in tre Lotti costruttivi, due per le opere civili e uno per le Sottostazioni Elettriche, Segnalamento ed Impianti speciali:

- 1. Lotto 1 - dal Km 0+000 al Km 3+657;*
- 2. Lotto 2 - dal Km 3+657 al Km 5+989.31;*
- 3. Lotto 3 - Sottostazioni Elettriche, Segnalamento ed Impianti speciali.*

Ciascun singolo lotto costituisce un lotto singolarmente appaltabile e operabile.

A seguito di un doppio bando di gara, la progettazione esecutiva di tale Lotto funzionale è stata aggiudicata a due diversi Appaltatori, ognuno dei quali ha provveduto alla redazione del relativo Progetto Esecutivo, che sono alla base del presente documento di verifica ambientale.

Il progetto del Lotto Funzionale, in piena coerenza con quanto presente nel precedente Progetto Definitivo già assoggettato a VIA, si sviluppa prevalentemente mediante un adeguamento in sede, con relative varianti limitate ai soli tratti per i quali sussistono condizioni tecniche che ne impediscono l'adeguamento intervenendo direttamente in sede.

Gli interventi strettamente ferroviari sono accompagnati da una serie di interventi sulla viabilità finalizzati ad eliminare gli attuali passaggi a livello e a mantenere la continuità funzionale della rete stradale, ad eccezione dei 2 passaggi a livello alle ex progressive Km 29+213.96 e Km 29+477.07 nel Lotto 2 per i quali dato che si trovano sul sedime ferroviario nel tratto da dismettere, ovviamente non si prevedono opere sostitutive.

Più in generale, l'intervento sul Lotto funzionale Riano-Morlupo si inserisce in un'ottica di armonizzazione e prosecuzione dell'ammodernamento della linea ferroviaria a partire da Roma, per potenziare l'offerta di TPL con una ferrovia avente caratteristiche di linea metropolitana a servizio di un bacino d'utenza caratterizzato dai residenti della parte settentrionale del Comune di Roma e da quelli dei vicini comuni della Città Metropolitana.

La linea ferroviaria Roma Nord è una delle più frequentate del Lazio, con prevalenza di pendolari che per motivi di studio e/o lavoro si recano a Roma; si tratta peraltro di un bacino di utenza in espansione in quanto i Comuni dell'immediato hinterland a nord di Roma sono in espansione demografica e questo contribuisce ad incrementare i numeri dei potenziali utenti della linea ferroviaria in progetto di adeguamento.

Il potenziamento complessivo della linea ferroviaria mira ad incrementare le frequenze e le velocità di percorrenza del collegamento di questi comuni con il centro di Roma e costituisce la naturale prosecuzione dei previsti lavori di ammodernamento e potenziamento della tratta urbana Piazzale Flaminio - Montebello – Riano.



Interventi in progetto

Lotto 1

Per il Lotto 1, che interessa il tronco 0+000 - 3+655, è prevista la realizzazione di 2 viadotti con tecnica misto acciaio-calcestruzzo, poggiante su fondazioni indirette. Ognuno dei viadotti conta una lunghezza di circa ml 103,00. Lo stesso lotto conta la realizzazione di n.2 gallerie artificiali di dimensioni pari a ml 388,00 per la prima (inclusivi degli 80 ml di galleria naturale) e a ml 705,00 per la seconda (con duplice fase di realizzazione). Tra le due gallerie è inserita la nuova Stazione interrata di Castelnuovo di Porto. Vi si aggiungono opere d'arte minori (sottovia, opere di sostegno, tombini idraulici, impianti tecnologici destinati alle gallerie, impianti elettrici e impianti meccanici destinati alla stazione di Castelnuovo di Porto, opere a verde.

Lotto 2

Per il Lotto 2, che interessa il tronco 3+657 - 5+989, è prevista la realizzazione di un tratto ferroviario esterno all'attuale sede ferroviaria. Tale opera è composta da un viadotto in tecnica mista acciaio -calcestruzzo poggiante su fondazioni indirette e avente lunghezza di ml 935,00 oltre a un tronco residuo da realizzarsi in rilevato, da due svincoli stradali posti sulla SS Flaminia (Svincolo Sud e Svincolo Nord) in corrispondenza della Stazione di progetto Magliano-Morlupo. A fine dell'adeguata riuscita dell'opera, risulta necessaria l'ottimizzazione del tracciato della SS Flaminia interrelato al progetto, oltre a una viabilità di manutenzione lungo l'intero tracciato e una pista ciclabile (quest'ultima trova alloggio attraverso il recupero dei binari esistenti e viene dotata di piazzole e aree di sosta).

Comparazione tra il progetto attuale e quello oggetto del parere di compatibilità ambientale del 2011

Confronto dello stato di fatto dei luoghi d'intervento

Vista la finalità del presente Studio, volta a fornire gli elementi per valutare la sussistenza di elementi atti a confermare o meno il parere positivo di sostenibilità ambientale, si è ritenuto corretto trattare ed esporre l'intero quadro conoscitivo sullo stato di fatto in stretta correlazione con quello che era l'assetto territoriale valutato nel 2009; scopo di questa comparazione è l'evidenziazione di eventuali elementi e fattori di trasformazione che potrebbero aver modificato in maniera significativa (o quantomeno apprezzabile) il quadro ambientale e quello progettuale che costituiscono gli assetti di riferimento per la valutazione dell'opera in progetto.

A prescindere dall'affinamento progettuale insito nel passaggio da definitivo a esecutivo è infatti evidente come qualora sul territorio fossero intervenuti nuovi ricettori o sopraggiunte nuove situazioni sensibili, questi andrebbero tendenzialmente ad incrementare l'entità degli impatti identificati ed attesi.

Di contro, una sostanziale conservazione del territorio già in precedenza valutato (o addirittura un suo decremento di qualità ambientale) non potrebbe che rendere tendenzialmente confermabili le valutazioni esposte in sede di VIA, a parità di pressioni esercitate dalle opere e dalla loro fase costruttiva.

Premesso quanto sopra, è proprio con una verifica dell'eventuale stato di modificazione dei luoghi che si avvia la fase di valutazione dell'opera. L'andamento plano-altimetrico del progetto esecutivo ricalca sostanzialmente quello definitivo sottoposto a procedura di VIA, confermando pienamente il corridoio ambientale e urbanistico entro cui si sviluppa l'opera. Da questa sostanziale conferma delle situazioni planimetriche di progetto deriva l'altrettanto sostanziale conferma dei rapporti spaziali con i ricettori, che a loro volta sono rimasti pressoché immutati, come si è potuto constatare e verifica puntualmente dall'esame comparativo dei luoghi nella loro configurazione diacronica 2009 e 2021, che si può sintetizzare come segue:

- *non si riscontrano nuovi ricettori edificati, questo rende immutato e pienamente valido il set di ricettori censiti nel SIA dal punto di vista del rumore, delle vibrazioni e dei campi non ionizzanti;*



- non si ha alcuna modifica dal punto di vista delle interferenze con la poco rilevante rete idrografica in tutto il Lotto 1, mentre nel caso del Lotto 2 la criticità idraulica dovuta alla presenza di una pila del viadotto direttamente in alveo e di alcune altre interne alla pronunciata incisione valliva (una vera e propria forra tufacea) è stata risolta eliminando la pila in alveo mediante esecuzione di una campata di luce doppia e traslando leggermente la parte più critica di tale viadotto verso la sponda settentrionale, al di fuori della fascia di massima pericolosità idraulica;
- le condizioni di uso del suolo sono quasi del tutto immutate, con le sole puntuali eccezioni di alcuni uliveti presenti in adiacenza al tracciato di progetto nel 2009 ma nel frattempo sostituiti da colture agricole (con decremento della relativa qualità ambientale) in corrispondenza del tratto in variante planimetrica a nord di Riano e nella zona subito a nord di Via Aldo Moro, a Castelnuovo di Porto (Lotto 1), mentre nel territorio comunale di Morlupo sia intervenuta la realizzazione dello spogliatoio e di altri locali a servizio del campo di calcio presente nella parte terminale del Lotto funzionale ed una maggiore strutturazione interna di quello che oggi è il sedime del Parco Avventura presente sul versante opposto rispetto alla parte centrale del viadotto;
- le condizioni di accessibilità del territorio non presentano sostanziali modifiche rispetto alla situazione vigente al momento della redazione del SIA del 2009;
- non si rilevano modificazioni morfologiche o alterazioni delle coperture arboreo-arbustive in grado di alterare le condizioni di intervisibilità paesaggistica esaminate nel progetto definitivo oggetto del SIA, mentre il già citato parziale disassamento del viadotto nel Lotto 2 riduce gli impatti diretti sulla vegetazione ripariale, ponendo le pile del viadotto sul fianco incolto dell'incisione valliva e non più nel pieno della fitta e rigogliosa fascia ripariale a rilevante componente arborea.

Per dare oggettività alle conclusioni sopra enunciate, [...] si riportano le coppie di immagini satellitari diacroniche tra lo scenario contemplato nel SIA (2009) e quello attuale dello Studio Ambientale Preliminare (2023) per consentire un riscontro di quanto sopra affermato.

Da tale confronto emerge in maniera del tutto oggettiva la sostanziale conservazione del contesto territoriale e ambientale nel quale si inserisce il progetto, in quanto sostanzialmente non modificato tra l'assetto del 2009 (oggetto della VIA) e quello attuale (oggetto della presente verifica di assoggettabilità a VIA).

Questa verifica a livello di contesto territoriale consente quindi di confermare come il quadro di base esaminato nel SIA del 2009 risulti assolutamente ancora valido.

Nota integrativa spontanea

La Proponente Astral S.p.A. con nota prot. n. 3847 del 09/02/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 192823 del 12/02/2024, ha inoltrato una nota integrativa spontanea finalizzata a rendere una più facile comprensione dell'intervento in oggetto, del suo iter approvativo e della sua sostanziale invarianza rispetto al progetto definitivo. Da questa nota, si evince infatti che:

si puntualizzano aspetti [...] che si ritiene possano facilitare la comprensione da parte degli Enti di un iter procedurale lungo e particolarmente complesso, che da un progetto complessivo andato in VIA (con parere positivo) ha poi trovato conclusione nella progettazione esecutiva di due lotti operativi che compongono un primo lotto Funzionale, per il quale è stata presentata un'istanza di assoggettabilità a VIA a seguito della scadenza dei termini di validità del soprarichiamato parere di compatibilità ambientale.

Parte integrante di questa illustrazione è anche una sintesi di quelli che sono i più significativi elementi a conferma della sostanziale invarianza del progetto esecutivo (e relativa documentazione ambientale) rispetto al progetto definitivo che nel 2011 è andato in VIA.

Sintesi della sostanziale invarianza comparativa tra il progetto esecutivo e il definitivo oggetto del parere di compatibilità ambientale del 2011

Nello Studio Ambientale Preliminare è stata effettuata una verifica comparativa in merito all'eventuale modifica di elementi connotativi il contesto territoriale e ambientale del Lotto funzionale in progettazione esecutiva rispetto a all'assetto territoriale valutato nel SIA del 2009.



Scopo di questa comparazione è l'evidenziazione di eventuali elementi e fattori di trasformazione che potrebbero aver modificato in maniera significativa (o quantomeno apprezzabile) il quadro ambientale e quello progettuale, nonché gli aspetti programmatici e urbanistici, con particolare riguardo al tema espropriativo.

Sostanziale mantenimento degli aspetti territoriali e ambientali

1. L'andamento plano-altimetrico del progetto esecutivo ricalca sostanzialmente quello definitivo sottoposto a procedura di VIA, confermando pienamente il corridoio ambientale e urbanistico entro cui si sviluppa l'opera.
2. Non si riscontrano nuovi ricettori edificati, questo rende immutato e pienamente valido il set di ricettori censiti nel SIA dal punto di vista del rumore, delle vibrazioni e dei campi non ionizzanti
3. Non si registrano modifiche dal punto di vista delle interferenze con la rete idrografica in tutto il Lotto 1, mentre nel caso del Lotto 2 la criticità idraulica dovuta alla presenza di una pila del viadotto direttamente in alveo e di alcune altre interne alla forra tufacea è stata risolta eliminando la pila in alveo (mediante esecuzione di una campata di luce doppia) e traslando leggermente la parte più critica di tale viadotto verso la sponda settentrionale dell'incisione idrografica, al di fuori della fascia di massima pericolosità idraulica
4. Le condizioni di uso del suolo sono quasi del tutto immutate, con le sole puntuali eccezioni di alcuni uliveti presenti in adiacenza al tracciato di progetto nel 2009 (nel frattempo sostituiti da colture agricole a minore qualità ambientale) in corrispondenza del tratto in variante planimetrica a nord di Riano e nella zona subito a nord di Via Aldo Moro, a Castelnuovo di Porto (Lotto 1); nel territorio Morlupo le modificazioni riguardano l'avvenuta realizzazione dello spogliatoio e di altri locali a servizio del campo di calcio nella parte terminale del Lotto funzionale ed una maggiore strutturazione interna di quello che oggi è il sedime del Parco Avventura presente sul versante opposto rispetto alla parte centrale del viadotto
5. Le condizioni di accessibilità del territorio non presentano sostanziali modifiche rispetto alla situazione vigente al momento della redazione del SIA del 2009
6. Non si rilevano modificazioni morfologiche o alterazioni delle coperture arboreo-arbustive in grado di alterare le condizioni di intervisibilità paesaggistica esaminate nel progetto definitivo oggetto del SIA, mentre il già citato parziale disassamento di pochi metri del viadotto nel Lotto 2 riduce gli impatti diretti sulla vegetazione ripariale, ponendo le pile del viadotto sul fianco incolto dell'incisione valliva e non più nel pieno della fitta e rigogliosa fascia ripariale a rilevante componente arborea
7. Il minimale spostamento del viadotto sopra richiamato e puntuali aggiustamenti insiti nel passaggio da definitivo a esecutivo lasciato immutata l'interazione tra opere e assetto geologico, idrogeologico e geomorfologico di inserimento.

Sostanziale invarianza degli aspetti progettuali

Lotto 1

Le principali ottimizzazioni introdotte rispetto alla soluzione approvata con il progetto definitivo riguardano piccoli adeguamenti delle opere d'arte principali, insite nel passaggio da definitivo a esecutivo.

1. La prima di queste modifiche riguarda il prolungamento della galleria artificiale GA01, avanzando l'imbocco e cambiando la sezione tipologica (da policentrica a scatolare per ridurre l'altezza dell'opera) così da conservare i parcheggi auto di fronte al locale commerciale denominato "Pizzeria Il Portico"
2. Sempre per finalità di ottimizzazione degli espropri, una seconda modifica rispetto al progetto definitivo si registra in merito ad una traslazione planimetrica verso Est del tracciato ferroviario in corrispondenza del Viadotto 2 al fine di conservare un magazzino.
3. Più nord si registra invece una contenuta traslazione del tracciato verso ovest dalla progressiva 3+450, in recepimento delle richieste del Comune di Morlupo, risolvendo l'interferenza con la viabilità esistente di accesso ai fondi complanare alla ferrovia e relativa a diverse Ditte.



4. *L'offerta tecnico – economica dell'Appaltatore prevedeva, a servizio della stazione di Castelnuovo di Porto, la realizzazione di un parcheggio interrato al di sotto del sedime stradale della "Flaminia". Stante il parere negativo espresso da Anas S.p.A. su detta ipotesi, si è reso necessario eliminare la rotatoria di progetto, prevedendo l'allungamento della galleria artificiale n. 2 verso nord (dir. Morlupo) di circa 35 m., per ottimizzare la sistemazione del parcheggio a raso, posizionando lo stesso in adiacenza alla ferrovia, nell'area di proprietà Cotral, tra la ferrovia di progetto e la Flaminia (attualmente già destinata a parcheggio a raso).*
5. *Un'ultima ridotta modifica progettuale ha anche interessato il progetto delle sistemazioni stradali nei tratti adiacenti la ferrovia. Si tratta di modifiche apportate per ridurre e ottimizzare la situazione espropriativa determinatasi con il progetto esecutivo, che si sono concretizzate nella traslazione dell'asse di progetto della Flaminia ed introduzione di opere di sostegno (paratie di micropali) per garantire il mantenimento nella sua attuale sede del Distributore AGIP.*

Lotto 2

Durante lo studio del progetto esecutivo, a valle dei rilievi topografici di dettaglio eseguiti, sono emerse alcune situazioni migliorabili in merito alle quali il gruppo di progettazione, di concerto con l'Ente appaltante, ha affrontato e risolto con localizzate ottimizzazioni del tracciato ferroviario e stradale.

1. *Nella parte iniziale del Lotto 2, al fine di permettere il corretto allineamento con il lotto precedente, che ha subito una variazione per consentire l'accesso a lotti altrimenti interclusi, si è provveduto ad introdurre una limitata traslazione del tracciato ferroviario verso la SS Flaminia. Questa soluzione ha peraltro permesso di risolvere alcune problematiche inerenti agli espropri, allontanando il tracciato ferroviario dalle aree con presenza di edifici di civili abitazioni.*
2. *Più lunga come estensione longitudinale, ma limitata a una decina di metri come traslazione trasversale, è stata la modifica che ha interessato il lungo viadotto che caratterizza il Lotto 2, introdotta in quanto la soluzione del progetto definitivo (andata in VIA) presenta un prolungato affiancamento tra il nuovo tracciato ferroviario e la profonda incisione valliva del Fosso Quattro Pali, attraversato con un angolo di incidenza molto basso che determina il posizionamento di numerose pile all'interno della forra tufacea, che presenta profondità fino a 20 m, di cui una da posizionarsi direttamente in alveo. I rilievi topografici eseguiti in fase di attivazione del progetto esecutivo hanno peraltro evidenziato come nel corso del tempo il Fosso abbia in parte modificato il proprio alveo (incrementando evidentemente la problematica sopra esposta), confermando quindi la presenza della pila in alveo e mettendo in luce l'inderogabile necessità di prevedere opere provvisorie di notevole impatto sui lavori e sull'ambiente da realizzare direttamente sulle ripide pareti tufacee della forra.*
3. *Lo stretto affiancamento tra tracciato ferroviario e forra del Progetto Definitivo determina inoltre un prolungato e marcato impatto diretto sulla rigogliosa fascia ripariale ivi presente, ricca di presenze arboree di notevole sviluppo.*
4. *Si è dato quindi corso ad una fase di rivisitazione di tale tratto progettuale, con effettuazione di rilievi e sopralluoghi in campo lungo tutto lo sviluppo progettuale del viadotto, compresa l'impervia sezione di attraversamento del Fosso, riuscendo a trovare una soluzione che mediante un limitato spostamento verso Nord del tracciato e la realizzazione dell'attraversamento sul fosso con una campata speciale di luce 60,00 m, doppia rispetto alle altre, riduce fortemente gli impatti nel tratto di massima interazione fisica tra viadotto e Fosso presente nel progetto definitivo. Questo ha consentito di migliorare in maniera significativa l'impatto sulle matrici acque, vegetazione, ecosistemi, lasciando di fatto immutata la situazione dal punto di vista paesaggistico, in quanto a parte l'eliminazione della pila che il progetto definitivo aveva in alveo, nessun altro elemento altimetrico o materico dell'opera è stato modificato.*
5. *Le modifiche apportate per risolvere questo elemento di criticità rimasto nel progetto definitivo, tenendo conto dei vincoli e delle rigidità in termini di raggi di curvatura e pendenze che caratterizzano i tracciati ferroviari, ha interessato un progressivo scostamento per alcune centinaia di metri a monte*



e a valle.

6. Lungo il corridoio di inserimento del viadotto, durante lo sviluppo del Progetto Esecutivo è emersa la necessità di mantenere una viabilità per le manutenzioni e per accesso ai lotti interclusi. La scelta di spostare il tracciato ferroviario nel tratto in viadotto ha dato la possibilità di mantenere a tale scopo la viabilità di cantiere offerta in gara (sezione di 5.00 m e pavimentazione in misto stabilizzato a leganti naturali) e prevedere un nuovo accesso dallo svincolo sud che permette sia la manutenzione che l'accesso ai lotti interclusi. Il primo ingresso è garantito verso la stazione su via Atleti d'Italia, mentre in direzione Roma su via Quattro Pali.
7. Per quanto riguarda invece l'ottimizzazione dei tracciati stradali offerenti, un elemento importante è risultato essere lo svincolo stradale sulla SS Flaminia Sud, al passaggio tra il Lotto 1 e il 2, in quanto la soluzione rappresentata nel progetto definitivo risulta normativamente non sostenibile. È stato quindi necessario rimodulare tale svincolo correggendo la situazione di visibilità di innesto, carente nella soluzione in curva del progetto definitivo con la realizzazione di un tratto rettilineo, conforme dal punto di vista della sicurezza stradale in termini di visibilità.
8. Poco prima, verso Roma, è stato infine necessario allungare leggermente il tratto della SS Flaminia da rettificare per risolvere un'interferenza di difficile soluzione con la ferrovia.

Ottimizzazione degli aspetti espropriativi

L'evidente contrazione delle superfici oggetto di esproprio (aspetto di notevole rilevanza e criticità per il progetto definitivo) è stata accuratamente perseguita nel corso dello sviluppo del progetto esecutivo ottimizzando gli ingombri del progetto stesso e curando attentamente il rispetto degli spazi per l'accessibilità ai lotti.

1. Il passaggio dal progetto definitivo a quello esecutivo ha infatti permesso una drastica riduzione delle aree di esproprio. In data 31.03.2023 (verbale n.10) e 30.09.2022 (verbale n.53) sono state approvate le deliberazioni immediatamente eseguibili ai sensi dell'art. 134, comma 4 del D.lgs 267/2000, rispettivamente dei comuni di Castelnuovo di Porto e di Morlupo. Con tali deliberazioni le due amministrazioni comunali hanno quindi adottato le rispettive varianti urbanistiche ai loro PRG vigenti per la realizzazione di opere pubbliche.
2. Per il Comune di Riano, anch'esso caratterizzato da una riduzione di superficie delle sole 4 particelle ricomprese nel sedime di occupazione di progetto, non è invece stato necessario procedere con le pubblicazioni in quanto l'unica particella esterna alle pertinenze ferroviarie è stata oggetto di accordo bonario tra le parti, formalizzato in data 12/04/2023 con la stipula di un preliminare di vendita ad ASTRAL dell'unica particella privata Fg.9 Map.39.
3. Solo in corrispondenza del variante introdotta per il Viadotto del Lotto 2 è stato necessario aggiornare le particelle di esproprio in funzione della posizione leggermente e puntualmente spostate dell'opera d'arte, intervenendo essenzialmente su particelle a destinazione pubblica.

Sintesi del Quadro Programmatico

L'intervento risulta del tutto coerente con le strategie di potenziamento del sistema ferroviario regionale e di riequilibrio modale dei flussi della mobilità pendolare, contenute nei documenti di pianificazione regionali e provinciali e negli strumenti di programmazione economica.

L'intervento è infatti funzionale al potenziamento del servizio, altrimenti impossibile nelle attuali condizioni di sviluppo planimetrico del tracciato, soprattutto a causa dell'andamento eccessivamente curvilineo e della presenza, nelle aree urbane, di numerose intersezioni con passaggio a livello. L'intervento risponde inoltre alle esigenze di ammodernamento e messa in sicurezza della rete.

Per quanto riguarda l'analisi di coerenza del progetto esecutivo con il **Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)**, il discostamento dei tratti in variante rispetto al progetto sottoposto in passato alla procedura di VIA è sempre di entità tale da non determinare sostanziali modifiche dal punto di vista dell'interazione con il regime vincolistico del PTPR stesso. Pertanto la situazione vincolistica rimane di fatto invariata.



[...]

Secondo gli ambiti individuati dal PTPR nella Tavola A del Piano "sistemi ed ambiti del paesaggio" tra Riano e Morlupo, il territorio è caratterizzato da un'alternanza ripetuta degli insediamenti urbani con le diverse tipologie di paesaggio naturale. Tutto il tratto della via Flaminia ricadente nel comune di Morlupo è infine identificato come "asse visuale rilevante". Nessuno scostamento ascrivibile al progetto esecutivo modifica tale assetto già approvato in ambito VIA nel 2011.

La Tav. B "Beni paesaggistici sottoposti a vincolo paesaggistico" comprende le aree e gli immobili sottoposti a vincolo paesaggistico, rappresentando la delimitazione e rappresentazione di quei beni del patrimonio naturale, culturale e del paesaggio regionale sottoposti a vincolo paesaggistico per i quali le norme del Piano hanno un carattere prescrittivo. Tale rappresentazione costituisce la parte fondamentale del Quadro conoscitivo dei beni del patrimonio naturale, culturale e del paesaggio del Lazio.

Confermata (rispetto alla procedura VIA 2011) è anche l'analisi della Tavola B del Piano "beni paesaggistici" che evidenzia lungo il corridoio di inserimento progettuale la presenza di vincoli dichiarativi e ricognitivi di legge.

In merito proprio alla situazione vincolistica (migliorativa nel progetto esecutivo per quanto riguarda una minore compromissione delle coperture boscate nella valle del Fosso dei Quattro Pali, sono presenti:

- beni d'insieme vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche (pressoché lungo tutto il corridoio progettuale)
- beni d'insieme: vaste località per zone di interesse archeologico (lungo tutto il tracciato della via Flaminia)
- vincoli ricognitivi di legge
 - aree boscate (in corrispondenza della e di due piccoli tratti nella prima metà del lotto funzionale)

Il puntuale discostamento dei tratti in variante rispetto al progetto andato in procedura di VIA presenta entità tali da non determinare nessuna modifica dal punto di vista dell'interazione con il regime vincolistico del PTPR. Pertanto, la situazione vincolistica rimane del tutto invariata rispetto a quanto valutato nella procedura VIA 2011.

Per quanto riguarda la Tavola C del PTPR, l'area di studio ricade interamente all'interno del Sistema Strutturale dei Monti Sabatini area romana (9), nell'ambito del Complesso Laziale e della Tuscia, cui corrisponde la presenza di beni del patrimonio naturale consentendo comunque che in corrispondenza delle tipologie di paesaggio qui presenti, il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture di trasporto esistenti, siano esse stradali o ferroviarie, sia ammesso, applicando l'articolo 18 ter della L.R. 24/198

[...]

Discorso analogo vale anche per quanto riguarda i **vincoli archeologici ed architettonici** in quanto stante l'immutata distanza tra tracciato e i due beni archeologici puntuali di interesse culturale più prossimi (entrambi nel territorio comunale di Castelnuovo di Porto) solo il monumento funerario romano lungo la Flaminia (che viene a trovarsi a circa 20 m dalla galleria artificiale 2) risulta a distanza ridotta ed è pertanto oggetto di attività di monitoraggio vibrazionale nell'ambito del Piano di Monitoraggio Ambientale.

In corrispondenza del tracciato sono poi state eseguite, negli anni scorsi, diverse campagne e attività di prospezione archeologica in corrispondenza di aree a rischio archeologico che hanno scongiurato l'inferenza tra opere di progetto e elementi d'interesse archeologico, rimaste esternamente rispetto alle aree di occupazione e di esproprio.

Complessivamente dall'analisi di documenti del **Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG)** è possibile affermare che l'intervento in oggetto risulta pienamente coerente con le prospettive in esso contenute e che l'ammodernamento del tracciato ferroviario è riconducibile alla strategia di potenziamento della rete dei servizi ferroviari regionali espressamente indicata in relazione al sistema della mobilità. Il progetto esecutivo non introduce inoltre alcuna modifica rispetto al precedente progetto definitivo confermando la non interferenza di elementi della rete ecologica.

Come emerge già dalla Pronuncia di Valutazione di Impatto Ambientale, resa con prescrizioni dalla Regione



Lazio in data 11 Gennaio 2010 (prot. 3826/D2/2S/25)2, dalla verifica effettuata sulla pianificazione urbanistica dei tre Comuni interessati dal presente lotto funzionale di intervento non si rilevano elementi di significativa contraddizione tra gli atti di pianificazione vigenti e le opere in progetto, in quanto i tratti in cui queste si discostano maggiormente dal tracciato esistente ricadono prevalentemente in zona agricola.

Premesso quanto sopra, in merito alla coerenza con i **Piani Regolatori Generali** dei tre comuni, la situazione è articolata e può essere come di seguito sintetizzata:

- a causa del ridottissimo sviluppo del progetto nel territorio di Riano, comprese quelle ridottissime porzioni di intervento di adeguamento viario qui ricadenti, non presentano alcuna rilevanza urbanistica.
- nel territorio del comune di Castelnuovo di Porto il tracciato di progetto ricalca la soluzione del progetto definitivo ed inoltre il nuovo Piano degli Espropri è stato ristretto rispetto a quanto a suo tempo messo a punto per il progetto definitivo. Questa versione ottimizzata degli espropri è stata oggetto di una specifica variante urbanistica, le cui NTA, limitatamente alle parti territoriali oggetto della stessa Variante, hanno valore integrativo e/o sostitutivo rispetto al documento normativo (Norme Tecniche di Attuazione al PRG) del Piano Regolatore vigente e sono state proposte in estratto nella forma del "Documento Coordinato" come pagine integrative e/o sostitutive alle vigenti NTA.
- nel territorio del comune di Castelnuovo di Porto il tracciato di progetto si discosta dal precedente definitivo solo per un limitato scostamento planimetrico del viadotto (per ottimizzazioni idrauliche e ambientali) in ambiti agricoli e demaniali, allontanandosi dalle aree abitate e quindi senza particolari problematiche urbanistiche. Anche in questo caso stato si è riusciti a ridurre l'entità della fascia di esproprio rispetto al precedente progetto definitivo, ristretto rispetto a quanto a suo tempo messo a punto per il progetto definitivo; questa versione ottimizzata degli espropri è stata oggetto di una specifica variante urbanistica, le cui NTA, limitatamente alle parti territoriali oggetto della stessa Variante, hanno valore integrativo e/o sostitutivo rispetto al documento normativo (Norme Tecniche di Attuazione al PRG) del Piano Regolatore vigente.

Per quanto riguarda il **Vincolo Idrogeologico**, non risultano punti di sovrapposizione tra tracciato in progetto ed aree sottoposte al vincolo suddetto.

Dal punto di vista idraulico non si segnalano all'interno dei comuni attraversati dal tracciato ferroviario situazioni di rischio idraulico disciplinate dal **Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)** afferenti al reticolo idrografico principale, né a quello secondario. Analogamente non sussistono problematiche dal punto di vista dei dissesti geomorfologici.

Inoltre, in fase di CdS sul Progetto Definitivo, l'Autorità di Bacino del Fiume Tevere, con nota n. 4236 del 18.12. 2008, ha dichiarato la non sussistenza di situazioni ostative alla prosecuzione delle ulteriori fasi progettuali. Nessuna modificazione significativa rispetto a tale dichiarazione è stata apportata dal presente progetto esecutivo.

Analogamente al punto precedente, in base a quanto è stato possibile rilevare dal livello di dettaglio delle cartografie del **Piano di Tutela delle Acque Regionali PTAR** è stato possibile affermare che non si rivelano condizioni di degrado o situazioni di rischio particolare; pertanto in assenza di elementi di rilievo del sistema idrico, il progetto non risulta avere elementi di interferenza con il progetto.

Per quanto riguarda le **Aree protette e Rete Natura 2000**, l'area di intervento non ricade all'interno di aree protette, parchi o riserve; quella più vicina è il Parco Naturale Regionale di Veio che si estende a nord di Roma tra la via Flaminia e la via Cassia (comprendendo il cosiddetto Agro Veientano) e si sviluppa ad Ovest, esternamente al tracciato ferroviario in progetto

Le distanze tra aree di intervento e limite del Parco di Veio rimangono inalterate rispetto a quanto già oggetto di procedura di VIA ed anche nel caso della variante introdotta con il lieve disassamento del viadotto sulla Valle del Fosso dei Quattro Pali (di entità massima pari a circa di 20 m) rispetto alla soluzione del progetto definitivo del 2011 (oggetto della procedura di VIA) questa si sviluppa in una zona dove il limite settentrionale del Parco curva verso Ovest, allontanandosi dal tracciato della linea ferroviaria in progetto.

Nell'area di studio non sono inoltre presenti aree SIC o ZPS, quelle più vicine sono infatti localizzate a



distanza tale da non generare impatti o interferenze significativi e corrispondono ai SIC IT6030014 Monte Soratte, nel Comune di Sant'Oreste (coincidente con la citata Riserva) e SIC IT6010032 Fosso Cerreto, tra Castel Sant'Elia e Nepi).

La **classificazione sismica** per tutti e tre i comuni interessati dal tracciato di progetto (Riano, Castelnuovo di Porto e Morlupo) corrisponde alla zona 3A.

Come si riscontra dal sito "osservatorio Rumore" di ISPRA, i 3 comuni interessati dal progetto del presente Lotto Funzionale si sono dotati di **Classificazione acustica comunale** a partire dal 2007 (Riano), 2009 (Morlupo) e 2010 (Castelnuovo di Porto).

Nel caso del Comune di Riano, il fatto che il ridottissimo sviluppo lineare del progetto interessi esclusivamente l'area di stazione comporta intrinsecamente la non variazione della situazione in essere.

Per quanto riguarda il territorio urbanizzato di Castelnuovo di Porto si può affermare che la classificazione è coerente con lo stato reale del territorio e con le previsioni del P.R.G. vigente. Eventuali aggiornamenti della Classificazione Acustica saranno quindi dovuti all'approvazione di successive varianti di P.R.G.

Per quanto riguarda l'aspetto microubanistico costituiranno automatico aggiornamento quei piani o progetti che, rispettando i limiti massimi della classificazione, conseguano nel microambiente condizioni acustiche migliori in relazione alle effettive destinazioni d'uso (si pensi ad esempio agli standards a verde pubblico).

Il PRG di Castelnuovo di Porto è in procinto di essere assoggettato ad una variante generale, che recepirà la variante urbanistica relativa al presente progetto; sulla base di tale variante generale sarà poi necessario procedere con l'aggiornamento dalla zonizzazione acustica, che a quel punto terrà conto dell'adeguamento in essere della linea ferroviaria nel tratto di attraversamento del territorio comunale.

Anche per quanto riguarda il territorio urbanizzato di Morlupo si può affermare che la classificazione è coerente con lo stato reale del territorio e con le previsioni del P.R.G. vigente e che eventuali aggiornamenti della Classificazione Acustica saranno quindi dovuti all'approvazione di successive varianti di P.R.G.

Il Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria (PRQA) stabilisce norme tese ad evitare, prevenire o ridurre gli effetti dannosi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso, determinati dalla dispersione degli inquinanti in atmosfera.

Per quanto riguarda il "comparto trasporti", l'aggiornamento delle relative azioni conferma gli indirizzi, gli obiettivi e le tipologie di misure contenuti nel Piano di Risanamento della qualità dell'aria del 2009 (PRQA) e nella D.G.R. n.643/2018. In sintesi gli interventi proposti per una mobilità sostenibile nelle aree urbane, per il trasporto privato regionale, il trasporto pubblico e i trasporti non stradali sono misure tra le quali rientra il potenziamento della tratta ferroviaria oggetto del presente progetto.

VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

Impatti potenzialmente significativi in fase di cantiere

Le interferenze e le criticità legate alla fase di costruzione dell'opera sono legate a due ordini di problemi. Il primo, di carattere più generale, è legato ad un'analisi del territorio coinvolto dalla realizzazione dell'opera, al fine di individuare le aree maggiormente compatibili ad accogliere gli impianti e dunque la vulnerabilità complessiva del contesto ambientale interessato. L'altro più direttamente legato alla gestione tecnico-operativa dei cantieri, si collega alla tipologia d'opera che si propone di realizzare, dove s'intende l'insieme delle attività e strutture logistiche previste nei singoli cantieri, che differentemente possono generare problemi di inserimento

[...]

Sintesi degli impatti in fase di cantiere

L'impatto più significativo sulla componente atmosfera esercitato dalle attività di cantiere è generato dal sollevamento di polvere; considerando la natura del contesto territoriale circostante le aree di lavorazione, si può affermare che la distanza che separa i ricettori residenziali su via della Torretta riduce questa problematica per quanto riguarda i potenziali impatti sulla popolazione esposta.



La produzione di rifiuti nel cantiere, ad eccezione di quelli assimilabili ai rifiuti solidi urbani che saranno generati con continuità durante l'intero periodo di installazione del cantiere stesso, è strettamente legata alla successione delle lavorazioni e presenta quindi una notevole variabilità in termini sia quantitativi che di tipologia (imballaggi, carta, cartone, plastica, materiale di demolizione, rottami metallici, oli, terre di scavo, etc.).

All'interno del layout delle diverse sezioni del cantiere saranno realizzate aree dove collocare recipienti, fissi e mobili, comprese le vasche ed i bacini, destinati a contenere rifiuti tossici e nocivi.

Le diverse attività di cantiere non introducono rischi strutturali di inquinamento delle falde, in quanto non sono previsti scarichi in falda o sversamenti programmati di sostanze inquinanti che dalla superficie si propagano al suolo e da questo alla falda poco profonda.

La conduzione delle attività di cantiere introduce, di contro, una serie di potenziali rischi di compromissione qualitativa delle acque sotterranee in corrispondenza di tutte le aree di lavorazione, soprattutto dove si attuano scavi e sbancamenti e dove si realizzano depositi e aree di stoccaggio di mezzi e materiali. Questi rischi, del tutto potenziali, sono quindi da ricondurre alla non corretta raccolta e smaltimento delle acque utilizzate nel cantiere e/o dallo sversamento sul suolo di sostanze inquinanti. Analoghe considerazioni riguardano anche le acque superficiali.

Le interferenze con le alberature sono concentrate nell'ambito vallivo dove verrà realizzato il lungo viadotto nel Comune di Morlupo. Per il resto sono presenti solo limitate e puntuali interferenze con alberature più che altro presenti sul margine dei tratti stradali oggetto di adeguamento. In questo caso, è prevista la ripiantumazione della maggior parte di queste alberature, in gran parte lungo la nuova pista ciclabile prevista in corrispondenza del tratto di linee da smantellare nel Lotto 2.

Gli impatti potenziali sugli ecosistemi riconducibili all'adeguamento fisico della ferrovia sono da ricondurre alla sottrazione o alterazione di ecosistemi, alla loro frammentazione e all'interruzione o modifica dei corridoi ecologici preesistenti. In realtà nessuno di questi impatti potenziali viene a determinarsi in maniera significativa nel caso in esame, in quanto:

- il potenziamento in sede, con varianti planimetriche prevalentemente in galleria e con viadotti (soprattutto il lungo viadotto 3 nel comune di Morlupo) completato dalla realizzazione di nuovi tratti stradali in adiacenza o addirittura in copertura del tracciato ferroviario esistente, riducono di fatto l'estensione dei tratti di linea ferroviaria potenzialmente interferente con gli ecodotti preesistenti
- la concentrazione delle aree di nuova occupazione è sempre in adiacenza al tracciato ferroviario attuale e quindi anche nel caso di occupazione fisica di una fascia di terreno ascrivibile ad un ecosistema di maggiore rilevanza, questo non comporta mai la frammentazione dello stesso e anche l'alterazione degli ecosistemi e la sottrazione di habitat faunistici risultano di entità estremamente contenute, con le valenze di maggiore valore concentrate lungo la valle del Fosso dei Quattro Pali dove la linea ferroviaria passa in viadotto.

Per quanto riguarda invece gli impatti sugli ecosistemi direttamente dovuti all'espletamento di attività di lavorazione, questi sono relativi a:

- alla possibile alterazione degli apparati fogliari di piante per inquinamento da polveri nella fase di cantiere in corrispondenza di localizzazioni molto prossime a fasce vegetate e/o in aree dove si hanno movimentazioni di terre significative, soprattutto se in concomitanza con fenomeni ventosi importanti e/o durante periodi particolarmente asciutti
- al potenziale disturbo alla fauna per prolungata attività di macchinari e lavorazioni particolarmente rilevanti dal punto di vista delle emissioni acustiche e, secondariamente, vibrazionali

Durante la realizzazione delle opere in progetto i punti che risultano più critici come potenziale impatto acustico in fase di cantiere sono quelli nelle zone antistanti i ricettori prossimi alla galleria 1 ed alla galleria 2 del primo lotto costruttivo, in comune quindi di Castelnuovo di Porto, essendo esposti alle emissioni sonore indotte da mezzi e macchinari d'opera particolarmente rilevanti come sorgenti acustiche, quali i martelloni per la demolizione e la frantumazione del substrato litoide.



Si osserva che al fine di ridurre al massimo tali criticità si è opportunamente proceduto alla scelta dei siti di cantiere in ambiti, quanto più possibile, distanti da zone edificate.

Per quel che attiene le attività di trasporto, la parte relativa ai traffici esterni ai cantieri vengono interessati tratti di viabilità in massima parte extraurbana, mentre per il transito interno ai cantieri viene previsto prevalentemente il passaggio sulle piste di cantiere la lunga rete delle piste di cantiere è stata progettata al fine di agevolare tutti i collegamenti interni alle numerose aree di lavoro, a meno di brevi tratti di che collegati dalla viabilità esistente.

Gli impatti vibrazionali dovuti al cantiere di linea riguardano principalmente gli effetti indotti per la messa in opera di pali e fondazioni per le rampe e le pile dei viadotti. Nel caso del viadotto 3, nel comune di Morlupo questo riguarda essenzialmente l'edificio posto in vicinanza rispetto alla spalla meridionale del viadotto stesso, anche perché per contenere al massimo l'impatto di interazione percettiva e funzionale della spalla si procederà a limitarne l'estensione laterale verso monte (verso l'edificio) mediante palificata; questo comporta la possibile induzione di fenomeni vibratori sull'edificio stesso, che dovrà essere debitamente monitorato.

Infatti l'entità delle vibrazioni sin fase di cantiere risulta massima, come sorgente energizzante, in corrispondenza di attività di scavo in un substrato tufaceo a comportamento litoide, quale quello presente per la costruzione di tratti della galleria 2, dove l'utilizzo di martelloni per la frantumazione.

Impatti potenzialmente significativi in fase di esercizio

Impatto sulla qualità dell'aria

L'esercizio della ferrovia non introduce alcuna pressione ambientale in termini di qualità dell'aria.

Il riassetto della viabilità afferente la linea ferroviaria, con l'eliminazione dei passaggi a livello (con relative file al passaggio dei convogli) e l'ottimizzazione della rete stradale in diversi punti dell'area d'intervento determinano una generale fluidificazione della circolazione con conseguente positivo ritorno in ordine alla qualità dell'aria.

Tendenziale contributo positivo sulla qualità dell'aria tanto più apprezzabile in relazione ai numerosi superamenti dei diversi indicatori che caratterizzano tutti e tre i comuni nei quali ricade il progetto.

Impatto sul suolo e sul sottosuolo

Considerando le tipologie di terreno incontrate, l'assetto geomorfologico, i processi morfogenetici nella loro tendenza evolutiva ed in genere quanto emerso nel corso dello studio, non si ravvisano criticità di ordine geologico.

Lo stesso scavo dei tratti in galleria avviene all'interno di litologie piroclastiche competenti e non deformabili, cosa che garantisce una non ripercussione in superficie di eventuali problematiche statiche.

Una minimizzazione intrinseca degli impatti su questa componente si ottiene con lo spostamento planimetrico del viadotto 3, in quanto in questo modo si evita non solo la fondazione in alveo di una pila, ma anche lo spostamento verso la parte più alta del versante dei piani di appoggio delle pile interne all'incisione degli affluenti in sinistra del Fosso dei Quattro Pali consente di ridurre fortemente l'entità degli scavi e delle opere di consolidamento per sostenere i tagli verticali del versante. Il posizionamento delle pile più in alto comporta l'apertura della piazzola di lavorazione a quote superiori e conseguentemente con pareti assai più corte e quindi necessitanti opere di provvisoria e di consolidamento definitivo di più ridotto sviluppo. Il tutto determina minori scavi e minori necessità di stabilizzazione del versante con opere di non trascurabile impatto paesaggistico, in un contesto a spiccata valenza paesaggistica e vegetazionale.

Impatto sull'idrologia superficiale e sotterranea

Tutti i punti di interazione tra tracciato di progetto e idrografia di superficie sono concentrati in corrispondenza del tratto dove il viadotto 3 scende all'interno del sistema di vallecole andando ad attraversare due affluenti in sinistra del Fosso dei Quattro Pali con una campata di luce doppia. Lo spostamento planimetrico e il raddoppio della campata sono due azioni che hanno consentito di eliminare



completamente la pila in alveo e quelle nella zona più interna della forra, altrimenti foriere di impatto diretto sul corpo idrico.

La notevole soggiacenza della falda e la ridotta profondità delle due gallerie progettuali concorrono a non determinare impatti diretti con la circolazione idrica sotterranea.

Impatto sul Paesaggio

Per quanto riguarda la componente paesaggio, gli impatti risultano significativamente positivi, in quanto al sostanziale mantenimento di quote e livelli di intrusione percettiva dei tratti di adeguamento in sede, corrisponde un notevole miglioramento laddove il tracciato di progetto abbandona il tratto fortemente curvilineo (che verrà dismesso e riqualificato) per interrarsi in galleria (con conseguente eliminazione di qualsiasi effetto di intrusione paesaggistica).

Meno evidente è il vantaggio in corrispondenza del secondo tratto di interrimento della linea, perché questo, nel territorio di Castelnuovo di Porto avviene mantenendo in superficie una strada che prende il posto dell'attuale ferrovia (rispetto alla quale vengono però meno gli elementi verticali dei sostegni della trazione elettrica).

Anche l'interramento dei nuovi locali della stazione di Castelnuovo di Porto ha un effetto positivo sul paesaggio in quanto evita di introdurre nuove volumetrie in elevazione che andrebbero a chiudere ulteriormente le viste prospettiche dall'abitato verso il tracciato ferroviario.

Più avanti, la principale miglioria a valenza paesaggistica è costituita dalla traslazione di poche decine di metri del viadotto nel comune di Morlupo, mantenendo rigorosamente la quota del piano ferro, ma delocalizzandolo dalla fascia centrale di massima valenza e vigoria della vegetazione ripariale presente all'interno dell'incisione valliva del Fosso dei Quattro Pali.

Lo spostamento, accompagnato dal raddoppio della luce della campata di attraversamento del Fosso, consente di allontanare l'opera dal primo fronte residenziale presente sull'opposta sponda idrografica e contestualmente anche da un luogo di aggregazione e fruizione, quale il Parco Avventura, che proprio sulla fascia valliva del Fosso dei Quattro Pali si affaccia.

Inoltre, il fatto di spostare il viadotto dal thalweg vallivo al versante destro (mantenendo le quote del ferro) consente di frapporre tra l'opera e i bersagli paesaggistici (edifici e Parco Avventura) una più corposa ed integra quinta arborea in grado di nascondere in maniera più efficace la percezione visiva del viadotto.

Tornando agli altri impatti paesaggistici che possono essere causati dall'intervento di adeguamento in sede dei tratti ferroviari all'aperto, questi possono essere ricondotti alle interferenze con la vegetazione (laddove presente lungo i margini), mentre il sostanziale mantenimento delle attuali quote del piano ferro non determina alterazioni morfologiche e della configurazione dei luoghi.

Certamente più invasivi, da un punto di vista paesaggistico, sono gli interventi per la realizzazione dei diversi archi stradali che vanno a migliorare l'accessibilità dei luoghi e consentono l'eliminazione dei troppo numerosi e pericolosi incroci ferroviari a raso privi di passaggio a livello. Sono infatti interventi di allargamento della viabilità attuale che ne aumentano il grado di visibilità e che determinano quasi ovunque l'impatto su quinte e margini vegetati che attualmente delimitano e chiudono percettivamente il corridoio infrastrutturale stradale/ferrovia.

Questi impatti risultano particolarmente presenti in corrispondenza dei due svincoli stradali presenti al passaggio tra i due lotti costruttivi (1 e 2) e all'altezza della stazione Magliano-Morlupo.

Impatto sulla vegetazione

Gli impatti sulla vegetazione si esplicano tutti in fase di occupazione del suolo durante la fase costruttiva e pertanto una volta completati i lavori e realizzati gli interventi di riqualificazione dei luoghi e mitigazione degli impatti non si registrano ulteriori decrementi in termini quantitativi e qualitativi di questa componente. Quindi l'impatto in fase di esercizio sulla vegetazione esistente è del tutto nullo, in quanto già verificatosi nel corso della costruzione dell'opera.



Impatto sugli ecosistemi

Una volta completate le opere, tutti gli impatti sugli ecosistemi potenzialmente indotti nella fase di cantiere hanno termine; con l'entrata in esercizio della linea potenziata gli unici impatti sugli ecosistemi sono di fatto riconducibili al rischio di collisione degli uccelli con la linea contatto.

Da questo punto di vista, il raddoppio del binario di corsa avviene su un corpo ferroviario già oggi elettrificato e pertanto non introduce alcuna forma di impatto aggiuntiva estendendo solo la fascia dove sono presenti le linee di contatto.

Discorso analogo vale anche per quanto riguarda la conferma planimetrica delle sorgenti di disturbo acustico dovute al transito dei treni e al traffico veicolare che permangono (con l'eccezione dei tratti in variante) in corrispondenza delle sedi attuali, ovviamente allargate.

Proprio la più importante variante plano-altimetrica del lotto costruttivo I comporta un'importante ricaduta positiva in fase di esercizio su un'area di grande importanza ecosistemica, quale il Parco di Vejo; infatti il progetto esecutivo prevede lo smantellamento della linea in corrispondenza dell'ampia curva che oggi presenta nel territorio del Comune di Castelnuovo di Porto, spostando il transito dei treni (rumore e rischio di collisione) in posizione molto più distante dal limite del Parco e inoltre collocandolo all'interno di un tratto in variante in galleria. Gli impatti potenziali di disturbo della fauna in corrispondenza del Parco di Vejo vengono pertanto ad essere del tutto eliminati.

Impatto acustico

[...] Le soluzioni introdotte con il progetto esecutivo annullano gli impatti acustici evidenziati dal SIA, in quanto i tre ricettori che risultavano esposti a tale tipologia di impatto vengono tutti a trovarsi in corrispondenza di tratti che il progetto esecutivo ha trasformato in galleria. L'impatto acustico è stato pertanto completamente annullato in corrispondenza del Lotto I a seguito dell'intercorso interrimento del tratto di linea ferroviaria in variante planimetrica.

In corrispondenza del Lotto 2 viene invece a determinarsi una situazione di impatto acustico in corrispondenza della RSA presente proprio nell'estrema porzione settentrionale del Lotto; situazione che viene mitigata mediante realizzazione di un'apposita barriera antirumore sul margine della ferrovia a completa protezione acustica del ricettore sensibile. [...]

Impatto vibrazionale

I risultati delle analisi previsionali dei fenomeni vibrazionali eseguite nell'ambito del SIA hanno evidenziato il non superamento dei vigenti limiti massimi diurni, pur presentando in prossimità delle aree abitate alcuni gruppi di edifici sottoposti a valori moderatamente elevati delle vibrazioni che, secondo quanto esposto nel SIA stesso, con il progressivo deterioramento nel tempo del sistema ruota/binario potrebbero portare alla generazione di effetti non del tutto trascurabili.

Nel SIA, proprio in relazione allo stato di usura del sistema ruota/binario, era stato "consigliato" di mettere in opera un tappetino antivibrante del tipo "soffice isolante" in corrispondenza delle aree critiche corrispondenti approssimativamente ai primi cento metri del progetto a partire dalla stazione di Riano e in corrispondenza del nucleo abitato Belvedere (Comune di Castelnuovo di Porto), approssimativamente intorno al Km 2+800.

INTERVENTI DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE

[...] si vuole riassumere quali siano stati gli interventi di mitigazione e/o di compensazione ambientale messi a punto a corredo del progetto esecutivo per consentirne un corretto inserimento ambientale e paesaggistico nel contesto territoriale dove si sviluppa. Questo insieme di interventi persegue inoltre il fine di dare attuazione alle prescrizioni ambientali emesse a diverso titolo dagli Enti territoriali in fase di Conferenza dei Servizi e sue successive fasi attuative.

Come già esposto [...], il progetto di inserimento ambientale è stato sviluppato per andare oltre il mero fine di rimarginare i segni dell'intervento di adeguamento del tracciato e di ripristinare per quanto possibile lo status ante-operam, perseguendo anche risultati in termini di conferimento al corridoio progettuale di una



valenza paesaggistica e visuale coerente con i valori e le potenzialità degli ambiti attraversati, nonché di protezione e valorizzazione delle residue risorse ambientali, con particolare attenzione alla continuità del paesaggio agricolo.

Il trattamento e la riqualificazione dei margini del nuovo tracciato si basa sul rimodellamento morfologico e sulla riqualificazione vegetazionale lungo linea, sviluppando ulteriormente quel sistema di interventi di inserimento e mascheramento già impostato dal progetto definitivo.

Il progetto esecutivo comprende intrinsecamente un insieme di interventi, tra loro distinti più per semplicità di trattazione che per reale univocità, trattandosi di diverse modalità con le quali è stata complessivamente declinata la riqualificazione paesaggistica e ambientale delle diverse parti del progetto. Così, il rimodellamento superficiale dei margini di scarpate e rilevati sfuma nel ripristino morfologico sotto i viadotti e nelle aree di cantiere, integrandosi con gli interventi di sistemazione delle aree di imbocco delle gallerie e con quelli per il ripristino e la riqualificazione del sedime dei tratti dell'attuale corpo ferroviario dismessi e di quelli stradali adeguati.

Le diverse forme di riqualificazione sopra enunciate trovano tutte compimento nella messa a dimora degli alberi e arbusti tra loro integrati e caratterizzati da una disposizione variabile o in nuclei irregolari.

Laddove invece gli spazi a disposizione non hanno consentito l'attuazione di interventi "complessi" (come nel caso delle aree verdi delle stazioni) si è fatto ricorso all'impianto di alberature isolate (con finalità di marker territoriali) oppure in filari (doppi o tripli) con funzioni percettivamente schermanti per gli ambiti e i ricettori lungo il tracciato ferroviario.

Anche nei casi di ridotta valenza paesaggistica o anche di marginalità si è comunque dato seguito come minimo ad interventi di inerbimento mediante idrosemina di tali superfici.

Nel complesso, gli interventi "a verde" previsti nel Lotto 1 comportano la messa a dimora di oltre 8.600 piante, mentre nel Lotto 2 si è data maggiore importanza al trapianto delle alberature interferite e pertanto espianate a completamento di alcuni interventi di mitigazione. Durante la fase realizzativa del Lotto 2 verranno infatti spostate in vivaio 90 alberature (di cui 60 ulivi e 30 alberi di prima grandezza), che saranno successivamente ai lavori lungo il nuovo percorso ciclopedonale, oppure verranno ricollocate nelle zone originarie, al netto di piccoli scostamenti per l'ottenimento di un migliore attecchimento.

Per quanto riguarda invece le interferenze con gli edifici maggiormente esposti, in fase di esercizio, ma anche di cantiere, il progetto esecutivo risolve queste questioni accanto a questi interventi specificatamente messi a punto per la minimizzazione di determinate tipologie di impatto ambientale, nello sviluppo del progetto esecutivo sono state introdotte alcune soluzioni a livello di opere d'arte e manufatti che assolvono intrinsecamente anche una funzione di riduzione, se non proprio eliminazione, di alcune forme di impatto ambientale.

Tra questa una soluzione certamente risolutiva degli impatti acustici residui è consistita nell'aver ulteriormente sviluppato e ottimizzato i due tratti in galleria artificiale che consentono di evitare l'apposizione di barriere antirumore alte 3 m in corrispondenza di 3 ricettori per i quali tali protezioni erano state previste in fase di progettazione definitiva.

Nel caso, invece, della RSA posto in corrispondenza del tratto terminale del Lotto 2, il contenimento del previsto impatto acustico in fase di esercizio su questo ricettore sensibile viene perseguito e ottenuto mediante realizzazione di un tratto di 160 m di barriera antirumore.

Alla riduzione intrinseca dei valori di impatto acustico, così come anche quelli vibrazionali, concorre poi, in maniera decisamente significativa, l'avvenuta riduzione dei transiti previsti per il nuovo modello di esercizio ferroviario, così come il completo rifacimento e ammodernamento del corpo ferroviario e del materiale rotante, nonché la sostituzione degli attuali e vecchi convogli ferroviari con treni del tutto nuovi e di nuova concezione tecnica.

Per la sola fase di cantiere sono invece stati previsti alcuni brevi tratti lungo il cantiere mobile da proteggere mediante apposizione di cantiere antirumore di cantiere, in corrispondenza dei fronti edificati maggiormente esposti.

L'altra importante variante introdotta con il progetto esecutivo, quella relativa alla combinazione tra traslazione planimetrica di una ventina di metri del viadotto nel territorio di Morlupo (per disassarlo rispetto alla parte centrale della forra idrografica), unitamente all'introduzione di una luce doppia (con eliminazione di una pila in alveo) di una campata ha di fatto quasi completamente eliminato l'interazione idraulica con il Fosso dei Quattro Pali e i suoi affluenti laterali e significativamente ridotto, per entità e per valenza vegetazionale, l'impatto con la fascia ripariale e boschiva, particolarmente folta e integra proprio nella zona più interna della forra. Inoltre, la traslazione, per quanto contenuta, del viadotto ha reso possibile la significativa riduzione dell'impatto paesaggistico e vegetazionale dovuto alla presenza di nicchie di grandi dimensioni sul versante (con relative opere di contenimento) per fondare le pile del viadotto. Una riduzione di impatti riconducibile anche alla matrice suolo e alla stabilità delle pareti della forra.

La stessa presenza del viadotto di cui sopra (più gli altri due corti viadotti a 2 campate del Lotto 1) e delle due gallerie lungo il tracciato ferroviario consentono di aumentare la continuità territoriale del territorio sotteso dalla ferrovia rispetto alla situazione attuale, eliminando la necessità di introdurre specifici interventi per dare continuità laterale agli spostamenti faunistici, anche laddove il tracciato ferroviario si inserisce in contesti seminaturali ed agricoli di maggiore rilevanza faunistica.

Per quanto riguarda invece le problematiche relative all'eccessiva vicinanza tra opera e edifici, in fase di esercizio e di cantiere, il progetto esecutivo prevede l'acquisizione e la demolizione della casa cantoniera posta al passaggio tra i due lotti costruttivi (per rendere più fluida e ottimizzata la risagomatura dello svincolo ivi presente) e dell'edificio posto a pochi metri dalla spalla (verso Roma) del viadotto che attraversa il Fosso dei Quattro Pali, nel Comune di Morlupo. In questo caso, infatti, la vicinanza tra l'edificio e il manufatto ferroviario risulta talmente ridotta (dell'ordine dei 10 m) da porre questioni di rispetto dei minimi standard urbanistici e pertanto, a prescindere dalle tematiche di impatto vibrazionale in fase di cantiere, si è optato per l'acquisizione dell'immobile stesso e successiva demolizione.

Invece, per la sola fase di cantiere nella zona terminale della seconda galleria nel comune di Castelnuovo di Porto, stante l'eccessiva vicinanza delle lavorazioni è stato disposto e concordato con i residenti in tale immobile per una loro temporanea ricollocazione (ovviamente del tutto indennizzata) in altra abitazione, per il tempo strettamente necessario al completamento dei lavori maggiormente intrusivi.

L'insieme degli interventi sopra sintetizzati è poi ulteriormente corredato da un intervento di compensazione ambientale consistente nel recupero e riutilizzo della sede ferroviaria esistente in dismissione nel Lotto 2 come elemento centrale della creazione di un parco ciclopedonale lineare con aree di sosta attrezzate, di accesso/termine a servizio delle percorrenze dell'abitato esistente.

Piano di Monitoraggio Ambientale

Il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) è stato predisposto in fase di progettazione definitiva per definire lo stato dell'ambiente nella situazione preesistente all'intervento, controllare gli effetti della realizzazione dell'opera sulle componenti e sui sistemi ambientali, verificare l'efficacia delle misure di mitigazione.

Considerate le lievi modifiche del progetto esecutivo rispetto al progetto definitivo, e visto che le aree di cantiere previste nel progetto definitivo non sono state modificate, il Piano di Monitoraggio Ambientale non ha subito variazioni rispetto a quanto già approvato in sede di procedura di VIA.

Il sistema di monitoraggio prevede pertanto tre fasi di rilevazione della situazione ambientale: ante operam (un anno), durante l'esecuzione dei lavori (30 mesi) e per il primo periodo di esercizio (un anno).

L'attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale richiede la messa a punto di una specifica struttura gestionale che preveda anche l'utilizzo di un sistema informativo, basato su piattaforma GIS, che gestisca la

massa di dati proveniente, nel tempo, dalle diverse componenti ambientali.

Tale sistema dovrà rispondere non solo ad esigenze di archiviazione, ma anche di acquisizione, validazione, elaborazione, comparazione, pubblicazione e trasmissione dei diversi dati.

Il sistema sarà strutturato in moduli, tra di loro pienamente interfacciati e costruiti secondo criteri di gestione e consultazione comuni, funzionali a ciascuna attività necessaria al monitoraggio.

* * *

ESITO ISTRUTTORIO

L'istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella documentazione agli atti di cui i tecnici Marco Sandrucci, iscritto all'albo dei Geologi del Lazio al n. 666 e l'Ing. Giovanni Torriero, hanno 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 l'intervento per il raddoppio e le varianti di tracciato della ferrovia ex-concessa Roma- Viterbo nella tratta extraurbana Riano - Morlupo dal km 0+000 al km 5+989,31, nei Comuni di Riano, Castelnuovo di Porto e Morlupo. Il progetto esecutivo in esame si configura come Lotto Funzionale (grazie agli allacci alla rete attuale previsti con nelle Stazioni di Riano e Magliano-Morlupo) stralciato dal più generale progetto definitivo di ammodernamento e potenziamento della ferrovia ex-concessa Roma-Viterbo nella tratta extraurbana Riano-Pian Paradiso (da progr. Km 23+841,88 a progr. Km 46+141,66) già assoggettato a procedura di VIA conclusasi con parere di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni da soddisfare in fase di elaborazione del Progetto Esecutivo e di realizzazione delle opere (Prot. n. 3826/D2/2S/25 dell'11 gennaio 2010). La Proponente Astral S.p.A. ha evidenziato che la presente istanza di assoggettabilità a V.I.A. è stata avanzata a seguito della scadenza dei termini di validità del soprarichiamato parere di compatibilità ambientale.

Preso atto del complesso e articolato iter procedurale dell'opera, desunto dalla documentazione agli atti e che di seguito si espone dal periodo intercorrente dalla redazione del Progetto Definitivo alla presentazione dell'istanza di assoggettabilità a V.I.A.:

1. Il progetto esecutivo del Lotto funzionale Riano-Morlupo costituisce l'evoluzione e l'ottimizzazione di uno stralcio del precedente progetto definitivo d'"Ammodernamento e potenziamento della ferrovia ex-concessa Roma-Viterbo nella tratta extraurbana Riano-Pian Paradiso (da progr. Km 23+841,88 a progr. Km 46+141,66)".
2. Tale intero progetto definitivo è stato sottoposto, per l'acquisizione dei necessari pareri, a Conferenza di Servizi, al Comitato Regionale LL.PP. e alla procedura di VIA (sulla base di un SIA redatto nell'ottobre 2009) ottenendo pareri/giudizi favorevoli (in parte con prescrizioni).
3. Per quanto riguarda specificatamente gli aspetti ambientali, il progetto ha ricevuto giudizio di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni da soddisfare in fase di elaborazione del Progetto Esecutivo e di realizzazione delle opere (Prot. n. 3826/D2/2S/25 dell'11 gennaio 2010).
4. Il progetto per "Appalto integrato dei lavori di realizzazione delle opere di ammodernamento e potenziamento della ferrovia ex concessa Roma - Viterbo nella tratta extraurbana Riano - Pian Paradiso (da progr. Km 23+841.88 a progr. Km 46+141.66. (CUP F74F08000030009)" è



- stato oggetto di un bando di gara per appalto integrato (gennaio 2010) con copertura economica afferente a fondi POR FESR, fondi FAS e fondi regionali.
5. Essendo successivamente venuta meno la necessaria copertura finanziaria, l'Amministrazione Regionale (Determinazione n. A1226 del 17/02/2011 del Direttore Regionale Trasporti) ha disposto l'annullamento della procedura di gara.
 6. Nel frattempo, tra le richieste esposte in Conferenza dei Servizi da parte degli Enti territoriali, particolare rilevanza ha assunto la richiesta del Comune di Castelnuovo di Porto (Verbale Conclusivo della "Conferenza di Servizi su Progetto definitivo" dell'11/01/2010) in merito al possibile interrimento di parte del tracciato ferroviario ricadente nel proprio territorio.
 7. In riferimento a tale parere reso in Conferenza, è stato pertanto posto all'Area VIA il quesito sull'assoggettabilità a VIA di tale variante interrata (nota prot. 167432/DA/05/11 del 19/04/2011). L'Area VIA in data 27 luglio 2011 prot.333468, acquisiti i pareri favorevoli degli Enti competenti di cui all'allegato A, ha riscontrato la non sussistenza della fattispecie di cui all'Allegato IV, punto 8, lettera t), della parte II del D.Lgs.n.152/06 e ss.m.i.
 8. A valle di tale pronunciamento da parte della Regione Lazio, l'Amministrazione Regionale, al fine di dare comunque attuazione all'intervento programmato e avendo a disposizione solo la parte di risorse economiche afferenti ai fondi regionali, ha disposto un lotto funzionale di più ridotta copertura finanziaria. L'affidamento (Determinazione del Direttore Regionale Trasporti n. A10126 del 26.10.2011) secondo quanto prevede l'art.57 comma 5 lettera a) del D. Lgs. 163/2006) limita l'estensione del lotto funzionale ai primi km 5,989 del progetto integrale, considerando che il km 0+000 di inizio lotto coincide con la progressiva km 23+841,88 del progetto originario ed interessando i soli Comuni di Riano, Castelnuovo di Porto e Morlupo. Il Lotto Funzionale così definito è stato suddiviso nei seguenti Lotti costruttivi: Lotto 1 - dal Km 0+000 al Km 3+657 e Lotto 2 - dal Km 3+657 al Km 5+989.31.
 9. Sulla base di Lotti operativi è stata successivamente disposta l'indizione di una procedura aperta di gara ai sensi dell'art. 60 del D. Lgs 50/2016 (Determinazione dell'Amministratore Unico di Astral n. 160 e 161 del 21 settembre 2017), con opportuna copertura economica (Delibera del CIPE n. 56 del 01 dicembre 2016, pubblicata sulla 'Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana - Serie Generale' n. 79 del 04 aprile 2017).
 10. Ciascun singolo lotto operativo è stato configurato come lotto singolarmente appaltabile e operabile. A seguito di un doppio bando di gara, la progettazione esecutiva dei 2 lotti operativi è stata aggiudicata a due diversi Appaltatori, ognuno dei quali ha provveduto alla redazione del relativo Progetto Esecutivo che è alla base dello Studio Preliminare Ambientale.
 11. Il progetto esecutivo è stato elaborato partendo dal progetto definitivo a base di gara, così come modificato in ottemperanza alle osservazioni della CdS del 25.11.2009 s.m.i. e, per il solo Lotto 1, in recepimento alla variante interrata di Castelnuovo di Porto (oggetto di un processo di autorizzazione ambientale da parte della Regione Lazio).
 12. Successivamente alla C.d.S. sul progetto definitivo (comprensivo della variante interrata) ed alla procedura di gara del 2017, Astral ha ricevuto ulteriori richieste di integrazione del progetto da parte dei Comuni di Castelnuovo di Porto (DGC N.125 del 01/10/2019 ed allegati) e di Morlupo (DGC N. 68 del 16/04/2019 ed allegati), che si sono aggiunte alle richieste esposte nel corso degli incontri (25-29 marzo 2019) con le ditte interessate dal procedimento espropriativo (a seguito della comunicazione agli interessati dell'avvenuta approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'articolo 17 D.P.R. n. 327/2001 e s.m.i. e riassunte nella relazione esplicativa del 17/09/2019 della società STA S.r.l. incaricata da Astral).
 13. Nel corso dello sviluppo della progettazione esecutiva del Lotto funzionale in esame sono stati eseguiti ulteriori approfondimenti e concertazioni con i Comuni e con Anas per condividere ulteriori richieste da recepire mettendo a punto le conseguenti ottimizzazioni da introdurre



nel progetto. In tale fase si è anche proceduto alla verifica di dettaglio degli stati di consistenza sulla base del progetto esecutivo per migliorare la calibrazione delle aree di occupazione anche in riferimento alle migliorie proposte dall'impresa al progetto esecutivo.

14. Rispetto alle ottimizzazioni introdotte nel progetto esecutivo, il sovrappasso di accesso sulla via Flaminia in località "Valle", nei pressi della Stazione di Riano (accesso che era stata intercluso dal PD approvato), è stato stralciato dai lavori del Lotto 1 in recependo la soluzione prospettata dalla Regione Lazio in merito all'innesto della tratta Montebello-Riano con la Riano Morlupo (verbale del 27 04 2021).
15. Il progetto esecutivo mantiene la dismissione (Lotti 1 e 2) e il recupero funzionale (Lotto 2) dei tratti ferroviari dismessi già individuata nel progetto definitivo, ma a differenza dell'intero tracciato oggetto della VIA del 2010, il progetto esecutivo del Lotto funzionale Riano-Morlupo non presenta nessuna area interclusa.
16. In considerazione del lasso di tempo intercorso dal parere di VIA, il progetto esecutivo del Lotto funzionale Riano-Morlupo (articolato nei due lotti operativi 1 e 2) è stato assoggettato a verifica di VIA per avere conferma o meno di tale parere positivo di sostenibilità ambientale.
17. Si evidenzia come in merito al carattere di "funzionalità" del Lotto Riano-Morlupo, sono in fase di esecuzione i lavori propedeutici alla preparazione del raddoppio della tratta extra-urbana Montello-Riano (comprensiva della Stazione di Riano) per la soluzione delle interferenze con la viabilità e l'esecuzione delle indagini archeologiche preventive, cui farà seguito l'attivazione del progetto esecutivo.

Preso atto che con nota prot. n. 20160 del 12/07/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 898551 in pari data, l'Astral S.p.A. ha indetto la conferenza di servizi decisoria, ex art. 14, c. 2, legge n. 241/90, ad oggetto "Appalto di progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori sulla base del progetto definitivo dei lavori di ammodernamento e potenziamento della ferrovia ex-concessa Roma – Viterbo, tratta extraurbana Riano – Morlupo da progr. Km. 0+000 a progr. Km. 5+989,31 di progetto. Lotto 1 da Km. 0+000 a Km. 3+657,00 – Lotto 2 da Km. 3+657,00 a Km. 5+989,31".

Preso atto che nella documentazione progettuale vengono evidenziati gli obiettivi dell'opera ed in particolare:

- l'intervento sul Lotto funzionale Riano-Morlupo si inserisce in un'ottica di armonizzazione e prosecuzione dell'ammodernamento della linea ferroviaria a partire da Roma, per potenziare l'offerta di TPL con una ferrovia avente caratteristiche di linea metropolitana a servizio di un bacino d'utenza caratterizzato dai residenti della parte settentrionale del Comune di Roma e da quelli dei vicini comuni della Città Metropolitana.
- La linea ferroviaria Roma Nord è una delle più frequentate del Lazio, con prevalenza di pendolari che per motivi di studio e/o lavoro si recano a Roma; si tratta peraltro di un bacino di utenza in espansione in quanto i Comuni dell'immediato hinterland a nord di Roma sono in espansione demografica e questo contribuisce ad incrementare i numeri dei potenziali utenti della linea ferroviaria in progetto di adeguamento.
- Il potenziamento complessivo della linea ferroviaria mira ad incrementare le frequenze e le velocità di percorrenza del collegamento di questi comuni con il centro di Roma e costituisce la naturale prosecuzione dei previsti lavori di ammodernamento e potenziamento della tratta urbana Piazzale Flaminio - Montebello – Riano.

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:

- ✓ Regione Lazio - Direzione Regionale Lavori Pubblici, Stazione Unica Appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo, Area Tutela del Territorio – Servizio Geologico e Sismico Regionale, con nota prot. n. 67729 del 17/01/2024, ha fornito indicazioni sulle materie di competenza della suddetta Area. Successivamente con nota prot. n. 542784 del 22/04/2024, inviata alla scrivente Direzione per conoscenza, ha fornito alla Proponente chiarimenti in merito alla procedura ex art. 89 del D.P.R. n. 380/2001.
- ✓ Ministero dell'Interno, Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile, Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Roma, Polo di Nomentano-Tivoli, nota prot. n. 5456 del 18/01/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 80045 del 19/01/2024, con la quale *“...si comunica che questo Ufficio non è competente in materia di impatto ambientale...”*.
- ✓ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per i Trasporti e la Navigazione, Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale, Divisione 4, nota prot. n. 630 del 26/01/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 115588 in pari data, con la quale *“...si comunica che il progetto definitivo dell'intervento in oggetto ha ricevuto il parere favorevole in linea tecnico – economica con voto n. 89 del 24/01/2018 del Comitato Tecnico Permanente per la sicurezza dei Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi, subordinatamente a quanto indicato nelle “Condizioni” e nelle “Prescrizioni” riportate nella relativa relazione istruttoria (Nota TPL n. 513 del 22/01/2018). Tali prescrizioni e condizioni riguardano aspetti di sicurezza da recepire nel Progetto esecutivo dell'intervento che solo oggi è visionabile al link riportato nella citata nota 37536. Si rimanda pertanto ad ANSFISA, in indirizzo della nota che si riscontra, ad ogni eventuale verifica e/o attività in merito alle citate prescrizioni o condizioni, in ragione delle proprie competenze”*.
- ✓ Comune di Morlupo, Dipartimento Il Tecnico Ambientale, Settore 2.1 “Gestione del territorio, Demanio Affrancazione e Usi Civici”, nota prot. n. 2305/2024 del 29/01/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 126308 in pari data, con la quale *“...l'Amministrazione Comunale, con l'occasione dell'avvio dei lavori di Verifica di assoggettabilità a VIA, chiede di tenere in considerazione le seguenti osservazioni, già in parte rese note al soggetto procedente in occasione dell'iter d'adozione della variante urbanistica (DCC 10 del 31.03.2023 di adozione e DCC 41 del 16.11.2023 controdeduzioni) ...”*. In allegato alla suddetta nota è stato trasmesso:
 - Tavola P.2/2/A – Planimetria di dettaglio nuova fermata “Morlupo Centro” località Valle La Posta/Monte La Guardia – Variante A;
 - Deliberazione di Consiglio Comunale n. 10 del 31/03/2023;
 - Deliberazione di Consiglio Comunale n. 41 del 16/11/2023.Lo stesso Comune di Morlupo, il Responsabile del Settore 2.1, con PEC del 14/06/2024, acquisita con prot. n. 775825 in pari data, ha confermato *“...le osservazioni già inoltrate il 29-01-2024 (REGIONE.LAZIO.REGISTRO UFFICIALE.E.0126308.29-01-2024)...”*.
- ✓ Ente Regionale Parco di Veio, nota prot. n. 410 del 15/02/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 217883 in pari data, con la quale *“...si chiede pertanto di prevedere nel piano di monitoraggio ambientale particolari approfondimenti per il tratto del Fosso dei quattro pali ubicato all'interno del Parco prevedendo, in fase di cantiere e di esercizio, lo svolgimento di campionamenti seriatati nel tempo per monitorare l'andamento di bioindicatori utili a rilevare tempestivamente eventuali alterazioni della qualità delle biocenosi acquatiche e ripariali ed attivare le opportune azioni correttive sulle modalità operative. In particolare si ritiene necessario prevedere monitoraggi della qualità delle acque mediante analisi dei parametri chimico-fisici e dei bioindicatori (indice IBE), delle cenosi vegetali e delle comunità di anfibi. Per quanto riguarda la fase di esercizio si chiede inoltre di valutare l'impatto del rumore sui fruitori dell'area protetta (con particolare riferimento alla rete sentieristica esistente) e*



sulle comunità animali, al fine di individuare le opportune misure di mitigazione per contenere gli impatti”. Si rileva comunque ai fini procedurali che nella stessa nota viene specificato quanto segue “...Il tracciato del progetto e le aree di cantiere sono ubicate esternamente al perimetro del Parco di Veio...”.

- ✓ La Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV – Pianificazione Strategica e Governo del Territorio, Servizio I Urbanistica e attuazione del PTMG, con nota prot. n. 38244 del 01/03/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 295090 in pari data, ha rilasciato parere e comunicato che “...Per quanto di specifica competenza, limitatamente alla compatibilità con il PTPG e ferma restando la competenza del Comune e degli altri Enti coinvolti alle verifiche di rito (legittimità delle preesistenze, vincolistica, standard ecc.) si ritiene che l'intervento in oggetto in variante al PRG vigente sia compatibile con le direttive e prescrizioni del PTPG alle seguenti condizioni, che dovranno essere considerate nel prosieguo della procedura ex art. 19 del D.lgs. 152/2006 e nelle successive fasi di approvazione delle varianti urbanistiche che ciascuna delle Amministrazioni Comunali dovrà espletare...[...]”.
- ✓ L'AUBAC – Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino Centrale, Settore Gestione rischio idraulico, con nota prot. n. 5399 del 17/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 654720 del 20/05/2024, ha fornito un contributo istruttorio relativo all'intervento in esame. Il suddetto contributo istruttorio è stato ribadito con nota prot. n. 6536 del 13/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 788494 in pari data.
- ✓ Regione Lazio, Direzione Regionale Agricoltura e Sovranità' Alimentare, Caccia e Pesca, Foreste, Area Governo del Territorio, Multifunzionalità e Forestazione, nota prot. n. 700313 del 29/05/2024, con la quale comunica che “...non essendo ad oggi pervenuta alcuna formale richiesta di parere, si chiede a codesta Direzione di valutare preliminarmente la necessità di un effettivo coinvolgimento della scrivente nell'ambito del procedimento, verificando le norme per effetto delle quali è dovuto pronunciamento. A riguardo, si ricorda che la scrivente, a cui è attribuita competenza in merito al rilascio del parere di cui all'art. 6 del RR n. 7/05, è chiamata ad esprimersi qualora sussistano previsioni di eliminazione di habitat forestali con la conseguente trasformazione degli stessi ad altra destinazione d'uso...”.
- ✓ Consorzio di Bonifica Litorale Nord, nota prot. n. 2604 del 07/02/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 176727 in pari data, con la quale viene richiesta documentazione integrativa. Invece il Consorzio di Bonifica Litorale Nord, con nota prot. n. 11581 del 27/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 832705 in pari data, ha comunicato che “...sia per i lavori del Lotto 1 che per i lavori del Lotto 2 si riscontrano carenze nella documentazione tecnica trasmessa con protocollo n. 2604 del 07/02/2024, in particolare con riferimento all'individuazione dei fossi demaniali interferenti con l'opera e alla compatibilità delle portate di scarico con il Fosso recettore. Si condivide, altresì, l'impostazione generale dello studio ai fini del prosieguo dell'iter procedurale in oggetto e si resta in attesa del perfezionamento della documentazione tecnica secondo quanto richiesto con la nota consortile sopraccitata, al fine del rilascio del parere idraulico di competenza da parte di questo Ente.”
- ✓ Il Ministero della Cultura, Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per la Provincia di Viterbo e per l'Etruria Meridionale, con nota prot. n. 9781-P del 17/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 787799 del 18/06/2024, ha inviato delle osservazioni relative alla documentazione integrativa presentata ed ha comunicato che “...Per quanto riguarda gli aspetti di competenza dell'area funzionale paesaggio e monumentale si considerano esaustive le integrazioni documentali spontanee pervenute, le quali soddisfano la richiesta contenuta nella precedente nota [nota prot. n. 2604 del 07/02/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 176727 in pari data],



di acquisire elaborati da cui si possano desumere puntualmente e chiaramente, anche a livello cartografico, le differenze fra il progetto definitivo approvato e le varianti redatte nella progettazione esecutiva. A seguito di tale lettura si prende atto che la progettazione esecutiva relativa allo stralcio contiene sì alcune modifiche rispetto al precedente progetto, ma che la verifica della compatibilità delle stesse con i livelli di tutela rispetto ai beni paesaggistici e monumentali presenti sul territorio possa essere successivamente affrontata in sede di Conferenza di Servizi. -ci si riserva in ogni caso di integrare, in sede di Conferenza di Servizi, le prescrizioni già rilasciate dall'allora Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici del Lazio, con particolare attenzione sia alle opere di ottimizzazione fra i due livelli della progettazione che ai progetti architettonici delle nuove stazioni ferroviarie ed alle opere accessorie già previste e da integrare...”.

- ✓ La Regione Lazio, Direzione Regionale Urbanistica, 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. 945283 del 24/07/2024, ha comunicato che “...questa Direzione regionale limitatamente alle proprie competenze in materia ambientale ai sensi dell’art. 19 del DLgs 152/2006 non ritiene di dover rinviare le criticità evidenziate ad ulteriori approfondimenti in fase valutazione di impatto ambientale. L’ammissibilità paesaggistica, tenuto conto delle considerazioni esposte e delle criticità rilevate in questa sede, verrà valutata nel procedimento di approvazione del progetto esecutivo con le ulteriori considerazioni della Soprintendenza”.
- ✓ La Regione Lazio, Direzione Regionale Agricoltura, Promozione della Filiera e della Cultura del Cibo, Caccia e Pesca, Foreste, Area Governo del Territorio e Multifunzionalità, Forestazione, con nota prot. n. 962994 del 29/07/2024, ha comunicato che “...Si prende atto della documentazione integrativa prodotta, tuttavia, si puntualizza che al fine di poter esprimere un parere di competenza in merito a tale intervento risulta necessario acquisire ulteriore specifica documentazione di dettaglio riferita al progetto esecutivo, e pertanto, si richiede che nella successiva fase di indizione della conferenza di servizi, la progettazione venga integrata con...” delle informazioni di dettaglio specificate nella suddetta nota, a cui si rimanda per una lettura integrale.

Considerato che le suddette Autorità interessate e coinvolte nel procedimento, non hanno rilevato significative criticità derivanti dalla realizzazione dell’opera; si impartisce invece specifica prescrizione per quanto attiene l’acquisizione dei pareri di competenza delle seguenti Autorità:

- Regione Lazio - Direzione Regionale Lavori Pubblici e Infrastrutture, Innovazione Tecnologica, Area Tutela del Territorio – Servizio Geologico e Sismico Regionale, parere ex art. 89 del D.P.R. n. 380/2001;
- Regione Lazio, Direzione Regionale Agricoltura, Promozione della Filiera e della Cultura del Cibo, Caccia e Pesca, Foreste, Area Governo del Territorio e Multifunzionalità, Forestazione, parere di cui all’art. 6 del R.R. n. 7/05;
- Regione Lazio, Direzione Regionale Agricoltura, Promozione della Filiera e della Cultura del Cibo, Caccia e Pesca, Foreste, Area Usi Civici, procedimento di permuta ai sensi dell’art.3, comma 3-bis e segg. della L 168/2017;
- Consorzio di Bonifica Litorale Nord, parere idraulico di competenza.

Preso atto delle osservazioni presentate dal Comune di Morlupo, Dipartimento II Tecnico Ambientale, Settore 2.1 “Gestione del territorio, Demanio Affrancazione e Usi Civici”, con nota prot. n. 2305/2024 del 29/01/2024.

Considerato che le suddette osservazioni sono state correttamente controdedotte dalla Società Proponente, infatti, con l’elaborato denominato “Studio Ambientale Preliminare – documentazione



integrativa – rev. I - maggio 2024” si evidenzia che:

L'amministrazione Comunale, con l'occasione dell'avvio dei lavori di Verifica di assoggettabilità a VIA, chiede di tenere in considerazione le seguenti osservazioni, già in parte rese note al soggetto precedente in occasione dell'iter d'adozione della variante urbanistica (DCC 10 del 31.03.2023 di adozione e DCC 41 del 16.11.2023 controdeduzioni).

Il Dipartimento tecnico comunale espone sei diverse controdeduzioni relative ad altrettante richieste relative ai seguenti temi:

1. realizzazione fermata “Morlupo scalo”;
2. potenziamento del sistema parcheggi previsto in corrispondenza della futura stazione di Morlupo;
3. sistema di attraversamento pedonale da predisporre su via Flaminia in corrispondenza della futura stazione Morlupo;
4. Messa in sicurezza del realizzando svincolo di via Campagnese, predisponendo camminamenti pedonali per gli abitanti di via Campagnese;
5. Raccordo tra la strada podereale di Loc. Valle la Posta e la viabilità pedonale e ciclabile di Loc. Quattro Pali;
6. Attenzione da porre in occasione dello smantellamento del ballast ferroviario in merito ai possibili fattori inquinanti si previa caratterizzazione.

Rimandando alla Conferenza dei Servizi per la disamina delle sopra elencate richieste del Comune di Morlupo (anche in funzione di una verifica sulle disponibilità finanziarie), in questa sede è comunque possibile evidenziare:

- la fattibilità tecnica degli interventi di cui ai punti 2, 3, 5;
- la non procedibilità con la richiesta 1, non solo per l'indisponibilità di idonei spazi, ma anche e soprattutto per un'eccessiva vicinanza che verrebbe a crearsi con la stazione di progetto, determinando una distanza tra stazioni che risulterebbe ascrivibile a un servizio metropolitano e non ad uno extra-urbano, quale quello di progetto
- la mancata fattibilità tecnica della richiesta 4, peraltro non necessaria qualora si desse seguito all'attraversamento pedonale di cui al punto 3
- la ovvia e necessaria attuazione di un idoneo sistema di gestione e rimozione del ballast ferroviario, in funzione degli esiti delle analisi di caratterizzazione ambientale del ballast stesso in fase di smantellamento dell'opera esistente.

Considerato che in merito alle terre e rocce da scavo derivanti dalla realizzazione delle opere in progetto, dalla documentazione agli atti si evince che dalla campagna di indagini ambientali effettuate “...Si segnalano dei superamenti dei limiti della Colonna A (D.L.152/06, All. 5, Tlt. V, Tab 1), le concentrazioni restano comunque inferiori ai limiti imposti dalla Colonna B (D.L.152/06, All. 5, Tlt. V, Tab 1)”. Lo stesso proponente afferma che “...La natura geologica e stratigrafica dei terreni costituenti il locale substrato litologico determina una situazione strutturale caratterizzata dal possibile superamento dei valori limite di legge per metalli pesanti (quali As, Pb, etc.) da ricondurre a valori di fondo naturale.”

Considerato che una parte delle terre e rocce da scavo verranno riutilizzate in sito (mc. 127.650,00) mentre la restante parte (circa mc. 247.413,00) verrà riutilizzata per interventi di sistemazione idrogeologica nel Comune di Castelnuovo di Porto.

In merito a quest'ultimo intervento si precisa che “Il progetto preliminare dell'intervento di rimodellamento e stabilizzazione del versante di Via Val Cesara è stato sottoposto a Conferenza dei Servizi Preliminare ex art. 14, comma 3, legge 241/90 e s.m.i. forma semplificata modalità asincrona, conclusa positivamente con la determinazione del Responsabile dell'Area N. 86 DEL 06-04-2022 - Ufficio: Area III LLPP.URB.AT.PRO.ED.PRIV-SUAP-PATR-DEM-DEC, in data 6.04.2022, Registro Generale n. 395 del Comune di Castelnuovo di Porto”.

Anche sul sito di destinazione è stata effettuata una campagna di indagini ambientali dalla quale risulta che “...sono stati registrati tre superamenti delle CSC della Colonna A per il Piombo ed un leggero



superamento delle CSC di Colonna B per l'Arsenico (le concentrazioni limite della Colonna A sono pari a 20 mg/Kg, per Piombo a 100 mg/Kg e per Cobalto a 20 mg/Kg)."

Tutto ciò premesso, in merito a quanto sopra evidenziato, si impartisce specifica prescrizione.

Considerato che per quanto attiene l'interferenza dell'opera con aree gravate da uso civico, si prende atto di quanto asserito nella nota della Società Astral S.p.A., Direzione Infrastrutture Stradali e Grandi Opere, prot. n. 19435 del 05/07/2024, ovvero:

"...la Direzione Regionale Agricoltura e Sovranità Alimentare, Caccia e Pesca e Foreste – Area "Usi Civici", a seguito del ricevimento dell'attestazione sugli Usi Civici inviata, come da prassi, dal Comune di Morlupo prima dell'inizio della procedura in oggetto, comunicava in data 08/05/2024 al Comune e per conoscenza alla scrivente che le aree gravate da usi civici destinate ad essere stabilmente occupate da opere non rientranti fra quelle elencate nell'allegato A del DPR n. 31/2017 non possono essere oggetto di mutamento di destinazione d'uso, evidenziando al contempo che per dette superfici sarà necessario avviare un procedimento di permuta ai sensi dell'art.3, comma 3-bis e segg. della L 168/2017.

La comunicazione dell'Area "Usi Civici" evidenziava altresì che per le aree destinate alla sola occupazione temporanea fosse opportuno avviare il procedimento di mutamento di destinazione d'uso temporaneo.

Con riferimento a detta problematica si evidenzia che la scrivente, [...] ha richiesto urgente incontro congiunto finalizzato a chiarire e risolvere le criticità evidenziate dall'Ufficio regionale in argomento. [...], non avendo ricevuto riscontro alcuno alla sopramenzionata richiesta, ha reiterato la stessa in data 12/06/2024, continuando a non ricevere, almeno fino alla data odierna, il dovuto riscontro.

Considerato che:

- *L'intervento di ammodernamento in oggetto riguarda la realizzazione di un'opera pubblica lungamente attesa dal territorio;*
- *L'attuale progetto esecutivo non presenta modifiche sostanziali rispetto al progetto definitivo a suo tempo assentito a VIA;*
- *In occasione della Conferenza dei Servizi riguardante l'approvazione del progetto definitivo l'Assessorato all'Agricoltura della Regione Lazio è risultato assente a tutte le sedute, non esprimendo parere alcuno;*
- *Con riferimento alla relazione di mutamento di destinazione d'uso redatta dal Perito demaniale, sulla base della quale è stata redatta l'attestazione sugli Usi Civici del Comune di Morlupo, i terreni di cui si fa richiesta di mutamento di destinazione permanente sono di circa 23.320 mq, pari al solo 0,72% della superficie totale di aree di Demanio Civico in possesso e a disposizione del Comune di Morlupo, pari a 235 circa Ha;*
- *Sui terreni di cui si fa richiesta di mutamento di destinazione permanente andranno realizzate le n. 25 pile di sostegno al viadotto in variante, ciascuna occupante, a lavori ultimati, un'area di mq 9, unitamente ad una pista ciclabile di 3 m. di larghezza, di 1020 m. di lunghezza, avente peraltro funzione anche di elemento tagliafuoco, non alterando di fatto, se non in maniera totalmente marginale, l'originale destinazione agro – silvo -pastorale, dei terreni interessati;*
- *La procedura di cui in oggetto è in fase di chiusura e che la scrivente sta predisponendo la documentazione per l'apertura della relativa Conferenza dei servizi, la cui convocazione ufficiale è prevista per l'inizio della prossima settimana.*

Tanto considerato, si propone di posporre la soluzione di detta problematica in sede di Conferenza dei servizi, in corrispondenza della quale si programmerà necessariamente l'incontro richiesto con l'Area "Usi Civici", essenziale per trovare apposita soluzione congiunta alla problematica in argomento".

Ciò premesso, in merito a quanto sopra evidenziato, si impartisce specifica prescrizione.

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. Sulla scorta di quanto in premessa richiamato, dovranno essere acquisiti i pareri di competenza delle seguenti Autorità, in quanto pur essendo state coinvolte nel presente procedimento, non hanno inviato i contributi di competenza finali oppure hanno manifestato la necessità di acquisire ulteriore documentazione, ai fini del rilascio dello stesso contributo nella fase decisoria ed autorizzativa del progetto:
 - Regione Lazio - Direzione Regionale Lavori Pubblici e Infrastrutture, Innovazione Tecnologica, Area Tutela del Territorio – Servizio Geologico e Sismico Regionale, parere ex art. 89 del D.P.R. n. 380/2001;
 - Regione Lazio, Direzione Regionale Agricoltura, Promozione della Filiera e della Cultura del Cibo, Caccia e Pesca, Foreste, Area Governo del Territorio e Multifunzionalità, Forestazione, parere di cui al R.R. n. 7/05;
 - Consorzio di Bonifica Litorale Nord - parere idraulico di competenza;
3. Si ribadisce che, così come proposto dalla Proponente Società Astral S.p.A., in sede di conferenza di servizi decisoria dovrà essere acquisito il parere di competenza della Regione Lazio, Direzione Regionale Agricoltura, Promozione della Filiera e della Cultura del Cibo, Caccia e Pesca, Foreste, Area Usi Civici, in merito al procedimento di permuta dei terreni gravati da uso civico, ai sensi dell'art. 3, comma 3-bis e segg. della L. 168/2017.

Misure progettuali e gestionali

4. Al fine di assicurare la compatibilità ambientale delle terre e rocce da scavo sui siti di destinazione individuati, con riferimento ai superamenti delle C.S.C. evidenziate dalle indagini effettuate, prima dell'autorizzazione finale il proponente dovrà ottemperare a quanto disposto dall'art. 11 del D.P.R. n. 120/2017, relativamente alla procedura di determinazione dei valori di fondo naturali.
5. Relativamente alle viabilità di progetto ed alle opere di adeguamento stradale, si richiamano le prescrizioni della vigente normativa in materia, di cui al D.Lgs. n. 285/92, al D.M. del 05/11/2001 ed al D.M. del 19/04/2006.



6. 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).
7. Nelle aree dei cantieri principali e nelle aree di stoccaggio materiali, sia in fase esecutiva che gestionale, devono essere realizzate tutte le opere provvisorie e definitive atte a garantire la sicurezza dei luoghi, la stabilità del suolo, il buon regime delle acque di deflusso la protezione delle falde da agenti tossici ed inquinanti, con particolare attenzione alle aree dei cantieri prossimi ai corsi d'acqua.
8. Dopo i lavori si dovrà provvedere alla rinaturalizzazione delle aree di cantiere attraverso il ripristino delle condizioni geomorfologiche, vegetazionali e del regime idraulico delle acque superficiali, al fine di impedire fenomeni di erosione e/o di impaludamento.
9. Particolare cura si dovrà adottare nella realizzazione delle opere di attraversamento dei corsi d'acqua. Allo scopo di evitare discontinuità nel trasporto solido, erosioni e/o sedimentazioni localizzate, in fase di cantierizzazione si dovranno evitare interventi, seppur temporanei, di ostruzione ai deflussi. Allo scopo di rinaturalizzare e tutelare l'ambito interessato dai lavori si dovranno eseguire opere di compensazione ambientale basate sull'applicazione delle migliori tecniche di ingegneria naturalistica.
10. L'eventuale approvvigionamento delle risorse naturali dovrà avvenire nell'ambito dei limiti delle concessioni legittimamente vigenti nei diversi siti di cava.

Misure di monitoraggio e controllo

11. Il progetto esecutivo dovrà recepire le indicazioni contenute nello studio preliminare ambientale relativamente all'attuazione degli interventi di mitigazione.
12. In fase di esercizio si dovrà effettuare una specifica campagna di monitoraggio che preveda misure fonometriche in corrispondenza dei ricettori sensibili ed ove eventualmente permarranno situazioni in cui i ricettori risultano prossimi e quindi presenteranno eccedenze da mitigare, dovranno essere previste ulteriori adeguate barriere antirumore. Tali barriere dovranno essere di diversa tipologia al fine di assicurare un diverso trattamento delle superfici sia per materiali (artificiale e/o naturali) ed un corretto inserimento sia nelle zone antropizzate che naturali, diversificando l'intervento in maniera da renderlo organico alle caratteristiche e alla diversità dei siti.
13. Dovranno essere monitorati eventuali impatti relativi alle vibrazioni indotte dall'opera in fase di costruzione e di esercizio, con particolare riguardo alle aree interessate da emergenze architettoniche e previste, qualora risultasse necessario, idonee misure mitigazione (utilizzo di appropriati mezzi e idonee tecniche di scavo, dispositivi di isolamento, ecc).

Modifiche o estensioni

14. 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. 37 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.